

**Cahiers du DSA/DPEA
architecte-urbaniste
architecture post-carbone
2014 – 2015**

**Réhabiliter le centre
reconstruit de Vire
Une offre habitante à
l'échelle du bocage**

**Laura Chérubin, Hugo Marty,
Antoine Paumier
Bertolt Alvarez, Mauricio Peralta,
David Pistre**

**École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée**



Réhabiter le centre reconstruit de Vire

Une offre habitante à l'échelle du bocage

Étudiants du DSA d'architecte-urbaniste

Laura Chérubin
Hugo Marty
Antoine Paumier

Étudiants du DPEA

Architecture post-carbone

Bertolt Alvarez
Mauricio Peralta
David Pistre

Commanditaires de l'étude

Ville de Vire
Direction départementale des territoires
et de la mer du Calvados

**Cahiers du DSA/DPEA
architecte-urbaniste
architecture post-carbone
2014 – 2015**

**École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée**

Introduction

page 5

1 Réduire la dépendance à l'automobile

page 39

2 Consolider le centre commerçant

page 65

3 Ré-habiter le centre-ville

page 77

4 Territorialiser la récolte énergétique

page 119

Conclusion

page 143

Introduction

Vire est une commune du Calvados d'environ 10 000 habitants. Capitale du bocage, elle offre plusieurs services parmi lesquels un centre commerçant actif et un nombre important d'emplois au sein de plusieurs PME. Ce dynamisme contraste avec un déclin démographique en cours depuis une dizaine d'années et qui se traduit par un fort taux de vacance dans le centre-ville (800 logements vacants, soit 12 % du nombre total de logements).

Ce problème commun à tous les centres des petites villes est renforcé par une question d'image. Vire est une ville de la reconstruction décriée par ses habitants à cause d'une architecture moderne d'apparence homogène faite de béton, de granite et d'ardoise. Figés depuis soixante ans, la plupart des appartements ne correspondent plus aux standards de confort actuels. Les typologies de la reconstruction ne sont plus adaptées aux modes de vie contemporains, notamment au regard du vieillissement de la population. Les bâtiments sont très déperditifs et les équipements techniques des appartements se retrouvent obsolètes. Le bâti de la reconstruction nécessite donc une transformation afin d'être de nouveau compétitif sur le marché immobilier. Pour cela, la ville a lancé une Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) destinée à financer la rénovation des logements pour les propriétaires.

Dans le prolongement de cette politique volontariste en matière d'habitat, la Ville de Vire et la Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados nous demandent de proposer des solutions pour enrayer la baisse de la population, transformer les logements du centre-ville et changer l'image du bâti de la reconstruction.

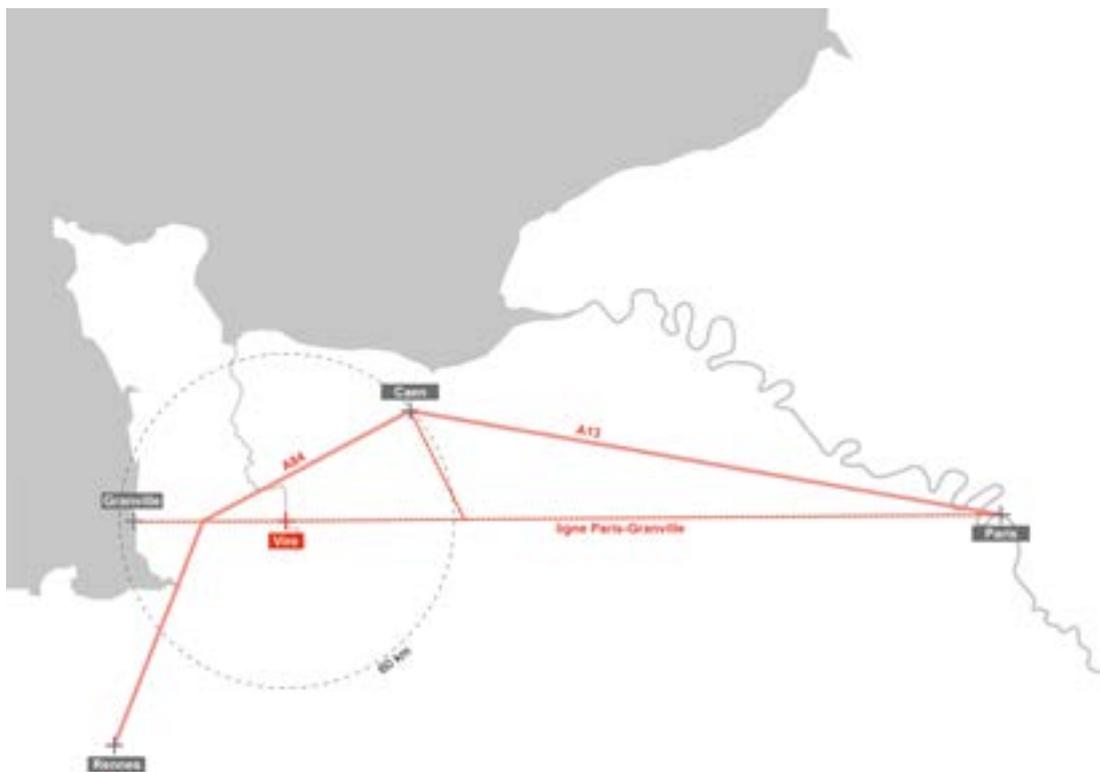


Fig. 1 : L'éloignement de Vire par rapport à Caen, une forme d'indépendance qui confère un rôle de ville-centre



Fig. 2 : Un rôle de relais de la métropole pour un bassin de vie de 30 000 habitants

Affirmer les atouts de la « petite ville »

L'augmentation des logements vacants dans le centre-ville est responsable de la baisse de population sur le territoire de la commune. Les bourgs ruraux avoisinants gagnent des habitants, mais cela ne suffit plus à compenser les départs de Vire. Au-delà de la ville, c'est donc le territoire qui se trouve pris dans une logique d'exode à plus grande échelle, qui contraste avec le dynamisme économique dont témoignent les 12 000 emplois répartis dans des secteurs aussi divers que l'industrie laitière et la sous-traitance automobile. Il en résulte une situation paradoxale qui peut s'expliquer par le positionnement de la ville sur le maillage territorial.

Distante de 60 kilomètres de Caen, Vire échappe à l'aire d'influence de la métropole la plus proche et ne dispose pas de la masse critique suffisante pour offrir des services tels qu'un réseau de transport maillé, une offre culturelle diversifiée ou des universités (fig. 1). Ce phénomène à grande échelle s'ajoute à un fait socio-culturel : la préférence pour le modèle pavillonnaire au détriment des centres des « petites villes ». La baisse de population sur le territoire de la communauté de commune invite donc à questionner la place de la petite ville dans le maillage territorial français.

À l'heure d'une bipolarisation territoriale entre une métropolisation grandissante et un émiettement urbain de plus en plus important, la petite ville garantit encore la proximité des services pour les populations rurales, préservant de grands pans de territoires de la désertification. En effet, Vire tire de son éloignement une forme d'indépendance qui lui confère un rôle de ville-centre pour 40 000 habitants comportant une offre d'équipements importante et diversifiée. Ce mécanisme de solidarité territoriale place les petites villes dans un rôle de relais des métropoles, conforté par le titre de sous-préfecture (fig. 2). La situation invite ainsi à s'interroger sur le rôle de la petite ville en lien étroit avec les communes rurales de son aire urbaine.



Fig. 3: Immeuble de style traditionnel inséré dans le parcellaire du plan de la reconstruction



Fig. 4: « Immeuble sans affectation individuelle »: Immeuble collectif de la première reconstruction de style traditionnel



Fig. 5: Immeuble de style moderne inséré dans le parcellaire du plan de la reconstruction



Fig. 6: « Immeuble rationnel préfinancé »: Immeuble collectif de la seconde reconstruction de style moderne

Changer de regard sur l'architecture de la reconstruction

Comme de nombreuses villes du Calvados, Vire a été touchée par les bombardements alliés du 6 et 7 juin 1944, entraînant la destruction de 85 % du bâti. Ces « villes nouvelles monolithiques¹ » souffrent d'un important déficit d'image : elles ne possèdent pas la valeur patrimoniale des villes anciennes, diverses et sédimentées, et sont perçues comme obsolètes. Pourtant ces villes, qui témoignent d'un « ordinaire de la reconstruction² », ont été inspirées par un idéal de progrès permis par la table rase. Au moment de leur construction, elle répondaient à de nouveaux standards d'équipement et de confort qui les rendent plus adaptées aux attentes actuelles que les villes anciennes.

La première reconstruction est en effet porteuse des préoccupations modernes d'offrir un large accès à l'air et au soleil, et d'intégrer l'automobile à la ville. Le centre reconstruit de Vire compose ainsi des espaces publics élargis qui découpent des îlots dotés d'une structure parcellaire à même d'accueillir une sédimentation (fig. 3 et 5). En parallèle, la nécessité d'accélérer la production de logements pousse à concevoir des opérations de taille plus importante (fig. 4 et 6).

La seconde reconstruction marque une acceptation plus large des théories modernistes. Des logements similaires, plus spacieux que la production actuelle et tous traversants, sont construits.

Les effets de répétition rendent les immeubles facilement transformables, à moindre frais, grâce à une construction initiale d'excellente qualité. La flexibilité du bâti de la reconstruction permet d'imaginer une transformation peu onéreuse des logements afin de les adapter aux modes de vies actuels. C'est sur ces bases que le projet propose une relecture de l'architecture et de l'urbanisme de la reconstruction au regard des enjeux de transformation qui touchent l'habitat urbain aujourd'hui.

1 La formule est de Hervé Rattiez dans Patrick Gourbin, *L'architecture et l'urbanisme de la Reconstruction dans le Calvados. Du projet à la réalisation*, Caen, CAUE du Calvados, 2011, p. 6.

2 *Ibid.*, p. 10.



Fig. 7: les différents styles du centre-ville de la reconstruction

- postérieur à la reconstruction
- reconstruction de style moderne
- reconstruction de style mixte
- reconstruction de style traditionnel
- antérieure à la reconstruction





Fig. 8 : Ville « rues et places »

Cette ville resserée, composée autour des monuments épargnés par les bombardements, accueille le centre-commerçant de Vire.



Fig. 9 : Ville « jardins »

Ce tissu faubourien a une vocation résidentielle. Les rues calmes laissent entrevoir des jardins à l'arrière des bâtiments. Elles desservent les principaux équipements de proximité de la ville.



Fig. 10 : Ville « parc »

L'extension la plus récente de la ville se compose de bâtiments-objets disposés au centre des parcelles, parmi lesquels les plus gros équipements métropolitains. Cet espace de tissage entre la ville et la nature comporte aussi de grands belvédères sur la Vire et le bocage.

Proposer une offre habitante transcalaire

La ville offre à ses habitants une proximité avec des services qui peuvent compenser un moindre sentiment d'indépendance dans le logement collectif comparativement à la maison individuelle. Penser le retour au centre de la population conduit donc à élargir la commande, initialement centrée sur la question du logement, à l'« offre habitante » proposée par Vire. Cette approche conduit à formuler un propos transcalaire sur le mode de vie, appuyé sur les spécificités liées à l'échelle de la ville et à l'histoire de la reconstruction.

Vire agglomère dans un rayon de 500 mètres trois formes de villes (fig. 8 à 10) ainsi que l'ensemble des services urbains. Cette configuration permise par la taille réduite du centre et le dessin du plan de la reconstruction dessine des conditions de vie qui étendent le domaine de l'habitat. Au-delà du logement, le projet traite des thèmes étroitement liés du stationnement et des déplacements, du commerce et des équipements, ainsi que de l'énergie.



Ville « rues et places » : un centre commerçant actif



Ville « jardins » : rues résidentielles menant aux équipements



Ville « parc » : bâtiments-objets et relations au grand paysage





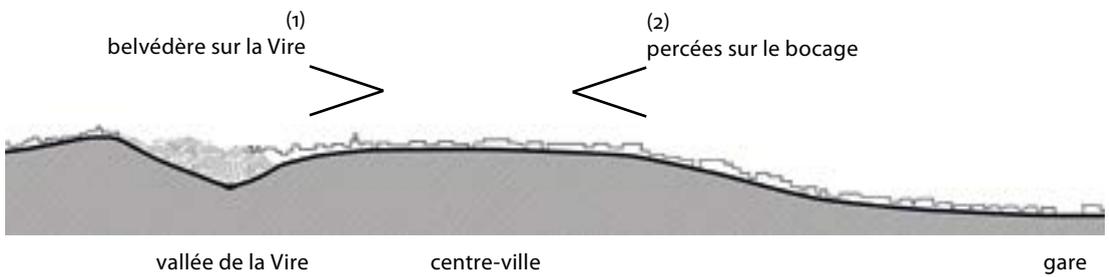
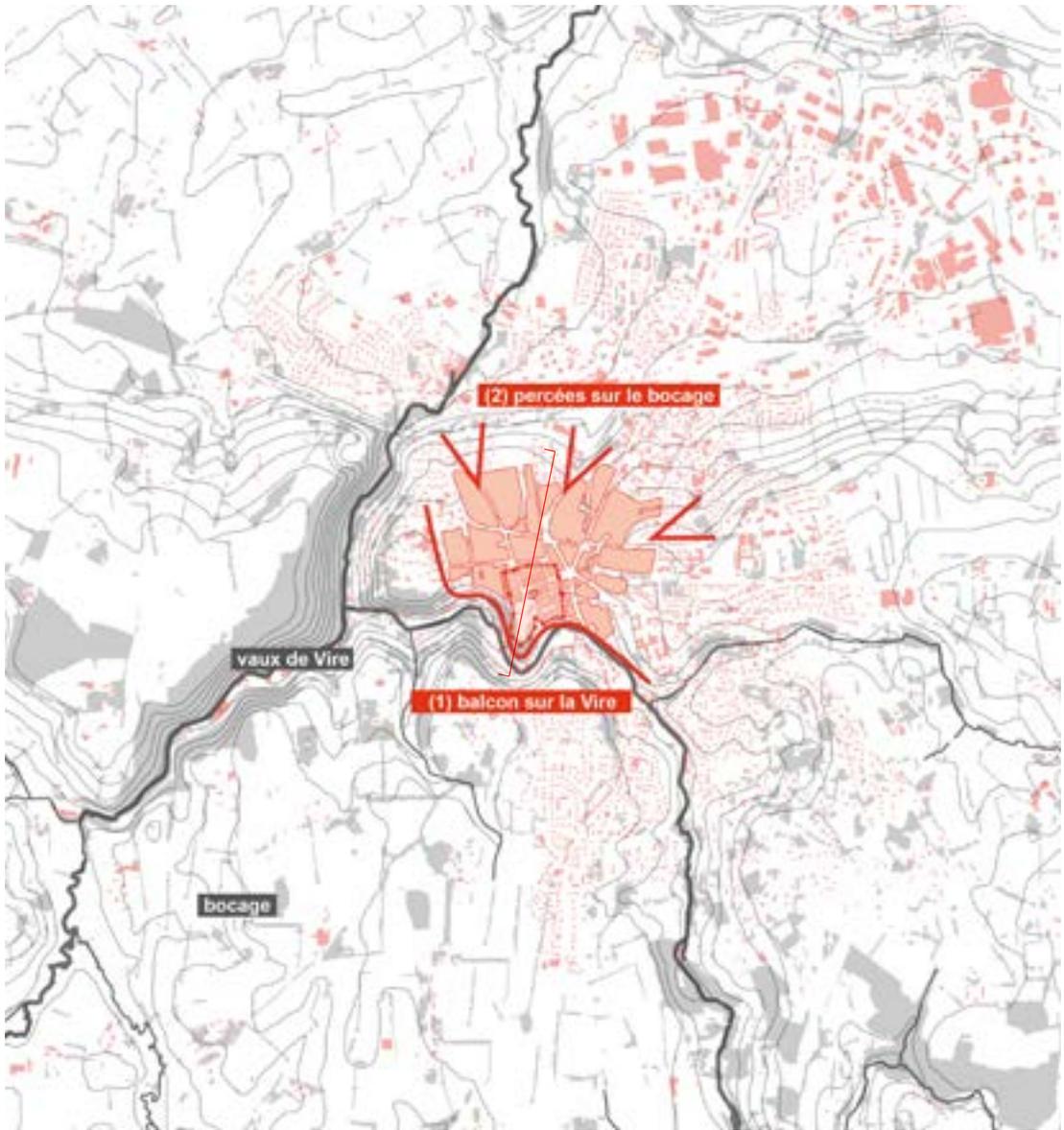


Fig. 11 : Une configuration symétrique de part et d'autre du centre-ville

Affirmer la position de Vire comme capitale du bocage

Le centre-ville entretient une relation forte avec son paysage (fig. 11). La cité médiévale est implantée sur un éperon rocheux en belvédère sur la vallée de la Vire. Fortement contraint par la topographie, le développement de la ville s'est opéré vers le nord. Le plan de reconstruction conçu par Marcel Clot s'est substitué au centre détruit en 1944. L'urbaniste recompose un plan de ville régularisé tirant parti à la fois du substrat géographique et des vestiges épargnés par les bombardements. Le rempart sert de ligne de base pour le tracé des îlots. Chaque rue est terminée par une vue sur la topographie proche de la vallée de la Vire. La partie nord est plus mixte. Les tracés viaires délimités par les bâtiments épargnés débouchent sur la plaine mêlant bocage et zone d'activités. La topographie artificielle du champ-de-foire, formée des gravats des destructions, forme une terrasse à la mesure de cette vue horizontale lointaine.

La position de Vire sur la ligne de crête relate son inscription dans un paysage plus vaste. Il traduit son statut de capitale du bocage et la relation de solidarité territoriale qui caractérise la petite ville. Enrayer la baisse de la population dans le centre-ville se résout à cette échelle. Il en va de la survie de l'ensemble de l'aire urbaine de Vire.



(1) vue en belvédère sur les vaux de Vire



(2) vue en belvédère sur la plaine du bocage et la zone d'activités



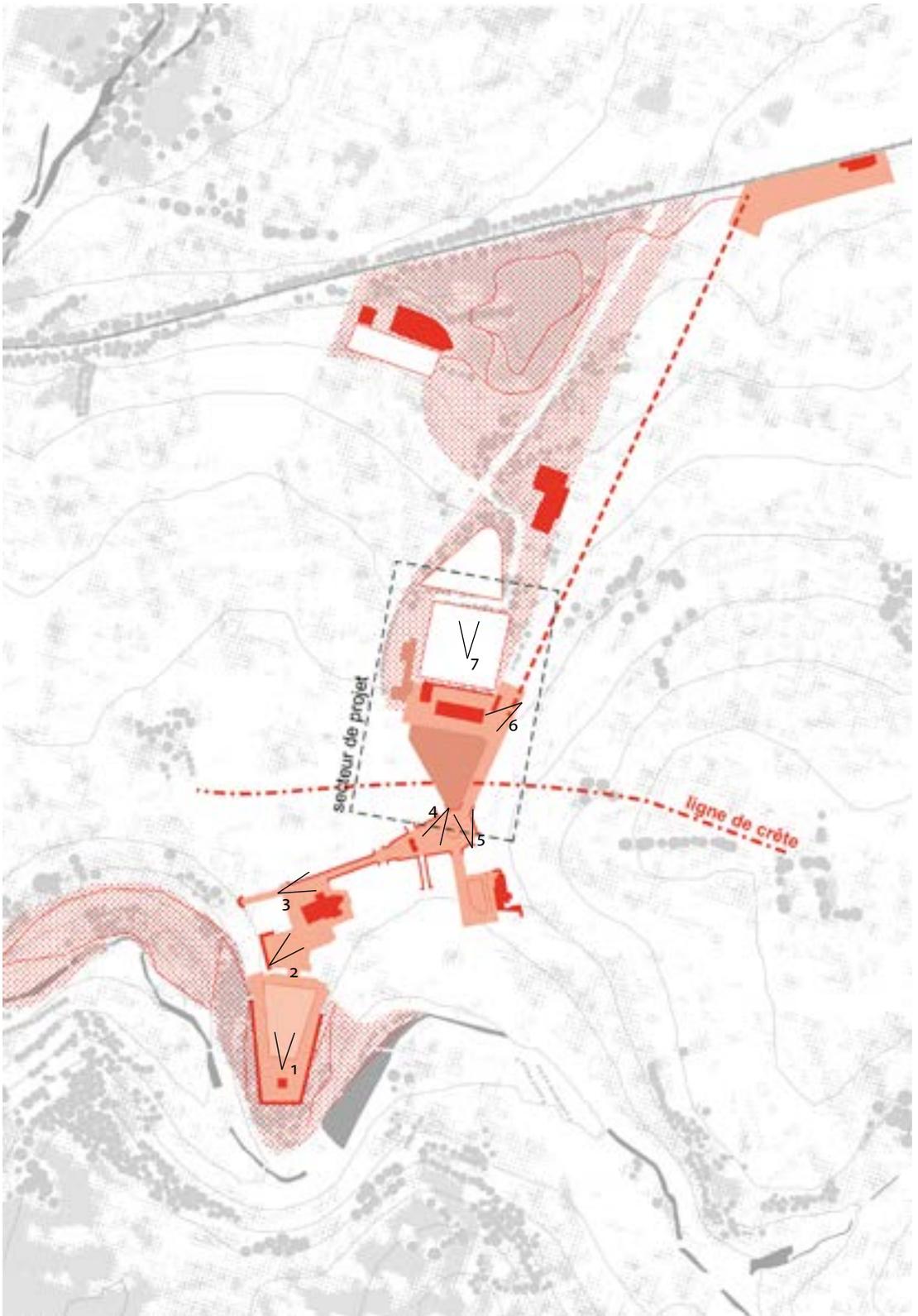


Figure de synthèse: D'un belvédère à l'autre

Retourner le centre-ville vers le nord

L'implantation historique de Vire sur un éperon granitique apparaît clairement depuis la place du château. Au nord, le champ-de-foire termine le centre-ville reconstruit. Réalisée en remblais sur les gravats des destructions, cette place s'apparente davantage à un vaste parking qui prive le centre-ville d'une vue lointaine en symétrie par rapport à la ligne de crête. Au-delà du symbole qu'il porte, cet espace donne un sentiment d'inachèvement de la reconstruction. Il constitue un délaissé qui limite fortement la relation de la ville avec un pan entier de son paysage, mais aussi avec plusieurs équipements majeurs. Il porte également des enjeux d'image relatifs à l'entrée nord de la ville et à sa liaison avec la zone industrielle et la gare.

L'îlot triangulaire A8, situé sur la ligne de crête, et la barre du champ-de-foire, un immeuble collectif de 18 logements installé perpendiculairement à la pente, ferment la place. Ils forment un fragment représentatif de la diversité des architectures de la reconstruction et leur transformation permet d'associer la rénovation des logements avec le changement de l'image de la ville depuis l'espace public.

En retournant le centre-ville vers le nord, le projet inscrit donc la rénovation des logements dans une logique urbaine, illustrant la nécessité d'une réflexion transcalaire sur l'offre habitante. Le projet poursuit également la dynamique initiée par l'Atelier des territoires¹, préconisant la reconquête d'une identité territoriale basée sur une relation ville-nature. La feuille de route oriente le projet autour de la route de Caen, où le développement récent de la ville a effacé le bocage et la Vire. Tourné vers le nord, le projet affirme aussi la nécessité pour Vire d'être reliée à Caen.

1 L'Atelier des territoires a été conduit en 2013 et 2014 sur Vire et deux autres communes sur la thématique « Refaire ville » par l'Atelier Salomon architectes.



(1) La place du château





(2) La place de l'église





(3) La rue Saulnerie, le centre-commerçant





(4) La place du 6 juin 1944, la Porte Horloge





(5) La proue de l'îlot A8





(6) La façade nord de l'îlot A8





(7) Le parking du champ-de-foire



1

**Réduire
la dépendance
à l'automobile**

Réduire la dépendance à l'automobile

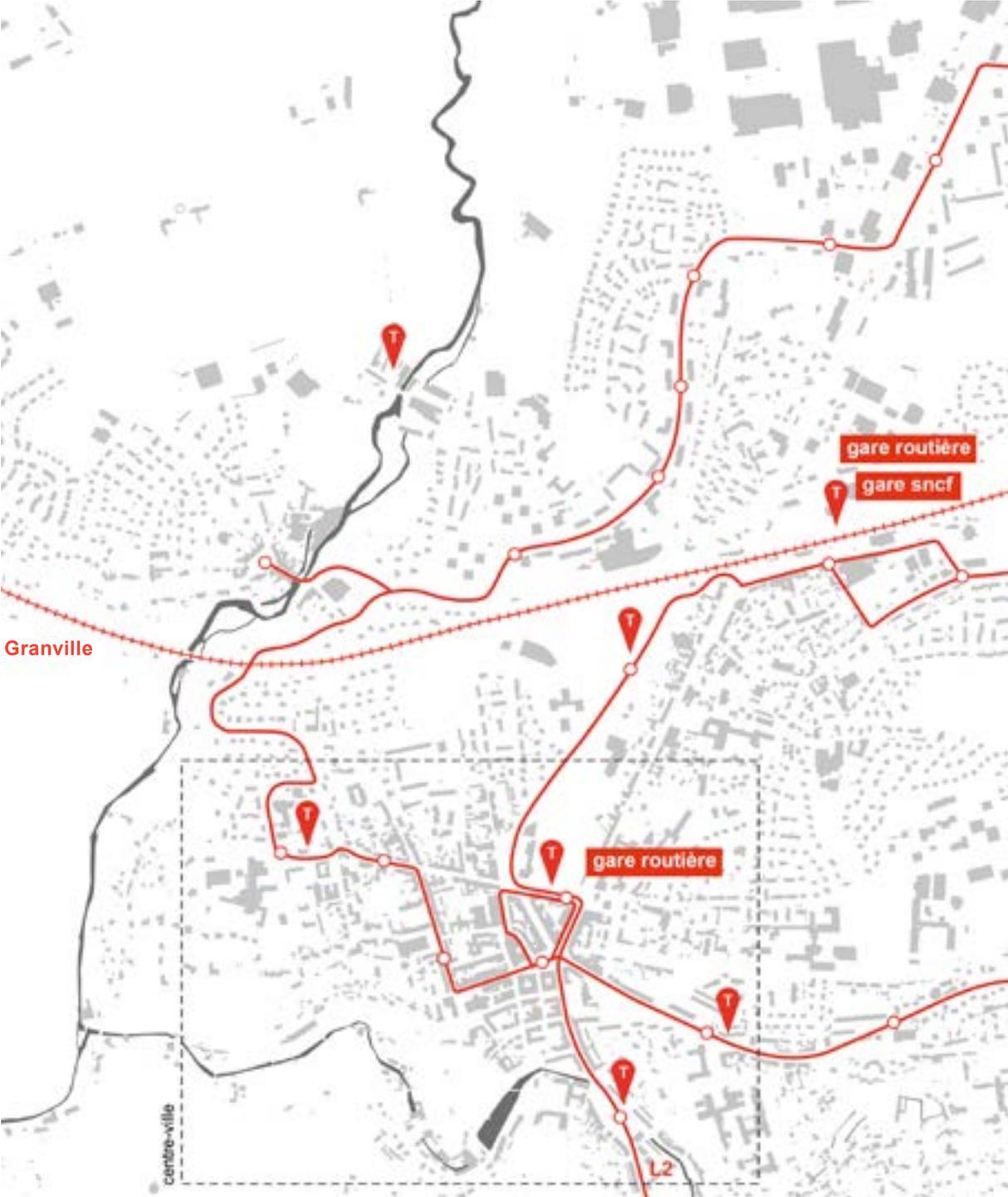
La période de la reconstruction est contemporaine de l'essor de l'automobile. Repenser le plan urbain pour la voiture suppose de trouver un compromis entre l'attractivité qu'elle donne aux commerces et la source de nuisance qu'elle peut constituer pour l'habitat.

Dans l'après-guerre, la doctrine du Ministère du logement et de la reconstruction (MRU) préconisait d'éloigner les flux de circulation des centres des plus grandes villes par la création de rocades. Lorsque c'était impossible, notamment à cause d'une trop forte topographie comme à Vire, les voies étaient considérablement élargies pour permettre la cohabitation avec le piéton grâce à de larges trottoirs. Cette aptitude à accueillir la voiture se traduit aujourd'hui par une occupation indifférenciée de tous les espaces publics, dégradant fortement l'image de la ville. L'omniprésence de la voiture témoigne de la dépendance à ce type de mobilité dans une ville de petite taille.

Toutefois, à l'heure de la transition énergétique, les services de proximité offerts par Vire esquissent un mode de vie plus soutenable pour le budget des ménages et l'environnement. Le thème des déplacements est donc partie prenante de l'offre habitante proposée et appelle une réponse mesurée pour faire évoluer une pratique rendue nécessaire par la configuration territoriale.

L'offre de transports en commun est conditionnée par la taille de la ville. Les moyens limités conduisent à formuler une proposition basée sur l'amélioration du réseau existant et à imaginer d'autres portages pour des mobilités alternatives. La hiérarchisation du stationnement conduit à dessiner des places multifonctionnelles, libérant ainsi des espaces de représentation pour mettre en valeur le paysage urbain.

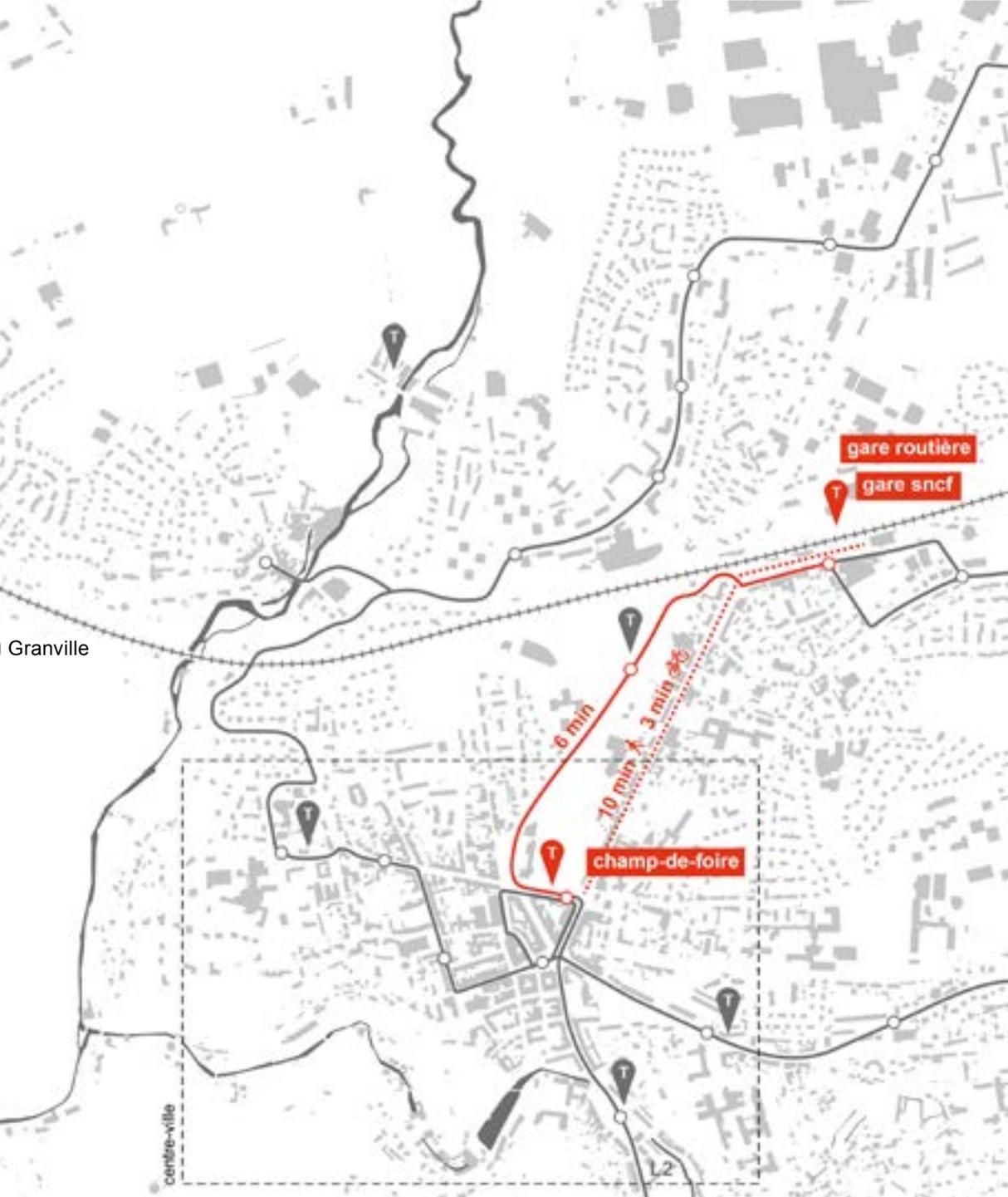
Une offre de transports à la mesure de la ville





La taille de Vire permet la mise en place d'un réseau de transports en commun qui relie les principaux lieux de la ville. Les deux lignes de bus et le transport à la demande maillent bien le territoire, mais leur faible fréquence ne permet pas de concurrencer suffisamment la voiture.

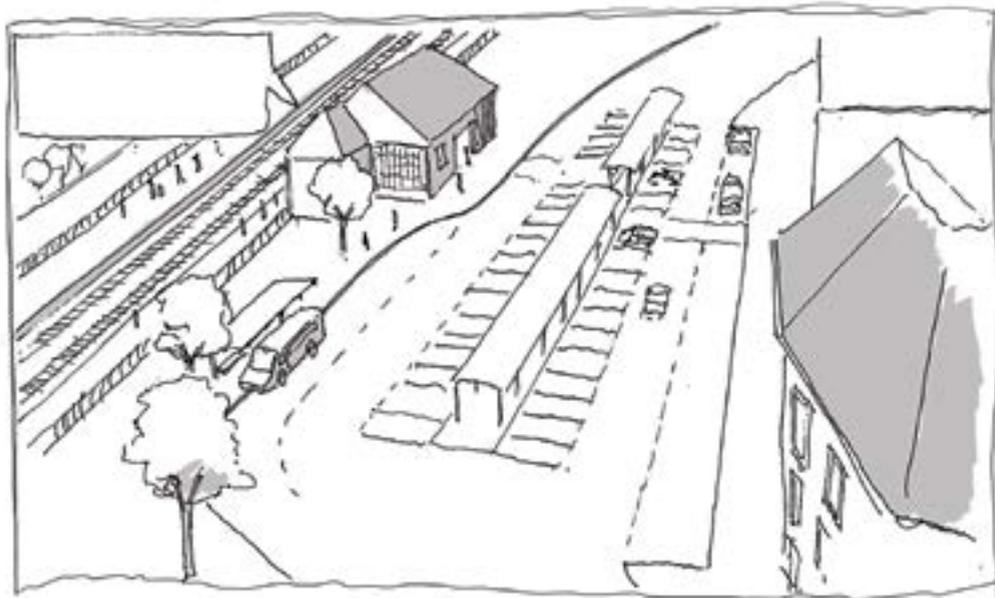
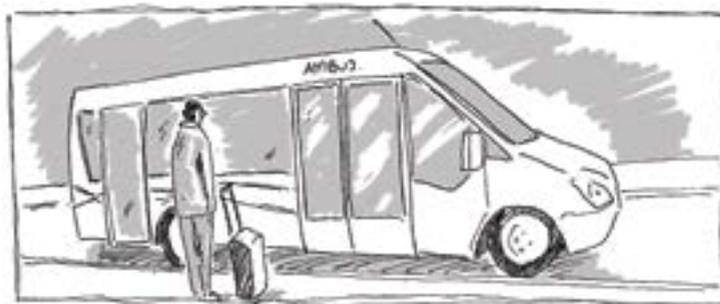
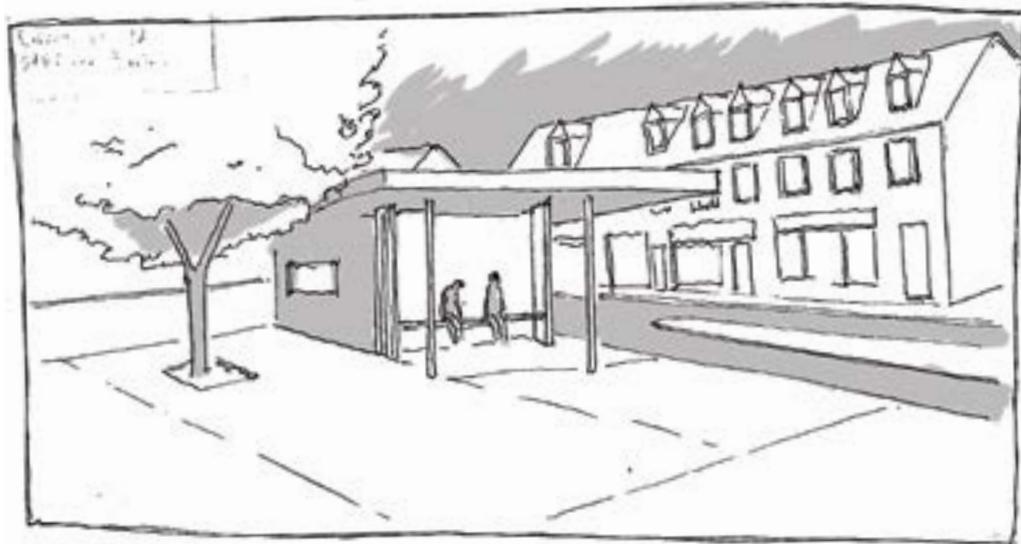
Le relais de la gare en centre-ville



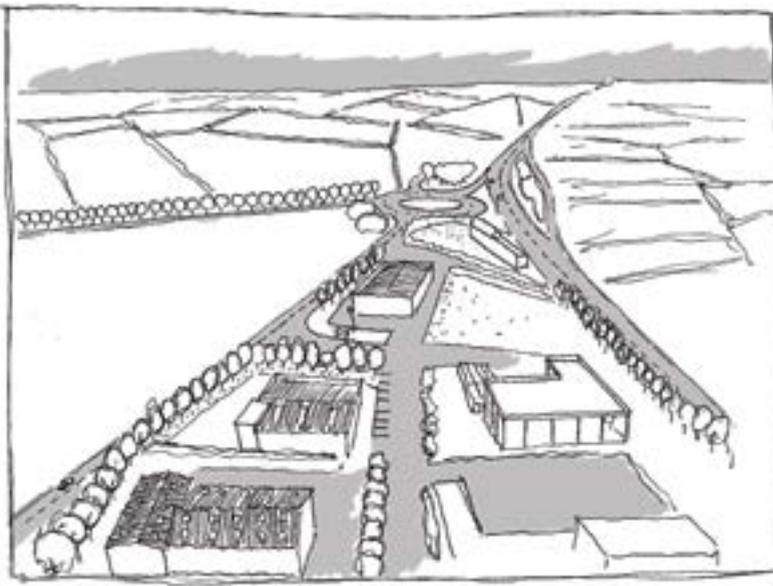
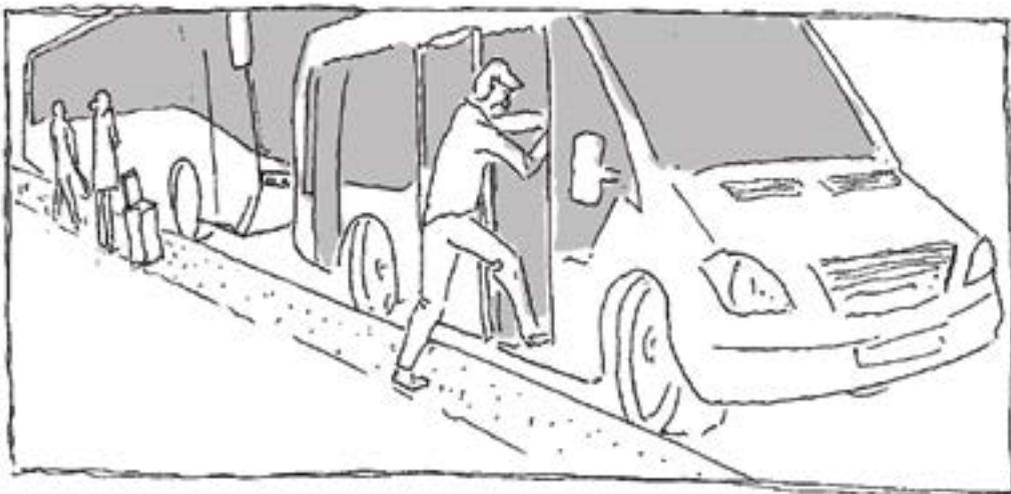
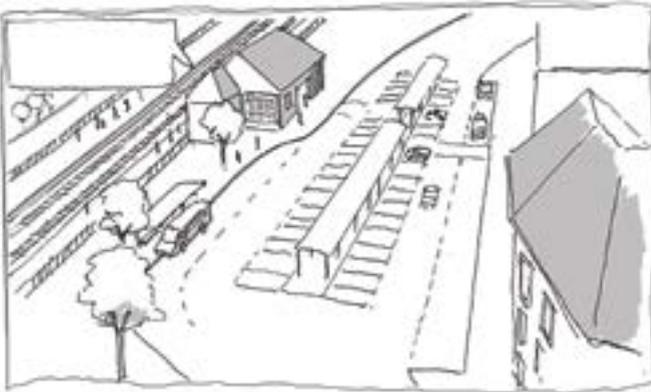


Le déplacement de la gare routière à proximité de la gare ferroviaire permet à la ville de se doter d'un pôle multimodal efficace situé à égale distance du centre-ville et de la zone d'activités. Toutefois, le kilomètre qui sépare ce pôle multimodal du centre reconstruit engage à penser le champ-de-foire comme un relais de mobilités.

Du centre à la gare...



... de la gare à la zone industrielle

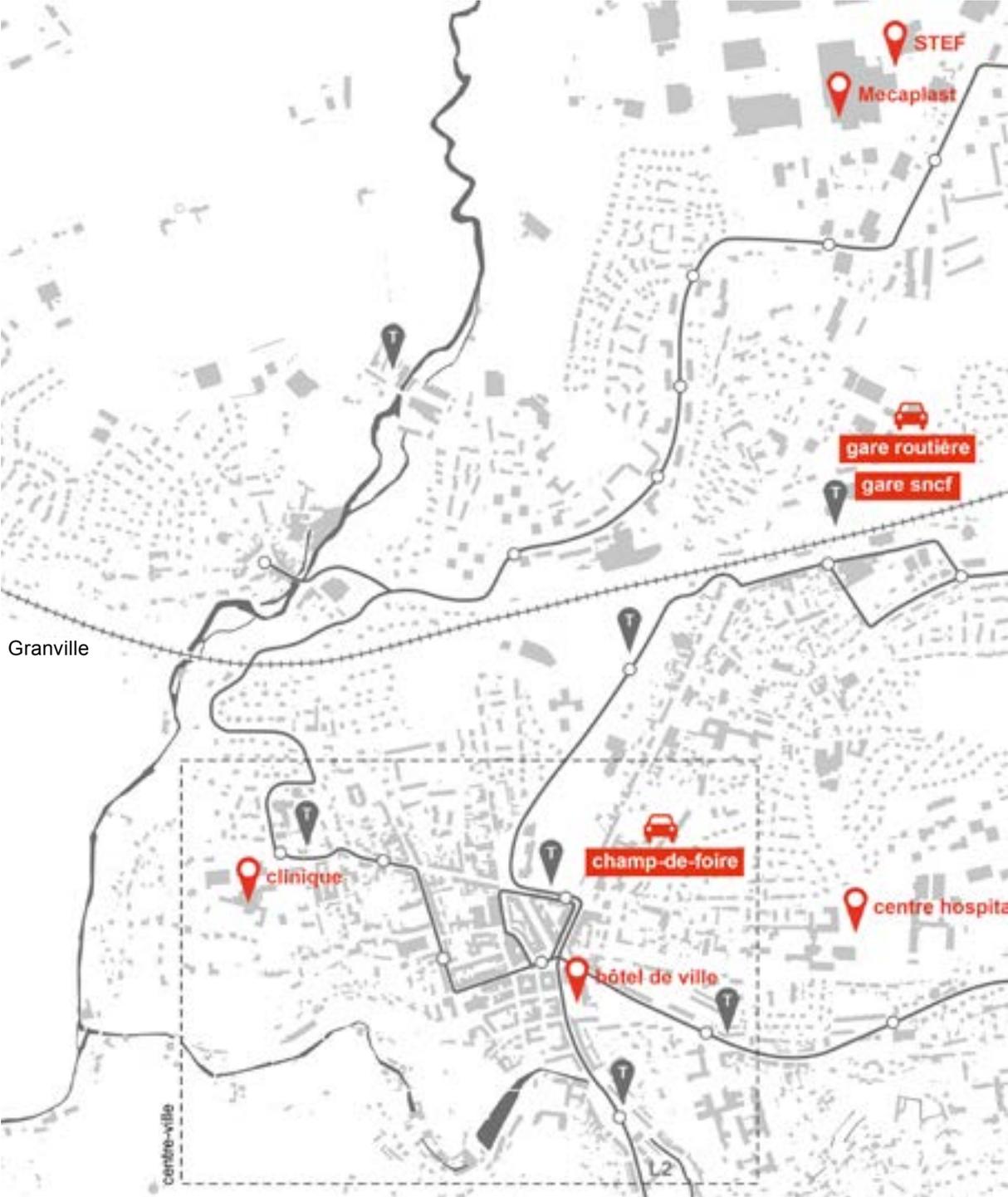


M. Lenormand attend le bus de 13h10 au champ-de-foire en direction de la gare. Il prend le train de 13h20 en direction de Granville pour rendre visite à sa famille.

Au même moment, M. Dubois descend du train et prend le même bus en direction de la zone d'activités. Il vient de Paris pour un rendez-vous à 14h.

Un arrêt long du bus à la gare a permis de déposer les voyageurs en direction de Granville et d'acheminer en ville ceux en provenance de Paris.

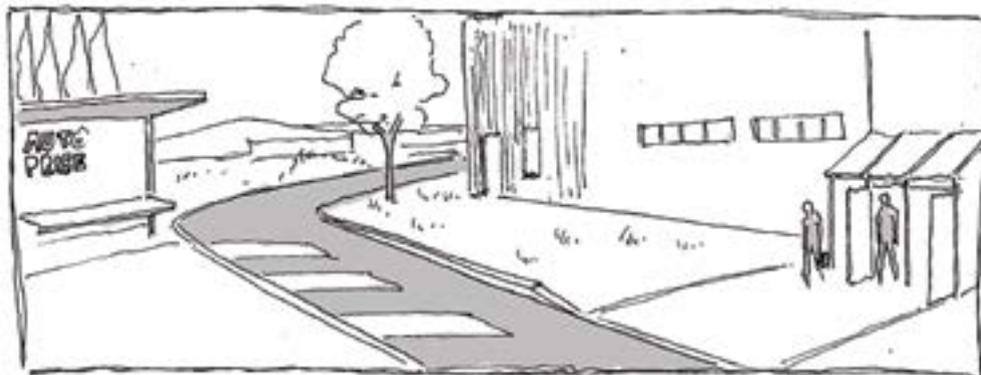
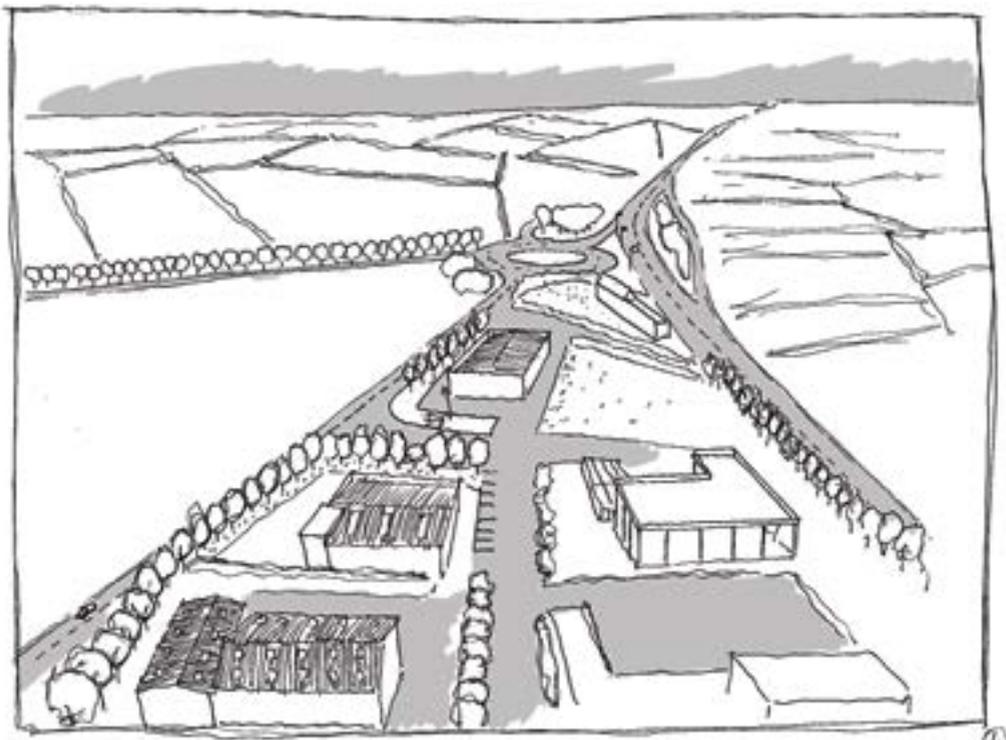
Développer les pratiques d'autopartage

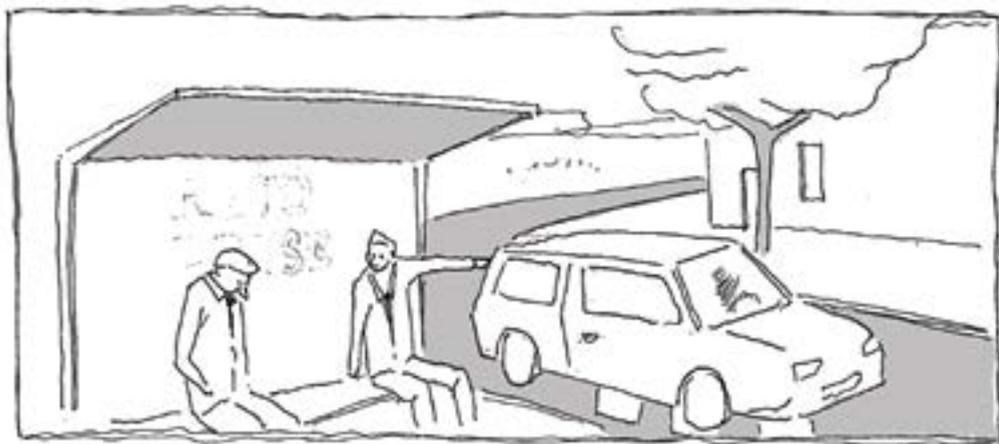




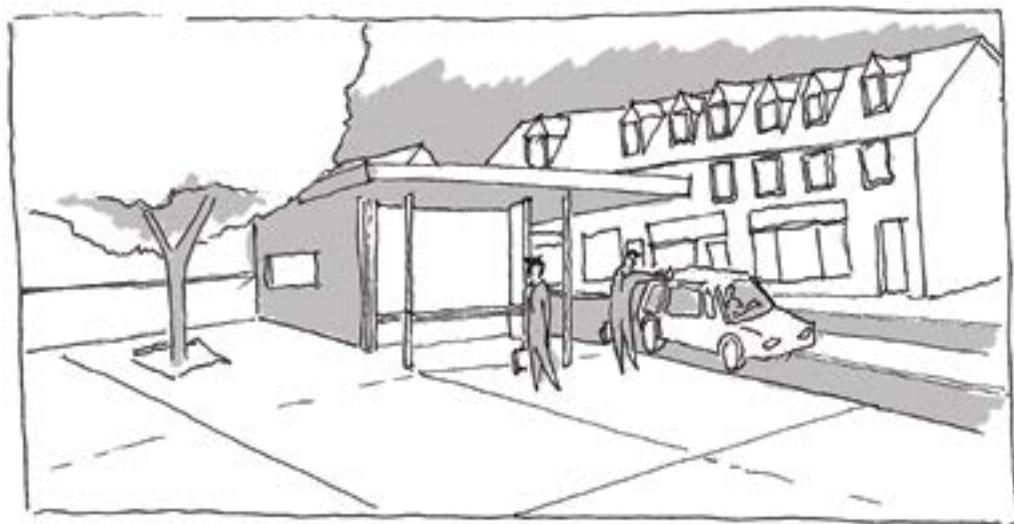
L'évolution des modes de déplacement peut aussi s'appuyer sur le secteur privé. Le covoiturage est l'emblème de cette pratique, permettant de mutualiser l'usage d'un véhicule le temps d'un trajet. La récurrence du trajet domicile-travail permet d'organiser aisément ce mode de transport. Les grands employeurs de la ville sont à même de mettre en place des politiques de covoiturage au sein de leurs entreprises.

Covoiturage d'entreprise

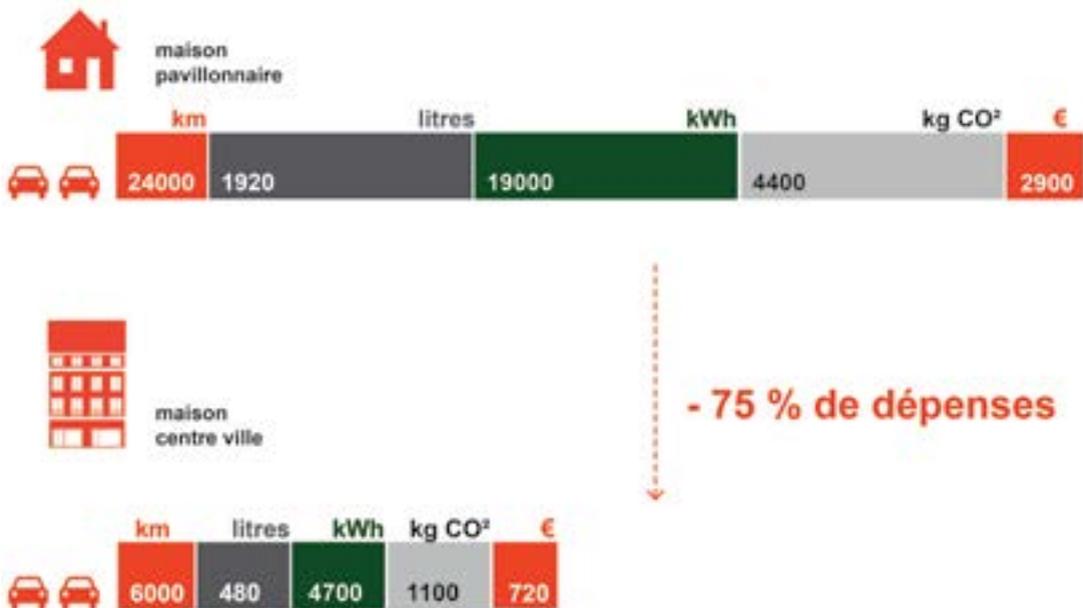




Employé dans une laiterie de la zone d'activités, M. Durand termine son quart du soir. Les bus ne circulent plus mais il dépose en voiture trois collègues au champ-de-foire, un des nombreux relais d'autopartage de la ville. Depuis la mise en place de ce service par leur entreprise, les quatre travailleurs ont fortement diminué le coût de leurs déplacements.



Économies permises par un moindre usage de la voiture



Fort de sa proximité avec la plupart des services, l'habitant du centre-ville utilise quatre fois moins sa voiture qu'un propriétaire d'une maison à la campagne. Le retour au centre-ville s'accompagne d'économies substantielles pour le budget des familles et de plus faibles consommations d'énergie.



maison
centre ville

scenario 2020



=

6000 km
480 litres
1100 kg CO²
720 €

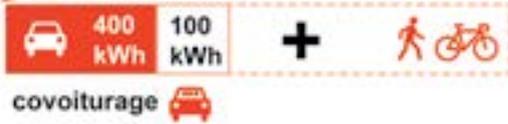


=

6000 km
240 litres
600 kg CO²
450 €

scenario 2050

voiture électrique

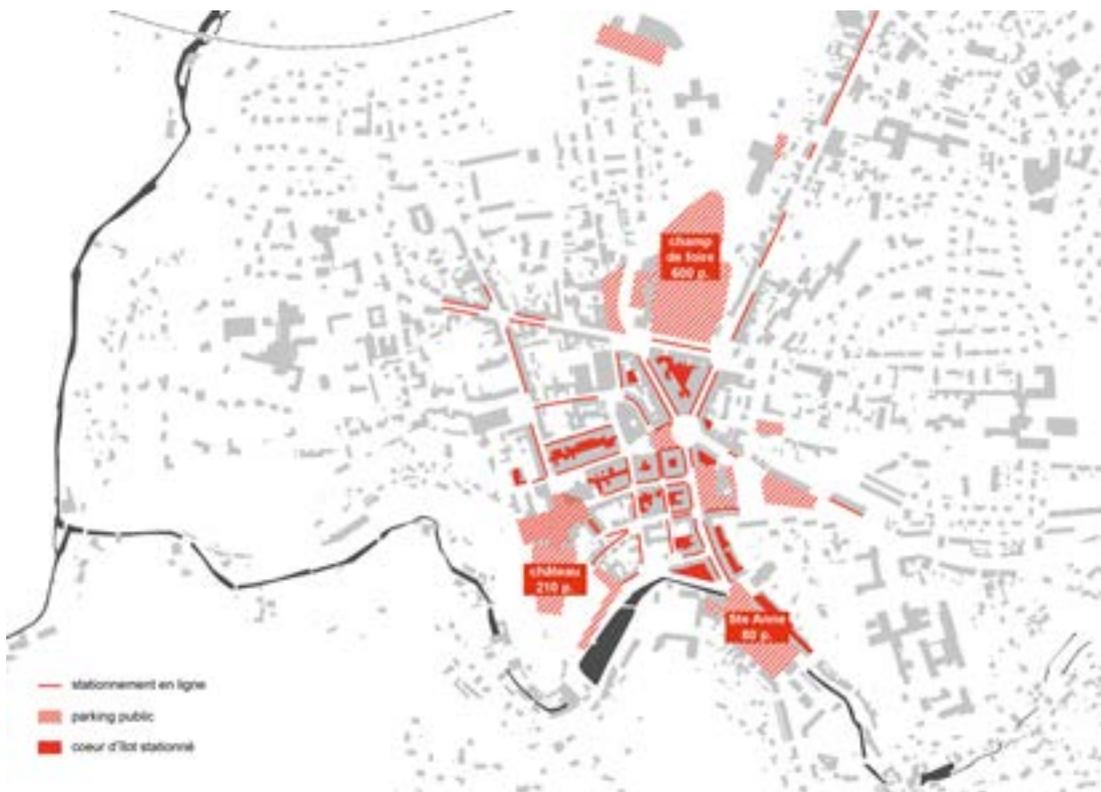


=

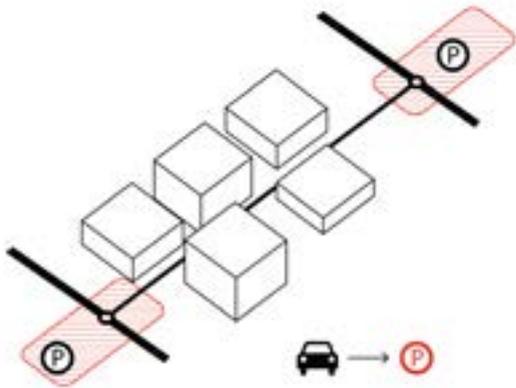
6000 km
60 €

L'offre de transports du centre-ville réduit le nombre de voiture par foyer, permettant des économies importantes. À l'horizon 2050, les progrès effectués par les modes de déplacements accentueront la baisse du poids des déplacements sur le budget des familles.

Hiérarchiser le stationnement

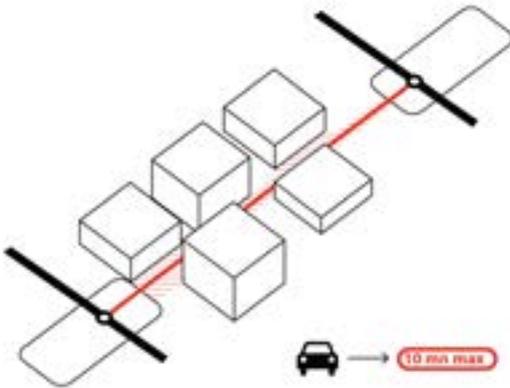


La présence de la voiture est aussi une question de paysage urbain. La capacité de Vire à accueillir la voiture a conduit à une situation où l'ensemble des espaces publics sont stationnés sans différenciation. Le stationnement long dans les rues nuit au commerce, tandis que l'occupation des parvis ne laisse aucune place aux piétons. Cette situation appelle une réponse au cas par cas, entre préservation d'un paysage urbain, maintien de la dynamique commerçante et de l'attractivité de l'offre résidentielle.



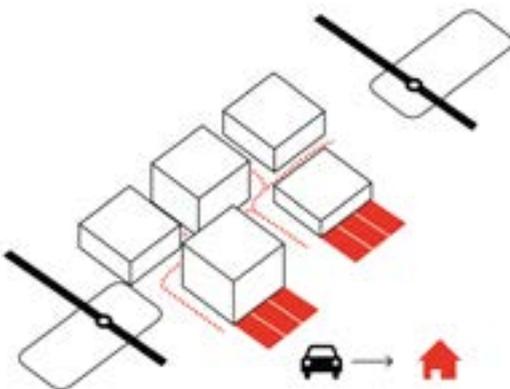
Places publiques stationnées

Les grands parkings publics existants peuvent délester les rues et certains cœurs d'îlots des voitures garées pour une longue durée. Ils jouent aussi un rôle de délestage les jours de marché ou le samedi.



Arrêt minute le long des rues

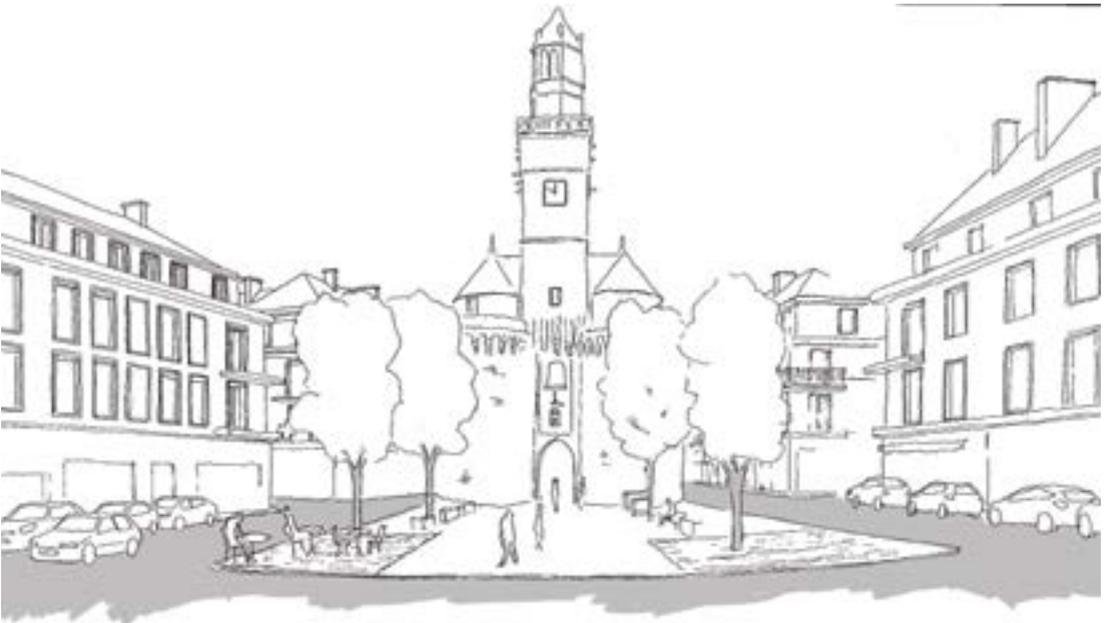
La limitation temporelle du stationnement le long des rues favorise l'activité commerciale tout en autorisant des usages résidentiels ponctuels comme le déchargement des courses.



Voiture associée au logement

Le plan de stationnement autorise le maintien de certains garages et places de parking à proximité des logements, répondant à une offre habitante spécifique.

Libérer les espaces de représentation

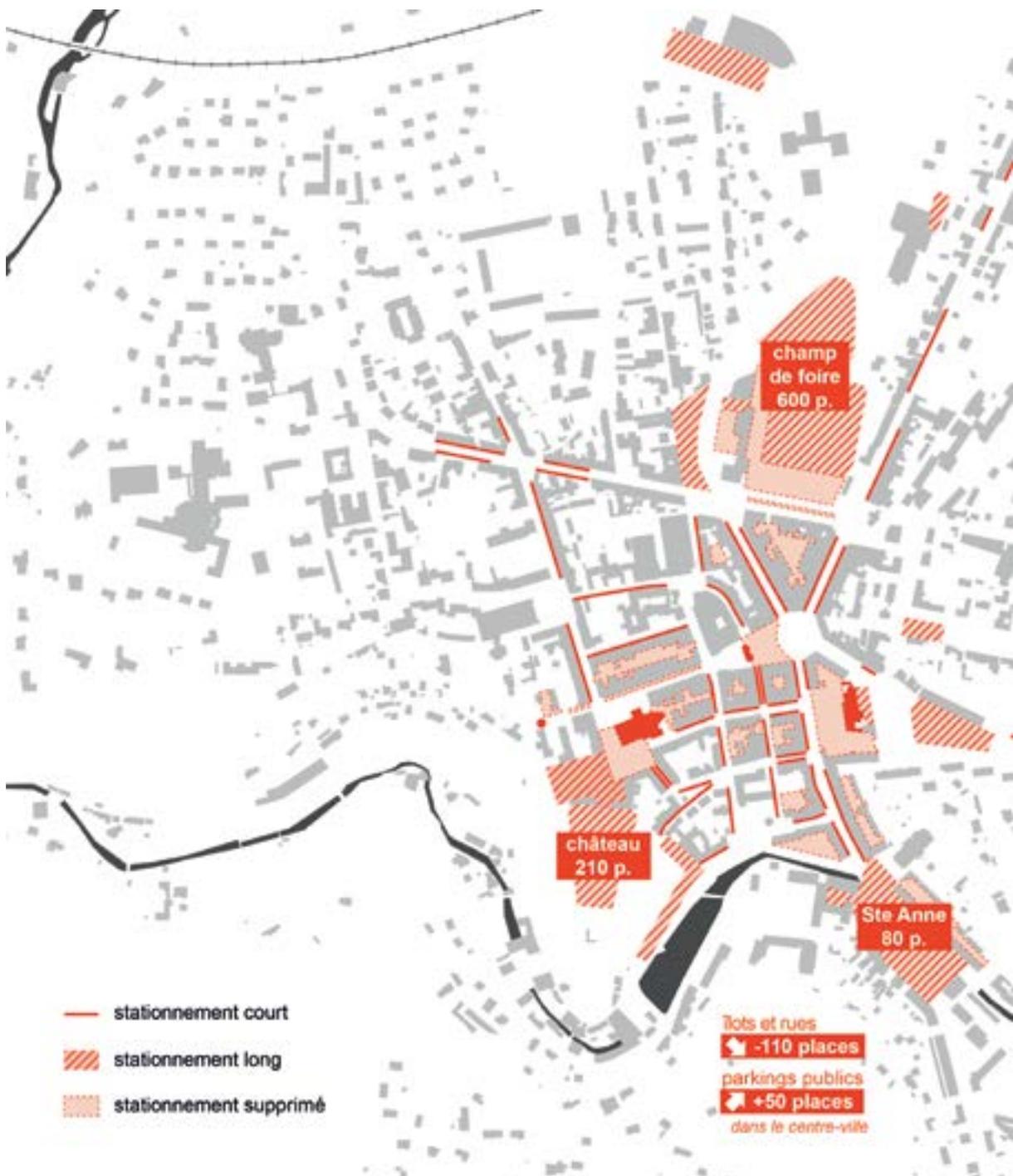


Retrouver une place devant la Porte horloge



Créer un jardin devant l'Hôtel de Ville

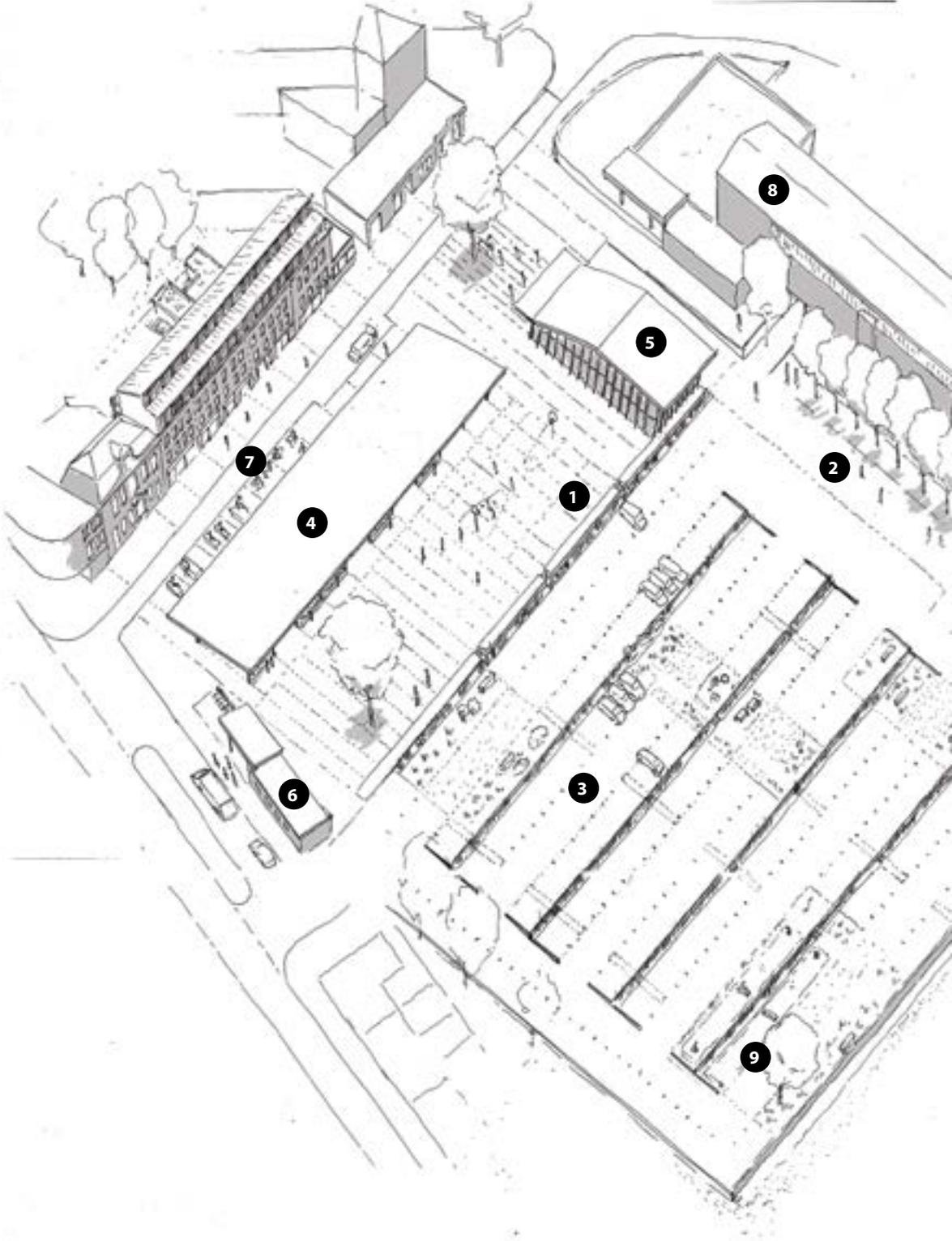
De nouvelles places publiques stationnées

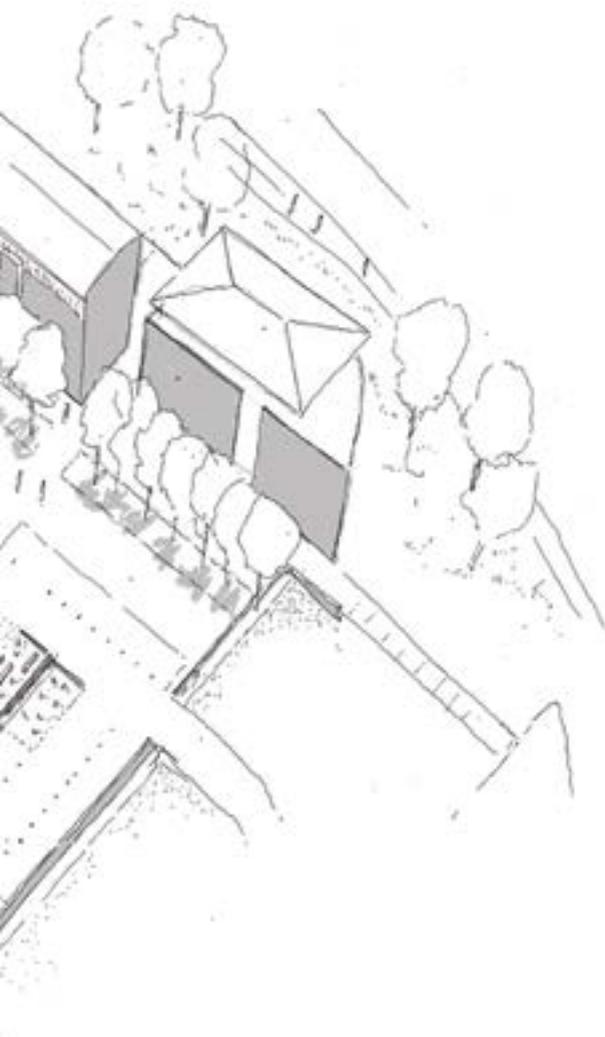




La configuration de Vire permet de séparer la voiture du logement, déplaçant une partie du stationnement résidentiel dans des grandes poches de parkings publics tout en libérant le long des rues pour les arrêts courts favorisant l'activité commerçante. Le projet de stationnement dessine ainsi une nouvelle hiérarchie d'espaces publics, libérant les espaces de représentation et proposant une mixité d'usages pour de nouvelles places publiques stationnées.

Terminer la ville, tisser avec le parc





1. Terrasse minérale
2. Mail planté
3. Parking en stabilisé (300 places)
4. Halle de marché
5. Cité des métiers
6. Gare routière
7. Zone de rencontre rue d'Aignaux
8. Immeuble du champ-de-foire
9. Jeux d'enfants

La surface dévolue au stationnement dans la ville ne doit pas générer des espaces uniquement dédiés à la voiture. Elle doit aussi être l'occasion de créer de nouveaux espaces publics plurifonctionnels en relation avec le paysage.

La recomposition du champ-de-foire termine le centre commerçant par la création d'une terrasse programmée en belvédère. En-dessous, les terrasses stationnées en stabilisé créent une transition avec le parc jusqu'à la piscine.

Restreindre le stationnement en cœur d'îlot



Le nouveau jardin ménage des accès aux garages existants pour permettre une mutation progressive des usages



La proximité de la place du champ-de-foire permet de libérer les cœurs d'îlots adjacents de la voiture. Le maintien de certains emplacements et de l'accès aux garages autorise une transformation progressive.

La jardin créé à la place du parking offre un lieu mutualisé pour les habitants de l'îlot tout en provoquant un changement d'image par rapport à la façade sur rue.

2

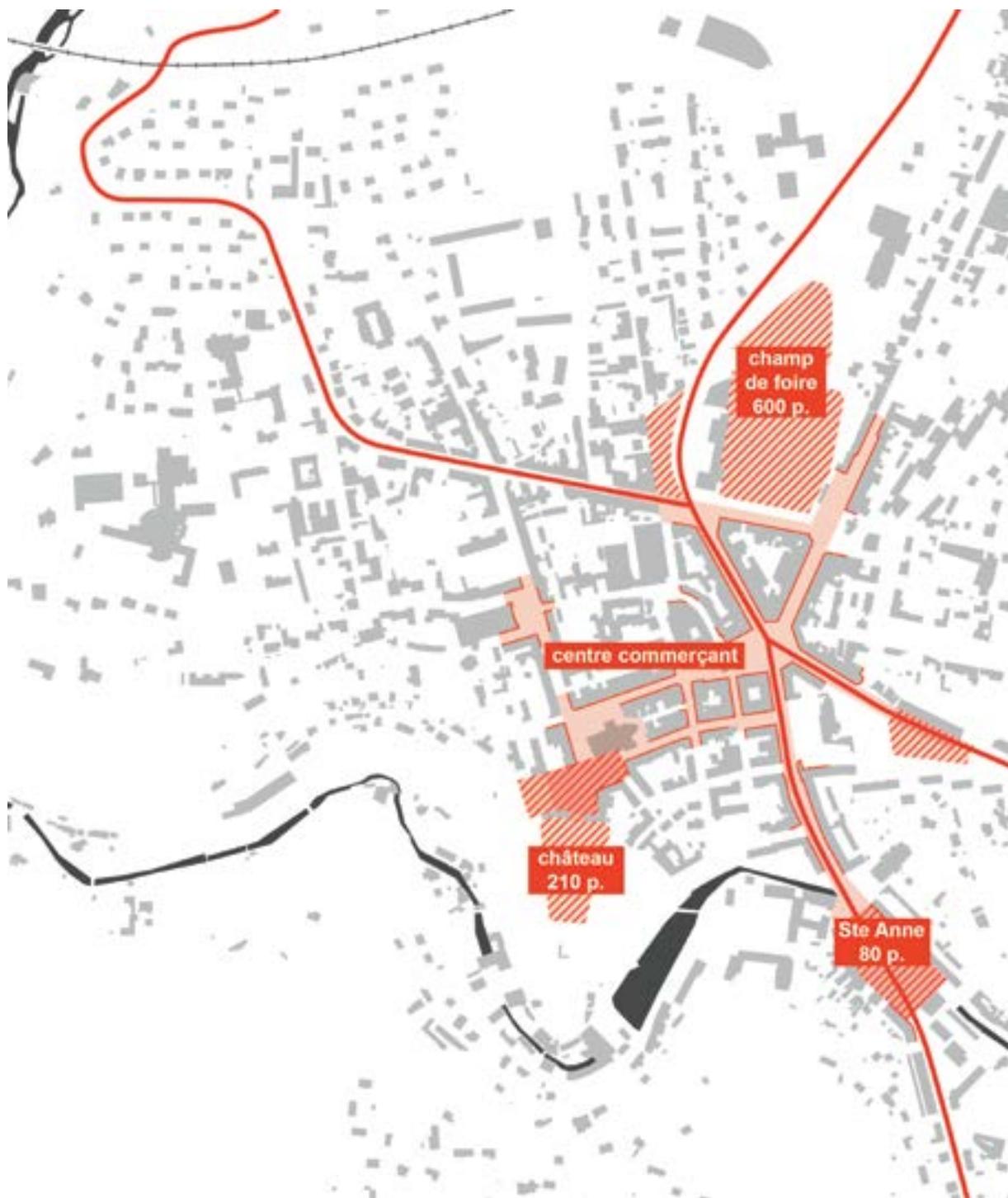
Consolider le centre commerçant

Consolider le centre commerçant

Vire est pour l'instant épargnée par le problème général de la dévitalisation du commerce de centre-ville. Sa position stratégique au croisement de deux routes nationales et l'absence de rocade complète en font une ville traversée par la voiture, garantissant le dynamisme de l'activité commerçante. Il apparaît malgré tout nécessaire d'anticiper la mue du commerce traditionnel qui subit la concurrence des grandes surfaces de périphérie.

Le maintien d'une offre de proximité est indispensable au retour des habitants dans le centre-ville de Vire. Néanmoins, la masse critique suffisante à la survie du commerce étant à l'échelle du bassin de vie, cette offre améliorée doit s'adapter aux modes de déplacements utilisés par l'ensemble de cette population. Les espaces publics élargis du plan de la reconstruction forment une armature qui autorise la cohabitation entre les piétons habitants en ville et les voitures traversant le centre. La nouvelle offre commerçante combine le déploiement du commerce sur l'espace public (prolongeant la logique du marché du vendredi matin) et l'installation d'un service de conciergerie institutionnalisant le système de « drive » engendré par la ville passante. Ces dispositifs spatiaux sont au service d'une offre commerçante territorialisée mettant en valeur les produits issus de filières locales.

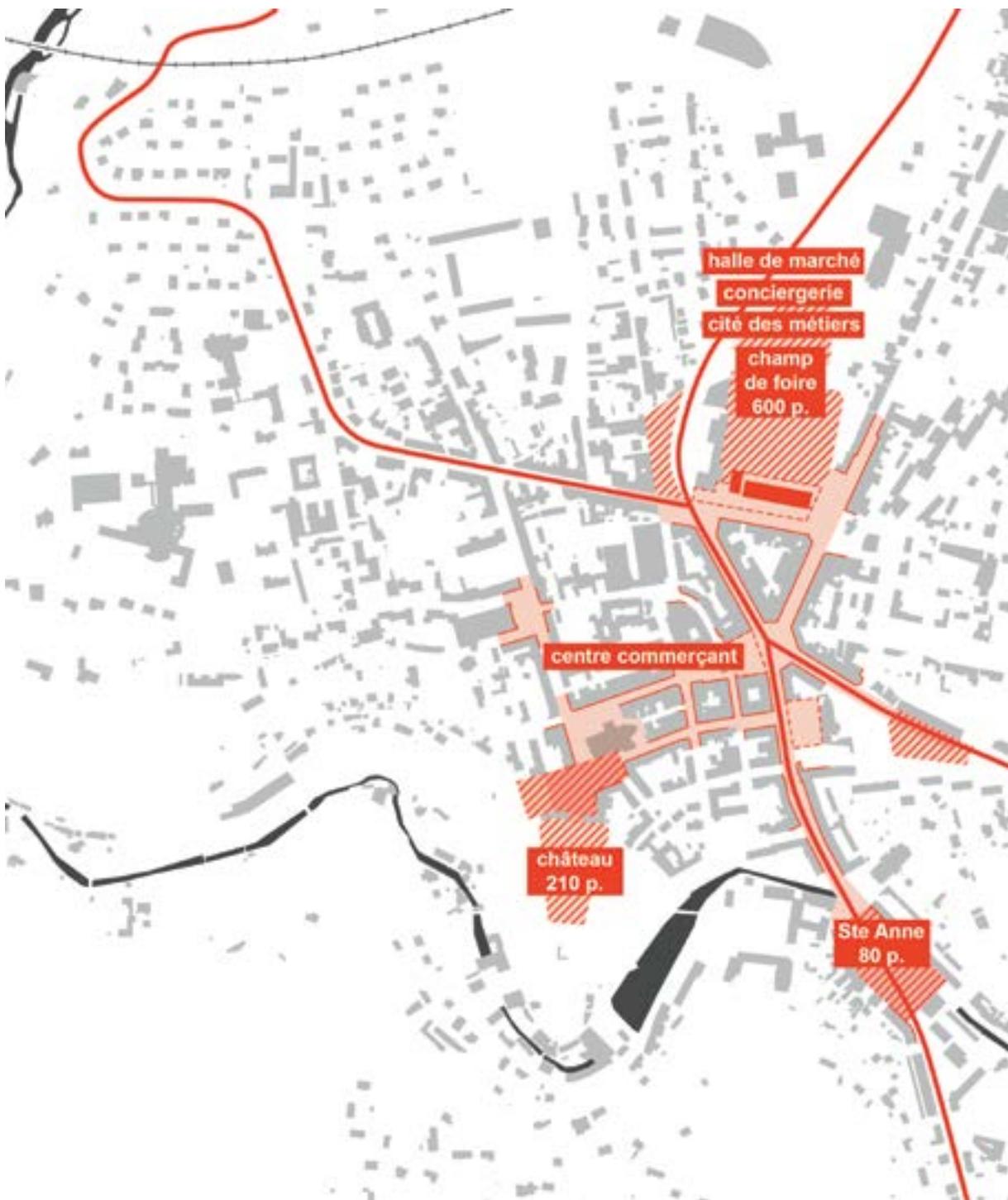
Un centre commerçant conditionné par la voiture





La vitalité du centre commerçant est permise par le croisement de deux routes départementales au niveau de la Porte Horloge. Les larges rues et les grandes poches de parking favorisent l'activité commerçante, qui s'exporte modérément en périphérie.

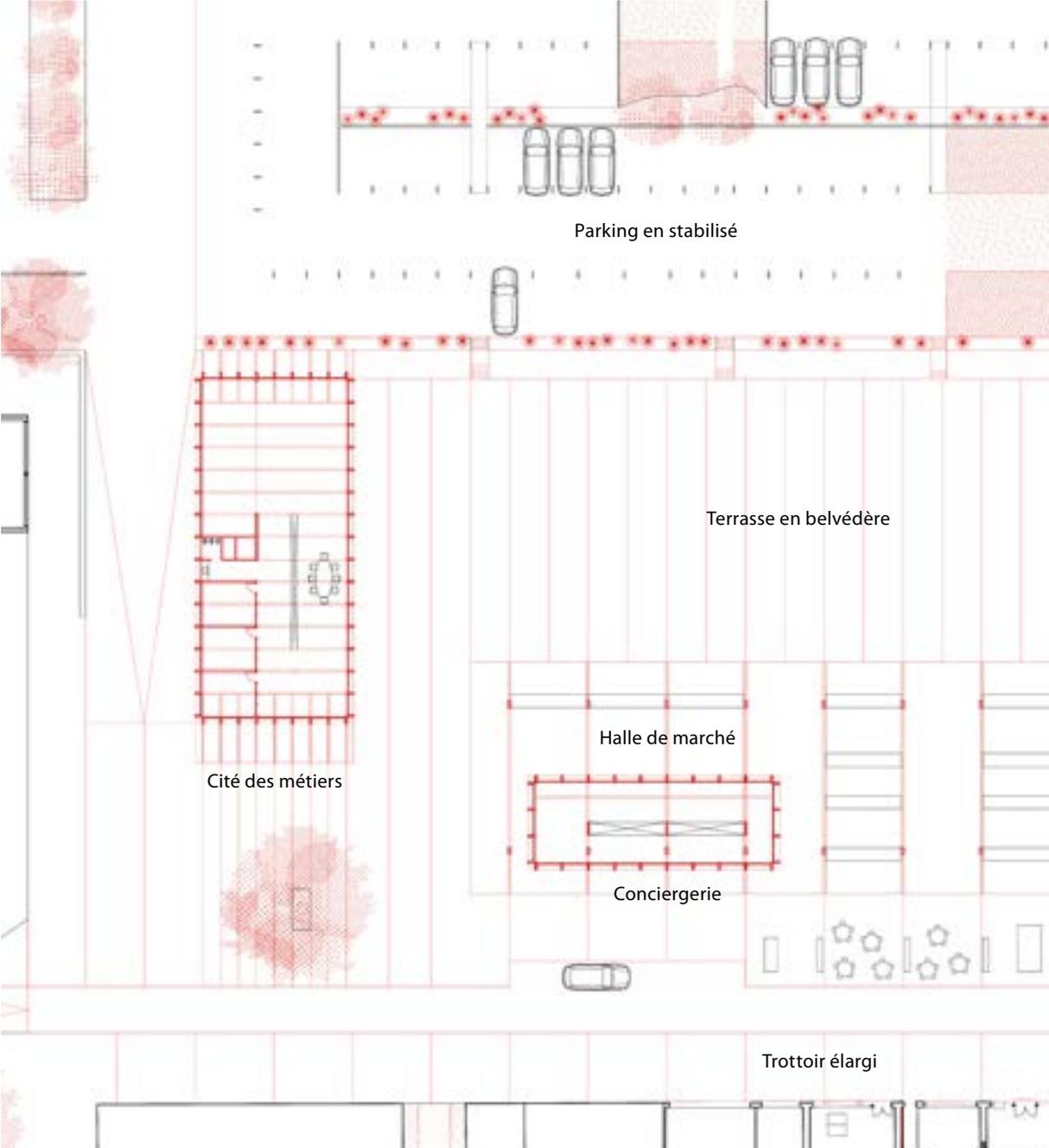
Délimiter le centre commerçant au nord



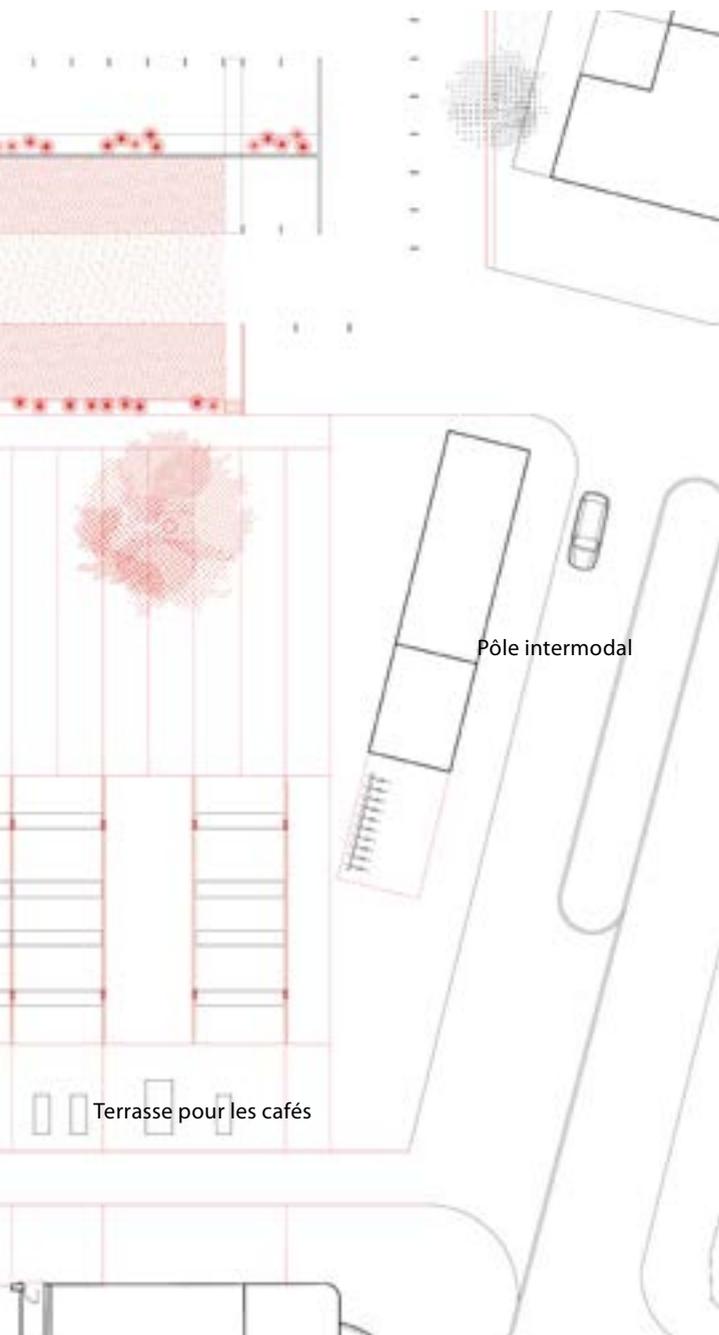


Le centre commerçant imaginé par le plan de la reconstruction restait contenu à l'ouest de la route départementale. Le rôle déterminant de la voiture a étendu son emprise le long des axes circulés jusqu'au nord de l'îlot A8. Une organisation compacte et close permettant un meilleur fonctionnement, le projet vient terminer le centre commerçant au nord par une halle, institutionnalisant la pratique du marché dans un lieu emblématique.

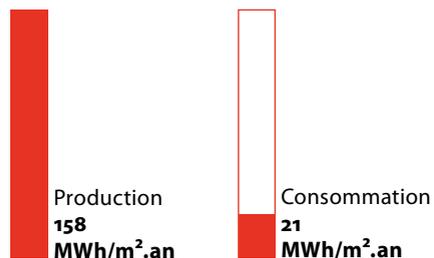
Une terrasse commerçante sur le bocage



Plan de rez-de-chaussée | éch. 1/500^e



Halle de marché



Cité des métiers



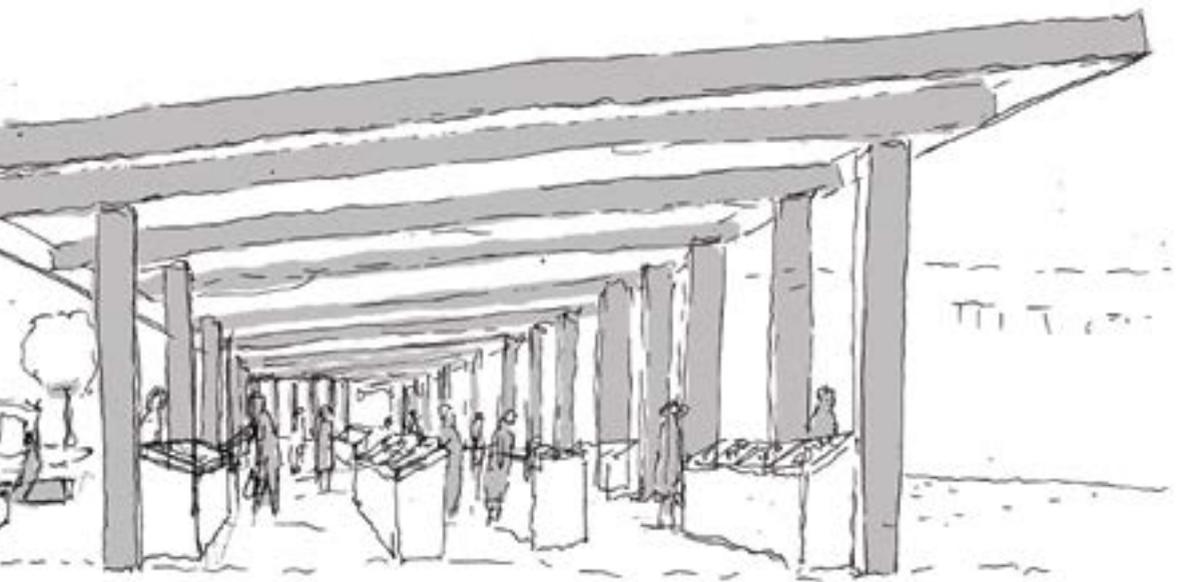
Production en excès: **126 MWh/m².an**

La partie nord du centre commerçant est une terrasse en belvédère orientée sur le bocage. Elle accueille une halle de marché couplée à une conciergerie, permettant un fonctionnement hebdomadaire pensé pour la voiture et le piéton. La cité des métiers, initialement prévue à l'extrémité nord de l'immeuble du champ-de-foire, s'installe dans un nouveau bâtiment. Elle trouve une relation directe avec le centre-ville et le pôle multimodal. Débarassée de l'entrée du parking, la rue d'Aignaux devient un endroit apaisé permettant aux commerces de s'étendre sur de nouvelles terrasses.

Donner un vis-à-vis aux commerces



La halle de marché donne un vis-à-vis aux commerces de la rue d'Aignaux



3

Ré-habiter le centre-ville

Ré-habiter le centre-ville

Porteur d'un standard de confort nouveau lors de sa construction il y a 60 ans, le bâti de la reconstruction souffre aujourd'hui d'une certaine obsolescence. Opérer un retour vers le centre passe donc par la rénovation des logements vétustes. Pour cela, la ville a lancé une Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) qui offre une plus grande marge de manœuvre pour la réalisation des travaux compte-tenu du faible prix du foncier. La mise aux normes des logements ne pourra cependant pas à elle seule faire changer le regard sur l'architecture du centre-ville. Elle doit être pensée dans une transformation plus large du paysage urbain.

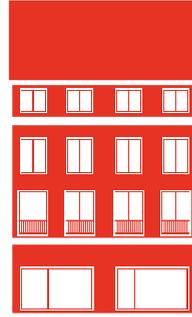
La qualité variable du bâti de la reconstruction appelle des stratégies de transformation différenciées. La première reconstruction conserve la structure traditionnelle de la ville faite d'espaces publics élargis qui délimitent des îlots ouverts. À l'inverse du Havre, ceux-ci font l'objet d'une subdivision en parcelles sur lesquelles s'élèvent dans la plupart des cas de petites copropriétés (moins de cinq propriétaires). Dans une logique d'économie, les refends sont mutualisés et les façades sur rues sont conçues avec des effets de continuité, marquant le caractère noble de cet espace urbain. Le cœur d'îlot forme à l'inverse un paysage encombré par l'extension à rez-de-chaussée de chacun des commerces. Le bâti, d'une qualité variable, appelle des stratégies de transformation différenciées. Le tissu permet une mutation progressive, enclanchant la sédimentation de la ville de la reconstruction.

En parallèle, un grand nombre de logements sans affectation préalable sont réalisés au sein d'opérations de taille plus importante (plus d'une dizaine de logements) dont la maîtrise d'œuvre est confiée à des coopératives et des associations syndicales. Ces opérations collectives s'accompagnent de l'affirmation des principes modernes de préfabrication, tout en rompant avec la figure de l'îlot fermé. Ancêtres des grands ensembles par leur forme urbaine, ces immeubles souffrent de l'indétermination de leur rapport à la ville. En plus de la requalification de l'espace public, ils appellent une rénovation d'ensemble pour préserver l'unité de la façade, à l'opposé des initiatives individuelles qui ont cours aujourd'hui.

Concurrencer la maison individuelle

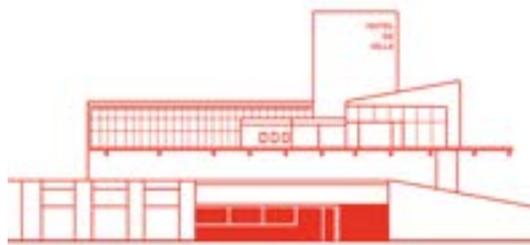


Maison individuelle à la campagne
1 300 €/m²



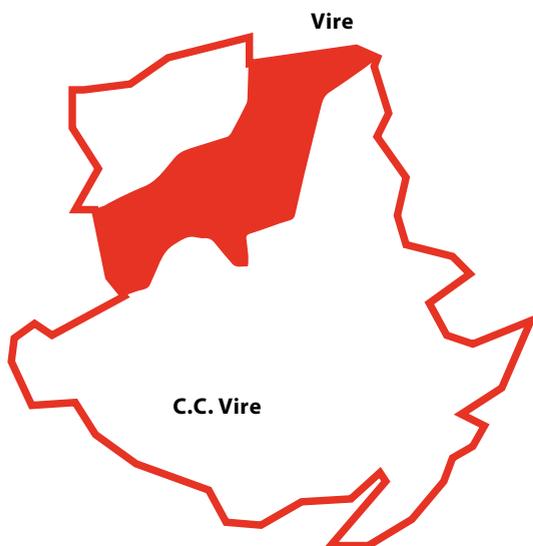
Appartement en centre-ville
1 000 €/m²

différentiel de **300 €/m²**



Opération programmée d'amélioration de l'habitat

Subventions de 375 à 750 €/m²
Primes jusqu'à 4000 €



Provoquer une augmentation de la valeur du foncier

Le rôle grandissant des communautés de communes dessine une nouvelle échelle de gouvernance permettant d'appréhender plus efficacement les problématiques territoriales en marge des métropoles. Le point commun à toutes ces intercommunalités réside dans l'attrait du modèle pavillonnaire au détriment des centres-villes. Le faible prix du foncier dans les bourgs ruraux ainsi que la puissance du modèle résidentiel individuel ont contribué à vider l'habitat collectif des centres. Si l'importance des départs pour des communes plus proches de la métropole relativise cet état de fait, il s'agit là d'un des premiers phénomènes à enrayer pour opérer un retour vers le centre. À cet égard, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), en cours d'élaboration, est la pierre angulaire du projet. Limiter fortement la constructibilité dans les communes périphériques tout en autorisant plus de souplesse dans le centre incitera les nouvelles populations à s'installer en ville tout en augmentant la valeur du foncier. Si cette mesure semble sévère pour les communes rurales, il en va de la survie de l'ensemble du territoire de l'intercommunalité.



Un rapport au sol chaotique qui révèle la topographie accidentée du sol remblayé



Un parking comme rapport à l'espace public

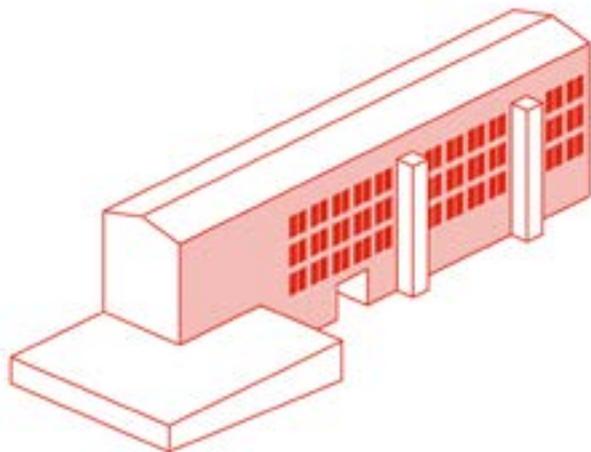


L'immeuble dialogue avec le paysage lointain



Arrière dévolu au stationnement donnant sur l'entrée de ville

Immeuble du champ-de-foire



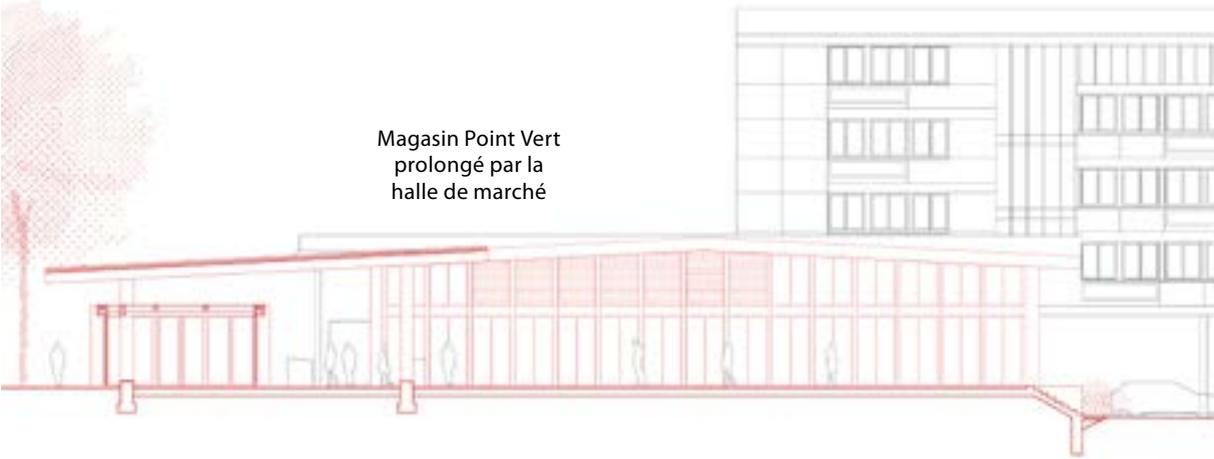
Immeuble Rationnel Préfinancé

seconde reconstruction (1950)

Claude Herpe architecte

- 18 logements
- anciens locaux du cadastre appartenant à la ville de Vire
- jardinerie Point Vert
- bureaux santé au travail Santravir
- commerce de fournitures créatives La Fabrik

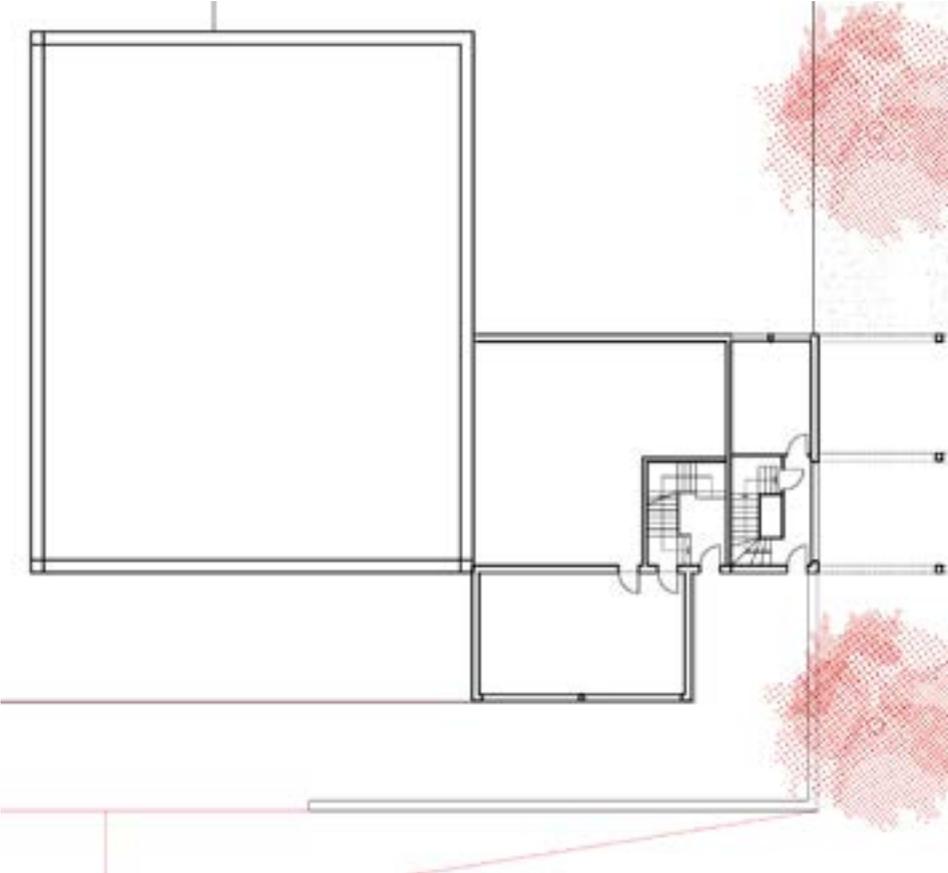
Une question d'intégration urbaine



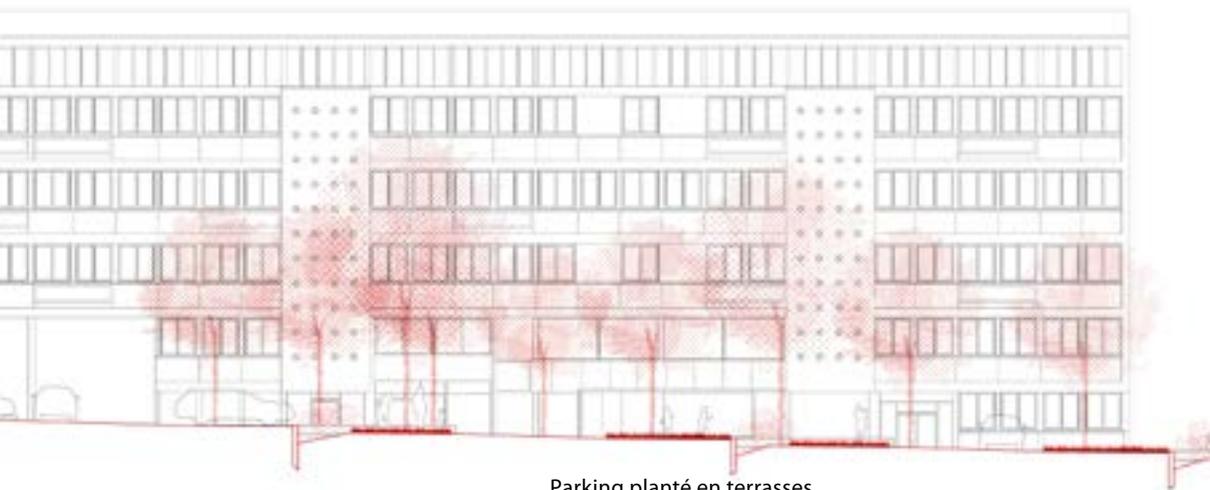
Magasin Point Vert
prolongé par la
halle de marché

Elévation est | éch. 1/300°

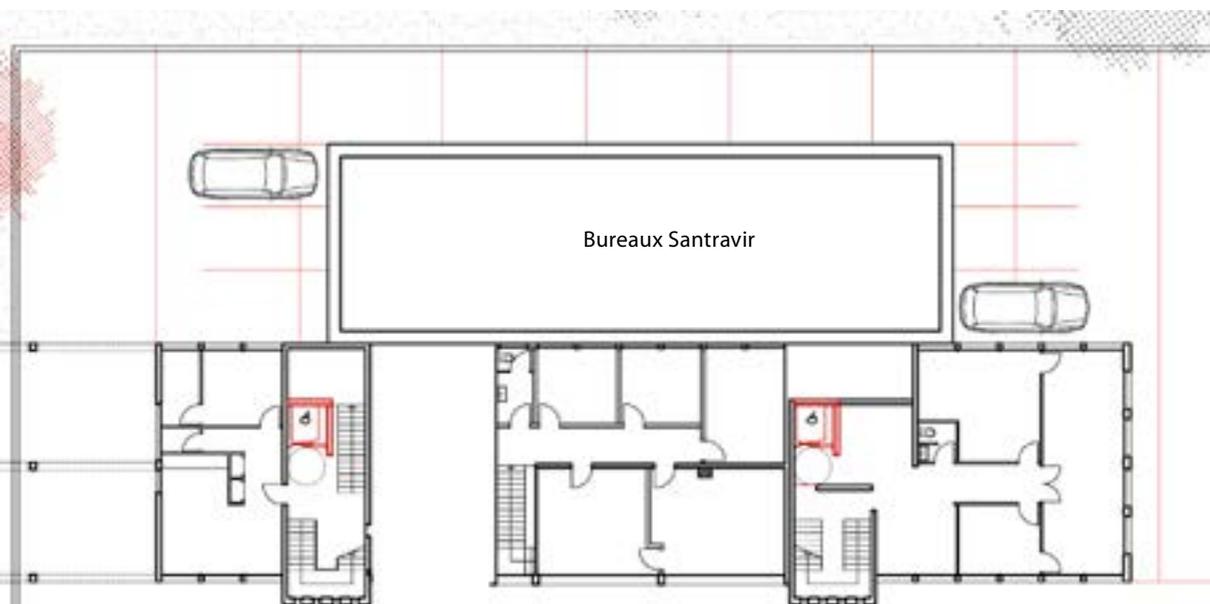
Terrasse minérale



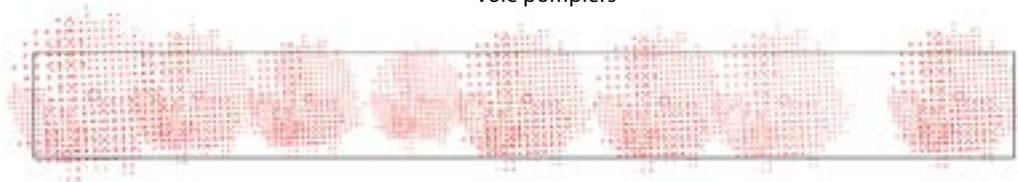
Plan de rez-de-chaussée | éch. 1/300°



Parking planté en terrasses



Voie pompiers



Mail planté

Une redistribution mesurée des logements

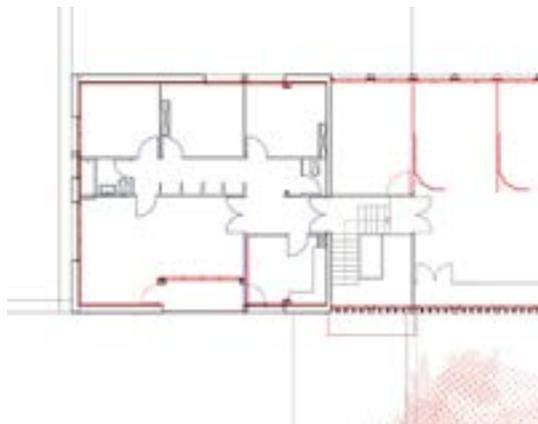
Une redistribution mesurée des logements

Les locaux de la mairie sont transformés en logements tri-orientés. La récupération de la cage d'escalier permet de rendre traversants les logements de la travée adjacente.

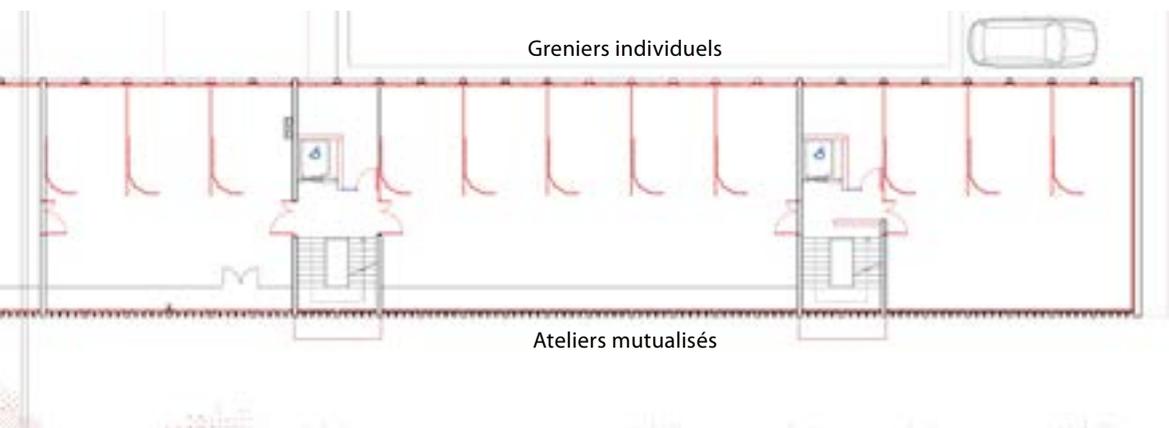
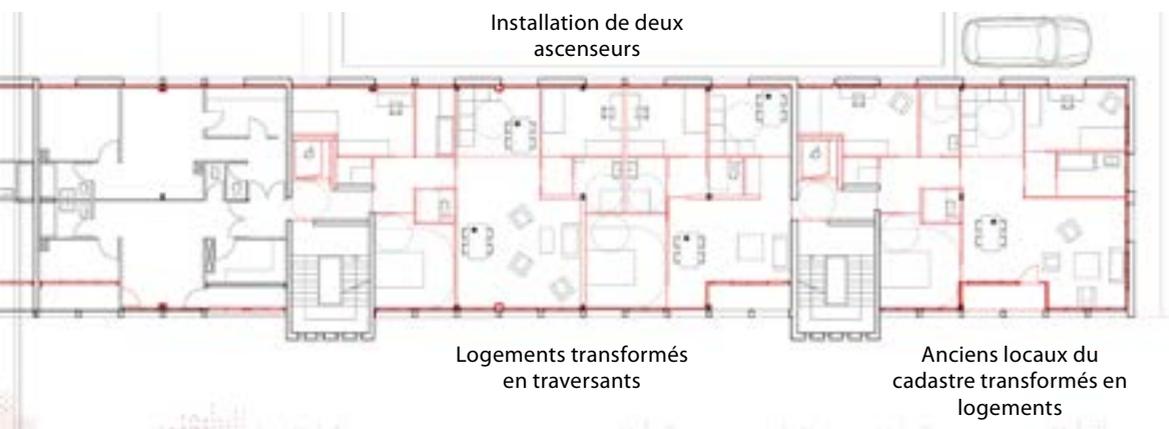
L'installation de deux ascenseurs permet de rendre accessibles ces appartements et illustre une redistribution applicable au reste de la barre. Le dernier niveau est redistribué pour donner à chaque logement une pièce de plus et proposer des locaux mutualisés.



Plan R+2 et R+4 | éch. 1/300^e



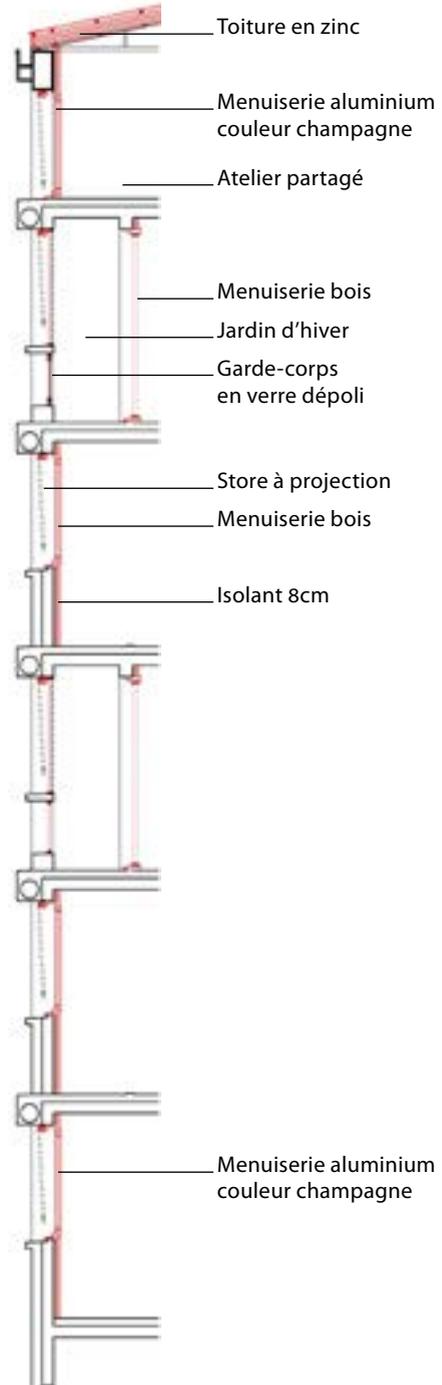
Plan R+5 | éch. 1/300^e



Transformer les menuiseries extérieures pour actualiser la façade



Élévation est | éch. 1/100^e

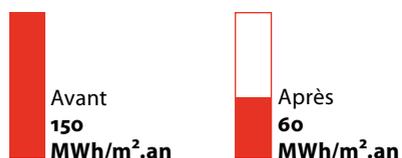


Coupe | éch. 1/100^e

Gérer l'orientation est-ouest

Avec une orientation est-ouest, la réhabilitation des façades se doit d'éviter l'effet « thermos ». Une sur-isolation trop importante rendrait en effet les appartements inconfortables en été. Le remplacement des menuiseries sur l'ensemble de la façade et la fermeture des loggias permettent des économies d'échelle et apportent un résultat probant. L'utilisation de matériaux nouveaux comme le bois et le métal, ainsi que l'installation de stores à projection, transforment l'image de la barre en préservant les modénatures du béton.

Réduction de la consommation



Gain après rénovation : **90 MWh/m².an**



Ordonnement de façade sur la place du 6 juin 1944 : utilisation du granite local, étage en attique et toiture en ardoises



La façade du même immeuble côté cœur d'îlot révèle l'hétérogénéité du bâti de la reconstruction

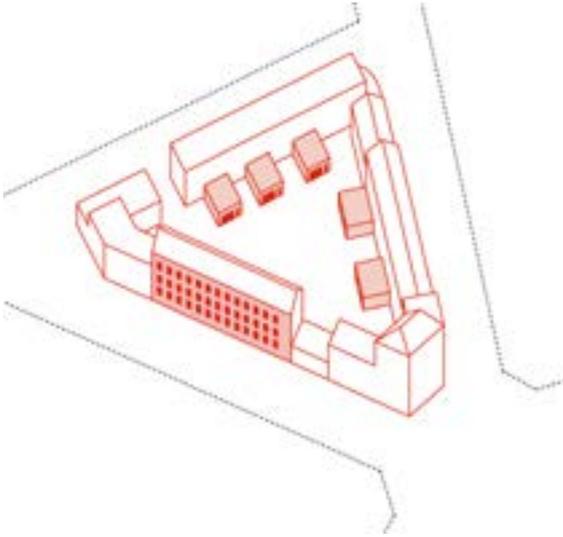


L'intérieur de l'îlot est une cour stationnée commune à toutes les parcelles



Encombrement lié aux extensions des commerces

Îlot A8



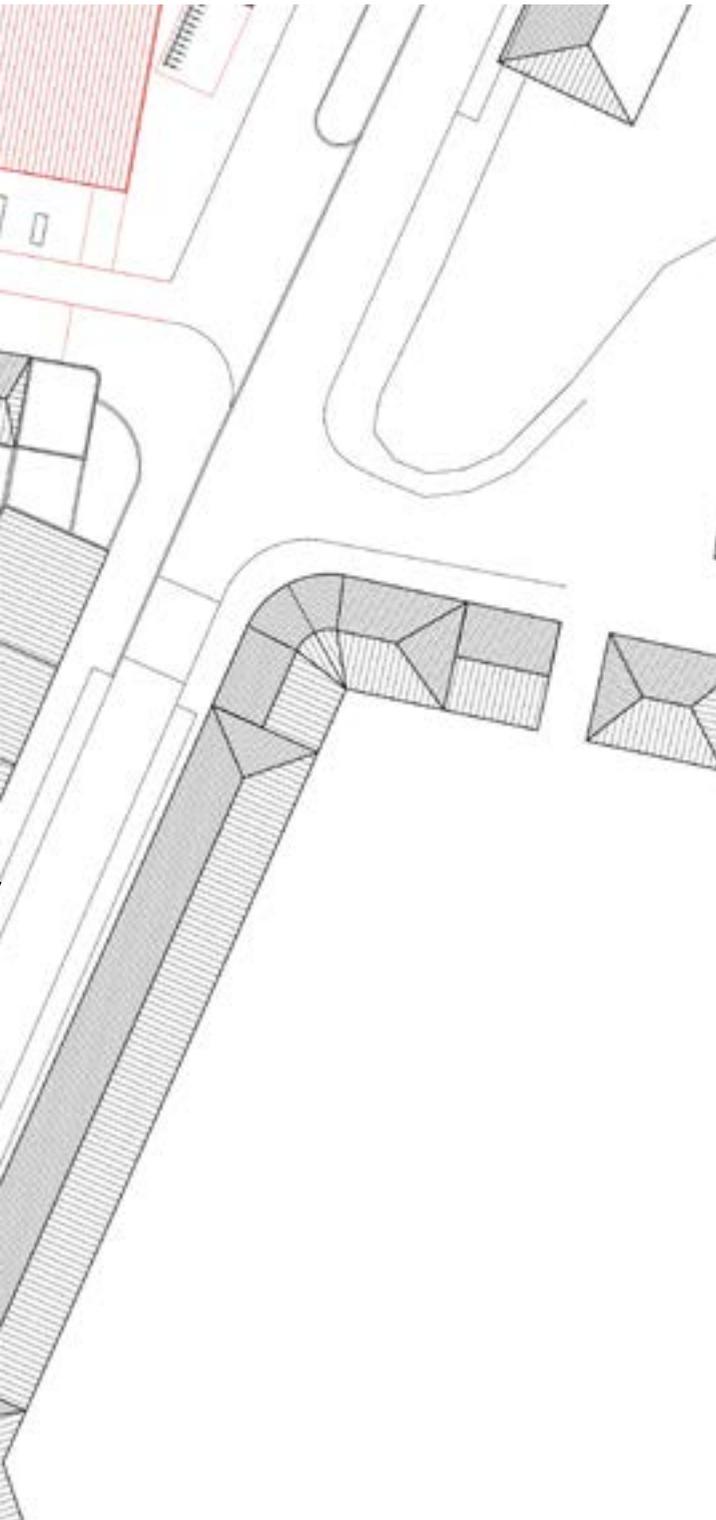
Reconstruction à la parcelle

Première et seconde reconstruction (1952-62)
Claude Herpe architecte (ensemble est)
Raymond David architecte (ensembles ouest
et nord)

- 53 logements
- rez-de-chaussée commercant

Commencer la sédimentation du tissu urbain





- 1. Rénovation légère de deux immeubles**
- 2. Reconversion des extensions des commerces**
- 3. Mutualisation de cinq immeubles pour permettre la création d'un ascenseur**
4. Jardin
5. Voie de desserte
6. Cour pavée desservant les garages existants

L'îlot A8 fait l'objet d'une stratégie différenciée. Il illustre 3 niveaux d'interventions visant à tester la capacité de transformation des immeubles. Ces dispositifs peuvent permuter, être réinterprétés pour la réhabilitation du reste du centre-ville. Les façades sur rue sont actualisées ponctuellement (remplacement des baies, surélévation), alors que le cœur d'îlot est complètement transformé. La moindre qualité de l'architecture permet d'opérer un changement d'image radical.

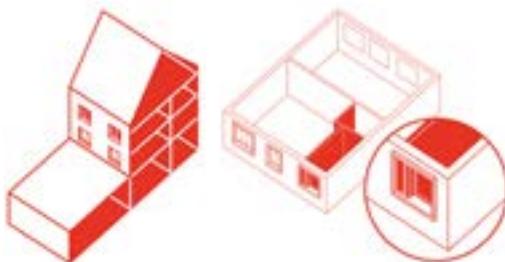
(1) A8 ouest

Rénovation légère de deux immeubles

parcelles 04 et 05
architectes : L. et R. le Sauter

- rénovation légère
- isolation
- ascenseur
- greffe espace extérieur
- jardin

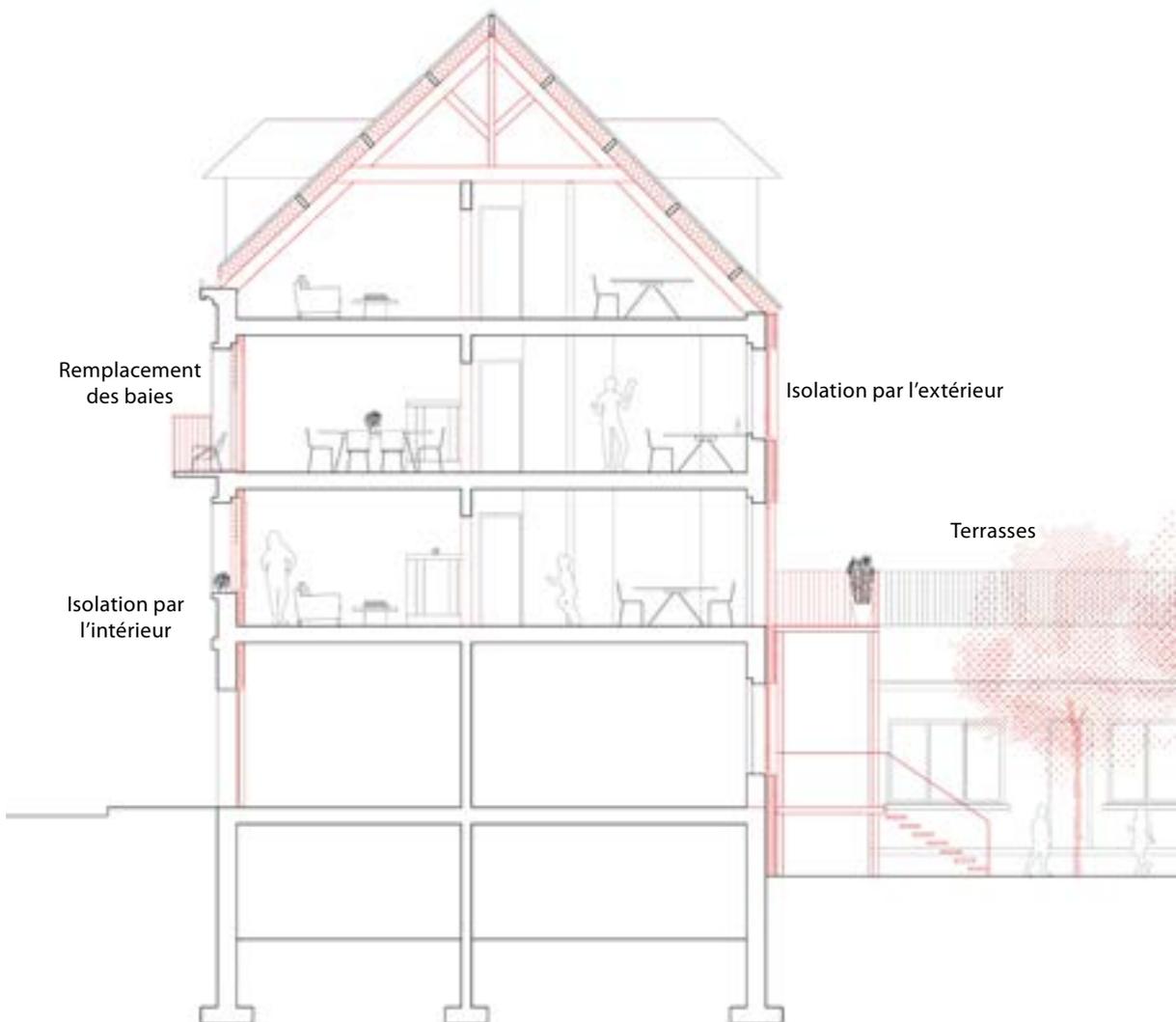
2 T2 de 64 m²
2 T3 bis de 81 m²



Rénovation de l'immeuble

Transformation de la façade sur rue

Isolation des combles



Coupe transversale | éch. 1/125^e



Nouveau jardin
Maintien des places
de stationnement

Voie carrossable

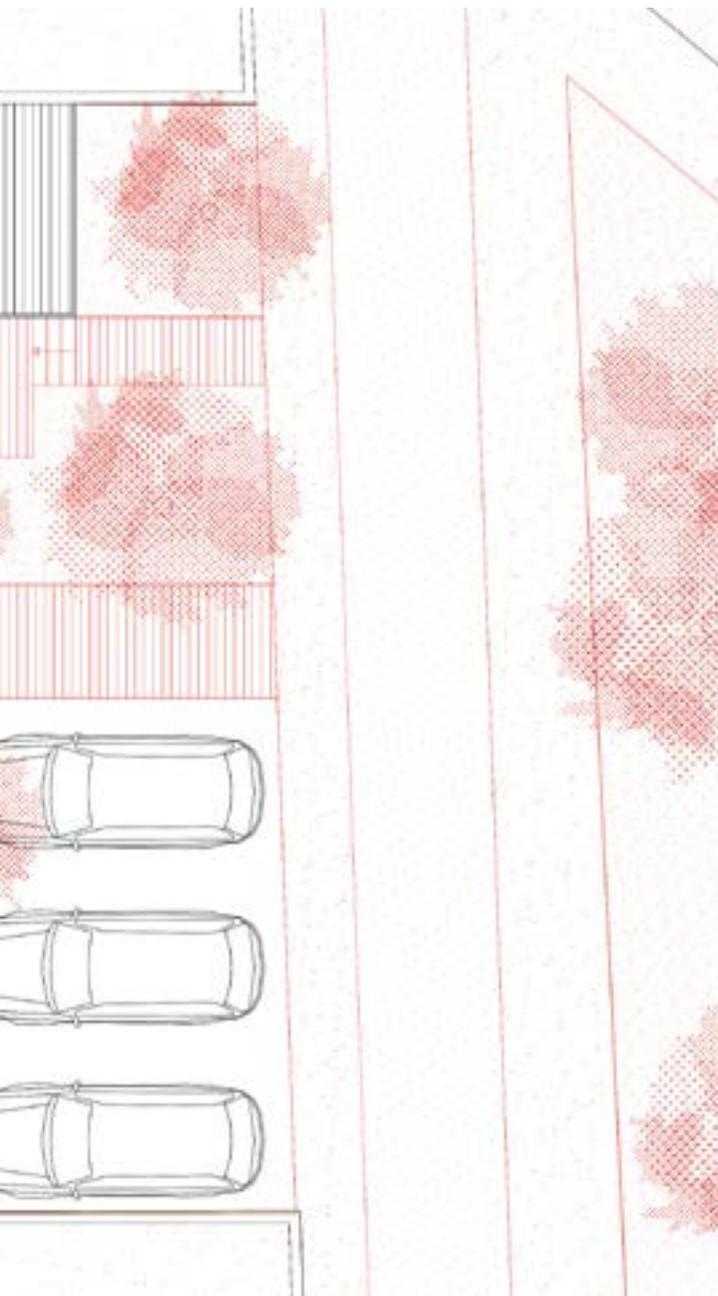
L'isolation par l'intérieur côté rue préserve les façades existantes. L'actualisation de la façade côté cœur permet d'isoler par l'extérieur. Du même côté, le remplacement des garages par du stationnement aérien dessine une nouvelle séquence d'entrée autour d'un jardin partagé.

(1) A8 ouest

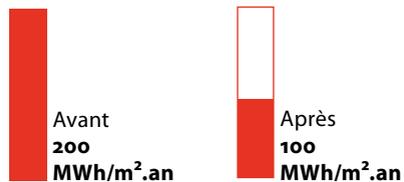
Redistribution légère des logements



Plan R+2 | éch. 1/125^e



Réduction de la consommation



Gain après rénovation : **100 MWh/m².an**

La rénovation à moindre budget de l'immeuble se traduit par une redistribution mesurée des logements visant à agrandir le séjour et rénover complètement les pièces d'eau. L'une des deux cages d'escaliers peut être remplacée par un ascenseur desservant six logements.

(2) A8 est Reconvertir les extensions des commerces

parcelle 18
architecte : Claude Herpe

- reconversion des garages
- création d'un logement/atelier
- mutualisation de la terrasse

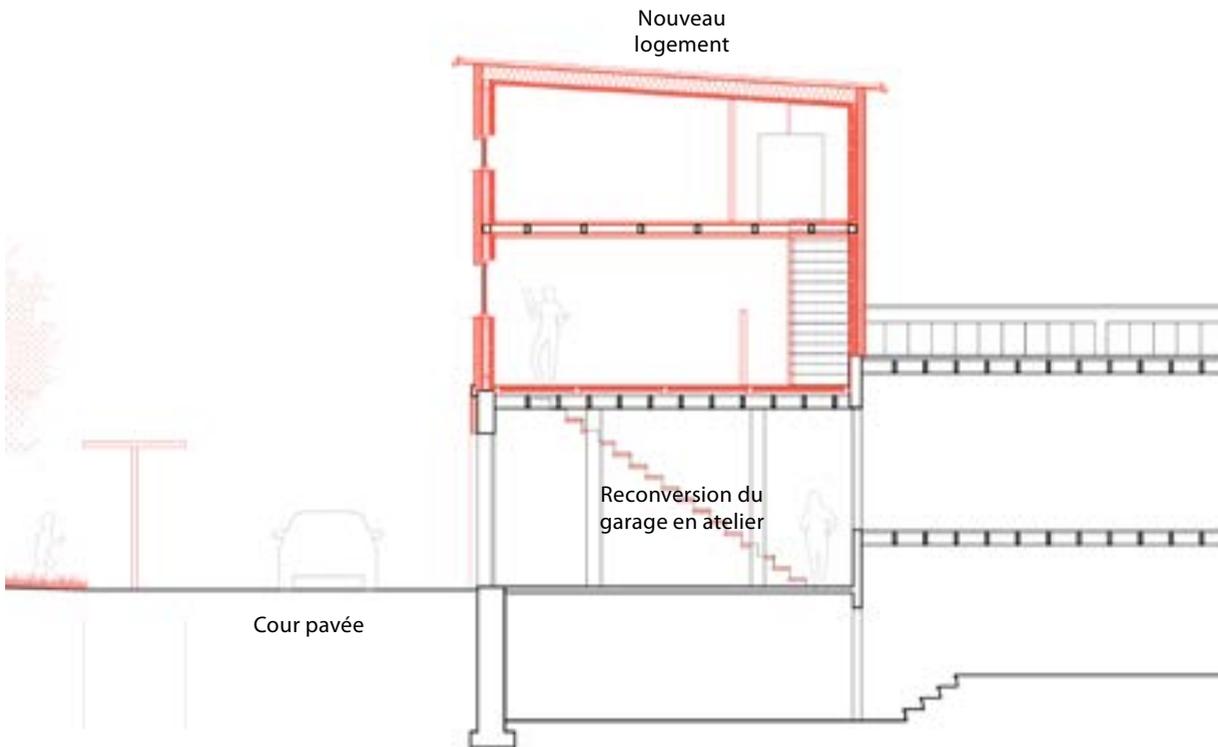
1 T4 de 96 m²
1 T1 de 38m²



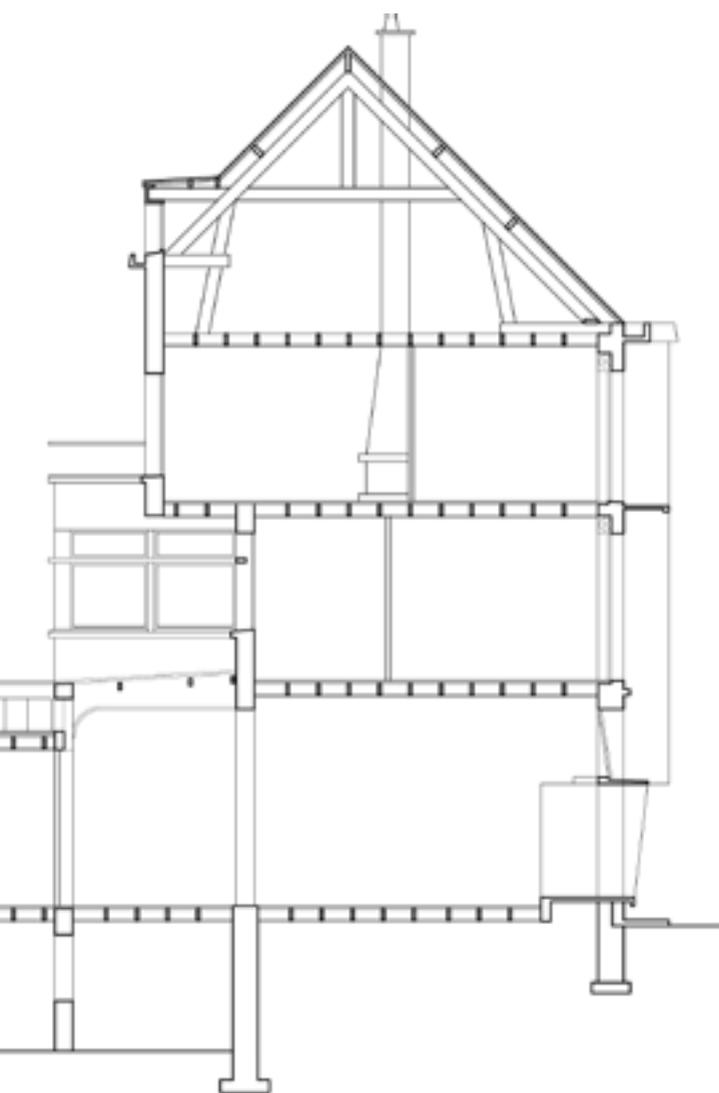
Rénovation du logement



Mécanisme de compensation

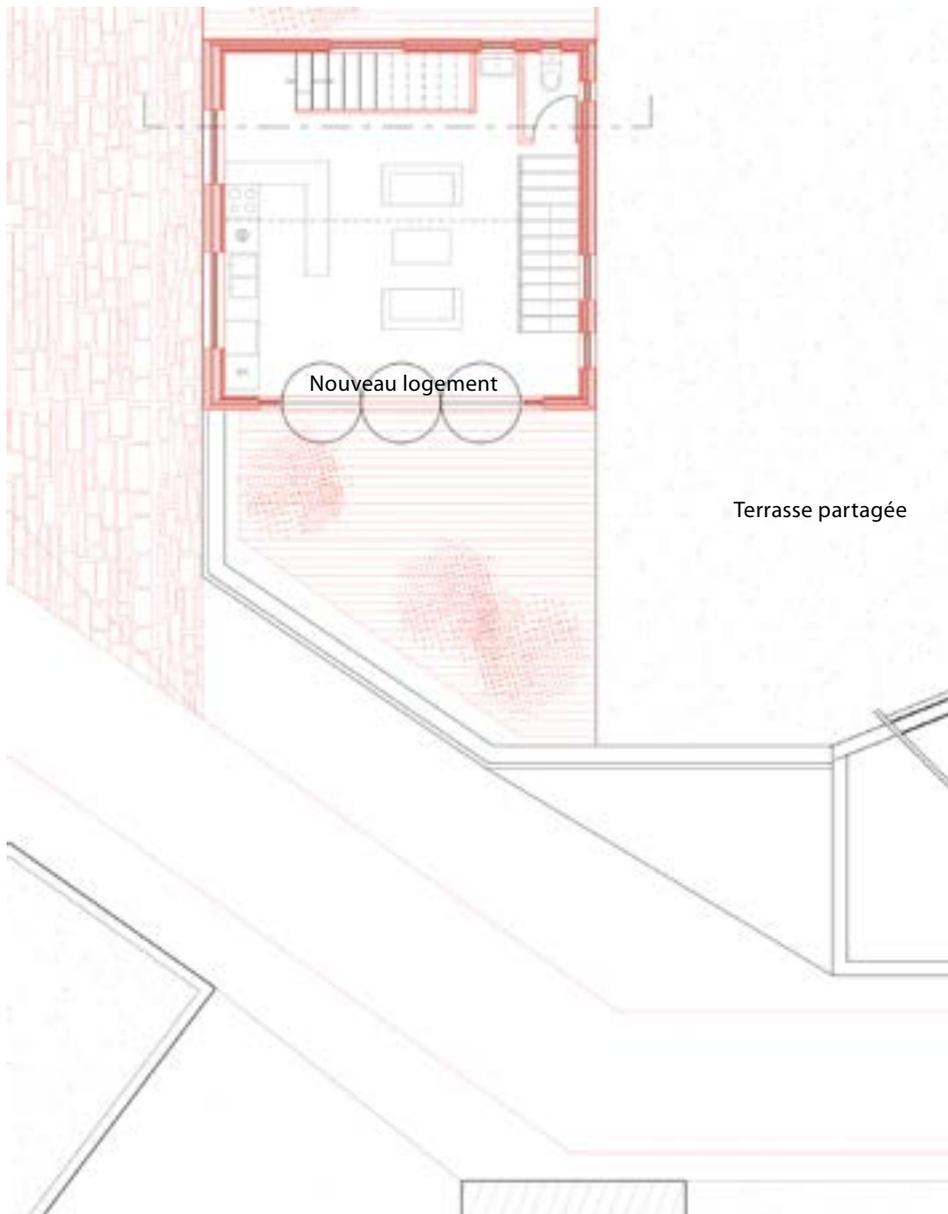


Coupe transversale | éch. 1/125°

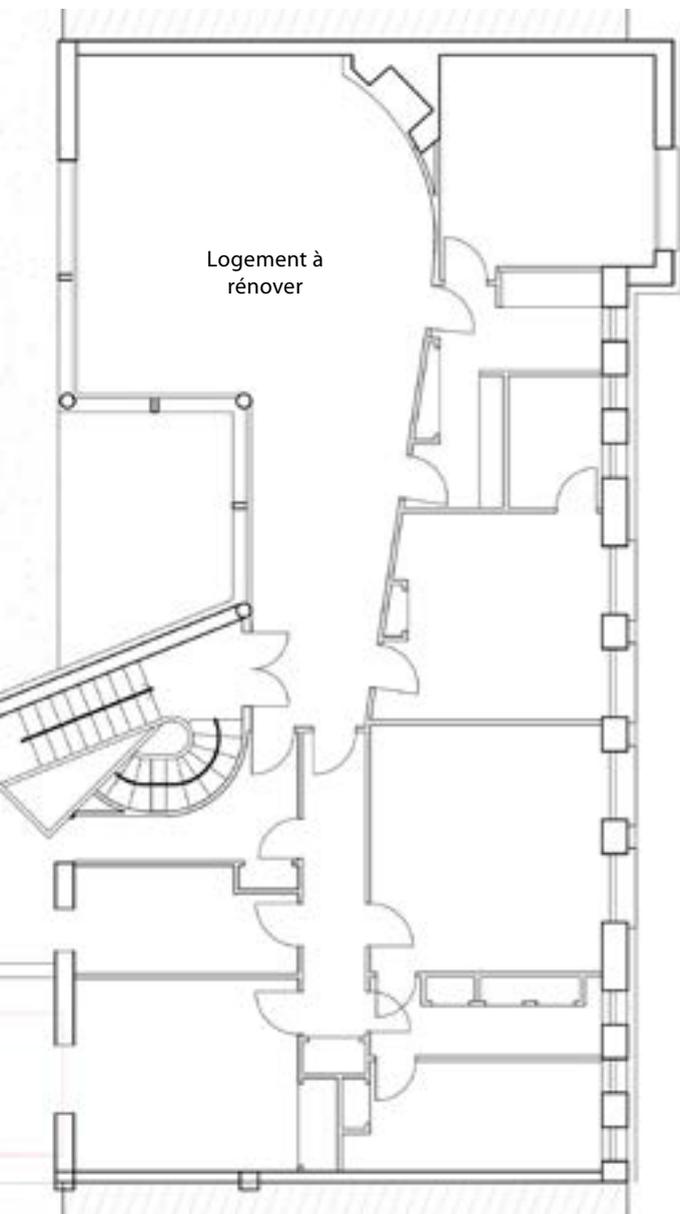


Les arrières de commerces et les garages donnant en cœur d'îlots font l'objet de rénovations et d'extensions. La cour pavée organise la mutation progressive des garages en locaux d'activités liés au nouveau logement.

(2) A8 est La création d'un nouveau logement finance la rénovation d'un autre



Coupe transversale | éch. 1/125^e



Le nouveau logement créé finance la rénovation de l'existant. Les deux partagent une terrasse sur le toit du commerce.

(3) A8 nord

Mutualiser des immeubles pour la création d'un ascenseur

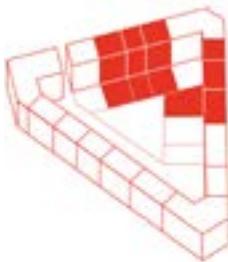
parcelles 08 à 12
architectes : L. et R. le Sauter

- rénovation à l'îlot
- coursive et ascenseur pour 15 logements minimum

10 logements rénovés
5 nouveaux logements en surélévation



Rénovation de l'immeuble



Transformation de la façade sur rue



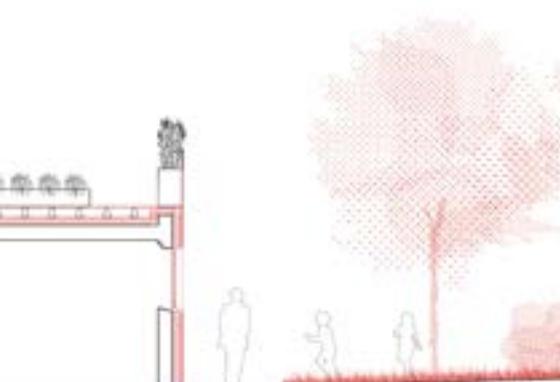
Mutualisation



Intergénérationnel



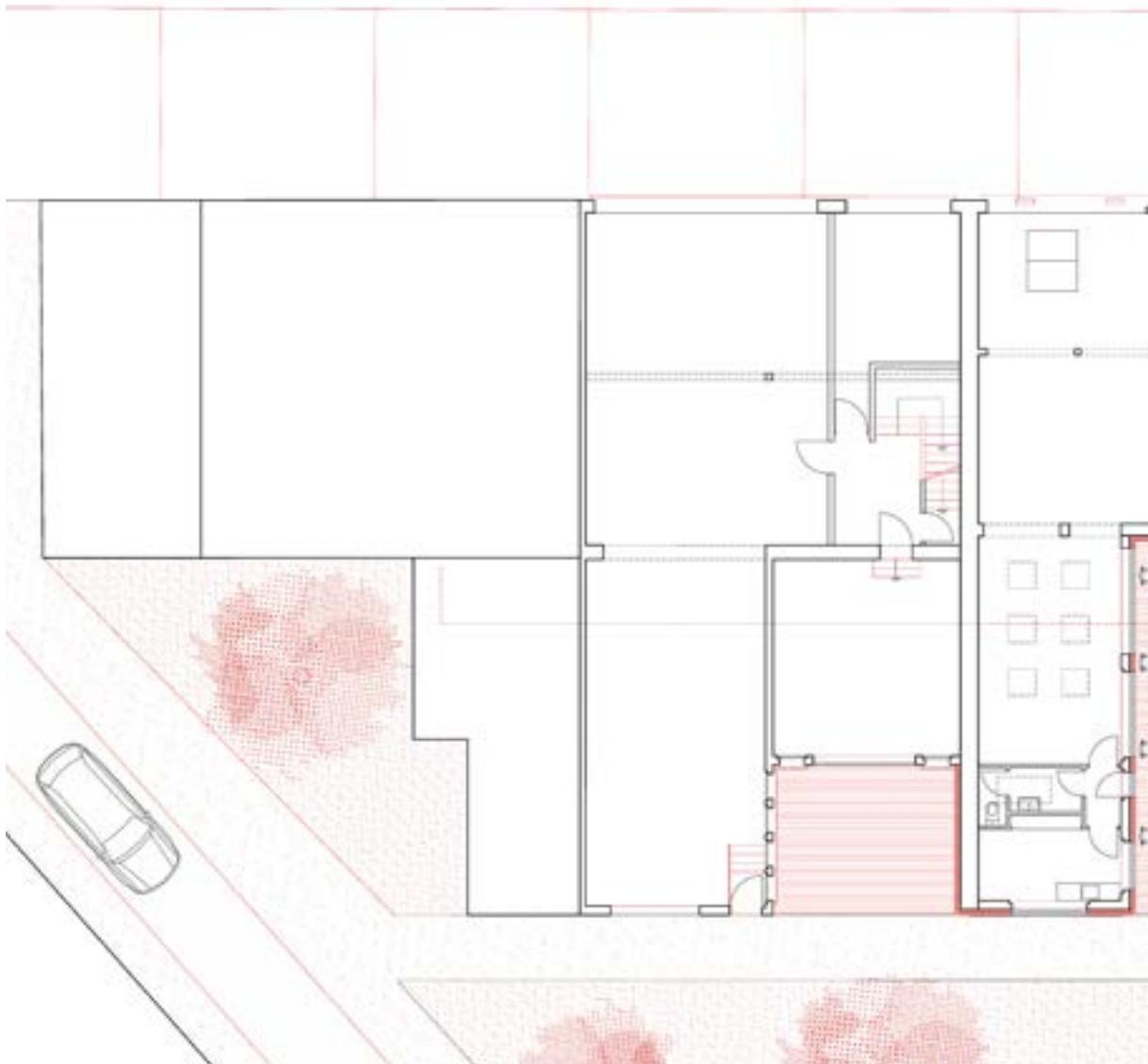
Coupe transversale | éch. 1/125°



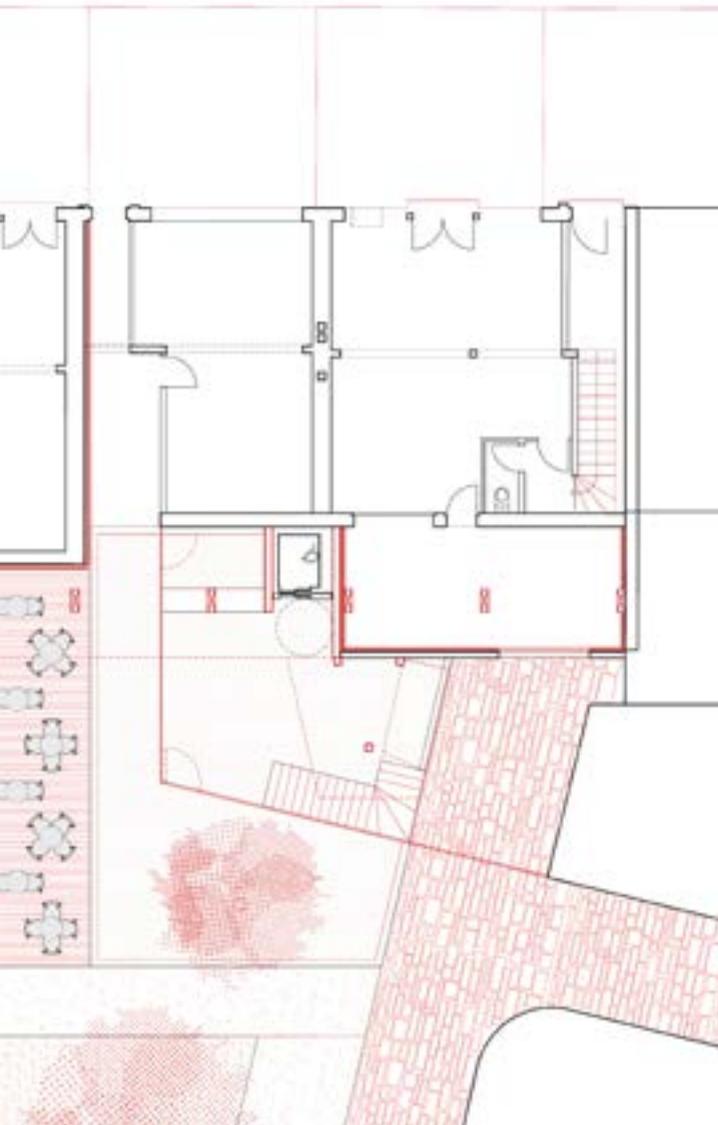
Les effets d'unité donnent l'opportunité de mutualiser cinq immeubles avec des niveaux de plancher identiques. Cet ensemble permet d'imaginer une rénovation lourde autour de la création de coursives et d'un ascenseur. La masse critique mobilisée est à l'échelle de cet équipement. La surélévation opère un changement d'image côté champ-de-foire et participe à la redéfinition de l'entrée de ville.

(3) A8 nord

Créer la séquence d'entrée d'un collectif



Plan RDC | éch. 1/200^e



Penser cette association de maisons de ville comme un collectif nécessite de créer une séquence d'entrée spécifique. La réorganisation de certaines extensions permet de créer une terrasse pour le PMU et un accès traversant dans le cœur d'îlot.

(3) A8 nord

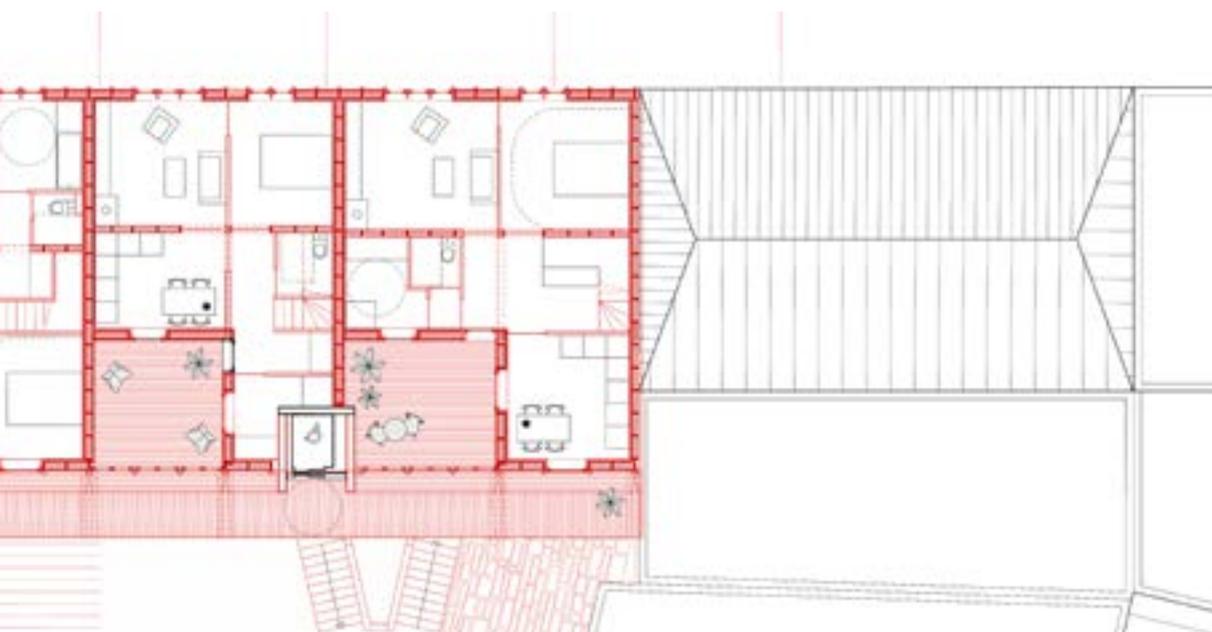
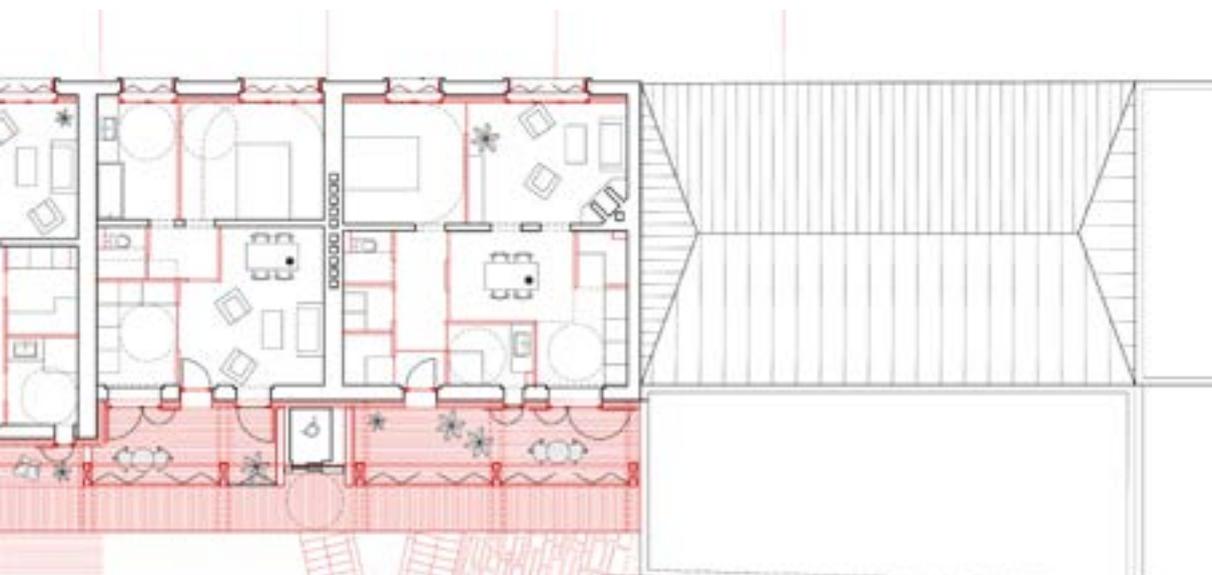
Redistribuer les logements existants et créer des maisons de ville en surélévation



Plan R+1 et R+2 | éch. 1/200^e



Plan R+3 | éch. 1/200^e



(3) A8 nord

Homogénéiser la façade côté cœur d'îlot



Élévation sud existant | éch. 1/200^e



Élévation sud projet | éch. 1/200^e



(3) A8 nord

Actualiser la façade côté rue



Élévation sud existant | éch. 1/200^e

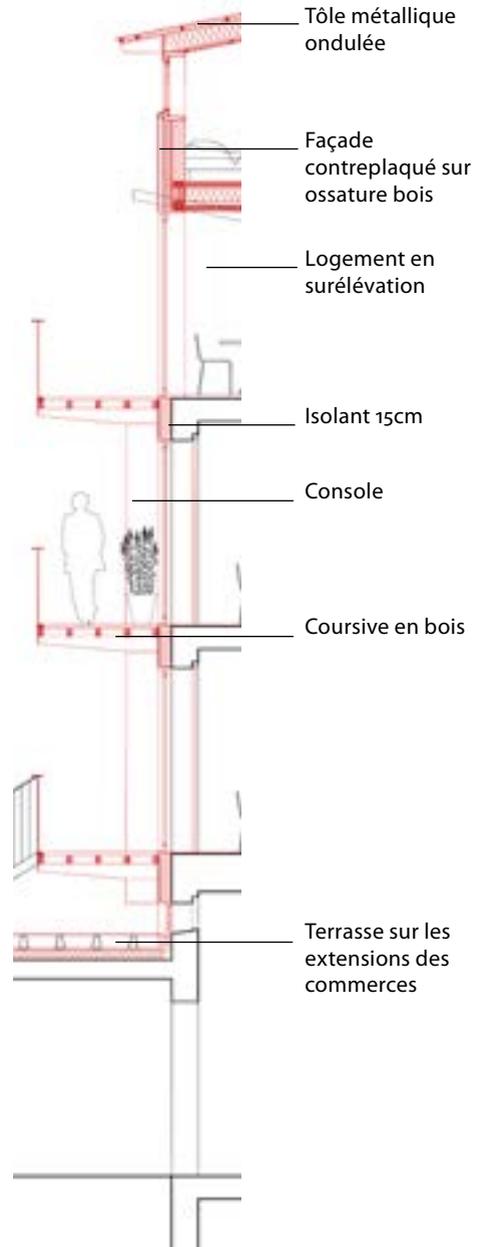


Élévation sud projet | éch. 1/200^e

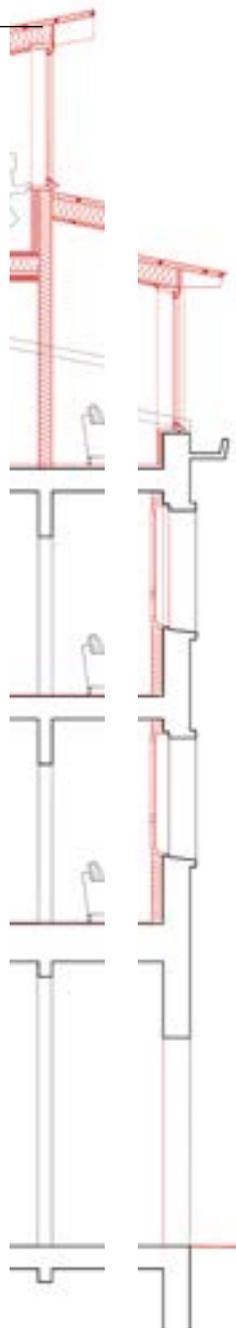


(3) A8 nord

Transformer la façade en cœur d'îlot, actualiser la façade sur rue



Tôle métallique
ondulée

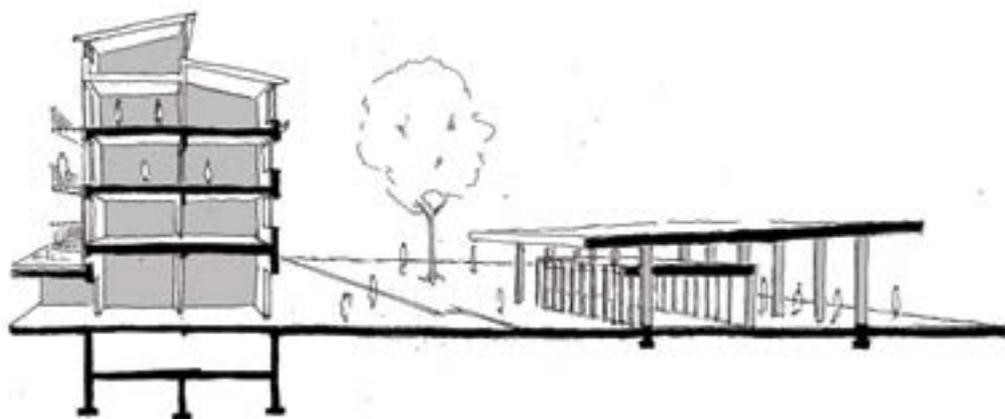
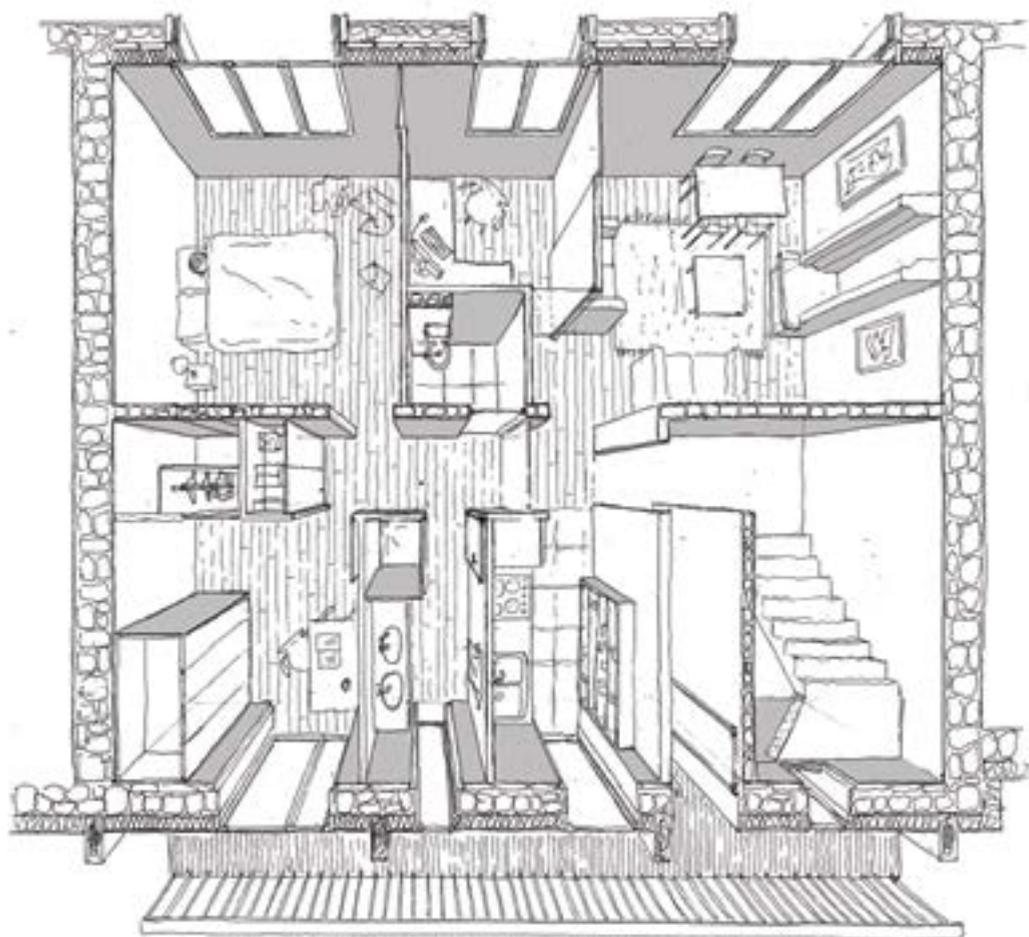


Nouvelle séquence d'entrée



L'unification de la séquence d'entrée et du mode de desserte permet un accès à deux types de logements : les logements existants rénovés, préservant le cachet de la reconstruction, et les maisons de ville sur le toit qui révèlent le double paysage qui caractérise la ville.





Vers un mode de vie plus soutenable



Estimation du gain de chauffage pour un logement de 80 m²

Les nouvelles constructions sont conçues avec une exigence de basse consommation qui les rendent très performantes au regard de la maison individuelle. En revanche, la réalité matérielle de la reconstruction ne permet pas d'atteindre des performances aussi exemplaires pour les parties rénovées. Des gains énergétiques significatifs sont obtenus, mais les logements restent déperditifs.

4

Territorialiser la récolte énergétique

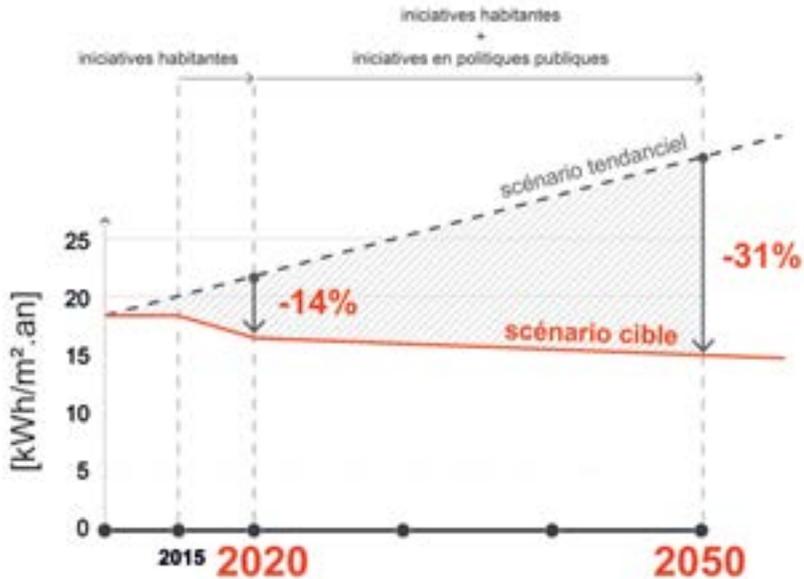
Territorialiser la récolte énergétique

L'architecture monolithique du centre-ville témoigne de la moindre importance de la question énergétique lors de la reconstruction. Les dalles de planchers en continuité des façades en béton créent des ponts thermiques, le dispositif d'isolation n'étant formé que d'une lame d'air prise entre la façade maçonnée et la brique plâtrière enduite. La qualité patrimoniale de la reconstruction tenant pour partie à son histoire matérielle, toute stratégie de mise aux normes se heurte à la préservation des façades de béton ou de granite. Les gains obtenus par une rénovation différenciée selon les écritures architecturales suffisent à remettre les logements sur le marché grâce à la forme urbaine compacte et la double orientation des appartements, mais ils ne sont pas satisfaisants au regard des performances exigées pour les constructions récentes.

Pour compenser ce manque, la réduction de la consommation est associée à une relocalisation de la récolte énergétique dans les environs de la ville. Aujourd'hui dépendante des approvisionnement mondiaux, Vire peut basculer sur un mix énergétique territorialisé associant filière bois énergie, méthanisation et solarisation. Le caractère renouvelable de ces ressources locales autorise une transformation mesurée des logements, compatible avec la conservation des qualités architecturales du bâti de la reconstruction. Cette méthode couplée démontre la capacité de la petite ville à être autosuffisante en renforçant la solidarité territoriale qui la caractérise.

Stratégie de diminution de la consommation d'énergie

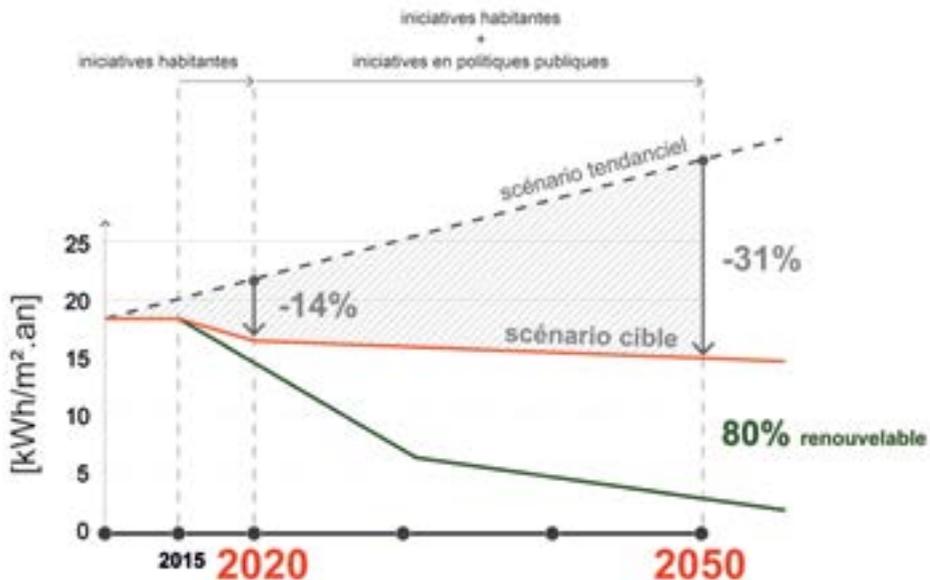
source: SRCAE



Vire est engagée depuis 2010 dans le Schéma régional air climat énergie. Celui-ci dessine deux scénarios. Le premier poursuit la logique de hausse actuelle. Il est mis en balance par un scénario cible, visant une baisse significative de la consommation.

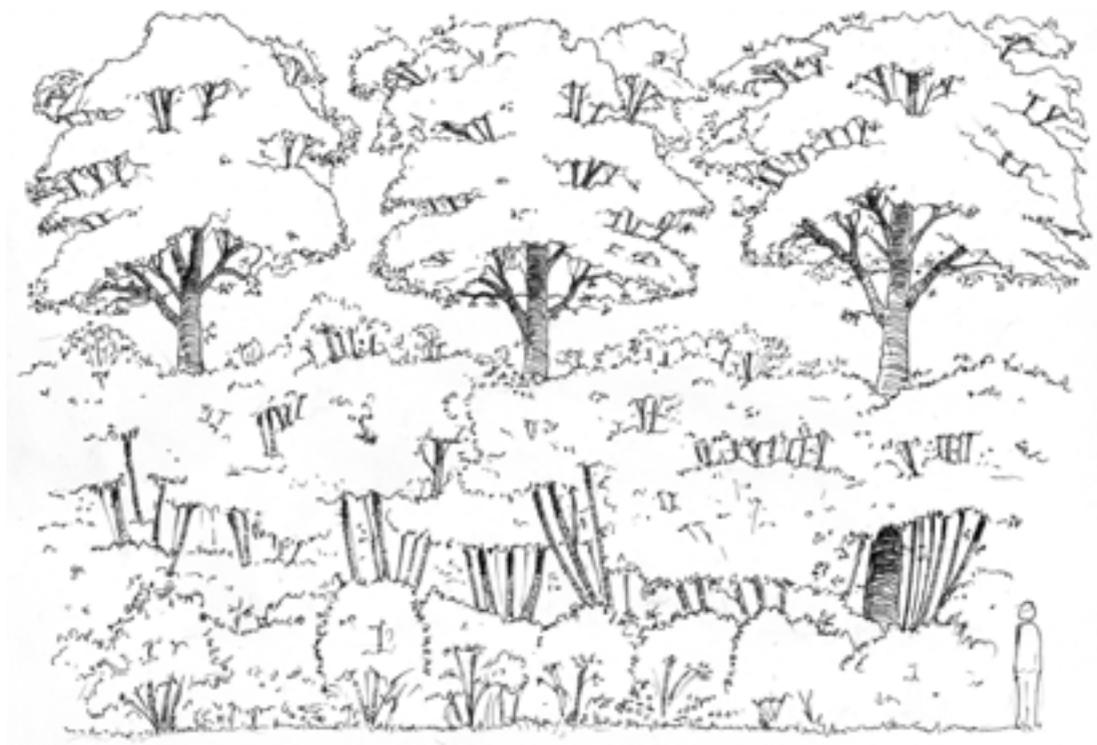
2020 est une première échéance pour laquelle la réduction de la consommation passe par l'évolution des modes de vie des habitants.

En 2050, s'ajoutent les effets de la mise en place de politiques publiques durables.

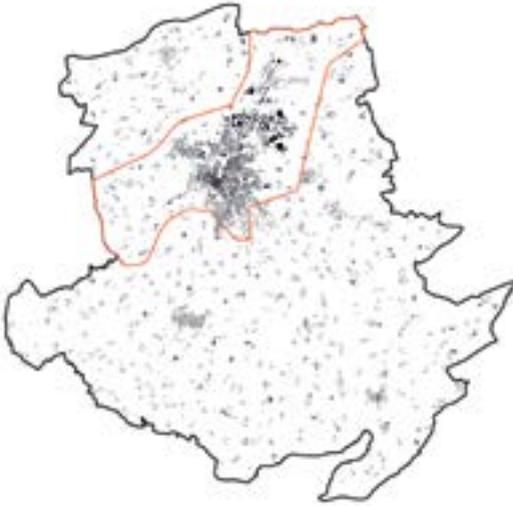


Une réflexion complémentaire à la réduction de la consommation porte sur la qualité de l'énergie consommée. L'utilisation de ressources renouvelables et plus locales permet d'atteindre un mode de vie plus soutenable dans la communauté de communes.

Territorialiser la récolte du bois de bocage



Vire est la capitale du bocage. Ce paysage de haies singulier est également une ressource en bois très prolifique. La mise en place d'une filière de récolte et de distribution permettrait de subvenir aux besoins de chauffage des habitants.



Masse bâtie

La demande d'énergie est directement corrélée à la densité de population. Celle-ci est concentrée en un point du territoire.



Masse végétale

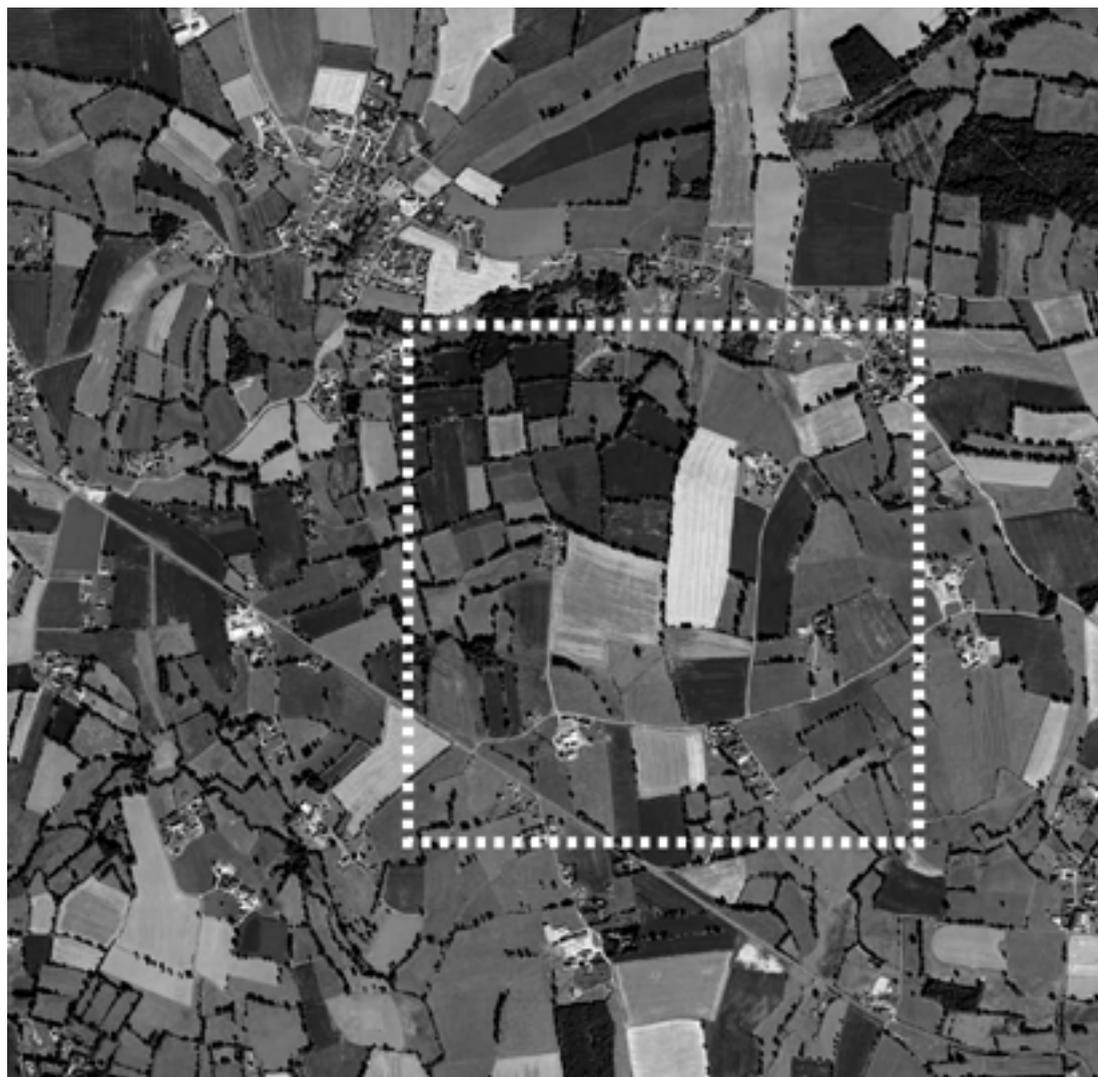
À l'inverse, la ressource bocagère est répartie de manière assez homogène sur l'ensemble du territoire de la communauté de communes.

Un bocage dégradé



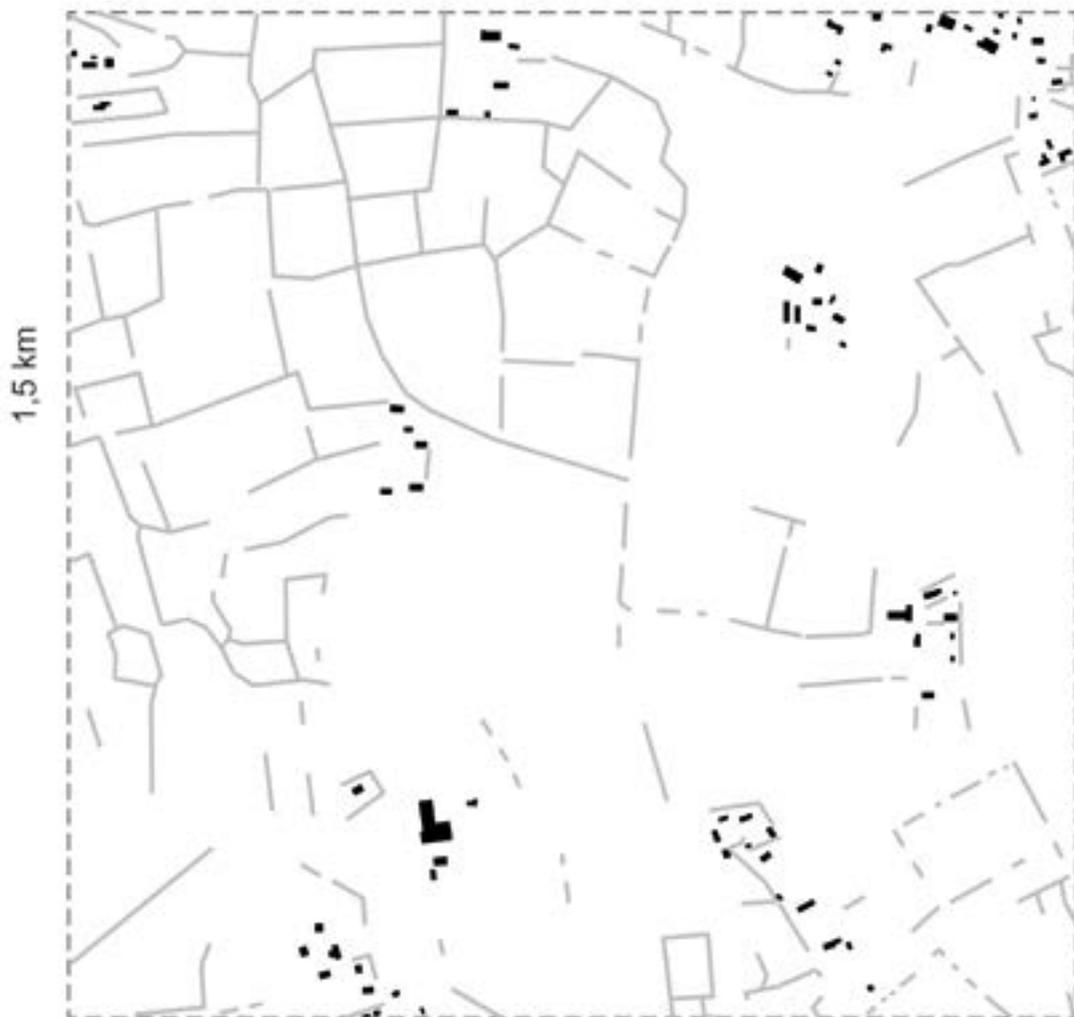
1947

Le bocage fait partie intégrante du patrimoine bas-normand. Il est à la fois pourvoyeur de bois de chauffe et d'œuvre, régulateur thermique, protecteur contre le vent, refuge de biodiversité, régulateur des eaux de ruissellement et marqueur de l'identité paysagère. La transformation des techniques agricoles et les remembrements des années 1970 et 1980 ont amorcé un phénomène de disparition du bocage, mité par des parcelles de plus en plus grandes. Enrayer cette disparition passe par trouver une rentabilité économique à la haie bocagère.

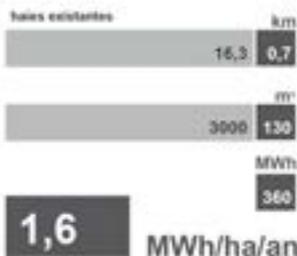


2015

Un plan de gestion durable pour rénover le bocage



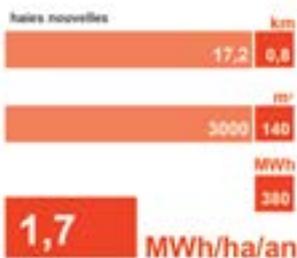
Existant



Cet échantillon de territoire situé dans l'Ouest de la communauté de communes est représentatif de l'état du bocage sur l'ensemble du territoire. En effet, sa densité de 72,5 mètres linéaires de haie par hectare (ml/ha) est la même que la densité bocagère de la communauté de commune (source : PLU).



Projet



Le projet de remaillage du bocage vise à restaurer et compléter les haies existantes et à en planter de nouvelles le long des routes, chemins, et en bordure des parcelles. La densité atteinte sur cet échantillon est alors de 150 ml/ha



3,5 MWh/ha/an
5% exploitable

Comparatif des types de haies

haut jet 3 strates

valorisation paysagère + énergétique + bois de construction

par km par an

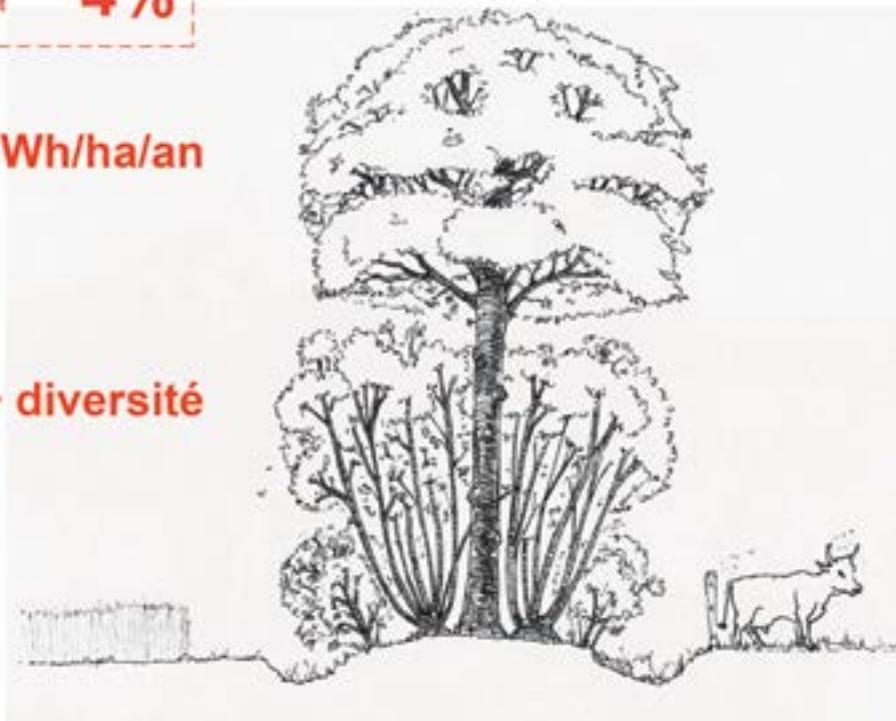
volume	400 m ³
--------	--------------------

accroissement	13,5 m ³
---------------	---------------------

taux d'accroissement	4%
----------------------	----

3 MWh/ha/an

+ diversité



La cépée doit son nom à une technique d'entretien et de coupe, le recépage. Elle consiste à couper la haie naissante au ras de la souche la première année de pousse afin de générer des rejets qui seront coupés 10 à 15 ans après.

cépée 1 strate

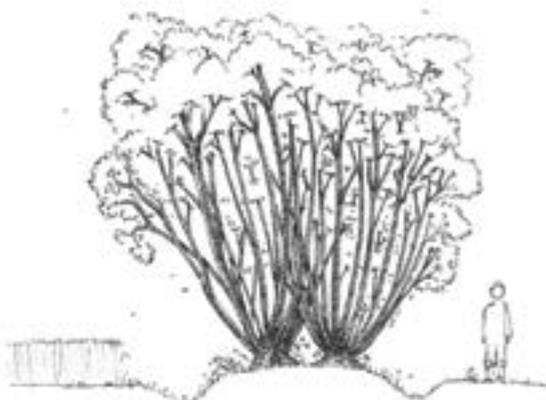
valorisation paysagère + énergétique

par km par an

volume	140 m ³
accroissement	10 m ³
taux d'accroissement	7%

2

MWh/ha/an



La haie de haut jets à plusieurs strates s'obtient en différenciant le mode de coupe et d'entretien de souches plantées la même année : certaines sont recépées suivant le principe décrit précédemment, tandis que les arbres formant la strate de haut jet sont élagués de leurs branches les plus basses, éffourchés en haut du tronc afin de privilégier la bille la plus droite et la plus forte.

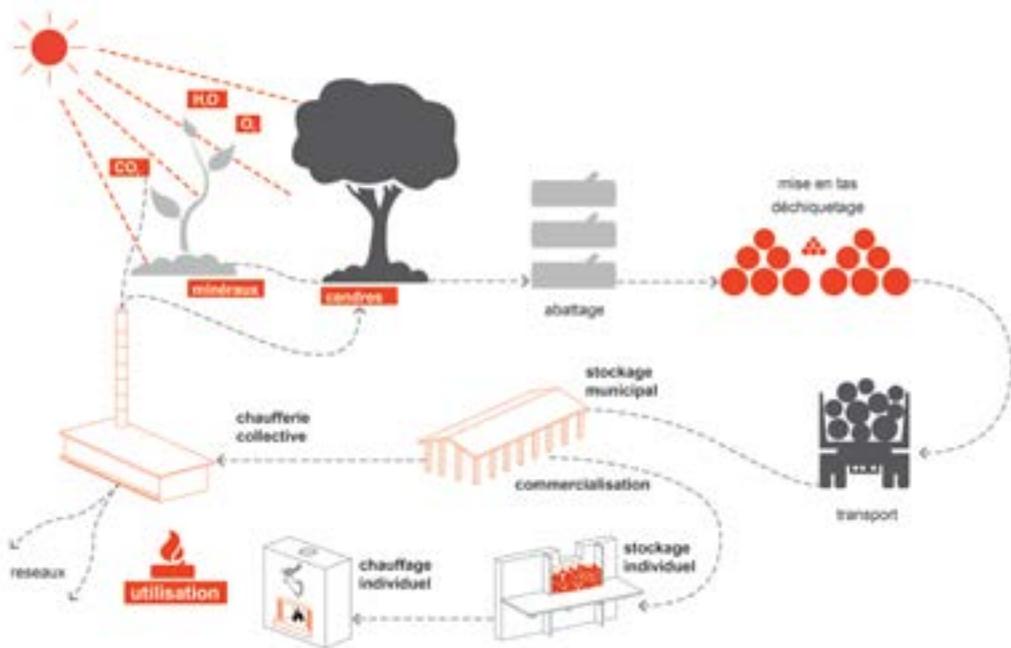
Si le bois bocager est une ressource renouvelable, il convient toutefois de l'exploiter de manière soutenable. La gestion d'une haie peut être apparentée à celle d'un compte bancaire avec capital de départ et intérêts : afin de préserver la ressource – le capital de départ –, on ne prélève d'une année sur l'autre que les intérêts générés par le compte. Ces intérêts s'expriment ici en accroissement, mesuré en m³ de bois par kilomètre linéaire de haie.

Les espèces d'arbres locales sont à favoriser lors de la plantation de nouvelles haies. Parmi elles, on retrouve pour les hauts jets les chênes pédonculés et rouvre, le hêtre vert, les noyers noirs et communs, le peuplier tremble, le châtaigner, le tilleul à petites feuilles... Les cépées peuvent être formées de bouleau, cerisier, érable, pommier, poirier, prunier, saules... On retrouve dans les strates arbustives buis, houx, églantier, charme, genêt, cornouiller...

Source : *Étude haie biomasse basse normandie*, inventaire forestier national 2009/2010

Équivalents de conversion :
1m³= 2,7 MAP (mètre cube apparent plaquette)
1 MAP= 1 MWh

Transformation du paysage urbain et rural par la filière bois



La récolte du bois bocager se fait de novembre à février. Le bois coupé est décheté sur place puis stocké en silos pour être séché. Un des grands avantages de cette technique est que le bois sèche par lui-même, sans qu'il y ait besoin d'un apport énergétique annexe comme c'est le cas pour les granulés de bois qui sont reconstitués à partir des déchets de scieries. Le séchage prend alors environ 6 mois. Ainsi, la récolte d'un hiver permet de se chauffer l'hiver suivant.

Les communes de Vassy et de Flers, voisines de Vire ont déjà mis en place depuis un certain temps ce type de filière et sont un bon exemple de sa structuration. Vassy a mis en place un circuit court direct et ce sont les collectivités territoriales elles-mêmes qui gèrent la filière. Flers a mis en place une structure faisant le lien entre les agriculteurs producteurs et les consommateurs sous la forme d'une SCIC (société coopérative d'intérêt collectif). la récolte nécessitant des appareils coûteux, leur mutualisation est rendue possible par l'intermédiaire des CUMA (coopérative d'utilisation de matériel agricole).



Si on extrapole les résultats observés sur l'échantillon de bocage à l'ensemble de la communauté de communes de Vire, on remarque que la quantité d'énergie potentiellement récoltable, 58 GWh, correspond à la moitié de la demande actuelle de chauffage résidentiel de la communauté de communes. La réduction de la demande de chauffage par l'isolation des logements et l'augmentation de l'offre énergétique territoriale par la structuration d'une filière bois-énergie permettent même d'envisager à terme une autosuffisance énergétique, voire plus en matière de chauffage (qui reste actuellement le premier poste de consommation énergétique dans le logement bas-normand avec 70 %).

aujourd'hui



scenario 2020



reduction de la demande de chauffage

- 50%

scenario 2050



- 85%

Investissement financier pour les nouvelles haies

protection gibier	1150 €
paillage	9000 €
végétaux	5050 €
gravier	200 €
clotures	10000 €
terrassement	3500 €
plantation	23500 €

TOTAL HT 52400

linéaire planté 12 km

Coût au km 4 370 €

Subventions du conseil général

Aide aux collectivités
70 % du total HT

Aide aux agriculteurs / associations
5,3 € / ml

Aide si Plan de Gestion Haies
6,36 € / ml

1 300 € / km

+ 930 € / km

+ 2 000 € / km

Le coût et la rentabilité est au cœur de la question des haies : ce sont des éléments cruciaux dans le dialogue avec les agriculteurs. C'est pourquoi la filière (de la haie au réseau de chaleur) bénéficie de subventions de la part des collectivités territoriales, et particulièrement le Conseil Général du Calvados.

Source : basé sur le bilan financier d'un hiver de plantations à Bernière le Patry, commune voisine <[http://www.paysdubessin.com/files/fck/files/2012-12-13%20Vassy%20PPT%20complet\(1\).pdf](http://www.paysdubessin.com/files/fck/files/2012-12-13%20Vassy%20PPT%20complet(1).pdf)>

prix du bois énergie

etapes	€ / t verte	€ / t seche	€ / MAP
prix d'achat au producteur <small>matière bois/ abattage/ mise en tas/ déchiquetage/ transport</small>	60 €	75 €	19 €
prix de vente (départ plateforme) <small>mise en tas sur stockage/ stockage séchage/ reprise chargement</small>	75 €	96 €	24 €
prix de vente TTC <small>livraison/ frais de gestion</small>		123 €	29 €

prix du kWh

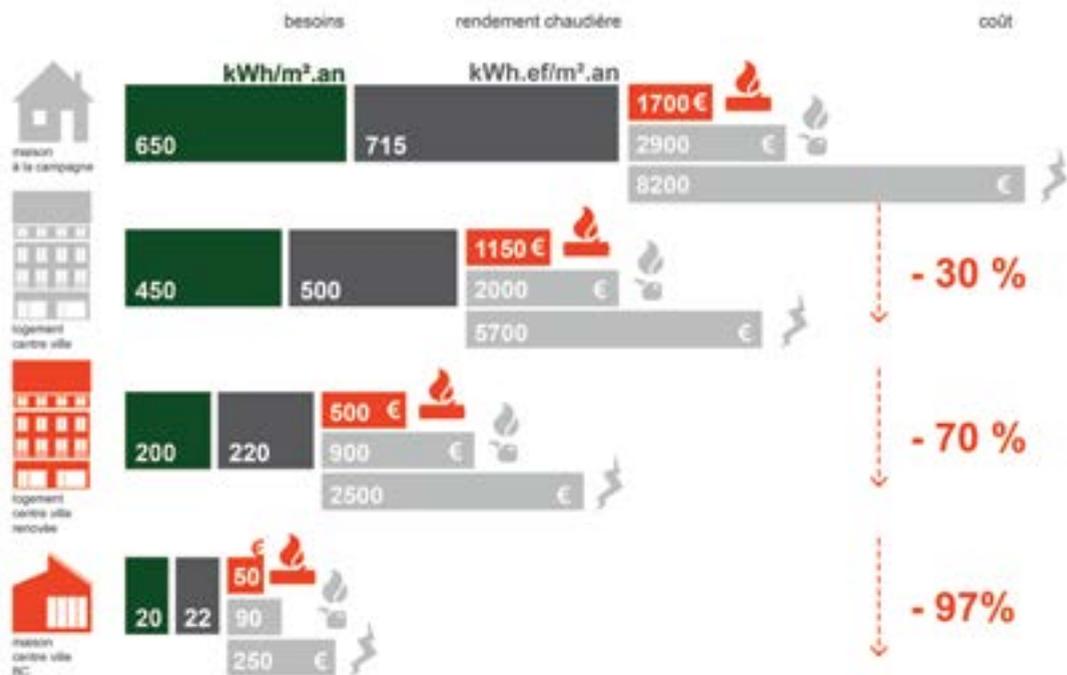
0.029 €



prix du kWh des différentes sources d'énergies au 1er avril 2015 en ct € / kWh

Les haies sont entretenues par leurs propriétaires de manière régulière. Le bois coupé est alors souvent brûlé dans un champ. La filière bois-énergie permet de trouver un débouché financier aux haies bocagères. C'est alors gagnant pour le producteur et pour le consommateur puisque ce dernier s'y retrouve aussi, le coût de l'énergie du bois décheté étant le plus attractif sur le marché.

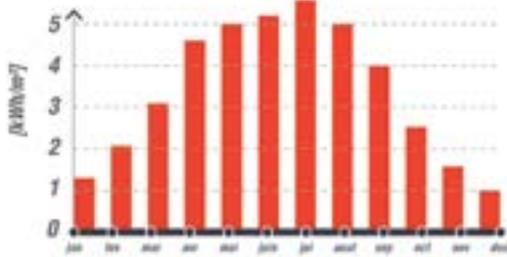
Comparaison annuelle de la dépense en chauffage pour une famille type



L'électricité est l'énergie la plus chère du marché. Son utilisation à des fins de chauffage est due au faible coût de l'installation. Mais la qualité de cette énergie est telle qu'il est dommage de l'utiliser pour se chauffer alors que d'autres énergies de moins bonne qualité permettent d'arriver au même résultat. En effet, l'électricité est convertible en chaleur, mais pas seulement : elle est aussi convertible en énergie mécanique. Elle peut alimenter directement des machines, des moteurs, elle peut produire de la lumière... Ce qui n'est pas du tout le cas de la chaleur basse température, énergie de faible qualité circulant dans les réseaux de chaleur qui sert uniquement au chauffage, et qui peut être produite à partir de bois déchiqueté dans notre cas de figure.

Potentiel photovoltaïque sur la zone industrielle

gisement solaire Vire

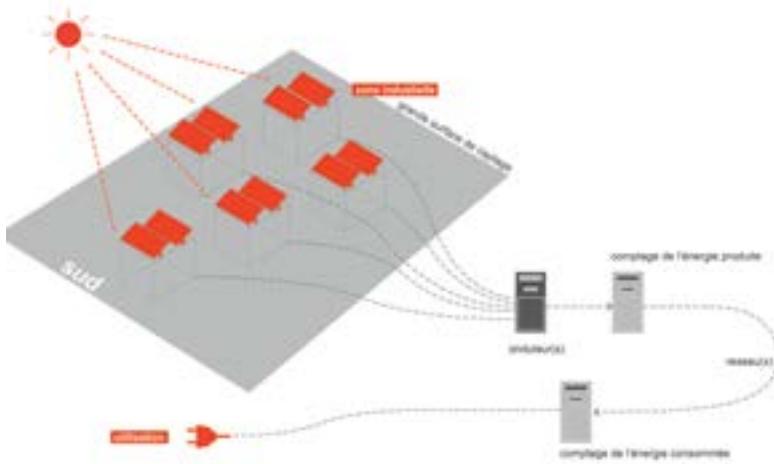


zone industrielle

450 000 m²

potentiel de production

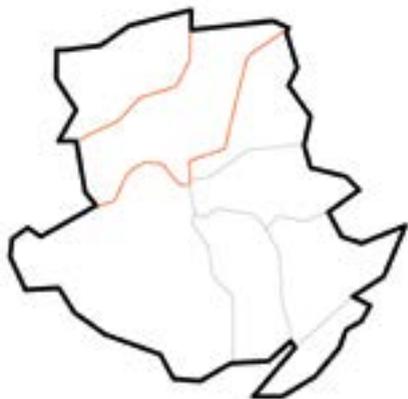
66 GWh par an



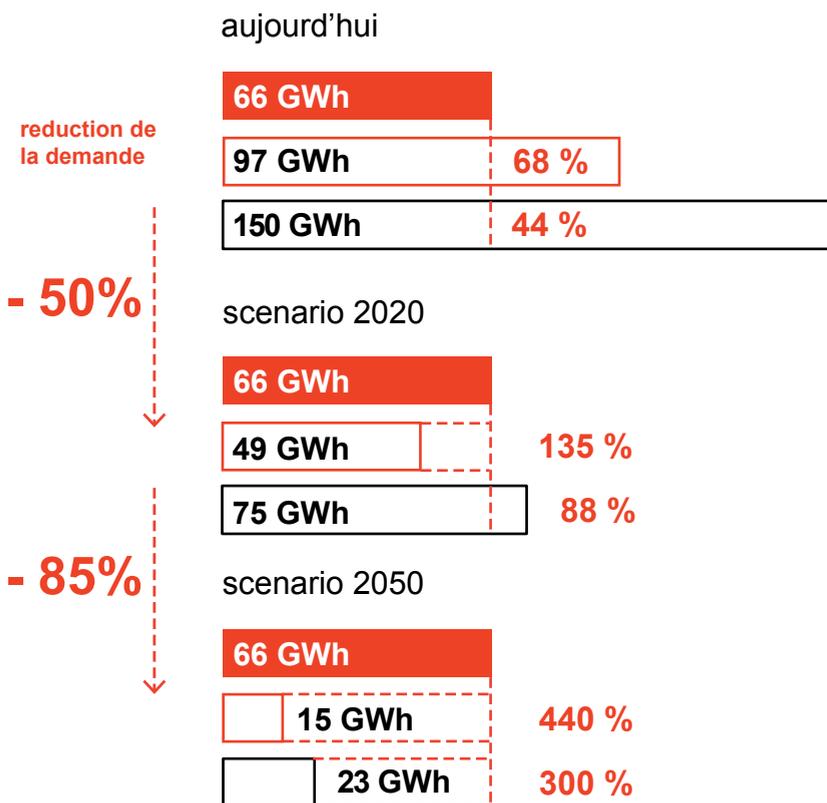


La structure urbaine du territoire virois permet une grande utilisation du bâti industriel susceptible d'être transformé par la solarisation en photovoltaïque grâce à un gisement solaire moyen mensuel important.

Consommation d'électricité tout secteur confondu comparée à la production photovoltaïque



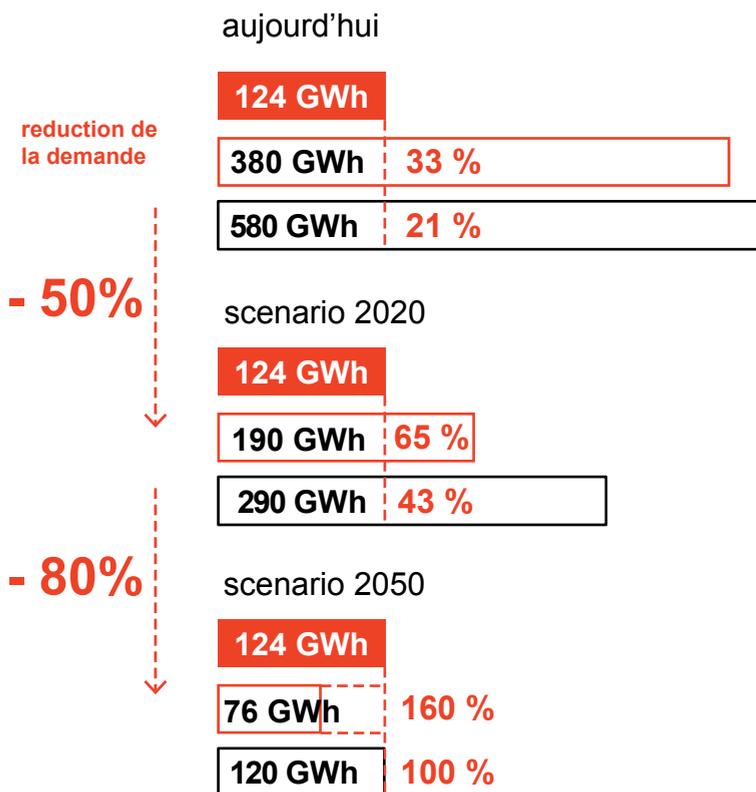
Bien que la Basse Normandie ait une réputation de pays pluvieux, son gisement solaire est plus que respectable puisqu'il égale presque celui de l'Île-de-France, où certains projets de centrale solaire ont vu le jour (centrale du Sourdon par exemple). Les estimations présentées prennent en compte l'ensemble des consommations électriques tous secteurs confondus, à savoir résidentiel, tertiaire, agricole, industriel et transports. L'équilibre entre offre et demande électrique territoriale est situé aux alentours d'une réduction de 55 % de la demande de la communauté de commune.



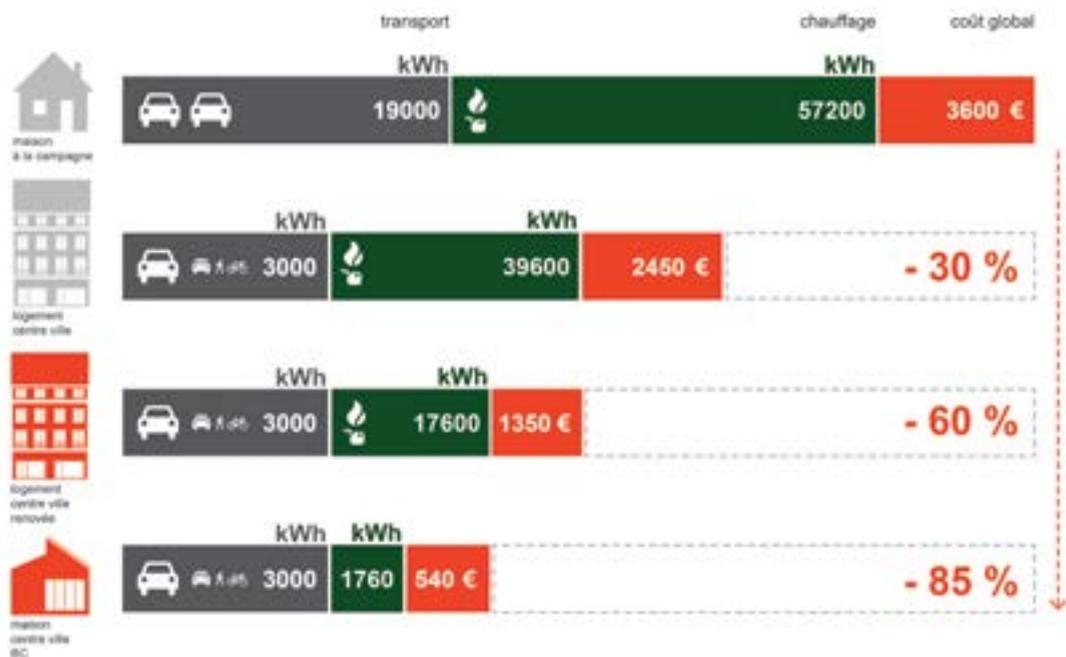
Consommation énergétique tout secteur confondu comparée à la production photovoltaïque et bocagère



L'estimation présentée ici englobe tous les secteurs et tous les types d'énergie confondus : électricité, pétrole, gaz, produits pétroliers... Elle est comparée à la somme des récoltes potentielles obtenues grâce à la ressource bocagère et à la solarisation de la zone industrielle. L'équilibre entre offre et demande énergétique territoriale se trouve aux alentours d'une réduction de 80 % de la demande énergétique. Tout l'enjeu de ces démarches est d'arriver à un équilibre entre offre et demande territoriale, le choix de l'effort à fournir portant sur l'un ou l'autre de ces deux aspects complémentaires de la problématique.



Impact d'un mode de vie plus soutenable



Les nouveaux modes de vie en centre-ville, au travers des transformations des habitudes de déplacement et des modifications et densifications architecturales, permettent de réduire de 85 % la facture énergétique d'une famille type par rapport à un mode de vie actuel en maison isolée individuelle. L'inclusion de ce volet économique-énergétique au regard des enjeux futurs sur les ressources dont nous disposons devient structurant dans la redéfinition de l'offre habitante et de l'identité du centre-bourg virois.



La dynamique de réduction de la demande et de l'amélioration de l'offre permet d'obtenir des résultats significatifs.

La résilience d'un territoire, c'est-à-dire sa capacité à s'adapter et à dépasser un choc quel qu'il soit, passe par la diversification et la modularité de ses ressources, leur mise en réseau, et la capacité de réaction face aux enjeux à venir. La mise en place de ce processus permet à Vire de basculer sur un mode de vie soutenable sur le long terme.

Conclusion

Comme d'autres villes bombardée pendant la seconde guerre mondiale, Vire connaît actuellement un regain d'intérêt qui fait suite au classement de modèles emblématiques de la reconstruction. Elle doit cependant faire face aux défis majeurs que constituent l'obsolescence simultanée d'un grand nombre de logements et la dégradation du cadre architectural et urbain.

De par ses qualités plurielles, le bâti appelle des stratégies de rénovation différenciées qui permettent d'entamer la sédimentation de ces villes homogènes. La reconstruction a en effet dessiné l'un des derniers modèles de ville dotée d'un tracé parcellaire agissant comme une structure évolutive. Au-delà des préoccupations liées à la sauvegarde d'une construction de grande qualité, ce projet met en exergue les marges de transformation incluses dans l'architecture et l'urbanisme d'après-guerre. Les propositions agissent ainsi comme des révélateurs des qualités intrinsèques de la ville reconstruite, montrant que sa modernité tempérée peut constituer un cadre adapté aux modes de vie actuels pour peu qu'elle évolue.

Le projet vise également à enrayer l'exode au sein d'un département majoritairement rural. Dans ces espaces péri-métropolitains, la « petite-ville » garantit un équilibre entre l'urbain et la campagne en agissant comme un relais de la métropole. Dans le contexte de la transition énergétique, Vire est à même de proposer un mode de vie soutenable : son offre de services permet une moindre dépendance à la voiture, et sa petite taille rend possible une autosuffisance énergétique territorialisée. Affirmer l'actualité de l'offre habitante proposée par Vire contribue donc à lutter contre la désertification des territoires ruraux tout en opérant un changement de regard sur cette ville de la reconstruction.

**Réhabiliter le centre reconstruit de Vire
Une offre habitante à l'échelle du bocage**

**Laura Chérubin
Hugo Marty
Antoine Paumier**

**Bertolt Alvarez
Mauricio Peralta
David Pistre**

Cette étude a été menée de février à juin 2015 dans le cadre de l'atelier de projet du DSA d'architecte-urbaniste encadré par Éric Alonzo, Frédéric Bonnet et Christophe Delmar, associé à celui du DPEA architecture post-carbone encadré par Jean-François Blassel et Raphaël Ménard.

La rédaction du présent cahier a été accompagnée par Paul Bouet, Stéphane Füzesséry et Paul Landauer et sa mise en page par Julien Martin.

**Diplôme de spécialisation
et d'approfondissement
d'architecte-urbaniste
délivré par le ministère de la Culture
et de la Communication,
dirigé à l'École nationale supérieure
d'architecture de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée
par Éric Alonzo et Frédéric Bonnet,
architectes urbanistes**

Coordination administrative
Nathalie Guerrois
tél. +33 (0)1 60 95 84 66
nathalie.guerrois@marnelavallee.archi.fr

École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée
12 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne
77447 Marne-la-Vallée Cedex 2
www.marnelavallee.archi.fr

**Diplôme propre aux écoles d'architecture
« Architecture post-carbone »
délivré par le ministère de la Culture
et de la Communication,
dirigé à l'École nationale supérieure
d'architecture de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée
par Jean-François Blassel, Raphaël Ménard
et Mathieu Cabannes architectes-ingénieurs**

Le DSA d'architecte-urbaniste et le DPEA « architecture post-carbone » sont deux post-masters de l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée.

Le premier forme chaque année une vingtaine d'architectes et de paysagistes déjà diplômés au projet urbain et territorial. Le second, conduit en partenariat avec l'École des Ponts ParisTech, est également destiné à des architectes et s'intéresse à l'impact des bâtiments, des infrastructures et de la ville sur l'environnement : les matériaux et leurs transformations, l'architecture de la structure, des enveloppes, des aménagements territoriaux et leur contenu énergétique.

La majeure partie de ces formations est dédiée à la réalisation d'études à caractère prospectif commanditées par des collectivités territoriales, des institutions publiques ou des organismes privés. Au-delà des réponses particulières à des problématiques urbaines spécifiques, ces travaux contribuent bien souvent à faire émerger de nouveaux questionnements et à expérimenter de nouvelles approches dont la portée peut être plus générale. Ces cahiers sont ainsi destinés à faire partager le résultat de ces recherches auprès du monde universitaire et professionnel et plus largement auprès de tous ceux qui s'intéressent aux questions que posent l'architecture, la ville et les territoires, à la lumière des enjeux énergétiques.

Réhabiliter le centre reconstruit de Vire Une offre habitante à l'échelle du bocage

Depuis une dizaine d'années, la ville de Vire connaît un déclin démographique qui entraîne la vacance de 800 logements. La capitale du bocage souffre de la concurrence du modèle pavillonnaire et de son éloignement de Caen, la métropole la plus proche. Mais cette situation contraste avec un fort dynamisme économique porté par un centre commerçant actif et un important tissu d'entreprises.

Vire est également l'une des nombreuses villes de la reconstruction « ordinaire » du Calvados, marquée par une architecture faite de béton, de granite et d'ardoise. Perçue comme homogène et grise, elle souffre d'une trop faible actualisation depuis la reconstruction. Elle véhicule une image « vieillotte », sans que ses habitants lui reconnaissent de qualité patrimoniale. À ces enjeux s'ajoute le problème de l'obsolescence croissante des logements au regard des préoccupations contemporaines liées au mode de vie telles que l'énergie, l'accessibilité ou la distribution.

En proposant une offre habitante pensée de manière transcalaire, le projet affirme le rôle essentiel de la « petite ville » pour les campagnes, donnant réalité au principe de solidarité territoriale. Il démontre aussi la capacité de transformation de l'architecture de la reconstruction pour répondre aux modes de vie contemporains. En repensant les questions des déplacements, du commerce, du logement et de l'énergie, la ville de Vire transformée propose un mode de vie plus soutenable.

