

III. FONCTIONNEMENT DE L'ESPACE

La première partie du diagnostic a permis de dresser le constat socioéconomique du territoire et de mieux comprendre ses particularités. De son côté, l'Etat initial de l'environnement a pu nous renseigner sur les composantes du paysage, son fonctionnement et son usage, définissant ainsi l'héritage « patrimonial » à prendre en compte.

S'inscrivant sur un territoire constitué, le développement du territoire devra prendre en compte les dynamiques actuelles, pour les renforcer, les améliorer, ou les corriger en fonction du projet défini (PADD). Il apparaît ainsi indispensable de s'intéresser au fonctionnement même du territoire, à son organisation, sa morphologie et ses relations.

A ce titre, les conditions de déplacements jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement et l'animation territoriale, et constituent souvent des vecteurs de développement. Afin d'aider à leur planification, le plan de déplacements urbain (PDU) en constitue souvent le document cadre pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La commune nouvelle de Vire Normandie s'est substituée à la Communauté de Communes de Vire qui était autorité organisatrice de transports urbains sur son périmètre de Transports Urbains (PTU). A ce titre, la commune nouvelle gère un service de transport collectif urbain (AMIBUS), mais aussi un service de transport à la demande (TADAMI), ainsi que les transports scolaires et périscolaires (centre aquatique) sur l'ensemble de son territoire.

Le PLUi de la CdC de Vire devait initialement tenir lieu de PDU, chose devenue juridiquement impossible avec la création de la commune nouvelle de Vire Normandie et le passage du projet de PLUi en PLU communal.

Ce travail sur les déplacements s'inscrivait donc dans une démarche globale d'aménagement du territoire et dans le contexte volontariste ayant conduit à la décision de révision du Plan d'Occupation des Sols en un Plan Local d'Urbanisme.

La commune nouvelle de Vire Normandie souhaite ainsi afficher clairement ses ambitions en matière d'organisation des déplacements, en s'appuyant sur une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs locaux et la participation des habitants. Le travail réalisé a donc été conservé sous forme de Schéma de Mobilité Durable en annexe du PLU.

Ce Schéma constitue en effet un document stratégique de planification des déplacements à horizon 10 ans. Il s'agit d'un outil qui a été pensé pour être compatible avec les documents supra communaux (SCoT, SDAGE, SAGE,...).

Ses objectifs sont de :

- Mettre en place une politique globale de déplacements en cohérence avec les spécificités du territoire qui vise :
 - Au développement maîtrisé de l'urbanisation, d'équilibre entre la fonction des différents espaces du territoire,
 - À la réduction des émissions de gaz à effet de serre et donc à la réduction du trafic automobile,
 - A offrir une réelle alternative à l'usage massif de la voiture particulière (développement des transports collectifs, modes doux et innovants....),
 - A améliorer les conditions de déplacements tous modes, à en assurer leur sécurité, y compris l'organisation du stationnement

- Définir l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

1. L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

1.1. Les points structurants du territoire : les pôles générateurs de déplacements

1.1.1. Services et équipements

Vire Normandie offre une gamme relativement complète d'équipements commerciaux, culturels et de loisirs à la population.

Ceci étant, la couverture territoriale apparaît relativement disparate et l'on constate souvent que les communes les moins peuplées sont les moins équipées ; Vire concentrant alors la majorité des équipements. En effet, en dehors des équipements classiques culturels (église), funéraires et administratifs (mairie), toutes les communes déléguées ne sont pas dotées d'équipements sportifs, ou de loisirs. C'est ainsi que la commune déléguée de Truttemer-le-Petit ne dispose d'aucun de ces équipements.

En matière d'enseignement, la commune nouvelle renferme plusieurs groupes scolaires, répartis sur l'ensemble du territoire. Les communes déléguées de Maisoncelles-la-Jourdan, Truttemer-le-Grand et Truttemer-le-Petit étaient jusqu'alors regroupées au sein d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Scolaire (SIVOS). Roullours et Vaudry ainsi que Coulonces, avec Campagnolles (commune déléguée de Soulevre-en-Bocage) fonctionnaient quant-à-eux au travers de deux Regroupement Pédagogique Intercommunaux (RPI)¹⁹. Ainsi, seules les communes déléguées de Vire et Saint-Germain de Tallevende – La Lande Vaumont disposent d'équipements dédiés aux élèves de leurs communes déléguées. Au total, le territoire regroupe ainsi 22 lieux d'enseignements, dont 16 localisés sur la commune déléguée de Vire.

Commune déléguée	Equipement d'enseignement	Equipement sportif	Equipement de loisirs	Commerces de proximité
Coulonces	X (RPI)	X	X	Multiservices
Maisoncelles-la-J.	X (SIVOS)	X	X	Multiservices
Roullours	X (RPI)	X	X	
Saint-Germain-de-T.	X	X	X	X
Trutt. le Grand	X (SIVOS)	X	X	Offre fragilisée
Trutt. le Petit	X (SIVOS)			
Vaudry	X (RPI)	X	X	Pas en centre-bourg
Vire	X	X	X	X

Individuellement, on constate alors que les communes déléguées rurales disposent d'un taux d'équipements peu élevé, hormis Saint-Germain de Tallevende et Vaudry, et, dans une moindre mesure, la commune déléguée de Coulonces.

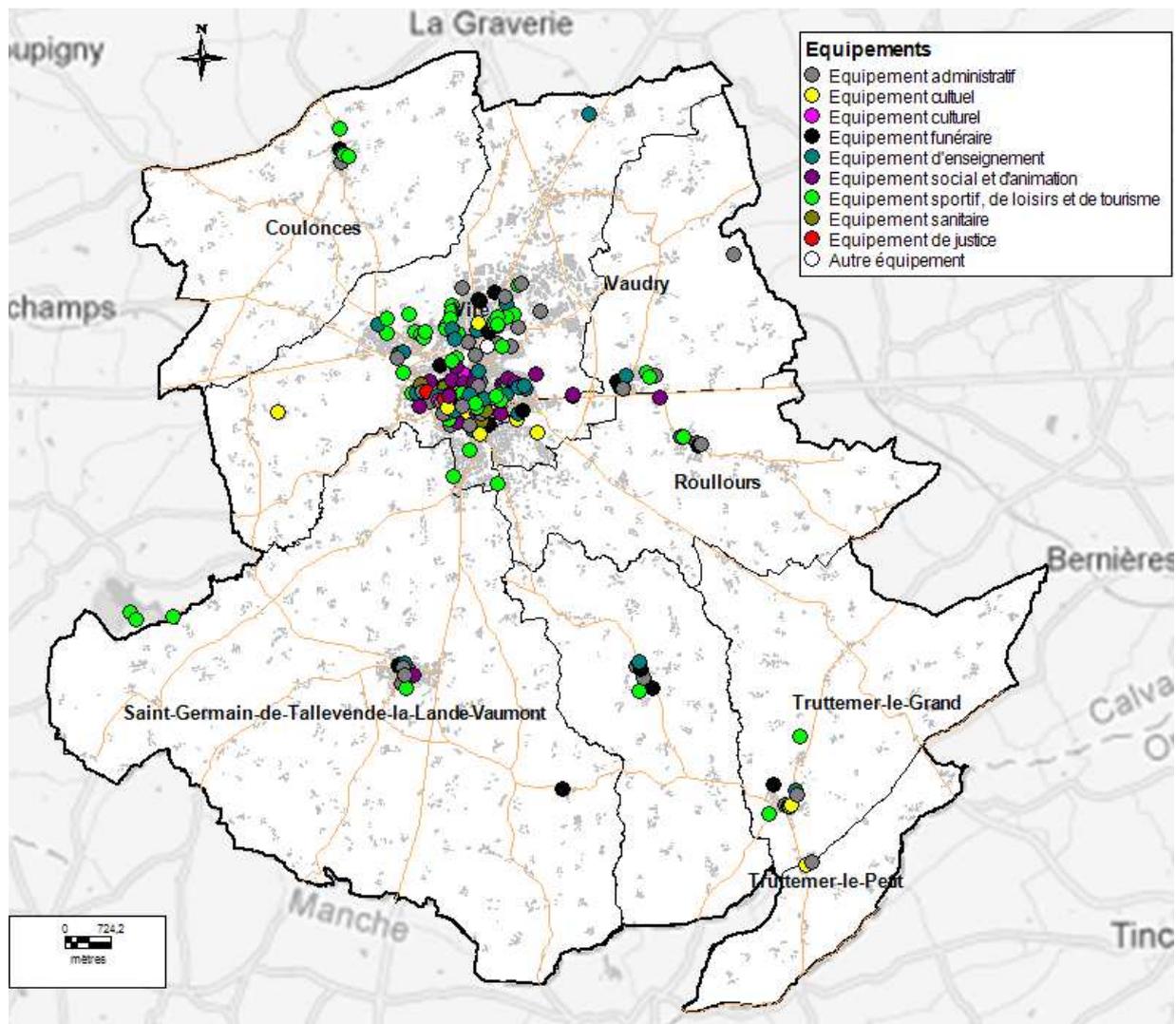
¹⁹ Avec la commune nouvelle, les entités administratives type SIVOS ou RPI ont disparu, mais les fonctionnements en regroupement de communes demeurent inchangés

Si l'on ajoute à ces trois communes déléguées la dimension commerciale de proximité, seul le centre-bourg de Saint-Germain de Tallevende présente une offre commerciale diversifiée. Le centre-bourg de Coulonces, comme celui de Maisoncelles-la-Jourdan, renferme un commerce multiservice, tandis que l'offre commerciale de Vaudry se localise dans la partie agglomérée à Vire.

Ainsi, au regard de la carte de localisation des équipements, constituant ainsi les principaux pôles générateurs de déplacements, on constate une inégale répartition des services et équipements sur le territoire.

Ceci étant, malgré l'absence d'équipement sur certaines communes déléguées, cette carte, à l'instar du fonctionnement scolaire, fait ressortir des complémentarités territoriales selon les secteurs de Vire Normandie. C'est ainsi que les centres-bourgs de Vaudry et Roullours apparaissent complémentaires, tout comme ceux de Truttemer-le-Grand, Truttemer-le-Petit et Maisoncelles-la-Jourdan. D'autres équipements dépendant de la croissance démographique, comme les écoles aujourd'hui ou l'hôpital, pourraient ainsi être mutualisés entre les communes déléguées (ex : salles des fêtes, terrains de sports).

Les équipements recensés sur Vire Normandie



1.1.2. Des activités industrielles et artisanales génératrices de déplacements

Le bassin d'emploi du territoire d'étude se distingue par l'importance des fonctions de productions concrètes (tissu industriel) et des fonctions logistiques. En effet, Vire Normandie concentre un peu moins de la moitié de la population active du SCOT du Bocage mais environ les $\frac{3}{4}$ de ses emplois (la ville de Vire concentre 90% des 11 000 emplois de la commune nouvelle).

Spatialement, la moitié de ces emplois sont localisées dans les zones d'activités du territoire, toutes positionnées sur la ville de Vire, dans sa partie Nord. Notons également la présence d'une zone d'activité artisanale sur Roullours, face au bourg de Vaudry en bordure de la RD 512, et regroupant environ 200 emplois.

1.1.3. Une prédominance de l'automobile sur le territoire

La localisation quasi-unique des activités, associée à celle des pôles générateurs de déplacements implique de nombreux déplacements à l'intérieur du territoire et pose ainsi la question de la desserte de Vire depuis les autres communes déléguées. Pour se rendre vers l'ensemble de ces équipements, il apparaît aujourd'hui nécessaire pour les habitants de Vire Normandie de posséder une voiture.

Ce constat se vérifie par le taux de motorisation de Vire Normandie (1,16 voiture/ménage), qui apparaît plus élevé que celui de la commune déléguée de Vire (1,02 voiture/ménage). Cela s'explique par la forte proportion de personnes ayant plus de 65 ans sur Vire mais aussi par le positionnement géographique des pôles générateurs de déplacements sur l'agglomération viroise.

Néanmoins, ce taux de motorisation apparaît moins important que celui observé à l'échelle départementale (1,26) et régionale (1,28).

Territoire	Nombre de ménages	Ménages sans voiture	Taux de ménages sans voiture (%)	Nombre de ménages possédant			Taux de motorisation
				1 voiture	2 voitures	3 voitures ou +	
Ville de Vire	5 808	1 375	23,7	3 064	1 272	97	1,02
Commune nouvelle de Vire Normandie	8 341	1 509	18,1	4 185	2 450	198	1,16
Calvados	296 312	46 605	15,7	140 557	94 751	14 399	1,26
Ex-Basse-Normandie	643 962	94 647	14,7	306 506	211 436	31 374	1,28
France	27 785 926	5 408 006	19,5	13 028 351	8 026 616	1 322 954	1,19

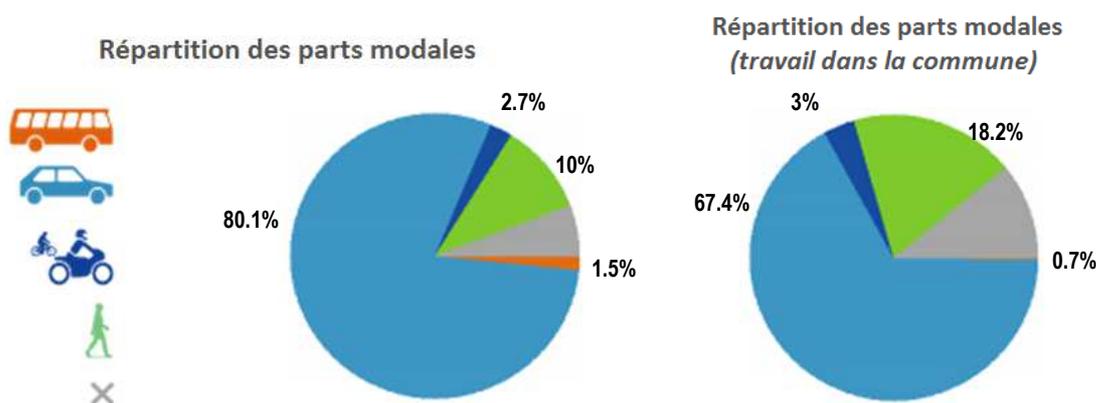
Source : INSEE 2010

Au total, 81,9% des ménages sont motorisés (dont 31% sont multi-motorisés) ; cependant plus de 1500 ménages ne sont pas motorisés : quelles réponses apporter à ces besoins différenciés de mobilité ?

1.2. Les pratiques de déplacements

1.2.1. Les modes des transports utilisés : une utilisation importante de la voiture au détriment des autres modes alternatifs

En 2010, la prépondérance des déplacements en voiture est fortement marquée pour les trajets pendulaires puisque 80% des trajets domicile-travail sont réalisés en voiture, dans la moyenne de l'ex-Basse-Normandie et du Département du Calvados. Alors que parallèlement, la part des transports collectifs est très limitée avec seulement 1,5% de parts modales. La marche représente 10% dans les déplacements pendulaires à l'échelle de la commune nouvelle de Vire Normandie. Enfin, 2,7% des pendulaires utilisent un deux-roues pour effectuer les trajets domicile-travail.



Source : INSEE 2010

Concernant les pratiques de déplacement des actifs qui travaillent dans leur commune déléguée (ex-commune) de résidence, l'utilisation de l'automobile est singulière. En effet, 67% utilisent leur voiture dans leurs trajets pendulaires, alors même que ces derniers pratiquent nécessairement des trajets entre communes déléguées, donc relativement courts. Cette forte automobilité peut s'expliquer par une faible densité urbaine au sein des communes déléguées du territoire, mais révèle également pour les actifs du territoire une certaine facilité à se déplacer et à stationner dans la commune nouvelle de Vire Normandie.

Néanmoins, on constate une part d'usage de la marche relativement importante (18,2%) dans les déplacements entre communes déléguées, ce qui montre l'intérêt de développer et d'améliorer les conditions de déplacements dans les centralités urbaines, mais aussi dans les centralités rurales, où se concentrent la majorité des équipements publics des communes déléguées.

En comparant les parts modales d'autres agglomérations de taille similaire à la commune nouvelle de Vire Normandie (cf. tableau ci-après), on constate que l'usage de la voiture particulière est prépondérant dans les déplacements quotidiens. La part d'usage des TC reste minoritaire dans ces types de déplacements. En revanche, la marche reste un mode attractif, y compris dans les territoires ruraux, sur lequel il peut être un levier important dans l'évolution des alternatives à l'automobilité.

Tableau comparatif des parts modales dans les déplacements quotidiens

Territoire	Pas de transport	Marche à pied	Deux roues	VP	TC
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Commune nouvelle de VIRE NORMANDIE	5,7	10,0	2,7	80,1	1,5
8 communes déléguées, 18 500 hab					
CA Fiers	3,8	9,2	3,3	81,7	1,9
14 communes, 28 000 hab					
CdC de Bayeux	5,1	11,5	3,4	77,1	2,9
34 communes, 28 000 hab					
CdC Argentan	5,1	14,6	4,3	73,4	2,6
11 communes, 18 000 hab					
CdC Châteaulin-Parzay (29)	13,5	7,6	1,5	76,4	1
8 communes, 27 000 hab					
CdC Pays des Herbiers	5	5	5	85	0
8 communes, 27 000 hab					
Rennes (35)	2,7	11,9	7,1	54,5	23,7
207 000 hab					

Source : INSEE 2010

1.2.2. Organisation des flux

Organisation des flux externes domicile – travail

Selon les données INSEE 2010, sur les 7 109 actifs de la commune nouvelle de Vire Normandie (ex-CC de Vire) ayant un emploi, 77% d'entre eux travaillent sur le territoire communal (5 468).

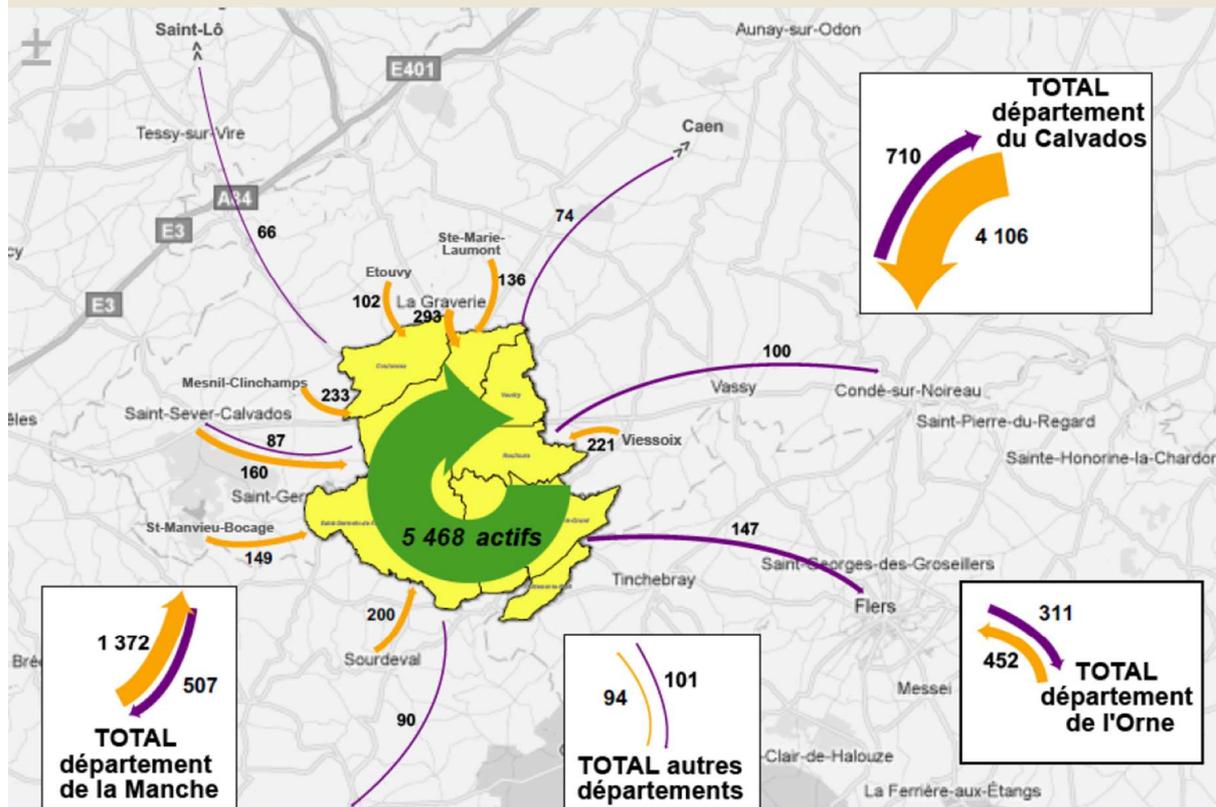
On constate également que plus d'actifs résidant hors territoire viennent y travailler que d'actifs résidant sur le territoire partant travailler en dehors, révélant ainsi l'attractivité économique de la commune nouvelle.

Au regard des principaux lieux de travail des résidents hors du territoire, Vire s'avère être le principal pôle de destination. En effet, 95% des actifs résidant hors territoire viennent y travailler (6 031 contre 1 641). Ce sont principalement les actifs du département du Calvados qui viennent travailler sur le périmètre d'étude (près de 4100 sur les 6000 entrants). Par ailleurs, environ 15 communes (ou communes déléguées) renferment des flux d'actifs entrants supérieurs à 100.

Territoire	Flux d'actifs entrants
Département du Calvados	4 106
Département de la Manche	1 372
Département de l'Orne	452
Autres départements	94

Principales communes / communes déléguées	Flux d'actifs entrants
La Graverie	293
Mesnil-Clinchamps	233
Viessoix	221
Saint-Sever-Calvados	160
Sourdeval	200
Saint-Manvieu-Bocage	149
Campagnolles	136
Sainte-Marie-Laumont	136
Caen	130
Landelles-et-Coupigny	124
Le Bény-Bocage	116
Burcy	105
Etouvy	102
Montchamp	101

Les flux d'actifs (données INSEE)



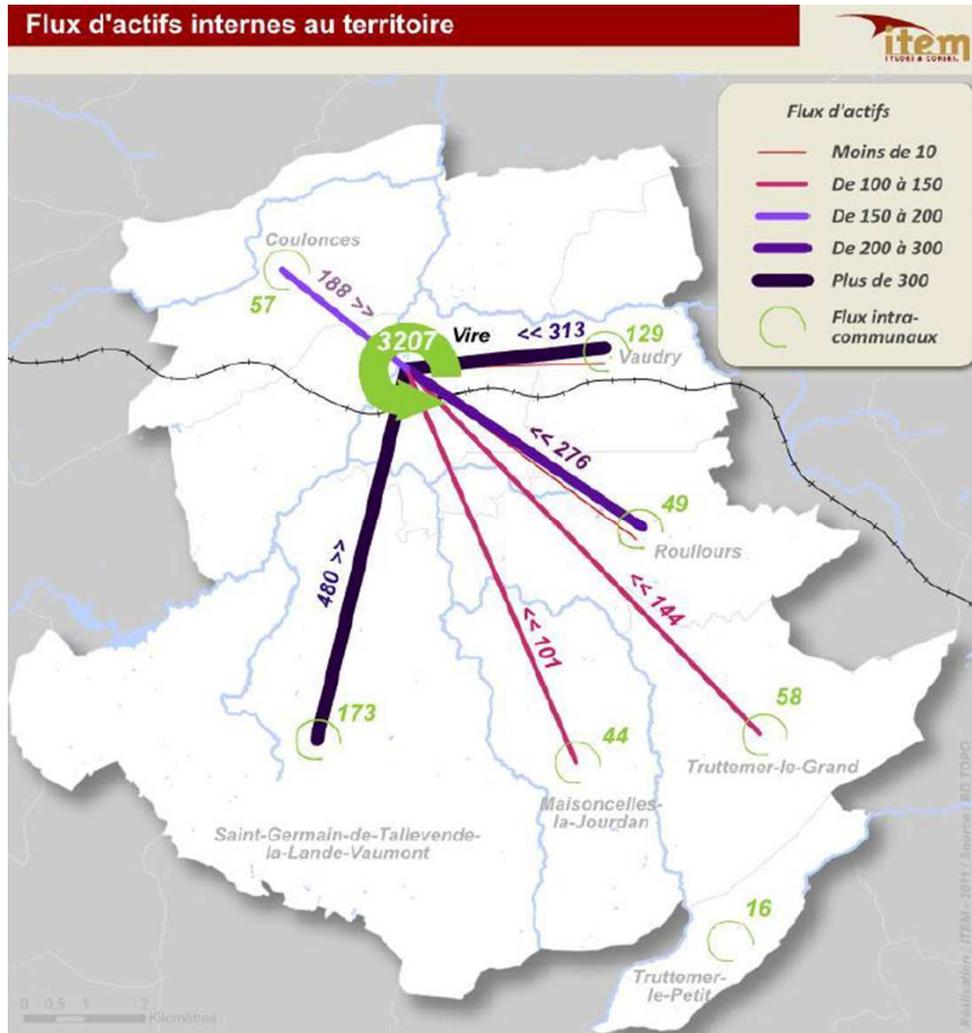
Actifs résidant sur le territoire	7109
Actifs résidant et travaillant sur le territoire	5468 soit 77%
Actifs résidant sur le territoire et travaillant en dehors du territoire	1641
Actifs résidant en dehors du territoire et travaillant sur le territoire	6031

Organisation des flux internes domicile – travail

De manière générale, les habitants de Vire Normandie entretiennent de fortes relations avec la commune déléguée de Vire.

Selon les données communes INSEE 2010, sur les 7 109 actifs de la commune nouvelle ayant un emploi, **66% travaillent sur Vire**.

On compte entre 150 et plus de 300 actifs des communes déléguées de Vaudry, Roullours et Saint-Germain de Tallevende - La Lande Vaumont venant travailler sur Vire.



Logiquement, la commune déléguée de Vire, qui concentre les principaux emplois du territoire, rassemble également les parts les plus importantes d'actifs travaillant sur sa commune de résidence (75% des actifs occupés en 2010 selon l'INSEE).

Truttomer-le-Grand, Maisonnelles-la-Jourdan et Truttomer-le-Petit, communes les plus éloignées de la ville-centre, sont également celles à présenter les plus faibles parts d'actifs occupés travaillant sur Vire (respectivement 49%, 45% et 8% des actifs occupés). Sur Truttomer-le-petit, cela est notamment lié à l'importance de l'activité agricole (33% des actifs occupés).

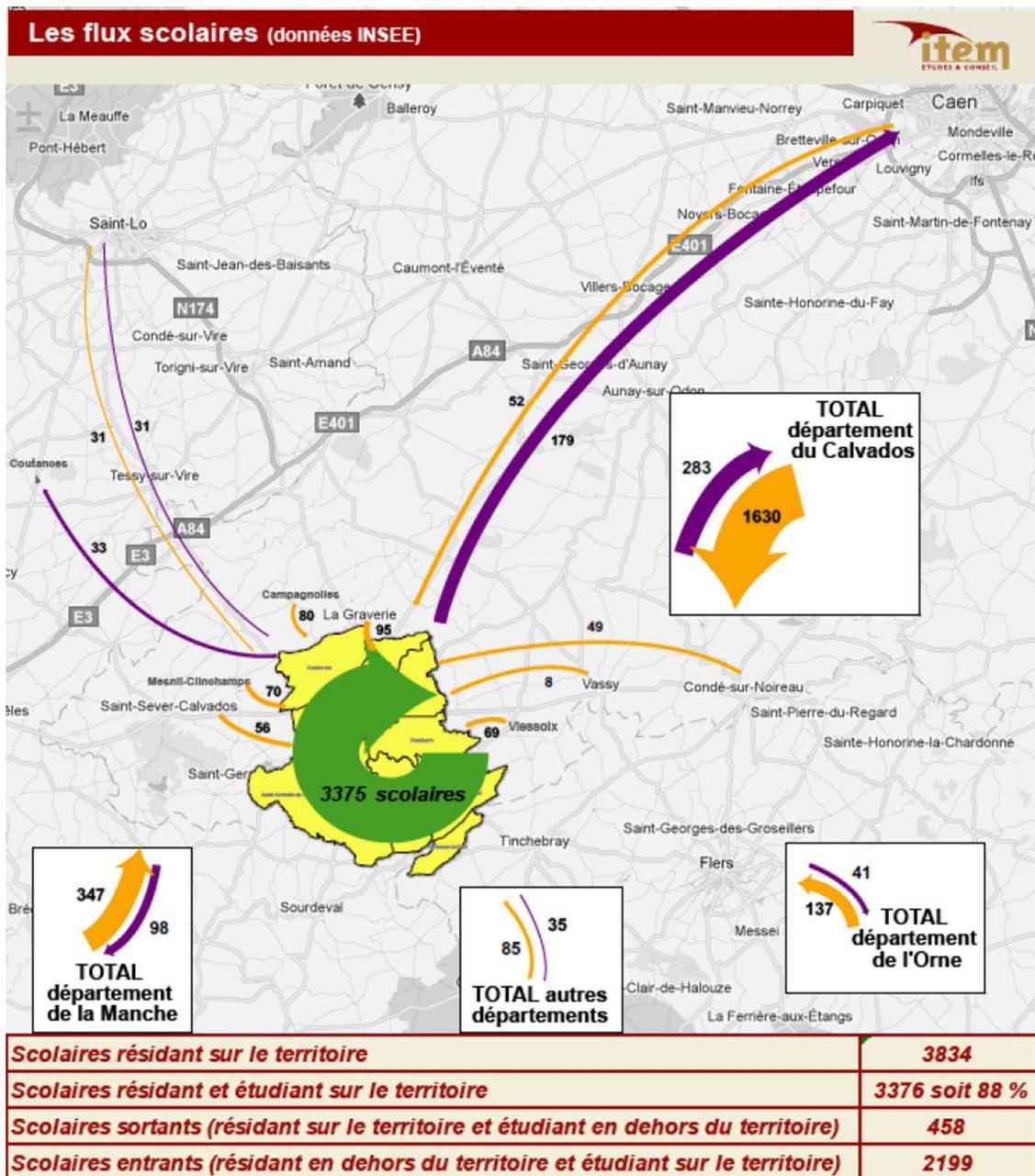
En comparaison, Roullours et Saint-Germain de Tallevende présentent les parts les plus importantes d'actifs travaillant sur Vire, avec respectivement 64% et 57% de leurs actifs occupés.

Organisation des flux externes domicile – études

Selon les données communes INSEE 2010, sur les 3 834 scolaires de Vire Normandie, 88% étudient sur le territoire (3 376).

On constate également que davantage de scolaires résidant hors territoire viennent étudier sur la commune nouvelle de Vire Normandie que de scolaires résidant sur le territoire partent étudier à l'extérieur. Au regard des effectifs scolaires provenant hors du territoire (2 199), Vire s'avère être le principal pôle de destination, en accueillant 96% de ces effectifs (2 110 scolaires).

En complément, 458 scolaires partent étudier en dehors du territoire, majoritairement vers Caen (179 étudiants).

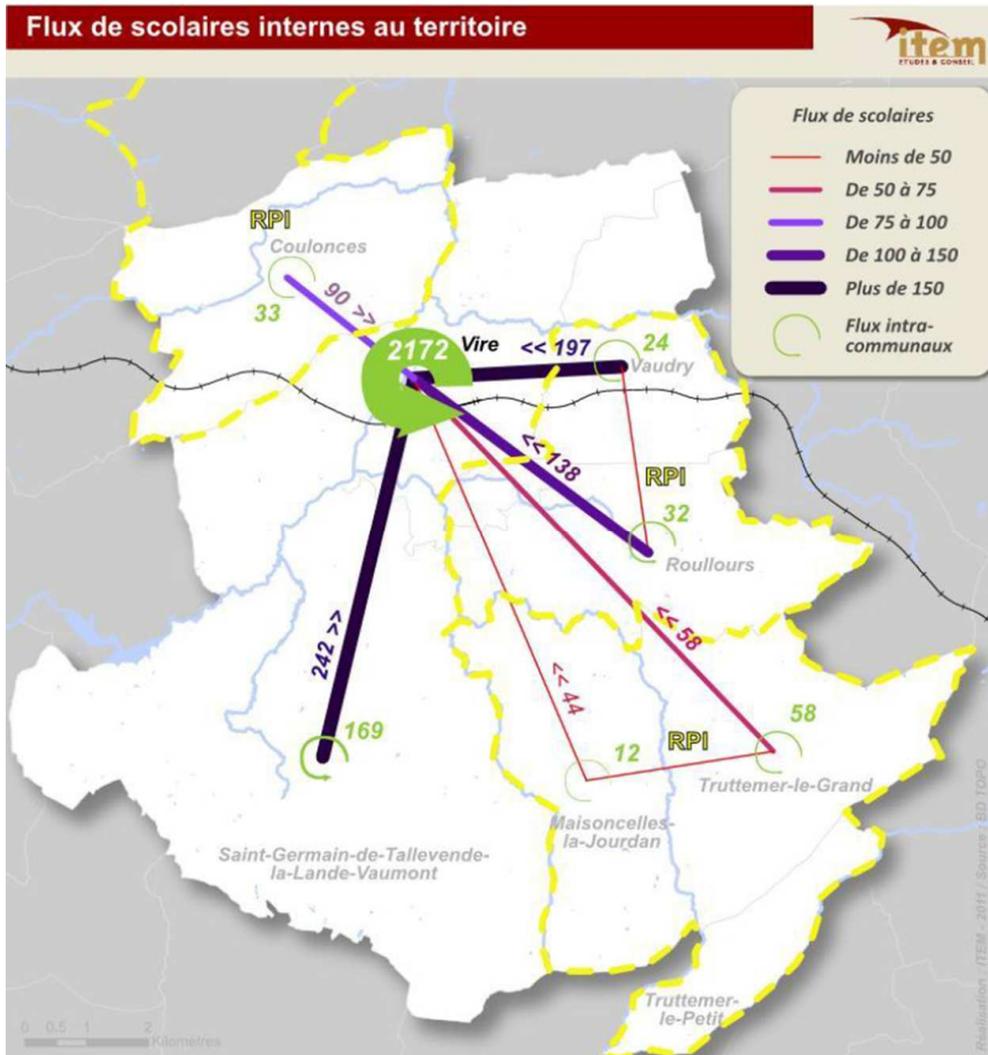


Organisation des flux internes domicile – études

De manière générale, les scolaires de Vire Normandie entretiennent de fortes relations avec la commune déléguée de Vire (collèges et lycée notamment).

Selon les données communes INSEE 2010, sur les 3 834 scolaires de la commune nouvelle de Vire Normandie, près des trois quarts (77%) étudient sur Vire (2 941, dont 2 172 élèves virois).

On compte entre 75 et plus de 150 scolaires des communes déléguées de Vaudry, Roullours et Saint-Germain de Tallevende - La Lande Vaumont et Coulonces venant étudier sur Vire.



2. LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS ET L'OFFRE SUR LE TERRITOIRE

2.1. Le réseau viaire, circulation et stationnement

2.1.1. La structure du réseau viaire irrigant le territoire et les projets routiers

Le territoire d'étude est organisé autour de trois axes structurants :

- la RD 674, qui suit un axe Nord-Sud. Elle ne traverse pas l'agglomération mais permet de relier celle-ci à l'A 84 (autoroute des Estuaires), en la plaçant à environ 3h20 minutes de la capitale nationale, pour une distance de 311 Km. Cette voie est très structurante pour Vire Normandie, d'autant plus qu'elle rejoint la RD 407, axe unique de contournement de l'agglomération, par l'Est et la RD 524 (vers Tinchebray), formant ainsi la « Diagonale Normande ».
- la RD 577, qui relie Vire à Caen, au Nord, qui place les deux villes à 1h de trajet l'une de l'autre, et qui relie Vire au Sud Manche, via Sourdeval et Mortain, au Sud.
- la RD 524 qui relie Vire à Rennes, via Villedieu Les Poêles, selon un axe Est-Ouest.

L'axe RD 674, 407 et 524, traversant le territoire du Nord au Sud, est constitué de « routes à grande circulation », classées comme telles par décret n°2010-578 du 31 mai 2010. Les terrains attenants sont ainsi concernés par une servitude d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voirie.

Cependant, s'il est démontré dans une étude que le projet se justifie et est compatible au regard des cinq critères retenus par la loi (prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme et des paysages), des règles d'implantation différentes peuvent être fixées.

La RD 512, reliant Vire à Condé-sur-Noireau, à l'Est, constitue également un axe structurant.

Le réseau s'organise ensuite autour de plusieurs voies secondaires rendant un réseau local dense. Il regroupe des axes d'intérêt local et intercantonal (RD 55 et RD 52). **Ce réseau routier radioconcentrique permet une bonne irrigation et une certaine perméabilité du territoire, et favorise donc l'usage de l'automobile.**

Des projets en cours d'études vont fortement impacter l'organisation du réseau du territoire de Vire Normandie avec :

- le contournement Sud-Est de Vire, dans le prolongement de la RD 407 (inscrit dans le programme d'actions du Conseil Départemental du Calvados) vise à fluidifier et à alléger la circulation en centre-ville de Vire en reportant le trafic de transit sur ce futur barreau ;
- la « Diagonale Normande », inscrite dans le SCoT du Bocage à prendre en compte dans le PLU, sera un axe économique structurant depuis Cherbourg jusqu'à l'A 28. A l'échelle du territoire, elle devrait emprunter les tracés des RD 407 et RD 524. Le projet d'aménagement des virages de la RD 524, à hauteur de Truttemer-le-Grand, est situé sur ce tracé.

Ainsi, même si la desserte sur l'axe de la Diagonale Normande est perfectible, il faut noter que certains projets du CD14 (voiries partagées, rectification des virages, etc.) contribuent à sécuriser et rendre plus fluides les déplacements sur cet axe.

2.1.2. Les trafics routiers observés

Les principaux axes concentrent l'essentiel du trafic

Au Nord du territoire, les RD 674 et RD 577, qui représentent les deux axes principaux du territoire reliant respectivement Vire à l'A 84 et à Caen, présentent les trafics les plus importants, de l'ordre de 7000 à 8000 véhicules/jour. Un fort trafic, de l'ordre de 8000 véhicules/jour, est également observé sur la RD 407, qui permet le contournement Est de l'agglomération. Les autres axes principaux convergeant vers l'agglomération enregistrent des données de trafics similaires, moins importants, de l'ordre de 3500 à 5000 véhicules/jour. En détaillant ces données, on peut remarquer que les relations avec l'Ouest du territoire sont un peu plus importantes (4800 véhicules/jour pour la RD 524) que celles observées sur les axes venant du Sud (3300 véhicules/jour pour la RD 577), ou de l'Est (3800 véhicules/jour et 4400 véhicules/jour pour les RD 512 et 524). Sur ces axes, certains tronçons, reliant Vire aux communes déléguées limitrophes observent des trafics augmentés de 1500 véhicules/jour (RD 577 entre Vire et Saint-Germain-de-Tallevende à 4800 véhicules/jour) à plus de 2500 véhicules/jour (RD 512 entre Vire et Vaudry à 6700 véhicules/jour) rendant difficile une cohabitation avec les modes doux.

Les traversées de l'agglomération viroise présentent également des trafics importants, plus particulièrement sur le tracé de la RD 577, avec plus de 11 000 véhicules/jour comptabilisés sur la rue de Caen et près de 9000 véhicules/jour rue Emile Chesnel.

A l'Est comme à l'Ouest, des trafics importants, de l'ordre de 7000 véhicules/jour, sont relevés dans la Rue du 11 novembre et l'Avenue Guy de Maupassant.

Les trafics des voies secondaires (RD 52, 55, 76 et 175) se situent entre 1000 et 5000 véhicules/jour dans la traversée du territoire de Vire Normandie, traduisant essentiellement un trafic local, et majoritairement de desserte communale à destination de l'agglomération.

Les autres voies supportent quant à elles des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour.

La circulation des Poids Lourds

Comme pour le trafic VL, les trafics poids-lourds les plus importants observés se situent sur les RD 674, 577 et 407, avec près de 650 PL/jour. Sur la RD 407, il est intéressant de noter que ce trafic PL diminue à mesure que l'on dessert les principales zones d'activités situées à proximité de l'axe, passant ainsi de plus de 700 PL/jour sur le tronçon Papillonnière/Maupas, pour descendre à 500 PL/jour sur le tronçon Maupas/route de Condé et finir à 450 PL/jour sur son dernier tronçon, entre les RD 512 et 524.

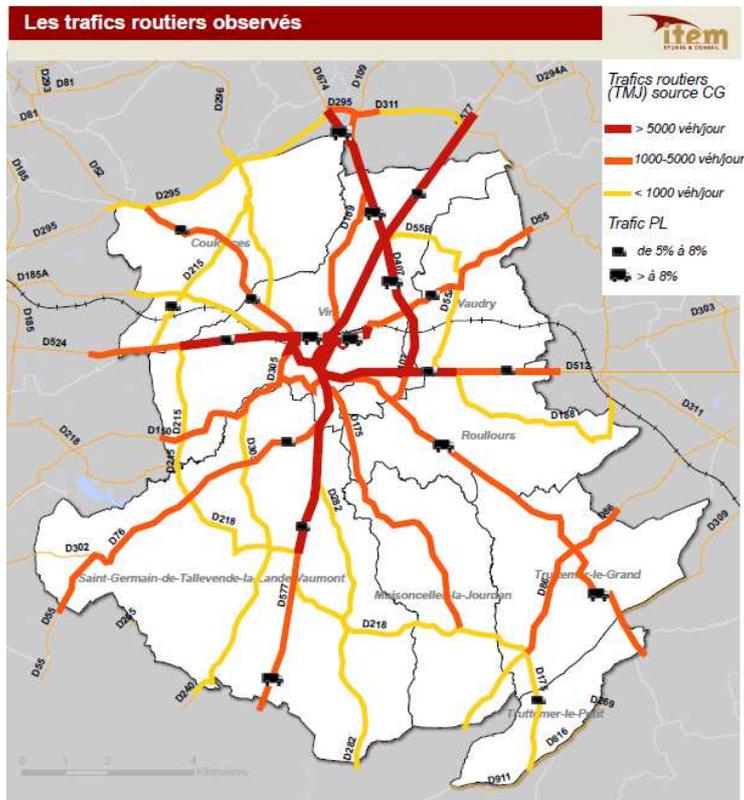
A l'Est comme à l'Ouest, le trafic enregistré sur la RD 524 comprend une part importante de poids-lourds (8 à 9%, soit environ 400 PL/jour). La RD 512, reliant Vire à Condé-sur-Noireau, observe un trafic un peu plus faible, avec une part de 6% de Poids-lourds, soit environ 300 PL/jour.

Plus au Sud, la RD 577 enregistre des trafics poids-lourds plus faibles, de l'ordre de 250 PL/jour, mais représentant tout de même 6% du trafic.

Enfin, on peut également noter une forte circulation des poids lourds dans la traversée de l'agglomération, avec un trafic de 700 PL/jour sur l'avenue Guy de Maupassant à Vire, et plus de 1000 PL/jour sur la rue de Caen, soit plus de 9% de la part du trafic observé sur ces axes.

Un manque de hiérarchisation du réseau

La configuration du réseau, alliée à l'absence d'un contournement complet, rend la circulation difficile dans le centre-ville de Vire et provoque des phénomènes de congestion sur certains carrefours (Place du 6 juin, Avenue du Général de Gaulle...) en heure de pointe.



2.1.3. Focus sur la circulation en centre-ville de Vire

Un plan de circulation engendrant des problèmes de cohabitation

On constate des problèmes de cohabitation et de congestion en heure de pointe entre les divers modes de déplacements dans la traversée du centre-ville de Vire, en particulier liés à la circulation des poids-lourds.

D'après les données de trafic et l'enquête cordon réalisée en décembre 2006 en période de pointe :

- l'ensemble des RD convergeant vers l'agglomération sont touchées par une forte proportion de PL qui traversent le centre-ville pour les liaisons Granville – Sud Manche – Flers – Paris (pour éviter l'agglomération caennaise) ;
- il apparaît une certaine homogénéité dans la répartition des flux sur les principales RD convergeant vers Vire (entre 4000 et 6000 véhicules/jour) ;
- présence d'une cohabitation souvent difficile aux heures de pointe, entre flux pendulaires, trafic PL et transports collectifs (TC).



Circulation en centre-ville à Vire



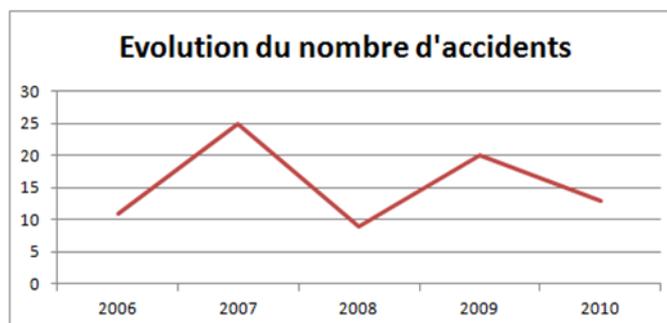
Circulation rue Armand Gasté à Vire

2.1.4. Les problèmes d'accidentologie

Localisation

Les accidents se concentrent principalement sur les axes structurants. En effet, 80% des accidents ont eu lieu sur les RD 577 et RD 524, majoritairement dans la zone agglomérée de la commune déléguée de Vire. Hors Vire, les principaux accidents constatés sont localisés en section courante sur les RD 524, RD 577 et RD 55.

Selon la DDTM, on peut recenser un total de 78 accidents entre 2006 et 2010 avec une tendance à la baisse depuis 2009 :

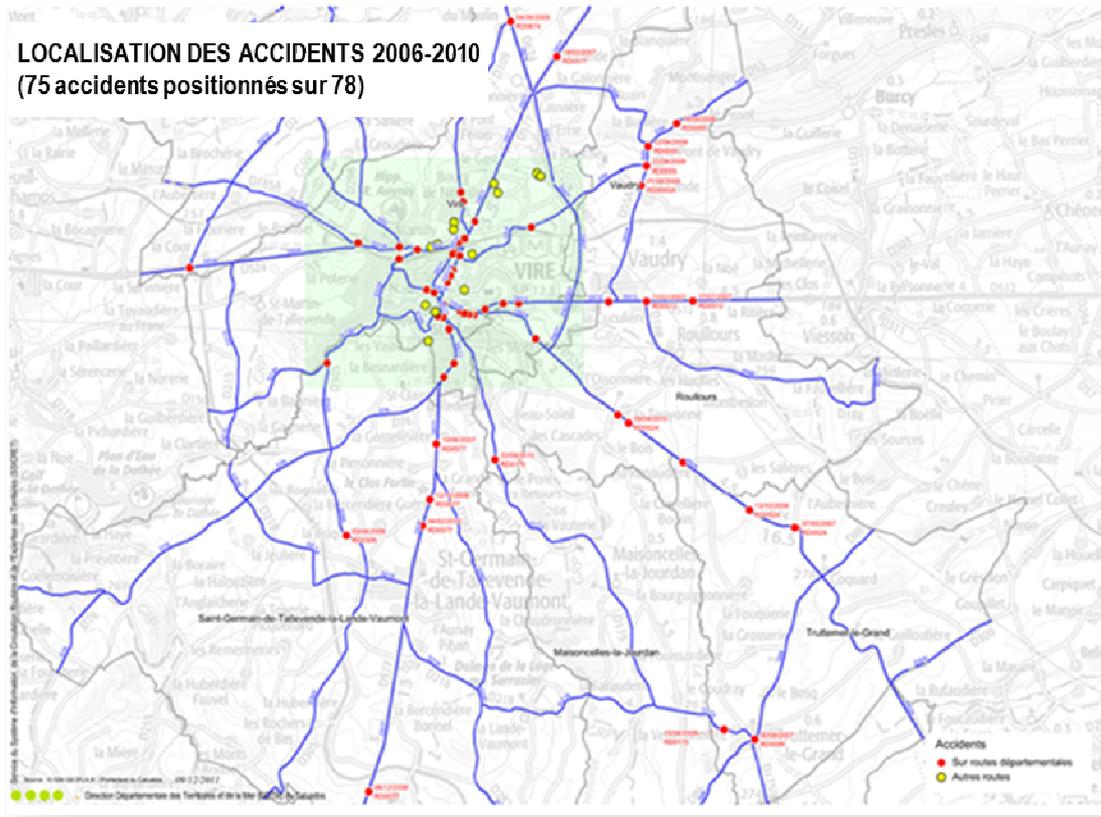


Caractéristiques

Le caractère mortel des accidents représente 35% d'entre eux et le nombre de victimes s'élève à 288 blessés dont 30 tués et 162 blessés hospitalisés. Les accidents sont principalement concentrés sur les communes déléguées de Vire, Vaudry, Roullours, Truttemer-Le-Grand et Coulonces, avec par exemple 22 accidents sur la RD 524 (traversant les 5 communes précitées), impliquant une forte proportion de victimes hospitalisées.

On peut également noter une forte proportion d'accidents impliquant des deux roues motorisés (42%) et des piétons (25%).

Enfin, et de manière générale, les accidents se produisent souvent en journée (fin d'après-midi), principalement en section plate, pendant les intempéries, et impliquant des jeunes.



2.1.5. Une réelle volonté de limiter la vitesse dans les bourgs

Des zones 30 et des aménagements de voirie (plus ou moins efficaces) ont été mis en place pour réduire la vitesse des véhicules dans certains bourgs (Coulonces, Vaudry) et à Vire. Cependant, on constate un partage de voirie qui s'avère parfois délicat dans les centres-bourgs, mais globalement, de réels efforts ont été réalisés pour sécuriser les déplacements de tous, notamment sur Vire.

Zone de rencontre en centre-ville de Vire



Plateau piéton et zone 30 devant le théâtre de Vire



Plateau surélevé et zone 30 en entrée de Bourg de
Coulonces (rue de Bordeaux)



Traversée du centre-bourg de Roullours



Espace très routier à Maisoncelles-la-Jourdan



Truttemer-le-Petit



2.1.6. Le stationnement, un levier de la mobilité

Les politiques de stationnement

Le stationnement réglementé est reconnu comme un outil en matière de mobilité. En effet, il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs), offrir une augmentation des taux de rotation (évitement des véhicules ventouses notamment des actifs), et avoir un impact fort en matière d'urbanisme (Cf. règle U12 des PLU et le lien entre disponibilité d'une place au travail et automobilité).

Les enjeux en termes de stationnement sont donc multiples :

- garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,
- limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- permettre un partage de la voirie,
- favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque c'est possible...

Stationnement illicite place du 6 juin



Stationnement matérialisé à Vire



Places de stationnement à Vaudry



Le stationnement réservé (GIG-GIC – livraisons...)

Sur le territoire, on recense un nombre important de places pour les GIG-GIC mais pas toujours aux normes issues de la loi Handicap. (Pour rappel, il convient d'aménager une place GIG-GIC par tranche de 50 places).

Une réflexion similaire est à faire au niveau des aires de livraison en ville à Vire où le marquage et la réglementation, notamment, ne sont pas adéquats.

L'intensité de l'activité économique rappelle que la question des transports et déplacements concerne à la fois les biens et les personnes. Permettre une meilleure circulation des marchandises, c'est améliorer globalement l'organisation des déplacements sur le territoire.

Les aires de convoyeurs de fond sont en revanche en nombre suffisant mais c'est plus leur respect qui doit être amélioré.

Ainsi, il est souhaitable de mettre en cohérence les horaires de livraison et les poids et les dimensions des véhicules de livraison et tenir compte des besoins en surface nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement».

Place GIG-GIC à Vire



Stationnement livraison à Vire



Stationnement GIG-GIC aux normes accessibilité à Pontivy



Focus sur les livraisons en centre-ville de Vire

Afin de mieux comprendre les pratiques de livraisons dans le centre-ville de Vire, une enquête a été réalisée auprès des commerçants du centre-ville via un questionnaire transmis auprès des commerçants (par l'intermédiaire de l'association des commerçants, Vire Avenir) en octobre 2013.

Les grandes lignes du questionnaire ont permis d'obtenir les informations suivantes :

- Nature du commerce
- Période de livraison
- Nature de la livraison
- Mode de transport utilisé
- Difficultés récurrentes constatées
- Attentes en matière d'amélioration de la gestion des livraisons.

Avec un retour d'une vingtaine de questionnaires, l'enquête a globalement révélé un manque d'organisation et de gestion des aires de livraison, créant des difficultés ponctuelles de circulation et d'insécurité dans certaines rues du centre-ville.

Une variabilité des périodes de livraisons :

A l'exception du lundi et du dimanche (fermeture des magasins) et des magasins alimentaires, les magasins sont livrés tous les jours du mardi au vendredi (75 à 95%), le samedi à 55%.

Le jour et l'horaire de la livraison sont fixés en majorité par la centrale d'achat (60% des enquêtés), 30% par le gérant ou le propriétaire du magasin, 25% par le transporteur.

Une majorité de gros véhicules de livraison utilisée :

Même si en fonction des livraisons, le véhicule diffère, plus de la moitié des livraisons sont transportées avec des camions compris entre 7,5 tonnes et 19 tonnes, nécessitant pour 50% des palettes de marchandises et ayant en majorité recours au transpalette ou au diable pour la manutention.

Les livraisons s'opèrent en majorité dans des conditions de stationnement illicites :

Seulement 15% des interrogés disposent d'une aire de livraison ou d'un emplacement licite, les autres se stationnent principalement en double file (50%), les autres en stationnement illicite. Ces constats ont été relevés sur l'avenue du Général Leclerc, rue Saulnerie et rue Halbout.

Les conditions de livraisons engendrent des problèmes sur la circulation générale :

Selon les commerçants, 50% de leurs livreurs rencontrent des difficultés pour livrer leurs clients.

Dans la moitié des cas, la gêne occasionnée lors de la livraison se répercute sur la circulation générale et, dans une moindre mesure, se traduit par un sentiment d'insécurité pour les piétons (20% des enquêtés).

Les souhaits exprimés concernent l'aménagement d'aires de livraisons adaptées :

45% des commerçants enquêtés souhaiteraient des aires de livraisons à proximité de leur commerce pour pallier aux difficultés de livraisons.

La seconde attente serait de mieux contrôler les aires de livraison actuelles qui sont régulièrement occupées par des véhicules illicites.

2.1.7. La signalétique sur le territoire

On constate une signalétique présente mais assez limitée, voire absente dans certaines communes déléguées comme à Truttemer-le-Grand.

Seules des indications portant principalement sur les grands équipements et le stationnement ont été mises en place. De plus, ces panneaux sont souvent positionnés pour les automobilistes et très rarement pour les piétons.

Une nouvelle signalétique a néanmoins été mise en place pour les zones d'activités (fléchage, totem) en 2013.

Mais d'autres améliorations sont nécessaires :

- portant à la fois sur les communes déléguées, les grands équipements, les sites touristiques, les commerces,
- sur une précision des distances kilométriques,
- sur un renouvellement de certains panneaux.

Rue d'Aignaux à Vire



Plan de la commune déléguée à l'entrée du bourg de Roullours



Rue des Halles, à Vire



2.2. Les transports collectifs, l'intermodalité et le covoiturage

2.2.1. Aperçu global de l'offre en transports collectif sur le territoire d'étude

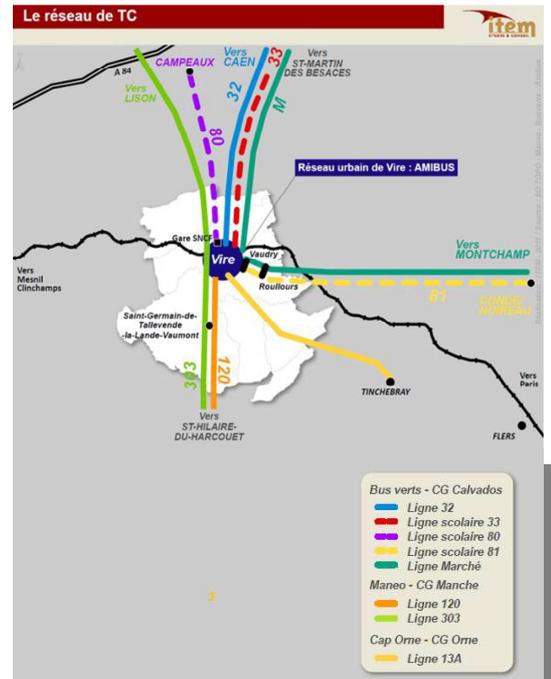
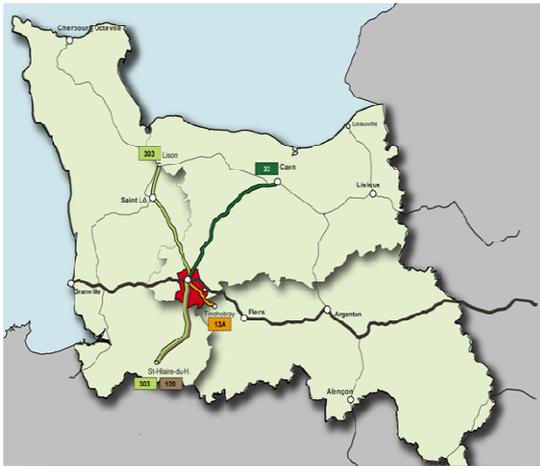


2.2.2. Une offre de transports collectifs organisée par différentes AOT rendant sa lecture complexe pour l'utilisateur

Le réseau de transport collectif est composé de différents services complémentaires :

- une desserte ferroviaire permettant de relier Vire à Granville, ou à Argentan puis Paris (TER et Corail Intercités),
- des lignes régulières (vers Caen) et scolaires du Département du Calvados (Bus Verts),
- des lignes régulières des Départements de la Manche (Manéo) et de l'Orne (Cap'Orne) vers St-Lô et Flers.

En outre, Vire Normandie est autorité organisatrice de transports urbains sur son périmètre de Transports Urbains (PTU). Celui-ci est couvrir l'ensemble de son territoire. Au sein de ce PTU, la commune nouvelle gère un service de transport collectif urbain, AMIBUS, un service de transport à la demande (TADAMI) ainsi que les services de transports scolaires et périscolaires (vers AQUAVIRE).



Source : Transorco, étude mobilité 2012

Des lignes interurbaines centralisées sur Vire et limitées

Le réseau est centralisé sur la commune déléguée de Vire et dessert moins les autres communes déléguées. En effet, seules celles de Vaudry, Roullours et Saint-Germain de Tallevende – La Lande Vaumont disposent d'arrêts existants (mais pas toujours en centre-bourg).

On constate également des niveaux de services variables selon les lignes, avec une offre globalement orientée vers la desserte des scolaires (horaires variables selon le calendrier scolaire).

Desserte du territoire par les lignes départementales en 2011

BUSVERTS	lignes et arrêts	
CD 14	32 Caen > Vire	plusieurs services quotidiens
	champ de tracy	de 4 services par jour (JOB) toute l'année
	la papillonnière	à 6 services par jour (en incluant la période scolaire)
	la planche	
	sncf	
	champ de foire	
	133 Aunay sur Odon > Vire	1 A/R par jour
	champ de tracy	
	la papillonnière	
	la planche	
	l.e.p. - maupas	
	marie curie	
	champ de foire	
	180 Campeaux > Vire	1 A/R par jour
	champ de tracy	
	papillonnière	
	la planche	
	val de vire	
	l.e.p. maupas	
	champ de foire	
	marie curie	
	181 Condé sur Noireau > Vire	1 A/R par jour
	ROULLOURS la ritière	
	ROULLOURS le grand pré	
	VAUDRY bourg	
	VAUDRY le bourg lopin	
	VIRE	
		l.e.p. maupas
		hôpital
		champ de foire
		marie curie
	81 Marché Montchamp > Vire	1 A/R le vendredi
	ROULLOURS la ritière	
	le grand pré	
	VAUDRY bourg	
	VIRE atacomulco (leclerc) (arrêt amibus)	
	champ de foire	
MANEO	lignes et arrêts	
CD 50	120 régulières Lison > St Lô > Vire > Saint-Hilaire-du-Harcouët	1 A/R par jour
	VIRE, gare SNCF	
	VIRE, gare routière (champ de foire)	
	SAINT-GERMAIN-DE-TALLEVENDE, la lande Vaumont	
	303, hebdomadaire	ALLER LE LUNDI, RETOUR LE VENDREDI
	la papillonnière	
	gare sncf	
	gare routière (champ de foire)	
	SAINT-GERMAIN-DE-TALLEVENDE, la lande Vaumont	
CAP'ORNE		
CD 61	13a Scolaire, Tinchebray > Vire	1 A/R par jour
	VIRE - LYCEE JEAN MERMOZ	
	VIRE - COLLEGE MAUPAS	
	VIRE - COLLEGE ST JEAN EUDES	
	VIRE - Gare Routière	
	VIRE - LT MARIE CURIE	

Fréquentation des réseaux gérés par le CD 14

La ligne 32 (Caen – Villers Bocage – Aunay/Odon – Vire) reste la plus fréquentée avec près de 110 000 voyages réalisés en 2010 (en progression constante depuis 2006), dont plus de 60% de voyages commerciaux. Depuis le 5 septembre 2011, le CD 14 a mis en place une ligne-express de bus Vire > Caen, à titre expérimental, permettant un gain de 30 à 40 min par rapport au trajet classique. Les autres lignes 133, 180 et 181 sont majoritairement utilisées par des scolaires.

		2006	2007	2008	2009	2010	Evolution 2010/2009
L32	Validations commerciales	50168	55626	66790	65974	66434	0,7%
	Validations scolaires	42106	42625	43624	41294	43243	4,7%
L133	Validations commerciales	763	871	1134	1194	1173	-1,8%
	Validations scolaires	33492	31930	24386	19344	19117	-1,2%
L180	Validations commerciales	45	196	269	443	249	-43,8%
	Validations scolaires	25310	25145	24734	20706	17890	-13,6%
L181	Validations commerciales	857	866	598	1528	1756	14,9%
	Validations scolaires	23112	22936	20517	20730	20387	-1,7%

*Source : Kéolis, exploitant du réseau Bus Vert du CD 14
Données de fréquentation annuelle des lignes régulières*

2.2.3. Zoom sur l'offre proposée par Vire Normandie

L'offre

Jusqu'en 2012, le réseau urbain AMIBUS était composé de 3 lignes desservant principalement la commune déléguée de Vire. Restructuré en septembre 2013 à la suite d'une étude mobilité réalisée en 2012 par le cabinet Transorco, ce réseau propose aujourd'hui 2 lignes régulières, répondant davantage aux attentes des habitants de Vire :

- la ligne 1 qui relie « les Mancellières » au « Centre Commercial le Maupas », propose 9 allers-retours par jour
- la ligne 2 qui relie « la Lauvière » à la « place Sainte-Anne » propose 8 allers-retours par jour.

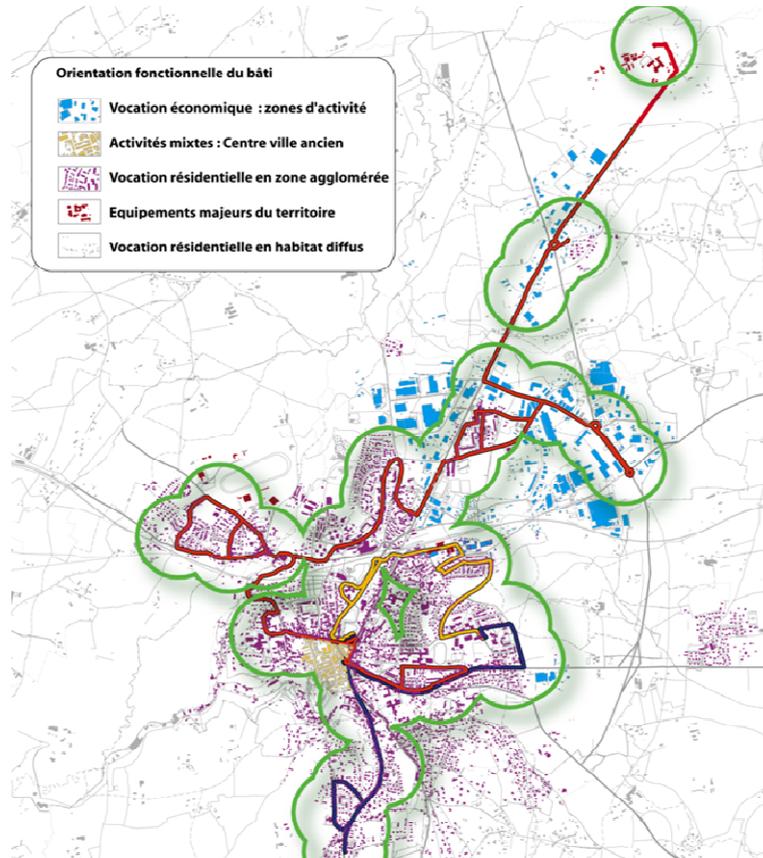
Les arrêts « Champs de Foire » et « Neuville » assurent les correspondances entre ces 2 lignes.

En outre, depuis septembre 2012, il a été mis en place un service de transport à la demande, dénommé TADAMI. Ce service permet aux habitants des communes déléguées périphériques de rejoindre depuis leur domicile, sept points d'arrêt localisés sur Vire (Place de Martilly, Aquavire, Gare SNCF, Champ de Foire, Clinique, Hôpital, Place Sainte-Anne), à raison de 4 à 5 demi-journées par semaine. Afin de permettre aux jeunes d'utiliser au maximum ce service, TADAMI est ouvert à l'ensemble des communes déléguées les mercredis et samedis après-midi, en plus du vendredi matin, jour de marché. Au vu de son succès, ce service qui était initialement expérimental a été pérennisé en septembre 2013.

Une couverture spatiale du territoire de qualité

A travers l'étude mobilité et renouvellement des contrats de transports de 2012 menée par le cabinet Transorco, on constate un bon taux de couverture spatiale sur la commune déléguée de Vire, mais

aussi des secteurs générateurs de déplacements non desservis en transports en commun : Zone du Gast, Monts de Vaudry, secteur de la Mercerie...



Source : étude mobilité 2012 - TRANSORCO
Couverture spatiale du réseau en 2012, avant restructuration

Une fréquentation relativement faible

Cette même étude mobilité a révélé une fréquentation de 60 000 voyages/an soit 5 voyages/an/hab., ce qui apparaît faible au regard d'autres réseaux de même taille, et des moyens mis en œuvre. En 2012, les usagers d'AMIBUS se répartissaient à part égale entre clients scolaires et clients commerciaux.

Par ailleurs, des comptages ont été réalisés par l'exploitant en septembre 2011. Trois grands pôles de fréquentation sont ainsi constatés :

- Champ de Foire
- l'avenue G. Pompidou
- le groupe scolaire Mermoz/Maupas

Le lycée agricole et la gare SNCF rencontre des flux principalement le lundi matin et vendredi après-midi (courses spéciales).

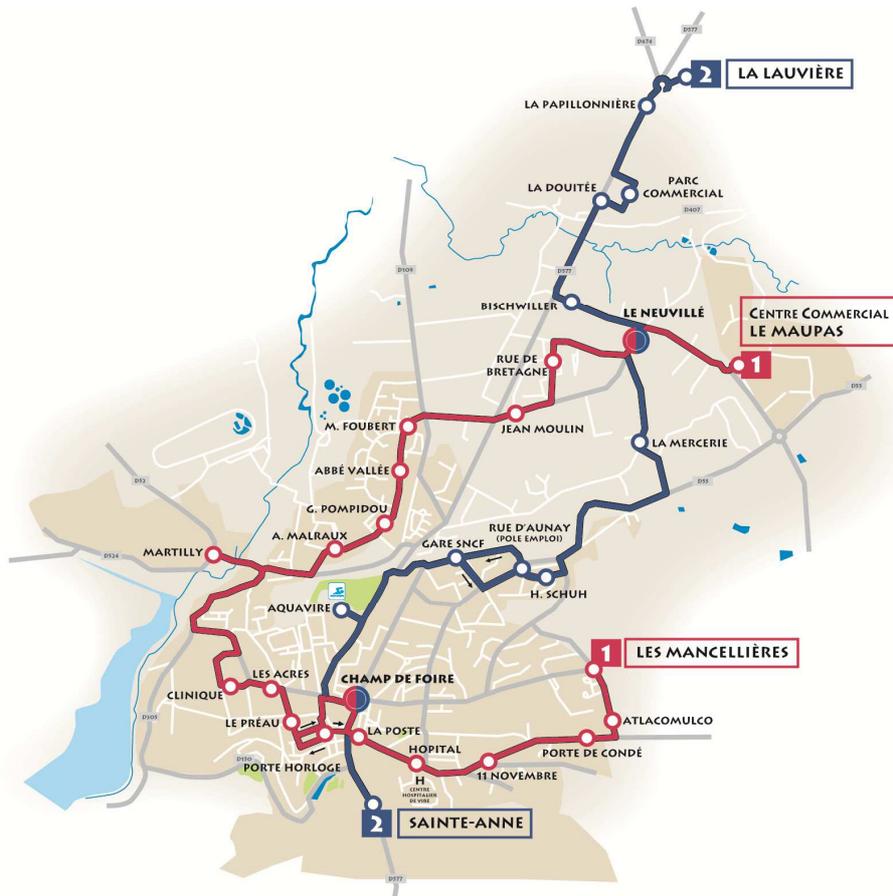
L'étude mobilité a également permis de noter qu'aucune course à vide était constatée sur le réseau mais que la charge restait insuffisante au regard des moyens techniques mis en place (bus SETRA avec 90 places offertes).

Suite à ce diagnostic, 3 enjeux majeurs apparaissaient :

- Répondre aux exigences scolaires du territoire
- Développer une offre adaptée aux spécificités rurales du territoire
- Définir une vision stratégique du rôle du réseau AMIBUS dans l'urbain virois.

Pour répondre à ces enjeux, le nouveau réseau mis en place depuis septembre 2013 s'appuie sur plusieurs éléments nouveaux, et notamment :

- Une restructuration du réseau autour de deux lignes régulières
- Une exploitation par deux nouveaux bus, accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Un cadencement des horaires à 1 heure de fréquence
- Un hyper-centre desservi, par les arrêts « Préau » et « Porte-Horloge »
- Une mise en accessibilité progressive des arrêts, entre 2013 et 2014
- Un élargissement du service de transport à la demande aux quartiers non desservis par AMIBUS (Martilly, Besnardière, Redettière), offrant ainsi une offre de transport à l'ensemble des habitants de Vire Normandie.



Source : Voyages Robert, exploitant de la nouvelle DSP 2013-2019
Carte du nouveau réseau AMIBUS

Une offre TC peu concurrentielle face à l'automobile

Destination	Distance de Vire	Temps de parcours VP	Temps de parcours TC	Mode le plus rapide	Coût VP	Coût TC	Mode le moins cher
CAEN	65 Km	55 min	1h40min	VP	6,90 €	7,65 € max	VP
ST-LO	37 Km	36 min	50 min	VP	4,10 €	2,20 € max	TC
FLERS	31 Km	32 min	18 min	TC	3,30 €	5,90 € max	VP
ST-HILAIRE du HARCOUET	41 Km	46 min	50min	=	4,50 €	2,20 € max	TC
GRANVILLE	71 Km	1h02min	32 à 40 min	TC	7,70 €	9,90 € max	VP

En comparant les conditions d'accessibilité à Vire en automobile et en transports collectifs, on constate qu'un trajet en voiture n'est pas toujours plus rapide ni moins cher qu'un trajet en TC. Par exemple, il est plus rapide d'utiliser les TC pour se rendre à Flers, car on gagne 14 minutes. Pour se rendre vers St Hilaire du Harcouët, la durée du trajet est quasi-équivalente entre la voiture et les TC, mais le mode le moins cher est les TC.

Une offre TC qui ne répond que partiellement aux besoins

Publics	Chiffres	Demande en TC	L'offre TC actuelle répond-elle aux besoins ?	
			OUI	NON
Actifs	7146 actifs parmi les habitants, 11 500 emplois sur le territoire	Déplacements domicile-travail (en moyenne 440 par an) surtout du L au V	- Liaisons TC existantes vers certains pôles extérieurs au territoire (Caen, Flers...)	Horaires non adaptés Temps de parcours trop longs Desserte des ZA à améliorer
Scolaires	3859 scolaires parmi les habitants, 2231 élèves entrants	Déplacements domicile-étude (en moyenne 370 par an), du L au V	- Offre des CD développée en réponse aux besoins scolaires - horaires adaptés	
Jeunes (loisirs)	3000 habitants (16%) ont entre 11 et 25 ans	Déplacements pour des activités de loisirs, vers les équipements culturels et sportifs et vers les pôles extérieurs, notamment les mercredis et samedis	- Une bonne desserte des équipements de loisirs par le réseau AMIBUS - Une tarification attractive - Un service de transport à la demande (TADAMI) ouvert à tous les mercredis et samedis après-midi	Une offre inexistante le dimanche Pour les communes rurales, un service exclusif de TAD vers la ville-centre, mais inexistante pour des relations communes rurales à communes rurales
Personnes âgées	Près de 4200 habitants (23%) ont plus de 65 ans	Déplacements vers les bourgs, et vers Vire (marché, commerces, services, visites médicales...)	-TADAMI adapté à personnes âgées avec des possibilités de déplacements à la demi-journée	Un service inexistante pour des relations entre communes déléguées rurales ou depuis Vire vers les communes déléguées rurales
PMR	PMR au sens large : jusqu'à 30% d'une population (estimation)	Déplacements vers divers services (achats, démarches, visites médicales...), avec des services adaptés et faciles d'accès	- Des bus adaptés aux PMR - Des arrêts en cours de mise en accessibilité	Des problèmes d'accessibilité rencontrés au niveau des points de vente

2.2.4. L'intermodalité

Les conditions d'intermodalité sur la commune nouvelle de Vire Normandie restent limitées.

Cela s'explique principalement par l'éloignement de près d'1 kilomètre des deux principaux pôles d'échange : la gare routière, localisée place du champ de Foire, et la gare ferroviaire, situé en contrebas de l'avenue de la gare.



Malgré une rénovation récente et la présence d'équipements (distributeurs de billets, stationnement vélos), la gare SNCF ne correspond pas totalement à la fonction d'un pôle d'échange car elle est trop éloignée de la gare routière, son parc de stationnement à vélo n'est pas abrité et sécurisé, et l'information est insuffisante par rapport à l'offre en TC.

Parallèlement, la fréquentation reste limitée sur le réseau TER : on constate seulement 77 montées par semaine en jour ouvrable de base (JOB) en 2011²¹. Il existe une offre TER ferroviaire fonctionnant principalement les lundis matins et vendredis après-midi avec des départs possibles vers St-Sever, Villedieu-Les-Poêles et Folligny. Des dessertes en « cars SNCF » sont également proposées pour les autres jours de la semaine. Des liaisons directes vers Paris sont assurées en 2h30.

Néanmoins, la commune nouvelle de Vire Normandie souhaite s'intégrer dans le développement de la billettique et l'interopérabilité entre les différents réseaux de TC, initié par la Région Basse-Normandie. Un site d'information multimodale a été créé par la Région et permet de faire des recherches d'itinéraires sur www.commentjyvais.fr. Le réseau AMIBUS est intégré à cet outil en ligne depuis 2013.

commentjyvais.fr
un projet des transports en Basse-Normandie

Recherche d'itinéraires

Départ : Vire (14500) - Rue De Bretagne

Arrivée : Vire (14500) - Gare SNCF

Date du trajet : vendredi 06 septembre 2013 départ vers 13h40

Critère : Le plus rapide

Réseaux	Mode	Descriptif	Heure	Durée	Plan
	Marche	Rejoindre à pied l'arrêt Le Nouvillé (Vire)		Environ 08 min	Plan de l'itinéraire
AMIBUS	Bus	Prendre le Bus Spéc 2 En direction de Vire - Sainte-rose	13h52	08 min	Plan de l'itinéraire
	Bus	Jusqu'à l'arrêt - Gare SNCF	14h00	08 min	Plan de l'itinéraire

Durée totale du trajet : 00 h 16 min
137 gCO2

2.2.5. Des pratiques de covoiturage en développement

A l'échelle du territoire de Vire Normandie, on recense 4 points de rencontre ont été aménagés par la ville de Vire, et des projets d'aires sur d'autres communes du territoire sont à l'état de réflexion.

A proximité du territoire, au carrefour de la RD 674 du Calvados, de la RN 174 et de l'A 84, le Conseil Départemental de la Manche a aménagé en 2015 une aire de covoiturage, qui coexiste avec d'autres aires spontanées.



La Région Basse-Normandie a mis à disposition un site Internet de covoiturage qu'il faut promouvoir à l'échelle locale : <http://www.covoiturage-basse-normandie.fr>.

Sur ce site environ 90 annonces en rapport avec le territoire ont été recensées en décembre 2011, de conducteurs mais aussi de passagers n'ayant pas le permis ou pas de voiture à disposition.

Une majorité d'annonces concernent des trajets réguliers (pendulaires), par les actifs.

²¹ Comptages manuels sur les services TER. Le nombre de montées par semaine en JOB était de 88 en 2010 et de 78 en 2009.

Les lieux de destinations sont assez variés couvrant plusieurs départements (Caen, Rennes, Flers, ...) et quelques annonces de trajets à l'intérieur de Vire Normandie (Vire > Truttemer-le-Grand) ou entre communes déléguées (à l'intérieur de Vire).

Des enquêtes auprès d'entreprises viroises ont été réalisées en partenariat avec l'association l'Etape pour connaître les potentialités de cette pratique.

Quelques résultats issus des enquêtes réalisées auprès de salariés :

- une méconnaissance de cette pratique et des sites Internet existants,
- la difficulté de développer le covoiturage sur des moyennes distances (15-20 kms) où les contraintes de temps sont plus marquées.

Néanmoins, ces pratiques émergentes sont soutenues et accompagnées par les collectivités, la Région et l'association l'Etape.



2.3. Les modes doux et l'accessibilité pour tous

2.3.1. Le réseau cyclable

Une offre de loisirs développée...

L'offre cyclable sur Vire Normandie est composée principalement de circuits touristiques (voies vertes, circuits VTT) bien développés, et quelques pistes cyclables de qualité sur Vire.

...Mais une pratique cyclable quotidienne limitée

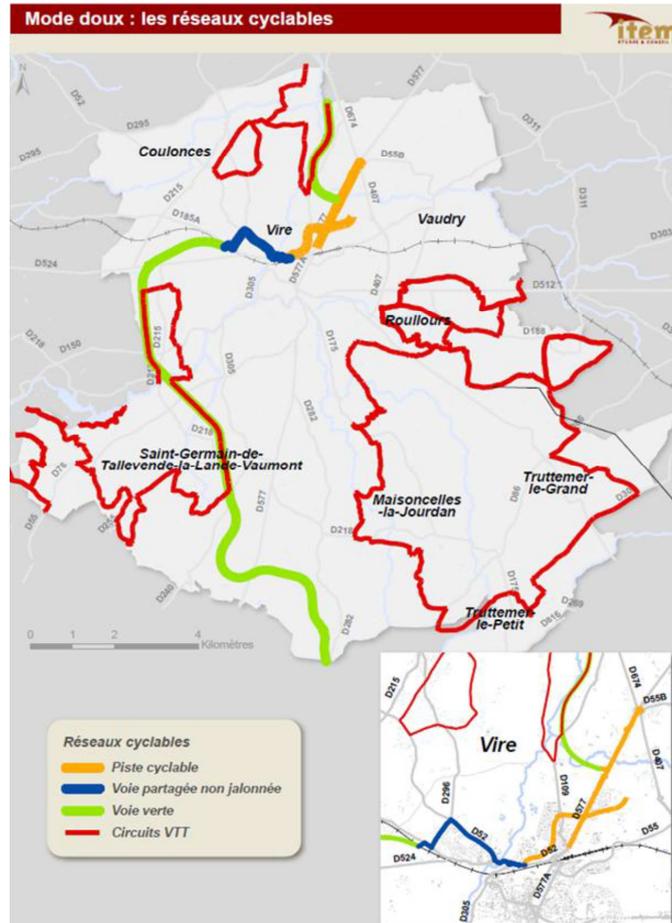
Lorsque l'on observe la répartition par motif des déplacements effectués à vélo, le motif de déplacements « travail » représente une faible part modale par rapport aux motifs de déplacements tous modes.

Cela peut s'expliquer par le manque d'aménagements cyclables, et le manque de continuité dans les itinéraires cyclables (fin de bande cyclable à l'approche d'une intersection par exemple). De plus, certaines voiries sont considérées comme dangereuses, ne favorisant pas une bonne cohabitation avec les autres modes, notamment les véhicules motorisés.

De plus les intempéries et la topographie ne permettent pas forcément une pratique quotidienne du vélo.

Une volonté de développer la pratique cyclable utilitaire

De nombreux projets vont être mis en place comme le Plan vélo Départemental en cours et Vélo Région, ainsi que l'aménagement de voies vertes et la mise en sécurité de carrefours. Aussi la commune (désormais déléguée) de Vire a mis en place fin 2012 la location de 80 Vélos à assistance électrique (VAE).



Le stationnement des cycles

De la même manière qu'une voiture, un déplacement à vélo part d'un point de stationnement (le garage, la cour,...) et se termine à un autre (arceau de vélo, ...). Ainsi, le traitement des parcs de stationnement vélo doit répondre à trois critères importants pour faciliter la pratique des cyclistes : proximité, confort et sécurité, des critères qui varient selon les lieux à traiter.

Globalement, l'offre de stationnement des deux roues est inégale sur le territoire. Quantitativement, de nombreuses possibilités de stationnement sont offertes aux usagers de deux roues. On constate cependant que le traitement du vélo est plutôt routier, les possibilités de stationnement deux roues sont généralement offertes au niveau des espaces de stationnement automobiles, tant dans les endroits de nature qu'en milieu urbain. Cette association stationnement automobile/vélo ne correspond pas toujours aux souhaits des usagers cyclistes (ils ne veulent pas forcément être associés aux automobiles, les stationnements sont parfois trop éloignés de la destination, etc.).

De surcroît, l'absence de parc à vélos à proximité d'équipements structurants peut être un frein à la pratique cyclable et peut conduire les cyclistes à réaliser un stationnement pouvant s'avérer gênant (réduction de la largeur du trottoir) voire dangereux pour les piétons.

Usage	Sécurité	Commodité	Proximité
<i>Courte durée</i>	-	+	++
<i>Moyenne durée</i>	+	+	-
<i>Longue durée</i>	++	++	-



2.3.2. Les cheminements piétons : des aménagements récents de qualité

Vire et quelques communes déléguées (Coulonces, Vaudry, Saint-Germain de Tallevende en cours) ont récemment réalisé des aménagements pour améliorer la pratique piétonne en centre bourg.

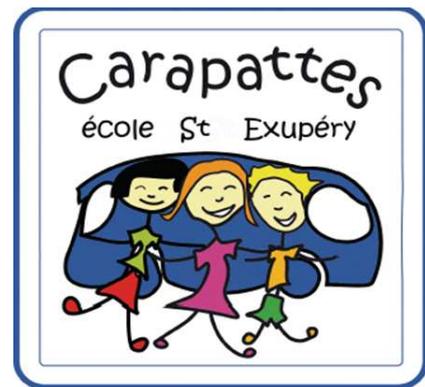
Ainsi, de nombreux secteurs sont délimités par une zone 30, sécurisant ainsi la traversée des piétons et favorisant un sentiment de sécurité. D'autres aménagements facilitant également les cheminements piétons ont également été observés : espaces de rencontre (zone 20), plateaux piétons....

Toutefois, quasiment toutes les communes déléguées ont des centres anciens contraignants (rues étroites, chaussées larges) qui limitent fortement la facilité des cheminements piétons (trottoir étroit ou absent...), surtout dans les bourgs les plus résidentiels, ce qui rend parfois les cheminements insécurisés.



Une volonté de développer la pratique de la marche dans les déplacements quotidiens

Des initiatives locales ont été organisées depuis septembre 2011 à l'école St Exupéry de Saint-Martin de Tallevende afin de mettre en place un Pédibus, dénommé « carapatte ». Ainsi, 3 lignes ont été créées, avec 20 accompagnateurs et 32 enfants. Les financeurs de cette initiative ont été CdC de Vire (désormais la commune nouvelle de Vire Normandie), l'association Etape et la région Basse-Normandie (désormais la Région Normandie). A la demande des communes déléguées, cette démarche pourrait être développée sur d'autres écoles, pour les rentrées scolaires à venir.

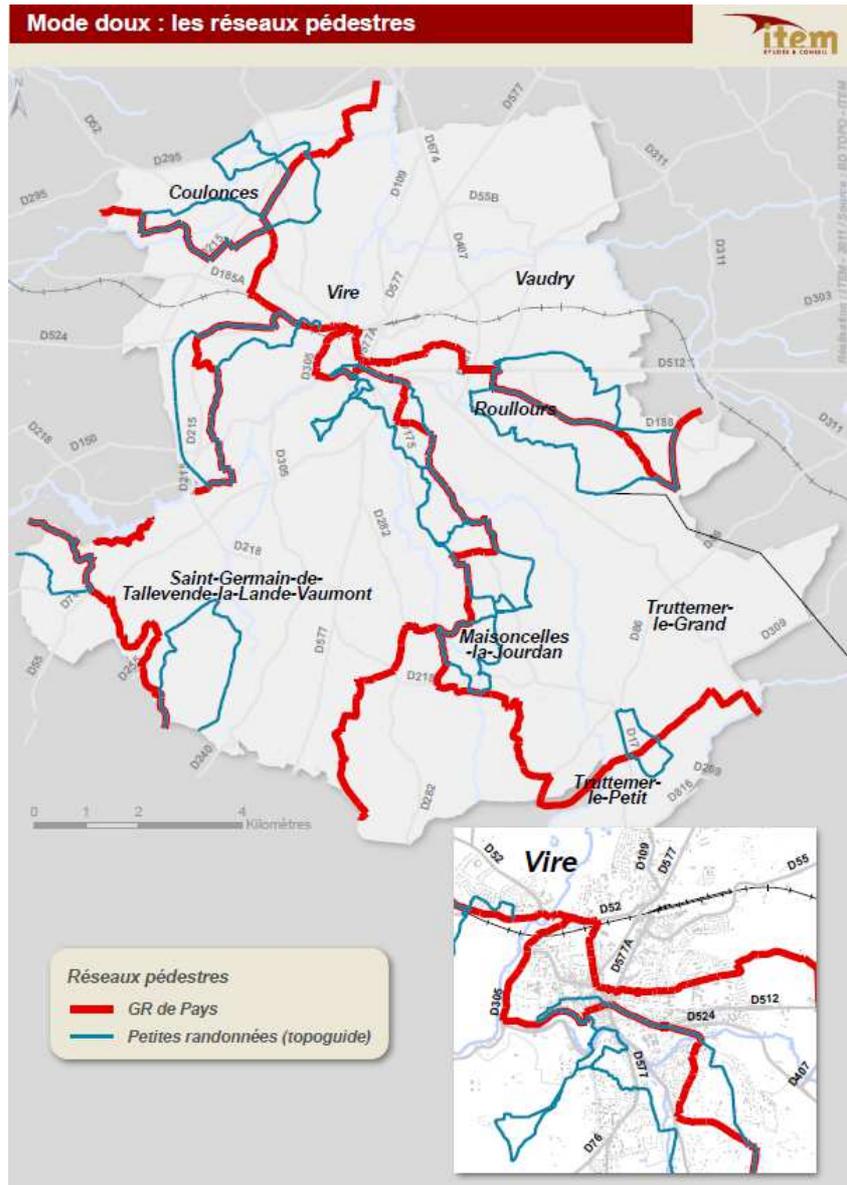


Un réseau piéton à vocation de loisirs très développé

Le territoire de Vire Normandie dispose d'une offre très développée de circuits pédestres de qualité (présence des GR de Pays et des circuits pédestres communaux) et permet une valorisation du patrimoine paysager. Ceci étant, le changement de politique du Conseil Départemental, abandonnant depuis le 1^{er} janvier 2013 l'entretien des GR de Pays, au profit de la mise en œuvre de circuits « qualité », devrait modifier en profondeur le tracé de certains circuits.

Néanmoins, l'offre actuelle apparaît quelquefois sous-exploitée. Elle doit être davantage valorisée dans la continuité des cheminements, notamment dans la traversée en milieu urbain en assurant un jalonnement, ou une lisibilité....

Se pose ainsi la question de la mise en valeur de ces itinéraires et de leur entretien à terme.



2.3.3. Les conditions actuelles d'accessibilité pour tous

- Pourquoi prendre en compte l'accessibilité de tous ?

Tout d'abord, toute personne peut être à un moment donné à mobilité réduite (femme enceinte, personnes âgées, personne avec une jambe dans le plâtre..., mais également non voyant, Utilisateur de Fauteuil Roulant (UFR), etc.).

De plus, rendre la ville accessible à tous les types de handicap, c'est améliorer les conditions de déplacements de tous.



Enfin, prendre en compte l'accessibilité pour tous, c'est répondre au cadre voulu par le législateur dans la loi du 11 février 2005 qui a défini plusieurs outils :

- la commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées,
- les schémas directeurs d'accessibilité des réseaux de transport en commun qui ont dû être définis avant février 2008 par toutes les AOT,
- les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics qui doivent être réalisés (avant décembre 2009...) par toutes les communes.

Cette loi prévoit que « la chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

La chaîne de déplacements englobe le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.



Le cheminement piéton (le trottoir, la zone de rencontre...) est le maillon principal de la chaîne de déplacements permettant de relier les points structurants entre eux. Si ce maillon est défaillant, c'est toute la chaîne de déplacements qui est défaillante. Il est donc désormais nécessaire d'avoir un regard global qui intègre les déplacements dans leur continuité à l'échelle d'un territoire.

La prise de conscience du développement d'aménagements favorisant l'accessibilité pour tous est en cours sur le territoire comme le montrent quelques exemples :

- sur voirie : trottoirs surbaissés, stationnement GIG-GIC aux normes à Vire ou Coulonces
- aux abords d'équipements : rampe d'accès à Coulonces...

Enfin, notons que les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sont à des états d'avancement divers selon les communes déléguées membres. Si celui de la Ville de Vire a été complètement réalisé en 2010, allant jusqu'au chiffrage des travaux à entreprendre, ceux des communes déléguées rurales semblent aujourd'hui arrêtés au stade du diagnostic.

3. LA MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE

3.1. Une grande variété de formes et de tissus urbains

3.1.1. *Le tissu urbain collectif continu*



Tissu urbain collectif continu en centre-ville de Vire

Le tissu urbain collectif continu se trouve essentiellement dans le centre-ville de Vire.

Il s'agit d'immeubles collectifs mitoyens, alignés le long de l'espace public, ce qui favorise la vie urbaine et le commerce.

Les immeubles sont généralement regroupés sous forme d'îlots fermés permettant une distinction claire entre espace privé/espace public. La densité est d'environ 100-150 logements à l'hectare.

Vues de Vire après les bombardements de 1944.



Ce tissu urbain date pour une très large part de la Reconstruction avec un redécoupage parcellaire. Quelques traces de la ville ancienne subsistant notamment autour de la Place Sainte-Anne ou de l'Avenue de la Gare.



Les volumes du bâti sont relativement homogènes mais avec des hauteurs variées allant du R+2+combles au R+4+combles.

Les formes et matériaux utilisés sont traditionnels avec des toitures en pente à 45° recouvertes d'ardoises et l'usage de la pierre dans l'hypercentre. Le béton est également fréquemment utilisé dans les soubassements, les surélévations ou les encadrements de fenêtres mais aussi dans l'apparence extérieure de nombreux bâtiments.

Ce tissu urbain continu de la Reconstruction est de qualité mais souffre néanmoins d'un vieillissement et d'une relative uniformité. Les pistes à explorer pourraient être : l'usage de la couleur, l'habillage des façades ou l'architecture contemporaine en rupture avec son environnement, comme le théâtre du Préau.



3.1.2. Le tissu urbain de cœur de bourg



Centre villageois de Truttemer-le-Grand

La structure du tissu urbain de cœur de bourg est basée sur une urbanisation souvent restreinte autour de l'église, du cimetière et de quelques bâtisses anciennes.

Ces cœurs de bourgs sont généralement organisés autour d'un espace public central avec quelques maisons de bourg disposées à l'alignement et favorisant le lien social (commerces...). La densité y est d'environ 15-20 logements à l'hectare.

La structure originelle des centres bourgs apparaît relativement concentrée dans la plupart des communes déléguées de la commune nouvelle de Vire Normandie.

Les bourgs de Maisoncelles-la-Jourdan et de Truttemer-le-Grand sont un peu plus conséquents que les autres. On observe à Vaudry, et à Roullours, dans une moindre à mesure, une organisation plus spécifique du bourg où une partie de l'urbanisation ancienne s'est réalisée en continuité de la ville de Vire (rue de Billard).



Centre-bourg de Maisoncelles-la-Jourdan



Centre-bourg de Truttemer-le-Grand

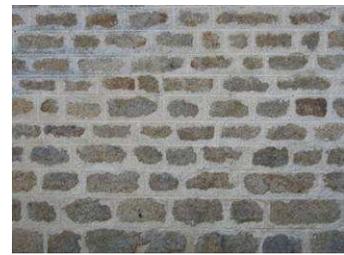
3.1.3. Le tissu rural traditionnel diffus



Habitat rural dispersé à Saint-Germain de Tallevende

Cet habitat rural est composé de différentes variantes de la maison en pierre du massif armoricain. Le bâti y est très disséminé dans le paysage en raison de l'environnement bocager et de la tradition laitière, parfois groupé en hameaux au sein desquels se sont insérés des constructions plus récentes. La densité est souvent faible, inférieure à 5 logements à l'hectare, mais l'intégration paysagère du bâti est favorisée par l'emploi de matériaux traditionnels.

Le tissu rural traditionnel est disséminé de façon homogène sur l'ensemble du territoire : cette répartition est liée à la fonction première de cette urbanisation liée à l'activité agricole. Environ 160 sièges d'exploitations agricoles sont encore en activité sur le territoire de Vire Normandie, souvent caractérisées par un noyau bâti ancien autour duquel s'organisent des bâtiments plus récents.

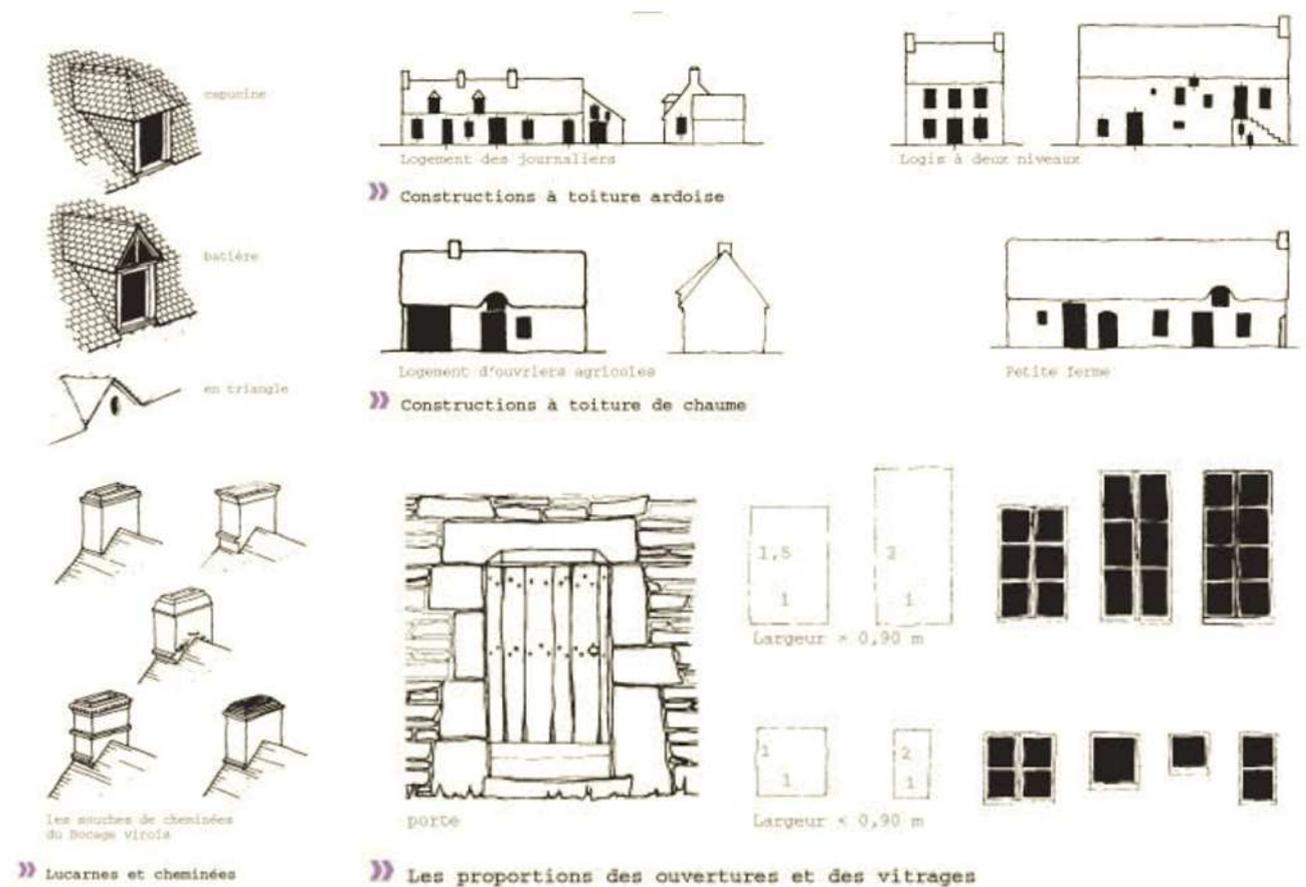


Emploi des matériaux locaux : schistes, grès et granites...



Eléments architecturaux du bâti :

- murs en schiste, brun ou roux, ou en granit
- fenêtres toujours plus hautes que larges
- linteaux de portes ou de fenêtres en pierre ou en bois
- lucarnes très diversifiées (capucine, bâtière ou en triangle)



Source : CAUE 14

L'architecture du bâti rural traditionnel est déterminée par le souci de se protéger des intempéries (peu ou pas d'ouvertures au Nord et un pignon exposé aux intempéries parfois essenté d'ardoises, ouvertures plus nombreuses au Sud...).

Les toits ont deux versants à fortes pentes (45° à 55°) et sont généralement recouverts d'ardoises, plus rarement de tuiles.

3.1.4. Le tissu urbain mixte



Quartier de la Gare à Vire

Ce tissu urbain mixte est composé de plusieurs typologies d'habitat, du collectif et de l'individuel, continu ou discontinu. Des zones de faubourg se trouvent souvent à proximité des centres urbains ou en entrée de ville. La densité est d'environ 20 à 40 logements à l'hectare.

Ce tissu urbain est concentré sur la zone agglomérée de Vire et Vaudry. L'urbanisation est souvent en forme de « doigt de gants » le long des axes principaux.

Il existe un potentiel de densification en dents creuses ou en renouvellement urbain sur des secteurs proches du centre-ville, notamment autour de la gare SNCF.



Le tissu urbain mixte se caractérise par une extrême variété de formes urbaines et de styles architecturaux avec des poches d'habitat ancien de type villageois, des maisons de ville, des petits collectifs, des friches industrielles ou artisanales...

L'adaptation des constructions face à la topographie du territoire est souvent réussie, notamment par l'adaptation des constructions à la pente.

3.1.5. *Un tissu urbain collectif discontinu*



Résidence Léonard Gille à Vire

Les ensembles d'immeubles collectifs prennent la forme de plots, barres ou tours ; ils ont notamment été développés dans les grands ensembles d'habitat social des années 1960-1970.

Les îlots sont ouverts et on peut observer une rupture avec le tissu urbain existant et une déconnexion du dessin des espaces publics (voire une confusion espace public/espace privé). La densité est d'environ 50-80 logements à l'hectare.

Le tissu collectif discontinu se compose d'abord d'ensembles de taille relativement modeste autour du centre-ville de Vire dont la proximité favorise l'intégration à la vie urbaine.

Au Nord de Vire, on note la présence d'ensembles de taille importante (plus de 200 logements) ainsi qu'au niveau de la coupure urbaine opérée par la voie ferrée.

Le financement de ces immeubles est généralement public par l'intermédiaire de procédures du logement social.

Le tissu urbain collectif discontinu est issu du modèle des théories urbaines de la Charte d'Athènes : critique de la rue et de l'îlot traditionnels, unités d'habitation ouvertes sur des espaces libres et plantés, zonage des fonctions, rationalisation de l'urbanisme, industrialisation de la construction...



3.1.6. Le tissu urbain individuel libre



Lotissements pavillonnaires de Saint-Germain de Tallevende

Ce tissu prend principalement la forme de lotissements ou de constructions individuelles implantées librement sur des parcelles. La division parcellaire est souvent rectiligne et affranchie des contraintes paysagères ou environnementales avec une déconnection souvent importante à l'égard des espaces publics. La densité est d'environ 5-15 logements à l'hectare.

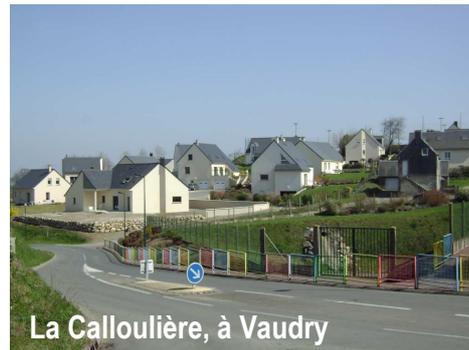
En extensions de la zone déjà urbanisée, ce tissu prend la forme de lotissements pavillonnaires. On remarque une certaine uniformité et des effets de coupures urbaines (impasses, étalement urbain...).

Ces quartiers sont essentiellement résidentiels et sont structurés autour d'impasses ce qui accentue l'impression de fermeture, d'autant plus que les communications piétonnes sont inexistantes entre les impasses ou entre les impasses et le reste de la voirie.

Le processus d'extension de ce type d'urbanisation s'est développé durant les années 1980-1990, concernant l'ensemble des communes déléguées de Vire Normandie, mais dans une moindre mesure Truttemer-le-Grand et Truttemer-le-Petit (communes déléguées hors POS actuel et moins bien desservies).

Un phénomène particulièrement marqué à :

- Vaudry, autour du centre-bourg (lotissements pavillonnaires) et dans le secteur des Monts (urbanisation individuelle plus diffuse),
- Saint-Germain de Tallevende, en direction de la RD 577,
- Roullours, en comblement des écarts existants au sein du bâti ancien,
- Vire, sur l'ensemble de la périphérie du territoire communal.



3.1.7. Le tissu urbain individuel (mitoyen)

Le tissu urbain individuel mitoyen est le résultat d'opérations d'habitat groupé moins consommatrice d'espace et souvent associées à du logement social. Concernant la division parcellaire, elle est souvent rectiligne et affranchie des contraintes paysagères ou environnementales avec aussi une déconnection souvent importante à l'égard des espaces publics. La densité est d'environ 15-20 logements à l'hectare.

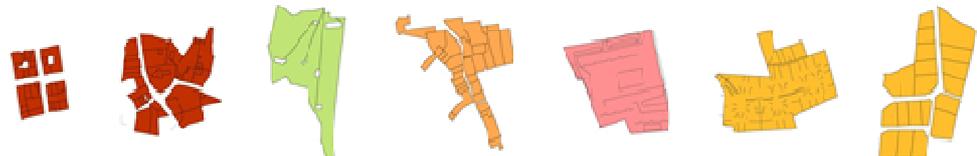


Ensemble de lotissements mitoyens à Vire



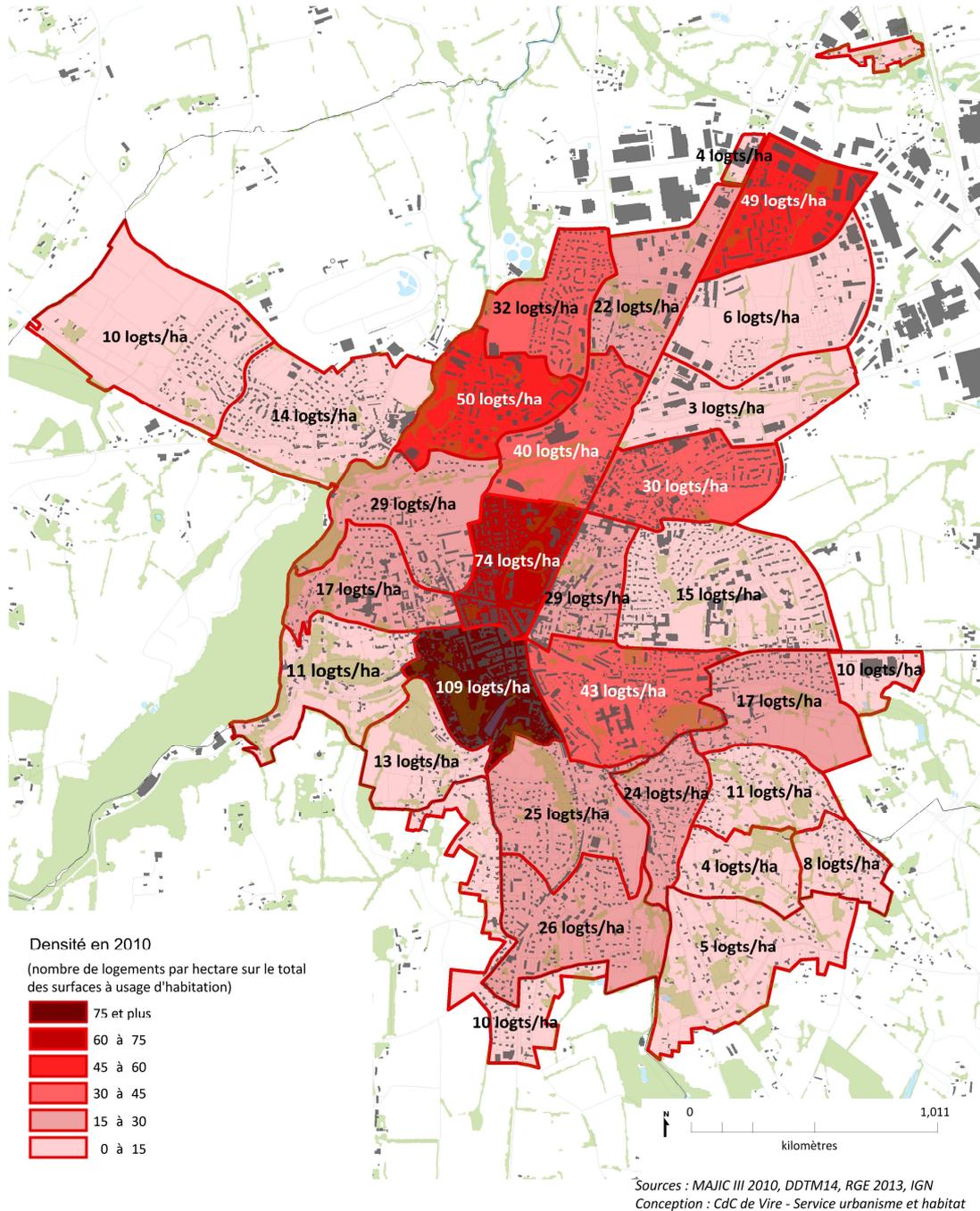
3.2. Des tissus urbains de plus en plus consommateurs d'espace

3.2.1. La répartition des tissus urbains sur le territoire de Vire Normandie



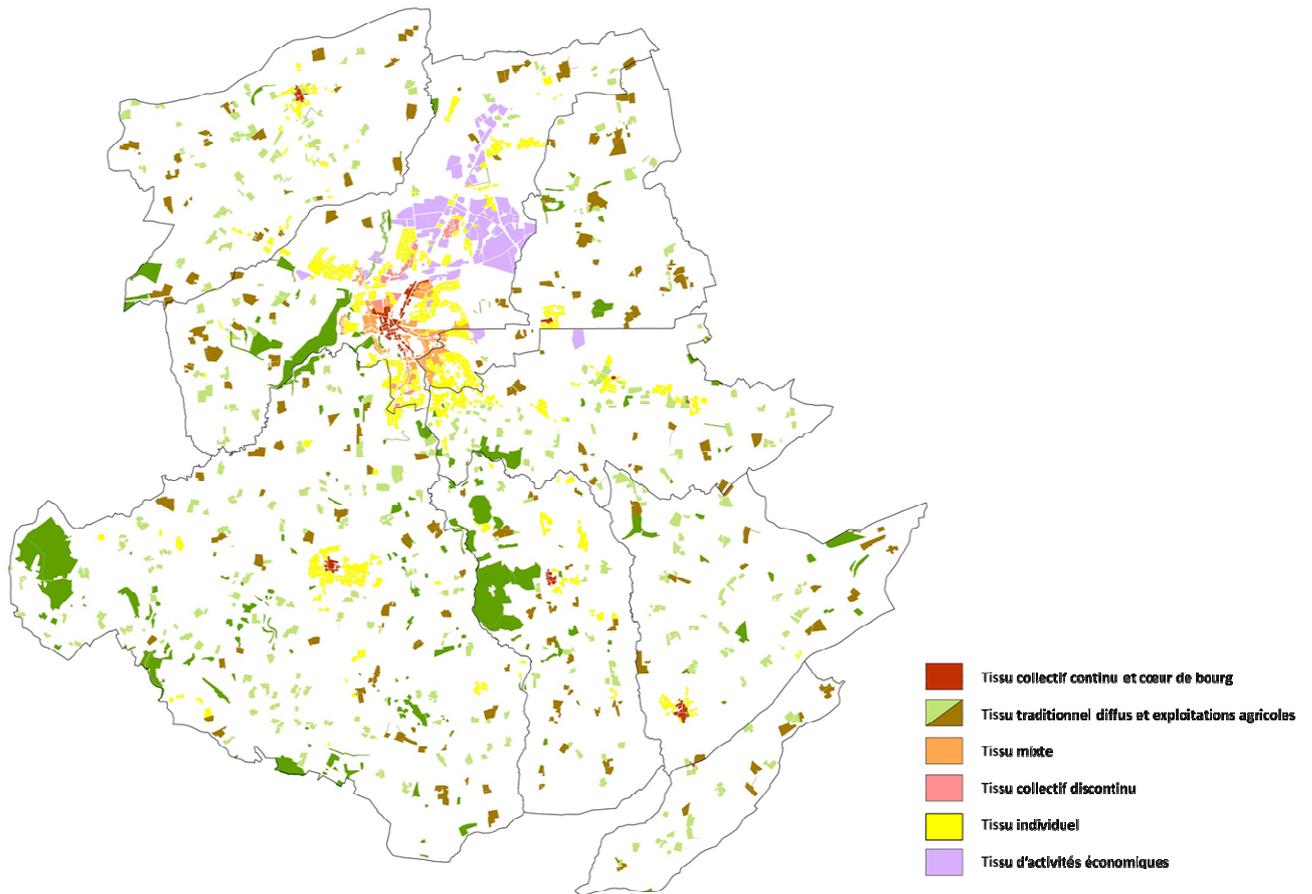
	Collectif continu	Cœur de bourg	Individuel diffus	Mixte	Collectif discontinu	Individuel mitoyen	Individuel
Logements/hectare (le plus souvent observé)	100-150	15-20	<5	20-40	50-80	15-20	5-15
Consommation foncière moyenne par logement	80m ²	600m ²	>2000m ²	350m ²	600m ²	571m ²	1000m ²

Densité par section cadastrale dans l'agglomération viroise



Au sein même de l'agglomération viroise, les densités des quartiers d'habitat peuvent varier considérablement. Dans l'ensemble, on remarque une densité importante dans l'hypercentre (109 logements/hectare entre la Porte Horloge et le Château), qui décline progressivement au fur et à mesure qu'on s'éloigne (43 logements/hectares dans le quartier de l'hôpital, 4 logements/hectare dans les Monts de Roullours).

Les types de tissus urbains sur le territoire de Vire Normandie :



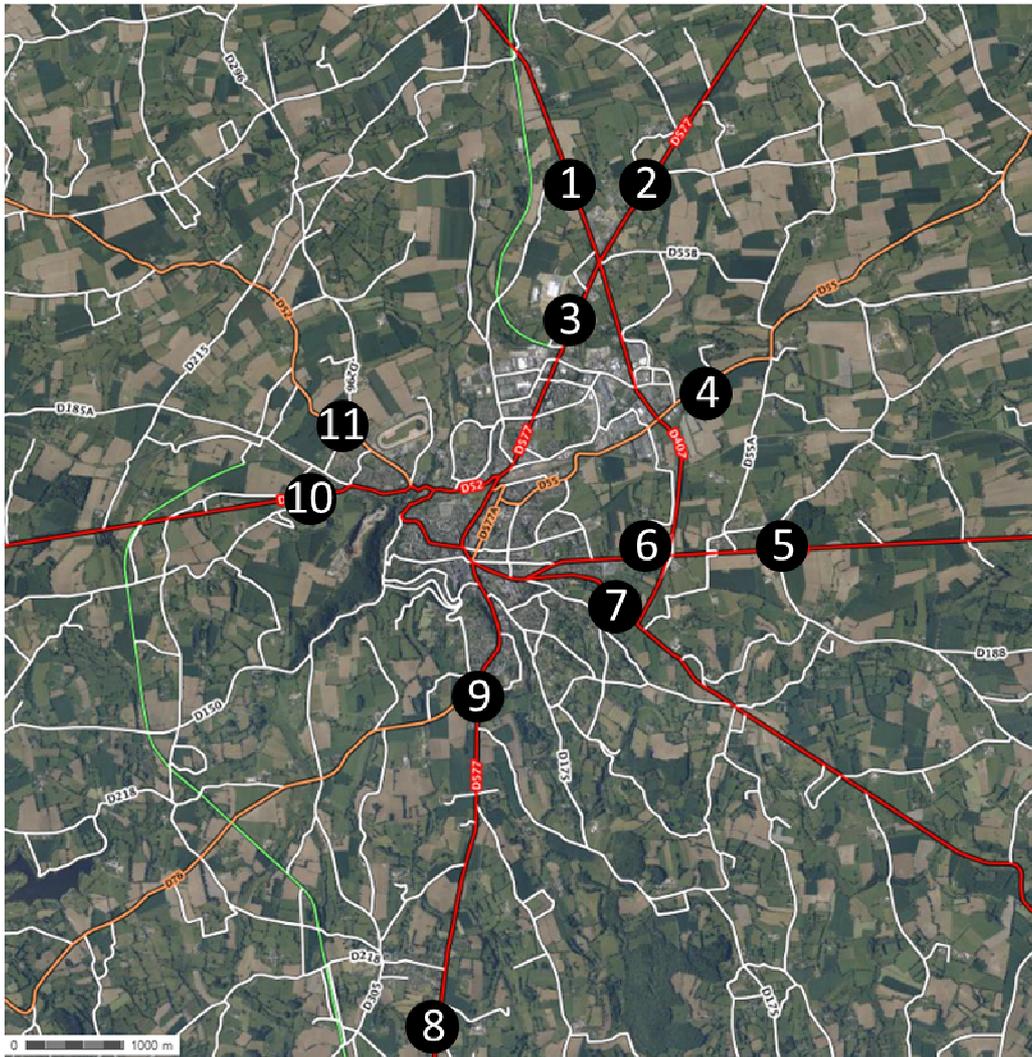
Source : CDHAT - Planis

3.2.2. Les entrées de ville

Une entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville. Ce n'est pas un événement ponctuel ou isolé, c'est ce que l'œil du piéton, de l'automobiliste ou du voyageur perçoit lorsqu'il quitte la campagne avant de pénétrer dans la ville, c'est-à-dire dans le tissu urbain continu. Une entrée de ville est un lieu de transition où le paysage change, ce n'est plus la campagne mais ce n'est pas encore la ville traditionnelle. En France, les entrées de ville ont longtemps été oubliées avec une signalétique souvent insuffisante, occultée par trop de panneaux publicitaires, un manque de trottoirs et d'éclairage ainsi qu'un manque de dessertes pour les piétons et les deux roues. Les entrées de ville sont la première image que l'on se fait d'un territoire. Il est alors important qu'elles soient de qualités car il ne faut pas oublier qu'une ville n'est jamais finie, et que ses entrées ne seront jamais que des étapes dans son développement futur.

Vire Normandie est composée de 7 entrées de ville principales et de 4 entrées secondaires. On constate que la plupart de ces entrées offrent une vue plus ou moins dégagée sur les hauteurs de la ville de Vire.

Les entrées de ville de la commune nouvelle de Vire Normandie



Sources : CDHAT – PLANIS, géoportail

Les entrées Nord

N°1 : L'entrée Nord par la route de Saint-Lô (RD 674)



Une entrée en pente ascendante qui ne permet pas une vue anticipée sur la ville. Cette entrée est annoncée par des panneaux publicitaires à droite de la voie. Ensuite, on observe la zone d'activité de la Papillonnière et à droite des haies composées d'arbres dissimulant des pâtures, champs cultivés et maisons isolées. La RD 674 mène au rondpoint de la Papillonnière, qui permet de contourner la ville, par l'Est (RD 407), ou d'y accéder directement, via la RD 577 (rue de Caen).

L'extension de la zone d'activité actuelle de la Papillonnière, prévue par le POS actuel, devrait profondément modifier cette entrée de ville. Une attention particulière devra être portée envers l'intégration paysagère de cette future extension de l'urbanisation.

N°2 : L'entrée Nord par la rue de Caen (RD 577)



En arrivant de Caen, et en laissant le lycée agricole des Champs de Tracy sur notre droite, des panneaux publicitaires annoncent l'entrée de ville. Toujours du côté droit de la voie, on arrive sur la zone d'activités de la Papillonnière, impliquant une forte fréquentation de poids lourds. A gauche, on distingue une alternance entre champs et maisons isolées (en pierre) en recul de la voie. La RD 577 débouche aussi sur le rondpoint de la Papillonnière.

N°3 : L'entrée Nord après le rondpoint de la Papillonnière (rue de Caen)



Après le rondpoint de la Papillonnière, la RD 577 (ou rue de Caen) présente un caractère plus urbain. Elle est séparée par un terre-plein central recouvert de pelouse et est longée de part et d'autres de pistes cyclables. On distingue là aussi les hauteurs de Vire. Le trafic y est assez dense, composé de nombreux poids lourds rejoignant les principales zones d'activités (ZI des Neuvillières, ZI du Gast, axe commercial de Bischwiller). Cette entrée de ville, longue de plus d'un kilomètre, traverse ainsi de nombreux espaces économiques, et présente une urbanisation plus marquée lorsque l'on découvre la résidence Léonard Gilles, sur la gauche, après le giratoire de Bischwiller, marquant alors l'entrée dans une ville plus constituée. A droite, et depuis le rondpoint de la Papillonnière, on observe une alternance entre espaces économiques, maisons individuelles, haies et vues sur la vallée de l'Allière.

L'entrée Nord-Est

N°4 : L'entrée Nord-Est par la route d'Aunay (D 55)



Entrée sinueuse et fermée, on ne distingue pas le bâti, qui est dissimulé par des haies bocagères. Seule, l'entreprise Guy Degrenne apparaît petit à petit pour disparaître au niveau des virages bordés par de la végétation haute.



La D 55 passe au-dessus du ruisseau de « la Martinière ». Après le passage de ce ruisseau, débutent des zones d'activités de chaque côté de la voie. L'entrée de ville débouche sur un rondpoint, connecté à la RD 407 (contournement Est de l'agglomération viroise). Il permet également de rejoindre le centre-ville de Vire, par la rue d'Aunay.

Les entrées Est

N°5 : L'entrée Est par la route de Condé-sur-Noireau (RD 512) en amont de Vaudry

On peut distinguer sur cette voie une première entrée sur le territoire de la commune nouvelle, aux abords des bourgs de Vaudry (à droite) et de Roullours (à gauche). En effet, la route de Condé-sur-Noireau longe à cet endroit la zone urbanisée du centre-bourg de Vaudry, mais aussi la zone artisanale de Roullours.



En amont de Vaudry, un faible relief au niveau du bourg ne permet pas d'apercevoir la ville de Vire, on y distingue cependant au loin les Vaux de Vire, un des points les plus hauts de la ville. Un verger situé à droite de la voie permet de dissimuler légèrement les ensembles pavillonnaires de Vaudry. Quelques panneaux publicitaires ponctuent également le paysage. A gauche de la voie, on aperçoit en premier lieu la zone artisanale de Roullours dont l'impact visuel est affaibli par la présence d'arbres. Ensuite, face au bourg de Vaudry, et toujours sur la gauche, la vue est dégagée avec la présence d'espaces agricoles dédiés aux grandes cultures.

N°6 : L'entrée Est par la route de Condé-sur-Noireau (D 512) après Vaudry



Vue à droite : future extension urbaine des Mancellières

En laissant le bourg de Vaudry sur notre droite, la RD 512 mène ensuite à Vire, et permet de rejoindre le contournement Est de Vire (RD 407). La vue de gauche est fermée avec la présence de haies. Juste après ces haies, se trouve l'hypermarché Leclerc. A droite, la vue est dégagée, donnant sur les terres agricoles des Mancellières, où est prévue une extension urbaine de la zone agglomérée viroise. Une réflexion devra être menée quant à son intégration dans le milieu urbain et paysager qui l'entoure. La limite d'entrée de ville est assez nette avec la présence de quelques maisons individuelles de chaque côté et au même niveau.

N°7 : L'entrée Est par la route de Tinchebray (D524)



Il s'agit d'une entrée de ville en pente descendante qui permet d'apercevoir la zone pavillonnaire à gauche de la voie puis l'arrière de l'hypermarché Leclerc sur la droite. L'entrée de ville s'effectue par un virage sans visibilité. Moins urbaine, cette entrée de ville se veut être la principale entrée Est de l'agglomération viroise (pénétrante), elle aussi raccordée au contournement Est de la Ville (RD 407). C'est sur cet axe que se dessinera, pour les années à venir, le tracé de la Diagonale Normande (A 84 / Vire / Flers / Argentan / Alençon).

Les entrées Sud

N°8 : L'entrée Sud par la route de Sourdeval (D 577) en amont de Saint-Germain de Tallevende

On peut distinguer sur cette voie une première entrée en amont de Saint-Germain de Tallevende, puis une entrée de ville en amont de Vire.



En arrivant sur Saint-Germain de Tallevende, l'entrée de ville est assez dégagée avec la présence de champs de chaque côté de la voie. Une haie d'arbres à gauche de la voie dissimule partiellement la zone urbanisée. Seul le carrefour situé au lieu-dit « la Masure » annonce l'entrée du bourg de Saint-Germain de Tallevende, sur la gauche, mais on ne présume pas encore une arrivée sur la ville de Vire. L'entrée de ville est assez nette avec le début des habitations au niveau du panneau d'entrée de ville. La RD 577 opère ainsi une coupure assez nette entre le bourg, à gauche, et le lieu-dit de la Masure, sur la droite. Un traitement plus urbain de cet axe, dans sa partie urbanisée, permettrait de mieux annoncer le bourg de Saint-Germain, et de sécuriser ses abords.

N°9 : L'entrée Sud par la route de Sourdeval (D 577) après Saint-Germain de Tallevende



Au niveau de l'entrée sur Vire, la vue à gauche de la voie est fermée avec la présence d'une haie arborée. A droite la vue est dégagée avec la présence d'espaces agricoles. Cette entrée de ville est annoncée par de nombreux panneaux publicitaires. La limite d'entrée de ville est nette avec une urbanisation qui débute dès le franchissement du panneau d'entrée de ville, dans le quartier du Haut du Pavé (commune déléguée de Saint-Germain de Tallevende). A gauche de la voie, on aperçoit en premier lieu un bâtiment lié à de l'activité commerciale puis à droite se trouvent des pavillons individuels. Un peu plus loin, les ensembles d'habitat social de la Redettièrre et de la Besnardière marquent définitivement l'entrée dans une ville davantage constituée.

Les entrées Nord-Ouest



N°10 : L'entrée Nord-Ouest par la route de Vire (RD 524)

Au loin, on distingue aussi les hauteurs de Vire. En premier lieu, on aperçoit de l'activité matérialisée par des carrosseries de chaque côté de la voie. Le pont de la ligne de chemin de fer peut être considéré comme l'entrée nette de la ville. Une fois le passage du pont effectué, on arrive sur les zones pavillonnaires de Martilly, quartier de Saint-Martin de Tallevende, dans la commune déléguée de Vire.

N°11 : L'entrée Nord-Ouest par la RD 52



Cette entrée sur la ville est annoncée avec une vue dégagée qui permet d'apercevoir les hauteurs de Vire. Cette entrée s'effectue par Saint-Martin de Tallevende, en pente descendante. A droite, au premier plan on distingue un lotissement pavillonnaire récent et à gauche l'hippodrome. Cette entrée est assez nette, mais son traitement, très routier, ne sécurise pas totalement ses abords.

3.3. Le potentiel de renouvellement urbain

3.3.1. Friches à Vire

La ville de Vire dispose de friches publiques situées en centre-ville ou en périphérie immédiate. La requalification de ces anciens bâtiments publics constitue une alternative à l'étalement urbain et participe à la restructuration de la Ville sur elle-même.

Friches ayant fait l'objet d'études

La requalification de certaines friches est à l'étude, quelques pistes de requalification sont déjà avancées dans une étude réalisée en 2011 par la Ville.

- Friches dont la reconversion est en phase opérationnelle :



Ancienne usine de la Société Générale d'Équipement dans les Vaux de Vire

Création d'un espace renaturé mettant en valeur la mémoire industrielle du site s'intégrant dans une démarche de réappropriation par le public de cette vallée depuis l'Hôtel-Dieu jusqu'au Moulin Olivier Basselin, voire au-delà.



Anciens abattoirs

Une reconversion mixte avec de l'habitat et du tertiaire est à l'étude en 2013. Une étude de Type « AEU » permettra de prendre en compte l'ensemble des critères visant au caractère durable de l'aménagement du secteur.

- Friches dont la reconversion peut être engagée à très court terme :



Anciens haras nationaux

Démolition des bâtiments et du muret sur voie pour reprise d'alignement.

Choix à opérer entre des locaux tertiaires cédés par la Ville ou une Maison des Solidarités actives.



*Palais de justice et ancienne caserne
des Pompiers*

- Palais de Justice comme Pôle Justice / Gendarmerie,
- Ex-caserne en habitat privé (caserne démolie en 2013),
- Ex-garage des Pompiers en face du Palais de Justice : démolition des locaux pour ouvrir la perspective et création de parkings ou création de logements (à voir dans le cadre du programme palais de Justice).

Autres friches

D'autres friches existent sur le territoire de Vire, mais aucune étude sur leur possible reconversion n'a encore été menée (ou conclue).



*Bâtiment abandonné près de la
gare, rue Jean de la Varende*



*Ancienne usine Abair, rue des
Landes*



*Ancienne menuiserie, rue Saint-
Clair*



*Anciens sites industriels autour
de la gare ferroviaire*



*Ancienne usine Poulain, rue
Jean de la Varende*



*Ancien entrepôt Degrenne
Distribution, rue de Caen*

3.3.2. Friches dans les autres communes déléguées

Les autres communes déléguées de Vire Normandie disposent elles aussi de friches, sans étude sur leur possible reconversion.

A Coulonces



Ancien bâtiment agricole dans le centre-bourg

A Maisoncelles-la-Jourdan



Ancien hangar au Nord du bourg



Ancienne usine au Pont-Es-Retour

A Roullours



Ancienne usine au Pont-Es-Retour

A Saint-Germain de Tallevende – La Lande Vaumont



*Ancienne Usine Innoflex dans
les Vaux de Vire*



*Ancien hangar agricole à La
Lande Vaumont*



*Ancien bâti agricole dans le
bourg de Saint-Germain*

A Truttemer-le-Grand et Truttemer-le-Petit

Aucune friche n'a été recensée ni à Truttemer-le-Grand, ni à Truttemer-le-Petit.

A Vaudry



*Anciens bâtiments agricoles,
proches du bourg*

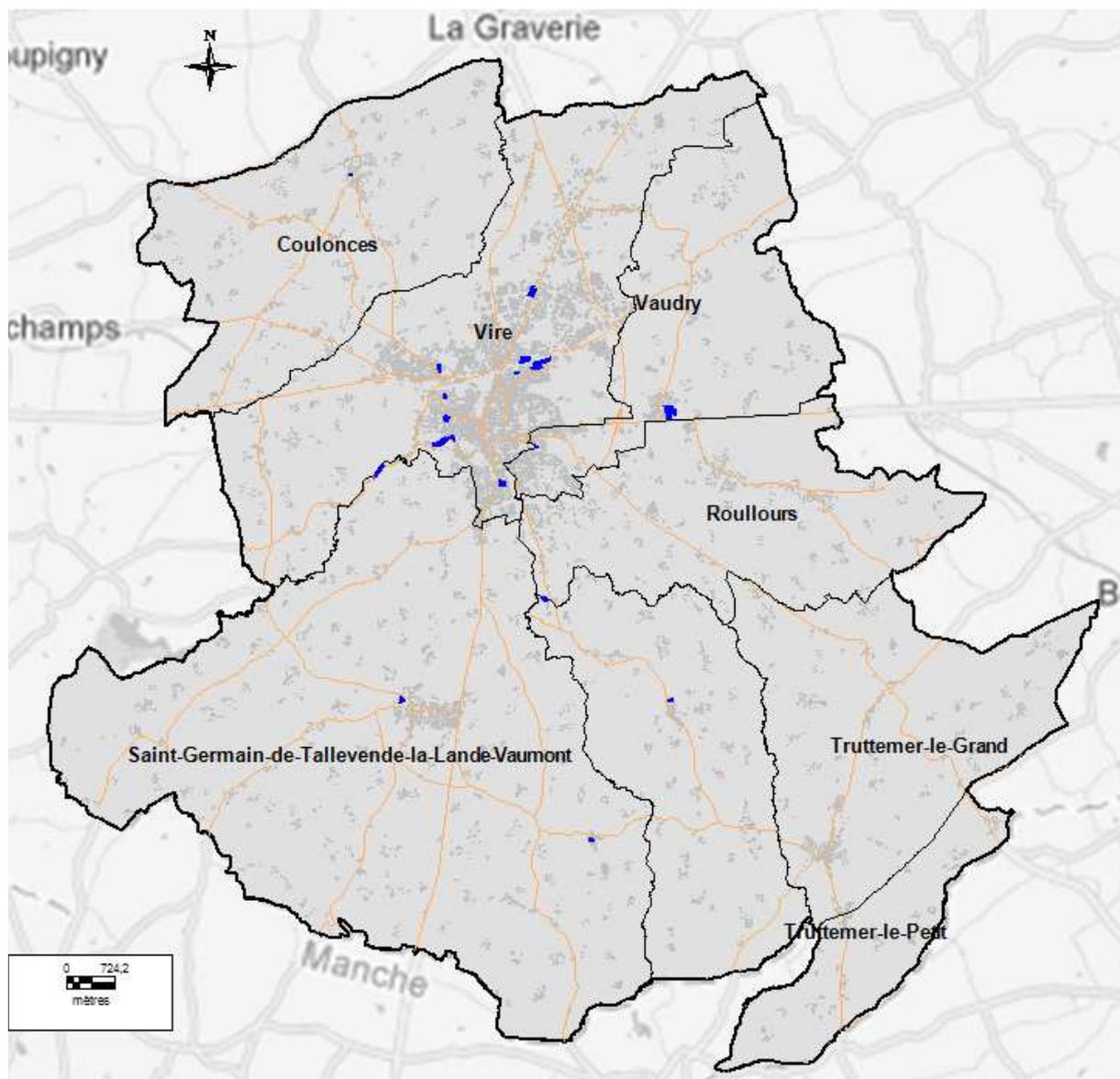


*Ancienne école de danse,
rue de Blon*



*Ancien logement,
rue de la Trainerie*

Localisation des friches recensées en 2013 sur le territoire de Vire Normandie :



Source : CDHAT – Planis

4. EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT ET GESTION DES DECHETS

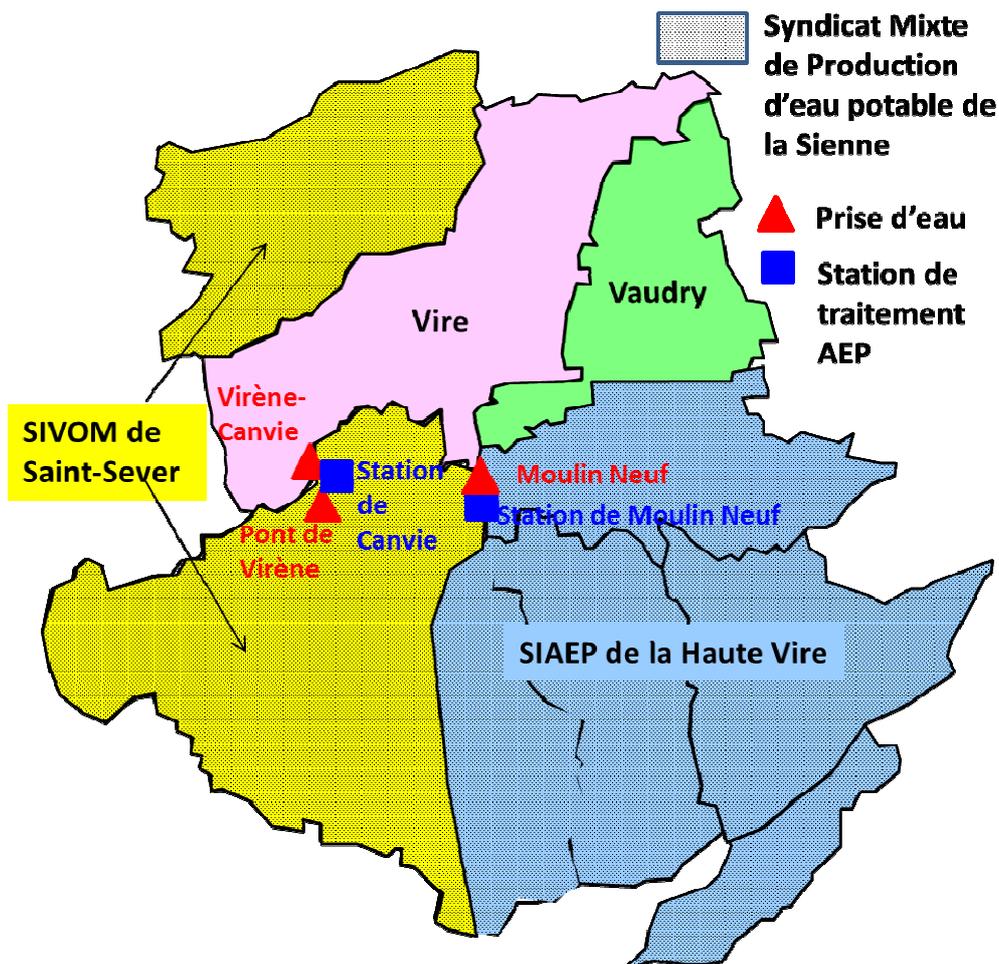
4.1. L'alimentation en eau potable

La commune nouvelle de Vire Normandie comptait 4 collectivités compétentes en matière d'eau potable jusqu'au 31 décembre 2013 :

- La ville de Vire,
- Vaudry,
- Le SIVOM de Saint-Sever, qui comprend 19 communes ou communes déléguées au total dont Coulonces et la partie Ouest de Saint-Germain de Tallevende ; la société d'affermage est STGS,
- Le SIAEP de La Haute Vire qui comprend Roullours, Maisoncelles-la-Jourdan, Truttemer-le-Grand, Truttemer-le-Petit et le secteur Est de Saint-Germain de Tallevende (La Lande Vaumont) ; la société d'affermage est la SAUR.

Au 1^{er} janvier 2014, le SIAEP de La Haute Vire et les deux communes déléguées fonctionnant alors en régie (Vire et Vaudry) ont fusionné pour devenir le SIAEPA de La Haute Vire (Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable et d'Assainissement de La Haute Vire). Le 1^{er} janvier 2016, ce SIAEPA est devenu « Services Eau et Assainissement de Vire Normandie ».

Cartographie des collectivités compétentes en AEP :



Le SIVOM de Saint-Sever et le SIAEP de la Haute Vire sont regroupés au sein du Syndicat Mixte de Production d'eau potable de la Sienne, qui comprend également le SIAEPA des Bruyères. Il s'agit d'un syndicat de production qui a pour mission d'alimenter en eau potable les différents réseaux de ses collectivités adhérentes, depuis une prise d'eau de surface située sur la Sienne, en aval du barrage du Gast.

Vire Normandie exploite 3 prises d'eau en rivière :

- Moulin Neuf, sur la Vire à Roullours,
- Virène Canvie, à Vire,
- Pont de Virène, sur la Virène à Saint-Germain de Tallevende.

L'eau pompée est envoyée à 2 stations pour être traitées :

- La nouvelle station de Moulin Neuf (mise en fonctionnement hiver 2012),
- La station de Canvie.



En plus de son territoire, la Vire Normandie alimente la commune déléguée de Vaudry et une partie de Saint-Germain de Tallevende (le quartier du Haut du Pavé et le Centre-Bourg). Elle fonctionne en régie et assure une prestation de service pour la gestion de l'eau de Vaudry.

Grâce à sa nouvelle station, la Vire Normandie est en mesure de produire 2 600 000 m³ pour une vente annuelle de 1 919 852 m³.

Le territoire de Vire Normandie compte environ 11 400 abonnés. Environ 1 750 000 m³ sont consommés tous les ans, dont la moitié par les industriels.

Les eaux distribuées sont globalement conformes sur le plan bactériologique et physico-chimique.

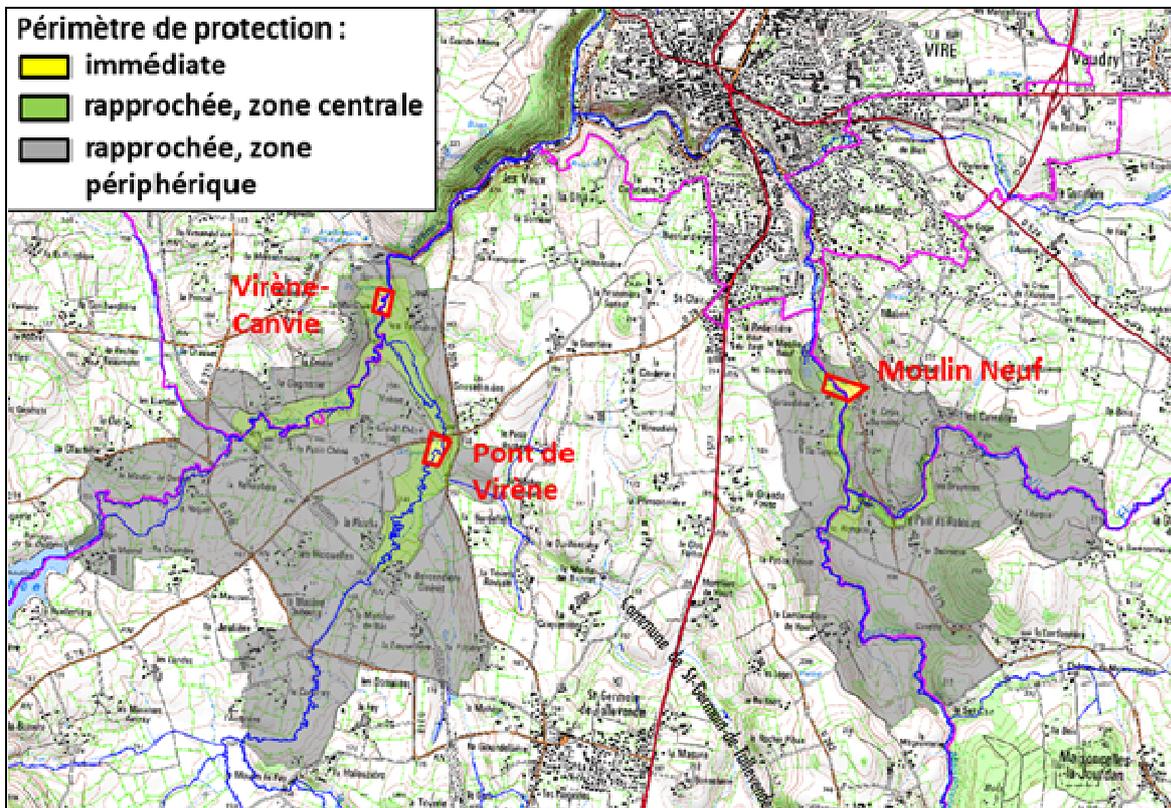
Périmètres de protection

La Ville de Vire a géré la mise en place des périmètres de protection des 3 prises d'eau de la Vire et de la Virène.

L'arrêté préfectoral de DUP a été pris le 11 octobre 2010.



Trois types de périmètres de protection ont été définis (immédiate, centrale rapprochée et périphérique rapprochée). 706 ha de Vire Normandie sont concernés par les périmètres de protection : Vire, Saint Germain de Tallevende, Roullours et Maisoncelles-la-Jourdan. 31 ha sont également concernés sur la commune de Saint-Manvieu-Bocage.



A noter qu'il existait un autre point de production à Truttemer-le-Grand : les sources du Boscq. Ce point d'eau a été abandonné.

Une étude de diagnostic des cours d'eau sur les problématiques d'érosion et de ruissellement a été réalisée par la commune nouvelle de Vire Normandie (encore dénommée Communauté de Communes de Vire) en 2012. A terme, cette étude a pour objectif de déboucher sur une politique d'entretien et d'aménagement des cours d'eau (mise en place de clôtures le long des cours d'eau, mise en place d'abreuvoirs, création de noues, création de talus et de haies...). Un programme pluriannuel de restauration et d'entretien des cours d'eau a été élaboré et ayant pour objectifs de traiter 15 à 20 km de

cours d'eau par an, soit environ 150 000 € de travaux annuels (entretien de la végétation, abreuvoirs, clôtures...). Un technicien rivières assure la mise en œuvre du programme.

4.2.L'assainissement des eaux usées

Assainissement collectif

Trois stations de traitement des eaux usées sont présentes sur le territoire de Vire Normandie et traitent les eaux des zones agglomérées :

- A Vire : une usine de dépollution d'une capacité de 50000 équivalents-habitants (EH), recevant les effluents de Vire, Roullours, Vaudry, Saint-Germain de Tallevende et La Graverie. Elle a reçu en 2010 l'équivalent de 15531 EH. En charge de pollution, elle a une capacité épuratoire de 3000 kg/j de DBO5 pour une moyenne entrante de 1000 kg/j. Elle est exploitée par la Ville de Vire.



- A Maisoncelles-la-Jourdan : une STEP filtre roseaux d'une capacité de 250 EH pour environ 50 EH raccordés en charge de pollution. Elle est exploitée par la Ville de Vire.



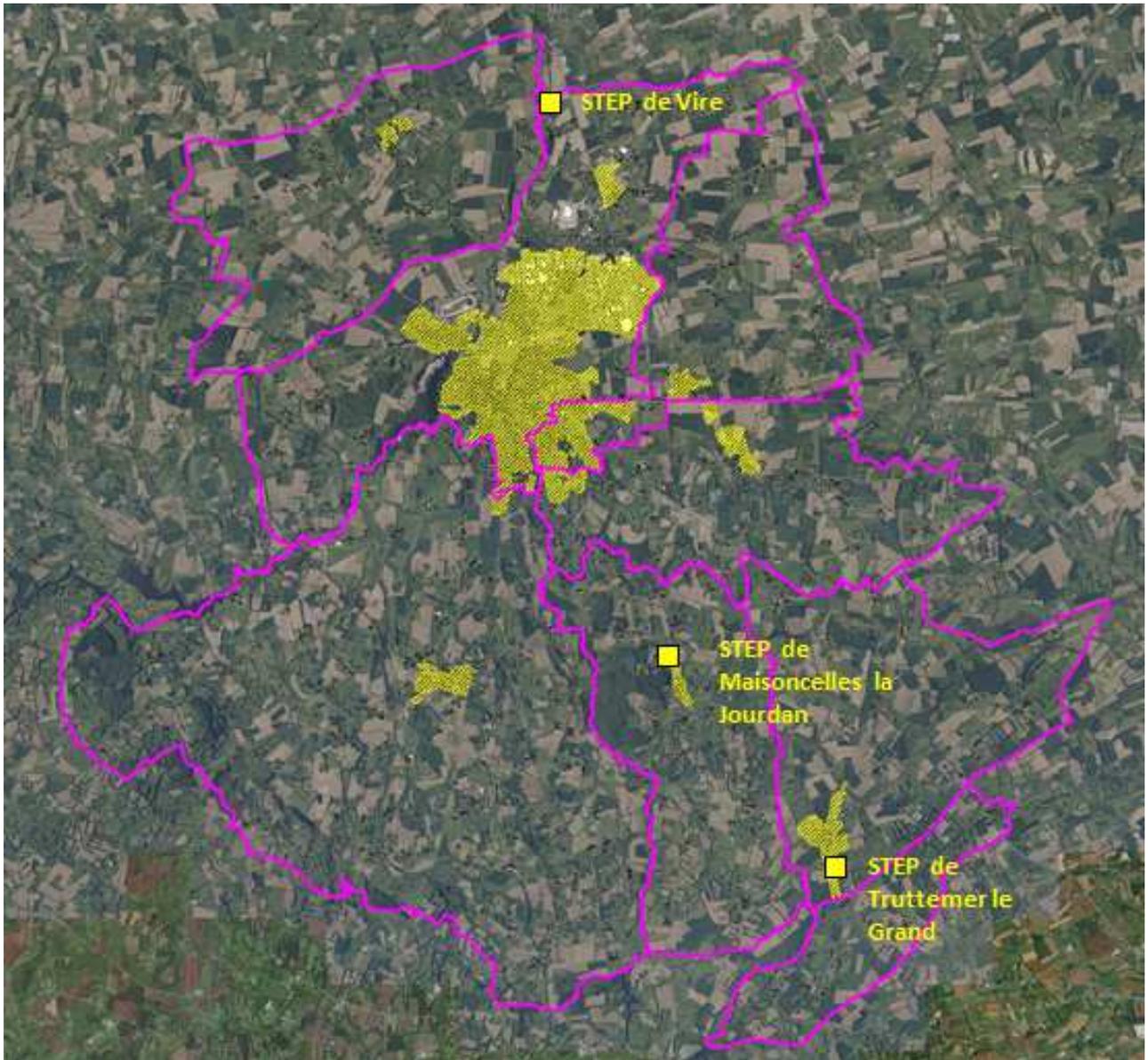
- A Truttemer-le-Grand : une STEP boues activées d'une capacité de 400 EH pour 240 EH raccordés mais environ 120 EH en charge de pollution. Elle est exploitée par la Lyonnaise des eaux.

Seules les communes déléguées de Coulonces et de Truttemer-le-Petit ne disposent pas d'assainissement collectif.

Toutes les communes ou communes déléguées doivent délimiter, après enquête publique, les zones d'assainissement collectif, d'assainissement non collectif et de maîtrise des eaux pluviales (Loi sur l'eau et les Milieux Aquatiques du 30 décembre 2006 et décret n°94-469 du 3 juin 1994 ; article L2224 du Code général des Collectivités territoriales).

Le Schéma Directeur d'assainissement a été réalisé en 1999 sur le territoire de Vire Normandie et révisé partiellement pour Roullours en 2012. Il doit être révisé prochainement.

Localisation des stations d'épuration et zones définies en assainissement collectif (en jaune)
dans le Schéma directeur d'assainissement de 1999 :



Aujourd'hui, ce schéma présente quelques incohérences par rapport à la réalité :

- Une évolution des zones urbanisées raccordées au réseau qui s'étend au-delà du zonage initial.
- Des zonages d'assainissement pouvant faire croire à une urbanisation future non envisageable par rapport aux évolutions réglementaires (zonage en linéaire à Truttemer-le-Grand, par ex.);

Afin d'éviter des difficultés ultérieures, c'est au moment de l'élaboration du document d'urbanisme que la question de l'assainissement doit être traitée. Il importe en effet que la politique d'assainissement soit clairement définie en accord avec les projets d'urbanisation.

Le SCoT du Bocage demande d'ailleurs que « *Dès l'élaboration du document d'urbanisme (PLU, carte communale) ou de la conception du projet, les collectivités compétentes s'assurent auprès de l'établissement public ou de l'organisme compétent, que ce projet ne remette pas en cause les capacités des installations (réseaux, station d'épuration). Les études de zonage d'assainissement doivent être prises en compte dans les choix d'urbanisation d'un secteur* ».

Ainsi, l'assainissement est au cœur du travail effectué dans le PLU pour déterminer les zones urbanisables. Ce travail est basé sur la réalité de l'assainissement sur le territoire. Le schéma directeur d'assainissement sera révisé prochainement. La réflexion est engagée et le travail de révision devrait débiter une fois l'évolution du contexte supracommunal arrêtée.

Assainissement non collectif

En dehors des zones agglomérées, et des bourgs de Coulonces et de Truttemer-le-Petit, le territoire est en assainissement autonome, représentant environ 1660 installations. Fin 2014, la totalité des installations ont été diagnostiquées par la commune nouvelle de Vire Normandie (encore dénommée Communauté de Communes de Vire), compétente en la matière. Le tableau de la page ci-après fait état des principaux constats concernant les installations diagnostiquées, au niveau de chaque commune déléguée (niveau des données le plus précis en notre possession). Ainsi, Au 31 décembre 2014, 205 projets d'assainissement ont été validés et les propriétaires ont reçu le certificat de bonne exécution des travaux. Le nombre de dossiers dont l'étude de sol et de filières a été réalisée par un bureau d'étude est de 106 soit 51,71 % des dossiers instruits contre 99 dossiers validés sans bureau d'étude soit 48,29 % des installations. En ce qui concerne les installations neuves cela représente 84 dossiers soit 40,98 % et 121 dossiers sont des réhabilitations des installations autonome soit 59,02 %.

Communes déléguées	Année	Dossiers Avec Bureau d'étude	Dossiers Sans Bureau d'étude	Installations ANC neuves (ex : nouvelle habitation)	Installations ANC Réhabilitées	Total
Coulonces	2009	2	1	2	1	3
	2010	3	5	4	4	8
	2011	2	2	3	1	4
	2012	8	1	7	2	9
	2013	3	5	4	4	8
	2014	2	7	3	6	9
Total Coulonces		20	21	23	18	41
Maisoncelles-la-Jourdan	2009	0	1	1	0	1
	2010	0	0	0	0	0
	2011	1	0	0	1	1
	2012	2	2	2	2	4
	2013	1	2	0	3	3
	2014	1	1	2	0	2
Total Maisoncelles-la-Jourdan		5	6	5	6	11
Roullours	2009	2	0	2	0	2
	2010	2	2	2	2	4
	2011	2	3	3	2	5
	2012	5	4	7	2	9
	2013	0	2	0	2	2
	2014	3	0	1	2	3
Total Roullours		14	11	15	10	25
Saint Germain De Tallevende La Lande Vaumont	2009	4	1	2	3	5
	2010	3	4	0	7	7
	2011	7	3	0	10	10
	2012	3	8	1	10	11
	2013	3	5	1	7	8
	2014	4	5	2	7	9
Total Saint Germain De Tallevende La Lande Vaumont		24	26	6	44	50
Saint Martin de Tallevende / Vire	2009	5	5	6	4	10
	2010	5	2	5	2	7
	2011	5	0	5	0	5
	2012	0	4	2	2	4
	2013	2	2	1	3	4
	2014	3	0	2	1	3
Total Saint Martin de Tallevende / Vire		20	13	21	12	33
Truttemer-le-Grand	2009	6	3	6	3	9
	2010	2	0	1	1	2
	2011	3	4	1	6	7
	2012	0	0	0	0	0
	2013	1	1	0	2	2
	2014	2	0	0	2	2
Total Truttemer-le-Grand		14	8	8	14	22
Truttemer-le-Petit	2009	0	0	0	0	0
	2010	0	2	0	2	2
	2011	0	0	0	0	0
	2012	0	0	0	0	0
	2013	1	1	1	1	2
	2014	2	0	0	2	2
Total Truttemer-le-Petit		3	3	1	5	6
Vaudry	2009	3	0	3	0	3
	2010	0	5	1	4	5
	2011	3	2	0	5	5
	2012	0	1	0	1	1
	2013	0	2	1	1	2
	2014	0	1	0	1	1
Total Vaudry		6	11	5	12	17
TOTAL		106	99	84	121	205

En cas de souhait d'urbanisation future dans des zones non raccordées à l'assainissement collectif, l'aptitude des sols à l'épuration des eaux usées devra être prise en compte pour définir les zones à urbaniser dans ces secteurs : les sols devront être aptes à l'assainissement non collectif afin d'éviter toute pollution vers le milieu récepteur.

Assainissement des eaux pluviales

Seules Vire et une partie de Vaudry semblent avoir un réseau d'eau pluvial organisé. Ponctuellement, les centres-bourgs de Saint-Germain de Tallevende, Maisoncelles-la-Jourdan et Coulonces en sont également équipés ; les eaux pluviales étant alors généralement gérées pour les lotissements récents de plus d'1 ha (nomenclature loi sur l'eau). Des bassins de rétention sont également présents.

Un Schéma Directeur d'Assainissement pluvial serait nécessaire pour :

- résoudre des problèmes hydrauliques existants,
- anticiper les conséquences à venir du développement de l'urbanisation (limitation des débits de fuite des ouvrages futurs),
- améliorer la qualité des rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel.



4.3. La gestion des déchets

Vire Normandie dépend du Syndicat du SEROC, syndicat de traitement regroupant 9 adhérents (collectivités et syndicats), soit 248 communes ou communes déléguées et 151 578 habitants (INSEE 2013). Son siège est à Bayeux.

La collecte des ordures ménagères et du tri sélectif s'effectue en porte à porte et/ou en par point d'apport volontaire une fois par semaine selon les communes.

Commune déléguée ou secteur	Jour de collecte des ordures ménagères
Vire / Saint-Martin-de-Tallevende	<u>Suivant les rues</u> : Le lundi (7h-15h) et le vendredi matin (4h-14h) ; le mardi et samedi matin (6h-14h) ; le jeudi matin (6h-14h) ; le lundi (8h-17h30) ; le mardi (8h-17h30) ; le mercredi (8h-17h30) ; le jeudi (8h-17h30)
Coulonces	Le mardi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le Bourg, aux points de regroupement pour les lieux-dits)
Maisoncelles-la-Jourdan	Le lundi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le Bourg) ; le jeudi 8h-17h30 pour les autres lieux-dits, aux points de regroupement
Roullours	Le mardi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le Bourg, et aux points de regroupement pour certains lieux-dits) ; le lundi 8h-17h30 aux points de regroupement pour certains lieux-dits ; le jeudi 8h-17h30 aux points de regroupement pour les autres lieux-dits
Saint-Germain-de-Tallevende-la-Lande-Vaumont	Le jeudi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le Bourg, et aux points de regroupement pour certains lieux-dits) ; le lundi 8h-17h30 aux points de regroupement pour les autres lieux-dits
Truttemer-le-Grand	Le lundi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le bourg, aux points de regroupement pour les lieux-dits)
Truttemer-le-Petit	Le lundi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le bourg, aux points de regroupement pour les lieux-dits)
Vaudry	Le mardi 8h-17h30 (collecte en porte à porte pour le Bourg, et aux points de regroupement pour certains lieux-dits) ; le lundi 8h-17h30 aux points de regroupement pour certains lieux-dits ; le jeudi 8h-17h30 aux points de regroupement pour certains lieux-dits ; le lundi et vendredi matin 6h-14h aux points de regroupement pour le lieu-dit de Buain

Le territoire dispose d'une déchèterie à Canvie. Le site de Canvie est composé d'un quai de transfert des ordures ménagères, d'une plate-forme de compost des déchets végétaux gérés par le Syndicat Mixte du SEROC, et de la déchèterie à proprement parler.

Cette déchèterie est vétuste et ne présente que peu de capacité. A ce constat s'ajoute le fait que la gestion des déchèteries devra être revue avec la création d'une nouvelle intercommunalité regroupant Vire Normandie et les territoires voisins. Le site de Canvie n'est pas amené à être maintenu.

C'est ainsi qu'un projet de nouvelle déchèterie verra le jour sur le site de la Papillonnière, au Nord de l'agglomération. Le terrain concerné se trouve sur les terres du Lycée Agricole Les Champs de Tracy avec lequel un échange de terrains a été conclu. A noter qu'un projet d'atelier de méthanisation se situera dans le même « Pôle Environnement ».