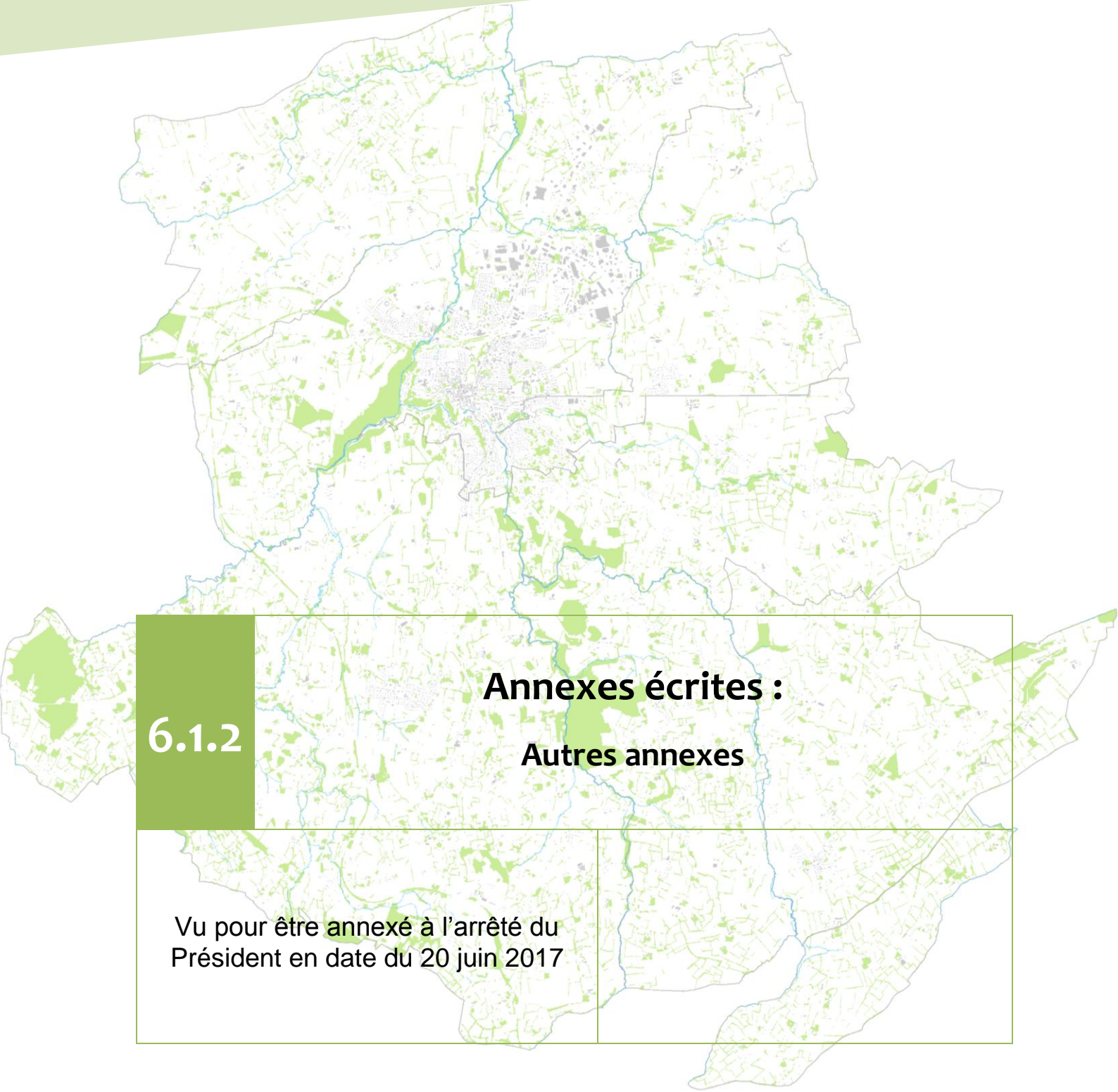


Plan Local d'Urbanisme

COMMUNE NOUVELLE DE VIRE NORMANDIE



6.1.2

Annexes écrites :

Autres annexes

Vu pour être annexé à l'arrêté du
Président en date du 20 juin 2017

SOMMAIRE

6.1.2.1. Risques autour des installations de la société Butagaz	2
6.1.2.2. Etablissements ICPE.....	9
6.1.2.3. Loi Bruit.....	12
6.1.2.4. Cahier de préconisations architecturales.....	29
6.1.2.5. Schéma directeur de mobilité	60
6.1.2.6. Table de concordance de la partie réglementaire du code de l'urbanisme	99

6.1.2- AUTRES ANNEXES

6.1.2.1. Risques autour des installations de la société Butagaz (Mis à jour par arrêté du Président de l'EPCI du 20 juin 2017)

a) **Mise à jour du Porter à connaissance en date du 29/05/2017, concernant les « risques technologiques » et la maîtrise de l'urbanisation autour de la société BUTAGAZ de Vire,**



PRÉFET DU CALVADOS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Normandie

Caen, le 29 mai 2017

Unité départementale du Calvados

Nos réf. : SE/CL – 2017 – B 295
Affaire suivie par : Sandrine ESTIENNE
sandrine.estienne@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 02 50 01 85 52 – Fax : 02 50 01 85 90
Courriel : udc.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES INSTALLATIONS CLASSÉES

OBJET : Installations classées pour la protection de l'environnement
Mise à jour du porter à connaissance « risques technologiques »

Etablissement soumis à autorisation

ETABLISSEMENT : Société **BUTAGAZ SAS**
Route d'Aunay sur Odon
14500 VIRE

P.J. : Document cartographique

Références :

- [1] Etude des dangers n° SE.ED/VI.06 d'avril 2004, complétée les 20 janvier 2005, 10 février 2005, 28 octobre 2005, 1^{er} mars 2006 et 5 juillet 2007
- [2] Etude des dangers d'octobre 2010, révision n°7
- [3] Rapport DREAL de porter à connaissance FP/CL – 2012 – B 515 du 2 juillet 2012
- [4] Courrier BUTAGAZ du 23 mai 2017
- [5] Circulaire ministérielle du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003

I - PREAMBULE

L'article L. 121-2 du code de l'urbanisme précise que l'Etat a l'obligation de porter à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme. L'article R. 121-1 du code de l'urbanisme qui le complète confère un caractère continu au porter à connaissance pendant la période d'élaboration des documents d'urbanisme et, par extension, même en l'absence de procédure d'élaboration ou de révision d'un document d'urbanisme (SCOT ou PLU), afin que le maire ou le président du groupement de communes compétent puisse prendre en compte les risques technologiques dans les décisions d'urbanisme.

C'est donc dans ce cadre élargi que le présent rapport se propose de fournir à Monsieur le préfet les éléments relatifs aux risques technologiques concernant l'établissement BUTAGAZ à porter à la connaissance des élus concernés.

La DREAL Normandie travaille à la mise en place de son dispositif de management de la qualité et de l'environnement

10 boulevard du général Vanier
CS 60040 – 14006 Caen cedex
Tél. : 02 50 01 83 00 – Fax : 02 50 01 85 90

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

Par ailleurs, il est important de souligner que compte tenu des incertitudes liées à l'évaluation des risques et à la délimitation des distances d'effet qu'elle engendre, il conviendra de préciser aux élus que des dommages aux biens et aux personnes ne peuvent être totalement exclus au-delà des périmètres définis et qu'ainsi, il convient d'être vigilant et prudent sur les projets en limite de zone d'exposition aux risques et d'éloigner autant que possible les projets importants ou sensibles.

Enfin, tous les risques technologiques doivent être portés à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents. L'inspection des installations classées fournit au préfet les informations sur les aléas technologiques générés par les installations classées sous une forme claire et synthétique, dès lors que des zones d'effet débordent des limites de l'établissement.

Ces éléments doivent décrire pour les différents types d'effets (toxiques, thermiques, surpressions, etc.) tous les phénomènes dangereux susceptibles de se produire, en précisant notamment leur probabilité d'occurrence et l'intensité de leurs effets, déterminées en application de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005, relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

« Ces éléments sont publics et peuvent être communiqués sur demande par le préfet. Toutefois, les parties confidentielles ou secrètes protégées par la loi, qui porteraient atteintes à la sûreté de l'Etat, à la sécurité publique ou la sécurité des personnes, ou encore au secret industriel ne doivent pas être divulguées ».

II - PRESENTATION DE L'ETABLISSEMENT

II.1 - Identité

La société BUTAGAZ exploite depuis 1965 un site de stockage et de distribution de gaz de Pétroles Liquéfiés (GPL) sur la commune de Vire.

Le site est implanté dans la zone industrielle située à 1,8 km du centre de la ville au lieu-dit *La Ruaudière*, sur un terrain d'une superficie de 30 760 m² desservi par la route départementale RD 55 reliant Vire à Aunay-sur-Odon.

Il est bordé :

- Au sud, par la ligne SNCF Paris-Granville, mitoyenne au site,
- Au nord, par la route départementale RD 55 qui longe le dépôt,
- À l'ouest, à 1 000 m, par la route départementale RD 577 Vire / Villers-Bocage.

Le site est implanté en zone Ux du PLU, zone d'activité réservée aux activités artisanales et industrielles. Les installations classées y sont autorisées.

II.2 - Situation réglementaire

Depuis sa création, les activités du site de Vire ont fortement réduit, avec l'arrêt progressif à partir de l'année 2000 de l'utilisation des sphères de stockage. Ainsi, l'activité actuellement exercée est une activité de stockage de réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés (bouteilles) et une activité de transfert de GPL de gros porteurs à petits porteurs.

Les installations relèvent actuellement du régime de l'autorisation au titre de la rubrique 1414-4 relative aux opérations de transfert de gaz de citerne à citerne de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement. La rubrique 1414 ayant été créée par le décret du 2 septembre 2014 et les activités étant antérieurement exercées de manière régulière, l'établissement a bénéficié des droits acquis au titre de cette rubrique.

Les installations relèvent également du régime de la déclaration au titre de la rubrique 4718 relative au stockage de gaz inflammables liquéfiés. A ce jour, le fonctionnement de l'établissement est encadré par l'arrêté ministériel de prescriptions générales relatif à la rubrique 1412.2.b (arrêté ministériel du 24 décembre 2007 modifiant l'arrêté du 23 août 2005 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 1412 relative au stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés), comme mentionné dans le récépissé de déclaration du 13 décembre 2011.

Bien qu'à l'époque les activités ne relevaient que du régime déclaratif, la préfecture du Calvados a adressé à la Mairie de Vire, par courrier du 12 mars 2012, une révision du porter à connaissance, sur la base du rapport [3], dans la mesure où certains phénomènes dangereux identifiés lors de l'instruction de l'étude de dangers du site de 2004 [1] (le site était alors à Autorisation avec Servitude, Seveso Seuil Haut) restaient néanmoins possibles du fait notamment du maintien des activités de transfert de propane de gros porteurs à petits porteurs. Ainsi, le tableau des phénomènes dangereux a été actualisé, sur la base de l'étude de dangers de 2004 en excluant les risques relatifs à l'activité de stockage de propane dans la sphère pour la maîtrise de l'urbanisation. Cette révision du porter à connaissance en 2012 a permis de réduire les plus grandes distances d'effets considérées de 445 mètres à 320 mètres, ce qui constituait alors une réduction notable du périmètre de dangers libérant ainsi, de toute restriction d'usage une surface de près de 30 hectares.

Une étude des dangers révisée a été transmise en octobre 2010 [2]. Celle-ci portait sur les activités alors autorisées et prenait en référence les nouvelles dispositions réglementaires et méthodologiques.

Par courrier du 23 mai 2017 [4], la société BUTAGAZ a porté à la connaissance du préfet une étude pour caractériser les enveloppes des zones d'effets de la nouvelle configuration du site.

Dans le cadre de l'élaboration de l'étude des dangers et du porter à connaissance précité, le pétitionnaire s'est appuyé sur une analyse des risques prenant en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences des accidents potentiels.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons donc de présenter ci-après les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur le site que la société BUTAGAZ exploite sur le territoire de la commune de VIRE pour les différents types d'effets à considérer (dès lors qu'ils sortent des limites de propriété de l'établissement) en indiquant notamment leur probabilité d'occurrence et l'intensité de ces effets. Seront également rappelées les recommandations correspondantes du Ministère en charge de l'écologie, en terme de maîtrise de l'urbanisation.

III - PRESENTATION DES PHENOMENES DANGEREUX POTENTIELS

III.1 Terminologie

Afin de faciliter l'appropriation de la présentation des phénomènes dangereux, il a lieu d'expliciter quelques éléments de langage concernant la probabilité des phénomènes dangereux, l'intensité et la gravité de leurs effets.

Tout d'abord, il est à noter que **cinq classes de probabilité, synthétisées dans le tableau ci-dessous**, sont définies par l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005, relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation, avec trois approches possibles : qualitative, semi-quantitative, quantitative :

Classe de probabilité Type d'appréciation	E	D	C	B	A
qualitative ¹ (les définitions entre guillemets ne sont valables que si le nombre d'installations et le retour d'expérience sont suffisants) ²	« événement possible mais extrêmement peu probable » : <i>n'est pas impossible au vu des connaissances actuelles, mais non rencontré au niveau mondial sur un très grand nombre d'années installations.</i>	« événement très improbable » : <i>s'est déjà produit dans ce secteur d'activité mais a fait l'objet de mesures correctives réduisant significativement sa probabilité.</i>	« événement improbable » : <i>un événement similaire déjà rencontré dans le secteur d'activité ou dans ce type d'organisation au niveau mondial, sans que les éventuelles corrections intervenues depuis apportent une garantie de réduction significative de sa probabilité.</i>	« événement probable » : <i>s'est produit et/ou peut se produire pendant la durée de vie de l'installation.</i>	« événement courant » : <i>s'est produit sur le site considéré et/ou peut se produire à plusieurs reprises pendant la durée de vie de l'installations, malgré d'éventuelles mesures correctives.</i>
semi-quantitative	Cette échelle est intermédiaire entre les échelles qualitative et quantitative, et permet de tenir compte des mesures de maîtrise des risques mises en place, conformément à l'article 4 du présent arrêté				
Quantitative (par unité et par an)	10 ⁻⁵	10 ⁻⁴	10 ⁻³	10 ⁻²	

(1) Ces définitions sont conventionnelles et servent d'ordre de grandeur de la probabilité moyenne d'occurrence observable sur un grand nombre d'installations x années. Elles sont inappropriées pour qualifier des événements très rares dans des installations peu nombreuses ou faisant l'objet de modifications techniques ou organisationnelles. En outre, elles ne préjugent pas l'attribution d'une classe de probabilité pour un événement dans une installation particulière, qui découle de l'analyse de risque et peut être différent de l'ordre de grandeur moyen, pour tenir compte du contexte particulier ou de l'historique des installations ou de leur mode de gestion.

(2) Un retour d'expérience mesuré en nombre d'années x installations est dit suffisant s'il est statistiquement représentatif de la fréquence du phénomène (et pas seulement des événements ayant réellement conduit à des dommages) étudié dans le contexte de l'installation considérée, à condition que cette dernière soit semblable aux installations composant l'échantillon sur lequel ont été observées les données de retour d'expérience. Si le retour d'expérience est limité, les détails figurant en italique ne sont en général pas représentatifs de la probabilité réelle. L'évaluation de la probabilité doit être effectuée par d'autres moyens (études, expertises, essais) que le seul examen du retour d'expérience.

Ce même arrêté définit aussi l'intensité des effets des phénomènes dangereux par rapport à des valeurs de référence exprimées sous forme de seuils d'effets toxiques, d'effets de surpression, d'effets thermiques et d'effets liés à l'impact d'un projectile, pour les hommes et les structures. Il précise également la gravité des conséquences potentielles prévisibles d'un accident sur les personnes physiques. Elles résultent de la combinaison en un point de l'espace de l'intensité des effets d'un phénomène dangereux et de la vulnérabilité des personnes potentiellement exposées à ces effets. Il est tenu compte, le cas échéant, des mesures constructives visant à protéger les personnes contre certains effets et de la possibilité de mise à l'abri des personnes en cas d'accident si la cinétique de l'accident le permet.

III.2 Phénomènes dangereux potentiels

Les phénomènes dangereux redoutés qui sont susceptibles de produire des effets à l'extérieur des limites de propriété du site et issus des installations classées et de leurs installations connexes sont :

- les Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (BLEVE), vaporisations explosives de liquides portés à ébullition suite à la rupture du réservoir qui les contient, qui s'accompagnent d'effets de surpression, d'effets thermiques et de projection de fragments ;
- les Vapour Cloud Explosion (VCE), explosions de nuages de gaz, confinées ou non, qui s'accompagnent d'effets de surpression et d'effets thermiques (flash fire) ;
- les feux torches ou fuites de gaz enflammées formant chalumeau, qui s'accompagnent d'effets thermiques.

Les classes de probabilité ont été évaluées par l'exploitant pour chacun des phénomènes dangereux en prenant en compte les évaluations des probabilités déjà réalisées dans l'étude des dangers révisée en octobre 2010 [2] (nœud papillon) considérant que les événements initiateurs restaient les mêmes et que les mesures de maîtrise des risques (MMR) alors identifiées ont été maintenues.

Ainsi, la probabilité des différents phénomènes dangereux a été évaluée par l'exploitant en catégorie « E », ce qui correspond à la classe des événements possibles, mais extrêmement improbable.

Face à ces risques d'accidents, l'exploitant a mis en place les principales barrières de sécurité suivantes visant à limiter la probabilité d'occurrence et l'intensité des effets :

- une protection du dépôt contre les effets directs et indirects de la foudre et contre les effets d'un séisme ;
- un système de mise en sécurité des installations du dépôt qui se déclenche :
 - soit par action sur un bouton de déclenchement de type « coup de poing » : plusieurs sont répartis sur le dépôt, notamment au niveau des postes de transfert, de la pomperie de propane et des bureaux,
 - soit par manœuvre du bouton spécifique équipant le talkie-walkie du pompiste,
 - soit automatiquement par détection de gaz supérieure à 50 % de la limite inférieure d'inflammabilité ou de flamme par l'un des capteurs répartis sur le site,

Cette mise en sécurité correspond :

- à l'arrêt complet et instantané de tout transfert de GPL, par l'arrêt des pompes, compresseurs, moteurs et alimentations en énergie, autres que ceux nécessaires au fonctionnement des équipements de sécurité et d'intervention,
 - à l'isolement complet et instantané des véhicules-citernes en cours de chargement ou de déchargement par fermeture des vannes de sectionnement situées en pied de bras de transfert,
 - au démarrage automatique d'un des deux groupes motopompes pour l'arrosage des parois pour l'alimentation du rideau d'eau à l'entrée du dépôt au débit de 144 m³/h,
 - au déclenchement d'une alarme sonore tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des bureaux du dépôt afin d'alerter le personnel d'exploitation.
- Des moyens de lutte contre l'incendie propres au dépôt, parmi lesquels on peut citer :
 - une réserve d'eau constituée de deux réservoirs aériens de 360 m³ chacun et d'un réservoir aérien de 1320 m³, avec réalimentation par le réseau d'eau de la ville de Vire,
 - un réseau fixe d'eau incendie, enterré, maillé, protégé contre le gel et alimenté par cette réserve d'eau qui comprend deux groupes motopompes diesel de 600 m³/h chacun fonctionnant alternativement, trois prises d'eau munies de raccords normalisés et adaptés aux moyens d'intervention des services d'incendie et de secours, trois lances à eau de débit unitaire variable de 80 à 120 m³/h, six canons à eau destinés à l'arrosage des postes de transfert camions de débit unitaire variable de 80 à 120 m³/h, un rideau d'eau fixe constitué de trois queues de paon de débit global 144 m³/h à l'entrée du site, en protection des bureaux.
 - La bonne conception et la maintenance des installations,
 - Les stockages de bouteilles ont été flotés (séparés en plusieurs « petits » stocks) afin de limiter les effets de surpression en cas d'UVCE dans les flots de bouteilles ;

- Des consignes d'exploitation et de sécurité.

Ces mesures visent à limiter la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux les plus graves et l'intensité des effets des phénomènes dangereux les plus fréquents, sans pour autant les rendre physiquement impossibles.

En conséquence, les distances d'effets et les probabilités d'occurrence à retenir, en vue de les porter à la connaissance des élus de VIRE pour la maîtrise de l'urbanisation concernant le phénomène dangereux majorant et, telles qu'elles résultent de l'étude des dangers susmentionnée, sont reprises dans le tableau joint en annexe 2.

Le phénomène d'accident majeur conduisant aux effets les plus graves est le BLEVE (Boiling Liquid Vapour Explosion). Au regard des éléments de doctrine proposés par la circulaire du 10 mai 2010 [5] et plus particulièrement de son paragraphe 1.2.9-B.2 relatif au BLEVE suite à des effets thermiques, il apparaît que l'établissement dispose des équipements permettant de retenir une probabilité "E" (arrosage automatique et mise en sécurité asservi à une détection gaz, détection flamme et une intervention humaine).

Par ailleurs, il est à signaler que l'exploitant précise qu'il n'y a pas de stationnement de camion citernes sur l'établissement, les camions étant uniquement présents aux postes pour les opérations de transfert.

De manière plus globale, l'inspection des installations proposera prochainement à Monsieur le Préfet du Calvados un projet d'arrêté préfectoral complémentaire encadrant les conditions de fonctionnement de l'établissement et les différentes mesures de maîtrise des risques associées qui permettent de retenir les classes de probabilités figurant en annexe n°2.

Les limites des zones d'effets des phénomènes dangereux sont jointes en annexe 1 du présent rapport.

IV. PRECONISATIONS MINIMALES EN MATIERE D'URBANISME

Tous les risques technologiques décrits au chapitre précédent doivent être portés à la connaissance des communes concernées (c'est-à-dire celles sises dans le périmètre d'exposition aux risques) ou de leurs groupements compétents.

Les règles d'urbanisme qui seront définies en conséquence dans les zones d'effets décrites au chapitre précédent devront rester cohérentes avec les préconisations minimales faites par le Ministère en charge de l'écologie, dans la circulaire DPPR/SEI2/FA-07-0066 du 4 mai 2007, rappelée en références. Ces recommandations, graduées en fonction du niveau d'intensité des effets sur le territoire et déclinées pour la probabilité d'occurrence E « événements possibles, mais extrêmement improbables », sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Territoires exposés à des effets létaux significatifs	Toute nouvelle construction est interdite , à l'exception d'installations industrielles directement en lien avec l'activité à l'origine des risques, d'aménagements et d'extensions d'installations existantes ou de nouvelles installations classées soumises à autorisation compatibles avec cet environnement (notamment au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence).
Territoires exposés à des effets létaux	L'aménagement ou l'extension de construction existantes sont possibles. Par ailleurs l'autorisation de nouvelles construction est possible sous réserve de ne pas augmenter la population exposée à ces effets létaux. Les changements de destination doivent être réglementés dans le même cadre.
Territoires exposés à des effets irréversibles ou indirects	L'autorisation de nouvelles constructions est la règle. Néanmoins, il conviendra d'introduire dans les règles d'urbanisme du PLU les dispositions permettant de réduire la vulnérabilité des projets dans les zones d'effets de surpression.

Il y a lieu de porter ces informations à la connaissance des communes concernées et de leurs groupements compétents accompagnées des documents cartographiques correspondants, joints en annexe de ce rapport.



V. CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède et en application des articles L. 121-2 et R. 121-1 du Code de l'Urbanisme, nous proposons que Monsieur le préfet, porte ces éléments à la connaissance de Monsieur le maire de VIRE Normandie et le cas échéant du président du groupement de communes, également compétent.

Toutefois, en préalable il y a lieu de communiquer ces éléments à la DDTM du Calvados, afin qu'elle établisse sur la base de ceux-ci, les préconisations en matière d'urbanisme à communiquer aux élus, en application de la circulaire DPPR/SEI2/FA-07-0066 du 4 mai 2007, relative au porter à connaissance « risques technologiques » et à la maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées.

A défaut d'intégration des préconisations du tableau ci-dessus dans les documents d'urbanisme, les éléments précités constituent une grille d'application de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme ou la base d'un Projet d'Intérêt Général (PIG).

Enfin, compte tenu des incertitudes liées à l'évaluation des risques et à la délimitation des distances d'effet qu'elle engendre, il conviendra également de rappeler aux élus que des dommages aux biens et aux personnes ne peuvent être totalement exclus au-delà des périmètres définis et qu'ainsi, il convient d'être vigilant et prudent sur les projets en limite de zone d'exposition aux risques et d'éloigner autant que possible les projets importants ou sensibles.

<p>L'inspecteur de l'Environnement, spécialité Installations classées,</p>  <p>Sandrine ESTIENNE</p>	<p>L'inspecteur de l'Environnement, spécialité Installations classées,</p>  <p>Frédéric DECHAMPS</p>
---	--

Vu et transmis,
Le chef du service Risques,



Adrien BRESSON

6.1.2.2. Etablissements ICPE

c) Généralités

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une **installation classée**.

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

- **Déclaration** : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire
- **Enregistrement** : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées. Ce régime a été introduit par l'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 et mis en œuvre par un ensemble de dispositions publiées au JO du 14 avril 2010.
- **Autorisation** : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

La nomenclature des installations classées est divisée en deux catégories de rubriques :

- l'emploi ou stockage de certaines substances (ex. toxiques, dangereux pour l'environnement...).
- le type d'activité (ex. : agroalimentaire, bois, déchets ...)

La législation des installations classées confère à l'Etat des pouvoirs :

- d'autorisation ou de refus d'autorisation de fonctionnement d'une installation ;
- de réglementation (imposer le respect de certaines dispositions techniques, autoriser ou refuser le fonctionnement d'une installation) ;
- de contrôle ;
- de sanction.

Sous l'autorité du Préfet, ces opérations sont confiées à l'Inspection des Installations Classées qui sont des agents assermentés de l'Etat.

d) Liste des établissements ICPE sur la Commune nouvelle de Vire Normandie

Nom établissement	Code postal	Commune déléguée	Régime	Statut Seveso
AGRIAL	14500	COULONCES	Inconnu	Non Seveso
DRENEAU Thierry	14500	COULONCES	Enregistrement	Non Seveso
PINEL Serge	14500	MAISONCELLES LA JOURDAN	Autorisation	Non Seveso
LEFEVRE (EARL)	14500	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	Enregistrement	Non Seveso
THIBARDIERE (SARL LA)	14500	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	Enregistrement	Non Seveso
LANDELIERE (GAEC DE LA)	14500	VAUDRY	Enregistrement	Non Seveso
OREL	14500	VAUDRY	Autorisation	Non Seveso
ABAIR INDUSTRIE	14500	VIRE	Inconnu	Non Seveso
AIM	14500	VIRE	Enregistrement	Non Seveso
AMAND TERROIR	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
CIE DES FROMAGES ET RICHESMONT	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
COMPAGNIE DES FROMAGES ET RICHEMONT	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
ETS FREDY OREL	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
EURO BLANC SERVICE	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
FILTRAUTO	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
GUY DAUPHIN ENVIRONNEMENT	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
GUY DEGRENNE	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
MECACORP	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
MESSAGERIES LAITIERES	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
NORMANDISE S.A. (La)	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
STEF LOGISTIQUE NORMANDIE	14500	VIRE	Inconnu	Non Seveso
TECAL-VERBRUGGE	14500	VIRE	Autorisation	Non Seveso
VILLE de VIRE	14500	VIRE	Inconnu	Non Seveso

6.1.2.3. Loi Bruit

e) Décret général

Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation

NOR : ENV9420064D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'environnement,
Vu le code de la construction et de l'habitation ;
Vu le code de l'urbanisme ;
Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 13 ;
Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié portant application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;
Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1er. - Font l'objet d'un recensement et d'un classement, en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée, les infrastructures de transports terrestres définies à l'article 2 ci-après, qui existent à la date de leur recensement ou qui, à cette date, ont donné lieu à l'une des mesures suivantes :

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé ;

2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2° de l'article R 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription de l'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur opposable.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure, au sens du décret du 9 janvier 1995 susvisé.

Art. 2. - Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude ou la notice d'impact, est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains.

Art. 3. - Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des routes, des transports, de l'environnement et de la construction détermine, en fonction de niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres ainsi que la largeur maximale correspondante des secteurs affectés par le

bruit, situés au voisinage de l'infrastructure, sans que cette largeur puisse excéder 300 mètres de part et d'autre de celle-ci.

Les niveaux sonores mentionnés ci-dessus sont les niveaux sonores équivalents pondérés A engendrés par l'infrastructure de transports terrestres.

Art. 4. - Quand l'infrastructure de transports terrestres est en service, le niveau sonore évalué à partir du trafic peut servir de base pour le classement de l'infrastructure si la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier ce niveau de plus de 3 dB (A).

Dans le cas contraire, ainsi que pour les infrastructures nouvelles, le niveau sonore est calculé.

La méthode de calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte des paramètres qui peuvent influencer sur ces niveaux sonores, et au moins :

1° Pour les infrastructures routières : le rôle de la voie, le nombre de files, le trafic prévu et, le cas échéant, l'existence de rampe, le pourcentage de poids lourds, la vitesse maximale autorisée ;

2° Pour les infrastructures ferroviaires : le nombre de trains, la vitesse commerciale et le type de matériel.

Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des routes, des transports, de l'environnement et de la construction fixe en tant que de besoin les modalités de mesure des niveaux sonores, les modalités d'agrément des méthodes de mesure *in situ* ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores.

Art. 5. - Le préfet procède au recensement des infrastructures terrestres mentionnées aux articles 1er et 2, situées dans son département et prend un arrêté les classant dans les catégories prévues par l'arrêté interministériel mentionné à l'article 3.

Sur la base de ce classement, il détermine, par arrêté :

1° Les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures recensées ;

2° Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans ces secteurs ;

3° Les isolements acoustiques de façade requis en application de l'arrêté prévu à l'article 7.

L'arrêté du préfet mentionné au précédent alinéa est préalablement transmis, pour avis, aux communes concernées par les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage de l'infrastructure, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel susmentionné. Faute de réponse dans le délai de trois mois suivant la transmission du préfet, leur avis est réputé favorable.

Toute modification du classement d'une infrastructure intervient suivant la procédure définie ci-dessus.

Les arrêtés préfectoraux mentionnés au présent article font l'objet d'une publication au Recueil des actes administratifs du département et d'un affichage, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Art. 6. - Une commune peut, à son initiative, proposer au préfet un projet de classement des infrastructures de transports terrestres portant sur tout ou partie de son territoire. Le préfet examine cette proposition avant de procéder au classement des infrastructures concernées.

Art. 7. - En vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance d'une infrastructure de transports terrestres classée en application du présent décret, les façades des pièces et locaux exposés aux bruits des transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs conforme aux limites déterminées par l'arrêté prévu à l'article 3.

L'isolement acoustique requis dépend notamment du classement de l'infrastructure de transports terrestres, de la nature et de la hauteur du bâtiment, de la distance du bâtiment par rapport à l'infrastructure et, le cas échéant, de l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

Art. 8. - Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions d'isolement acoustique de nature à les réduire sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les directions départementales de l'équipement et les préfectures concernées.

Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et affichée à la mairie des communes concernées.

Art. 9. - Le code de l'urbanisme est modifié comme suit :
I. - Le 1° de l'article R 123-19 est complété par un n ainsi rédigé :

"n) Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

II. - L'article R 123-24 est complété par un 8° ainsi rédigé :

"8° Le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Ces documents portent référence des arrêtés préfectoraux correspondants et indication des lieux où ils peuvent être consultés."

III. - Le dernier alinéa de l'article R 311-10 est remplacé par les dispositions suivantes :

"Il est accompagné d'un rapport de présentation ainsi que des annexes énumérées à l'article R 123-24 (2°, 3°, 4° et 8°)."

IV. - L'article R 311-10-2 est complété par un e ainsi rédigé :

"e) Les secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

V. - L'article R 410-13 est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

"Le certificat d'urbanisme informe, lorsqu'il y a lieu, le demandeur que le terrain se trouve dans un secteur, situé au voisinage d'infrastructures de transports terrestres, affecté par le bruit, dans lequel existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

Art. 10. - I. - Il est inséré entre l'article R 111-4 et l'article R 111-5 du code de la construction et de l'habitation un article R 111-4-1 ainsi rédigé :

"Art. R 111-4-1. - L'isolement acoustique des logements contre les bruits des transports terrestres doit être au moins égal aux valeurs déterminées par arrêté préfectoral dans le département concerné, conformément à l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

"En application de l'article R 410-13 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme précise les secteurs éventuels dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique sont prévues."

Art. 11. - Les mesures prises en application de l'article 5 devront entrer en vigueur dans le délai de deux ans à compter de la date de publication de l'arrêté mentionné à l'article 3. Ce délai est porté à trois ans pour les classements d'infrastructures effectués avant cette date, en application de la réglementation alors en vigueur, qui demeurent valides ainsi que les règles d'isolement acoustique qui en découlent jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures susmentionnées.

Art. 12. - Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre de l'environnement, le ministre du logement et le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 janvier 1995.

EDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre :
Le ministre de l'environnement,
MICHEL BARNIER

*Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire,*
CHARLES PASQUA

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du tourisme,*
BERNARD BOSSON

Le ministre du logement,
HERVÉ DE CHARETTE

*Le ministre délégué à l'aménagement du territoire
et aux collectivités locales,*
DANIEL HOEFFEL

Arrêté du 30 mai 1996
relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres
et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
NOR : ENVP9650195A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,
Le ministre du travail et des affaires sociales,
Le ministre de l'intérieur,
Le ministre de l'environnement,
Le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R.111-4-1,
Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24, R.311-10, R.311-10-2, R.410-13 ;
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;
Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles 3, 4 et 7 ;
Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
Vu l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements ;
Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;
Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;
Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6 ;
Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé :

- de déterminer, en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, les cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres recensées ;
- de fixer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de ces infrastructures ;
- de fixer les modalités de mesure des niveaux sonores de référence, et les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles ;
- de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs, l'isolement acoustique minimal des façades des pièces principales et cuisines contre les bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l'article 7 du décret susvisé.

Titre 1 : Classement des infrastructures de transports terrestres par le préfet

Art. 2. - Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées, et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit sont :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté $L_{Aeq}(6h-22h)$, correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée ;

- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté $L_{Aeq}(22h-6h)$, correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S.31-130 "cartographie du bruit en milieu extérieur", à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les "rues en U" ;

- à une distance de l'infrastructure* de 10 mètres, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

* Cette distance est mesurée :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche ;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Art. 3. - Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB(A), par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année ;

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic peut conduire à modifier le

niveau sonore de plus de 3 dB(A), par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme :

- pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article 1er du décret n° 95-21, par calcul à partir des hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.

Les calculs sont réalisés conformément à la norme NF S.31-130, en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain naturel, un type d'écoulement fluide ou pulsé, et sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure. En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par files de circulation peuvent être utilisées.

Les mesures sont réalisées, le cas échéant, conformément aux normes Pr S.31-038, "mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation", et NF S.31-130 annexe B pour le bruit routier, aux points de référence, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. - Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure, sont définis en fonction des niveaux sonores de référence, dans le tableau suivant :

Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 50$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 complétée de part et d'autre de l'infrastructure.

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne, conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

Titre 2 : Détermination de l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation contre les bruits des transports terrestres par le maître d'ouvrage du bâtiment.

Art. 5. - En application du décret n° 95-21 susvisé, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 6. - Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines des logements contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U, celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

A - dans les rues en U

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :

Catégorie	Isolation minimale D_{nAT}
1	45 dB(A)
2	42 dB(A)
3	38 dB(A)
4	35 dB(A)
5	30 dB(A)

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB(A) :

- en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales ;
- en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrière.

B - en tissu ouvert

Le tableau suivant donne, par catégorie d'infrastructure, la valeur de l'isolement minimal des pièces en fonction de la distance entre le bâtiment à construire et :

- pour les infrastructures routières, le bord extérieur de la chaussée la plus proche ;
- pour les infrastructures ferroviaires, le bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Distance (m)	0	10	15	20	25	30	40	50	65	81	100	125	160	200	250	300
1	45	45	44	43	42	41	40	38	36	37	35	34	33	31	30	
2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
3	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30						
4	35	33	32	31	30											
5	30															

Les valeurs du tableau précédent tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement, conformément aux indications du tableau suivant :

Situation	Description	Correction
Façade en vue directe	Depuis la façade, on voit directement la totalité de l'infrastructure, sans obstacles qui la masquent.	Pas de correction
Façade protégée ou partiellement protégée par des bâtiments	Il existe, entre la façade concernée et la source de bruit (l'infrastructure), des bâtiments qui masquent le bruit : - en partie seulement (le bruit peut se propager par des trouées assez larges entre les bâtiments)	- 3 dB(A)
	- en formant une protection presque complète, ne laissant que de rares trouées pour la propagation du bruit	- 6 dB(A)
Portion de façade masquée (1) par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur comprise entre 2 et 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres	- 6 dB(A)
	- à une distance supérieure à 150 mètres	- 3 dB(A)
	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur supérieure à 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres	- 9 dB(A)
	- à une distance supérieure à 150 mètres	- 6 dB(A)
Façade en vue indirecte d'un bâtiment	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui-même : - façade latérale (2) - façade arrière	- 3 dB(A) - 9 dB(A)

(1) Une portion de façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis cette portion de façade.

(2) Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les corrections correspondantes

La valeur obtenue après correction ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB(A).

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée séparément pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

Si la plus élevée des valeurs d'isolement obtenues est supérieure de plus de 3 dB(A) aux autres, c'est cette valeur qui sera prescrite pour la façade concernée. Dans le cas contraire, la valeur d'isolement prescrite est égale à la plus élevée des valeurs obtenues pour chaque infrastructure, augmentée de 3 dB(A).

Lorsqu'on se situe en tissu ouvert, l'application de la réglementation peut consister à respecter :

- soit la valeur d'isolement acoustique minimal directement issue du calcul précédent ;
- soit la classe d'isolement de 30, 35, 38, 42, ou 45 dB(A), en prenant parmi ces valeurs, la limite immédiatement supérieure à la valeur calculée selon la méthode précédente.

Art. 7. - Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S.31-085 pour les infrastructures routières et Pr S.31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB(A).

Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article précédent.

Art. 8. - Les valeurs d'isolement obtenues par application des articles 6 et 7 s'entendent pour des pièces et locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

Le bâtiment est considéré comme conforme aux exigences minimales requises en matière d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs lorsque le résultat de mesure de l'isolement acoustique normalisé atteint au moins la limite obtenue selon l'article 6 ou l'article 7, dans les conditions définies par les arrêtés du 28 octobre 1994 susvisés.

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée suivant la norme NF S 31-057 "vérification de la qualité acoustique des bâtiments", dans les locaux normalement meublés, les portes et fenêtres étant fermées.

Toutefois, lorsque cet isolement a été déterminé selon la méthode définie à l'article 7, il est nécessaire de vérifier aussi la validité de l'estimation du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

Dans ce cas, la vérification de la qualité acoustique des bâtiments porte également sur l'évaluation du niveau sonore à 2 mètres en avant des façades des locaux, par calcul selon la convention définie à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 susvisé, ou bien par mesure selon les normes en vigueur.

Art. 9. - Les exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude doivent pouvoir être assurées tout en conservant pour les logements l'isolement acoustique requis par le présent arrêté, donc en maintenant fermées les fenêtres exposées au bruit dans les pièces suivantes :

- dans toutes les pièces principales et la cuisine lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 40 dB(A);
- dans toutes les pièces principales lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 35 dB(A).
- uniquement dans les chambres lorsque l'isolement prévu est compris entre 30 et 35 dB(A).

La satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des

logements, les fenêtres mentionnées ci-dessus restant closes.

La satisfaction de l'exigence de confort thermique en saison chaude est ainsi définie : la construction et l'équipement sont tels que l'occupant peut maintenir la température des pièces principales et cuisines à une valeur au plus égale à 27° C, du moins pour tous les jours où la température extérieure moyenne n'excède pas la valeur donnée dans l'annexe I au présent arrêté. La température d'une pièce est la température de l'air au centre de la pièce à 1,50m au dessus du sol.

Titre 3 : Dispositions diverses

Art. 10. - Les dispositions prévues à l'article 6 de l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur sont abrogées.

Les dispositions prévues à l'article 3 et à l'annexe 1 de l'arrêté précité du 6 octobre 1978 continuent à s'appliquer jusqu'à la date d'entrée en vigueur des mesures prises en application de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995.

Art. 11. - Le directeur des routes, le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques, le directeur de la prévention des pollutions et des risques, le directeur général des collectivités locales, le directeur de l'habitat et de la construction, le directeur des transports terrestres, le directeur général de la santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

*Le ministre de l'équipement, du logement, des transports
et du tourisme*

Le ministre de l'intérieur

Le ministre de l'environnement

*Le ministre de la fonction publique, de la réforme de
l'Etat et de la décentralisation*

Le ministre délégué au logement

Le secrétaire d'Etat aux transports

Le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale

DONNEES NECESSAIRES POUR ETABLIR LE CLASSEMENT

Type de profil	Rue en U ou tissu ouvert
Largeur	Rue en U : largeur moyenne entre façades Rue en tissu ouvert : largeur de la plate-forme
Vitesse	En général, la vitesse maximale autorisée
Allure	Allure fluide ou pulsée, en période diurne et en période nocturne
Rampe	Profil en long horizontal ou en rampe (> 2%)
Trafic	Débit moyen horaire
Revêtement de la chaussée	

Remarques :

Le paramètre « allure » est caractérisé par le régime moteur. Cet effet est surtout sensible à basse vitesse (< 50 km/h)
Aux vitesses élevées (> 60 km/h pour les VL et > 70-80 km/h pour les PL), le bruit de roulement devient un facteur prépondérant.

CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

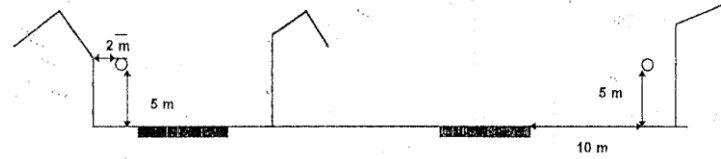
Texte réglementaire ; décret n°95-21 du 9 janvier 1995

Niveau sonore de référence L_{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L_{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300m$
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250m$
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100m$
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30m$
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10m$

Points de référence

Rue en U

Tissu ouvert



ARTICLE 6 DE L'ARRETE DU 30 MAI 1996 FIXANT L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE DES BÂTIMENTS D'HABITATION

A- dans les rues en U

CATEGORIE	ISOLEMENT MINIMAL
1	45 dB(A)
2	42 dB(A)
3	38 dB(A)
4	35 dB(A)
5	30 dB(A)

B- en tissu ouvert

		0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
c a t é g o r i e	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
	3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30						
	4	35	33	32	31	30											
	5	30															

f) Arrêté du 30 Mai 1996 relatif aux RD407, RD524 et RD577

PREFECTURE DU CALVADOS

DIRECTION DES ACTIONS DE L'ÉTAT
ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
BUREAU DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET DES POLITIQUES EUROPÉENNES

**LE PREFET DE LA REGION DE BASSE NORMANDIE
PREFET DU CALVADOS**

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1,
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,
Vu le décret n° 95-20 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,
Vu le décret n° 95-21 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et de la construction et de l'habitation,
Vu l'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement,
Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
Vu l'avis du conseil municipal de

SAINT GERMAIN DE TALLEVENDE
VAUDRY

en date du 07/04/1999.
en date du 07/04/1999

Vu l'avis réputé favorable, en l'absence de réponse dans le délai de trois mois, des communes suivantes :

BEAULIEU, COULONCES, COULVAIN, COURSON, FONTENERMONT, JURQUES, LA GRAVERIE, LE BENY BOCAGE, LE MESNIL AUZOUF, LE RECULEY, MESNIL-CLINCHAMPS, MONTAMY, SAINT AUBIN DES BOIS, SAINT PIERRE TARENTAINE, SAINT SEVERS-CALVADOS, VIRE.

ARRETE :

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département du Calvados aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et représentées sur le plan joint en annexe.

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons de la RD407, RD524 et RD577 mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, la largeur des secteurs affectés par le bruit, ainsi que le type de tissu urbain.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

14038 CAEN CEDEX TÉL : 02.31.30.64.00
www.calvados.pret.gouv.fr

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
		Début	Fin			
RD407	VIRE	PR 0.000 la papillonnaire	PR 1.811 Cf RD55	3	100m	Tissu ouvert
RD407	VIRE	PR 1.811 Cf RD55	PR 1.996	3	100m	Tissu ouvert
RD407	VAUDRY	PR 1.996	PR 2.999	3	100m	Tissu ouvert
RD407	VIRE	PR 2.999	PR 3.231	3	100m	Tissu ouvert
RD407	VAUDRY	PR 3.231	PR 3.316 Cf RD512	3	100m	Tissu ouvert
RD524	VAUDRY	PR 9.650	PR 10.229	3	100 m	Tissu ouvert
RD524 (Rue de PARIS)	VIRE	PR 10.229	PR 10.410 Cf rue du 11 Nov	3	100 m	Tissu ouvert
RD524 (Rue EMILE DEVAUX)	VIRE	PR 10.410 Cf rue du 11 Nov	PR 10.790 Cf rue Turpin	3	100 m	Tissu ouvert
RD524 (Rue du HAUT CHEMIN)	VIRE	PR 10.790 Cf rue Turpin	PR 10.920 Cf rue des Déportés	3	100 m	Tissu ouvert
RD524 (Rue aux FEVRES)	VIRE	PR 10.920 Cf rue des Déportés	PR 11.000 Place du 6 Juin	3	100 m	Rue en U
RD524 (Rue ANDRE HALBOUT)	VIRE	PR 11.000 Place du 6 Juin	PR 11.150 Cf rue d'Aigneaux	3	100 m	Rue en U
RD524 (Rue d' AIGNEAUX)	VIRE	PR 11.150 Cf rue A.Halbout	PR 11.350	3	100 m	Rue en U
RD524 (Rue d' AIGNEAUX)	VIRE	PR 11.350	PR 11.500 Cf rue Girard	2	250 m	Rue en U
RD524 (Rue des ACRES)	VIRE	PR 11.500 Cf rue Girard	PR 11.780	2	250 m	Rue en U
RD524 (Rue des ACRES)	VIRE	PR 11.780	PR 11.920 Cf rue J.B. Duhamel	3	100 m	Tissu ouvert
RD524 (Rue de GRANVILLE)	VIRE	PR 11.920 Cf rue J.B. Duhamel	PR 12.820 Place de Martilly	4	30 m	Tissu ouvert
RD524 (Place de MARTILLY)	VIRE	PR 12.820 Place de Martilly	PR 12.890	2	250 m	Rue en U
RD524 (Rue St MARTIN)	VIRE	PR 12.890	PR 13.273	4	30 m	Tissu ouvert
RD524	VIRE	PR 13.273	PR 15.480	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	COULONCES	PR 15.480	PR 16.150	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	COULONCES	PR 16.150	PR 16.925	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	MESNIL CLINCHAMPS	PR 16.925	PR 17.390	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	MESNIL CLINCHAMPS	PR 17.390	PR 18.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	MESNIL CLINCHAMPS	PR 18.000	PR 19.500	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	MESNIL CLINCHAMPS	PR 19.500	PR 20.500	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	MESNIL CLINCHAMPS	PR 20.500	PR 22.555	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 22.555	PR 23.300	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 23.300	PR 23.840	4	30 m	Tissu ouvert
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 23.840	PR 23.970	3	100 m	Rue en U
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 23.970	PR 24.130	3	100 m	Rue en U
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 24.130	PR 24.360	2	250 m	Rue en U
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 24.360	PR 24.850	4	30 m	Tissu ouvert
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 24.850	PR 26.800	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	SAINT SEVERIS - CALVADOS	PR 26.800	PR 27.230	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	COURSON	PR 27.230	PR 27.430	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	FONTENERMONT	PR 27.430	PR 28.600	3	100 m	Tissu ouvert

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
		Début	Fin			
RD524	FONTENERMONT	PR 28.600	PR 29.270	4	30 m	Tissu ouvert
RD524	ST AUBIN DES BOIS	PR 29.270	PR 30.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD524	ST AUBIN DES BOIS	PR 30.000	PR 32.918	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	COULVAIN	PR 0.000	PR 1.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	COULVAIN	PR 1.000	PR 1.863	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	JURQUES	PR 1.863	PR 3.300	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	JURQUES	PR 3.300	PR 3.814	4	30 m	Tissu ouvert
RD577	JURQUES	PR 3.814	PR 6.850	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	JURQUES	PR 6.850	PR 7.013	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE MESNIL AUZOUF	PR 7.013	PR 7.800	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE MESNIL AUZOUF	PR 7.800	PR 8.140	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE MESNIL AUZOUF	PR 8.140	PR 8.800	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE MESNIL AUZOUF	PR 8.800	PR 9.450	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	MONTAMY	PR 9.450	PR 10.265	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	MONTAMY	PR 10.265	PR 10.690	4	30 m	Tissu ouvert
RD577	SAINT PIERRE TARENTEINE	PR 10.690	PR 13.670	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	SAINT PIERRE TARENTEINE	PR 13.670	PR 14.985	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE BENY BOCCAGE	PR 14.985	PR 15.745	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE BENY BOCCAGE	PR 15.745	PR 17.135	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	BEAULIEU	PR 17.135	PR 17.800	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	BEAULIEU	PR 17.800	PR 18.920	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	BEAULIEU	PR 18.920	PR 19.340	4	30 m	Tissu ouvert
RD577	BEAULIEU	PR 19.340	PR 19.655	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LE RECULEY	PR 19.655	PR 21.240	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LA GRAVERIE	PR 21.240	PR 22.200	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LA GRAVERIE	PR 22.200	PR 23.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	LA GRAVERIE	PR 23.000	PR 23.440	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	VIRE	PR 23.440	PR 24.500	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	VIRE	PR 24.500	PR 25.400	3	100 m	Tissu ouvert
RD577 (Rue CHARLES BERGER)	VIRE	PR 27.850 Cf RN174	PR 28.000 Cf ave de la gare	3	100 m	Tissu ouvert
RD577 (Ave de la GARE)	VIRE	PR 28.000 Cf rue C. Berger	PR 28.120	3	100 m	Tissu ouvert
RD577 (Ave de la GARE)	VIRE	PR 28.120	PR 28.330 Cf rue Morgan	2	250 m	Rue en U
RD577 (Rue ANDRE HALBOUT)	VIRE	PR 28.330 Cf rue Morgan	PR 28.730 Cf rue d'Algeaux	2	250 m	Rue en U
RD577 (Rue DELONGRAIS)	VIRE	PR 28.730 Place du 6 Juin	PR 28.845 Cf rue Turpin	2	250 m	Rue en U
RD577 (Rue GASTE)	VIRE	PR 28.845 Cf rue Turpin	PR 28.970 Place st Anne	2	250 m	Rue en U
RD577 (Place ST ANNE)	VIRE	PR 28.970	PR 29.100	2	250 m	Rue en U
RD577 (Rue EMILE CHENEL)	VIRE	PR 29.100 Place st Anne	PR 29.350	2	250 m	Rue en U
RD577 (Rue EMILE CHENEL)	VIRE	PR 29.350	PR 29.575	4	30 m	Tissu ouvert
RD577 (Rue de St CLAIR)	VIRE	PR 29.575	PR 30.100 Cf RD76	4	30 m	Tissu ouvert
RD577 (Route de RENNES)	VIRE	PR 30.100 Cf RD76	PR 30.350 Limite de d'agglo	4	30 m	Tissu ouvert

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en «U» ou tissu ouvert)
		Début	Fin			
RD577	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	PR 30.360	PR 30.770	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	PR 30.770	PR 32.600	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	PR 32.600	PR 33.360	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	PR 33.360	PR 34.300	3	100 m	Tissu ouvert
RD577	ST GERMAIN DE TALLEVENDE	PR 34.300	PR 36.650	3	100 m	Tissu ouvert

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus, comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- pour les infrastructures routières à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Article 3

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 4

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5

Les communes intéressées par le présent arrêté sont :

BEAULIEU, COULONCES, COULVAIN, COURSON, FONTENERMONT, JURQUES, LA GRAVERIE, LE BENY BOCAGE, LE MESNIL AUZOUF, LE RECULEY, MESNIL-CLINCHAMPS, MONTAMY, SAINT AUBIN DES BOIS, SAINT GERMAIN DE TALLEVENDE, SAINT PIERRE TARENTAINE, SAINT SEVERS-CALVADOS, VAUDRY, VIRE.

Article 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 5 pendant un mois au minimum.

Article 7

Le présent arrêté doit être annexé par Madame, Monsieur le maire des communes visées à l'article 5 au plan d'occupation des sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par Madame, Monsieur le maire des communes visées à l'article 5 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

Article 8

Ampliation du présent arrêté sera adressé à :

- Monsieur le Sous préfet de BAYEUX, Madame le sous-préfet de LISIEUX, Monsieur le sous-préfet de VIRE.
- Madame, Monsieur le maire des communes visées à l'article 5.
- Monsieur le Directeur départemental de l'équipement

Article 9

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le sous-préfet de BAYEUX, Madame le sous-préfet de LISIEUX, Monsieur le sous-préfet de VIRE, Madame, Monsieur le maire des communes visées à l'article 5, et Monsieur le directeur départemental de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

15 DEC. 2009

LE PREFET

Monsieur le Préfet
Le Secrétaire Général

Annexe :

- Carte représentant les infrastructures classées.

Michel de La Brèlle

6.1.2.4. Cahier de préconisations architecturales



VIRE

La prise en compte du patrimoine dans le PLUi



Cahier de préconisations architecturales pour l'entretien et la valorisation du patrimoine de la Reconstruction

Juin 2014

PARTENAIRES :

Ville de Vire
Communauté de Communes de Vire
STAP // Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine



03

PRÉAMBULE

QU'EST-CE QU'UN CAHIER DE PRÉCONISATIONS ?

Le cahier de préconisations architecturales est un outil pour aborder et apporter une solution à l'ensemble des questions liées à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine, en complément des réglementations du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).

Dans le cas présent, il permet d'identifier le patrimoine architectural de la Reconstruction sur la commune de Vire, les bâtiments remarquables, et de définir un périmètre de protection au sein duquel les préconisations architecturales s'appliquent.

Ainsi, aucune modification de l'aspect extérieur des immeubles situés à l'intérieur de ce secteur (transformation, rénovation, construction nouvelle, ...) ne pourra être effectuée sans tenir compte de ces préconisations. De plus, toute modification de l'aspect extérieur d'un bâtiment est soumise, selon les cas, à Déclara-

tion préalable de travaux ou à Permis de construire. Lesquels sont ensuite instruits et accordés par l'autorité compétente.

Affiche de l'exposition au musée de Vire à l'occasion du 70^e anniversaire du débarquement et de la bataille de Normandie ▶



L'IDENTITÉ CULTURELLE

L'existence d'une identité culturelle, reposant sur la reconnaissance et le sentiment d'appartenance à une entité urbaine, n'est pas encore aujourd'hui une réalité clairement établie pour l'ensemble de la communauté Viroise.

Il est donc évident que toute politique ou démarche visant à favoriser l'appropriation du patrimoine urbain à travers sa protection et sa valorisation, contribue dans le même temps à faire émerger cette identité culturelle commune.

Ce cahier de préconisations a alors pour but de sensibiliser les Virois à leur patrimoine, et d'affirmer la permanence de la modernité de la ville, symbole de l'esprit pionnier ayant présidé à sa création.

SOMMAIRE

LA RECONSTRUCTION DE VIRE

Historique et patrimoine	page 06
Styles architecturaux	page 08

REPÉRAGES ET CHAMP D'APPLICATION

Édifices singuliers	page 10
Patrimoine de la Reconstruction	page 12
Définition du champ d'application	page 13

LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

La maçonnerie	page 14
<i>les matériaux // l'entretien et la restauration // les transformations // l'isolation extérieure</i>	
Les portes	page 18
Les fenêtres	page 20
<i>les baies // les volets d'occultation // les lucarnes // les pavés de verre</i>	
Les balcons et les loggias	page 22

Les ferronneries	page 24
<i>les garde-corps // la clôture</i>	
Les toitures	page 26
<i>la couverture // les châssis de toit // les souches de cheminée</i>	
Les ajouts et les extensions	page 27
<i>la surélévation // les balcons et les terrasses // les vérandas</i>	

GLOSSAIRE	page 28
-----------------	---------

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES ET LOCALISATION	page 30
---	---------

CONTACTS UTILES	page 31
-----------------------	---------

LA RECONSTRUCTION DE VIRE

HISTORIQUE ET PATRIMOINE

Les bombardements du 6 Juin 1944 ont ouvert de nouvelles perspectives en matière d'aménagement et de développement urbain, en détruisant la quasi-totalité de la ville.

LA RECONSTRUCTION APRES LES DEMOLITIONS

L'architecte Marcel Clot qui s'était vu confier l'élaboration des plans de la Reconstruction, organisa la ville en la divisant en différents secteurs :

- La zone «en continu» correspondant au territoire déjà urbanisé le long des grands axes. Les immeubles devant y être mitoyens et à l'alignement de la rue. Le secteur A y est réservé aux commerces, par opposition au secteur B, résidentiel.
- La zone «en discontinu» couvrant pour sa majorité un territoire non bâti avant guerre de part et d'autre du centre ville et prévoyant la construction d'immeubles isolés et construits en retrait de l'alignement.

- Le «secteur réservé» couvrant le coteau de la rive droite de la Vire, destiné à protéger ce site remarquable et à le préserver de tout aménagement indésirable.

- Les emprises foncières dédiées à l'installation des services publics et des terrains de sport.

De plus, l'architecte a prévu des percées urbaines afin de préserver certains points de vue sur la vallée de la Vire et le bocage.

Représentation du plan de reconstruction et d'aménagement de Marcel Clot (1945) :

- Zone en continu / secteur A
- Zone en continu / secteur B
- Zone en discontinu
- Secteur réservé
- Terrains de sport
- Réserves pour les services publics
- Ordonnance architecturale particulière



L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE D'APRÈS-GUERRE

Bien que Marcel Clot ait tracé le plan de la reconstruction, ce n'est pas lui qui en suivit la réalisation. En effet, ce rôle revint à l'architecte en chef, **Marcel Chappey**, qui fut alors chargé de coordonner la reconstruction et de veiller à l'application des règles définies dans le plan de Marcel Clot.

L'architecture produite sous sa direction suivait les règles de la composition traditionnelle et offrait une image rassurante, qui rappelait de loin les caractéristiques de la ville disparue. D'autres architectes le secondaient, et même s'ils conservaient une certaine liberté dans l'élaboration de leurs projets, ils s'inscrivaient dans un cadre homogène respectant l'esprit d'ensemble imposé par l'architecte en chef : **granit pour les façades sur rues, moellons enduits sur les façades arrières, toits à deux pans en ardoises, bandeaux saillants en béton, attique ...**



LA RECONSTRUCTION ET L'ESPRIT DE MODERNITÉ

La nomination de **Claude Herpe** en remplacement de Marcel Chappey marqua le début d'une nouvelle orientation architecturale. A l'instar de l'Hôtel de Ville conçu entre 1949 et 1956, il développa avec **Raymond David**, son associé, une écriture issue du **Mouvement Moderne** et s'exprimant par une volonté d'innovation radicale, dans une rupture explicite avec les styles et traditions du passé.

L'emploi de matériaux de construction nouveaux, notamment celui du béton armé, leur permit d'exploiter le système poteau-poutre qui libérait ainsi la construction des murs porteurs traditionnels. La façade et le cloisonnement n'avaient plus de rôles constructifs et devinrent «libres». Ils rompirent alors avec la construction d'immeubles individuels sur de petites parcelles, pour privilégier la construction d'immeubles de plus grande

envergure afin d'accélérer la reconstitution du parc de logement.

Le nouveau vocabulaire architectural qu'ils déclinaient se composaient de : **galeries couvertes en porte-à-faux, de toits terrasse, de balcons saillants et de loggias, de hublots ou de pavés de verre pour désigner les cages d'escalier, d'enduits de gravillons lavés à faux joints...**

Dans l'idéal de pureté du Mouvement Moderne, traduit par le rejet de l'ornement et du décor, les matériaux étaient utilisés dans leur état brut.

Bien que leur style architectural soit en rupture avec celui de Marcel Chappey, le centre ville de Vire est aujourd'hui constitué d'un ensemble architectural cohérent et homogène. Les «variations» en matière d'urbanisme et d'architecture permettent de dresser une typologie des formes de bâti (hauteur, éléments de façade, matériaux...) relevant des problématiques différentes.

LA RECONSTRUCTION DE VIRE

STYLES ARCHITECTURAUX

On entend par styles architecturaux, les différentes formes d'architectures caractérisées par des écritures architecturales particulières, liées à l'expression propre de l'architecte, à son époque et au mouvement culturel auquel il appartient et qu'il exprime.

Ainsi, dans le centre ville de Vire on retrouve deux grandes typologies, qui sont la **Reconstruction traditionnelle** (initiée par Marcel Chappey) et la **Reconstruction moderne** (développée par Claude Herpe et Raymond David). De ces deux grandes familles, découlent des écritures «hybrides», empreintes de ces deux styles, de manière plus ou moins importante.

On trouve alors des immeubles dont l'écriture est proche de celles des immeubles traditionnels, mais dont certains aspects : gabarit, matériaux... font qu'ils n'appartiennent ni à l'une ni à l'autre de ces deux familles, en se rapprochant toutefois de l'une d'elle.

Dans tous les cas, l'unité de l'ensemble urbain est assuré par l'emploi d'un nombre limité de matériaux : granit, enduits de mignonnette ou de gravillons lavés, béton bouchardé, béton désactivé... produisant un camaïeu de gris harmonieux.



Écriture Traditionnelle



Écriture Moderne

Cahier de préconisations architecturales pour l'entretien et la valorisation du patrimoine de la Reconstruction // CAUE du Calvados



Écriture «hybride»



Écriture «hybride» à tendance traditionnelle



Écriture «hybride» à tendance moderne





REPÉRAGES ET CHAMP D'APPLICATION

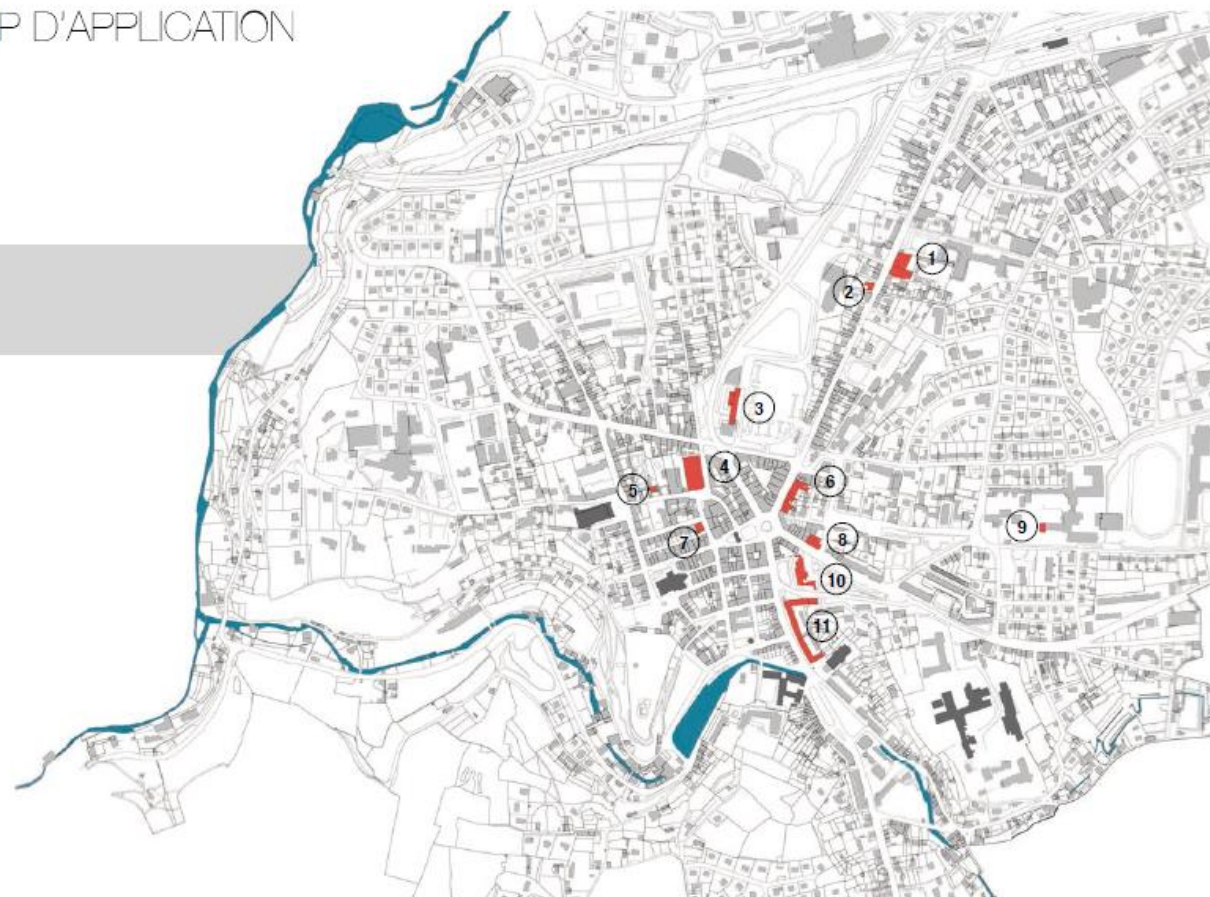
ÉDIFICES SINGULIERS

Parmi les ouvrages de la Reconstruction, le centre-ville de Vire compte quelques réalisations exemplaires.

Leur singularité tient au fait qu'ils soient édifiés dans le pur respect des caractéristiques architecturales des typologies auxquelles ils appartiennent, ou de leur caractère insolite lié à l'emploi d'une couleur ou à un choix de matériau particulier.

Repérage (non exhaustif) des bâtiments singuliers du centre-ville de Vire :

-  Édifices singuliers
-  Bâtiments ou monuments repères



10

Cahier de préconisations architecturales pour l'entretien et la valorisation du patrimoine de la Reconstruction // CAUE du Calvados









11

REPÉRAGES ET CHAMP D'APPLICATION

PATRIMOINE DE LA RECONSTRUCTION

Repérage des bâtiments de la Reconstruction
selon leur typologie architecturale :

-  Écriture Traditionnelle
-  Écriture Moderne
-  Écriture «hybride» à tendance traditionnelle
-  Écriture «hybride» à tendance moderne
-  Écriture «hybride»
-  Bâtiments ou monuments repères



12

Cahier de préconisations architecturales pour l'entretien et la valorisation du patrimoine de la Reconstruction // CAUE du Calvados

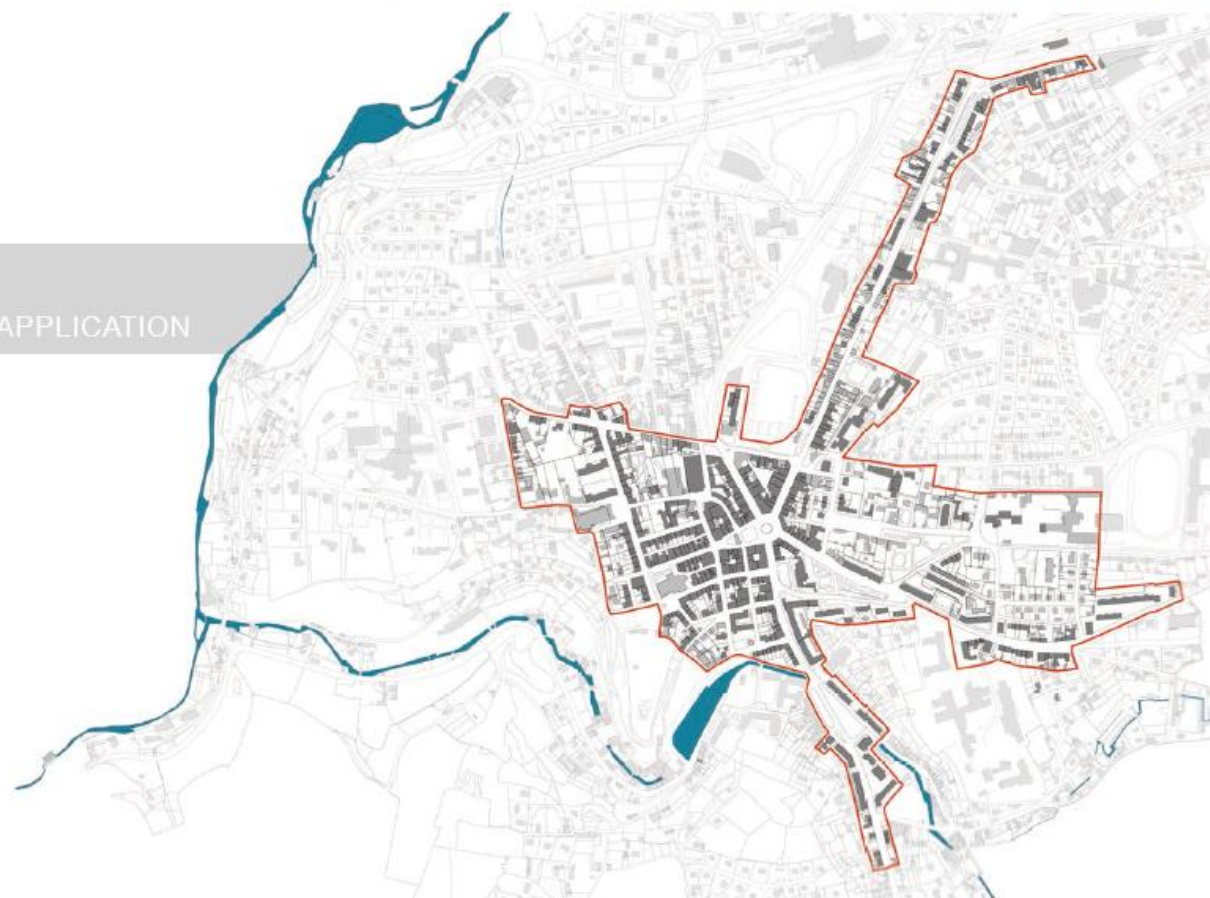
DÉFINITION DU CHAMP D'APPLICATION

Le périmètre représenté ci-contre a pour but de définir le champ d'application des préconisations architecturales énoncées dans ce cahier.

Il se concentre principalement sur l'hyper-centre, reconstruit autour de la Place du 6 Juin et de la Porte Horloge, et le long des grands axes qui la desserve.

Champ d'application du cahier de préconisations architecturales :

- Patrimoine de la Reconstruction
- Périmètre de protection



LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LA MAÇONNERIE

LES MATÉRIAUX

Les immeubles de la Reconstruction présentent une grande variété de parements aux détails d'appareil soignés développés autour du béton.

Celui-ci est alors utilisé brut de décoffrage, bouchardé (révélation des agrégats plus ou moins fins), enduit, avec coloration des liants...

Ce large éventail de parements témoigne de la richesse du vocabulaire architectural déployé par les maîtres d'oeuvre de la Reconstruction, et marque leurs époques.

Par conséquent, ils ne doivent ni être masqués, ni transformés par des ravalements intempestifs.

Repérage non exhaustif des différents traitements de façade et des différents appareillages de béton et de pierres. ▶



L'ENTRETIEN ET LA RESTAURATION

Les moulurations, les rejointoiments et les appareillages de pierre ou de béton (corniches, appuis et encadrement de baies, chaînage d'angle, pilastres, balcons, soubassements...) seront maintenus ou restaurés à l'identique.

Les pierres seront soigneusement lavées et rejointoyées à l'aide d'un mortier de chaux. D'une manière générale, il convient d'éviter les joints trop clairs en cas de rejointoiment. Les joints sont faits pour lier les pierres et non les séparer.

Les pierres de taille et les moellons trop dégradés seront remplacés par des pierres de même nature.

Lorsque la façade d'un immeuble est très abîmée par manque d'entretien et que la restauration de certains éléments décoratifs (cordons, encadrements de baies, corni-

-ches...) s'avère impossible, pour des raisons techniques ou économiques, il convient de rencontrer l'Architecte des Bâtiments de France ou l'architecte conseil du CAUE afin de trouver une solution adaptée.

La restauration des façades passera par un ragréage des parties de parement endommagées (avec éventuelle passivation des aciers dans le cas du béton armé) et par un enduit minéral dans une couleur respectant la tonalité générale développée sur l'ensemble du quartier ainsi que le grain.

En aucun cas les travaux de ravalement ne doivent conduire à la destruction de fragments architecturaux de qualité.

Par ailleurs, il convient de prévoir une protection pour tous les points de façades dans lesquels l'eau peut s'infiltrer et dénaturer les maçonneries (pierres saillantes, corniches, lucarnes, appuis et encadrement de baies...). Cette protection pourra être assurée par des ourlets en zinc.



◀◀ *Éclatement des bétons lié à l'oxydation du ferrailage, et reprise en ciment des éléments de modénature.*

◀ *Façade en enduit de gravillons lavés à faux joints victime de reprises au ciment.*

LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LA MAÇONNERIE

LES TRANSFORMATIONS

Les travaux de modification de la composition des maçonneries de façade (répartition des percements et des éléments saillants : bandeau, corniches, cadres de baies...) ne peuvent être qu'exceptionnels. Il convient en effet de ne pas dénaturer la logique de composition architecturale des façades propre à chaque typologie.

La disparition des commerces dans le centre-ville de Vire génère leur transformation en logement, et par conséquent leur transformation.

Dans ce cas de figure, il est recommandé de rencontrer l'architecte conseil du CAUE afin de trouver une solution architecturale adaptée au bâtiment, en terme de dimensionnement, de positionnement des ouvertures, et de choix de matériaux.



L'ISOLATION EXTÉRIEURE

Les façades des immeubles de la Reconstruction sont agrémentées de nombreux types de parement, témoins de cette époque. Par conséquent, l'isolation extérieure ainsi que les bardages des façades et des pignons sont proscrits, sauf dans le cas d'immeubles aux façades en béton peint ne présentant pas de modénatures en saillie.

◀ *Rez-de-chaussée commercial transformé en logement, sans tenir compte de l'écriture architecturale de l'immeuble et du rythme de la façade (dimension et emplacement de la fenêtre, couleur de l'enduit).*

Immeuble de la Reconstruction totalement «défiguré» par une opération de ravalement et d'isolation. Le choix des couleurs et des matériaux l'assimile désormais à une opération des années 80' plutôt qu'à un immeuble de la Reconstruction. De plus ce type d'intervention se dégrade rapidement. ▶



LA MISE EN COULEUR DES ÉLÉMENTS DE FAÇADE

Lorsque les modénatures d'un immeuble (encadrement de baie, bandeaux, corniches...) sont très abîmées et que leur restauration s'avère impossible, pour des raisons techniques ou économiques, il est envisageable d'avoir recours à la peinture afin de masquer les «rustines» dues aux réparations et de retrouver une homogénéité sur la façade.

Néanmoins, cette solution devra s'appliquer avec cohérence sur la façade (mise en avant des modénatures) et les teintes choisies ne devront pas créer de rupture avec l'écriture architecturale.

Enfin, dans un souci d'homogénéité, ce type d'intervention ne peut s'envisager sur une seule partie de l'immeuble, et doit donc s'appliquer de manière globale sur l'ensemble de la façade.



◀◀ Toutes les modénatures de l'immeuble ont été peintes dans une teinte identique, respectant ainsi l'écriture architecturale du bâtiment et son homogénéité.

◀ Le socle commercial de l'immeuble a été coloré dans une teinte rose inadaptée.

LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LES PORTES

La qualité des immeubles de la Reconstruction tient en grande partie à la qualité de traitement des «détails» architecturaux. À ce titre, le dessin des portes tient une place importante.

Ainsi, en cas de rénovation, celui-ci devra rester conforme à celui d'origine, ou a minima à la typologie architecturale à laquelle l'immeuble se rattache.

Les portes seront donc restaurées ou remplacées par des ouvrages à l'identique ou similaires. Les portes en métal seront de préférence restaurées dans le matériau d'origine ; néanmoins les techniques d'aluminium et de PVC sont autorisées à la condition qu'elles conservent les mêmes épaisseurs, les mêmes profils et les mêmes géométries que les menuiseries existantes.

Enfin, les portes seront traitées dans une teinte soutenue. Le blanc est proscrit.



◀◀ Porte remplacée par un modèle en bois ne respectant pas les dessins traditionnels des portes de la Reconstruction.

◀ Porte remplacée par un modèle en aluminium laqué ne respectant pas les couleurs ni les proportions des portes de la Reconstruction.

Repérage non exhaustif de portes traditionnelles, encore présentes et à conserver, caractérisées par la finesse du métal, les motifs géométriques simples, les couleurs foncées, l'emploi du bois et du pavé de verre. ▶

Cahier de préconisations architecturales pour l'entretien et la valorisation du patrimoine de la Reconstruction // CAUE du Calvados



LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LES FENÊTRES

LES BAIES

Les menuiseries des baies seront conservées et restaurées ou remplacées par des ouvrages à l'identique (généralement fenêtres ouvrant à la française). Sur une même façade, toutes les menuiseries des étages auront la même couleur (souvent blanche) et seront du même type.

Dans le cas où les menuiseries doivent être remplacées, elles le seront de préférence dans le matériau d'origine (le plus souvent en bois). Les techniques d'aluminium et de PVC sont cependant autorisées à la condition qu'elles présentent le même dessin (à savoir mêmes épaisseurs et mêmes profils) que les menuiseries d'origine ou que celles de la typologie architecturale à laquelle se rattache la construction.

Les châssis dits «de rénovation» sont proscrits. Préfabriqués, ils viennent se placer sur les huisseries existantes, sans dépose de celles-ci, ce qui génère des sur-épaisseurs dis-

gracieuses en façade.

De la même manière, les dispositifs de protection phonique (survitrage ou double fenêtres) s'ils sont nécessaires, devront être situés à l'intérieur des logements.

En cas de disparités sur la façade, la solution retenue tiendra compte du contexte architectural urbain et de l'importance des travaux déjà engagés.

LES LUCARNES

Les lucarnes sont pour la plupart maçonnées et enduites. Dans le cas des immeubles traditionnels, il arrive cependant que celles-ci soient réalisées en pierres apparentes.

Les travaux de restauration consistent en un nettoyage des maçonneries. Les jouées des lucarnes, souvent dressées en ardoises, seront refaites à l'identique.



Lucarnes conservées dans leur état d'origine (maçonnerie enduite et jouées en ardoise). ▲



Lucarnes restaurées avec du bois verni qui ne se grisera pas. ▲

LES VOILETS D'OCCULTATION

Si la pose de volets est nécessaire, ceux-ci devront s'intégrer à la composition architecturale de l'immeuble.

En ce sens, les volets battants sont proscrits.

Dans le cas où l'immeuble est doté de persiennes, celle-ci devront être conservées et restaurées ou remplacées par des volets brisés repliés dans l'embrasure de la baie du même type.

Si la solution choisie concerne les volets roulants, les coffres seront placés de préférence à l'intérieur des logements. Toutefois les coffres non saillants posés à l'intérieur de la baie seront tolérés si des installations de ce type sont déjà engagées sur la façade.

Dans l'idéal, l'ajout de volets, quelle que soit leur nature, doit se faire dans une opération globale appliquée à l'ensemble de l'immeuble afin de garantir son homogénéité.



LES PAVÉS DE VERRE

L'emploi des pavés de verre est symptomatique de la période de la Reconstruction. Bien souvent utilisés pour l'éclairage des cages d'escalier ou des parties communes, ils sont des éléments essentiels du vocabulaire de l'architecture Moderne et devront être conservés.

Dans le cadre d'un ravalement, les joints devront être sablés, mais ne pourront être peints.

◀◀ Coffre de volet roulant intégré à la baie et ne formant pas de saillie en façade.

◀ Mauvaises intégrations des coffres des volets roulants. Leurs saillies perturbent la lecture des reliefs de la façade et des encadrements de baies, qu'ils adoptent ou non la courbe de l'immeuble.

Arrière d'immeuble où les nombreux pavés de verre donnent à lire les parties communes ▶

21

LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LES BALCONS ET LES LOGGIAS

Les balcons et les loggias sont caractéristiques des immeubles de composition issus du Mouvement Moderne. Volumes ajoutés ou soustraits de la façade, grâce aux techniques du béton armé, ils rythment les rues et sont à préserver.

Afin de conserver ce rythme lié aux jeux d'ombres et de profondeurs sur la façade, les loggias ne pourront être fermées.

Néanmoins, en cas de disparités sur la façade, des exceptions pourront être tolérées, en tenant compte de la solution architecturale proposée et de l'importance des modifications déjà entreprises sur le bâtiment. Ces travaux pour ne pas être nuisibles à la façade, devront respecter l'écriture architecturale du bâtiment et la typologie à laquelle il se rattache.

Pour les travaux ayant été réalisés, avec ou sans autorisation, et portant atteinte à l'écriture architecturale du bâtiment, une remise à

l'identique des balcons ou des loggias pourra être exigée.

De manière générale, il convient afin de garantir l'homogénéité du bâtiment, d'inscrire ce type de transformation dans une démarche globale et de veiller à ne pas dénaturer l'ouvrage par les procédés techniques mis en oeuvre.





◀◀ Immeuble moderne dont l'ensemble des loggias ont été conservées dans leur état d'origine, préservant ainsi le jeu de plein et de vide.

◀ Immeuble moderne «jumeau» du précédent où l'on constate la disparition de la quasi-totalité des loggias. De plus, ces transformations n'ont pas été réalisées de manière globale, ce qui implique un traitement aléatoire (gabarit des menuiseries, matériaux, couleur) fort préjudiciable.

Immeuble phare de la période de la Reconstruction sur lequel on constate que la loggia du second étage, contribuant à en former la proue, a été close sur une partie seulement perturbant ainsi la lecture des pleins et des vides de la façade. ▶



LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LES FERRONNERIES

Au même titre que les portes, les ferronneries (en fer forgé, en acier ou en fonte) sont des «éléments de détail» auxquels les architectes ont accordé un soin particulier.

Qu'ils s'agissent des garde-corps ou des clôtures, les ferronneries étaient travaillées à partir de dessins géométriques simples et étaient généralement peintes dans une teinte soutenue.

LES GARDE-CORPS

Les garde-corps d'origine seront conservés et restaurés à l'identique.

La technique la plus courante pour les restaurer, consiste à les sabler, à les chouper, à les couvrir d'une peinture anti-rouille puis de deux couches de finition.

Si ils ne sont pas attaqués par la rouille, seule une peinture est nécessaire.

Dans le cas où les garde-corps d'origine ont disparu, ils seront reconstitués à l'identique ou en accord avec le caractère de la typologie architecturale de la façade.

Dans le cas où ils ne répondraient pas aux normes de sécurité actuelles (barreaux trop écartés, hauteur trop basse), il sera possible de les surmonter d'une main courante dans le même dessin ou encore d'y placer en arrière un treillage discret pour ne pas les dénaturer.

Les couleurs choisies pour rénover les garde-corps devront respecter la typologie architecturale de la construction.

Enfin, pour préserver l'homogénéité du bâtiment, toute opération de rénovation devra s'étendre à l'ensemble des garde-corps de l'immeuble en question ou y être strictement identique.

Repérage non exhaustif des modèles de ferronneries présentes dans le centre de ville de Vire, et à conserver.

Garde-corps de balcon remplacés par des modèles «contemporains» qui rompent avec le style de la Reconstruction.





LA CLÔTURE

Les clôtures sur rue sont relativement rares, et sont en général composées d'un muret bas maçonné (maçonnerie apparente ou enduite en accord avec le revêtement de la construction) surmonté d'une grille métallique souvent peinte dans un coloris soutenu.

Les clôtures existantes devront être conservées et renouvelées selon le même procédé que les garde-corps.

Dans le cas où les clôtures seraient trop endommagées, elle seront remplacées par un modèle de préférence métallique travaillé avec un dessin géométrique cohérent avec le style de la Reconstruction.

Les clôtures réalisées à l'aide d'éléments de béton préfabriqué, de PVC, ou encore de grillage sont interdites.

Clôture d'origine conservée et entretenue. ►
Clôture remplacée par des éléments en PVC blanc ►►

25

LES PRÉCONISATIONS ARCHITECTURALES

LES TOITURES

LA COUVERTURE

La plus grande partie des couvertures de Vire sont réalisées en ardoises (architecture traditionnelle) ou en zinc (architecture moderne). D'une manière générale, les autres matériaux sont interdits.

Les toitures de zinc seront refaites avec des plaques de zinc suivant les techniques développées traditionnellement à Vire.

Le système d'égout de toiture à retenir est variable : il dépend de la présence ou non d'une corniche et de la typologie architecturale à laquelle se rattache la construction.

Les toitures d'ardoises seront refaites avec des ardoises, naturelles ou synthétiques, posées de manière traditionnelle.

Les faitages des toitures seront réalisés par des bandes de zinc pliées. Les faiteaux de terre cuite sont proscrits.

LES CHÂSSIS DE TOIT

Les châssis de toit ne sont autorisés que sur les toitures dont la pente est comprise entre 15° et 55°.

En façade avant ou sur les façades perçues de loin, ils devront être de taille modeste (maximum 78 x 98 cm), de proportions plus hautes que larges et être généralement axés sur les verticales des fenêtres des étages inférieurs.

En façade arrière ou sur les façades non perçues de loin, les châssis pourront avoir une taille plus importante ou être constitués de verrières, sous réserve que l'ossature métallique de ces verrières soit de couleur identique au reste de la couverture.

Un seul niveau de châssis de toit sera autorisé par rampant de toiture, et celui-ci devra se situer en partie basse de la pente. Ils devront en outre être encastrés dans le plan de la couverture pour ne former aucune saillie.

LES SOUCHES DE CHEMINÉES

Les souches de cheminées devront être refaites suivant leurs techniques d'origine, à savoir le plus souvent en maçonnerie enduite (couleur béton).

En conséquence, la peinture, le bardage, l'essentage ou le collage de matériaux d'étanchéité sont proscrits.



Sur ce même immeuble, les souches de cheminées ont été modifiées de façons différentes (enduit béton, essentage), rompant ainsi l'homogénéité du bâtiment ▶

LES AJOUTS ET LES EXTENSIONS

De manière générale, les ajouts et les extensions seront tolérés dès lors qu'ils sont situés sur des arrières non perçus de loin ou dans les coeurs d'îlots. Les teintes et les matériaux utilisés pour ces projets seront de même nature ou en harmonie avec l'existant.

L'écriture contemporaine, si elle est assumée (toit-terrasse, percements verticaux, matériaux contemporains...) sera acceptée. Au contraire, tout pastiche d'une écriture traditionnelle sera refusé.

Afin de garantir la faisabilité de votre projet, il est préférable de faire appel à l'architecte conseil du CAUE en amont.

LA SURÉLÉVATION

Si la construction est basse et qu'elle peut réglementairement être surélevée, cette surélévation devra respecter la logique de composition architecturale de la façade (en particulier les axes de percements des niveaux inférieurs et la nature des matériaux).

LES BALCONS ET LES TERRASSES

La création ponctuelle de balcons ou de terrasses en console est possible, mais elle doit être menée de manière à ne pas dénaturer les qualités de la façade.

LES VÉRANDAS

Les vérandas pourront être entièrement vitrées ou s'édifier sur un sous-bassement maçonné. Les toitures pourront être vitrées ou dans le même matériau que le bâtiment sur lequel elles s'adossent.

Création d'une verrière au dernier étage, qui vient supprimer l'attique et le jeu de volume de la façade. ►

La teinte jaune et les panneaux bois de l'extension en arrière plan ne sont pas en harmonie avec l'architecture de la Reconstruction, contrairement à la première construction. ►►



GLOSSAIRE

Appareil / Appareillage :

Ordonnement et disposition de la maçonnerie selon une configuration précise donnant à lire un motif particulier.

Attique :

Étage de petite proportion situé au sommet d'une construction.

Baie :

Toute ouverture pratiquée dans une façade ou une toiture.

Bandeau :

Moulure de faible saillie développée horizontalement sur le mur de façade. L'enseigne dite «en bandeau» correspond au couronnement de la vitrine du commerce.

Béton bouchardé :

Béton dont la surface durcie a été érodée dans le but d'obtenir des reliefs imitant la pierre naturelle.

Béton désactivé :

Béton dont le mortier superficiel a été lavé de manière à révéler les granulats le composant.

Chainage :

Élément structurel des parois porteuses d'un bâtiment. Ceinturant les murs, il solidarise les parois et les angles, en empêchant les fissurations.

Chouper /Choupage :

Procédé de galvanisation par projection de poudre de zinc.

Corniche :

Couronnement, moulure saillante destinée à porter l'avancée de la couverture.

Embrasure :

Biais donné à l'épaisseur du mur où est pratiquée une ouverture.

Encadrement :

Partie de l'enduit ou maçonnerie en relief, entourant la baie.

Essentage :

Procédé qui consiste à recouvrir les parois extérieures d'une construction, généralement un pignon, avec des matériaux de couverture.

Faiteau :

Tuile ou ornement de poterie recouvrant la poutre de faite d'une toiture.

Jouée de lucarne :

Face latérale en forme de triangle d'une lucarne, généralement recouverte de zinc ou d'ardoises.

Loggia :

Balcon abrité de grandes dimensions.

Lucarne :

Ouverture ménagée dans un pan de toiture. Sa baie est verticale et elle est abritée par un ouvrage de charpente et de couverture.

Menuiserie :

Partie structurelle de la baie, de la porte, de la fenêtre.

Mignonnette :

Petits gravillons concassés (de 5 à 8 mm) et agglomérés au ciment.

Modénature :

Ensemble des profils et moulurations qui cons-

titue le décor de façade (corniche, bandeau, encadrement de baie...) et qui permet d'éloigner de la façade les eaux de ruissellement en cas de pluie.

Parement :

Face extérieure visible d'une façade ou d'un mur.

Passivation des aciers :

Technique qui consiste en l'injection en profondeur de produits chimiques migrants jusqu'aux armatures dans le but de les protéger de la corrosion. Ce procédé est accompagné d'un traitement hydrofuge du béton pour en réduire la porosité.

Pilastre :

Élément décoratif vertical formé par une saillie du mur à la manière d'une colonne.

Porte-à-faux :

Partie d'une construction faisant saillie en dehors de l'aplomb des éléments porteurs.

GLOSSAIRE



PVC :

(PolyChlorure de Vinyle) Matériau dont la fabrication et le recyclage sont hautement polluants et dangereux. Il assure mal la sécurité à l'intrusion et représente un appauvrissement esthétique incompatible avec le bâti ancien. Dans certains pays d'Europe, son usage est interdit.

Ragréage :

Opération consistant à mettre un enduit de finition sur une surface maçonnée brute dans le but de l'aplanir.

Soubassement :



































Partie inférieure d'un mur, souvent en légère saillie par rapport au nu de la façade.

Typologie :

Ensemble des traits caractéristiques permettant de définir le style d'une façade ou d'un immeuble.



CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES ET LOCALISATION

 <p>couverture : Rue Turpin photo Ph. Delval</p>	 <p>page 8 : Rue Émile Desvaux photo CAUE 14</p>	 <p>page 13 : carte CAUE 14</p>	 <p>page 17 : Rue Valherel photo CAUE 14</p>	 <p>page 21 : Rue Deslongrais photo CAUE 14</p>	 <p>page 25 : Rue des déportés photo CAUE 14</p>
 <p>couverture : Rue Girard photo Ph. Delval</p>	 <p>page 8 : Rue Émile Desvaux photo CAUE 14</p>	 <p>page 15 : Rue Notre Dame photo CAUE 14</p>	 <p>page 18 : Rue des anémones photo CAUE 14</p>	 <p>page 22 : Rue Émile Desvaux photo CAUE 14</p>	 <p>page 26 : Rue Notre Dame (arrière) photo CAUE 14</p>
 <p>page 4 : affiche Musée de Vire</p>	 <p>page 9 : Rue Notre Dame photo CAUE 14</p>	 <p>page 15 : Rue Notre Dame (arrière) photo CAUE 14</p>	 <p>page 18 : Place Nationale photo CAUE 14</p>	 <p>page 23 : Rue Émile Desvaux photo CAUE 14</p>	 <p>page 27 : Rue des Halles photo CAUE 14</p>
 <p>page 6 : carte P. Gourbin</p>	 <p>page 9 : Rue Armand Gasté photo CAUE 14</p>	 <p>page 16 : Rue de Valherel photo CAUE 14</p>	 <p>page 20 : Rue Émile Desvaux Rue Armand Gasté photo CAUE 14</p>	 <p>page 23 : Rue Armand Gasté photo CAUE 14</p>	 <p>page 27 : Rue des Remparts photo CAUE 14</p>
 <p>page 7 : Rue de l'ancienne Poissonnerie photo CAUE 14</p>	 <p>page 10 : carte CAUE 14</p>	 <p>page 16 : Rue Émile Desvaux photo CAUE 14</p>	 <p>page 21 : Rue Saulnerie photo CAUE 14</p>	 <p>page 25 : Rue Notre Dame photo CAUE 14</p>	
 <p>page 8 : Place du 6 Juin photo CAUE 14</p>	 <p>page 12 : carte CAUE 14</p>	 <p>page 17 : Avenue de la Gare photo CAUE 14</p>	 <p>page 21 : Place du 6 Juin photo CAUE 14</p>	 <p>page 25 : Rue de geôle photo CAUE 14</p>	

CONTACTS UTILES

VOUS AVEZ BESOIN DE CONSEILS ? VOUS AVEZ DES QUESTIONS ? N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER :

Concernant un projet de construction, de rénovation ou d'extension, contacter :

Claire SAMASSA
Architecte Conseil

CAUE du Calvados
02 31 15 59 60
contact@caue14.fr

PERMANENCES À VIRE :
1er et 3ème Jeudi de 10h à 12h
(rendez-vous au 02 31 15 59 60)



Concernant un bâtiment classé au titre des Monuments Historiques, contacter :

Jérôme BEUNAY
Architecte des Bâtiments de France

STAP du Calvados
02 31 38 39 40

PERMANENCES À VIRE :
1er Mardi de 10h à 12h



Concernant les procédures, les règles et les documents d'Urbanisme, contacter au choix :

Communauté de communes de Vire
02 31 38 39 40



**Services Techniques
de la Ville de Vire**
02 31 38 39 40



RAPPEL : - les ravalements de façade et les modifications de l'aspect extérieur d'un bâtiment (fenêtres, portes, volets...) font l'objet d'une déclaration préalable de travaux.
- l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France est nécessaire pour tout projet situé dans un secteur protégé au titre des Monuments Historiques et des Sites.

31

6.1.2.5. Schéma directeur de mobilité

A map of a region, likely a commune or intercommunal territory, showing a network of roads and rivers. The map is overlaid with green and blue areas, possibly representing environmental or mobility-related zones. The text 'Schéma Directeur de Mobilité' is superimposed in large red letters.

Schéma Directeur de Mobilité

SOMMAIRE DU SCHEMA DIRECTEUR DE MOBILITE

INTRODUCTION	63
ACTIONS EN MATIERE DE DEPLACEMENT	64
Objectif 1 : 65	
Action 1 - Organiser le trafic Poids Lourds (PL) sur le territoire tout en assurant une bonne accessibilité aux pôles économiques	66
Action 2 – Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics supportés	70
Action 3 - Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie	72
Objectif 2 : 74	
Action 4 - Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire	75
Action 5 - Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités commerciales et tertiaires	76
Action 6 - Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif	77
Objectif 3 : 79	
Action 7 - Conforter le rôle de la gare SnCF de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal	80
Action 8 - Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport	82
Action 9 - Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins	84
Action 10 - Encourager les pratiques de covoiturage	86
Objectif 4 : 88	
Action 11 - Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs, en appui de la voie verte	89
Action 12 – Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs.....	92
Action 13 – Promouvoir l'usage des modes doux et des Transports Collectifs auprès des jeunes....	94
ANNEXES AU SCHEMA DIRECTEUR DE MOBILITE	95
GLOSSAIRE	98

INTRODUCTION

Historique du Schéma Directeur de Mobilité de Vire Normandie

- **Une obligation légale avant la création de la commune nouvelle de Vire Normandie :**

Le PLU de Vire Normandie a été élaboré comme le PLUi de la Communauté de Communes de Vire.

L'élaboration du PLUi de la Communauté de Communes de Vire a débuté avec la réglementation de la loi « Grenelle 2 ». En vertu de celle-ci, si l'établissement public était autorité organisatrice de transports, il devait également élaborer des Orientations d'Aménagement et de Programmation tenant lieu de plan de déplacements urbains (PDU). C'est le cas de la CdC de Vire.

La création de la commune nouvelle de Vire Normandie a changé le cadre juridique du document qui ne peut plus comporter d'OAP Déplacements. Pour autant, les élus ont souhaité conserver le travail effectué. Les anciennes OAP Déplacements sont donc devenues le Schéma Directeur de Mobilité de Vire Normandie.

Au contraire des OAP, ce schéma n'est pas opposable, mais il permet de mieux comprendre la réflexion qu'a eue la collectivité et présente des pistes de mise en œuvre d'orientations du PADD.¹

¹ A noter que la loi « Grenelle 2 » imposait aussi au PLUi de comporter des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) tenant lieu de programme local de l'habitat (PLH) et devant donc se substituer au PLH entré en vigueur en 2013.

Au contraire des OAP Déplacements, il a été décidé de retirer purement et simplement le travail des OAP Habitat du PLU de Vire Normandie car ce travail ne peut plus se substituer au PLH en vigueur. La coexistence de deux documents relatifs à l'habitat et présentant quelques différences aurait rendu la politique de la collectivité peu lisible.

ACTIONS EN MATIERE DE DEPLACEMENT







Les OAP déplacements ont été élaborées sur la base des constats opérés dans le diagnostic, et détaillés dans la partie « fonctionnement de l'espace » du rapport de présentation.

Les 4 objectifs de l'Axe 4 du PADD « *Faciliter l'accès au territoire et améliorer les conditions de déplacements tous modes* » ont permis de définir les grandes orientations du projet de territoire de la Communauté de Communes de Vire en matière de mobilité.

Ces 4 objectifs (ou orientations) ont été repris dans ces OAP déplacements. Ils sont déclinés en 13 actions, comportant chacune plusieurs mesures permettant de les mettre en œuvre (cf. tableau ci-dessous).

Ce document vise ainsi à détailler les mesures de ces 13 actions, afin de préciser leurs visées opérationnelles.

Les éléments à caractère informatif (comme les coûts, les acteurs impliqués, etc.) sont repris dans les annexes de ces OAP déplacements.

	Objectif 1 : Assurer une meilleure desserte du territoire intercommunal et améliorer l'accessibilité et la sécurité en direction des principales centralités
	1. Organiser le trafic PL sur le territoire tout en assurant une bonne accessibilité aux pôles économiques
	2. Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics supportés
	3. Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie
	Objectif 2 : Gérer harmonieusement le stationnement dans les différents pôles
	4. Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire
	5. Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités
	6. Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif
	Objectif 3 : Favoriser l'intermodalité entre les différents réseaux de transport
	7. Conforter le rôle de la gare SnCF de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal
	8. Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport
	9. Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins
	10. Encourager les pratiques de covoiturage
	Objectif 4 : Assurer une place pour les modes doux afin qu'ils deviennent une réelle alternative à l'automobilité dans les déplacements intra-communautaires
	11. Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs en appui de la voie verte
	12. Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs
	13. Promouvoir l'usage des modes doux auprès des jeunes



Objectif 1 : **Du projet de territoire (PADD) au plan d'actions**

Problématique

Le territoire présente un réseau radioconcentrique relativement dense. Pour autant, on constate des circulations de transit importantes, engendrant des conditions de déplacements souvent difficiles pour les autres modes. Dans l'attente de la réalisation des ouvrages de contournement de l'agglomération, qui entérineront la nouvelle hiérarchisation du réseau, une réflexion sur le trafic des Poids-Lourds, et leurs accès aux pôles économiques doit s'opérer, nécessitant la requalification des principales entrées de villes, L'aménagement des cœurs de pôle de services, et notamment des centralités, amenées à de se développer, doit également être précisé, pour un meilleur partage de la voirie.

Objectif 1 : Assurer une meilleure desserte du territoire intercommunal et améliorer l'accessibilité et la sécurité en direction des principales centralités

- ▶ Améliorer l'accessibilité au pôle socio-économique virois en permettant une meilleure liaison avec l'A84
- ▶ Améliorer l'accessibilité vers les principales ZA économiques de l'agglomération viroise
- ▶ Sécuriser les entrées d'agglomération par un traitement de la vitesse et des aménagements qualitatifs de voiries adaptés à la circulation de tous les modes
- ▶ Limiter le trafic de transit dans l'agglomération viroise en permettant la réalisation d'ouvrages de contournements routiers
- ▶ Veiller à prendre en compte les déplacements des engins agricoles dans la définition des projets routiers

Rappel du PADD (projet de territoire)



Actions du PDU (OAP déplacements)

Action 1 : Organiser le trafic PL sur le territoire tout en assurant une bonne accessibilité aux pôles économiques

Action 2 : Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics supportés

Action 3 : Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie

Déclinaison en actions

Mesure 2 : définir des itinéraires conseillés aux PL pour accéder aux zones d'activités actuelles et futures (PIPA).

En plus du trafic de transit, il est nécessaire de prendre en compte le trafic PL lié à l'activité économique locale et, en particulier, la desserte des parcs d'activités. Cette mesure vise d'une part à clarifier les itinéraires d'accès aux zones d'activités, et d'autre part à affirmer le statut de boulevard urbain de la rue de Caen, en y réduisant le trafic PL.

Une majorité de ces itinéraires sont identiques à ceux définis dans la mesure 1, lorsque l'on vient de l'Ouest, du Sud, ou de l'Est. En revanche, il convient de s'interroger sur les accès aux parcs d'activités Nord (Papillonnière, futur PIPA, Neuwillières) et Ouest (Gast notamment).

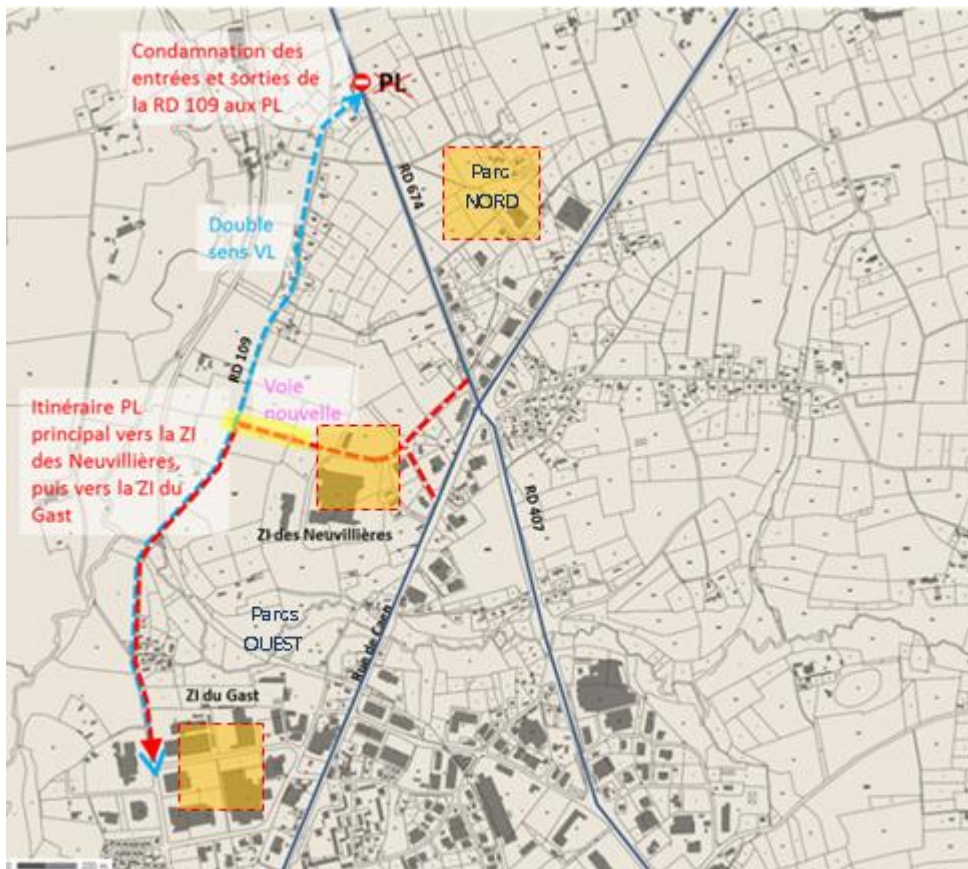
Les parcs Ouest (Gast) et Nord (Papillonnières, PIPA, Neuwillières) :

Les accès à court/moyen terme :

- Depuis le Sud et l'Est : RD 407 puis route de Caen et giratoire des Neuwillières
- Depuis l'Ouest (RD 524 et RD 52) : traversée de Martilly puis route de Caen ;
- Depuis le Nord : accès direct aux Neuwillières depuis la RD 674, puis à la ZI Gast, par l'aménagement d'une voie nouvelle (300 m), et l'utilisation du tracé de la RD 109, entre ces 2 zones.

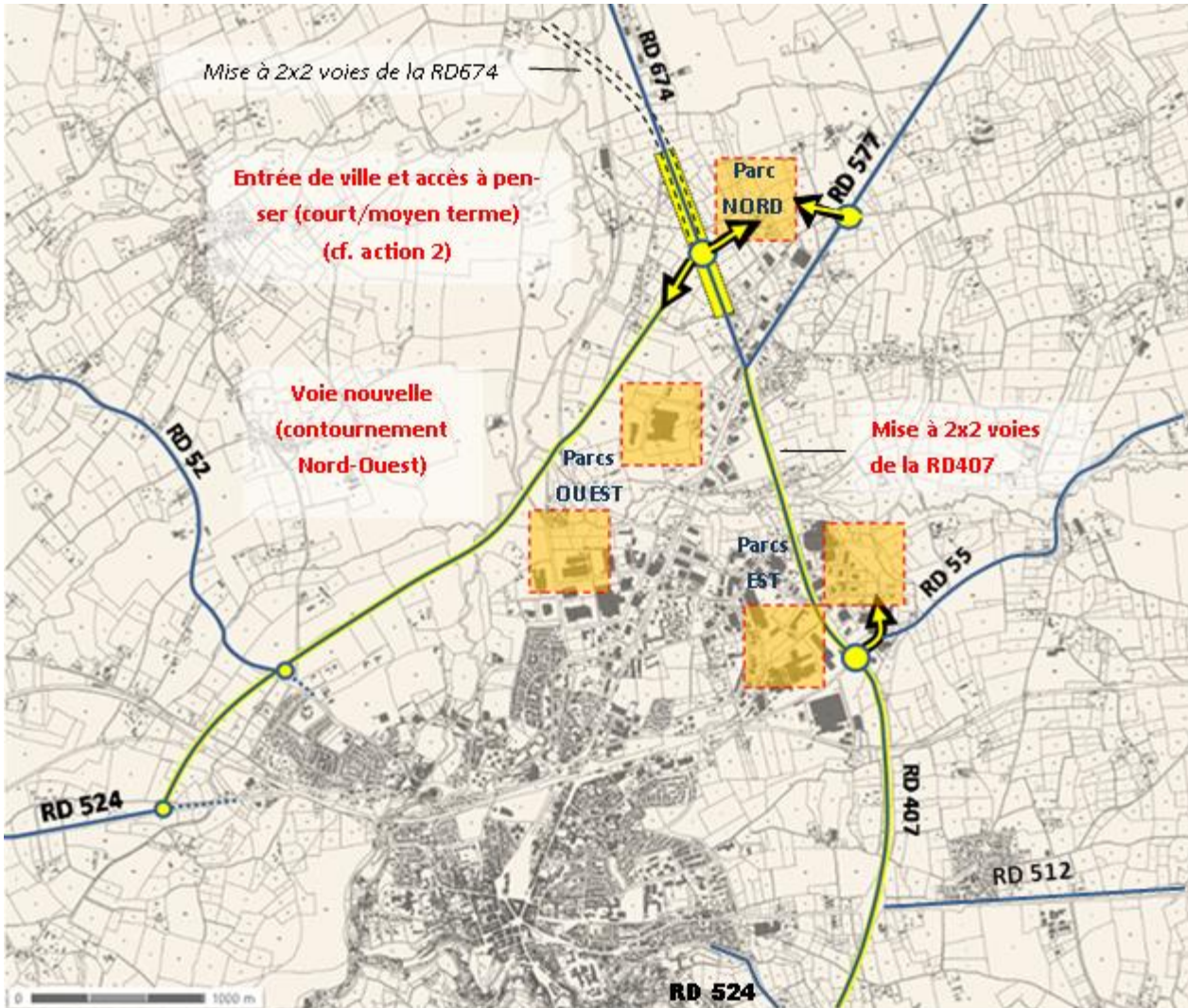
Accès à la Papillonnière depuis le giratoire du même nom.

En ce qui concerne la desserte de la ZI du Gast par la RD 109, les principes retenus sont de confirmer la condamnation des entrées/sorties PL au carrefour RD 109 / RD 674 (sorière du Moulin) et de limiter les entrées et sorties des véhicules légers sur ce carrefour aux seuls riverains. A moyen terme, une liaison, entre la ZI des Neuwillières et la ZI du Gast permettrait de limiter le trafic PL sur la rue de Caen.. L'objectif sera également de conserver un double sens pour les véhicules légers (VL) sur la RD 109 (partie Nord urbanisée : Bretonnière, Poussinière, Milousière, Sorrière du Moulin). > schéma de principe ci-dessous



Les accès à long terme :

- Depuis l'Ouest (RD 524 et RD 52) : Voie nouvelle (contournement Nord-Ouest)
- Depuis le Nord, le Sud et l'Est : échangeur RD 674 à créer, pour un accès commun aux parcs Ouest (Neuwillères, Gast) et Nord (papillonnière et PIPA).
- Depuis l'Est (RD 407) : RD407 et 674 et la RD 55 (La Ruaudière, Le Maupas, etc.) ;
- Depuis le Sud : l'accès par la RD 577, RD 524 et RD 407.



Le parc Est (ZI et CC du Maupas, ZA de la Ruaudière) :

A court/moyen terme, les accès aux zones du Maupas ou de la Ruaudière n'apparaissent pas remis en cause. Ils continueront à s'opérer depuis la RD 407, via les giratoires avec les rues Alphonse Savey, Bischwiller ou depuis la route d'Aunay (RD 55).

A long terme, la mise à 2x2 voies du contournement virois (RD 407) pourrait avoir pour conséquence de supprimer le giratoire de la rue Alphonse Savey, privilégiant ainsi les accès depuis la Route d'Aunay (RD 55), par l'aménagement d'un giratoire/échangeur.

Mesure 3 : accompagner et réglementer la circulation des poids-lourds

Il s'agit de s'assurer de la mise en œuvre des itinéraires souhaités aux points 1 et 2.

Cette mesure passe par la conservation du système d'arrêtés municipaux, déjà bien présents sur la Ville de Vire et l'ajout de certaines rues. Cela sera à compléter par l'installation de panneaux d'interdiction de circulation des PL (notamment sur les rues listées en mesure 1), en autorisant néanmoins la desserte locale (y porter la mention Transit).

En parallèle, les différents acteurs du transport routier de marchandises doivent être informés des modifications effectuées. Par exemple, les fournisseurs de cartographie pour GPS (Michelin, TéléAtlas...) devront être mis au courant de la mise en place d'arrêtés sur la circulation des PL afin que ces données soient prises en compte et implémentées dans les futurs GPS à destination des chauffeurs routiers.

Aussi, il est indispensable que les évolutions du réseau routier soient accompagnées d'un bon jalonnement PL, et VL afin :

- D'indiquer les directions vers les pôles extérieurs au territoire, pour les véhicules en transit
- De jalonner efficacement l'accès aux différentes zones d'activités

Il s'agit en effet d'un outil essentiel pour assurer l'efficacité du réseau et éviter les circulations inutiles en centre-ville. Le jalonnement devra être particulièrement bien positionné aux intersections. Le projet de signalétique des parcs d'activités, initié en 2013 avec un programme test sur le Parc des Neuvillières, s'inscrit dans cette réflexion.

- De faciliter les déplacements vers les principaux équipements de la ville, les établissements scolaires ou encore les commerces.

Enfin, une simplification des adresses de zones d'activités, trop nombreuses aujourd'hui, doit s'opérer. Cette mesure n°3 s'accompagne ainsi d'une proposition de jalonner les zones selon leurs appartenances à trois pôles :

- Parc d'activité Nord (Papillonnières, PIPA, Neuvillières)
- Parc d'activité Ouest (Gast)
- Parc d'activité Est (Bischwiller/Maupas, Glinière/Ruaudière/Mercerie, Le Grand Pré)
- Parc d'activité Sud (Martilly)



Action 2 – Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics supportés

Buts de l'action :

- Valoriser l'image du territoire
- Limiter la vitesse des véhicules aux entrées en villes

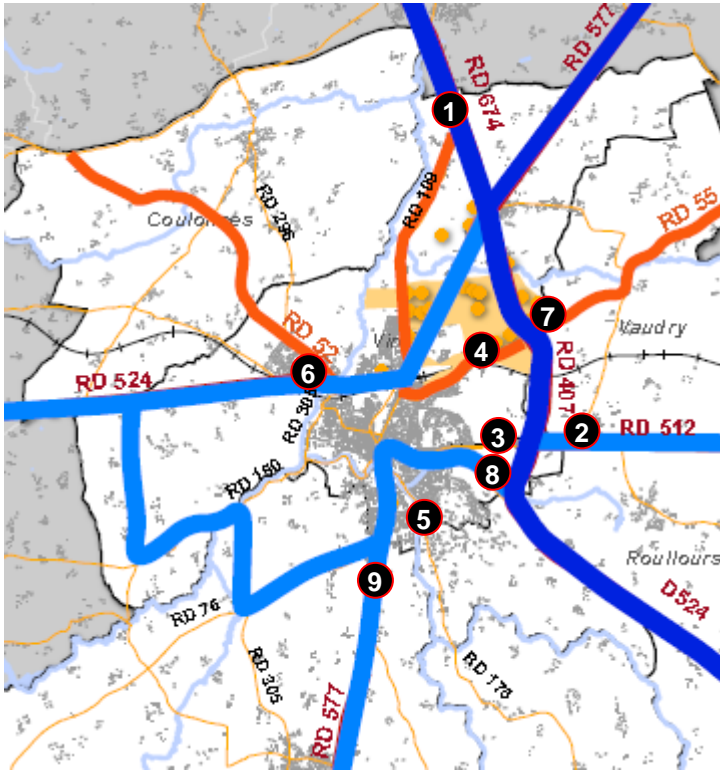
Contenu de l'action :

Mesure 1 : Confirmer l'ordre de priorité des aménagements à réaliser

Cet ordre est aujourd'hui basé sur l'évolution, ou non, des trafics PL supportés à moyen terme (avant rocade et mise à 2x2 voies de la RD 407) et long terme (après rocade et mise à 2x2 voies de la RD 407), et à leur situation dans la hiérarchie du réseau routier départemental établie par le Conseil Départemental 14. Ainsi, une stagnation de trafic attendue sur un axe du réseau principal de catégorie 1 sera prioritaire, à la différence d'un axe d'intérêt de catégorie 2 amené à voir son trafic diminuer à long terme (en se reportant sur des ouvrages de contournement).

Ordre de priorité Cf. plan	Nom	RD	Evolution trafic PL à long terme		Hiérarchisation (Classement CD14)
			Avant rocade*	Après rocade*	
1	Route de Saint-Lô (en lien avec l'action 1, mesure 2)	RD 674	=	=	Réseau principal catégorie 1
2	Axe Vire - Vaudry, pouvant être prolongé à la traversée du Pôle de service Est (Vaudry/Roullours)	RD 512	=	=	Réseau principal catégorie 2
3	Rue du 11 novembre 1918	RD 512	=	=	Réseau principal catégorie 1
4	Rue d'Aunay, en agglomération	RD 55	=	=	Réseau d'intérêt secondaire local
5	Route de Maisoncelles	RD 175	=	=	Réseau d'intérêt secondaire local
6	Route de Granville	RD 524	=	↘	Réseau principal catégorie 2
7	Rue d'Aunay, hors agglomération	RD 55	=	↗	Réseau d'intérêt secondaire intercantonal
8	Route de Tinchebray	RD 524	↗	↗	Réseau principal catégorie 1
9	Rue de Rennes, pouvant être prolongé à la traversée du Pôle de service Sud-Ouest (St-Germain-de-Tallevende) par la RD 577	RD 577	=	↘	Réseau principal catégorie 2

* Le projet de mise à deux fois deux voies de la RD 407 prévu par le CD 14 est intégré car il aura un impact sur l'aménagement au niveau des franchissements et échangeurs, mais aussi sur les trafics supportés par la RD 55 (rue d'Aunay) dont le statut se verra renforcé



le n° correspond à l'ordre de priorité proposé pour l'aménagement de l'entrée de ville.

Les « entrées de ville » identifiées dans cette action correspondent principalement à celles du pôle l'agglomération viroise, pour lesquelles les trafics, PL et VL confondus sont importants (> 1000 véhicules/jour).

Les « entrées de bourg », appartenant davantage aux 4 autres pôles de services sont abordées dans l'action 3.

Mesure 2 : Définir des séquences d'aménagement par axe considéré

Celles-ci devront être adaptées aux axes traités, et aux trafics qu'ils renferment, en incitant notamment les automobilistes à adapter leur vitesse à l'environnement traversé. Pour chaque séquence seront définis :

- Les limitations de vitesses,
- Les aménagements complémentaires à mettre en place qui seront contraignants pour les VL (coussins berlinois, chicanes, rétrécissements voirie...).



Action 3 - Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie

Buts de l'action :

- Améliorer la cohabitation entre les différents modes
- Limiter les problèmes de congestion en heure de pointe
- Sécuriser les déplacements de tous les modes

Contenu de l'action :

Des secteurs de partage de la voirie doivent être définis à partir des 12 centralités identifiées dans le PADD, afin de pacifier davantage ces espaces amenés à être développés.

Des aménagements ont déjà été entrepris sur 5 de ces 12 centralités :

Pour le pôle de l'agglomération viroise,

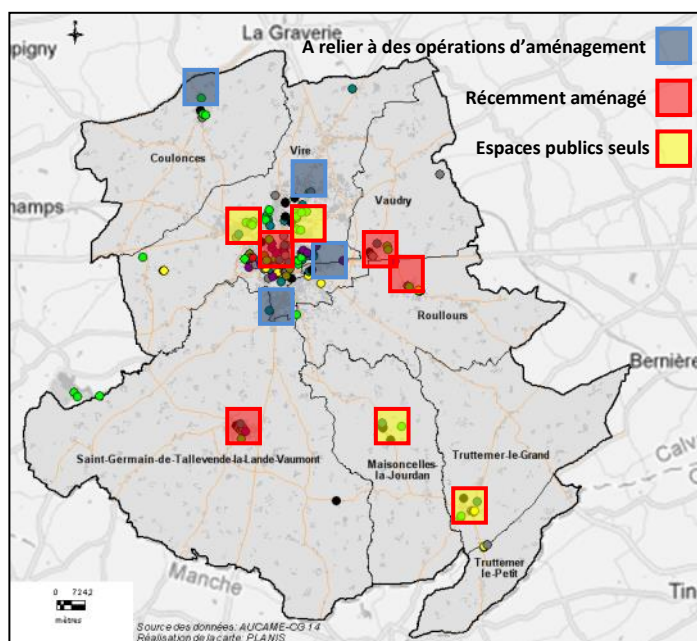
- Vire (hypercentre)

Pour le pôle Nord-Ouest,

- Coulonces (centre bourg, en partie)
- Pour le pôle Est, Vaudry (traversée de bourg – accès mairie)
- Roullours (entrée du bourg, par la RD 188)

Pour le pôle Sud-Ouest,

- St Germain de Tallevende (centre-bourg)



Les principes d'aménagements de quatre centralités devront être étudiés lors de l'aménagement de certains quartiers, tant en renouvellement urbain, qu'en extension urbaine, il s'agit de :

Pour le pôle de l'agglomération viroise,

- Centralité Léonard Gilles/Bischwiller
- Centralité Haut du pavé/Besnardière/Redettièrre
- Centralité Est (Partie Vaudry)

Pour le pôle Nord-Ouest,

- Le bourg de Coulonces (abord mairie, commerce, aire de rencontre)

Quatre autres centralités nécessitent une approche spécifique. Elles ne sont pas forcément à relier à des opérations d'aménagement.

- Les cœurs de bourgs de Trutteimer-le-Grand et de Maisoncelles-la-Jourdan, qui ne sont pas directement reliés à des secteurs ouverts à l'urbanisation.
- La centralité de Martilly, qui fait en 2014 l'objet d'un projet de réaménagement des espaces publics.
- Le secteur Gare est traité par le biais d'une approche urbaine spécifique.

Au sein de ces espaces à réaménager, des outils réglementaires et des aménagements adaptés doivent être choisis. Pour tous les types d'aménagements, il est nécessaire de veiller à faire cohabiter les modes doux avec les véhicules motorisés, à traiter les espaces publics de manière adéquate et adapter la signalétique (verticale et horizontale).

Différentes possibilités d'aménagements sont envisageables en ville :

- *Le plateau piéton* : Il s'agit d'une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur (de 20 à 30 mètres) et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Cet aménagement est adapté aux entrées de zones pacifiées pour matérialiser une différence d'ambiance urbaine et aux intersections, où la cohabitation entre automobilistes et piétons est difficile.
- *Le ralentisseur* : C'est une surélévation de la chaussée s'étendant sur l'ensemble de sa largeur mais d'une longueur limitée. Il est adapté à des zones considérées comme dangereuses (ex : en amont d'un passage piéton).
- *Le coussin berlinois* : Il s'agit d'une surélévation de la chaussée qui à la différence du ralentisseur ou du plateau n'occupe pas toute la longueur de la chaussée. Il permet une diminution drastique de la vitesse. Le coussin est donc adapté à des zones considérées comme dangereuses (ex : en amont d'un passage piéton).

Il faudra veiller à trouver une cohérence d'ensemble entre les aménagements permettant de limiter la vitesse et les aménagements de pacification de la voirie (explicités dans les actions 8 & 9 préconisant des aménagements en faveur des modes doux).



Objectif 2 : Du projet de territoire (PADD) au plan d'actions

Problématique

L'offre en stationnement apparaît satisfaisante au cœur de l'agglomération viroise, tant en cœur de ville qu'à proximité des équipements, services ou zones commerciales, d'un point de vue quantitatif. Pour autant, certains usagers de l'espace public (commerçants, clients, habitants ou livreurs) émettent quelques réserves sur son efficacité à répondre à la demande, posant ainsi la question de ses modes de gestion.

Par ailleurs, le développement de l'urbanisation, tant en renouvellement urbain qu'en extension urbaine, doit intégrer la problématique du stationnement, dans un souci de rationalisation du foncier et de densification des opérations. Il convient ainsi de s'interroger sur la place du stationnement voitures, mais aussi sur celle accordée aux 2 roues afin de favoriser leur usage.

Objectif 2 : Gérer harmonieusement le stationnement dans les différents pôles de services

- ▶ Optimiser le stationnement dans le centre-ville de Vire en favorisant la rotation des véhicules
- ▶ Favoriser la gestion mutualisée des espaces de stationnement dans les zones d'activités
- ▶ Prévoir des stationnements pour les véhicules à proximité de la voie verte
- ▶ Prévoir des stationnements pour les vélos avec des locaux dans les nouveaux logements collectifs et de places sur l'espace public dans les centralités

Rappel du PADD (projet de territoire)



Actions du PDU (OAP déplacements)

Action 4 : Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire

Action 5 : Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités commerciales et tertiaires

Action 6 : Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif

Déclinaison en actions



Action 4 - Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire

Buts de l'action :

- Limiter les nuisances dues au stationnement gênant
- Permettre un meilleur partage de la voirie

Contenu de l'action :

Pour bien gérer le stationnement, les contrôles doivent être réguliers et efficaces. En 2012, le contrôle du stationnement est assuré par un ASVP à temps partiel (dix heures hebdomadaires). Par la suite, trois ASVP pourront être engagés. Leur rôle sera non seulement de contrôler les stationnements mais aussi de veiller à la sécurité et à la salubrité des espaces publics. Les outils utilisés seront par exemple les procès-verbaux pédagogiques et, en amont, des campagnes de prévention sur la réglementation pour informer de la réglementation en vigueur afin d'inciter à une attitude citoyenne.

Des pratiques de stationnement peuvent être évaluées annuellement telles que les enquêtes d'usages de la zone bleue ou le taux d'incivilités. Cela permet de définir les besoins au regard de projets éventuels (arrivée d'équipements etc.). La politique de stationnement doit être en adéquation avec les usages observés.

L'objectif sera in fine de faire évoluer le périmètre de la zone bleue dans le cœur de Vire en fonction des pratiques ainsi que des difficultés observées dans le temps.

En plus du contrôle, certains outils peuvent aider à mieux gérer le stationnement sur la voirie comme par exemple :

- *Le disque européen* permettant aux collectivités de réglementer plus finement le temps maximal autorisé. Sur le même principe que l'ancien disque, il s'adapte à la temporalité choisie selon la zone de stationnement.
- *La borne automatisée de stationnement* qui, sur le même principe que le disque, peut envoyer un message d'alerte à la police municipale. Elle permet de limiter les dépenses de contrôles du stationnement.
- *Les places de stationnement minute* (15-20 minutes autorisées). Il s'agit d'une solution plus adaptée dans les secteurs concurrentiels (cœurs urbains, abords des commerces et écoles etc.)
- *Des aires de livraisons* bien identifiées qui permettent d'éviter les conflits d'usages entre automobilistes et véhicules de livraisons. Elles pourront permettre une double-utilisation selon la période horaire (livraisons le jour et stationnement autorisé la nuit).



Action 5 - Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités commerciales et tertiaires

Buts de l'action :

- Limiter les surfaces dédiées au stationnement
- Encourager le report modal de l'automobile vers d'autres modes

Contenu de l'action :

Les normes de stationnement à prendre en compte pour le stationnement sont les suivantes :

Pour les équipements tertiaires/bureaux & les activités industrielles/artisanales/commerciales dont les constructions/rénovations sont supérieures à 250 m² de SDPC, la surface allouée au stationnement automobile est établie comme suit :

- Restrictive de 15 à 25 % de la SDPC,
- Moyennement restrictive de 25 à 30 % de la SDPC.

Dans le cas des grandes surfaces, pour tous les secteurs, le besoins de stationnement est à déterminer avec les autorités en fonction du type d'activité et en prenant en compte la qualité de la desserte en transport collectif (TC). Pour les zones desservies par le réseau de transport collectif (AMIBUS, TADAMI), il sera attendu une réduction du nombre de places créées. Néanmoins, il est préconisé de prévoir un emplacement pour la manutention des marchandises aux grands magasins dont les surfaces de vente sont supérieures à 1 000 m², afin d'éviter les conflits d'usages.

Les Zones Commerciales potentiellement concernées par la mutualisation du stationnement sont :

- Douitée
- Bischwiller/Maupas
- Centralité Est
- Parc de loisirs de la Gare

Les Zones d'Activités (industrielles, artisanales et logistiques) potentiellement concernées par la mutualisation du stationnement sont :

- Les Neuvillières
- Le Gast
- PIPA
- Le Grand Près (pôle Est)

L'élaboration de règles en matière de stationnement supposera de communiquer encore davantage sur l'offre alternative à la voiture particulière et de sensibiliser les actifs à des pratiques autres que la voiture particulière, telles que le covoiturage, les modes doux ou les TC.



Action 6 - Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif

Buts de l'action :

- Encourager l'utilisation de modes doux

Contenu de l'action :

Mesure 1 : définition d'un programme d'amélioration du stationnement vélo aux abords des équipements majeurs.

Cela nécessite de définir des emplacements pour le stationnement des vélos à partir des pôles structurants du territoire, à proximité des lieux d'intermodalité (gare SnCF, gare routière, points d'arrêts TC structurants etc.) et de manière complémentaire à l'aménagement cyclable.

Cette mesure requière une prise en compte des besoins des cyclistes pour évaluer le niveau d'aménagement. Leur importance varie en fonction de trois critères :

- La sécurité (efficacité de l'aménagement contre le vol et les dégradations)
- La commodité (simplicité à fixer les vélos, espacement pour les manipuler)
- La proximité (distance entre le parc et l'entrée du pôle).

Il faudra favoriser la mise en œuvre de micro-parcs de stationnement (arceaux) sur l'ensemble du territoire pour répondre à ce besoin de proximité (devant certains commerces, bureaux de poste).

A court terme, il conviendrait d'équiper les lieux suivants :

Pour le Pôle de l'agglomération viroise,

- box sécurisés sur les deux gares (routières et ferroviaires) et sur les aires de covoiturage existantes (Sainte-Anne, Lauvière et Martilly)
- arceaux couverts aux abords des établissements scolaires et des équipements publics

Pour les autres pôles de services,

- arceaux aux abords des mairies et commerces
- arceaux couverts aux abords des établissements scolaires

Mesure 2 : inclure les vélos dans les normes de stationnement en fixant des normes minimales

Exemple de normes de stationnement vélo pouvant figurer dans le PLUi (règlement écrit) :

- Bureaux : à partir de 100 m² de SDPC, ratio de 4 places vélo par tranche de 100 m² de SDPC
- Commerces : de 100 m² à 1000 m² de surface de vente, ratio de 4 places vélo par tranche de 100 m² de SDPC moins surface des réserves
- Artisanat et autres activités : de 100 m² à 1000 m² de SDPC, ratio de 2 places vélo par tranche de 100 m² de SDPC
- Hébergement hôtelier : à partir de 100 m² de SDPC, ratio de 1 place vélo pour 4 chambres
- Industries : de 100 m² à 5000 m² de SDPC, ratio de 2 places vélo par tranche de 100 m² de SDPC
- Habitat : Surface de stationnement mini de 1 m² par logement

Par ailleurs, le décret du 20 février 2012 relatif à l'article R.111-14-5 (Code de la Construction et de L'Habitation) précise :

« Obligation de pré-équiper les places de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dans les parcs de stationnement des bâtiments collectifs d'habitations et de bureaux neufs ».

Ces exigences s'appliquent aux permis de construire déposés à partir du 1er juillet 2012 pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation et les bâtiments neufs à usage de bureaux. »



Objectif 3 : **Du projet de territoire (PADD) au plan d'actions**

Problématique

Le territoire se caractérise, d'une part, par un éclatement de l'habitat, entre centralités et hameaux dispersés, et d'autre part, par une localisation quasi-unique des activités et équipements, concentrée sur le pôle de l'agglomération viroise.

Parallèlement, on remarque que le taux de motorisation de la Communauté de Communes apparaît moins élevé que celui observé à l'échelle départementale, ce qui nécessite de s'interroger sur l'offre de transport alternative à la voiture.

Plus que l'offre elle-même, il convient ainsi de faciliter l'usage de ces modes de transports, en favorisant leur intermodalité.

Objectif 3 : Favoriser l'intermodalité entre les différents réseaux de transport

Minimiser les déplacements carbonés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

▶ Assurer une place pour les modes doux afin qu'ils deviennent une réelle alternative à l'automobilité

Rappel du PADD (projet de territoire)



Actions du PDU (OAP déplacements)

Action 7 : Conforter le rôle de la gare Sncf de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal

Action 8 : Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport

Action 9 : Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins

Action 10 : Encourager les pratiques de covoiturage

Déclinaison en actions



Action 7 - Conforter le rôle de la gare Sncf de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal

Buts de l'action :

- Améliorer les conditions d'intermodalité sur le territoire
- Encourager à l'usage des Transports Collectifs (TC)
- Requalifier le quartier de la gare

Contenu de l'action :

Cette action vise à donner des pistes de réflexions pour l'aménagement du secteur gare, prévu à moyen/long terme, compte-tenu des études engagées en 2014 par la ville de Vire, en lien avec l'ADEME et l'Etablissement Public Foncier de Normandie. Il s'agit ainsi d'intégrer le pôle gare dans le projet d'aménagement du quartier en veillant à y intégrer l'ensemble des enjeux et à fédérer l'ensemble des acteurs concernés (Région, SnCF, RFF...).



Périmètre de réflexion du secteur gare, en 2013.

Mesure 1 : rendre la gare accessible à tous les modes de transports.

Les aménagements devront donc permettre:

- De renforcer l'accessibilité modes doux depuis les quartiers situés au Nord de la Gare (Mercerie, Léonard Gilles...) et vers le centre-ville (Avenue de la Gare) ;
- D'assurer des conditions de stationnement vélo sécurisé par la création de box à vélo (action 6)
- D'améliorer les conditions d'accès des TC :
En renforçant les services urbains entre la gare routière et la gare SnCF (fréquence améliorée), voire en rapprochant la gare routière de la gare ferroviaire,
En augmentant la capacité de stationnement des Transports Collectifs pour le rabattement TAD (Tadami) et celui des lignes régulières,

L'information sur l'offre TC sera également à renforcer, notamment au sein du bâtiment gare.

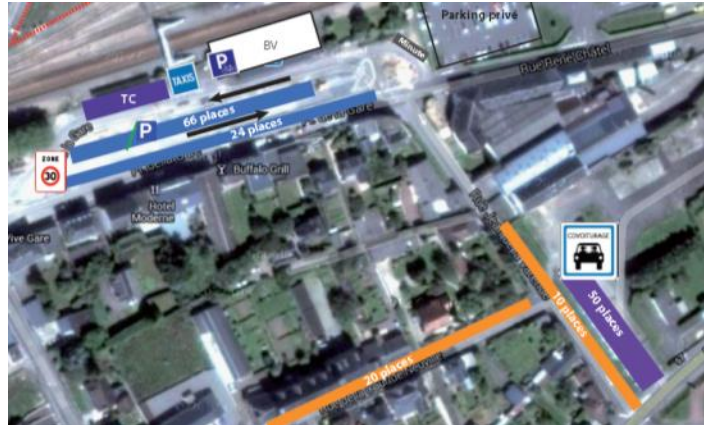
Afin d'anticiper le développement de la future gare, il est nécessaire que ces différents besoins soient identifiés au Plan d'aménagement et fasse l'objet de réservation d'emprises foncières.

Mesure 2 : Améliorer les conditions de stationnement aux abords de la gare

Une meilleure gestion du stationnement sur le parking actuel de la gare (66 + 24 places) doit se mettre en œuvre, afin d'éviter les stationnements « ventouses », ou de longues durées. Différentes hypothèses sont envisageables :

- La première solution serait de mettre en place une réglementation payante à partir de la 1ère heure de stationnement. Ce serait un système de tarification payant toute l'année (hors dimanche et jours fériés) et limité dans le temps (de 2 à 4 heures).
- Une deuxième solution serait d'établir une réglementation zone bleue identique à celle proposée dans le centre-ville de Vire.

La création d'un parking longue durée est préconisée. Celui-ci pourrait s'installer au croisement de la rue de la Varende et de la rue d'Aunay, sur des terrains propriété de la ville de Vire (parking « Poulain »). En lien avec l'action 8, ce nouveau parking pourrait également accueillir une aire de covoiturage.



Enfin, il est préconisé de maintenir un stationnement gratuit sur les rues proches de la gare, comme celui aujourd'hui assuré rue de la Varende (10 places).

Un jalonnement et une signalétique spécifique depuis la gare sera à réaliser.

Mesure 3 : Amélioration de l'intermodalité.

Cela passera notamment par :

- Une correspondance améliorée entre les réseaux de bus (AMIBUS) et les trains au départ, ou à l'arrivée en gare de Vire (*aujourd'hui, seules les correspondances pour des trains au départ, depuis les zones d'habitat, sont facilitées*)
- La création d'une boutique multimodalité à la Gare pour la vente de titres et pour fournir des informations sur les horaires.
- Le développement de la billettique et de l'interopérabilité entre les différents réseaux de TC. Il faudra s'assurer de la bonne prise en compte de l'intermodalité dans les éléments informatifs (plans, fiches horaires, sites Internet des collectivités, de la région, du CD 14....).
- Le rapprochement physique des gares routières et ferroviaires.



Action 8 - Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport

Buts de l'action :

- Faciliter l'intermodalité
- Adapter l'offre modale en fonction des besoins

Contenu de l'action :

Le rôle de cette action est de structurer les réseaux de transports autour de pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité.

Quelques grands principes peuvent donc être définis pour organiser ces pôles de connexion :

- La localisation des pôles d'échanges doit se faire en priorité à proximité des parkings existants et des parkings de covoiturage.
- Le jalonnement doit permettre de localiser rapidement les pôles d'échanges.
- L'accès aux cyclistes doit être facilité et l'offre de stationnement doit être confortable et sécurisée.
- Les conditions d'attente doivent être sécurisées et confortables (abribus, mobilier urbain etc.).
- A plus long terme, des services doivent être prévus sur ces pôles d'échanges tels que la mise en place de bornes électriques pour recharger les véhicules ou la création de points d'information etc.

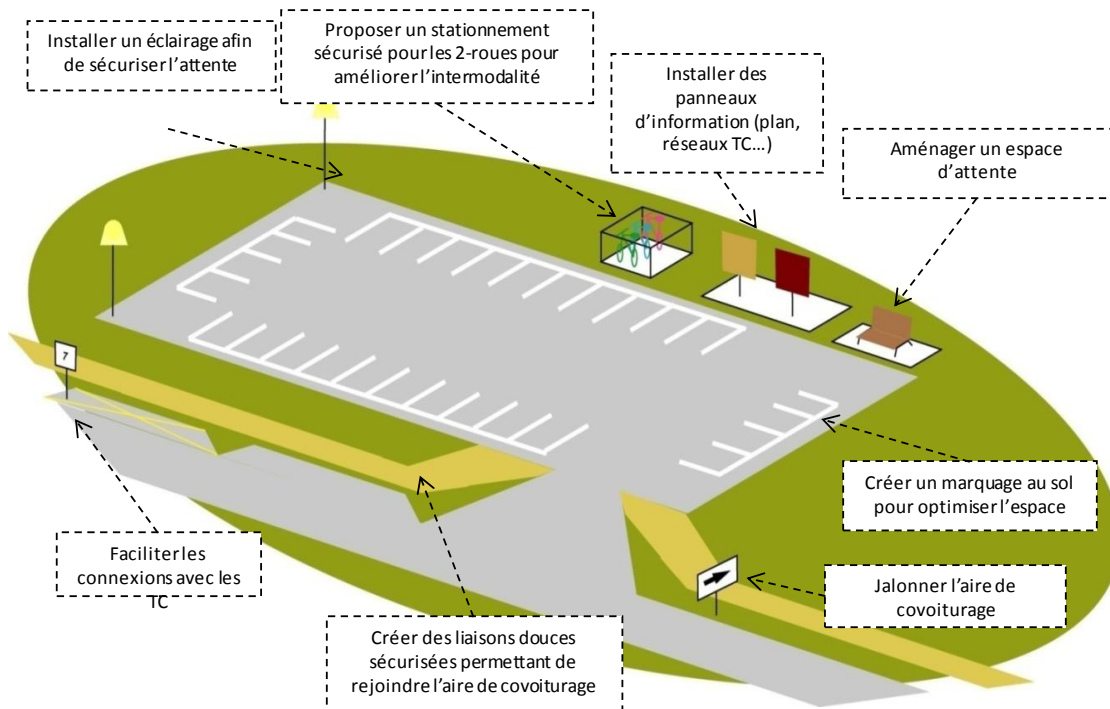


Schéma regroupant l'ensemble des préconisations à mettre en œuvre sur les pôles de connexions (dans l'idéal).

De plus, la typologie des pôles doit être définie en fonction des usages. Cette action renvoie ainsi à l'amélioration d'aires existantes, et à la création de nouvelles aires. Elles sont classées en trois catégories :

- Catégorie 1 : pôles situés à proximité d'aires de covoiturage, de voies structurantes et/ou de lignes régulières.

Aires existantes de la Lauvière, Sainte-Anne, Martilly (Mairie)

Aire nouvelle à créer sur la centralité Est de l'agglomération viroise (Secteur des Mancellières),

- Catégorie 2 : pôles situés à proximité d'équipements structurants pour pouvoir profiter d'un parc de stationnement existant (supermarchés etc.), ou pour améliorer l'intermodalité, notamment.

Aire existante du champ de foire (gare routière)

Aire nouvelle à créer sur la centralité « gare SnCF » de l'agglomération viroise,

- Catégorie 3 : aires de proximité situées dans chacun des 4 pôles de services (hors pôle de l'agglomération), qui permettent à des personnes non-motorisés ou à des piétons d'avoir accès au TC local (TAD, covoiturage, lignes régulières de TC...).

Aire nouvelle à créer sur le pôle Est : Vaudry-Roullours (proche carrefour RD 188 et RD 512, au cœur des futures ZA ?)

Aire nouvelle à créer sur le pôle Sud-Ouest : bourg de Saint-Germain-de-Tallevende/RD 577 (entrée future ZA)

Aire nouvelle à créer sur le pôle Sud-Est : bourgs de Maisoncelles-la-Jourdan et de Truttemer-Le-Grand



Action 9 - Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins

Buts de l'action :

- Desservir les secteurs générateurs de déplacements non reliés au réseau TC
- Offrir des services TC adaptés aux besoins des usagers

Contenu de l'action :

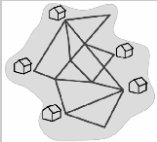
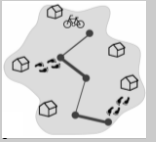
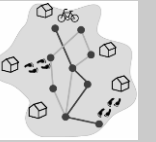
Au sein du Pôle de service de l'agglomération viroise, le réseau AMIBUS devra être capable de s'adapter à l'évolution de l'urbanisation, concentrée sur le confortement des centralités, et de s'étendre au-delà des limites communales de Vire.

L'axe Nord-Sud, constitué par les rues de Caen, du Général de Gaulle, Gasté, Chénel, Saint-Clair et de Rennes accueille 4 des 6 centralités de l'agglomération (Bischwiller / Léonard Gilles, quartier de la gare, centre-ville et quartier Sud (Besnardière/Redettièrre/Haut du Pavé)). Conditionné au renouvellement urbain de ces quartiers et à leur densification, le réseau urbain AMIBUS pourrait ainsi se restructurer de la façon suivante :

- Une ligne expresse longitudinale Nord-Sud
- Une ou des voies de rabattement vers la ligne expresse
- Une augmentation de la fréquence

En appui de l'évolution du réseau de transport collectif urbain Amibus, étendu au périmètre du pôle de l'agglomération viroise à l'horizon 2030, le transport à la demande (TAD) semble être le système le plus adapté pour répondre aux besoins identifiés sur les autres pôles de services de la Communauté de Communes de Vire, dont les densités de population sont plus faibles. L'objectif est donc d'assurer une pérennisation du service de TAD (Tadami) sur l'ensemble des communes rurales.

Le TAD est un véhicule de transport public qui ne roule qu'à la demande des passagers. En cela, il se distingue du service régulier où le véhicule circule qu'il y ait ou non des usagers.

PORTE-A-PORTE	VIRTUEL	MIXTE
		
Itinéraires souples	Itinéraires fixes	Itinéraires fixes ou souples
Horaires souples	Horaires fixes	Horaires souples ou fixes
Points d'arrêt souples	Points d'arrêt fixes	Porte à point d'arrêt ou point d'arrêt à point d'arrêt

Ce service de transport, qui se déclenche sur réservation, peut prendre plusieurs formes offrant plus ou moins de souplesse à l'utilisateur et à la collectivité organisatrice du service : porte à porte, virtuel et mixte.

Sur la Communauté de Communes, c'est le système mixte qui a été choisi. Il se base aujourd'hui sur :

- une desserte exclusive de Vire, excluant ainsi les trajets d'une commune rurale à une autre (exemple : Coulonces > Vaudry)
- une liste limitative de points de descentes
- un découpage du territoire en 5 zones, avec des plages horaires de fonctionnement différentes

Avec la densification de l'habitat à proximité des centralités, sa pérennisation pourrait conduire à adopter un système virtuel pour les pôles de services, et à maintenir le système actuel hors des pôles de services.

Des mesures complémentaires sont nécessaires à la réussite de ce service.

- Communication : elle doit permettre à tous les usagers potentiels d'accéder aux informations. Cela passera notamment par la mise en place d'un site internet et de campagnes fréquentes de communication
- Lisibilité des points d'arrêt : les usagers doivent pouvoir comprendre rapidement le fonctionnement du réseau et doivent pouvoir y accéder facilement par les modes doux.
- Suivi optimum du service : Il pourra s'agir d'une évaluation de l'évolution mensuelle/annuelle de la fréquentation, du recensement des trajets les plus fréquentés ainsi que des besoins exprimés par les usagers, afin de proposer des adaptations sur le service produit.



Action 10 - Encourager les pratiques de covoiturage

Buts de l'action :

- Structurer le système de covoiturage sur le territoire
- Promouvoir les intérêts du covoiturage auprès des populations réticentes

Contenu de l'action :

Le covoiturage présente des avantages sur de nombreux aspects :

- Il s'agit d'un système économique car il permet une réduction des frais liés au trajet en automobile (essence, usure de la voiture, péage, assurance). Covoiturer trois fois par semaine peut ainsi permettre d'économiser en moyenne 1000€/an (ADEME)
- C'est un système écologique, le covoiturage permet de diminuer la pollution atmosphérique lié au trafic routier. Covoiturer deux fois par semaine permet d'économiser 500 kg de CO₂ /an.
- Il permet de réduire les temps de trajet grâce à la réduction du nombre de voitures en circulation. Il y a donc moins d'embouteillages et moins de soucis de stationnement.
- Il amène une source de sécurité. Avoir des personnes accompagnant les conducteurs lors des trajets permet de limiter le stress et la fatigue au quotidien, d'avoir une meilleure vigilance, et par conséquent, de réduire les risques d'accidents.
- C'est un système basé sur la solidarité. Covoiturer, c'est aussi aider à se déplacer ceux qui n'en ont pas la possibilité.
- Enfin c'est un système convivial qui donne l'occasion de faire de nouvelles rencontres et de discuter.

Il s'agit donc d'un mode de déplacement qui répond à l'ensemble des problématiques du développement durable.

La pratique du covoiturage se développe ainsi généralement spontanément. Elle peut cependant être renforcée grâce à l'accompagnement des collectivités. La promotion du covoiturage relève à la fois du développement d'infrastructures (aires de covoiturage), d'une bonne communication et d'une bonne sensibilisation.

Une première étape sera donc de valider le développement d'un schéma d'aires de covoiturage à l'échelle communautaire, en coopération avec le Conseil Départemental 14.

En lien avec l'action 8, il est préconisé d'équiper chacun des pôles de connexion d'une aire de covoiturage. Au total, le territoire communautaire serait ainsi doté de 10 aires de covoiturage (dont 6 à créer) :

- Pôle de l'agglomération : 6 aires (Lauvière, Champ de Foire, Martilly, Gare, Sainte-Anne et Mancellières)
- Pôle Est : 1 aire (carrefour RD 188 / RD 512)
- Pôle Sud-Est : 1 à 2 aires (bourg de Maisoncelles et Truttemer, possiblement au Carrefour Coquard)
- Pôle Nord-Ouest : 1 aire (centralité du bourg de Coulonces/proche commerce et école)
- Pôle Sud-Ouest : 1 à 2 aires (centralité du bourg de Saint-Germain-de-Tallevende et abords RD577)

Pour cette mesure un travail partenarial sera nécessaire avec la Région Basse-Normandie, le CD 14 et les associations investies dans ce domaine, telle que L'Étape. Des visites sur les 10 à 12 sites projetés avec

les acteurs institutionnels et élus locaux devront être organisés afin de vérifier s'il est possible de dédier ces espaces au covoiturage.

Ces nouvelles aires de covoiturage devront bien entendu respecter la qualité environnementale et paysagère des sites concernés.

Afin d'optimiser ce système de covoiturage il faudra veiller à faciliter la mise en relation des covoitureurs et à communiquer sur cette pratique grâce à différents outils.

Il sera alors possible de s'appuyer sur les dispositifs existants comme la plateforme de covoiturage de la Région Basse-Normandie. Il faudra éviter d'en créer de nouveaux à l'échelle locale car cela risquerait d'éparpiller l'offre et la demande.

Au-delà de l'outil internet, la Communauté de Communes peut faciliter la mise en relation des covoitureurs plus directement, en allant au contact des principaux employeurs du territoire ou en s'appuyant sur le tissu associatif.



Objectif 4 : **Du projet de territoire (PADD) au plan d'actions**

Problématique

L'offre de liaisons douces est bien développée sur la Communauté de Communes de Vire. Elle est essentiellement composée de circuits à vocation de loisirs (voie verte, GR de Pays, Petites Randonnées « topoguide », circuits VTT-FFC...).

En parallèle, quelques pistes cyclables de qualité existent sur Vire et un plan vélo est à l'étude à l'échelle de la ville centre. En outre, des aménagements récents d'espaces publics, sur Vire et quelques communes, ont permis d'améliorer les pratiques piétonnes.

Afin que les modes doux deviennent une réelle alternative à la voiture, il est nécessaire d'encourager leurs pratiques en améliorant les infrastructures, d'une part, et en promouvant leurs usages, d'autre part.

Objectif 4 : Assurer une place pour les modes doux afin qu'ils deviennent une réelle alternative à l'automobilité

Minimiser les déplacements carbonés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

▶ Assurer une place pour les modes doux afin qu'ils deviennent une réelle alternative à l'automobilité

Rappel du PADD (projet de territoire)



Actions du PDU (OAP déplacements)

Action 11 : Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs en appui de la voie verte

Action 12 : Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs

Action 13 : Promouvoir l'usage des modes doux et des transports collectifs auprès des jeunes

Déclinaison en actions



Action 11 - Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs, en appui de la voie verte

Buts de l'action :

- Encourager l'usage du vélo
- Sécuriser la pratique des modes doux

Contenu de l'action :

Mesure 1 : Validation des liaisons d'intérêt intercommunal (inter pôles)

Un réseau de liaisons douces, qualifié d'intérêt intercommunal, devra être pérennisé.

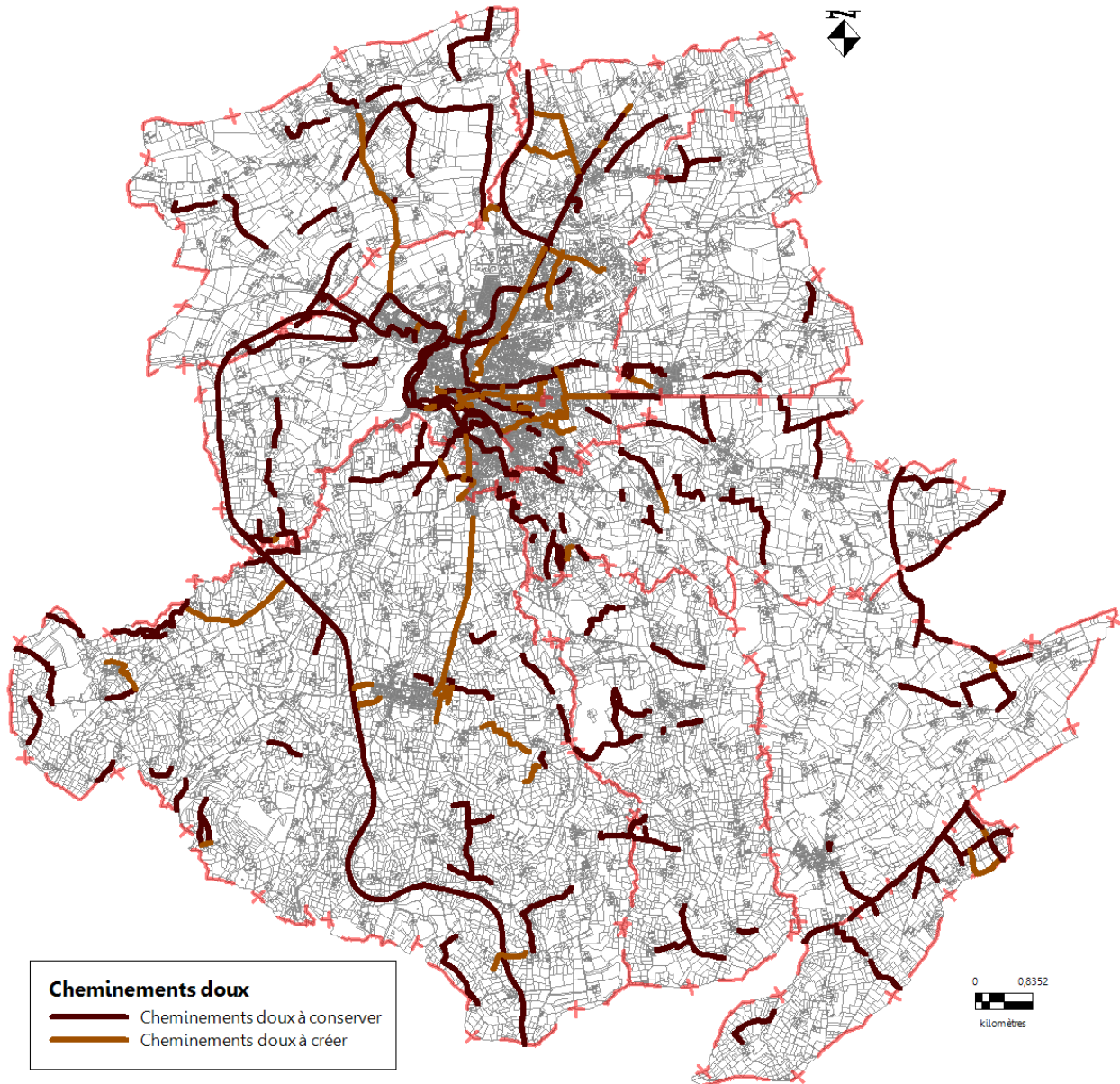
Il concernera :

- Les circuits pédestres labellisés « qualité », en lien avec le Conseil Départemental
- Les circuits VTT-FFC
- Les liaisons, existantes ou à créer, reliant la Véloroute « Mont Saint Michel – plages du Débarquement » aux centralités des Pôles Nord-Ouest (Coulonces - abords RD 296), Sud-Ouest (bourg de Saint-Germain-de-Tallevende - abords rue de Saint-Sever), et de l'agglomération viroise.
- Les liaisons entre la voie verte et le lac de la Dathée
- Les liaisons, existantes ou à créer, permettant de relier les pôles de services « ruraux » au pôle de l'agglomération viroise :
 - Entre le Pôle Est et Vire - (abords RD 512, à créer) et (abords RD 188, à améliorer)
 - Entre le Pôle Sud-Ouest et Vire (abords RD 577, à créer)
 - Entre le Pôle Nord-Ouest et Vire (rue de Bordeaux, à améliorer)
 - Entre le Pôle Sud-Est et Vire (abords RD 175, à créer)

Mesure 2 : Validation des liaisons d'intérêt local (intra-pôles)

Ce réseau de liaisons douces correspond :

- Aux pistes, bandes cyclables et itinéraires piétons localisés au cœur des Pôles de services
- Aux chemins communaux à conserver, ou à créer, au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme, autres que ceux appartenant au réseau d'intérêt intercommunal



Mesure 3 : Elargissement de l'approche « plan vélo » territoire communautaire

En élargissant ce plan vélo à l'ensemble des communes, l'objectif est d'appréhender de manière globale la façon d'aménager les liaisons cyclables, qu'elles soient d'intérêt intercommunal ou local, en mettant en place plusieurs types d'aménagements comme les bandes cyclables, les itinéraires partagés ou les contresens cyclables.

L'objectif est de choisir les solutions les plus adaptées en fonction de la largeur de voirie, du trafic routier, de la vitesse, de la dangerosité du parcours, etc.

Par exemple, le contresens cyclable est un aménagement adapté au milieu urbain qui existe déjà depuis plusieurs années dans de nombreuses villes européennes. Il pourra être proposé pour des portions de tracés cyclables localisées au cœur de l'agglomération viroise. Il s'agit d'une « voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés » (CERTU).

L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que les accidents impliquant des cyclistes n'y sont pas plus fréquents.

Les contresens cyclables présentent ainsi plusieurs avantages pour les cyclistes:

- Ils permettent de réduire sensiblement les distances ;
- Ils offrent une meilleure lisibilité des itinéraires ;
- Ils créent une plus grande perméabilité des quartiers ;
- Ils offrent une sécurité accrue car les contresens permettent souvent d'éviter de grands axes ou des tourne-à-gauche dangereux.

Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Mesure 4 : La promotion des modes doux

Une large communication, tant pour les habitants du territoire, que pour les touristes, est indispensable.

Il est recommandé de réaliser un guide rassemblant l'ensemble des itinéraires cartographiés. Ce projet, piloté par l'office du tourisme du Bocage Normand, devra être opérationnel à court terme.

En outre, il est préconisé, pour cette mesure de :

- Organiser des animations et des sorties vélos en haute saison
- Communiquer via Internet pour mettre l'information à disposition et permettra aux touristes de prévoir leur séjour à vélo à l'avance.
- Concevoir des produits « vélo ou randonnée + hébergements » pour encourager l'usage des modes doux lors des séjours touristiques.

En complément de tout aménagement sécurisant, il est nécessaire de sensibiliser les usagers du vélo sur l'équipement et les mesures de sécurité à appliquer pour circuler à vélo : casque, gilet jaune, lumières etc. que ce soit pour des ballades ou pour des trajets utilitaires.

Ces nouveaux projets devront s'intégrer aux outils existants. La Région Basse-Normandie et le Département du Calvados mènent une politique cyclable ambitieuse, il est donc nécessaire de s'appuyer sur les outils déjà réalisés pour promouvoir l'usage du vélo. En ce qui concerne le financement, des aides de la région sont possibles pour ce type de projets.

Des outils et des documents sont à disposition pour toute information sur les projets cyclables notamment :

- Le schéma départemental vélo du Calvados
- Le guide de conception des aménagements cyclables et des subventions du CD 14
- La charte de signalisation cyclable du CD 14
- Vélo Région



Action 12 – Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs

Buts de l'action :

- Améliorer la cohabitation entre les véhicules légers et les piétons
- Faciliter les déplacements des piétons vers les pôles structurants
- Encourager les déplacements à pied

Contenu de l'action :

Le potentiel de développement de la marche est non négligeable sur des trajets de courtes distances (domicile-travail, domicile-école, achats de proximité etc.), il est donc essentiel de développer ce mode de déplacement. Les PMAV ou PAVE représentent une opportunité pour réaliser un réel schéma piéton sur le territoire. Ils permettent en effet d'améliorer, outre l'accessibilité des PMR, le confort et la sécurité des déplacements de tous.

Mesure 1 : Mailler le territoire par des cheminements piétons en s'appuyant sur la localisation des pôles structurants et leur aire d'influence.

Le territoire doit être maillé avec des cheminements doux pour donner une vraie place aux piétons et faciliter la mobilité de proximité. Ce maillage permettra la définition d'un périmètre d'action dans lequel les aménagements piétons devront être réalisés en priorité. Les PAVE permettent d'identifier les itinéraires prioritaires intra-communaux. (Exemple du diagnostic du PAVE de Vire)

Mesure 2 : Accompagner les communes dans le réaménagement des centres-bourgs.

Le type d'aménagement pourra varier en fonction de la localisation du projet dans la ville : à proximité immédiate des axes les plus empruntés, l'objectif est de pouvoir assurer une séparation des modes alors que, à l'inverse, dans les zones plus denses, des zones 30 voire des zones de rencontre peuvent être instituées. Dans ces deux cas la sécurisation des traversées piétonnes est particulièrement importante. L'éclairage devra être efficace pour permettre au piéton de voir et d'être vu et la signalétique devra être renforcée.

Ces aménagements devront être réalisés conjointement avec les actions mises en place sur le réseau viaire afin d'assurer une cohérence entre les déplacements automobiles et les déplacements doux.

Ce sera vrai notamment dans le cas d'utilisation d'outils réglementaires permettant de faire cohabiter les différents modes en milieu urbain comme :

- *Les zones 30* : Ce sont des zones affectées à la circulation de tous les usagers. La vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf si des dispositions différentes sont prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- *Les zones de rencontre* : Il s'agit de zones affectées à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de

police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

- *Les aires piétonnes* : Ce sont des zones affectées à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. La circulation des cycles y est autorisée au pas (sauf dispositions particulières).

Mesure 3 : adapter le plan de circulation de Vire en visant une pacification de la voirie.

Les différents aménagements pourront être :

- La pacification du centre commerçant avec une atténuation des vitesses par l'extension des zones de réglementation actuelles : zone de rencontre et zone 30
- L'extension de la réglementation zone 30 dans les secteurs résidentiels et à proximité d'équipements publics et scolaires pour améliorer la sécurité des modes doux.
- L'extension de la réglementation zone bleue incluant les grands parcs de stationnement à proximité du centre-ville (Champ de Foire et Château)
- L'interdiction à terme pour les PL de circuler dans la traversée du centre-ville. Cette mesure serait accompagnée d'un jalonnement adapté (Avenue Leclerc, rue du Haut Chemin).

Une quatrième mesure à mettre en place sera d'accompagner les aménagements des espaces publics par la mise en œuvre d'outils réglementaires.

Ce sera le rôle de la CC de Vire d'accompagner les communes dans la réalisation des PAVE (appui technique) et de tenter d'homogénéiser les travaux de mise en accessibilité de la voirie.

Il sera possible d'organiser des animations de sensibilisation (type parcours urbains) dans les différentes communes pour permettre aux élus et aux techniciens d'échanger sur les problèmes et solutions en matière d'accessibilité (l'association l'Etape a défini une Charte de l'accessibilité à Vire).

Enfin, il sera nécessaire de valoriser les possibilités de déplacements à pied.

Le but sera notamment de renforcer la signalétique et le jalonnement à destination des piétons. La création d'une carte piétonne, à l'échelle de la CC de Vire et diffusable au plus grand nombre pourra également encourager les déplacements piétons.



Action 13 – Promouvoir l'usage des modes doux et des Transports Collectifs auprès des jeunes

Buts de l'action :

- Sécuriser le trajet vers l'école pour les enfants
- Encourager les jeunes à utiliser les TC et pratiquer les modes doux

Contenu de l'action :

L'objectif est de poursuivre la mise en place de système de « pédibus ». Il s'agit d'un ramassage scolaire qui se fait à pied. La caravane d'enfants (autobus) est menée par des adultes (conducteurs ou conductrices) qui la prennent en charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (passagers) en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe.

Le but est d'élargir ce genre d'initiatives à l'échelle des communes. Des réunions pour démontrer les bienfaits de la démarche et des visites sur les sites où ce genre de projets existe (« Carapattes » de l'école St Exupéry de St Martin de Tallevende) devront être organisées.

Les organisateurs de ces initiatives recevront des aides des collectivités pour définir les lignes pédibus et bénéficieront des aménagements nécessaires c'est-à-dire :

- Une sécurisation des traversées piétonnes
- Une signalisation en entrées d'agglomérations
- Un jalonnement des itinéraires Pédibus

Pour mettre en œuvre un réseau de lignes Pédibus il faut :

- Identifier les points « noirs » du chemin de l'école en collaboration avec les autorités communales
- Déterminer les itinéraires les plus appropriés et les décrire précisément
- Définir des arrêts et des horaires de passage à respecter
- Définir un calendrier des accompagnateurs et de leurs remplaçants
- Prévoir des marques de reconnaissance et de visibilité (casquettes, dossards ou bandes réfléchissantes...)

En parallèle, il conviendra de promouvoir les réseaux de transport collectif urbain (AMIBUS) ou à la demande (Tadami), auprès des plus jeunes qui représentent des usagers potentiels de ce service.

ANNEXES AU SCHEMA DIRECTEUR DE MOBILITE

Les annexes développées ci-après ont pour objectif de préciser les éléments à caractère informatif, comme les coûts estimatifs des actions, ou les acteurs à impliquer prioritairement.

Elles ne sont pas opposables aux opérations et actions visées à l'article L.123-5 du code de l'urbanisme.

Pour chaque action, sont successivement détaillés :

- Les coûts estimatifs
- Les financements possibles
- Les acteurs impliqués



		Mesures déjà engagées		2014							2015	2016	2017	2018	2019	2020 et +	
OBJECTIF N°1 : Le plan d'actions Sécurité des déplacements / réseau viaire				Validation des itinéraires bis PL							Études préalables Comptages du trafic PL sur les axes concernés						
Action 1	Organiser le trafic PL sur le territoire tout en assurant une bonne accessibilité aux pôles économiques	Arrêtés municipaux (tonnages) / Projet de jalonnement des ZA / mise à 2x2 voies RD 407		Validation nouvelle hiérarchisation							Travaux de valorisation et de sécurisation sur les tronçons à aménager, anticipation des projets de contournement						
Action 2	Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et traits souhaités			Validation des normes de stationnement							Budgétisation et programmation des aménagements de voirie						
Action 3	Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie	Aménagements des centres-bourgs de Vaudry, Coulonces, Roullours, St Germain de Tallevende, centre-ville de Vire		Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations						
OBJECTIF N°2 : Le plan d'actions stationnement				Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations immobilières						
Action 4	Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire	Identification des difficultés rencontrées sur les livraisons auprès des commerçants, Signalétique Cœur de Ville		Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations						
Action 5	Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités			Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations						
Action 6	Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif			Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations immobilières						
OBJECTIF N°3 : Le plan d'actions Modes alternatifs / Intermodalité				Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations immobilières						
Action 7	Conforter le rôle de la gare Sncf de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal			Validation des normes de stationnement							Application des normes dans les nouvelles opérations immobilières						
Action 8	Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport	Mise en œuvre du SDA : aménagement des points d'arrêt du réseau Ambibus		Validation des principes d'organisation des pôles de connexion							Localisation des pôles de connexion dans les centralités	Mise en œuvre des mesures					
Action 9	Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins			Inclure information TC sur divers supports (avec cartographie)							Bilan de l'évolution du réseau Ambibus : enquêtes...	Adaptation du réseau Ambibus selon les besoins					
Action 10	Encourager les pratiques de covoiturage			Poursuite des actions de sensibilisation (auprès des actifs notamment, avec PDIE)							aménagement d'aires de covoiturage	Enquêtes et évaluation					
OBJECTIF N°4 : Le plan d'actions modes doux				Validation du nouveau réseau, programmation et budgétisation des aménagements							Travaux d'aménagements						
Action 11	Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs en appui de la voie verte	Plan Vélo Départemental / Plan Vélo de Vire / Charte Accueil Vélo / Charte Vélo Région		Validation des principes d'organisation des pôles de connexion							Localisation des pôles de connexion dans les centralités	Mise en œuvre des mesures					
Action 12	Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs	Diagnostos PAVE		Programmer et budgétiser les aménagements issus des PAVE							Travaux d'aménagements						
Action 13	Promouvoir l'usage des modes doux et des transports collectifs auprès des jeunes	Charte Accueil Vélo / Expérimentation St Germain de Tallevende		Actions de promotion dans les écoles							Expérimentations	Enquêtes et évaluation	Actions de promotion dans les écoles				

Mise en place d'un Comité de suivi du PDU

Actions	Coûts unitaires en € HT / Références	Acteurs							Aides possibles	
		CC	Com	Vire	CG	DDTM	CR	Autres		
OBJECTIF N°1 : Le plan d'actions Sécurité des déplacements / réseau viaire										
Action 1	Organiser le trafic PL sur le territoire tout en assurant une bonne accessibilité aux pôles économiques								Panneaux d'indication, carte 70€, en forme de fleche 250€. Etiquette OD: 1 000 €	
Action 2	Requalifier les principales entrées de ville et de bourg par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics souterrains								Coussin berlinois 7000€, Passage surélevé 15000€, Plateau piéton 200€/ml	
Action 3	Aménager les centralités pour un meilleur partage de la voirie								Plateau piéton: 200€/m². Création d'une véritable zone apaisée (chaussée neuve + aménagements): entre 450€ et 600€/ml + signalisation (6 panneaux): 1500€	Coûts supportés par les différents gestionnaires de voirie
OBJECTIF N°2 : Le plan d'actions stationnement										
Action 4	Mettre en place une meilleure gestion du stationnement et des livraisons dans le centre-ville de Vire								Coût d'un horodateur : 12 K€ Coût de 3 agents : environ 40 000 €/an soit 120 000 €/an Panneaux signalisation: 70-90€ HT. Marquage au sol d'une aire de livraison: 150€	
Action 5	Favoriser la gestion mutualisée des parcs de stationnement dans les zones d'activités								Coûts à la charge de l'aménageur	
Action 6	Mettre en place un stationnement pour les cycles et dans les nouvelles opérations d'habitat collectif								Acceau vélo de 75€ à 150€ HT. Box vélos 1000€ minimum. Abri vélos 5 000 €. Garage à vélos (10 places abritées): 10 000€. Panneaux de signalisation vélos 70€ HT. Jalonnement vélos 1,5€/ml	
OBJECTIF N°3 : Le plan d'actions Modes alternatifs / Intermodalité										
Action 7	Conforter le rôle de la gare Sncf de Vire en tant que pôle d'échanges multimodal								Abri vélo sécurisés : De 5 000 à 10 000 € HT ; signalétique parkings : 70-90 € HT	Région à hauteur de 50 % des travaux effectués de réalisation parc vélos à proximité des gares
Action 8	Aménager des pôles de connexion en appui de l'évolution des différents réseaux de transport								Coûts intégrés dans les aménagements de voirie	
Action 9	Conforter l'offre de transport collectif local sur l'ensemble des communes répondant aux besoins								Campagnes de communication et coûts liés à l'évolution du réseau TCU et TAD (matériel roulant, moyens humains, investissements...)	
Action 10	Encourager les pratiques de covoiturage								Affichage : 500 € minimum. Aire de covoiturage: marquage 150 € et signalisation 100€	
OBJECTIF N°4 : Le plan d'actions modes doux										
Action 11	Developper un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs en appui de la voie verte								Aménagement d'une bande cyclable: 25€/ml. Création d'une bande cyclable (élargissement de la chaussée): 275€/ml. Aménagement d'une piste cyclable sur accotement: 200€/ml. Création d'une piste cyclable en milieu urbain: 300€/ml.	Partie CG : environ 40% des dépenses d'aménagements (avec plafonds) selon l'itinéraire de la voie : La Région à hauteur de 30 % du budget prévisionnel H.T. (plafond est fixé à 50 000 € HT)
Action 12	Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des PMR grâce à des aménagements urbains qualitatifs								PAVE : Création d'un cheminement (largeur 1,4m): 125€/ml. Extension d'un trottoir: 100€/ml. Nouveau revêtement (enrobe): 25€/m². Création d'une traversée piétonne 2500€. Création d'une place GIG-GIC 1500€ (chiffes TEM)	
Action 13	Promouvoir l'usage des modes doux et des transports collectifs auprès des jeunes								Reunions préparatoires : communication : à partir de 500 € pour de l'affichage ; travaux de marquage au sol pour les itinéraires, gilets jaunes	Soutien financier de la Région (association Association)

GLOSSAIRE

- ASVP : Agent de Surveillance de la Voie Publique
- CD : Conseil Départemental
- DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- PMAV : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie*
- PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
- PDU : Plan de déplacements Urbains
- PL : Poids Lourds
- PMR : Personnes à Mobilité Réduite
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- TAD : Transport A la Demande
- TC : Transport en Commun
- VL : Véhicules Légers

6.1.2.6. Table de concordance de la partie réglementaire du code de l'urbanisme

Le code de l'urbanisme a été restructuré pendant l'élaboration du PLU de Vire Normandie. En accord avec les modalités prévues, ce dernier intègre la nouvelle numérotation des articles pour la partie législative, mais conserve l'ancienne pour la partie réglementaire.

La table de concordance suivante, publiée au Journal Officiel le 29 décembre 2015, permet de passer des anciennes références réglementaires aux nouvelles.

Texte	Ancienne référence	Nouvelle référence
Nouvel article		R104-11
Nouvel article		R104-16
Nouvel article		R121-6
Nouvel article		R123-2
Nouvel article		R151-1
Nouvel article		R151-2 al.1
Nouvel article		R151-2 al. 3
Nouvel article		R151-2 al.4
Nouvel article		R151-2 al.6
Nouvel article		R151-2 al.7
Nouvel article		R151-6
Nouvel article		R151-7
Nouvel article		R151-8
Nouvel article		R151-10
Nouvel article		R151-11
Nouvel article		R151-12
Nouvel article		R151-13
Nouvel article		R151-14
Nouvel article		R151-15
Nouvel article		R151-16
Nouvel article		R151-19
Nouvel article		R151-24 al.5
Nouvel article		R151-24 al.6
Nouvel article		R151-26
Nouvel article		R151-37 al.1
Nouvel article		R151-37 al.2

Nouvel article		R151-37 al.3
Nouvel article		R151-37 al.4
Nouvel article		R151-37 al.5
Nouvel article		R151-37 al.6
Nouvel article		R151-37 al.7
Nouvel article		R151-37 al.8
Nouvel article		R151-38 al.2
Nouvel article		R151-39 al.2
Nouvel article		R151-41 al.1
Nouvel article		R151-41 al.2
Nouvel article		R151-42 al.1
Nouvel article		R151-43 al.8
Nouvel article		R151-43 al.9
Nouvel article		R151-44
Nouvel article		R151-45
Nouvel article		R151-47 al.1
Nouvel article		R151-47 al.3
Nouvel article		R151-42 al.4
Nouvel article		R151-42 al.5
Nouvel article		R151-43 al.1
Nouvel article		R151-43 al.2
Nouvel article		R151-48 al.2
Nouvel article		R151-49 al.1
Nouvel article		R151-49 al.3
Nouvel article		R151-52 al.6
Nouvel article		R151-54 al.1
Nouvel article		R151-54 al.4
Nouvel article		R151-55 al.1
Nouvel article		R151-55 al.4
Nouvel article		R152-2
Nouvel article		R152-3

Nouvel article		R153-13
Nouvel article		R163-7
Code de l'urbanisme	art. L111-1-2, alinéa 6, phrase 2 et alinéa 7, phrase 2	R111-20
Code de l'urbanisme	art. L111-3-1, alinéa 5, phrase 2	R114-3
Code de l'urbanisme	art. L111-6-2, alinéa 3, phrase 2	R111-24
Code de l'urbanisme	art. L113-2, alinéa 2, phrase 2	R102-2
Code de l'urbanisme	art. L113-5, alinéa 1, phrase 3	R102-2
Code de l'urbanisme	art. L121-4-1, alinéa 2	R132-5
Code de l'urbanisme	art. L121-7, alinéa 3	R132-4
Code de l'urbanisme	art. L121-13, alinéa 1, phrases 2 et 3	R104-26
Code de l'urbanisme	art. L122-2-1, alinéa 1, phrase 1	R142-2
Code de l'urbanisme	art. L122-2-1, alinéa 3	R142-3
Code de l'urbanisme	art. L122-3, alinéa 7, phrase 3	R143-1
Code de l'urbanisme	art. L122-6-2, alinéa 2	R132-5
Code de l'urbanisme	art. L122-8, alinéa 10	R143-4
Code de l'urbanisme	art. L122-9, dernière phrase en partie	R143-8
Code de l'urbanisme	art. L122-10, alinéa 1 en partie, alinéa	R143-9
Code de l'urbanisme	art. L122-11-1, alinéa 1, phrase 3	R143-16
Code de l'urbanisme	art. L123-1-5, alinéa 13, phrase 2	R151-26
Code de l'urbanisme	art. L123-8, alinéa 5, phrase 2	R132-9
Code de l'urbanisme	art. L123-9, alinéa 2, phrase 4	R153-4
Code de l'urbanisme	art. L123-10, alinéa 1, phrase 2	R153-8
Code de l'urbanisme	art. L123-12, alinéa 13, phrase 1	R153-22
Code de l'urbanisme	art. L123-13-2, alinéa 6, phrase 3	R153-8
Code de l'urbanisme	art. L123-14-2 alinéa 8 ecq le procès-verbal	R153-13 (deuxième phrase)
Code de l'urbanisme	art. L123-18, alinéa 1 phrase 3	R153-11
Code de l'urbanisme	art. L124-2, alinéa 3, phrases 3 et 4	R163-3
Code de l'urbanisme	art. L124-2, alinéa 3, phrase 10	R163-6
Code de l'urbanisme	art. L129-2, alinéa 7	R133-1
Code de l'urbanisme	art. L129-2, alinéas 5 et 6	R133-2

Code de l'urbanisme	art. L129-3	R133-3
Code de l'urbanisme	art. L130-2, alinéa 3, phrase 1	R113-8
Code de l'urbanisme	art. L130-5, alinéa 1, phrase 3	R113-14
Code de l'urbanisme	art. L141-1-1, alinéa 16	R123-3
Code de l'urbanisme	art. L145-3, alinéa 8 première partie	R122-1
Code de l'urbanisme	art. L145-7, alinéas 5 et 6	R122-17
Code de l'urbanisme	art. L145-11, alinéa 6	R122-14
Code de l'urbanisme	art. L145-12, en partie	R122-4
Code de l'urbanisme	art. L146-4, alinéa 6	R121-2
Code de l'urbanisme	art. L146-8, alinéa 2 en partie	R121-1
Code de l'urbanisme	art. L156-2, alinéa 11, phrase 1 en partie et phrase 2	R121-34
Code de l'urbanisme	art. L156-2, alinéa 5, phrase 1 en partie	R121-33
Code de l'urbanisme	art. L160-7, alinéa 2	R121-29
Code de l'urbanisme	art. L300-6-1, alinéa 31	R104-4
Code de l'urbanisme	art. L300-6-1, alinéa 31	R104-5
Code de l'urbanisme	art. L300-6-1, alinéa 31	R104-7
Code de l'urbanisme	art. L300-6-1, alinéa 31	R104-8
Code de l'urbanisme	art. *R111-1	R111-1
Code de l'urbanisme	art. *R111-2	R111-2
Code de l'urbanisme	art. *R111-3	R111-3
Code de l'urbanisme	art. *R111-4	R111-4
Code de l'urbanisme	art. *R111-5	R111-5
Code de l'urbanisme	art. *R111-6, alinéas 1, 2, 4 et 5	R111-25
Code de l'urbanisme	art. *R111-6, alinéas 1, 3 et 6	R111-6
Code de l'urbanisme	art. *R111-7	R111-7
Code de l'urbanisme	art. *R111-8	R111-8
Code de l'urbanisme	art. *R111-9	R111-9
Code de l'urbanisme	art. *R111-10	R111-10
Code de l'urbanisme	art. *R111-11	R111-11
Code de l'urbanisme	art. *R111-12	R111-12

Code de l'urbanisme	art. *R111-13	R111-13
Code de l'urbanisme	art. *R111-14	R111-14
Code de l'urbanisme	art. *R111-15	R111-26
Code de l'urbanisme	art. R111-16	R111-15
Code de l'urbanisme	art. *R111-17	R111-16
Code de l'urbanisme	art. *R111-18	R111-17
Code de l'urbanisme	art. *R111-19	R111-18
Code de l'urbanisme	art. *R111-20	R111-19
Code de l'urbanisme	art. *R111-21	R111-27
Code de l'urbanisme	art. *R111-22	R111-28
Code de l'urbanisme	art. *R111-23	R111-29
Code de l'urbanisme	art. R*111-24	R111-30
Code de l'urbanisme	art. *R111-24-1	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. *R111-24-2	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. *R111-26	R115-1
Code de l'urbanisme	art. R.* 111-27	R122-16
Code de l'urbanisme	art. R111-28, alinéa 1	R172-1
Code de l'urbanisme	art. R111-28, alinéas 2 à 10	R172-2
Code de l'urbanisme	art. R111-29	R172-3
Code de l'urbanisme	art. R*111-30	R111-31
Code de l'urbanisme	art. R*111-31	R111-37
Code de l'urbanisme	art. R111-32, alinéa 7	R111-39
Code de l'urbanisme	art. R*111-32, alinéas 1 à 6	R111-38
Code de l'urbanisme	art. R*111-32-1	R111-40
Code de l'urbanisme	art. R*111-33	R111-41
Code de l'urbanisme	art. R*111-34, alinéa 5	R111-43
Code de l'urbanisme	art. R*111-34, alinéas 1 à 4	R111-42
Code de l'urbanisme	art. R111-34-1	R111-44
Code de l'urbanisme	art. R*111-34-2	R111-40
Code de l'urbanisme	art. R111-34-2	R111-44
Code de l'urbanisme	art. R*111-35	R111-45

Code de l'urbanisme	art. R*111-36	R111-46
Code de l'urbanisme	art. R*111-37	R111-47
Code de l'urbanisme	art. R*111-38	R111-48
Code de l'urbanisme	art. R*111-39	R111-49
Code de l'urbanisme	art. R*111-40	R111-50
Code de l'urbanisme	art. R*111-41	R111-32
Code de l'urbanisme	art. R*111-42	R111-33
Code de l'urbanisme	art. R*111-43	R111-34
Code de l'urbanisme	art. R*111-44	R111-34
Code de l'urbanisme	art. R*111-44 et art. R*111-39	R111-49
Code de l'urbanisme	art. R*111-45	R111-35
Code de l'urbanisme	art. R*111-46	R111-36
Code de l'urbanisme	art. R111-46-1	R111-51
Code de l'urbanisme	art. R111-48	R114-1
Code de l'urbanisme	art. R111-47	R424-24
Code de l'urbanisme	art. R111-49	R114-2
Code de l'urbanisme	art. R111-50	R111-23
Code de l'urbanisme	art. R*111-50-1	R111-24
Code de l'urbanisme	art. R*112-1	R111-21
Code de l'urbanisme	art. R*112-2	R111-22
Code de l'urbanisme	art. R*121-1, alinéa 5	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*121-1, alinéas 1 à 4	R132-1
Code de l'urbanisme	art. R*121-2	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*121-4	R102-1
Code de l'urbanisme	art. R*121-4-1	R102-3
Code de l'urbanisme	art. R*121-5, alinéa 1	R132-6
Code de l'urbanisme	art. R*121-5, alinéas 2 à 8	R132-7
Code de l'urbanisme	art. R*121-6	R132-10
Code de l'urbanisme	art. R*121-7	R132-11
Code de l'urbanisme	art. R*121-8	R132-12
Code de l'urbanisme	art. R*121-9	R132-13

Code de l'urbanisme	art. R*121-10	R132-14
Code de l'urbanisme	art. R*121-11	R132-15
Code de l'urbanisme	art. R*121-12	R132-16
Code de l'urbanisme	art. R*121-13	R132-17
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 10	R104-15
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 13	R104-10
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 14	R104-12
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 2	R104-3
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 3	R104-4
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 6	R104-7
Code de l'urbanisme		R104-13
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 7	R104-14
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 8	R104-6
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéa 9	R104-17
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéas 11 et 12	R104-9
Code de l'urbanisme	art. R*121-14, alinéas 1 à 6 et 8	R104-1
Code de l'urbanisme	art. R121-14, alinéas 4 et 5	R104-5
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéa 1	R104-28
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéas 2 à 5	R104-29
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéas 6 à 9	R104-30
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéa 10	R104-31
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéa 11	R104-32
Code de l'urbanisme	art. R*121-14-1, alinéa 12	R104-33
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéa 8, phrases 1 et 3	R104-23
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéa 8, phrase 2	R104-28
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéas 11 et 12	R104-25
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéas 1 à 5	R104-21
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéas 6 et 7	R104-22
Code de l'urbanisme	art. R*121-15, alinéas 9 et 10	R104-24
Code de l'urbanisme	art. R121-16, alinéa 14	R104-2
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéa 9	R104-12

Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1,2 et 3 à 5	R104-7
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1 à 3	R104-3
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1 à 3	R104-4
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1 à 3	R104-5
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1 à 3 et 10	R104-8
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 1 et 2	R104-6
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 7 et 8	R104-9
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 7 et 8	R104-10
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 7 et 8	R104-13
Code de l'urbanisme	art. R*121-16, alinéas 7 et 8	R104-14
Code de l'urbanisme	art. R*121-17, alinéa 3	R104-27
Code de l'urbanisme	art. R*121-17, alinéas 1, 2 et 4	R104-26
Code de l'urbanisme	art. R*121-18, alinéa 12	R104-20
Code de l'urbanisme	art. R*121-18, alinéas 11 et 13	R104-19
Code de l'urbanisme	art. R*121-18, alinéas 1 à 10	R104-18
Code de l'urbanisme	art. R*122-1, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-1, alinéa 2	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-1, alinéa 3	R141-1
Code de l'urbanisme	art. R*122-2, alinéa 11	R141-3
Code de l'urbanisme	art. R*122-2, alinéa 12	R141-4
Code de l'urbanisme	art. R*122-2, alinéa 13	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-2, alinéa 14	R141-5
Code de l'urbanisme	art. R*122-2, alinéas 1 à 10	R141-2
Code de l'urbanisme	art. R*122-2-1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéa 2	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéa 7	R141-7
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéa 8	R141-8
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéas 3 à 6	R141-6
Code de l'urbanisme	art. R*122-3, alinéas 9 et 10	R141-9
Code de l'urbanisme	art. R*122-3-1	R143-6

Code de l'urbanisme	art. R*122-4	R173-1
Code de l'urbanisme	art. R*122-5	R142-1
Code de l'urbanisme	art. R*122-6	R143-2
Code de l'urbanisme	art. R*122-7	R143-3
Code de l'urbanisme	art. R*122-8	R143-5
Code de l'urbanisme	art. R*122-9	R143-7
Code de l'urbanisme	art. R*122-10	R143-9
Code de l'urbanisme	art. R*122-11	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-12	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-13, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*122-13, alinéa 2	R143-10
Code de l'urbanisme	art. R*122-13-1	R143-11
Code de l'urbanisme	art. R122-13-1, alinéa 4, phrase 1	R143-10
Code de l'urbanisme	art. R*122-13-2	R143-12
Code de l'urbanisme	art. R122-13-2, alinéa 5, phrase 1	R143-10
Code de l'urbanisme	art. R*122-13-3	R143-13
Code de l'urbanisme	art. R122-13-3, alinéa 4, phrase 1	R143-10
Code de l'urbanisme	art. R*122-14	R143-14
Code de l'urbanisme	art. R*122-15	R143-15
Code de l'urbanisme	art. R123-9, alinéa 26	R122-2
Code de l'urbanisme	art. R*123-1	L151-2
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéa 4, ecqc le zonage	R151-2, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéa 2	R151-1, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéas 3 et 5	R151-1, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéa 4 ecqc les PADD, OAP et règlement	R151-2, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéa 6	R151-4
Code de l'urbanisme	art. R*123-2, alinéa 7	R151-5
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 1	R151-3, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 2	R151-3, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 3	R151-3, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 4	R151-3, alinéa 4

Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 5	R151-3, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 6	R151-3, alinéa 6
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 7	R151-3, alinéa 7
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 8	R151-3, alinéa 8
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-1, alinéa 9	R151-5
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-2, alinéa 1	R151-54, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-2-2, alinéa 2	R151-55, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-3, alinéa 1	L151-5
Code de l'urbanisme	art. R*123-3, alinéa 2	R151-54, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-3, alinéa 3	R151-55, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-3-1, alinéa 1	R151-6, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-3-1, alinéas 2 et 3	L151-46 ecqc les OAP art. R151-54, alinéa 4 ecqc le POA
Code de l'urbanisme	art. R*123-3-1, alinéas 2 et 4	L151-47
Code de l'urbanisme	art. R*123-3-1, alinéa 5	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-3-2	Non repris principe général englobant à l'art. R151-6
Code de l'urbanisme	art. R*123-4, alinéa 1	R151-17
Code de l'urbanisme	art. R*123-4, alinéa 2	L151-26
Code de l'urbanisme	art. R*123-5	R151-18
Code de l'urbanisme	art. R*123-6	R151-20
Code de l'urbanisme	art. R*123-7, alinéa 1	R151-22
Code de l'urbanisme	art. R*123-7, alinéas 2 à 5	R151-23
Code de l'urbanisme	art. R*123-7, alinéa 6	R151-36
Code de l'urbanisme	art. R*123-8, alinéas 1 à 4	R151-24, alinéas 1 à 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-8, alinéas 5 à 9	R151-25
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 2	R151-30, alinéas 2 et 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 3	R151-33, alinéas 1, 2 et 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 4	R151-47, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 5	R151-49, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 6	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéas 7 à 9	R151-39, alinéa 3

Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéas 10 et 11	R151-39, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 12	R151-41, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 13	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 14	R151-43, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 15	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 16	R151-42, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 17	art. R151-49, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéas 18 à 21	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 22	R151-44
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 23	L151-13, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 24	R151-27 et art. R151-28
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 25	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-9, alinéa 26	R122-2
Code de l'urbanisme	art. R*123-9-1	R151-46
Code de l'urbanisme	art. R*123-9-2	R152-4
Code de l'urbanisme	art. R*123-10	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-10-1	R151-21, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 1	R151-9 ecqc la délimitation graphique des zones
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 2	R151-34, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 2	R151-38, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 2	R151-48, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 2	R151-50, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 3	R151-31, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 4 ecqc les autorisations sous conditions	R151-34, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 4 ecqc les interdictions	R151-31, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 5	R151-34, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 6	R151-34, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 6	R151-43, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 6	R151-48, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 6	R151-50, alinéa 2

Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 7	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 8	R151-34, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 9	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 10	R151-41, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 10	R151-43, alinéa 6
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 11	R151-43, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 12	R151-48, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 13	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-11, alinéa 14	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 2	R151-43, alinéa 7
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 3	R151-35
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéas 4 et 5	R151-36
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 6	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 7	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 8	R151-32
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 9	R151-38, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 10	R151-34, alinéa 5 ecqc les installations d'intérêt général art. R151-43, alinéa 4 ecqc les espaces verts et ECE art. R151-48 ecqc les voies et ouvrages publics
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 11	R151-38, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 12	R151-38, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 13	R151-40
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 14	R151-42, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-12, alinéa 15	R151-50, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 1	R151-52, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 1	R151-53, alinéa 1
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 2	R151-52, alinéa 10
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 3	R151-52, alinéa 9
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 4	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 5	R151-52, alinéa 8

Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 6	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 7	R151-53, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 8	R151-53, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 9	R151-53, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 10	R151-53, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 11	R151-52, alinéa 5
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 12	R151-52, alinéa 15
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 13	R151-52, alinéa 11
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 14	R151-53, alinéa 6
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 15	R151-53, alinéa 7
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 16	R151-52, alinéa 4
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 18	R151-52, alinéa 14
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 19	R151-52, alinéa 2
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 20	R151-52, alinéa 12
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 21	R151-52, alinéa 13
Code de l'urbanisme	art. R*123-13, alinéa 22	R151-53, alinéa 11
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 1	R151-51
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 2 ecq les bois et forêts qui relèvent du régime forestier	R151-53, alinéa 8 ecq les bois et forêts qui relèvent du régime forestier
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 2 ecq les SUP	R151-51 ecq les SUP
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 4	R151-53, alinéa 9
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 5	R151-52, alinéa 3
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 6	R151-53, alinéa 6
Code de l'urbanisme	art. R*123-14, alinéa 7	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R123-9, alinéa 26	R122-2
Code de l'urbanisme	art. R*123-14-1	R152-1
Code de l'urbanisme	art. R*123-15, alinéa 1	R153-1
Code de l'urbanisme	art. R*123-15, alinéas 2 et 3	R132-2
Code de l'urbanisme	art. R*123-16, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-16, alinéa 2	R153-5
Code de l'urbanisme	art. R*123-16, alinéa 3	R153-2

Code de l'urbanisme	art. R*123-17	R153-11
Code de l'urbanisme	art. R*123-17, ecqc élaboration	R153-6
Code de l'urbanisme	art. R*123-18	R153-3
Code de l'urbanisme	art. R*123-19, alinéa 1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*123-19, alinéa 2	R153-9
Code de l'urbanisme	art. R*123-19, alinéa 3	R153-8
Code de l'urbanisme	art. R*123-19, alinéa 4	R153-10
Code de l'urbanisme	art. R*123-20	R153-7
Code de l'urbanisme	art. R*123-21	R153-12
Code de l'urbanisme	art. R*123-22	R153-18
Code de l'urbanisme	art. R*123-22-1	R153-19
Code de l'urbanisme	art. R*123-23-1	R153-14
Code de l'urbanisme	art. R*123-23-2	R153-15
Code de l'urbanisme	art. R*123-23-3	R153-16
Code de l'urbanisme	art. R*123-23-4	R153-17
Code de l'urbanisme	art. R*123-24	R153-20
Code de l'urbanisme	art. R*123-25, alinéa 8	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*123-25, alinéas 1 à 7 et 9	R153-21
Code de l'urbanisme	art. R*124-1, alinéa 3	R162-2
Code de l'urbanisme	art. R*124-1, alinéas 1 et 2	R161-1
Code de l'urbanisme	art. R*124-2	R161-2
Code de l'urbanisme	art. R*124-2-1	R161-3
Code de l'urbanisme	art. R*124-3, alinéa 10	R162-1
Code de l'urbanisme	art. R*124-3, alinéa 7	R161-5
Code de l'urbanisme	art. R*124-3, alinéa 8	R161-6
Code de l'urbanisme	art. R*124-3, alinéa 9	R161-7
Code de l'urbanisme	art. R*124-3, alinéas 1 à 6	R161-4
Code de l'urbanisme	art. R*124-4, alinéa 1	R163-1
Code de l'urbanisme	art. R*124-4, alinéa 2	R163-2
Code de l'urbanisme	art. R*124-6	R163-4
Code de l'urbanisme	art. R*124-7	R163-5

Code de l'urbanisme	art. R*124-8	R163-9
Code de l'urbanisme	art. R*126-1, alinéa 1, ecqc carte communale	R161-8
Code de l'urbanisme	art. R*126-2, ecqc carte communale	R163-8
Code de l'urbanisme	art. R*126-2, ecqc PLU	R153-18
Code de l'urbanisme	art. R*126-3, ecqc carte communale	R163-8
Code de l'urbanisme	art. R*126-3, ecqc PLU	R153-18
Code de l'urbanisme	art. R127-2	abrogé
Code de l'urbanisme	art. R127-3	abrogé
Code de l'urbanisme	art. R130-1 (alinéa 1)	R421-23
Code de l'urbanisme	art. R130-1 (alinéas 2 à 8)	R421-23-2
Code de l'urbanisme	art. R130-2	R424-1
Code de l'urbanisme	art. R*130-16, alinéa 1	R113-3
Code de l'urbanisme	art. R*130-16, alinéa 2	R113-4
Code de l'urbanisme	art. R*130-16, alinéa 3	R113-6
Code de l'urbanisme	art. R*130-16, alinéa 4	R113-7
Code de l'urbanisme	art. R*130-17, alinéa 1	R113-9
Code de l'urbanisme	art. R*130-17, alinéa 2	R113-10
Code de l'urbanisme	art. R*130-17, alinéa 3	R113-11
Code de l'urbanisme	art. R*130-17, alinéa 4	R113-12
Code de l'urbanisme	art. R*130-18	R113-13
Code de l'urbanisme	art. R*130-19	R113-5
Code de l'urbanisme	art. R*130-20	R113-1
Code de l'urbanisme	art. R*130-21	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*130-23	R113-2
Code de l'urbanisme	art. R*141-1, alinéa 1	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R*141-1, alinéas 2 à 11	R123-1
Code de l'urbanisme	art. R*141-3	R132-3
Code de l'urbanisme	art. R*141-4	R132-3
Code de l'urbanisme	art. R141-5	R132-8
Code de l'urbanisme	art. R141-6	R134-1
Code de l'urbanisme	art. R141-7, alinéa 1	R123-4

Code de l'urbanisme	art. R141-7, alinéas 2 à 5	R123-5
Code de l'urbanisme	art. R141-8, alinéa 1	R123-6
Code de l'urbanisme	art. R141-8, alinéa 2	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R141-8, alinéa 3	R123-7
Code de l'urbanisme	art. R141-9	R123-8
Code de l'urbanisme	art. R141-10, alinéa 1	R123-9
Code de l'urbanisme	art. R141-10, alinéas 2 à 6	R123-10
Code de l'urbanisme	art. R141-11	R123-11
Code de l'urbanisme	art. R141-12	R123-12
Code de l'urbanisme	art. R141-13, alinéa 1	R123-13
Code de l'urbanisme	art. R141-13, alinéa 2	R123-14
Code de l'urbanisme	art. R141-13, alinéa 3	R123-15
Code de l'urbanisme	art. R141-14	R123-16
Code de l'urbanisme	art. R142-1	R113-18
Code de l'urbanisme	art. R142-2	R113-15
Code de l'urbanisme	art. R142-3, alinéas 1 et 2	R113-16
Code de l'urbanisme	art. R142-3, alinéas 3 à 5	R113-17
Code de l'urbanisme	art. R142-4	R215-1
Code de l'urbanisme	art. R142-5	R215-2
Code de l'urbanisme	art. R142-6	R215-8
Code de l'urbanisme	art. R142-7	R215-4
Code de l'urbanisme	art. R142-8	R215-9
Code de l'urbanisme	art. R142-9	R215-10
Code de l'urbanisme	art. R142-10	R215-11
Code de l'urbanisme	art. R142-11 (alinéa 1)	R215-12
Code de l'urbanisme	art. R142-11 (alinéa 2)	R215-13
Code de l'urbanisme	art. R142-11 (alinéa 3 et 4)	R215-14
Code de l'urbanisme	art. R142-11 (alinéa 5 et 6)	R215-15
Code de l'urbanisme	art. R142-11 (alinéa 7 et 8)	R215-16
Code de l'urbanisme	art. R142-12	R215-17
Code de l'urbanisme	art. R 142-13	R215-18

Code de l'urbanisme	art. R142-14	R215-5
Code de l'urbanisme	art. R142-15	R215-6
Code de l'urbanisme	art. R142-16	R215-7
Code de l'urbanisme	art. R142-17	R215-19
Code de l'urbanisme	art. R142-18	R215-16 et R215-19
Code de l'urbanisme	art. R142-19	R215-3
Code de l'urbanisme	art. R142-19-1	R215-20
Code de l'urbanisme	art. R143-1, alinéa 1	R113-19
Code de l'urbanisme	art. R143-1, alinéa 2	R113-20
Code de l'urbanisme	art. R143-2	R113-21
Code de l'urbanisme	art. R143-3	R113-22
Code de l'urbanisme	art. R143-4, alinéa 1	R113-23
Code de l'urbanisme	art. R143-4, alinéa 2	R113-24
Code de l'urbanisme	art. R143-5	R113-25
Code de l'urbanisme	art. R143-6	R113-26
Code de l'urbanisme	art. R143-7	R113-27
Code de l'urbanisme	art. R143-8	R113-28
Code de l'urbanisme	art. R143-9	R113-29
Code de l'urbanisme	art. R145-1	R122-5
Code de l'urbanisme	art. R145-2	R122-6
Code de l'urbanisme	art. R145-3	R122-7
Code de l'urbanisme	art. R145-4, alinéa 7	R122-9
Code de l'urbanisme	art. R145-4, alinéas 1 à 6	R122-8
Code de l'urbanisme	art. R145-5	R122-10
Code de l'urbanisme	art. R145-6	R122-11
Code de l'urbanisme	art. R145-7	R122-12
Code de l'urbanisme	art. R145-8	R122-13
Code de l'urbanisme	art. R145-9	R122-14
Code de l'urbanisme	art. *R145-11	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. *R145-12	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. *R145-13	Abrogé

Code de l'urbanisme	art. *R145-14	Abrogé
Code de l'urbanisme	art. R145-10	R122-15
Code de l'urbanisme	art. R145-15	R122-3
Code de l'urbanisme	art. R146-1, alinéa 10	R121-35
Code de l'urbanisme	art. R146-1, alinéas 1 à 9 et alinéa 11	R121-4
Code de l'urbanisme	art. R*146-2	R121-5
Code de l'urbanisme	art. R*146-3	R121-7
Code de l'urbanisme	art. R*146-4	R121-8
Code de l'urbanisme	art. R147-1	R112-1
Code de l'urbanisme	art. R147-1-1	R112-2
Code de l'urbanisme	art. R147-2	R112-3
Code de l'urbanisme	art. R147-5, alinéa 1	R112-6
Code de l'urbanisme	art. R147-5, alinéa 2	R112-4
Code de l'urbanisme	art. R147-5-1	R112-5
Code de l'urbanisme	art. R147-6, alinéa 4	R112-9
Code de l'urbanisme	art. R147-6, alinéas 1 à 3	R112-8
Code de l'urbanisme	art. R147-7, alinéa 1	R112-10
Code de l'urbanisme	art. R147-7, alinéa 2	R112-11
Code de l'urbanisme	art. R147-7, alinéa 3	R112-12
Code de l'urbanisme	art. R147-7, alinéa 4	R112-13
Code de l'urbanisme	art. R147-8	R112-14
Code de l'urbanisme	art. R147-9	R112-15
Code de l'urbanisme	art. R147-10, alinéas 1 à 3	R112-16
Code de l'urbanisme	art. R147-10, alinéas 4 à 6	R112-17
Code de l'urbanisme	art. R147-11	R112-7
Code de l'urbanisme	art. R150-1	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R150-2	R111-52
Code de l'urbanisme	art. R150-3	R111-53
Code de l'urbanisme	art. R*150-4	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*156-1	R121-36
Code de l'urbanisme	art. R*157-1	R135-1

Code de l'urbanisme	art. R*157-2	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R160-1	R 610-1
Code de l'urbanisme	art. R160-2	R610-2
Code de l'urbanisme	art. R160-3	R610-3
Code de l'urbanisme	art. R160-7	R620-2
Code de l'urbanisme	art. R*160-8	R121-9
Code de l'urbanisme	art. R*160-9, alinéas 1 à 5	R121-10
Code de l'urbanisme	art. R*160-9, alinéas 6 et 7	R121-37
Code de l'urbanisme	art. R*160-10	R121-11
Code de l'urbanisme	art. R*160-11, alinéa 3	R121-38
Code de l'urbanisme	art. R*160-11, alinéas 1 et 2	R121-12
Code de l'urbanisme	art. R*160-12	R121-13
Code de l'urbanisme	art. R*160-13, alinéa 1	R121-39
Code de l'urbanisme	art. R*160-13, alinéa 7	R121-15
Code de l'urbanisme	art. R*160-13, alinéas 2 à 5	R121-14
Code de l'urbanisme	art. R*160-13, alinéas 2 à 7	R121-40
Code de l'urbanisme	art. R*160-14	R121-16
Code de l'urbanisme	art. R*160-15, alinéa 5	R121-18
Code de l'urbanisme	art. R*160-15, alinéas 1, 2 et 4	R121-17
Code de l'urbanisme	art. R*160-15, alinéas 1, 3 et 4	R121-41
Code de l'urbanisme	art. R*160-16	R121-42
Code de l'urbanisme	art. R*160-16-1	R121-19
Code de l'urbanisme	art. R*160-16-1, alinéa 2	R121-43
Code de l'urbanisme	art. R*160-17	R121-20
Code de l'urbanisme	art. R*160-18	R121-21
Code de l'urbanisme	art. R*160-19	R121-22
Code de l'urbanisme	art. R*160-20	R121-23
Code de l'urbanisme	art. R*160-21	R121-23
Code de l'urbanisme	art. R*160-22	R121-24
Code de l'urbanisme	art. R*160-24	R121-25
Code de l'urbanisme	art. R*160-25	R121-26

Code de l'urbanisme	art. R*160-26	R121-27
Code de l'urbanisme	art. R*160-27	R121-28
Code de l'urbanisme	art. R*160-29	R121-29
Code de l'urbanisme	art. R*160-30	R121-30
Code de l'urbanisme	art. R*160-31	Non repris
Code de l'urbanisme	art. R*160-32	R121-31
Code de l'urbanisme	art. R*160-33	R121-32
Code de l'urbanisme	art. R300-1	R103-1
Code de l'urbanisme	art. R300-2	R103-2
Code de l'urbanisme	art. R300-3	R103-3
Décret n° 2004-311 du 29 mars 2004 fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article L321-2 du code de l'environnement et la liste des estuaires les plus importants au sens du IV	art. 2	R121-3