

Atelier flash – Petite Ville de Demain

Durtal – Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe
Maine-et-Loire (49)

CARNET D'ATELIER

Décembre 2021

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Les métiers du Cerema s'organisent autour de 6 grands domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets.

6 domaines d'activité :

Expertise et ingénierie territoriale / Bâtiment / Mobilités / Infrastructures de transport / Environnement et risques / Mer et littoral

Site web : cerema.fr

Atelier flash du 1^{er} septembre 2021 – Petite Ville de Demain

DURTAL – Maine-et-Loire (49)

Commanditaire : Commune de Durtal - Communauté de communes Anjou Loir et Sarthe

Auteurs : Denis Crozier, Loïc Guilbot

Responsable du rapport

Denis Crozier – Département transitions territoriales / Groupe projet de territoires et aménagement

Tél. : +33(0)7 64 80 98 40

Courriel : denis.crozier@cerema.fr

Cerema Ouest / MAN, 9 rue René Viviani - BP 46223 -
44262 Nantes cedex 2

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V2		

Références

N° d'affaire : Atelier flash ANCT freemium

Partenaire(s) :

Devis n° fiche anct freemium signée le 15/06/2021

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Denis Crozier	Cerema DTT PTA	Auteur principal		
Loïc Guilbot	Cerema DTT PTA	Relecteur		

Résumé de l'étude

L'atelier flash a été programmé suite aux échanges engagés avec la DDT49, le Conseil Départemental et la collectivité et dans le cadre de la contribution du Cerema aux missions de l'ANCT dans le programme national territorialisé « Petites Villes de Demain ».

En croisant les points de vue, l'atelier a identifié les principaux enjeux pour le « Durtal de demain » et des points de convergence se dessinent :

- Mettre en place un plan piéton/vélo sur la commune qui se raccorde aux itinéraires existant en direction des communes limitrophes et au Loir à vélo.
- Changer l'image de la rue Saint-Pierre pour en faire une destination plaisir pour se promener ou flâner.
- Affirmer le rôle de centralité communale et intercommunale du pôle d'équipements.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Petite Ville de Demain	
Atelier flash	
Visite de territoire	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.



Accès libre : document accessible au public sur internet



Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema



Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE	6
1.1 Objectifs de la démarche	6
1.2 Déroulé de la démarche	6
2. ATELIER FLASH – 26 NOVEMBRE 2021	10
2.1 Présentation de la matrice et de la découverte du territoire	10
2.2 Parcours d'arpentage de la commune	14
2.3 Débriefing de la visite de terrain.....	19
2.4 Atelier en sous-groupes	23
2.4.1 Sous-groupe 1 : Se déplacer demain au sein de Durtal	23
2.4.2 Sous-groupe 2 : Retrouver l'attractivité de la rue Saint-Pierre	26
3. CONCLUSIONS : PISTE DE PROJET ET SUITES POTENTIELLES	27

1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE

1.1 Objectifs de la démarche

L'atelier flash a été programmé suite aux échanges engagés avec la collectivité et la DDT 49, dans le cadre de la contribution du Cerema aux missions de l'Agence National de Cohérence des Territoires dans le cadre du programme national territorialisé « Petites Villes de Demain ».

Dans la continuité des projets de territoire intercommunaux et communaux en cours d'élaboration ou élaborés, l'objectif est d'alimenter la réflexion sur la territorialisation et la concrétisation des ambitions qui y sont formulées en croisant les points de vue des élus, techniciens et partenaires locaux dans une perspective de durabilité et pour construire Durtal demain.

1.2 Déroulé de la démarche

La prestation du Cerema est prévue pour une durée de cinq jours.

- **Temps 1 : amont de l'atelier**
 - ½ jour : temps d'échange avec les élus et techniciens de la collectivité pour préparer l'atelier [*matinée du 28 août 2021*]
 - 1 jour : préparation en interne de la demi-journée de visite
- **Temps 2 : atelier**
 - 1 jour : atelier sur place [*journée du 26 novembre 2021*]
- **Temps 3 : après atelier**
 - 2 jours : production d'un document de synthèse du travail fourni
- + 0,5j pour les échanges avec la collectivité (si souhait)

Les différentes temporalités de l'atelier flash sont détaillées ci-dessous, elles nécessitent néanmoins un prérequis : celui de l'engagement des acteurs (collectivités et acteurs du territoire) dans une démarche de co-construction et de bienveillance

Temps 1 : amont de l'atelier

Le temps d'échange avec la collectivité et la DDT 49 a permis :

- **D'identifier et mobiliser les élus et acteurs locaux pour qu'ils s'engagent dans le format de travail particulier de l'atelier flash** : un collectif de projet, pour diversifier les points de vue et permettre les échanges (débats, questionnements, désaccords, controverses), a ainsi été mobilisé :
 - Des élus de Durtal (*Maire ; Adjoint Economie et commerces ; Adjointe Association, sécurité, citoyenneté ; Adjoint Transition écologique, Adjointe Tourisme, communication, culture ; Adjoint Voirie, Urbanisme, bâtiment*)
 - Des techniciens de Durtal (*DGS ; Chargée du projet PVD ; Chargée des affaires sociales ; Chargé de la participation citoyenne ; Chargée de communication*)
 - Des élus de la communauté de communes Anjou Loire et Sarthe (*Président ; VP Aménagement du territoire ; VP, VP Mobilité, VP Actions sociales ; VP Aménagement du territoire, VP Tourisme, culture*)
 - Des techniciens de la communauté de communes Anjou Loire et Sarthe (*DGA ; Directeur du développement et de l'aménagement du territoire*)
 - La Direction Départementale des Territoires 49,
 - La Banque des Territoires,
 - Le Conseil Départemental 49,
 - La Région Pays de la Loire,
 - La Chambre de Commerces et d'Industrie 49
 - La Chambre des Métiers et d'Artisanat 49
 - L'association professionnelle « J'aime Durtal »
 - L'AURA
 - L'Agence Technique Départementale

NB : La liste des présents a été reportée en annexe du document.
- **De construire une relation de confiance et partenariale entre le Cerema et la collectivité** : le Cerema ne réalisera pas d'étude mais lancera une dynamique pour amorcer la réflexion du projet de territoire en lien avec le programme PVD
- **De construire et d'organiser le parcours de découverte du territoire** pour aborder ses caractéristiques et ressources, ses dynamiques à l'œuvre (positives et négatives), ses problématiques et enjeux pour aujourd'hui et pour demain. Ce parcours a été envisagé à pied et en bus sur une seconde partie pour analyser la place du Loir dans le projet, pour interroger les rôles et les liens existants ou à créer entre les différentes polarités et la centralité historique, ainsi qu'avec les différents quartiers et communes limitrophes. Ce parcours est également construit en fonction des projets communaux, intercommunaux ou privé déjà pré-identifiés sur la commune de Durtal :
 - Dans la polarité sud
 - Tiers-lieux dans l'ancien Lidl
 - Pôle santé (maison médical et logements séniors) au sud-est dans un clos
 - Création d'un cheminement doux entre le pôle commercial, le tiers-lieux et le pôle santé
 - Aménagement de l'entrée de ville pour l'embellir et favoriser le partage de la voirie (réalisé)
 - Vallée du Loir
 - Aménagement des seuils pour favoriser la continuité écologique du Loir et le passage des kayaks
 - Rachat d'une peupleraie afin de relier la prairie Saint-Léonard avec la prairie du club de pêche, qui accueillent la fête du Loir
 - Centralité historique
 - Aide à la reprise de la boucherie et réflexion sur le devenir des deux épiceries

- Aménagement du parking à l'entrée du Val d'Argance (réalisé)
- Aménagement de la place des terrasses (réalisé)
- Installation de portique pour limiter le flux de poids lourds dans la rue Saint-Pierre
- Pôle d'équipements
 - Sécurisation de la rue de Bellevue devant les écoles
 - Construction d'un nouveau collège (réalisé)
 - Construction d'un centre socio-culturel (réalisé)
 - Réflexion sur l'aménagement du carrefour entre la rue de Bellevue, la rue du Stade et l'avenue de Paris
 - Rénovation ou aménagement des équipements sportifs
 - Projet de réaménagement et chauffage de la piscine
- Quartier Jothuère
 - Aménagement de la nouvelle gendarmerie
 - Voie verte en direction de la flèche
 - Installation de portique pour limiter le flux Poids Lourds
- Quartier du Val d'Argance
 - Nouvelle tranche en extension
 - Aménagement du val d'Argance (cheminement, éco pâturage, théâtre de verdure, etc.) (réalisé)
- Zone industrielle Porte d'Anjou
 - Acquisition foncière en extension
 - Discussion dans le cadre du pôle métropolitain sur la stratégie économique et optimisation foncière
- Autres
 - Réflexion sur un contournement sud (long terme)
 - Projet alimentaire territorial

Temps 2 : atelier sur site

0/ Accueil, introduction, (9h-10h)

Café d'accueil et moment de convivialité.

Présentation de la journée et du parcours, des méthodologies qui seront mobilisées.

1/ Découverte du territoire, (10h – 12h30)

A partir d'un parcours de découverte préparé en amont il s'agit de permettre aux élus, techniciens et acteurs du territoire de donner leur point de vue sur ce qui se joue sur le territoire en lien avec la centralité et sur la centralité elle-même, Petite Ville de Demain.

Objectifs : Ecouter différents points de vue sur le territoire, décrypter les enjeux, se faire un point de vue.

Pause déjeuner 12h30-14h00

2/ Débriefing de la visite (14h-15h30)

3/ Travail en sous-groupes et restitution (15h30-17h00)

- Le rôle et la vocation de la rue Saint-Pierre
- L'accessibilité des différentes polarités et le rôle de la trame verte et bleue

Temps 3 : après atelier

Le Cerema cherchera à synthétiser et organiser la matière recueillie en amont, lors des temps de préparation, et de la journée d'atelier (visite de terrain, parole d'acteurs, temps d'échanges, ateliers en sous-groupes). L'ensemble de cette matière sera laissé à la disposition de la collectivité pour alimenter sa propre réflexion et sa démarche.

Cette synthèse pourra être présentée aux élus lors d'un conseil municipal ou lors d'une réunion de travail spécifique permettant d'associer plus largement les élus qui n'auraient pas pu prendre part à la démarche d'atelier et de pointer les points clés pour les décisions politiques relatives à la Petite Ville de Demain.

Livrable : Carnet de la journée atelier

2. ATELIER FLASH – 26 NOVEMBRE 2021

2.1 Présentation de la matrice et de la découverte du territoire

La découverte du territoire peut se faire grâce à une lecture transverse prenant en compte plusieurs thématiques permettant d'avoir une vision globale sous quatre points de vue différents. Cette lecture provient d'une démarche expérimentale menée par MANA et CERUR dans le cadre d'une mission d'étude sociologique sur l'attractivité des centres-bourgs. Elle se décompose donc en une matrice à double entrée avec comme lecture horizontale : quatre points de vue renvoyant à quatre figures de l'habitant : l'utilisateur (point de vue ergonomique), le récepteur (point de vue médiatique), le citoyen (point de vue sociologique) et le consommateur (point de vue économique). La lecture verticale permet de balayer plusieurs champs thématiques :

- **Site** : un centre-bourg est un support qui présente des caractéristiques en termes de topographie, de morphologie urbaine et de paysages.
- **Espace public** : un centre-bourg se définit par les espaces publics qu'il propose. Ces espaces sont des supports à la vie sociale. On étudiera plus particulièrement : les squares, les places, les promenades, les jardins, les parcs, les jeux, les façades des bâtiments publics, les monuments historiques, le petit patrimoine, la volumétrie des bâtiments.
- **Habitat** : un centre-bourg se définit par l'offre logement qu'il propose. On étudiera plus particulièrement : les façades des maisons, le logement parc privé, le logement social, le logement temporaire et accueil de groupes, l'hôtellerie.
- **Commerces** : un centre-bourg se définit par son offre de services et ses ressources notamment par ses commerces (épicerie, supermarché, café, restaurant, pharmacie, boucherie, boulangerie, marché, station-service, etc.) et les services (banque, salon de coiffure, etc.)
- **Services** tels que la culture (médiathèque, centre culturel, cinéma, école de musique, salle de spectacle, musée, salle polyvalente, etc.), les services administratifs (poste, école, collège, etc.), la santé (médecin, infirmier, pharmacie, dentiste, laboratoire d'analyse, ambulance, etc.) et les sports et loisirs (piscine, jeux, terrain de sport, base de plein air, etc.)
- **Outils** : un centre-bourg se définit par les outils qu'il propose. Les outils permettent d'accéder aux ressources de la centralité mais aussi à des ressources plus éloignées. Un centre se définit par sa connexion à d'autres centralités. On étudiera plus particulièrement : les équipements de transport (gare, route, parking, quatre voies, piste cyclable, etc.), le mobilier urbain et services (banc, toilettes, abribus, attache-vélo, vélo en libre-service, etc.), l'information (plan mural, panneau à message variable, signalétique, etc.) et les outils numériques (accès à la fibre, etc.).

	SITE	ESPACE PUBLIC	HABITAT	COMMERCE	SERVICES	OUTILS
Dimension ERGONOMIQUE	Habitabilité Utilisabilité	Habitabilité Normativité Lisibilité	Habitabilité Efficacité	Habitabilité Disponibilité	Habitabilité Disponibilité	Efficacité Utilisabilité Disponibilité
Dimension MÉDIATIQUE	Attirance	Attirance Cohérence Maîtrise Ciblage	Attirance Ciblage	Attirance Ciblage	Attirance	Attirance
Dimension SOCIOLOGIQUE	Identité	Urbanité Intensité Identité	Identité Urbanité	Urbanité Intensité	Utilité	Urbanité
Dimension ÉCONOMIQUE		Accessibilité Utilité	Accessibilité Utilité	Accessibilité Utilité	Accessibilité Utilité	Accessibilité Utilité

En complément de cette matrice, il a été proposé aux participants d'observer et de questionner la centralité à la fois avec leur propre expérience de partis prenante de la vie de Durtal et en considérant différents profils d'usagers et habitants de la commune :

- Habitants de la commune et du territoire :
 1. Les ménages qui habitent ou pourraient souhaiter habiter le cœur historique de Durtal : *Qui sont-ils (personnes seules, jeunes couples, personnes âgées, etc.) ? de quels moyens disposent-ils ? quels types de bien cherchent-ils (maison, appartement, locatif, acquisition, plain-pied, etc.) ? Que viennent-ils chercher (proximité commerces et services, cadre de vie patrimonial, etc.) ?*
 2. Les ménages qui s'installent dans le nouveau quartier du val d'Argance : *qui sont-ils (uniquement des familles avec des jeunes enfants) ? Que viennent-ils y chercher ? Où font-ils leurs achats ? Comment se déplacent-ils dans la commune ?*
 3. Les ménages qui habitent dans les communes limitrophes : *qui vient et à quelle fréquence à Durtal (familles, personnes âgées, etc.) ? Que viennent-ils y faire (le marché, supermarché, utiliser les équipements, aller au collège, se balader, lors des fêtes, etc.) ? Comment viennent-ils et où se garent-ils ? Comment se déplacent-ils une fois sur place ?*
- Les usagers de la commune :
 - Les salariés des entreprises : *d'où viennent-ils et comment ? Consomment-ils sur la commune ?*
 - Les commerçants : *pourquoi s'installent-ils à Durtal (attachement, dynamisme économique, opportunité financière, etc.) ? Où sont les emplacements premium ? De quoi ont-ils besoins ?*
 - Les usagers des équipements : *quel est la proportion d'habitants de la commune et de la communauté de communes ? Comment se déplacent-ils vers ou entre les équipements ? Quels sont leurs attentes ?*
- Les passants qui traversent la commune :
 - Les chauffeurs de poids-lourds : *d'où viennent-ils et où vont-ils ? Pourquoi passent-ils par là ? Quelles sont leurs alternatives ? Est-ce qu'ils s'arrêtent ?*
 - Les touristes/excursionnistes : *d'où viennent-ils ? Que visitent-ils (châteaux, rue saint-pierre, bords de Loir, rue Saint-Léonard, etc.) ? A quelles occasions viennent-ils (loir à vélo, événement, journée du patrimoine, etc.) ? Quels services attendent-ils (hôtellerie, restaurant, circuit, etc.) ?*
 - Les passants sur l'autoroute ou la départementale : *que perçoivent-ils de Durtal (signalétique, points de vue, événement) ? Qu'est-ce qui pourrait leur donner envie de s'arrêter ou de revenir ?*



2.2 Parcours d'arpentage de la commune

L'arpentage de la commune se composait de partir pédestre et en bus afin de déterminer les éléments différenciants du territoire que le projet Durtal demain doit conforter, les fragilités que le projet devra essayer de corriger et au final répondre à la question : que pourrait et devrait être le visage de Durtal demain et son rôle dans la vie du territoire.

1. Pôle des équipements scolaires, sportifs et culturels :

Qualité d'usage et environnementale des espaces publics et des abords des équipements ? Performances énergétiques des équipements ? Rôle de centralité ? Quelles articulations entre le pôle d'équipement et le centre-ville ? Accessibilité des équipements depuis le reste de la commune/du territoire ?

2. Marche vers le quartier Saint Léonard via le val du Loir

Extension du centre-ville, faubourg, entrée de ville ou pôle satellite ? Quelle place du Loir et de son lit majeur dans la ville (espace naturel sensible, paysage, usages de loisirs, accès, mise en tourisme, agriculture, etc.) ? Accessibilité des équipements depuis le reste de la commune/du territoire ? Qualité d'usage et environnementale des espaces publics et des abords des équipements ?

3. Boucle au nord-ouest avec les nouveaux quartiers résidentiels et économique

Quelles offres en logements/d'emplois sur le territoire ? Ambitions écologiques ? Quelle optimisation du foncier ? Quelles articulations entre les nouveaux quartiers et les autres pôles ? Accessibilité de France Service depuis le reste de la commune/du territoire ?

4. Le Val d'Argance et le centre-ville à pied

Quelles sont les limites du centre-ville ? Comment accède-t-on au centre-ville ? Comment le traverse-t-on ? Quelles sont les difficultés des commerçants ? Quelles est l'offre commerciale ? Quels usages (habiter, acte administratif, achat, tourisme, culture, etc.) ? Qui cibler pour y habiter ? A quelles conditions ?

5. La boucle au nord-est avec la suite du pôle d'équipements, les quartiers résidentiels de la Lothière et de Gouis, ainsi que la rocade nord

Quelles transformations des quartiers résidentiels (rénovation énergétique, densification, mutation) ? Vie dans les quartiers ? Mise en valeur du patrimoine et l'histoire ? Place des espaces agricoles à l'intérieur de la rocade ?

Le Loir au cœur de la ville : usages actuels ou potentiels ?



Côteau du Loir

–

Bords de Loir

–

Loir à vélo

–

hébergement touristique

–

«Loirillon»

La vallée du Loir et le val d'Argance : coupures ou traits d'union ? Espaces naturels sensibles ou espaces publics ?



Vue sur le Loir

-



La passerelle sur le Loir



Parking à l'entrée du val d'Argance

-



Vue sur le château depuis les Jardins potagers

Parc d'activité « Porte de l'Anjou » : zone ou quartier ?

Carnet d'atelier – Atelier flash du 26 novembre 2021 à Durtal (49)



Maison de la petite enfance et foncier d'activité

-



Maison France service à l'entrée de la ZI et du bourg

Rue Saint-Pierre : cœur historique ou destination actuelle ?



Milieu de la rue Saint-Pierre

-



Bas de la rue Saint-Pierre

Avenues de Paris et d'Angers : centralité ou entrée de ville ?



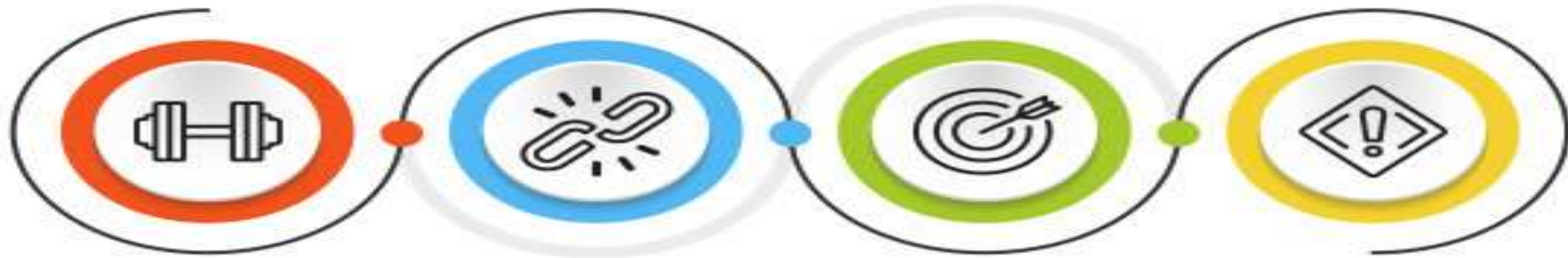
Arrière de l'école primaire et vitrine du garage



- Réaménagement de l'avenue d'Angers ponctuée de commerces

2.3 Débriefing de la visite de terrain

Au cours de la visite et dans le cadre d'un débriefing en début d'après-midi, les participants dont les élus se sont exprimés sur les atouts, à valoriser, les faiblesses, à corriger, de Durtal pour renforcer son rôle de centralité sur le territoire. Ils se sont également exprimés sur les dynamiques ou les projets en cours de réflexion qui peuvent constituer des opportunités ou des freins au projet Durtal Demain. Cette photographie dynamique du territoire, à dire d'acteurs, est synthétisé dans le tableau Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces, ci-dessous.



ATOUTS

- Un patrimoine architectural et naturel au cœur de la ville
- La force du paysage et des points de vue
- Une offre riche d'équipements communaux et intercommunaux
- Un tissu économique dynamique
- Une offre commerciale diversifiée
- Du foncier maîtrisé et des capacités d'investissement
- Un réseau de venelles qui offre des cheminements en-dehors de la circulation

FAIBLESSES

- Une image négative de la rue Saint-Pierre
- Une commune fragmentée et étalée, en partie du fait de l'héritage des anciennes paroisses
- Un trafic poids lourds important traversant le cœur de bourg
- L'absence perçue d'unité et d'une « place de village »
- L'offre réduite d'hébergement et de restauration pour les touristes et les salariés
- Des aménagements qui ne s'ouvrent pas sur les vallées

OPPORTUNITES

- Le centre-historique reste un lieu de passage incontournable
- Des événements qui créent du lien (place des terrasses, prairie Saint-Léonard, théâtre plein air)
- Des projets autour du loir à l'échelle de la commune ou du bassin (aménagement des seuils, réaménagement des berges, Loir à vélo, pratique du kayak, etc.)
- Un projet de requalification de la piscine intercommunale

MENACES

- La diminution du bocage avec celle de l'élevage
- La perte de la vocation commerciale de la rue Saint-Pierre qui n'en ferait plus une destination de la commune
- L'éclatement géographique des projets, des services et des usages
- Le difficile partage de la l'espace dans la rue du Mal Leclerc et la rue Saint-Pierre

Le programme Petite Ville de Demain doit permettre de mettre en œuvre le projet de territoire Durtal Demain. Les échanges ont fait émerger plusieurs chantiers à mener pour concrétiser ce projet :

- Imaginer la rue Saint-Pierre demain

La vocation commerciale et résidentielle de la rue Saint-Pierre s'est fortement étiolée au fil du temps, au point de constituer le point faible de la commune en termes d'image aujourd'hui. Elle ne présente plus de continuité commerciale. La place laissée à la voiture pour le stationnement et la circulation n'offre que peu de place aux circulations douces et surtout aux espaces de convivialité (place, bancs, jeux, terrasses, etc.). De plus, l'identité symbolique de la centralité historique est fragilisée par l'histoire de la commune qui a connue plusieurs centres, correspondants aux anciennes paroisses. La vocation événementielle (marché ou fête) est également partagée avec la place du Général De Gaulle ou la place des terrasses de part et d'autre du château.

- ⇒ **Dimension sociologique** : Où s'arrêtent et où commencent le centre-bourg, selon quels critères ?
- ⇒ **Dimension économique et médiatique** : Quelle peut ou devrait être la vocation de la rue Saint-Pierre demain ?
- ⇒ **Dimension économique et ergonomique** : La dimension commerciale doit-elle être première ? Quel objectif prioritaire devrait être le moteur du projet de revitalisation et le critère pour arbitrer les opportunités ?

- Définir la place du paysage au cœur de Durtal

Le Loir et l'Argance, ainsi que la situation de belvédère, sont à la fois perçus comme les principaux atouts de la commune et comme les facteurs qui expliquent en partie la fragmentation dont souffre aujourd'hui la commune. La situation en belvédère est largement privatisée, mise à part sur la place des terrasses, ou pas nécessairement mis en valeur (ex : aménagement paysager de la piscine intercommunale). La dimension patrimoniale de la vallée du Loir est à la fois grandiose (papeterie, fours à chaux, minoterie, loirillons, château, etc.) et réservée aux initiés ou privatisés. Le loir n'est pas navigable ce qui s'accompagne d'aménagement pour améliorer son fonctionnement écologique (aménagement des berges, effacement ou aménagement des seuils, etc.) . Le val d'Argance a été aménagé pour concilier son rôle écologique avec sa vocation d'espace de promenade. Sa confluence avec le Loir reste cependant un point noir en terme de valorisation paysagère et de continuité écologique.

- ⇒ **Dimension médiatique et économique** : La mise en tourisme de la commune et du Loir est-elle un levier prioritaire de la revitalisation de Durtal ?
- ⇒ **Dimension ergonomique** : Le réseau de venelles et les vallées doivent-ils rester des lieux de promenade bucolique et de mobilité aux beaux jours ou peuvent-ils devenir un réseau de déplacement du quotidien ?
- ⇒ **Dimension sociologique** : La renaturation, au-delà de la mise en valeur paysagère, est-elle un objectif de Durtal Demain ?

- Créer un sentiment d'appartenance, d'unité

Le manque d'unité a été souligné par la plupart des participants. Cela s'explique par l'histoire de la commune avec ces multiples paroisses, par la distance entre chaque quartier résidentiel et les coupures urbaines que peuvent constituer les vallées et plus encore la route départementale. L'éclatement des services publics et des commerces et par corolaire l'affaiblissement de la rue Saint-Pierre terminent ce tableau. A l'inverse, les projets d'aménagement réalisés ou en cours sur la place des terrasses et la prairie Saint-Léonard, s'inscrivent dans la volonté de proposer des lieux identifiables pour les festivités, notamment estivales, de la commune.

⇒ Comment créer un sentiment d'unité et d'attachement à Durtal demain ?

⇒ **Dimension économique** : En redonnant des raisons et l'envie de fréquenter la rue Saint-Pierre ?

⇒ **Dimension sociologique** : Par des événements fédérateurs ? En multipliant les lieux et opportunités de contribuer à la vie de la commune ?

⇒ **Dimension ergonomique** : En travaillant sur les liaisons douces et l'unité paysagère des espaces publics ?

⇒ **Dimension médiatique** : En faisant du val du Loir le cœur de la commune, le trait d'union entre les projets ?

- Faciliter les déplacements

La fragmentation de la commune et l'éclatement des fonctions entre les quatre points cardinaux de la commune, génèrent de nombreux déplacements quotidiens au sein de la commune. Durtal est également une polarité structurante pour l'ouest de la Communauté de communes et au-delà (emplois, services, équipements intercommunaux, etc.). Cela se traduit par des déplacements au quotidien depuis ou vers Durtal. Enfin Durtal est traversé par un important trafic poids lourd entre les deux rives interne à la commune ou en direction de la Flèche. La géographie de la commune associée au plan circulation et à la répartition des fonctions, impliquent de faire cohabiter des flux de différentes natures sur des espaces contraints de qui crée de l'insécurité et favorise la voiture individuelle. Les nombreuses venelles qui maillent la commune ne sont pas toujours lisibles ou n'offrent pas nécessairement des itinéraires confortables et efficaces. Enfin, si un projet de contournement sud est en réflexion, celui-ci ne verra pas le jour à court ou moyen terme.

⇒ **Dimension économique et médiatique** : Faut-il privilégier une ville en archipel où on se déplace en voiture ou transport collectif vers chaque polarité puis à pied au sein de la polarité, ou une ville où la marche et le vélo sont des modes plébiscités par les habitants de la commune ; tout en veillant à l'accessibilité des équipements pour les habitants des communes limitrophes ?

⇒ **Dimension ergonomique** : La rue du Mal Leclerc peut-elle être aménagée pour favoriser le partage de la voirie ou faut-il proposer une alternative pour les piétons et les cyclistes ?

⇒ **Dimension sociologique** : Où se situent l'entrée de ville, et donc le passage d'un aménagement routier à un aménagement urbain, sur l'avenue de Paris ? Est-ce un axe circulé qui coupe le pôle d'équipements en deux ou une rue qui traverse le pôle d'équipements ?

- Proposer une offre de logement adaptés

Plusieurs projets résidentiels sont en cours de réalisation, à l'étude ou au stade des réserves foncières, sur toute la commune. Mis bout à bout, ces projets répondent de manière sectorisée à des publics différents (personnes âgées autonome, personnes âgées dépendante, jeunes travailleurs, famille avec enfants, etc.). En parallèle, Durtal compte 12% de logements vacants en augmentation, notamment dans la rue Saint-Pierre marquée par la vétusté d'une partie du parc, des logements uniquement desservis par les locaux commerciaux ou l'inadaptation des logements (taille, accessibilité, absence d'espaces extérieurs).

- ⇒ **Dimension ergonomique, sociologique et économique** : Qui cibler pour les logements du centre-ville au regard de leurs caractéristiques ?
- ⇒ **Dimension économique** : Quelles complémentarités ou articulation entre les différents programmes ?

2.4 Atelier en sous-groupes

Sur la base de ces cinq chantiers qui appellent des arbitrages pour orienter les études et les travaux, les discussions se sont poursuivies autour de la vocation future de la rue Saint-Pierre et des enjeux de mobilité entre pôle en lien avec la trame paysagère qui structure la commune.

2.4.1 Sous-groupe 1 : Se déplacer demain au sein de Durtal

Le premier sous-groupe a souligné que des aménagements cyclables existent depuis les communes limitrophes vers Durtal, mais que la continuité au sein de la zone urbaine n'est ni assurée ni lisible. Le franchissement du Loir constitue un obstacle du fait du trafic sur la rue du Mal Leclerc, de la configuration de la passerelle et son articulation avec le réseau viaire.

Les participants ont convenu que l'aménagement (paysage, éclairage, matériaux, maillage avec les quartiers limitrophes) du val d'Argance était plus propice à la promenade qu'au déplacement du quotidien entre quartier notamment pour se rendre rue Saint-Pierre ou au pôle d'équipements. Ils ont également alerté sur les enjeux environnementaux liés au val. Ils se sont enfin interrogés sur la réelle attractivité de la rue Saint-Pierre qui inciterait les habitants à s'y rendre peu importe que cela soit à pied, en voiture ou en vélo.

Les échanges ont porté sur l'aménagement du pôle d'équipement traversée par la route départementale. Les participants ont évoqué les travaux déjà réalisés au niveau des groupes scolaires et réflexions en cours sur le réaménagement du carrefour pour le remplacer par un double giratoire. Ils ont souligné que la partie sud et nord fonctionnent ensemble et convenu que l'aménagement actuel de l'avenue de Paris, ainsi que l'aménagement envisagé, relevait d'une configuration routière qui divisait le pôle en deux.

Propositions d'orientations formulées par les participants :

- La réalisation d'un plan piéton/vélo à l'échelle de la commune, en s'appuyant sur le réseau de venelles, devrait être une priorité du projet de revitalisation. Il s'agit de cartographier le maillage existant, l'aménager, le signaler et le faire connaître. Il s'agit également d'identifier les besoins d'extensions pour assurer la continuité des aménagements. Une matérialisation physique de ce maillage mode doux, par une ligne verte ou un autre marquage au sol, est proposé comme un marqueur pertinent. L'idée d'associer ce réseau à des interventions artistiques ou ludiques est également proposé comme un levier pour faire évoluer les pratiques.
- Réaménager la route de Paris au niveau de l'école élémentaire pour lui donner une configuration plus urbaine et reconfigurer le pôle d'équipement en véritable centralité. Cette ambition implique de penser le réaménagement de l'avenue avec des références de traversée de centre-ville, y compris en aménagement des accès aux parking et aux bâtiments ; ce qui pourrait permettre de privilégier les piétons rue de Bellevue. La transformation du pôle d'équipement en centralité pourrait également se traduire par une diversification des programmes et la création d'un front urbain.
- Réaménager le val d'Argance afin d'encourager les déplacements piétons ou vélo entre quartier en mettant en place une signalétique dédiée, un éclairage et des revêtements adaptés aux déplacements du quotidien et en améliorant les connexions avec les quartiers. Afin de prendre en compte les enjeux de trame verte bleue, les aménagements devraient être ciblés sur la traversée vers le pôle sportif et à la route des Sablonnières. En parallèle et dans une logique de compensation des aménagements pourront être réalisés pour améliorer la connexion écologique avec le Loir.
- Enfin, les participants ont estimé que l'aménagement d'une nouvelle passerelle piétons-vélos serait un projet très ambitieux, mais structurant pour la commune. Un tel ouvrage répondrait à la fois à des enjeux de mobilité du quotidien et à des enjeux de développement touristique. Celle-ci pourrait prolonger la rue Saint-Léonard

Références inspirantes mobilisées :

- Le plan piéton « ludique » de Laillée (Ille-et-Vilaine – 5100 hab.)



La commune a mis en place de 3 réseaux principaux matérialisés par 23 flèches 'temps de parcours' et 26 jalons 'animaux'.

« L'objectif est d'aider ceux qui, pour des raisons particulières (lecture, orientation), ont des difficultés à retrouver leur chemin, notamment les enfants. »

- L'aménagement de la traversée de Cruseilles (Savoie – 3600 hab.)



Séquence du centre-ville

Séquence intermédiaire :
cadre de la perspective

L'axe principal de la commune qui relie Annecy à Genève en parallèle de l'autoroute est parcouru par 22000 véhicules par jour.

Le projet conçu par Ilex concilie confort d'usage pour les piétons, qualité paysage et gestion du trafic.



- Le parcours artistique du Sundgau (Haut-Rhin – 61000 hab)

Le pays du Sundgau a créé un cercle des mécènes qui regroupe les entreprises locales afin qu'elles contribuent au développement du territoire. Un parcours d'art contemporain est également mis en place et les œuvres sont conservées au moins trois ans.

- L'aménagement des passerelles de Guimcamp (Côtes d'Armor – 6900 hab.)



Dans le cadre du projet cœur de ville, la stratégie mise sur le changement d'image par la transformation des espaces publics, l'installation d'œuvre d'art contemporain dans la ville, en particulier au niveau des portes du centre-ville et la reconquête de la rivière à laquelle le centre-ville tournait le dos du fait du risque inondation.

2.4.2 Sous-groupe 2 : Retrouver l'attractivité de la rue Saint-Pierre

Le groupe est revenu sur les discussions concernant le potentiel commercial au regard de la configuration de la rue et des locaux commerciaux. L'absence de continuité commerciale (dimension économique), le manque d'espace conviviaux (dimension ergonomique et sociologique) et la qualité paysagère faible (dimension médiatique), ne contribue pas à faire de la rue une destination plaisir. En l'état, l'implantation ou le maintien de commerces risque donc d'être difficile et avec des effets leviers faibles.

Le groupe a échangé sur les conditions qui permettraient de laisser moins de place à la voiture au profit du piéton, du vélo et de la convivialité. Des actions ont déjà été entreprises pour interdire ou limiter le trafic poids lourd (arrêté municipal, portiques, chicanes, etc.) et proposer des stationnements à proximité (parking Tivoli, place des terrasses, etc.). Ces aménagements ne sont pas encore rentrés dans les habitudes, et un accompagnement au changement des pratiques par de la communication et des aménagements semblent nécessaires. Limiter la place de la voiture sur la rue Saint-Pierre interroge plus globalement le plan de circulation à l'échelle de la commune. Les participants font le constat que le réseau viaire de la commune est peu maillé avec beaucoup d'impasse ou de boucle fermée. La seule autre alternative à la rue Saint-Pierre est donc la rocade nord qui représente en pratique et psychologiquement un important détour pour les usagers.

Les participants ont également questionné l'aménagement des liaisons vers le centre-ville via le val d'Argance, la route départementale ou la rue du Mal Leclerc. Ils ont conclu que ces liaisons n'étaient ni très lisibles, depuis et vers la rue Saint-Pierre, ni très confortables ou fluides, que cela soit pour les piétons et encore plus pour les cyclistes. L'amélioration de l'ergonomie (continuité, revêtement, etc.) et de la visibilité (traitement des portes, signalétique, marquage au sol, etc.) de réseau piéton/vélo devait donc être une priorité.

Les discussions ont également porté sur le périmètre d'intervention. La prise en compte du linéaire allant de la Rue du Mal Leclerc, jusqu'à la place du Cheval Blanc est apparu comme étant l'échelle pertinente, avec une mise en œuvre qui peut être progressive, pour créer du lien entre les trois places sur lesquelles les commerçants existants se concentrent.

En synthèse, les participants ont émis plusieurs propositions d'orientations pour rendre rue Saint-Pierre plus conviviale :

- Faire respecter l'interdiction des poids lourds et plus globalement limiter au maximum le trafic de transit en expérimentant notamment la mise en place d'un sens unique voire sa fermeture pour des événements (comme ça a déjà été le cas avec la fête de la musique, le marché). La création d'une nouvelle voie entre les quartiers du val d'Argance et de la Jothuère, malgré les contraintes environnementales, permettrait de mailler la commune et offrir une alternative à la rocade pour les déplacements de proximité.
- Réduire l'emprise des stationnements dans la rue en valorisant l'usage du parking Tivoli, de la place des terrasses, mais aussi en envisageant de pouvoir (re)utiliser le stationnement à l'angle de l'allée des Tilleuls et la rue de Sablé, si nécessaire, en particulier les jours de marché.
- Donner à la rue St Pierre le même statut que la Place des Terrasses, faire évoluer son paysage : réduire la place de la voiture, augmenter la place du végétal. Cette transformation pourrait s'envisager progressivement, éventuellement d'abord de façon éphémère entre la RD et la rue de Sablé, puis de façon pérenne, puis entre la rue de Sablé et la rue des Douves/rue du plein champ, puis la rue des Douves elle-même, la rue de la porte Veron, la rue du marché aux chevaux.

- Là où cela est possible, des actions devraient être menées pour favoriser l'aménagement de logements pour des personnes âgées ou pour des jeunes travailleurs en fonction des typologies du bâti.
- Enfin, ils proposent d'envisager la possibilité, comme le premier groupe, de « relier » la rue St Pierre à la rue St Léonard du fait des similitudes de tissus et d'usages.

Références inspirantes mobilisées :

- L'aménagement paysager des rues de Chédigny (Indre-et-Loire – 550 hab.)



Chédigny est une petite commune de l'Indre-et-Loire qui pour redynamiser son centre-bourg a aménagé en zone de rencontre les rues principales et les a transformés en jardins en plantant l'ensemble des pieds de maison. C'est une importante transformation c'est opérée progressivement via des expérimentations et de la concertation avant l'amplification. Le partenariat avec un rosieriste local a permis de constituer une collection de rosiers ce qui a contribué au classement du village comme jardin remarquable. Chédigny est devenu aujourd'hui une destination touristique à l'échelle de la région Tourangelle.

La piétonnisation a été permise par l'aménagement d'un chemin agricole en rue qui contourne le centre-bourg.

3. CONCLUSIONS : PISTE DE PROJET ET SUITES POTENTIELLES

A l'issue des échanges lors de l'arpentage et de l'atelier en salle, des éléments de convergence se dessinent :

- **Mettre en place un plan piéton/vélo sur la commune qui se raccorde aux itinéraires existant en direction des communes limitrophes et au Loir à vélo.**

Ce réseau à vocation à s'appuyer sur le réseau de venelles et sur les vallées, pour proposer des itinéraires alternatifs au réseau routier. Un scénario possible pourrait être le suivant :

1. La première étape viserait à faire connaître ces cheminements existants en les cartographiant et en communiquant auprès de la population (plaquette et signalétique). Des actions lors d'événement ou des installations ponctuelles (arceaux vélo, panneaux, jeux, œuvre d'art, etc.) pourraient contribuer à inciter les habitants à utiliser ce mode de déplacement.
2. La deuxième étape viserait à améliorer l'ergonomie de ces cheminements par une réflexion sur les revêtements, sur l'éclairage et sur les ruptures (élargissement des trottoirs ou aménagement de zone de rencontre, matérialisation et aménagement des franchissements de voirie, etc.).

3. La troisième étape, la plus ambitieuse, viserait à effacer la rupture que le Loir représente par la mise en place d'une nouvelle passerelle piéton/cycle, plus urbaine que la passerelle de l'Europe et plus confortable que le pont du Mal Leclerc.

- **Changer l'image de la rue Saint-Pierre pour en faire une destination plaisir pour se promener ou flâner.**

La fermeture des commerces est le symptôme du manque d'attractivité de la rue. Sa revitalisation implique donc d'intervenir sur l'image et l'ergonomie de la rue dans son ensemble et pas uniquement de mener une action sur les locaux commerciaux. L'objectif de redonner envie de venir rue Saint-Pierre. Il s'agit donc de redonner plus de place et de confort aux piétons, en limitant le trafic, en reportant le stationnement et en faisant évoluer son traitement paysager. L'identité donnée à la place des terrasses pourrait à ce titre servir de référence. Un scénario possible pourrait être le suivant :

1. La première étape viserait à expérimenter et concerter avec la population via des aménagements provisoires et des actions événementielles (mise en sens unique, fermeture lors de fête ou lors du marché).
2. La deuxième viserait à modifier les habitudes de stationnement en valorisant les parkings existants à proximité de la rue Saint-Pierre.
3. La troisième étape viserait à réaménager la rue Saint-Pierre jusqu'à la Place du Cheval Blanc, avant d'étendre progressivement les aménagements sur le reste du linéaire et les rues adjacentes.
4. Une fois le changement d'image opéré, la quatrième étape, qui peut être menée en parallèle en fonction des opportunités, viserait à accompagner la reconquête des logements et locaux vacants. Concernant les logements, un des objectifs serait de mobiliser les bâtiments adaptés à la création de logements pour seniors autonomes (plain-pied, accès par l'arrière permettant d'envisager des coursives, etc.). Pour les commerces, en accompagnement de l'évolution de la fréquentation du fait de l'évolution du paysage urbain, l'objectif serait de favoriser des implantations de restauration et une certaine continuité commerciale.

- **Affirmer le rôle de centralité communale et intercommunale du pôle d'équipements.**

Le pôle d'équipement sportifs, culturels et scolaire est à l'interface du centre-ville historique, des quartiers de la Lothière, du Gouis et du Val d'Argance. Il se situe également sur une situation de promontoire à la fois par rapport à la vallée du Loir et au val d'Argance. Les usages sont nombreux, concernent toutes les générations et tous les moments de la journée ou de la semaine. L'objectif est donc de traduire dans l'aménagement des espaces publics et dans la trame urbaine son rôle de centralité. Un scénario possible pourrait être le suivant :

1. La première étape viserait à aménager l'avenue de Paris avec un traitement plus urbain (profil en travers, aménagement des carrefours, paysagement) afin de marquer l'entrée de ville qui se situe aujourd'hui au niveau de la rue de la Bellevue.
2. La deuxième étape viserait à améliorer les interfaces avec les quartiers limitrophes et les connexions avec le réseau piéton/cycle. Cette action pourrait également se lier avec une mise en valeur des belvédères.
3. La troisième étape viserait à poursuivre la transformation de l'avenue de Paris en créant des accès aux parkings et équipements directement dessus. Cette transformation pourrait permettre de donner la priorité aux piétons et vélo au sein du pôle d'équipement, notamment rue de Bellevue.

4. La quatrième étape viserait à intensifier cette polarité afin d'en faire un quartier à part entière, en valorisant les gisements fonciers pour des programmes mixtes qui structurent l'espace public.

Des questionnements n'ont pas pu être débattu et faire l'objet d'une vision de projet consensuel dans le temps de l'atelier flash :

- Le besoin d'une programmation logement globale et territorialisée intégrant les différents projets en cours ou l'étude, y compris le centre-historique et coordination avec l'intercommunalité.
- L'ambition d'une transformation des zones d'activités afin d'optimiser le foncier, les intégrer dans l'identité paysagère et urbaine de Durtal et finalement en faire des quartiers intégrés dans le tissu et la vie de la commune. Selon les arbitrages, cela questionne la pertinence de maintenir sur place la maison France Service et la maison de la petite enfance.
- L'opportunité d'aménager le Loir et ses rives afin de renforcer son rôle d'élément fédérateur plutôt que le sentiment de coupure. Cela renvoie à des enjeux de renaturation, de mise en tourisme et de plan paysage.
- L'aménagement du secteur autour du projet de Tiers-lieux, du projet de pôle de santé et l'actuel pôle commercial. Si le réaménagement de l'avenue d'Angers a déjà été réalisé, la programmation de l'ensemble des tenements maîtrisés ou mutables reste à construire en tenant des enjeux de complémentarité avec l'ambition de revitaliser la rue Saint-Pierre et de conforter le pôle d'équipement existant au nord-est.

Propositions et réflexions issues des échanges lors de l'atelier Flash

Réaliser un maillage routier entre les deux
quartier résidentiel ?

Favoriser les déplacements du quotidien
dans le Val d'Argance ?

Intégrer la ZAE
dans la ville ?

Valoriser les parkings existants
et en mobiliser de nouveaux ?

Recentrer le pôle
de service ?

Apaiser, végétaliser et animer
la rue Saint-Pierre ?

Matérialiser et prolonger les cheminements doux ?

Transformer la polarité en centralité ?

Matérialiser l'entrée de ville ?

Renaturer et valoriser les rives et
coteaux du Loir ?

Créer une nouvelle passerelle ?

Extension de la polarité commerciale,
création d'un nouveau pôle autour des solidarités,
prolongement du quartier Saint-Léonard
ou tiers-espace support d'expérimentation ?



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92 803 - 69674 Bron Cedex -
Tél. : +33 (0)4 72 14 30 30 – www.cerema.fr