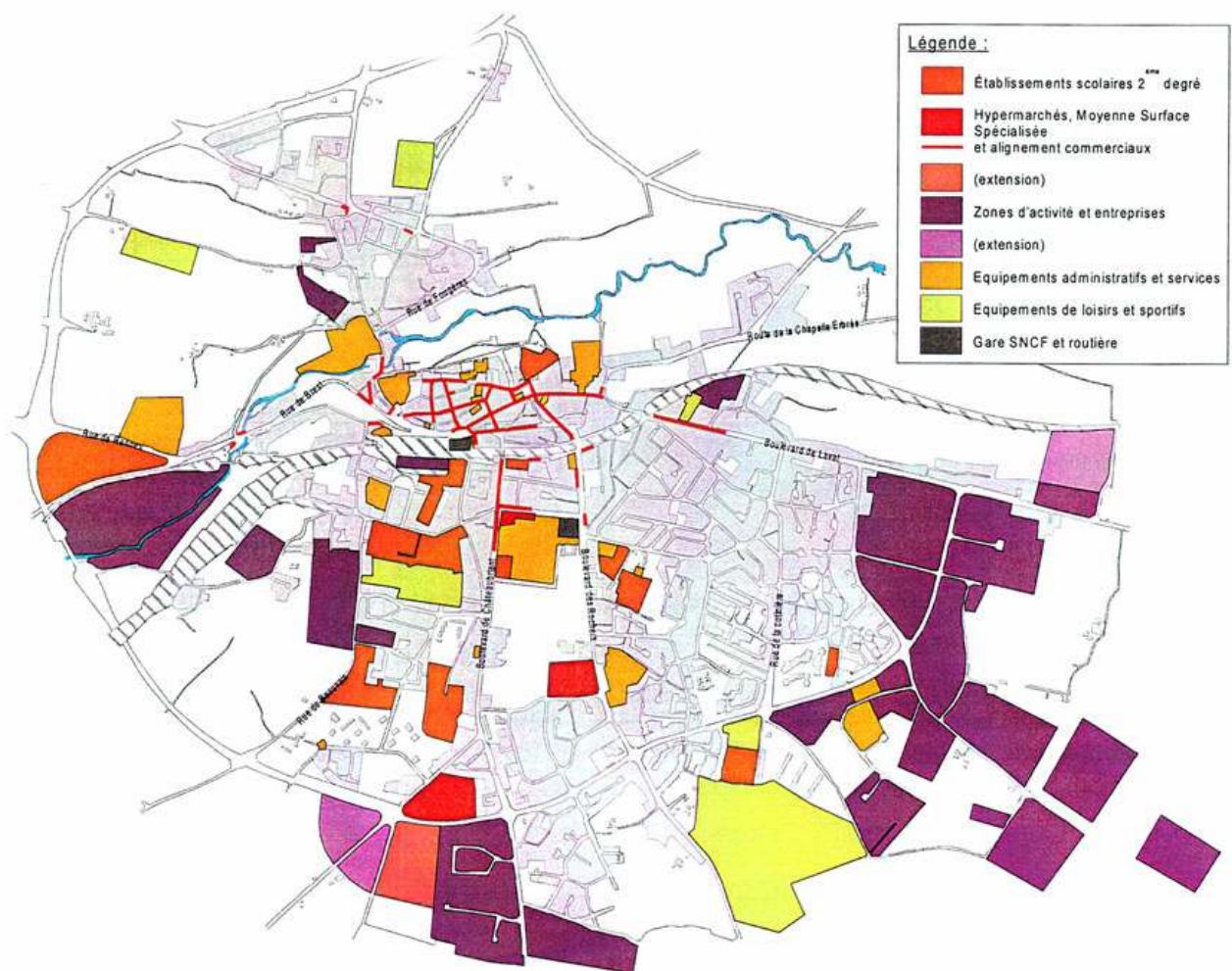


Transports et déplacements

Pour l'analyse des transports et des déplacements, il semblait intéressant de se baser sur le diagnostic du Schéma d'Organisation des Déplacements de la ville de Vitré, réalisé en janvier 2001 par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de l'Ouest (Division Urbaine), et d'en faire ressortir les éléments porteurs d'enjeux dans le cadre de la révision du PLU.

1°) Localisation des générateurs de déplacements

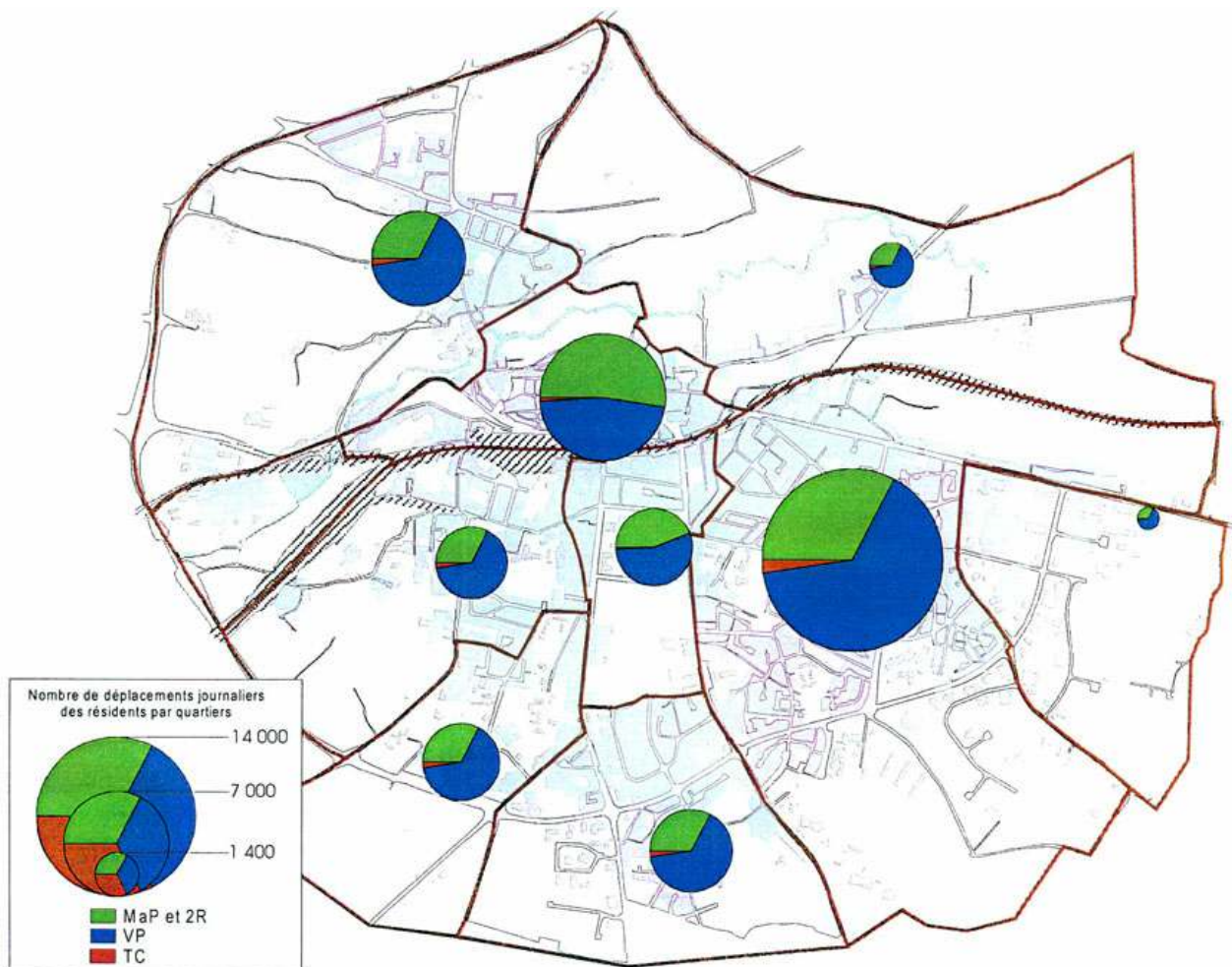
L'analyse urbaine a fait ressortir la mosaïque de fonctions urbaines qui constitue le tissu de Vitré. Parmi ces fonctions, comme le montre la carte suivante, il existe des générateurs de déplacements qui s'organisent de manière regroupée et qui expliquent en partie la concentration du trafic sur le boulevard de Châteaubriant et la rocade sud.



Localisation des générateurs de déplacements (source: CETE Ouest)

La principale zone de concentration de générateurs de déplacements va du centre-ville à l'extrémité sud de la commune, au delà de la rocade, et intègre le forum de la Trémoille, l'essentiel des administrations, la quasi-totalité des établissements scolaires, les grandes surfaces commerciales. Le développement du secteur commercial de la Baratière et de la ZAC du Parc renforceront ce processus.

Autre élément d'analyse à apporter: le nombre de déplacements que génèrent les quartiers d'habitation. Il ressort notamment de l'étude que les habitants du sud-est produisent à eux seuls près de 40 % des déplacements voitures des résidents de la ville.

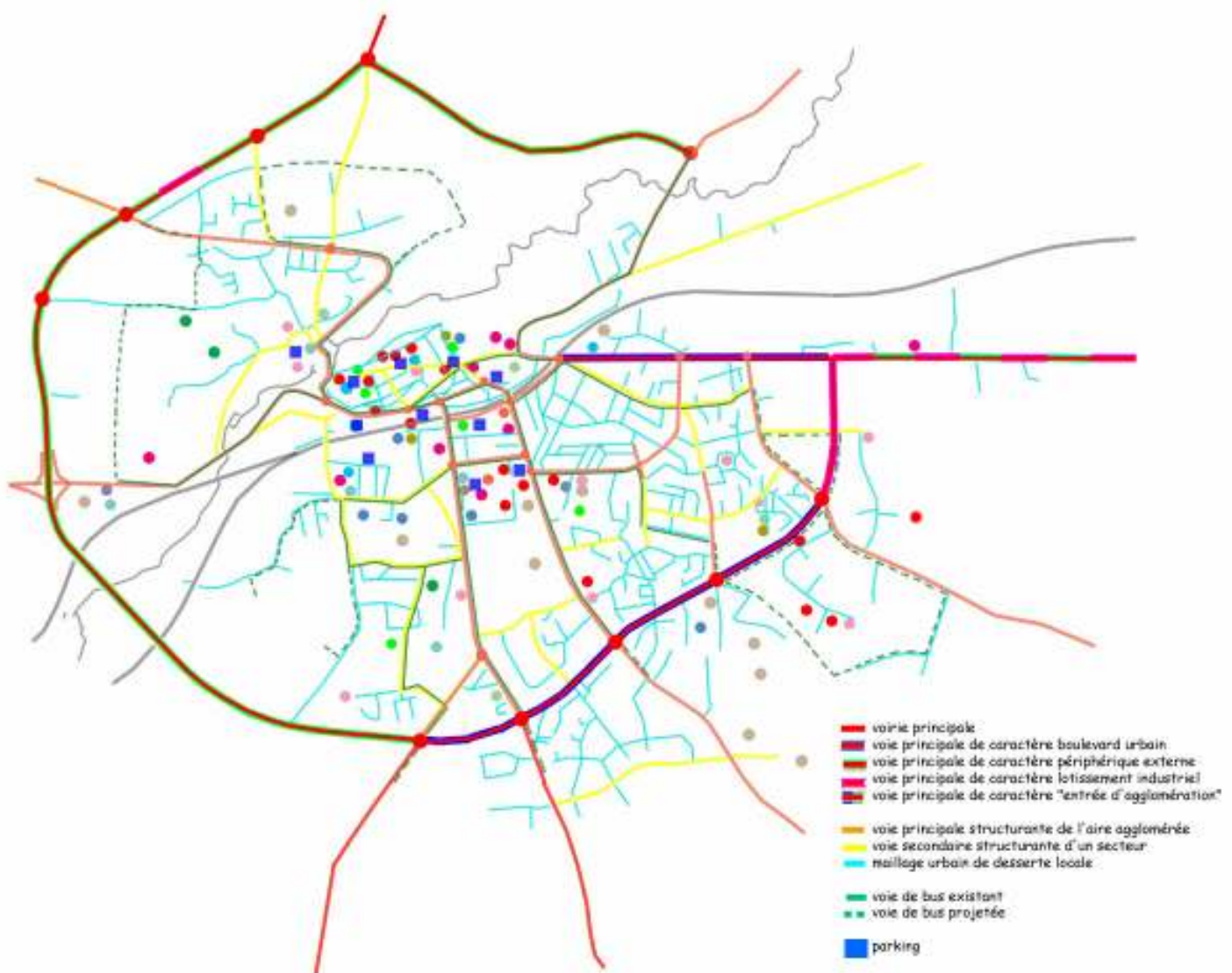


Générations de déplacements des résidents par quartier (source: CETE Ouest)

2°) Un maillage routier assez satisfaisant

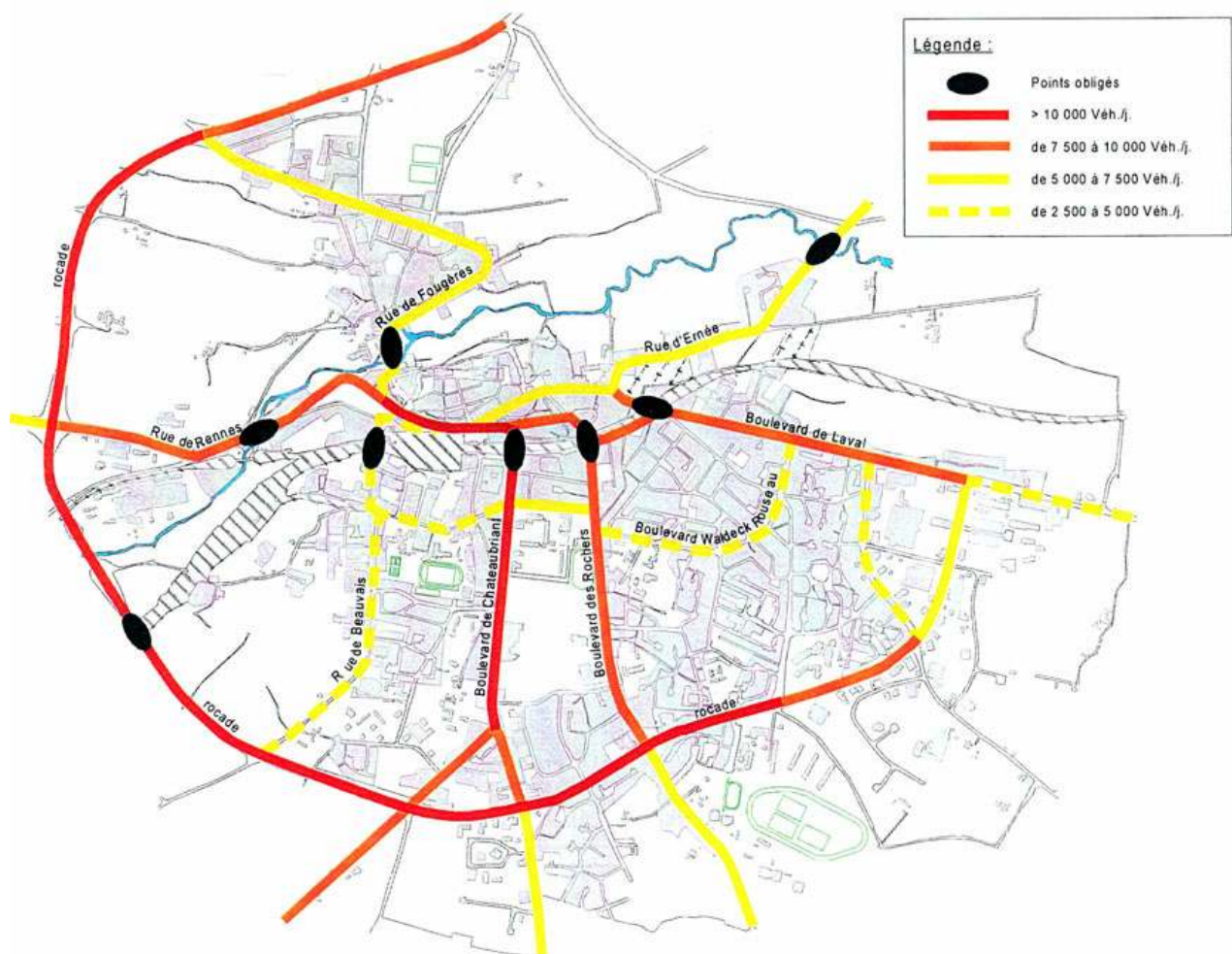
Au regard du maillage routier, il apparaît que celui-ci est plutôt satisfaisant en réponse à ces générateurs de déplacements. La hiérarchie du réseau est en cohérence avec les fonctions qui lui sont attribuées. Les routes d'accès à la ville et la rocade peuvent d'autant mieux jouer leur rôle de grande voirie qu'elles n'ont pas d'accès (commerces, écoles,...).

Le réseau primaire est donc satisfaisant mais une liaison est-ouest manque en appui de la rocade. Les quartiers sud-est et le centre-ville disposent d'un bon maillage mais il existe des difficultés de liaisons entre secteurs du fait de voies secondaires qui ne se connectent pas. De plus, les extensions vers le sud sont desservies "en peigne" à partir de la rocade et non en réseau maillé.



Typologie des voies et localisation des équipements

L'utilisation du réseau viaire est optimale et se traduit par un fort trafic sur les axes structurants, dont la particularité est la supériorité des flux internes par rapport aux flux périphériques empruntant la rocade. Les itinéraires les plus chargés, sont la rocade de la route de Combourg à la route d'Argentré-du-Plessis (plus de 10 000 véhicules par jour), le boulevard de Châteaubriant (plus de 20 000 véhicules par jour), et la promenade Saint-Yves (plus de 13 000 véhicules par jour). Ces circulations attestent d'un trafic interne important lié aux équipements et services et pour lequel la rocade ne paraît pas constituer un véritable itinéraire alternatif.



Flux automobiles journaliers à l'intérieur de l'agglomération (source: CETE Ouest)

3°) L'offre de transports en commun

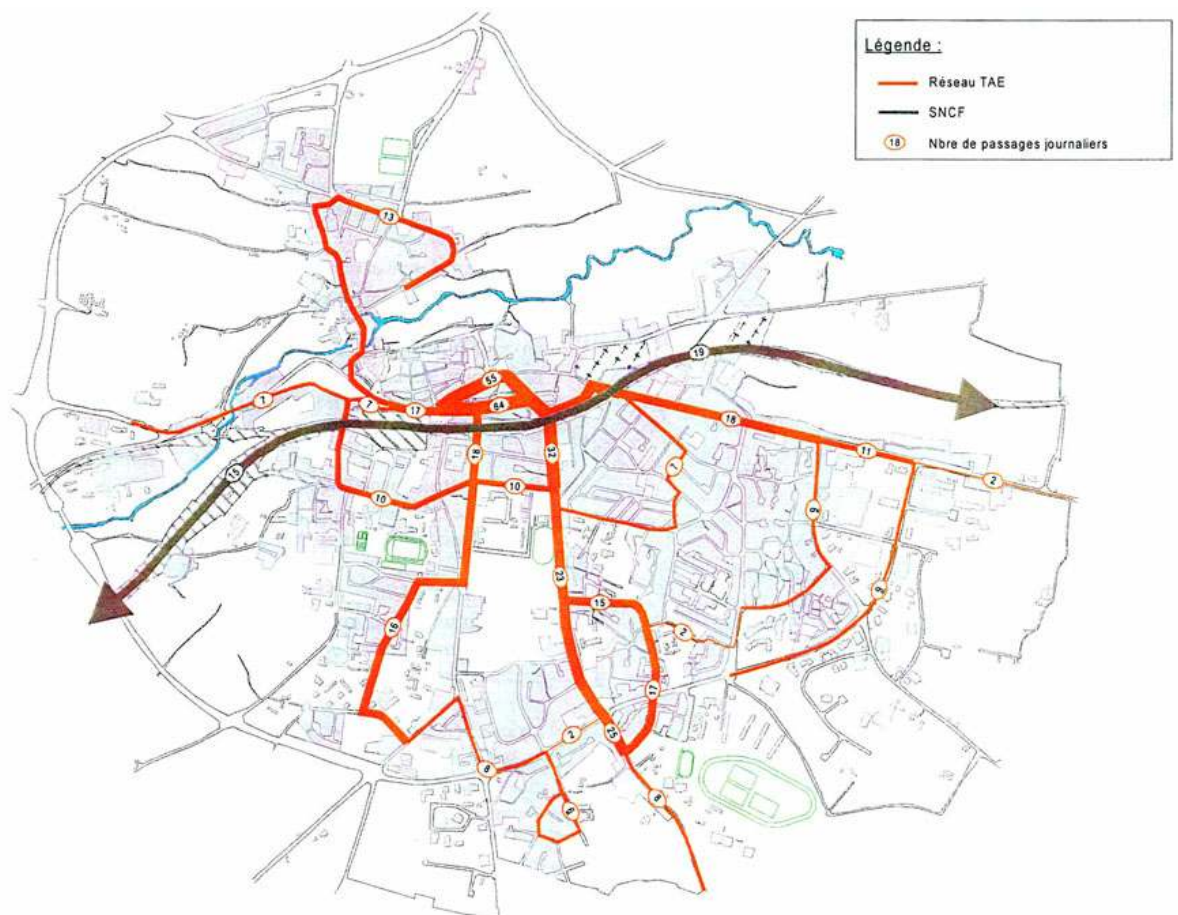
Le réseau de transport en commun fonctionne classiquement avec 9 lignes de bus dont 8 se rabattent vers le centre-ville où les fréquences sont naturellement plus élevées. Le parvis de la gare SNCF constitue une destination finale ou un point de rebroussement.

En dehors du centre-ville, ce sont les grandes artères de pénétration qui sont les mieux desservies: route de Laval, boulevard de Châteaubriant et le boulevard des Rochers.

Le sud-est de l'agglomération est moins bien desservi ainsi que le faubourg nord, alors qu'il s'agit de secteurs d'habitat importants.

Les voies les mieux desservies par le réseau bus sont aussi celles qui supportent la plus forte charge de trafic automobile ou qui possèdent un gabarit plus contraignant, ce qui pénalise les bus qui se trouvent périodiquement dans les encombrements.

Réseau de transports en commun - Nombre de passage journaliers (source: CETE Ouest)



Vitré bénéficie pour un jour ouvrable sans "rush" particulier (départ en vacances, fin de semaine,...) de 15 arrêts de train dans le sens Rennes-Vitré-Laval et de 18 arrêts en sens inverse, soit un passage toutes les 20 ou 30 minutes aux périodes de pointe du matin et du soir. (chiffres d'octobre 2004). La création de la ligne à grande vitesse entre Paris et Rennes qui contournera Vitré par le sud, aura sans nul doute des conséquences sur les fréquences indiquées.

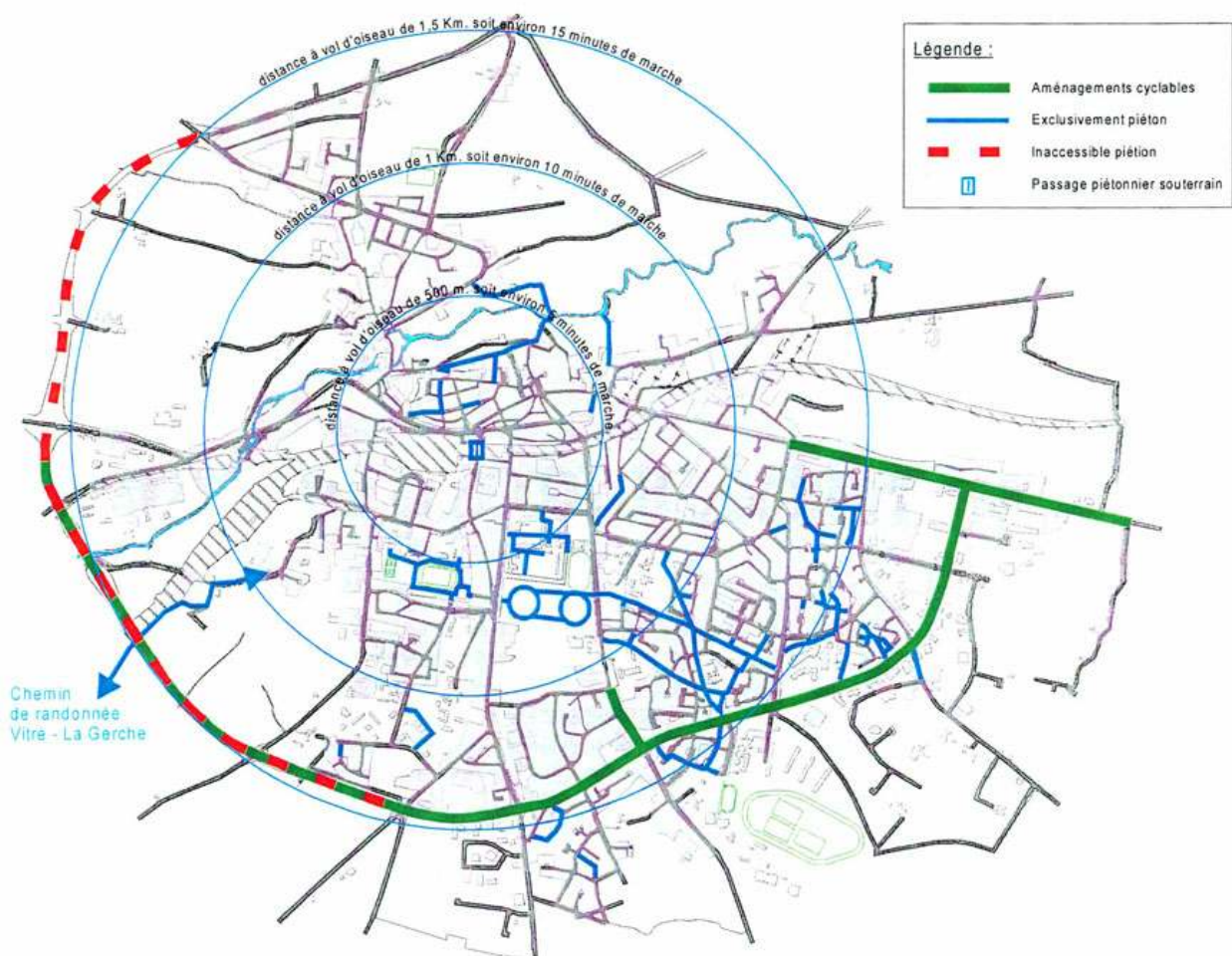
4°) Les déplacements doux

La route de Laval et une partie de la rocade bénéficient d'aménagements cyclables. Ces aménagements sont amorcés sur le boulevard des Rochers et la route des Eaux. Il n'y a pas d'aménagements spécifiques sur les grands axes internes et le centre-ville.

Les chemins pédestres sont par contre relativement nombreux dans les quartiers pavillonnaires du sud-est où se développe un maillage marqué par une continuité d'itinéraire entre des zones d'habitat individuel et collectif, le Jardin du Parc, le complexe sportif des Promenades, contigu au Lycée Bertrand d'Argentré et le forum de la Trémoille.

La traversée des grands axes (boulevards de Châteaubriant et des Rochers) par ce début de réseau piétonnier n'est qu'en partie aménagée, de même que les rues Frain, de la Gaulayrie et de la Mériaux qui offrent un accès direct au seul passage piétonnier souterrain sous la voie SNCF et au delà au centre-ville. Le chemin de randonnée Vitré-La Guerche ne bénéficie pas d'aménagements spécifiques à l'intérieur de l'agglomération. Au nord, existe un franchissement à caractère piétonnier de la Vilaine au lieu-dit "Pont Marin".

Réseau piéton - 2 roues (source: CETE Ouest)



Globalement, la marche à pied est un mode de déplacement en partie concevable dans une agglomération où les temps de parcours pour accéder au centre-ville n'excèdent pas 15 minutes.

5°) Le stationnement

Le centre-ville fait l'objet d'une pression forte de la demande de stationnement, quel que soit le jour ou l'heure. Le taux d'occupation varie entre 0,9 et 1 ou est supérieur à 1 selon les secteurs, avec une pointe en milieu d'après-midi d'un jour courant de la semaine où le taux est partout supérieur à 1.

Les réserves de capacité sont faibles. Elles se situent principalement:

- Sur le grand parking contigu à la gare
- A l'extrémité est du centre-ville: rue de Paris, boulevard du Prêche, contour Saint-Martin.

La pression sur le centre-ville se maintient le soir après 19 heures, traduisant ainsi une forte demande en stationnement d'origine résidentielle.

Le grand parking contigu à la gare est largement utilisé par les usagers du TER et les actifs du centre-ville.

Cependant, un parking récent a vu le jour au sud de la gare et un projet est en cours le long de la voie SNCF, afin de pallier aux besoins décrits ci-avant.

A noter, la nécessité de créer un ou des îlots spécifiques pour le stationnement des poids lourds.