

Sillé-le-Guillaume se réinvente

La quincaillerie, l'îlot de la rencontre

Livret 5/5

Regards prospectifs des étudiants

*Revitalisation des centres-bourgs
et de leurs bassins de vie*

Avril 2023



IAUR
Institut d'aménagement
et d'urbanisme de Rennes

ENS AB



**MASTER
MAÎTRISE
D'OUVRAGE
URBAINE &
IMMOBILIÈRE**

La Fabrique : conception et pratique du
projet urbain, architectural et paysager.

Atelier de projet M1-M2 ENSAB & M2 MOUI
2021-2022

AVANT-PROPOS METHODOLOGIQUE

Revitalisation des centres-bourgs et de leurs bassins de vie.

Une démarche prospective pour renouveler la mutation des paysages habités.

Afin d'élargir les champs de la recherche et de l'innovation en milieu rural, un partenariat pédagogique a été formalisé avec la commune de Sillé-le-Guillaume, qui devient le territoire d'étude pour les étudiants de l'atelier de projet de conception urbaine et architecturale.

Cet atelier de projet, qui se déroule sur un semestre, invite les étudiants à expérimenter les étapes et codes de la conception dans une perspective professionnalisante, tout en imaginant des futurs innovants.

Dans un contexte de coopération interdisciplinaire (entre des étudiants du master MOUI de l'Université Rennes 2 et des étudiants en master de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne), ils élaborent de façon imbriquée et prospective une stratégie urbaine de dynamisation territoriale et un projet architectural qui répondent aux enjeux identifiés sur le territoire de Sillé-le-Guillaume.

Situé en partie au sein du PNR Normandie-Maine, labellisé « Petite cité de caractère » et bénéficiaire du programme « Petites villes de demain », ce centre-bourg se confronte effectivement à des problèmes de revitalisation, entre préservation d'un patrimoine bâti et naturel riche et mise en place de stratégies de développement.

A partir du cas de la revitalisation de ce centre-bourg et de son bassin de vie, l'atelier de projet de conception urbaine et architecturale se structure au travers de trois principaux objectifs pédagogiques :

1. L'élaboration imbriquée et prospective d'une stratégie urbaine de dynamisation territoriale et d'un projet architectural : Le projet architectural est défini en lien avec la stratégie urbaine, donnant ainsi naissance à une architecture contextualisée. La programmation urbaine influence le devenir du tissu urbain et des formes bâties qui s'y inscrivent. Et, inversement, le projet architectural influe sur le devenir du territoire au sein duquel il s'inscrit.
2. L'expérimentation critique des étapes et codes de la conception en interaction avec les attentes des acteurs locaux : L'objectif est, dans une perspective professionnalisante, de rendre opératoires les orientations de la commune de Sillé-le-Guillaume tout en imaginant des futurs innovants. La première étape d'enquête de terrain permet à chaque étudiant d'être en contact direct avec les différents acteurs du territoire (élus locaux, commerçants, habitants, entreprises, milieux associatifs, architectes et paysagistes conseils), de réfléchir aux outils et méthodes employés actuellement en matière d'aménagement et de questionner leur adaptabilité pour penser le territoire et l'architecture locale de demain.
3. La coopération interdisciplinaire : par un travail de projet réalisé en équipe d'étudiants issus de disciplines variées (géographie, architecture, sociologie, droit, aménagement, urbanisme, etc.). L'enjeu est de maintenir la co-conception du projet tout au long du semestre et d'aboutir à un projet final enrichi de la multiplicité des regards.

Durant les premières semaines d'atelier, les étudiants ont ainsi réalisé un diagnostic territorial orienté de Sillé-le-Guillaume, selon une thématique de leur choix. Le regard personnel et instruit qui colore chacun des diagnostics résulte de l'articulation entre connaissances, observations et perceptions subjectives.

Ces dernières ont pu émerger à l'occasion d'une immersion de plusieurs jours au sein de la commune de Sillé-le-Guillaume. Cette enquête de terrain, réalisée dans le cadre du dispositif « Atelier hors les murs » lancé par la Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France¹, leur a ainsi permis d'arpenter le territoire et de collecter un ensemble de données sensibles, socio-anthropologiques, morphologiques et paysagères dont l'analyse critique est devenue le socle de leur problématique de projet.

¹ En partenariat avec les ministères de la Culture, de la Transition écologique et solidaire, de la Cohésion des Territoires (ANCT)

Outre la problématique de dévitalisation du milieu rural, se pose la question de nos modes de vie dans 50 ans face à la transition socio-environnementale. Partant de l'hypothèse qu'incarner cette transition peut être appréhendé comme une opportunité pour inventer de nouveaux récits de territoires désirables et éco-responsables, cet atelier devient le lieu d'élaboration de *scenarii* fictionnels permettant d'interroger l'évolution des modes de vie dans un contexte local et d'expérimenter de nouvelles pratiques et méthodes d'aménagement pour favoriser un cadre de vie résilient et agréable. Ces fictions « probables » invitent étudiants, élus, habitants et professionnels à se défaire d'une vision traditionnelle des territoires. Elles deviennent le levier pour se décentrer et se confronter aux profondes mutations en devenir, pour penser de nouvelles stratégies territoriales localisées et pour faire émerger des projets concrets, inventifs et partagés.

Ainsi, nourrie de ce travail de récit prospectif mais aussi de la diversité des compétences des étudiants, la démarche de projet permet dans un second temps de penser de nouvelles stratégies territoriales localisées. L'intervention urbaine se présente dès lors comme la traduction morphologique de ces stratégies et vient construire les conditions d'un projet architectural. Cadré par un ensemble de prescriptions, le projet est quant à lui travaillé au stade d'esquisse.

Finalement, depuis le diagnostic jusqu'à l'esquisse architecturale, l'objectif est de faire émerger des projets locaux soutenables et durables qui invitent à repenser les manières d'habiter dans le contexte de mutations profondes auxquelles fait face la commune de Sillé-le-Guillaume.

Ce document présente le travail de chacun des cinq groupes d'étudiants. Il se compose ainsi de cinq livrets comportant chacun la présentation du diagnostic territorial orienté puis celle du projet urbain pour finir par l'esquisse architecturale.

Véronique ZAMANT
Maîtresse de Conférences VT-UPU
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne



Oser le rural ! Quand les étudiants en architecture et en urbanisme s'associent pour revendiquer le désir de ruralité.

Les espaces ruraux, qu'ils soient isolés ou sous l'influence d'un pôle urbain, pour reprendre les typologies consacrées, constituent dans leur grande diversité un enjeu majeur des politiques d'aménagement et, pour cela même, de formidables terrains de réflexion et d'innovation pour les étudiants, futurs artisans de la fabrique des espaces.

Longtemps l'aménagement rural est demeuré un impensé, l'action publique ne faisant – au mieux – que répliquer les modèles d'organisation conçus pour la ville, ignorant par là-même les spécificités de ces territoires, les enjeux de leur intégration dans des bassins de vie plus larges. Ces modèles qui ont participé à rendre exsangues des territoires pourtant riches d'une identité créatrice ne demandent qu'à être remplacés. Les atouts de nos campagnes sont indéniables et la prise de conscience de leurs qualités plus que jamais nécessaire dans un monde en transitions. Espaces de sociabilités, de récréation, de ressourcement, lieux d'invention de nouvelles formes de production et de consommation, de nouvelles relations à la nature et plus largement à la société, les campagnes recèlent de nombreuses qualités connues et reconnues de leurs habitants et ceux des métropoles qui, dès qu'ils le peuvent, recherchent ces espaces.

Pour autant, les concepts et les processus d'aménagement de l'espace rural nécessitent d'être largement repensés, réinventés, décloisonnés, afin de répondre aux attentes nouvelles, à la demande de valorisation des spécificités, géographiques, sociologiques et économiques de ces territoires.

C'est dans ce contexte que l'intervention à Sillé-le-Guillaume des élèves architectes de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB) et des étudiants en urbanisme de l'Université Rennes 2, dans le cadre du cursus de formation à la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière, a pris tout son sens. Le décloisonnement des formations aux métiers de la fabrique des espaces, soutenu et porté activement par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes (IAUR) depuis 2012, aux côtés de l'ENSAB, de l'Université Rennes 2 et de leurs partenaires, exprime ici une nouvelle fois sa pertinence et son potentiel pour penser les territoires de demain dans un *continuum* depuis l'échelle du territoire jusqu'à l'échelle architecturale, en prise avec les enjeux contemporains.

Les travaux qu'ont ainsi pu mener les étudiants dans le cadre de l'atelier « La fabrique : conception et pratique du projet urbain, architectural et paysager » piloté par Véronique Zamant (ENSAB), en lien étroit avec les acteurs du territoire silléen et avec le soutien de la Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France, participent de la réinvention d'une occupation du territoire rural assumée, revendiquant un désir de ruralité. Concevoir de nouvelles façons d'habiter plus harmonieuses et plus respectueuses de la qualité des espaces : c'est ce à quoi nous invitent chacune des démarches et chacun des projets présentés ici, ouvrant ainsi de belle manière la voie pour oser le rural !

SILLE INFO
Numéro 32 | novembre-décembre
2021

Zoom sur...

LA REVITALISATION DU TERRITOIRE

Retour sur la venue des étudiants de Rennes

Entre le mercredi 28 septembre et le samedi 2 octobre, la ville de Sillé-le-Guillaume a reçu 21 étudiants et cinq enseignants de l'Université de Rennes 2 et de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne. Pendant ce quatre jours ils ont partagé avec les habitants, associations, commerçants, élus et autres acteurs, sur les enjeux de la commune. Cette opération a pu être réalisée dans le cadre du programme «Rethink Villés de Damain».

Contribution aux réflexions de revitalisation du centre-bourg
Grâce à cette immersion sur le terrain, les étudiants ont pu concevoir dans les quatre mois à venir des projets participant à la dynamique d'aménagement et de revitalisation des secteurs d'étude garantissant un équilibre entre l'offre de logement, les services, les commerces et les équipements municipaux, tout en envisageant la bonne intégration à l'environnement et la traduction des principes du développement durable. Aussi, à l'issue de ces propositions, les étudiants apportent leurs contributions aux réflexions de revitalisation du centre-bourg menées par la ville de Sillé-le-Guillaume. Cette immersion a été un succès et sans l'organisation que l'accueil ont été salués par l'équipe pédagogique.

Prochaine étape : un premier rendu en novembre
La prochaine étape pour les étudiants, un rendu intermédiaire, fruit de leurs premières réflexions après leur passage dans la commune. Ce premier rendu interviendra le 25 novembre à Sillé-le-Guillaume. Le rendu final avec leurs idées de projets, qui viendront alimenter la réflexion de la commune, est prévu en janvier 2022 à Rennes.



Visite de la ville pour les étudiants avec l'architecte conseil des Petites Cités de Caractère Laurence Collin.

SILLE INFO PAGE 2

Benoît FEILDEL
Maître de conférences en aménagement et urbanisme
Responsable master Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière
Université Rennes 2, Département Géographie et Aménagement de l'espace
UMR CNRS 6590 ESO, Espaces et Sociétés

Mot du maire

Depuis le début de notre mandat, l'ensemble du conseil municipal a souhaité s'inscrire dans une réflexion d'amélioration du cadre de vie au sein de la ville. Le dispositif « petite ville de demain » nous a semblé pouvoir y répondre. Pour cela, les élus ont souhaité s'inscrire dans ce dispositif et bénéficier d'un regard extérieur sur l'état des lieux et nos besoins et attentes sur la ville pour demain. L'accompagnement par le dispositif d'ateliers hors les murs proposé par la Fédération des Parcs Naturels Régionaux nous est apparu comme un outil indispensable et intéressant. Le partenariat avec l'ENSAB, le master MOUI de l'Université Rennes 2 et l'IAUR a ainsi été lancé.

Les objectifs de la ville étaient d'avoir une aide à la réflexion, plus précisément d'avoir un diagnostic pour identifier les causes de la dévitalisation, ensuite, avoir les premières orientations stratégiques pour construire les bases du projet. Particulièrement, la ville possède une friche en plein centre-ville, c'est pourquoi un des objectifs était la proposition d'un ou plusieurs projets pour faire de cette friche le cœur du projet de la revitalisation.

Les étudiants ont bien su aborder le sujet, les éléments du diagnostic nous ont positivement surpris, la place qu'ils ont donné à la diversité naturelle, au lien social et aux lieux d'attachement, nous a montré que le sujet était plus complexe que simplement le commerce et l'habitat. D'autre part, leur séjour en immersion nous a aussi mis en évidence le manque d'offre pour une population si jeune.

Autre point positif, la population de Sillé a su accueillir les étudiants et participer au projet lors de leur résidence sur le territoire. Chacun a pu s'exprimer dans une ambiance conviviale avec le sentiment d'un véritable engagement de tous pour le devenir de la ville. Le rendu nous a montré une vision à long terme, et en même temps des actions possibles à plus court terme. Les travaux des étudiants feront date et nourriront sans aucun doute pour de longues années encore le projet de revitalisation de Sillé-le-Guillaume.

Christophe Beunardeau
Conseiller municipal en charge de la revitalisation
Gérard Galpin,
Maire
Commune de Sillé-le-Guillaume

SILLE INFO
Numéro 31 | septembre-octobre 2021

Zoom sur...

LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE

Accueil d'étudiants en urbanisme et architecture de Rennes

Du 29 septembre au 3 octobre, la ville va accueillir une trentaine d'étudiants de l'ENSAB (École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne) et de l'Université de Rennes 2 du master Urbanisme et Aménagement, pour travailler sur la revitalisation du centre ville, sur divers thèmes et problématiques ; dans le cadre du programme «Petites Villes de Demain».



Immersion sur le terrain pour les étudiants

Pendant plusieurs jours, les étudiants vont venir sur place à Sillé-le-Guillaume afin de visiter la ville pour comprendre ses enjeux et problématiques. Ce sera aussi l'opportunité pour eux de repérer des endroits clés à partir desquels des projets pourraient être développés sur des thèmes variés tels que la mobilité, les friches urbaines, la patrimoine ou encore les commerces... Afin de mieux appréhender le territoire, ils partiront à votre rencontre, merci pour l'accueil que vous leur ferez et votre participation !

Restitution de leur travail

Vous pourrez suivre l'avancement de leur travail dans un espace qui leur sera dédié le temps de leur venue. Suivez également l'actualité sur le site internet et les réseaux sociaux de la commune, ainsi que dans les prochains journaux municipaux.



Quand les Universités inspirent le redéploiement des territoires ruraux

Les 58 Parcs naturels régionaux couvrent près de 20% du territoire français et représentent une diversité de cultures et de paysages. Ce sont des territoires littoraux, des territoires de montagne, des territoires plus urbains, industriels, forestiers, agricoles dont la qualité de leurs patrimoines sont reconnus. Ce sont des territoires qui cherchent à se développer à partir des ressources du territoire pour mettre en œuvre le projet local en préservant la flore, la faune et les paysages.



Dès leur création, les Parcs naturels régionaux ont eu des missions d'expérimentation et d'innovation qu'ils abordent autour d'enjeux très variés : qualité de l'agriculture, richesse de la biodiversité, gestion forestière, développement des énergies renouvelables, amélioration de l'habitat, diffusion de la culture, protection des paysages, tourisme durable... Pour expérimenter, les Parcs naturels régionaux ont à cœur de travailler avec le monde de l'enseignement supérieur et de la recherche : en accompagnant des thèses, des projets de fin d'études, mais aussi en proposant à des étudiants de niveau master de s'immerger dans des villages, des petites villes de Parcs naturels régionaux dans le cadre d'ateliers territoriaux. Ces ateliers sont soutenus depuis près de 20 ans par la Fédération des Parcs et ont toujours témoigné d'un intérêt réciproque entre les écoles et les territoires.

En 2018, la Fédération des Parcs a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour continuer à soutenir les coopérations entre l'enseignement supérieur et les territoires avec une contrainte : celle d'associer, dans le cadre d'ateliers hors les murs, des écoles de disciplines différentes. La plus-value de cette approche est double : une lecture pluridisciplinaire du territoire et la possibilité grâce à la coopération inter-établissements, d'enrichir les formations universitaires en faisant rencontrer des savoirs, des cultures de travail, des postures professionnelles à la fois différentes et complémentaires.

Depuis le lancement du dispositif, la Fédération a soutenu plus de 30 ateliers hors les murs permettant de croiser les compétences d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, d'agronomes, d'ingénieurs, sociologues, d'anthropologues et de compagnons du devoirs. Finalement, ce sont plus de 800 étudiants et une quarantaine d'écoles qui se sont immergés dans des territoires ruraux, en participant directement aux enjeux de formation des jeunes professionnels aux spécificités d'exercer en milieu rural. Avec trois années de recul, les expériences conduites sont la démonstration que cette ingénierie modeste se trouve dans une phase amont et oriente positivement les investissements.



Soutenu par la Fédération des Parcs en 2021, l'expérience menée par l'Université Rennes 2 et l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Bretagne dans le Parc naturel régional Normandie-Maine, a permis de relancer la dynamique de revitalisation de la commune, débutée dans le cadre de l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) « centres-bourgs », accompagnée par l'ingénierie du Parc naturel régional Normandie-Maine en 2015 et 2016. Cet atelier hors les murs a ainsi permis d'associer de nombreux acteurs locaux pour participer à l'émergence d'un projet de développement local partagé : Petites Cités de Caractères, CAUE, Architecte des Bâtiments de France ainsi que les services de l'État... C'est bien la preuve que ces ateliers sont fédérateurs à l'échelle d'un bassin de vie et permettent aux petites villes de bénéficier d'un regard extérieur, d'une expertise originale et d'un appui en ingénierie nouveau avant d'entrer dans une phase d'élaboration de projet et d'investissement.

Fabien Hugault

Chargé de mission Chartes / Enseignement Supérieur
Fédération des Parcs naturels régionaux de France

Anne-Laure Lagadic

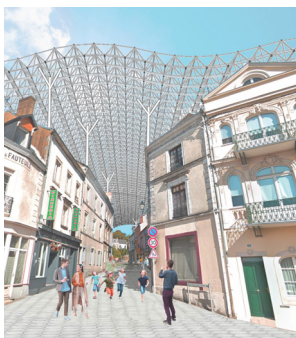
Chargée de mission revitalisation des centre-bourgs
Parc naturel régional Normandie-Maine



Les étudiants :

Marie BERTIN (ENSAB-MOUI)
 Constanza DAVY (MOUI)
 Yves JACQUEMIN (ENSAB)
 Thibaut LE PERCHEC (MOUI)

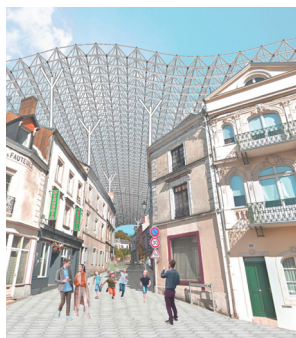
LA QUINCAILLERIE, L'ÎLOT DE LA RENCONTRE



LA QUINCAILLERIE, L'ÎLOT DE LA RENCONTRE

SOMMAIRE

1. DIAGNOSTIC TERRITORIAL ORIENTÉ	13
2. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL	43
3. ANNEXES	93



1. DIAGNOSTIC TERRITORIAL ORIENTÉ

Sommaire

Introduction	14
Sillé-le-Guillaume, ancrée sur son territoire	16
Carte macro-territoriale	16
Carte micro-territoriale	18
Sillé-le-Guillaume, zoom sur la ville	22
Sillé-le-Guillaume à travers le transect	24
Synthèse	36
Orientations stratégiques	38
Conclusion	39
Bibliographie	40

INTRODUCTION

Ce livret vous présente l'analyse de quatre étudiants en architecture et en maîtrise d'ouvrage urbaine et immobilière sur la ville de Sillé-le-Guillaume. Cette étude collective est à la croisée des disciplines de chacun, autour d'un thème qui nous concerne tous : la mobilité.

”La facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer”, selon le dictionnaire Larousse. Mais au-delà d'un mouvement, le *Dictionnaire de l'habitat et du logement* de Segaud, Brun et Driant (2003) y associe la notion de territoire et définit la mobilité comme “l'ensemble des pratiques de déplacement d'une population dans son cadre habituel”. Le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* de Lévy et Lussault (2013) ajoute : la mobilité représente “l'ensemble des manifestations liées aux mouvements des réalités sociales”, et parle de mobilité choisie et de mobilité contrainte, ce qui implique que celle-ci est étroitement liée à une composante sociale, et ne constitue donc pas toujours un choix.

La mobilité implique également la question de la propriété. Aujourd'hui, nous sommes majoritairement propriétaires de notre véhicule. Qu'en sera-t-il demain ?

La mobilité présente différentes échelles de vitesses, le train et la voiture, rapides, sont souvent utilisés pour les longues distances, tandis que la marche, lente, est de plus en plus sollicitée pour les trajets quotidiens. Là encore, pour quelle prospective ?

Enfin, le réchauffement climatique met en cause les transports routiers, principales sources d'émissions de gaz à effets de serre en France en 2019 (31 %), selon le rapport Secten de 2020. Leur évolution dans les espaces ruraux en France, indéniable pour palier cette crise, font de la mobilité un thème centrale dans le débat d'aujourd'hui, pour le futur.

Lors de notre immersion de trois jours, nous avons découvert et parcouru le territoire de Sillé-le Guillaume. Afin d'en avoir une vision large et juste, il nous était essentiel d'emprunter différents types de véhicules. Nous avons abordé la ville par la marche. Puis nous avons emprunté des vélos, prêtés par la commune, pour nous rendre depuis la gare à Sillé-plage, au moyen d'un effort physique démontrant une topographie rude. Enfin, nous sommes allés en voiture dans les campagnes alentours. Nous avons récolté des témoignages de différents Silléens, observé différents lieux publics (la place de la Gare, la place de la République) et illustré et photographié le territoire de Sillé-le-Guillaume. L'outil du transect, que nous vous présentons dès la p 14, a été essentiel pour saisir nos différentes impressions de notre cheminement dans la ville. Nous avons choisi des lieux-phares, caractérisés par une situation préoccupante liée à la mobilité, que nous avons analysés à travers des coupes, des croquis, des textes et des témoignages.

Pour compléter cette analyse, nous avons considéré un certain nombre de sources, présentées dans la bibliographie p 30, élaborées par des acteurs à différentes échelles du territoire, la commune, la communauté de communes, puis les échelons régionaux et nationaux. Des documents divers ont été abordés tels les SCOT bien sûr, mais aussi la charte relative au Parc Naturel Régional de Normandie-Maine (englobant la forêt de Sillé), ou encore le dossier de candidature au label Petites Cités de Caractère.

Toutes ces données récoltées sont venues compléter notre analyse sensible pour construire notre diagnostic. Celui-ci aboutit à une synthèse p 26 et à des orientations stratégiques p 28, autrement dit à des axes prioritaires qui selon nous, sont déterminants pour faire progresser le territoire de Sillé-le-Guillaume sur la question de la mobilité.

Nous vous invitons donc à sillonner Sillé-le-Guillaume à travers notre analyse et vous souhaitons une excellente lecture !

SILLÉ-LE-GUILLAUME, ANCRÉE SUR SON TERRITOIRE

CARTE MACRO-TERRITORIALE

Nous avons choisi un cadrage particulier pour aborder Sillé-le-Guillaume sur son territoire. Indépendant des limites départementales, celui-ci place la ville étudiée au centre d'un réseau d'agglomérations, structuré par de grands axes routiers et ferroviaires.

Sillé-le-Guillaume au centre de pôles urbains

Sillé-le Guillaume et Conlie constituent les deux pôles principaux de la Communauté de Communes de la Champagne Conlinoise et du Pays-de-Sillé.

Néanmoins, il importe de noter que la Sillé-le-Guillaume est plus largement au centre d'un réseau de quatre grandes agglomérations : Le Mans, Laval, Alençon et Mayenne (cf carte n°1). Le Mans, avec son unité urbaine de 220000 habitants, est le pôle dominant sur le territoire. La proximité immédiate (20 min de trajet) via le réseau TER reste un atout pour Sillé-le-Guillaume, alors que la ville reste dépendante de la métropole en terme d'emplois, et ne constitue donc pas une ville-dortoir.

Des axes structurants, des axes secondaires

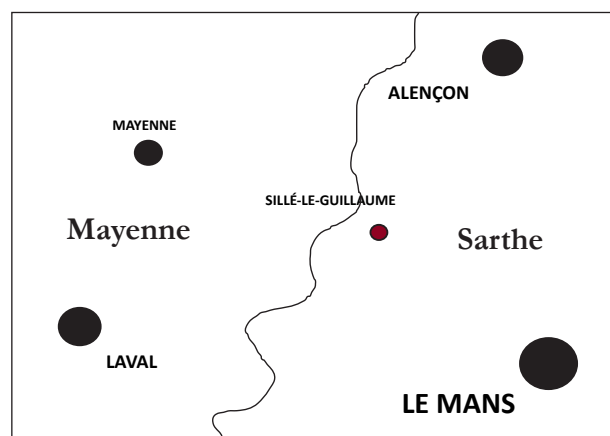
L'observation du trafic moyen journalier permet d'identifier les axes structurants du territoire par rapport aux flux routiers. D'abord, nous avons un réseau principal avec des autoroutes (A81, A11 et A28) enregistrant les flux majeurs, selon l'OpenData des Pays de la Loire (cf carte n°2). En effet, elles sont les plus empruntées, concernant 17 500 à 42 318 véhicules par jour (y compris les poids lourds). Ensuite, nous avons les routes départementales de seconde catégorie présentant également des axes routiers importants. Ces axes enregistrent un flux quotidien moyen de 4000 à 10000 véhicules.

Le reste du territoire est constitué d'un réseau secondaire présentant un maillage fin avec des routes pour une desserte plus locale.

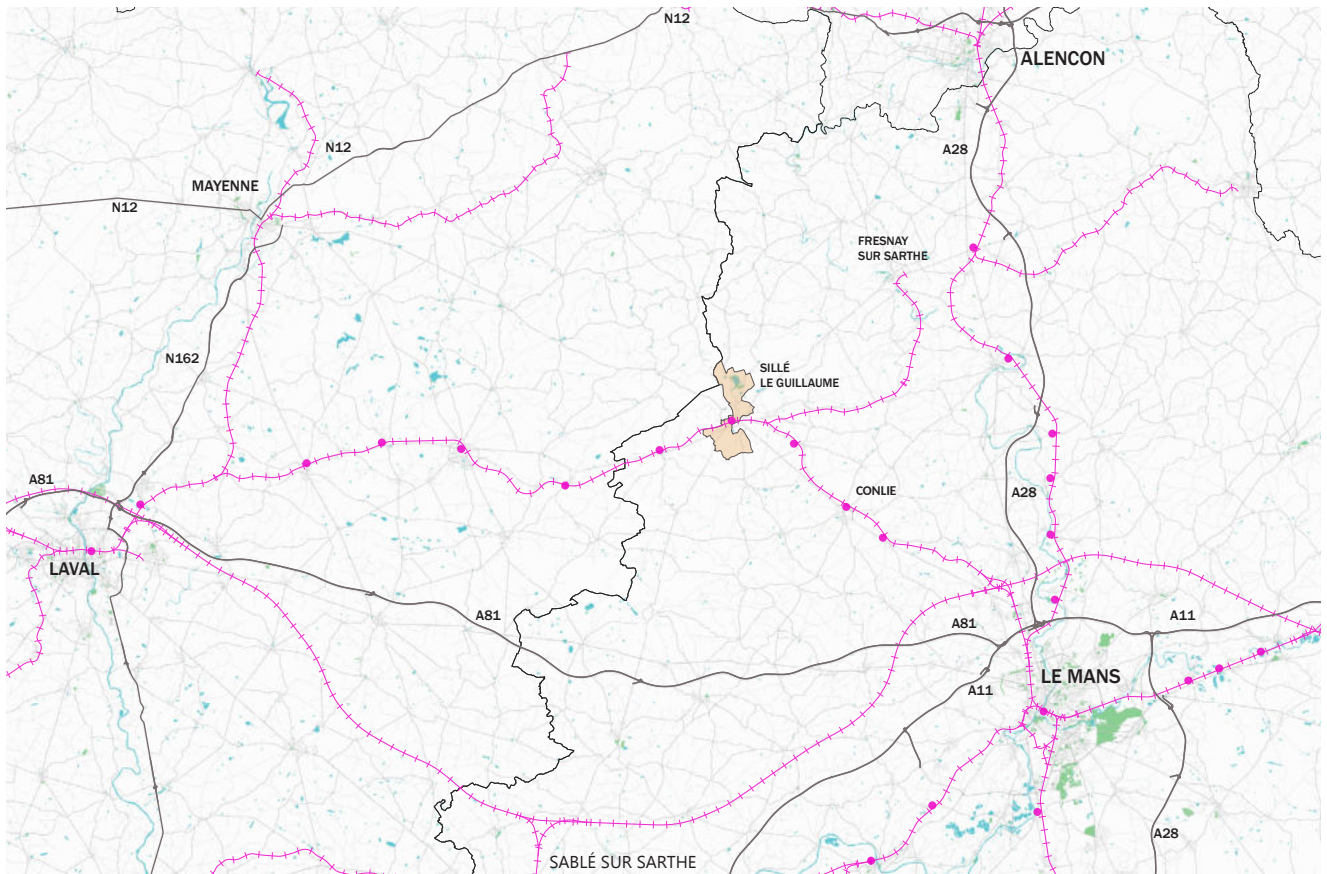
Une convergence routière

Sillé-le-Guillaume apparaît comme un nœud routier. En effet, on y retrouve un schéma en étoile avec des routes départementales reliant les différents pôles urbains ainsi que les zones d'activités présentes sur le territoire.

D'un côté, la commune est irriguée par la D304, largement empruntée par les voitures car elle relie la commune du Mans (au sud-est) à Mayenne (au nord-ouest). D'un autre côté, l'axe D4-D310 concerne plutôt les poids lourds (13 % de fréquentation selon le SCOT de 2018 du Pays de la Haute-Loire) car il connecte les zones d'activités de Fresnay-sur-Sarthe et de Sillé-le-Guillaume pour rejoindre ensuite l'A81.



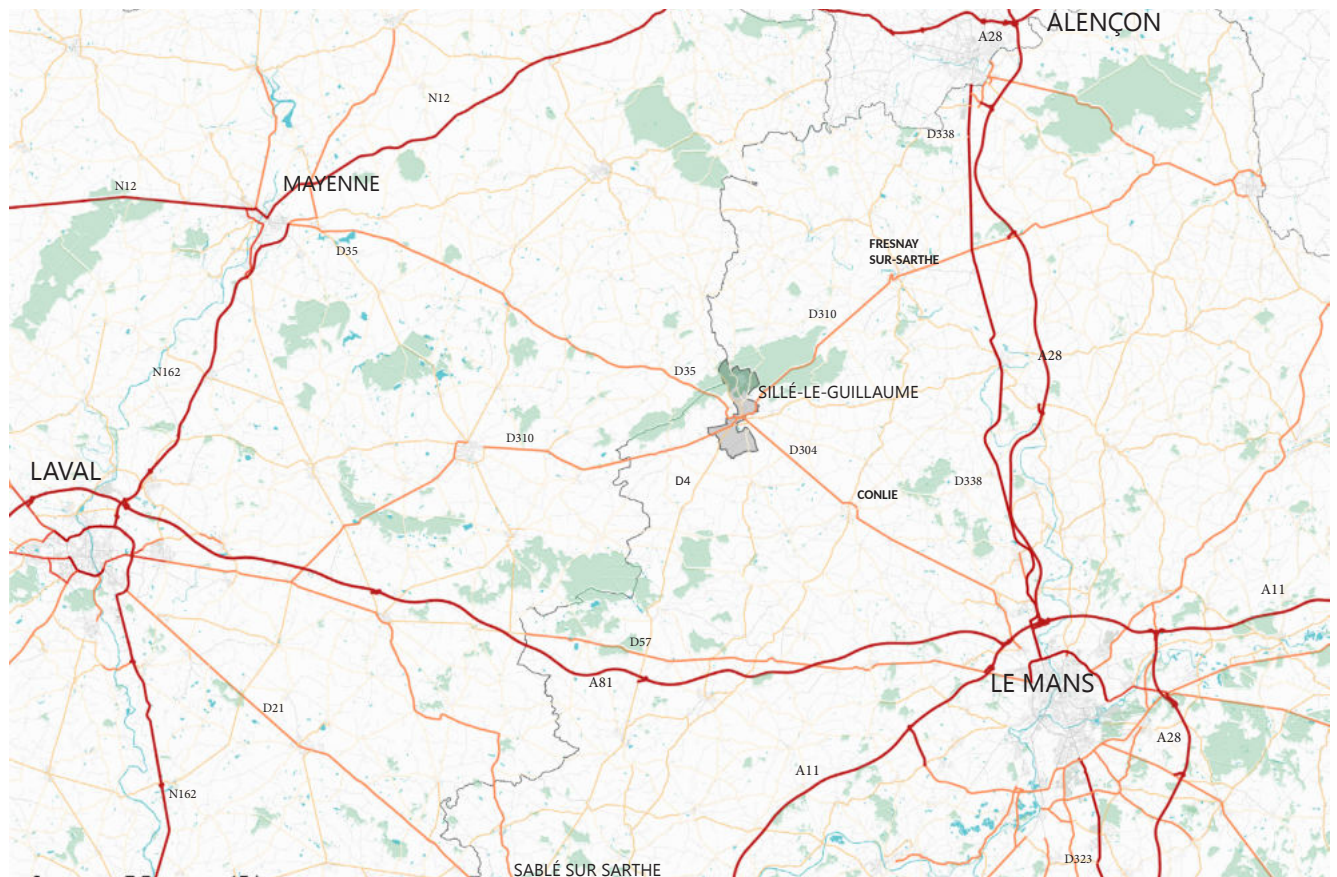
0/ Sillé-le-Guillaume sur son territoire



1/ Sillé-le-Guillaume, accessible, au centre de pôles urbains

Légende : Carte du transport ferroviaire

- +— Voie de chemin de fer
- Arrêt de train
- Autoroute



2/ Des axes structurant le territoire autour de Sillé-le-Guillaume

Légende : Carte du trafic moyen journalier

- 33-1250
- 1250-4000
- 4000-10 000
- 10 000 - 17 500
- 17 500 - 42 318

SILLÉ-LE-GUILLAUME, ANCRÉE SUR SON TERRITOIRE

CARTE MICRO-TERRITORIALE

Le train, un transport en commun essentiel

En ce qui concerne les transports en commun, 17 lignes de bus (du réseau de transport régional Aléop) sillonnent le département de la Sarthe. Cependant, aucune de ces lignes ne traverse Sillé-le-Guillaume. En revanche, à l'échelle de l'intercommunalité, le territoire bénéficie d'un réseau TER performant avec 5 stations sur la ligne le Mans-Laval, ce qui permet à la quasi-totalité du territoire d'être à moins de 15 minutes d'une gare, comme le montre la carte n°3.

Cette desserte va être renforcée par la construction d'une nouvelle halte TER au nord-ouest du Mans, près du centre hospitalier et de l'université, en 2023.

Des moteurs de déplacement tout autour

Nous avons identifié les possibles moteurs de déplacements sur l'ensemble du territoire :

- les zones industrielles
- les équipements sportifs et de santé
- les commerces
- les lycées
- les écoles supérieures

Force est de constater que sur le territoire subsistent des zones d'activités bien réparties entre les différents pôles urbains (cf carte n°4). Ceux-ci abritent également l'essentiel des commerces, équipements et services du territoire, ce qui implique des déplacements majoritairement inter-territoriaux.

Il importe de souligner que ces différents moteurs de déplacement se trouvent à proximité de la voie ferrée. Pourtant, on constate que 82% des habitants utilisent la voiture pour les déplacements quotidiens sur le territoire selon le SCOT de 2018 du Pays de la Haute-Loire.

Un atout touristique indéniable

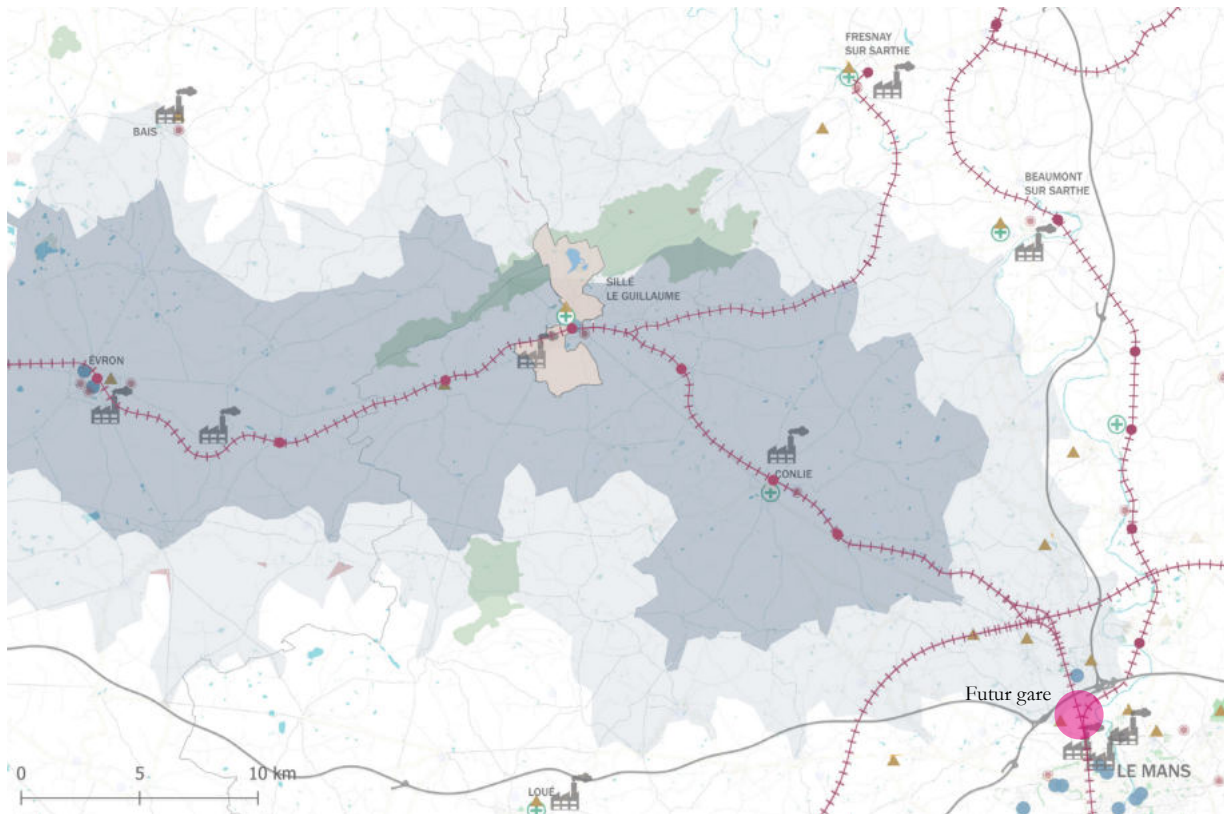
Le territoire est riche sur le plan touristique avec de nombreux monuments historiques et des sites naturels dont le principal est le Parc Naturel Régional Normandie-Maine, englobant la forêt de Sillé ainsi que le complexe touristique de Coco-Plage.

De plus, Sillé-le-Guillaume compte deux monuments historiques, classés sous le Ministère de la Culture : le Château médiéval et l'Ancienne collégiale Notre-Dame de l'Assomption.

Par ailleurs, de nombreux sentiers de randonnée maillent le territoire, permettant aux visiteurs de découvrir non seulement le patrimoine naturel mais aussi le patrimoine bâti. Deux grandes boucles GR 36 et 365 (chemins pour les grandes randonnées) traversent la forêt de Sillé pour rejoindre le Mont-Saint-Michel.

La région a mis en place également deux parcours de randonnée en vélo sur le territoire, connectés au Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes (SRV), afin de développer la pratique du vélo, autour de ces points touristiques représentés sur la carte n°5.

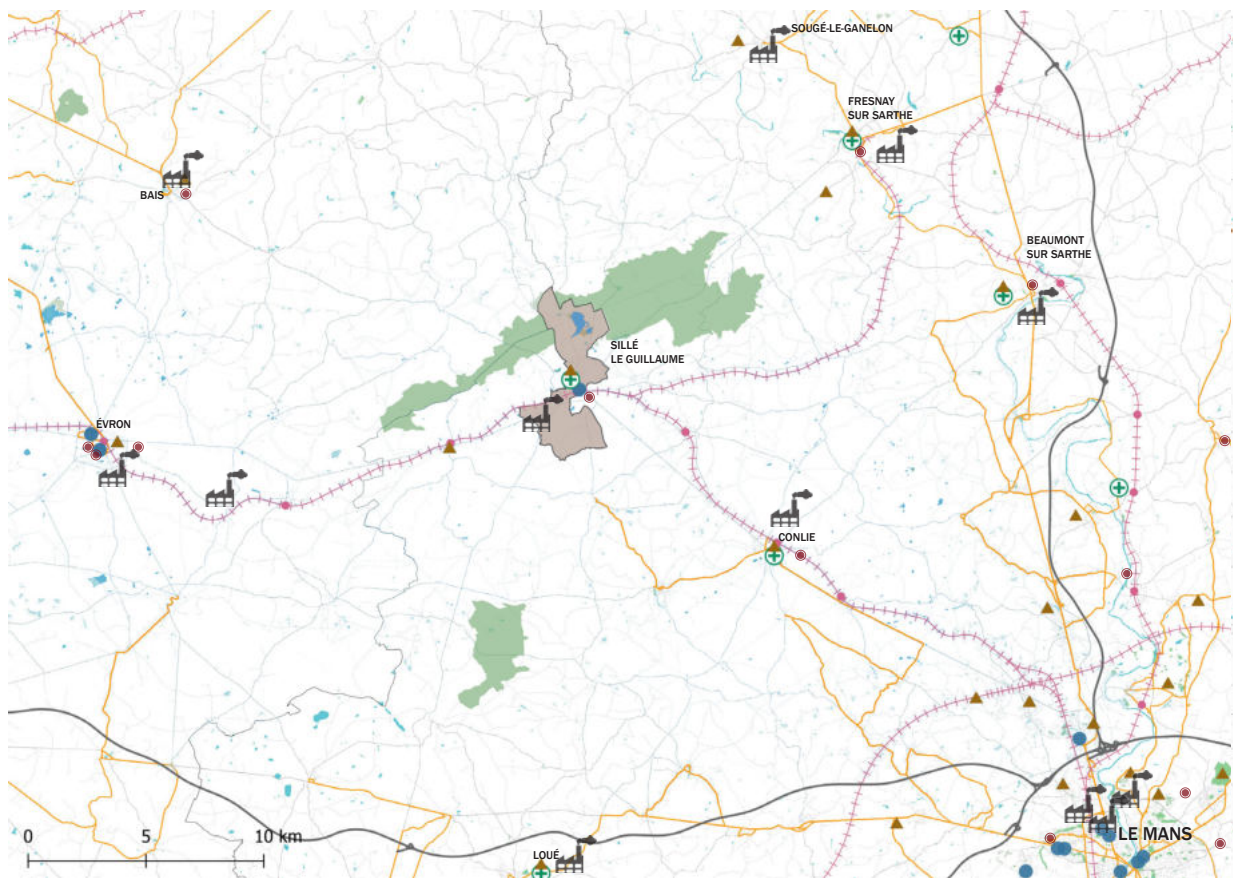
Sillé-le-Guillaume, consciente de cet atout touristique et patrimonial remarquable, a prétendu au titre de Petite Cité de Caractère en 2016. Insérée au sein d'un réseau de villes de taille comparable, elle souhaite mettre l'accent sur le tourisme, comme levier de développement. Selon les mots du maire, Gérard Galpin, dans l'édito du dossier de la Commission de Contrôle des PCC de 2019, "notre priorité absolue [est] l'animation, afin de faire connaître Sillé non seulement comme base de loisirs mais aussi comme un lieu d'histoires et de patrimoine".



3/ L'atout essentiel du train

Légende : Carte isochrone autour du train

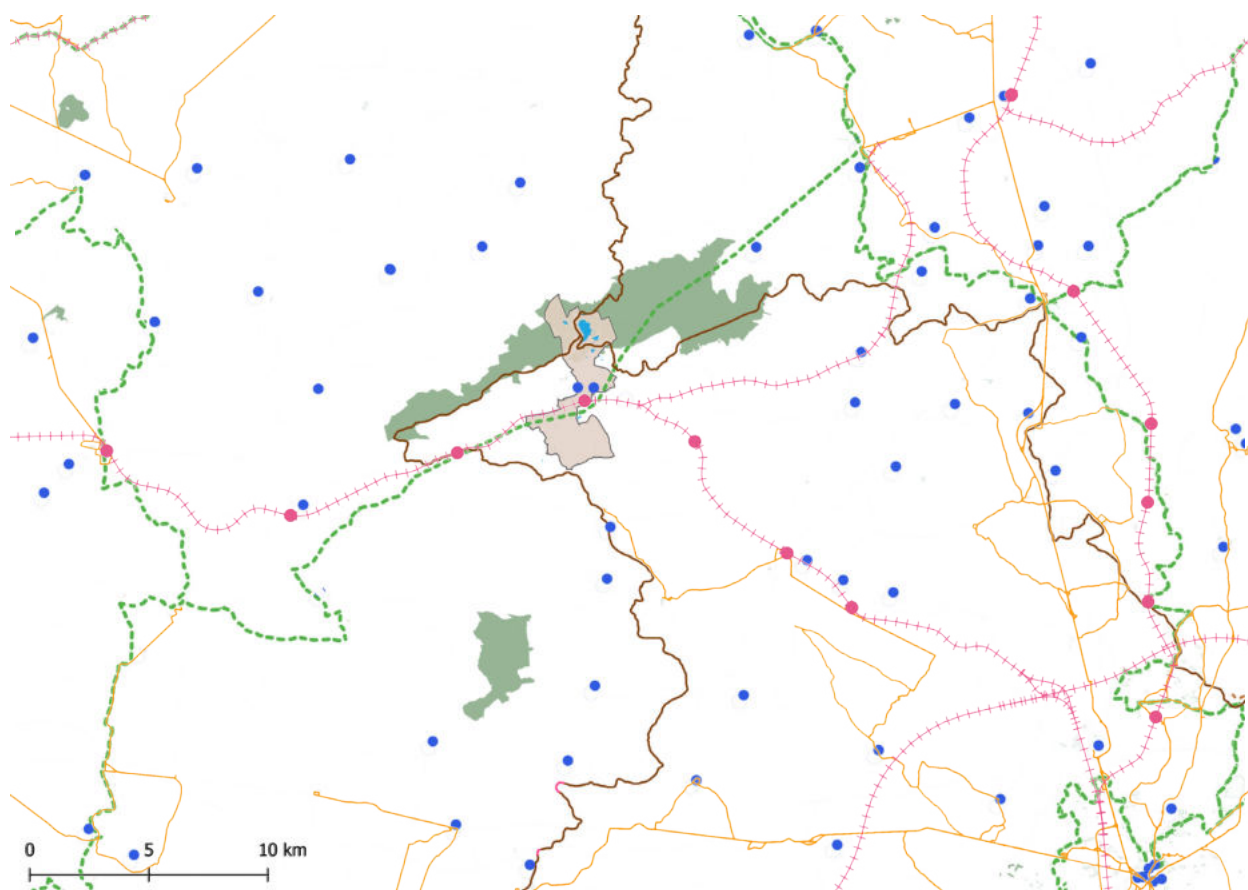
- 5min d'accès à une gare
- 15min d'accès à une gare



4/ Moteurs de déplacement internes

Légende : Carte des déplacements quotidiens

- + - - Voie de chemin de fer
- Ligne de bus
- Supermarché
- Lycée - École supérieur
- ▲ Équipement sportif
- Zone d'activités
- ⊕ Pôle de santé



5/ Un atout touristique fort

Légende : Carte des déplacements et réseaux pour le tourisme

- GR
- Monument historique
- - - Route de vélo et voies vertes
- + - Voie de chemin de fer
- Ligne de bus

SILLÉ-LE-GUILLAUME, ZOOM SUR LA VILLE

UNE VILLE ET DES STATISTIQUES

La mobilité selon l'INSEE

Selon les données de l'INSEE, 76,7% des habitants de Sillé-le-Guillaume possèdent une voiture, contre 82,7% sur le territoire national (cf n°7). Lorsque l'on s'intéresse aux déplacements quotidiens pour se rendre au travail, l'INSEE détaille que la voiture est le plus grand mode de déplacement avec 71,9%, contre une moyenne de 74% à l'échelle nationale.

Le deuxième mode de déplacement est la marche avec 12,5%, plus du double que la moyenne française (6%). Ces deux données peuvent s'expliquer par le nombre élevé d'emplois sur la commune (1325 emplois) et par la forte part des Silléens qui travaillent dans leur commune (45,5%).

Le troisième mode de déplacement est le transport en commun, en l'occurrence ici, le train (7,3%), bien loin des 16 % à la moyenne nationale.

Quant aux déplacements à vélo, ils ne représentent seulement que 0,5%, contre 2% en France. La topographie assez pentue est un élément explicatif.

Des pôles d'activité dynamiques

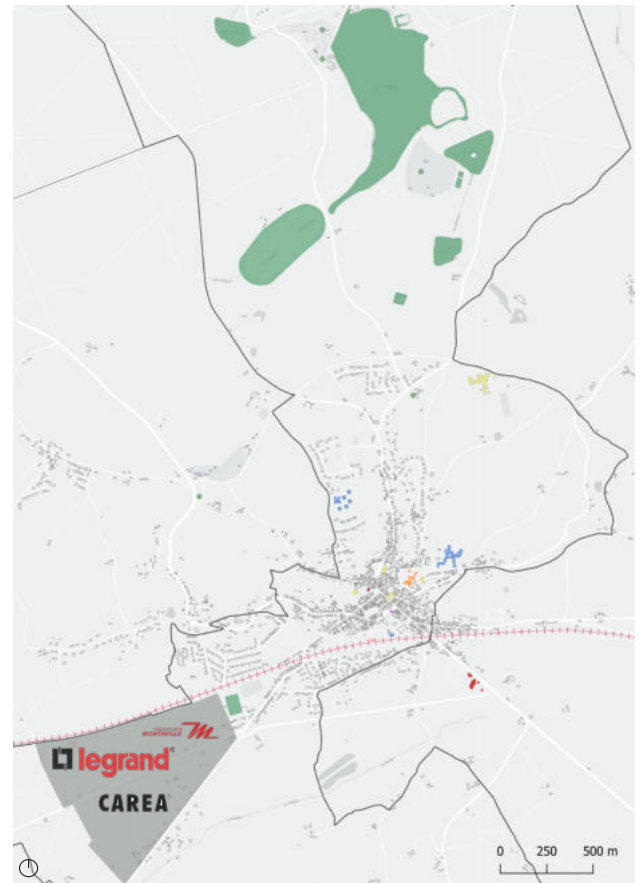
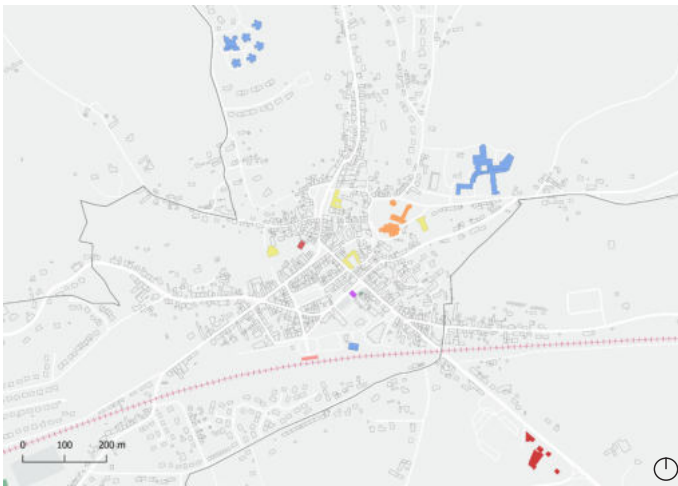
Sur le territoire du Pays de la Haute Sarthe, selon le SCOT de 2018, il existe quatre pôles d'activités majeurs de plus de 500 emplois : Beaumont-sur-Sarthe (581 emplois), Fresnay-sur-Sarthe (661 emplois), Sougé-le-Ganelon (729 emplois) et le plus important, Sillé-le-Guillaume (1325 emplois) (cf carte n°6).

C'est ici que se trouve l'entreprise la plus grande du territoire : Legrand, avec 500 salariés. D'autres entreprises sont aussi concernées : Transports Montaville (82 salariés) et Carea Sanitaire (56 salariés). Au total, la commune compte 1325 emplois. De plus, selon le même SCOT, trois des quatre zones d'activités sont complètement pourvues.

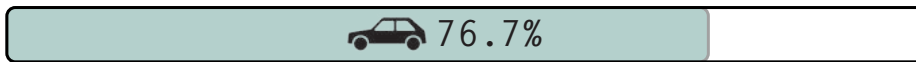
Enfin, le schéma en étoile des routes départementales relie les zones d'activités voisines et l'axe D4-D310 est très emprunté par les poids lourds avec 13% du trafic (cf p 6).

Nous pouvons conclure cette analyse territoriale par le fait que Sillé-le-Guillaume est un pôle d'activités important, à la croisée de flux majeurs. Cela explique la forte proportion de trafic routier de marchandises jusqu'au coeur de la commune. Cependant, la présence d'une gare de TER est un facteur causal de l'utilisation des transports ferroviaires, à 7,3%, au détriment de la voiture, de six points inférieure à la moyenne nationale.

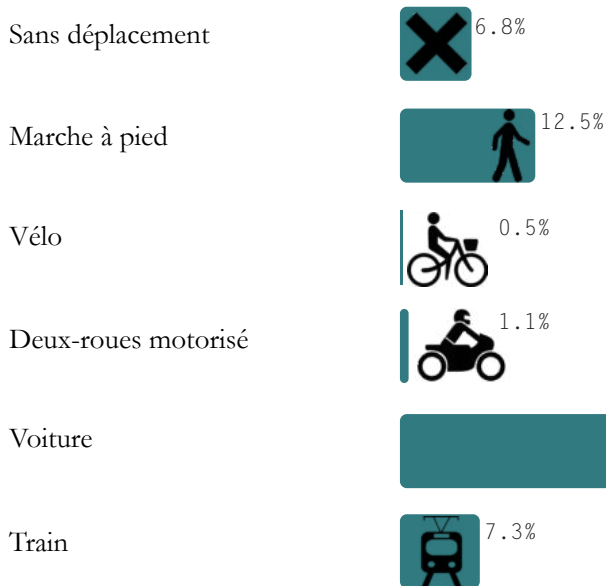
Nous allons par la suite arpenter la commune de Sillé-le-Guillaume à travers l'outil du transect.



6/ La ville de Sillé-le-Guillaume : un pôle d'activités
Légende : Carte des différentes activités



Population possédant une voiture sur la commune de Sillé-le-Guillaume
Source : INSEE

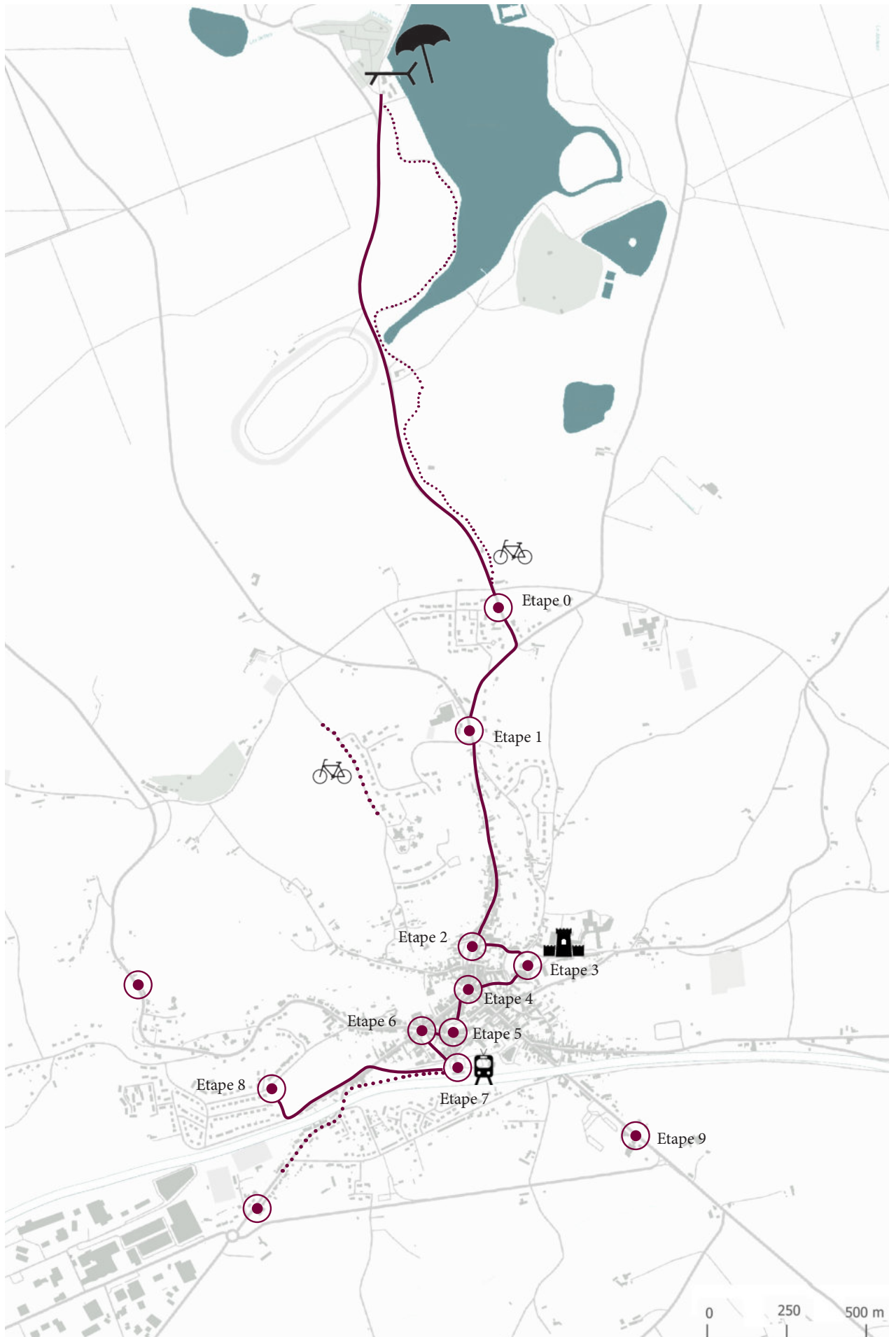


7/ L'automobile prédominante au quotidien
Légende : Transports utilisés pour se rendre au travail
Source : INSEE

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Le transect désigne un outil d'analyse du terrain à partir d'une ligne géographique. Notre ligne traverse Sillé-le-Guillaume, du nord au sud, selon neuf étapes, présentées sur la carte n°8 ci-contre. Ces neuf points, nous les avons fréquentés, dessinés, observés et nous en restituons ici notre analyse.





8/ Les étapes du transect

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Etape 0 : Haut-Sillé, vers Coco-Plage

Un site touristique déconnecté du bourg ?



Nous démarrons le long de la rue du Général de Gaulle, la principale voie d'accès au site touristique de Coco-Plage. Site majeur pour sa richesse naturelle, sa biodiversité, son lac et sa forêt, il fait partie du PNR de Normandie-Maine. La charte du PNR 2024-2039, à travers la mesure n°21, insiste sur des engagements entre l'État, la région, les départements et les communes sur la nécessité de revitaliser les bourgs.

Or ici, nous constatons un lien fragile entre Coco-Plage et le bourg : peu de mobilités douces, sauf dans les lotissements au nord, comme le montre la carte n°10. Les habitants ne possédant pas de voiture sont donc pénalisés.

Les initiatives publiques, navettes ou vélos collectifs, n'ont pas été renouvelées. Coco-Plage et le bourg apparaissent donc comme deux entités différentes, et Sillé-le-Guillaume ne bénéficie guère des retombées touristiques de Sillé-Plage.

« Ça fait longtemps que j'ai pas été à Coco-plage, si j'ai des amis qui viennent, on ira à Coco-plage en voiture »

Homme, 30 ans

Etape 1 : Aire de covoiturage

Des initiatives qui gagnent à être connues



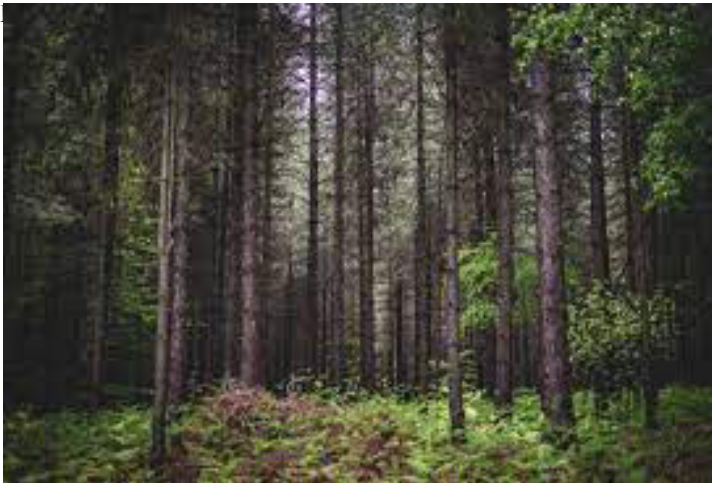
Ensuite, nous descendons la rue du Général de Gaulle, à proximité d'une aire de covoiturage récemment mise en place par le Pôle Métropolitain Le Mans-Sarthe.

Nous soulignons la richesse des initiatives des transports routiers, le covoiturage, mais aussi l'aide à la mobilité et l'autopartage, avec Wimoov', et le transport à la demande, avec Aléop, tous deux financés par la région.

Mais ces propositions accompagnées d'une visibilité forte sur Internet ou à la mairie, ne sont pas arrivées à l'oreille de tous les habitants. En effet, plusieurs silléens interrogés n'avaient jamais entendu parler de ces initiatives. La stratégie de communication est donc perfectible.

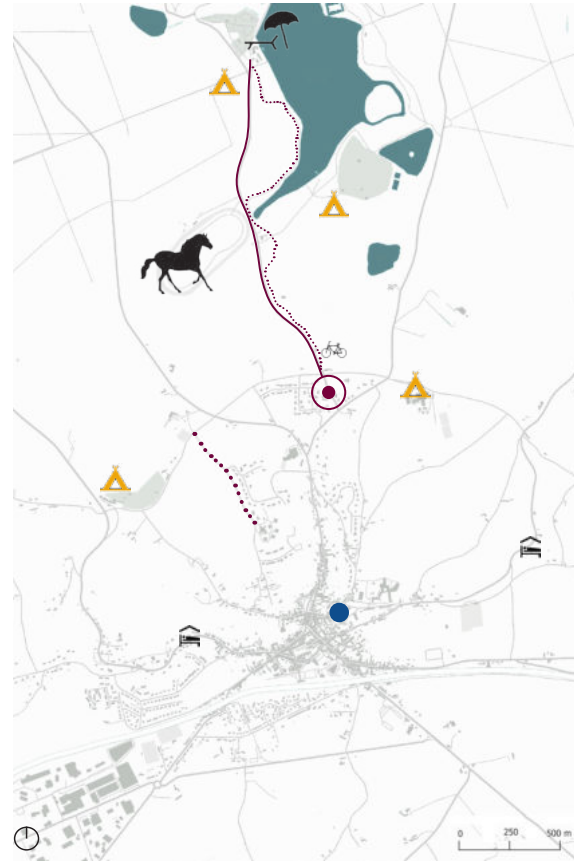
« Pas au courant de la voiture à la demande, c'est la première fois que j'entends parler de ça »

Homme, 40 ans



9/ Forêt de Sillé-le-Guillaume

-  Le Château médiéval et l'Ancienne Collégiale
-  Chambre d'hôte
-  Camping
-  Coco-Plage
-  Hippodrome
-  Voie de mobilités douce
-  Voie d'accès à Coco-plage



10/ Les infrastructures touristiques



11/ Les initiatives de transport

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Etape 2 : La place du Marché-aux-Bestiaux

Des conflits d'usage, à 8 h 30 et à 16 h 30



Nous arrivons ensuite à la place des Marchés-aux-Bestiaux, principal point de desserte des scolaires de la ville. Selon plusieurs témoignages, nous avons relevé plusieurs conflits d'usage, entre les cars scolaires et les parents qui viennent déposer ou reprendre les écoliers en voiture. En conséquence, des congestions, dans la rue Dorée et sur la place, et beaucoup de stress (cf carte n°13).

Un autre point de desserte des scolaires est le parking devant le château, à usage touristique le week-end. Ce multi-usage fonctionne bien ici.

Le tissu urbain tout autour est emprunté à pied par les écoliers, entre ces lieux de desserte et les écoles, l'ambiance est sereine.

« Heureusement qu'il y a un sens unique, mais à 16h30, y a quand même beaucoup de monde. C'est limite dangereux quand même d'avoir deux cars stationnés au bord de la route. Les trottoirs sont utiles mais ils sont pas assez larges. »

Femme, 50 ans, présidente de l'APEL

Etape 3 : Aux abords du Château médiéval

Le piéton préfigure une piétonnisation



Nous déambulons dans les rues, près du château. Des noms bien pittoresques : rue de l'Abreuvoir, rue de la Fontaine, rue du Four Banal. Nous remarquons des trottoirs larges d'un mètre, peu adaptés à l'ensemble des usagers. Ceux-ci s'approprient alors l'espace réservé à la route, peu fréquentée (cf carte n°16).

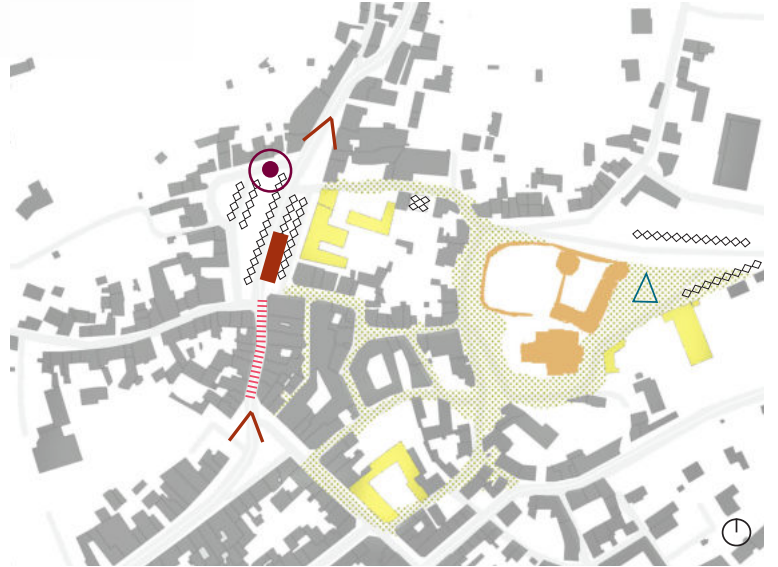
Le rapport de présentation du PLU (§ 3.1.3.1) indique : "Le "tout-goudron" ne convient pas à ce type de rues, un pavage, même partiel, une non-imperméabilisation des pieds de murs permettent de les valoriser."

Nous pouvons également noter certains points forts, comme les parkings insérés dans le tissu urbain, qui offrent des cônes de vue sur le paysage. Le dossier de la Commission de Contrôle des PCC de 2019 le rappelle : ces poches ont "créé une ouverture visuelle sur le vieux Sillé et le château à un endroit où le long du ruban, il n'y avait historiquement aucune construction".



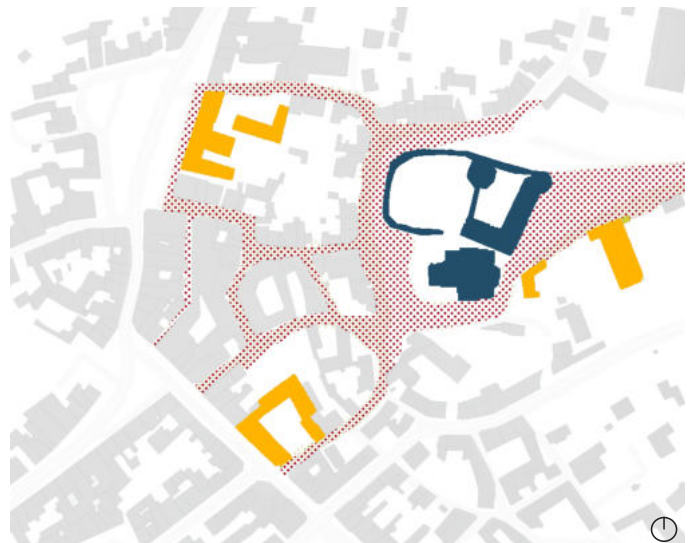
12/ Coupe, place du Marché-aux-Bestiaux

- > Sens des bus scolaires le matin
- ▨ Chemin emprunté par les écoliers, espace serein
- Le Château médiéval et l'Ancienne Collégiale
- Établissement scolaire
- △ Appropriation du parking devant le château
- Conflit d'usage entre bus scolaires et voitures le matin
- ⋄ Stationnement
- ▨ Congestion

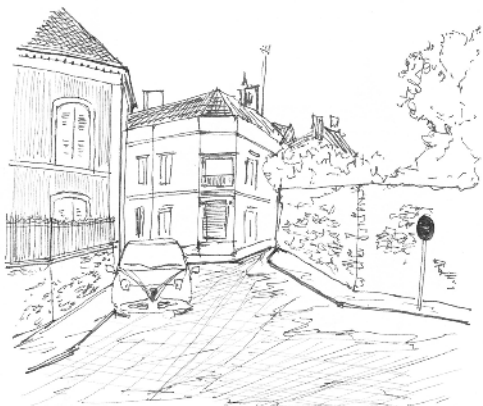


13/ Les dynamiques des transports liés aux scolaires

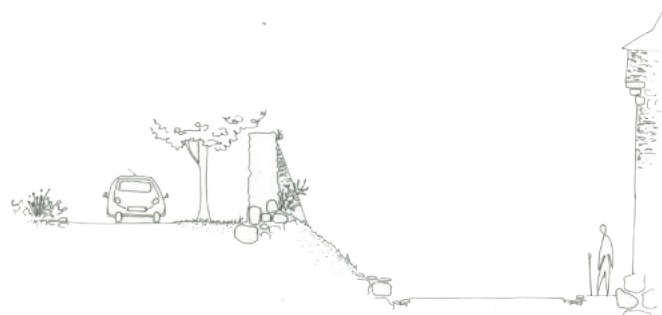
- ▨ Espace d'appropriation du piéton
- Le Château médiéval et l'Ancienne Collégiale
- Établissement scolaire
- 🚗 Stationnement
- ☀️ Cône de paysage



16/ La mobilité à proximité du château médiéval



14/ Croquis des abords du Château médiéval (Yves Jaquemin)



15/ Coupe, rue de l'Abreuvoir

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Etape 4 : La place Saint-Étienne

Faire les courses : une mobilité choisie ?



La place Saint-Étienne, où l'on voit la sortie du Proxi, l'un des deux supermarchés de la ville ne présente ni d'aménagement piéton, ni même de passage piéton. Ainsi, la majorité des usagers traversent en diagonal l'une des routes les plus fréquentées de la ville, y compris les plus vulnérables.

Cela pose la question des mobilités choisies et contraintes, abordées en introduction p 5, au regard des commerces en ville, spécialement les supermarchés. En effet, il y a le Proxi dans le bourg, et le Super U, en dehors, qui est principalement accessible en voiture, comme le montre la carte n°17. En conséquence, les habitants motorisés sont plus susceptibles de se rendre au Super U, tandis que les autres sont contraints de se rendre au Proxi, et soumis à un environnement que nous avons jugé dangereux.

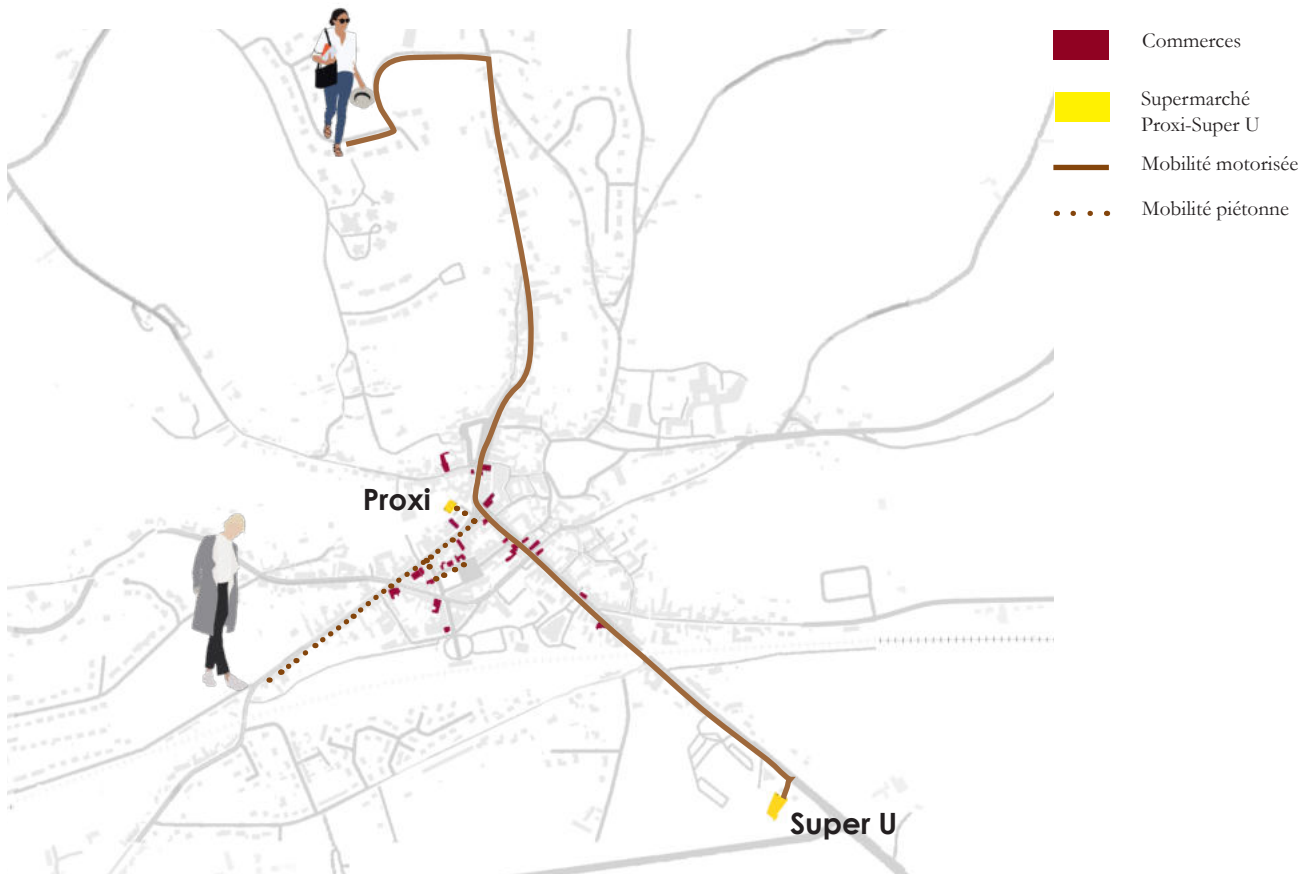
Etape 5 : La place de la République

Des aménagements récents, un début de sérénité ?

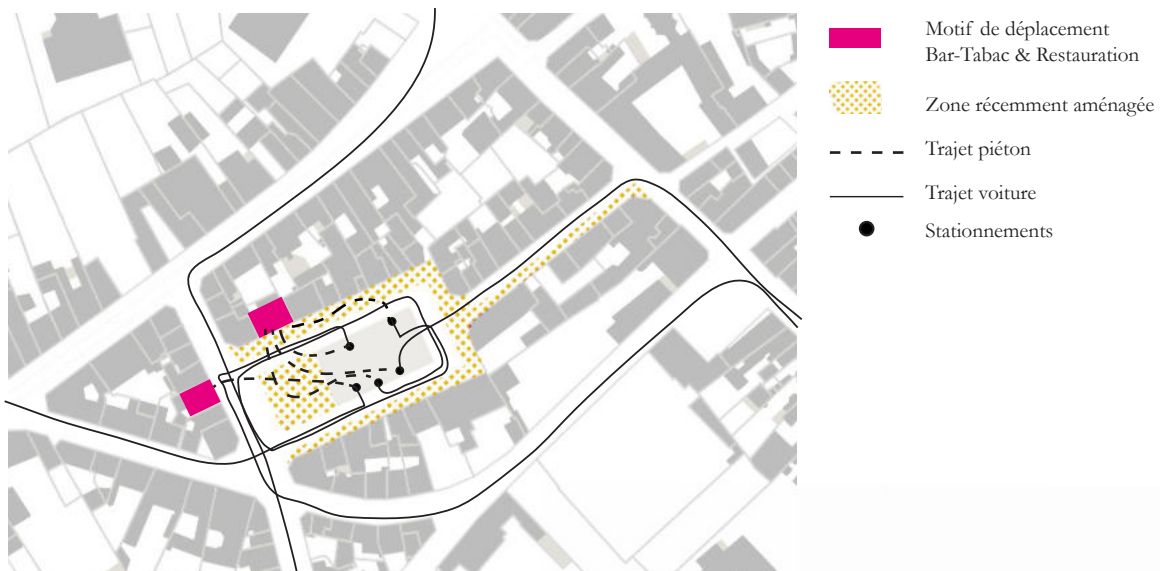


La place de la République présente des aménagements récents, caractéristiques d'une zone de rencontre. Revêtements en pavé rose, absence de trottoirs, fontaine agréable entourée de blocs en pierre. Mais officiellement, la limitation de vitesse est de 50 km.h⁻¹, ce qui peut amener à certaines surprises ou incompréhensions lorsque les usagers se croisent sur la place ou dans la rue du général Giraud.

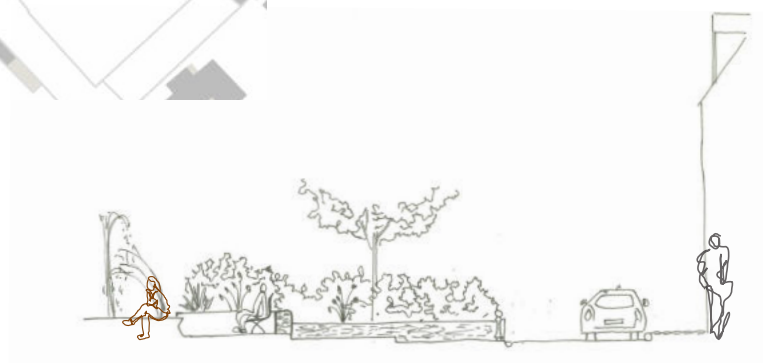
La place de la République reste une zone de passage, les gens vont et partent en voiture (cf carte n°18). Ces aménagements en faveur du piéton en apparence, ne lui confèrent pas pour le moment un sentiment de sérénité.



17/ Les commerces dans le bourg



18/ Les déplacements, place de la République



19/ Coupe, place de la République, personne assise devant la fontaine

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Etape 6 : Le noeud de l'étoile

Des flux préoccupants pour la sécurité



Nous arrivons au croisement de plusieurs routes départementales qui traversent la ville. Celles-ci font le lien entre les zones d'activités autour, dont celle de Sillé-le-Guillaume, très importante en terme d'emplois.

Le SCOT du Pays de la Haute-Sarthe de 2018, ainsi que le PLU, mentionnent le réseau routier en étoile : "la forte proportion de poids lourds (13 % du trafic quotidien) est un élément à prendre en compte tant pour la sécurité que les problèmes sonores" (cf l'analyse macro-territoriale p 6). Nous ajoutons à cela les trottoirs larges d'un mètre inadaptés envers les usagers les plus vulnérables. L'enjeu de sécurité est donc primordial.

Les poids lourds sont aussi agacés de cette situation, car ils n'ont parfois pas d'autre choix que d'emprunter cette route ponctuée de feux rouges (cf carte n°20). Une réorganisation de ce système routier est ainsi souhaitable.

Etape 7 : La place de la Gare

Vers un nouveau pôle multimodal ?

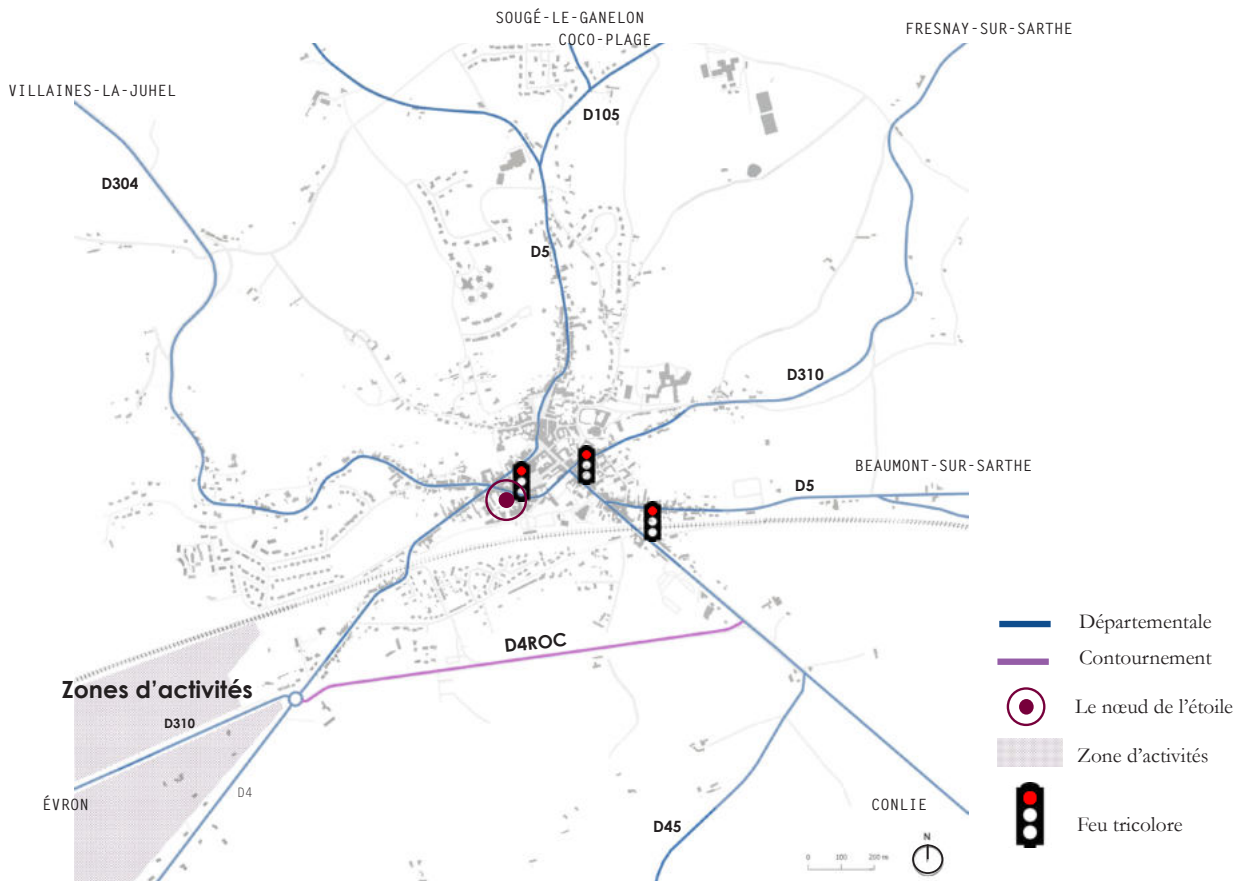


La gare ambitionne de devenir un pôle multimodal entre la voiture, la mise en place des liaisons douces, et le train, très emprunté, 344 montées et descentes en 22 passages, selon le SCOT de 2018 du Pays de la Haute-Loire. L'installation de la maison médicale en 2013 et la nouvelle station de TER implantée au nord du Mans, à proximité de l'hôpital et de l'université, en 2023, témoignent de cette ambition.

En bémol, si la gare aspire à devenir un lieu de flux efficace, elle n'en est pas une place agréable : pas de banc, pas de terrasse de café. L'attente contrainte est déplaisante.

« Quand je dépose mon fils à pied, je file après au travail, y a même pas 10 minutes entre ici et mon travail. C'est assez sécurisé à pied. Des fois, il me rejoint à mon travail, on peut couper derrière la gare. »

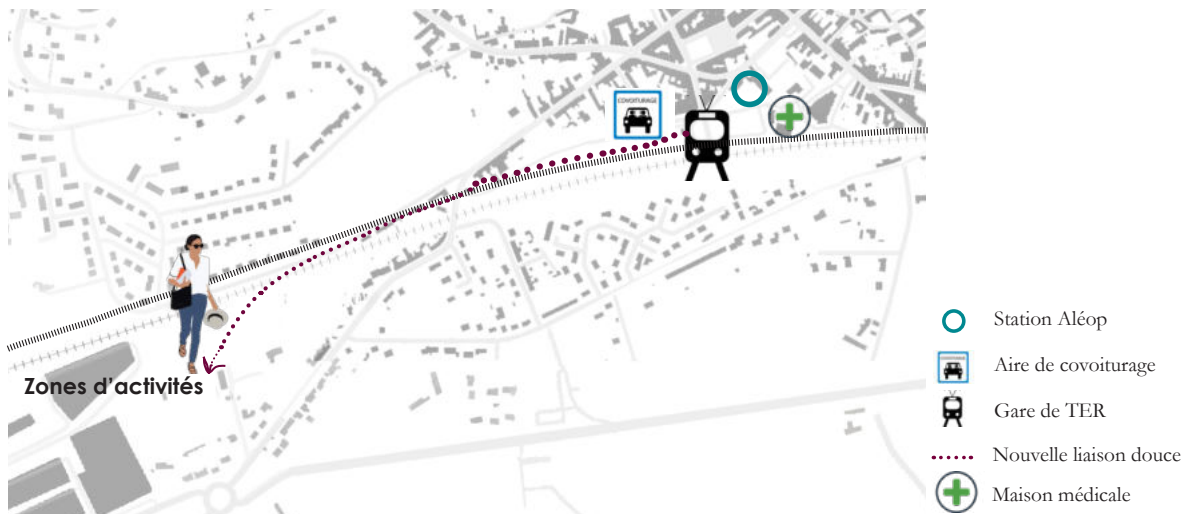
Femme, 40 ans



20/ Les routes principales autour de Sillé-le-Guillaume



21/ Coupe, place de la Gare



22/ Le pôle multimodal en devenir de la gare de Sillé-le-Guillaume

SILLÉ-LE-GUILLAUME À TRAVERS LE TRANSECT

Etape 8 : Le parc des Troisses

**Des mobilités douces
pour les futurs lotissements ?**



Ensuite, nous nous dirigeons vers une des zones urbaines en densification, programmée selon le PLU et constituant l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°1. Étant donné que 170 voitures n'ont pas de places de stationnement attribuées dans la commune, le règlement du PLU n'impose pas de stationnements mutualisés. Cependant, il tend vers la mise en place de voies douces, qui cohabitent avec les voies routières. Le PLU le justifie ainsi dans le schéma de principe de l'OAP n°1 : "Le traitement de ces voies sera réalisé en vue de favoriser l'utilisation de plusieurs modes de déplacements (cycles, piétons, automobiles)." Un premier pas. Nous notons également la présence de logements collectifs sur cette opération, qui viennent rompre avec la logique du lotissement individuel.

Etape 9 : Les entrées de ville

**Des implantations dispersées,
pour quelle image ?**



Enfin, nous atteignons les entrées de villes : l'espace où s'arrête la ville et démarre la campagne. Cependant, pas toujours lisible, elle peut même former une zone tampon désagréable. Voici trois cas d'entrées de ville, dont les deux premiers nous semblent particulièrement préoccupants.

L'entrée sud-ouest, à proximité des zones d'activités, présente un tissu urbain dispersé et confus, peu agréable pour une zone stratégique. En point positif, peu de publicité envahissent l'espace urbain.

Au sud-est, le schéma est plus clair, un front urbain est constitué, et le Super U marque une limite. Cependant, les voitures s'approprient les trottoirs, responsables d'un espace inadapté à l'urbanité.

Enfin, au nord-ouest, le tissu urbain présente des maisons individuelles dispersées. Ici, l'entrée de ville devient le cône de vue ouvert sur le paysage. Ce type d'entrée de ville se retrouve également au nord-est.

Dans un cas général, nous surlignons l'importance des entrées de ville, car elles constituent la vitrine de Sillé-le-Guillaume, et n'oublions pas que des Silléens habitent ces espaces tampons nébuleux entre ville et campagne, et sont directement impactés.



23/ Exemple d'un schéma de principe : OAP n°1



24/ Situation des entrées de ville

SYNTHÈSE

Cette promenade à travers le transect nous permet de saisir les atouts et les opportunités de la commune, mais aussi les faiblesses et les menaces.

Atouts

Les sites touristiques majeurs composent le rayonnement de la ville de Sillé-le-Guillaume. Coco-Plage et la forêt de Sillé autour, incluse dans le Parc Naturel Régional attirent de nombreux visiteurs, et sont propices à des activités comme le cheval, la marche ou le vélo. Nombreux sont les Silléens à fréquenter ce site les week-ends, mais on peut aussi compter de nombreux touristes, une fois la belle saison arrivée.

Dans le vieux-bourg, la présence de deux monuments historiques, le Château médiéval du XI^e siècle et de l'Ancienne collégiale du XIII^e siècle sont également des atouts pour le territoire. Ces sites sont impliqués dans la vie culturelle de la commune.

Au sud de la ville, l'activité économique de la zone industrielle constitue une forte zone d'emploi avec des entreprises implantées comme Legrand. Enfin, la gare est insérée dans un réseau TER performant entre Le Mans et Laval et positionne Sillé-le-Guillaume dans son territoire régional.

Opportunités

La mise en place de voies douces, situées au niveau de la gare, dans les lotissements en haut de la ville et partiellement entre Coco-Plage et la D203, est honorable. Le vieux-bourg restreint en circulation par des dispositifs de voies à sens unique, et par l'étroitesse des rues, est une opportunité pour la ville. En effet, les habitants s'approprient les rues, ce qui préfigure une circulation lente et une cohabitation entre différentes mobilités. Pourtant les voitures restent majoritaires et prennent place notamment sur les trottoirs.

Nous avons aussi relevé la gare comme futur pôle multimodal, avec ses diverses activités et sa proximité au centre-ville. Enfin, la portion de contournement construit dans les années 1970 désengorge la ville et permet un accès plus rapide pour les transports liés aux activités commerciales.

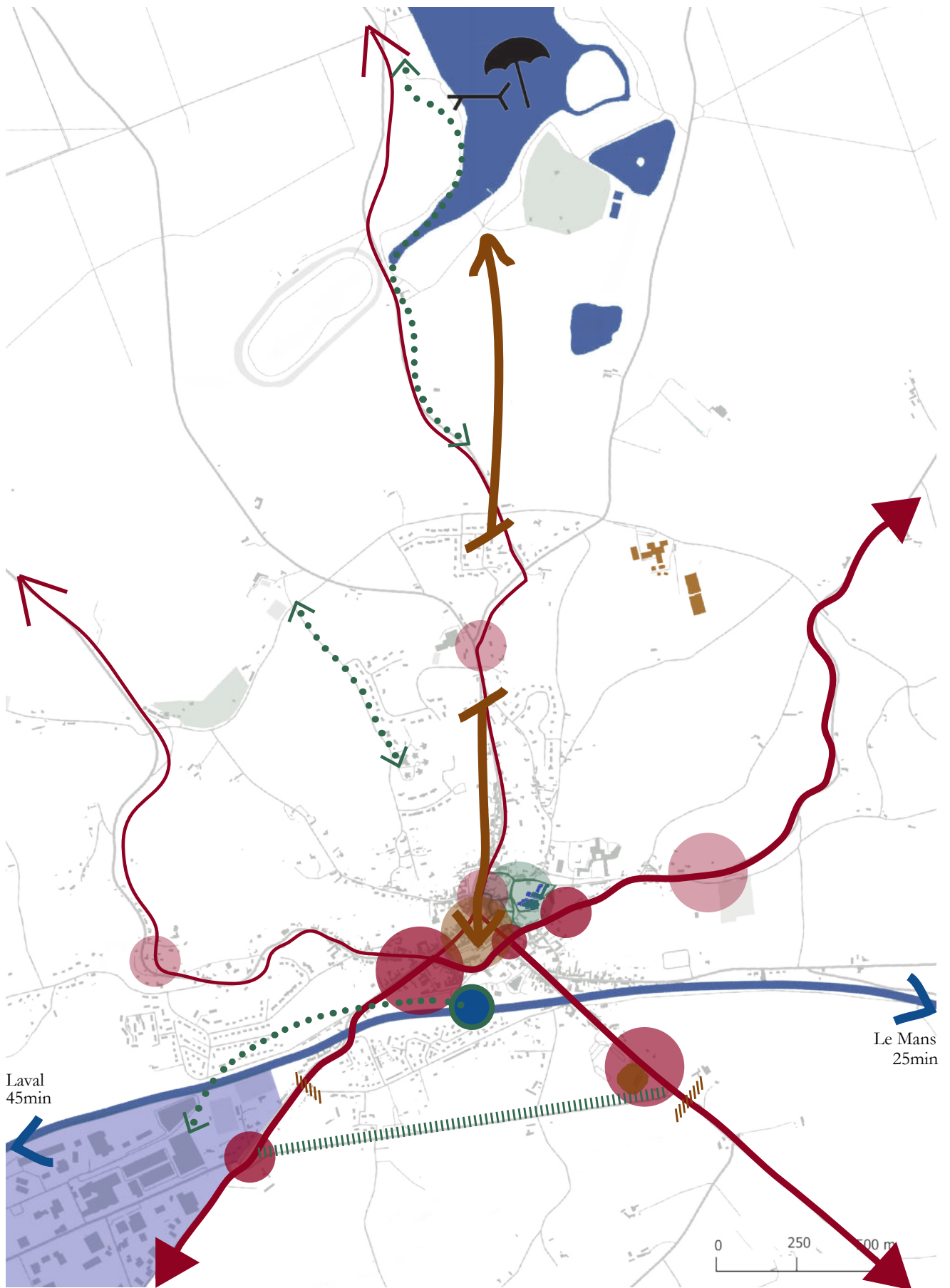
Faiblesse

Une nette rupture entre le haut et le bas de Sillé-le-Guillaume est présente : classes sociales différentes, manières d'habiter aux antipodes, offre de mobilité douce inégale. Les Silléens des lotissements favorisés accèdent aisément à Coco-Plage, tandis que les autres doivent prendre la voiture, impliquant une mobilité contrainte et non choisie.

Les commerces du centre-ville manquent de centralité, de visibilité et d'attractivité sur leur territoire. Le Supermarché, en entrée de ville est difficilement accessible en transport en commun ou à pied, non pas par manque de proximité mais par manque d'aménagements prévus. Nous avons aussi noté un centre scolaire excentré qui ne permet pas à la ville commerçante et touristique de bénéficier de la jeunesse présente sur le lieux. Enfin, les entrées de ville au sud apportent une image dégradée et déplaisante de Sillé-le-Guillaume.

Menaces

Le réseau en étoile des départementales connectant les villes alentours, Fresnay-sur-Sarthe, Sougé-le-Ganelon, Conlie, Beaumont-sur-Sarthe, Évron, toutes offrant des emplois, font de Sillé-le-Guillaume une ville passante, sans arrêts, sauf en cas de nécessités (tabac, boulangerie,...). La ville ne profite pas de cette affluence de circulations mais la subit. Avec un réseau important composé de 13 % des poids lourds, les nuisances sonores sont courantes, notamment aux entrées de villes et dans son centre. Elles sont amplifiées par les ralentissements causés par les feux tricolores, qui régulent la circulation et font régner un semblant de sécurité dans le bourg.



25/ Schéma synthétisant les Forces Faibles, Opportunités, Risques Menaces
Légende:

- Atouts
- Opportunités
- Faiblesse
- Menace

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Nous dégageons à présent des orientations, qui constituent des leviers d'action qui nous semblent prioritaires.

Repenser la place des différents modes de déplacement dans la ville

La ville a besoin d'être davantage apaisée. La voiture représente plus de 71 % des déplacements quotidiens des Silléens ; elle prend une large place jusqu'aux étroites rues attenant au château médiéval. Pour une ville qui se prétend Petite Cité de Caractère, nous croyons à la possibilité de cohabitation entre les différents modes de transport, à commencer par le centre-bourg. Les aménagements récents de la place de la République vont dans un bon sens, mais doivent prévoir des limitations de vitesse à 20 km.h⁻¹ pour assurer une sérénité satisfaisante pour tous les usagers.

Par ailleurs, le réseau en étoile est un enjeu majeur de sécurité pour les Silléens. Le camion, outil essentiel pour le transport des marchandises et donc, pour l'économie locale, doit dans un premier temps s'effacer du centre-ville.

Nous préconisons donc de réorganiser le système des transports à Sillé-le-Guillaume, en mettant en place un système de flux hiérarchisés, pour répartir l'espace urbain pour l'ensemble des modes de déplacement.

Rendre disponibles les services dans chaque quartier

Le système routier actuel et la répartition des différents services a pour conséquence de contraindre les mobilités pour les habitants de Sillé-le-Guillaume. Par exemple, ceux qui résident dans le centre-bourg doivent posséder une voiture pour se rendre à Coco-Plage, car les voies douces sont peu engageantes et peu sécurisées. Par ailleurs, les Silléens doivent également en avoir une pour venir s'approvisionner au supermarché, car les aménagements autour ne sont pas urbains, comme nous le montrons à l'étape n°9 p 24 sur les entrées de villes (cas du Super U).

La réorganisation du système de voiries doit ainsi s'accompagner d'une offre de services quotidiens plus répartie sur le territoire. En effet, les commerces essentiels (épicerie, pharmacie), les crèches, les parcs ne doivent pas systématiquement nécessiter l'utilisation contrainte de la voiture.

Reconquérir les friches de mobilité

Les espaces urbains dédiés aux voitures et aux camions prennent une part importante à Sillé-le-Guillaume, via les routes mais aussi via les aires de stationnement. La place de la voiture individuelle va fortement se réduire dans les années à venir, principalement pour des raisons climatiques (cf l'introduction p 5), et laisser place à des mobilités alternatives (mobilités douces, covoiturage/ autopartage et train). Néanmoins, il subsistera toujours l'espace urbain alloué initialement à la voiture et au stationnement.

Bien que nous pouvons supposer qu'une partie de ces espaces sera réadapté aux nouvelles mobilités, nous préconisons une réflexion plus large sur leur reconquête et leurs nouveaux usages pour et par les Silléens. Une réflexion pour convertir un espace de flux à un espace social.

CONCLUSION

Nous arrivons au terme de notre diagnostic, et de nos orientations sur le thème transversal de la mobilité.

Nous souhaitons que les axes de réflexion dégagés soient largement questionnés et débattus parmi les Silléens, car ils constituent selon nous une priorité.

La ville a des atouts et des opportunités riches et stimulantes, qui motiveront les efforts que les Silléens et les politiques mettront en oeuvre pour réduire les faiblesses et éradiquer la menace de ce réseau routier en étoile.

BIBLIOGRAPHIE

Dossier INSEE de la commune et de la 4CPS (Communauté de communes de la Champagne Conlinoise et du Pays de Sillé)

Dossier PNR (Parc Naturel Régional de Normandie-Maine)

Diagnostic territorial 4CPS

SCOT (Schéma de COhérence Territoriale)

PLUI (Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme intercommunal)

PLU (Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme)

PCC (Petite Cité de Caractère)

Dictionnaire Larousse

Segaud, Brun, Driant, Dictionnaire de l'habitat et du logement, 2003

Lévy, Lussault, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, 2013

PADD de la Communauté de communes de la Champagne Conlinoise & du Pays de Sillé



2. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL

Sommaire

Introduction	44
I. Orientations stratégiques	46
II. Deux modèles urbains	48
1. La ville à deux vitesses	48
2. La ville de proximité	54
III. Prescriptions	58
1. Voies	58
2. Espaces publics	66
3. La Place du marché-aux-bestiaux	68
4. La Place Saint-Etienne	70
5. Rue Dorée, îlot de la quincaillerie	72
6. Timeline	76
IV. Projet urbain et architectural	78
1. Des lieux de rassemblement	80
2. La quincaillerie, l'îlot de la rencontre	82
Conclusion	87
Image d'ambiance	88
Bibliographie	90

INTRODUCTION

Ce livret vous présente l'analyse et le projet de quatre étudiants en architecture et en maîtrise d'ouvrage urbain et immobilière sur la ville de Sillé-le-Guillaume. La réflexion collective est à la croisée des disciplines de chacun et s'articule autour du thème de la mobilité.

”La facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer”, selon le dictionnaire Larousse. Mais au-delà d'un mouvement, le *Dictionnaire de l'habitat et du logement* de Segaud, Brun et Driant (2003) y associe la notion de territoire et définit la mobilité comme “l'ensemble des pratiques de déplacement d'une population dans son cadre habituel”. Le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* de Lévy et Lussault (2013) ajoute : la mobilité représente “l'ensemble des manifestations liées aux mouvements des réalités sociales”, et parle de mobilité choisie et de mobilité contrainte, ce qui implique que celle-ci est étroitement liée à une composante sociale, et ne constitue donc pas toujours un choix.

Nous avons décidé de travailler sur cette thématique car elle représente plusieurs enjeux importants en commençant pas les enjeux climatiques, puis l'imaginaire autour de la voiture et enfin les évolutions des modes de vie.

Enjeux climatiques

Les enjeux climatiques actuels vont de paire avec le développement de l'automobile et donc de la mobilité.

La transformation du climat dans nos sociétés se caractérise par plusieurs changements, tels que le réchauffement climatique mais aussi la pollution de l'air, la destruction de la couche d'ozone, les modifications météorologiques et les changements climatiques.

La voiture individuelle est la principale cause de pollution en ville. Les transports routiers représentent 31% d'émissions de gaz à effets de serre en France en 2019 selon le rapport Secten de 2020. Depuis les années 1990, la croissance du parc français a atteint plus de 38 millions de véhicules particuliers, notamment avec l'émergence des SUV. Les ventes de ces véhicules sont passées de 5% en 2008 à plus de 40% en 2021. Il semble donc nécessaire de faire évoluer les modes de déplacements thermiques pour le bien-être de l'humanité.

L'imaginaire autour de la voiture

La deuxième raison s'articule autour de l'imaginaire autour de la voiture. Ici, nous voulons mettre l'accent sur le rôle que joue l'automobile dans la représentation construite par les populations. Historiquement, la voiture était très importante dans l'imaginaire collectif et les gens étaient fiers de leur véhicule. Les générations de nos arrière-grands-parents ou de nos grands-parents avaient pour habitude de prendre une photo avec le nouvel achat, posant avec fierté devant celui-ci. Aujourd'hui pour les jeunes générations, urbaines notamment, il s'agit davantage d'un outil de déplacement.

Evolution des modes de vie

Enfin, on observe aussi une évolution des modes de vie. Tout d'abord, depuis la crise sanitaire de la Covid-19, le télétravail a pris une part importante dans le quotidien de la population.

Ce phénomène a eu un impact très important sur la mobilité. En effet, en travaillant depuis chez eux, les gens ont drastiquement réduit leurs déplacements. Deuxièmement, on peut observer, comme vu précédemment, que les gens sont plus soucieux de l'écologie et on observe un regain des déplacements à vélo. Dernièrement, la tendance à voyager plus loin s'est accrue avec l'arrivée des compagnies aériennes low-cost qui permettent de se déplacer rapidement et peu cher.

I. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Nous rappelons les orientations stratégiques du diagnostic.

Repenser la place des différents modes de déplacement dans la ville

La ville a besoin d'être davantage apaisée. La voiture représente plus de 71 % des déplacements quotidiens des Silléens ; elle prend une large place jusqu'aux étroites rues attendant au château médiéval. Pour une ville qui se prétend Petite Cité de Caractère, nous croyons à la possibilité de cohabitation entre les différents modes de transport, à commencer par le centre-bourg. Les aménagements récents de la place de la République vont dans un bon sens, mais doivent prévoir des limitations de vitesse à 20 km.h⁻¹ pour assurer une sérénité satisfaisante pour tous les usagers.

Par ailleurs, le réseau en étoile est un enjeu majeur de sécurité pour les Silléens. Le camion, outil essentiel pour le transport des marchandises et donc, pour l'économie locale, doit dans un premier temps s'effacer du centre-ville.

Nous préconisons donc de réorganiser le système des transports à Sillé-le-Guillaume, en mettant en place un système de flux hiérarchisés, pour répartir l'espace urbain pour l'ensemble des modes de déplacement.

Rendre disponibles les services dans chaque quartier

Le système routier actuel et la répartition des différents services a pour conséquence de contraindre les mobilités pour les habitants de Sillé-le-Guillaume. Par exemple, ceux qui résident dans le centre-bourg doivent posséder une voiture pour se rendre à Coco-Plage, car les voies douces sont peu engageantes et peu sécurisées. Par ailleurs, les Silléens doivent également en avoir une pour venir s'approvisionner au supermarché, car les aménagements autour ne sont pas urbains, comme nous le montrons à l'étape n°9 de notre diagnostic orienté, p 24, sur les entrées de villes (cas du Super U).

La réorganisation du système de voiries doit ainsi s'accompagner d'une offre de services quotidiens plus répartie sur le territoire. En effet, les commerces essentiels (épicerie, pharmacie), les crèches, les parcs ne doivent pas systématiquement nécessiter l'utilisation contrainte de la voiture.

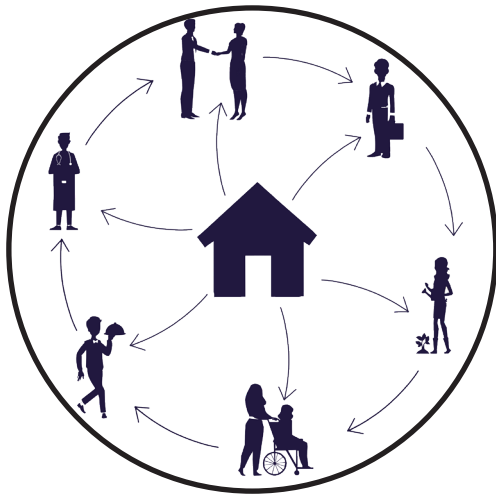
Reconquérir les futures «friches de mobilité», espaces dédiés à la voiture

Les espaces urbains dédiés à la voiture et au camion prennent une place importante à Sillé-le-Guillaume, via les routes mais aussi via les aires de stationnement. La présence de la voiture individuelle va fortement se réduire dans les années à venir, principalement pour des raisons climatiques (cf l'introduction p 5), et laisser place à des mobilités alternatives (mobilités douces, covoiturage/autopartage et train). Néanmoins, il subsistera toujours l'espace urbain alloué initialement à la voiture et au stationnement.

Bien que nous pouvons supposer qu'une partie de ces espaces s'adaptera aux nouvelles mobilités, nous préconisons une réflexion plus large sur leur reconquête et leurs nouveaux usages pour et par les Silléens. Une réflexion pour convertir un espace de flux en un espace social.



I. Repenser la place de différents modes de déplacement dans la ville.



II. Rendre disponible les différents services dans chaque quartier



III. Reconquérir les futures «friches de mobilité»

II. DEUX MODÈLES URBAINS

1. LA VILLE A DEUX VITESSES

À partir de ces orientations urbaines, nous vous présentons ici notre récit prospectif de la ville sur la question de la mobilité qui va induire nos intentions urbaines, qui s'inspirent de deux modèles urbains : la ville à deux vitesses et la ville de proximité.

Un partage de la ville entre rapidité et lenteur

Les dynamiques de déplacements, entre des lieux de vie et de travail parfois distants, rendent aujourd'hui la question de la mobilité cruciale. Après avoir réalisé un diagnostic sensible sur la ville de Sillé-le-Guillaume, nous avons construit un imaginaire de rapidité et de lenteur dans l'évolution des infrastructures de mobilité au sein de la ville : une **ville à deux vitesses**.

Au tournant des années 2020, nous constatons deux changements : le premier, la place du numérique dans nos déplacements (notamment pour les déplacements à grande vitesse) et le second (celui que nous souhaitons exploiter) est la disparition progressive de la voiture au profit des mobilités plus douces et inclusives.

Cet imaginaire de la ville à deux vitesses peut se concrétiser par l'agrandissement du secteur piétonnier dans le centre mais aussi par une canalisation du trafic motorisé en dehors des quartiers centraux séparé par une **voie de frange urbaine**.

Cette frange urbaine se trouve à l'extérieur de la ville bâtie et constitue une limite entre ces deux vitesses. (carte n°1)

Ainsi, la mobilité rapide avec la voiture est présente dans les périphéries. Elle se caractérise également par le train reliant les villes voisines. Nous supposons que la fréquence et la vitesse de ce mode de déplacement se seront nettement améliorés. À titre d'exemple, il sera possible de rejoindre Marseille en moins de quatre heures.

Au contraire, la vitesse lente prend place dans le bourg, où les déplacements quotidiens se font via des axes partagés de mobilités douces (vélo, trottinette, marche à pied etc.).

Ces déplacements quotidiens seront plus courts, et davantage adaptés à cette mobilité lente et apaisée. Cela, grâce à l'accès aux différents services qui seront plus répartis dans la ville (cf p 14).

Afin que le système mis en place visant à réduire la pression automobile n'en diminue pas l'accessibilité, ce modèle à deux vitesses implique une logique de **hiérarchisation des voies** selon les modes de déplacement, de la frange urbaine jusqu'au centre-bourg.

Points d'interface : les nouvelles entrées de villes

À l'interface entre la vitesse rapide et la vitesse lente, sur la frange urbaine sont articulés des **points multimodaux**.

Ils constituent des lieux de rencontre entre différents modes (mobilités rapides/lentes) et permettent l'accès au réseau hiérarchisé des voies douces, qui maillent le bourg de Sillé-le-Guillaume jusqu'à son centre.

Ces points multimodaux ont une triple fonctionnalité. (schéma n°2) Tout d'abord, une **fonction de transport** qui a pour objectif d'organiser la gestion des flux entre les différents modes de transport, ensuite, une **fonction urbaine** qui limite les coupures et en maximise le potentiel de requalification urbaine et enfin, une **fonction de services** qui rend les espaces plus fonctionnels et agréables, utiles aux usagers et aux riverains du quartier. Ces espaces constituent des nouvelles "**entrées de villes**" et assurent, par leur insertion urbaine, une interface entre la ville et les différentes mobilités.



1/ La ville à deux vitesses

- Points d'interface/multimodaux en entrée de ville
- Voie frange urbaine
- Voie hemin de fer

2/ Les points d'interface multimodaux

- Zone de stationnement
- Garage + réparateur vélo
- Location vélo et voiture
- Depose de bus



LA VILLE A DEUX VITESSES

Traverser la ville : un réseau hiérarchisé de voies au sein de Sillé-le-Guillaume

La ville est construite pour être traversée à différentes vitesses. Des aménagements existants sont amenés à évoluer au profit des différentes formes de mobilité considérées comme rapides et comme lentes (notamment la largeur des voies de circulation pour éviter le conflit d'usages entre les différents modes de déplacements).

Ce réseau hiérarchisé est présenté sur la carte n°3. Tout d'abord, une **voie en boucle** (coupe n°4a) permet de desservir les différents quartiers et les périphéries de la ville. Celle-ci est partagée entre les mobilités motorisées (petites navettes électriques) et les **mobilités actives** (vélo, trottinette, marche à pied, etc.). Ces navettes sont publiques et automatiques et sont commandées via des bornes d'interface numérique le long de ce type de voie. Leur vitesse est limitée à 30 km.h⁻¹. Parallèlement, les mobilités actives s'imposent - dans leurs variations accélérées, sportives, ludiques et saines - pour répondre aux besoins de connectivité dans la ville et constituer des alternatives à la voiture.

Deux autres types de voies se dessinent : une **voie dédiée aux vélos et aux piétons** (coupe n°4b) et une **voie entièrement piétonne** (coupe n°4c). La première bénéficie d'un élargissement des trottoirs facilitant le déplacement de poussettes et de personnes à mobilités réduites. La seconde vise à encourager avant tout les déplacements à pied.

En somme, ce réseau redessine un espace davantage plus urbain, où il est plus agréable de pratiquer la mobilité active. Ces nouveaux axes permettent d'un côté une diversification des mobilités lentes, sportives et ludiques (vélo, trottinette, skate, monoroue, etc.) au plein cœur de Sillé-le-Guillaume et d'un autre, une expérience enrichissante de l'environnement, apportée par la diversité des parcours urbains.

La mobilité vue comme un service

La mobilité de demain est un service. À l'extérieur de la ville, les services de partage de voitures sont privilégiés, permettant une réduction des gaz à effet de serre grâce à l'optimisation du nombre de passagers et du nombre de véhicules en circulation à un moment donné (notamment aux heures de pointe).

La mise en place d'une navette (véhicule à petit gabarit) circulant dans la boucle permet l'accessibilité au centre-bourg des personnes en difficulté motrice.

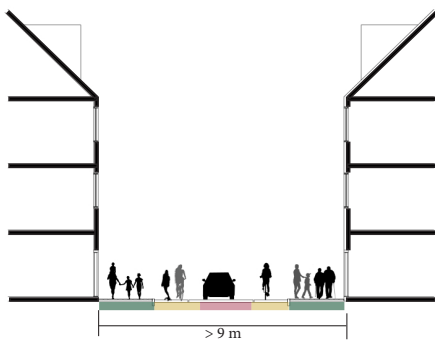
De plus, le passage des véhicules d'urgence est maintenu dans les voies dédiées aux mobilités douces et une organisation adaptée est également mise en place (notamment pour le ramassage des ordures ménagères à des horaires spécifiques).

Des prescriptions relatives à ce réseau hiérarchisé sont présentes dès la p 18.

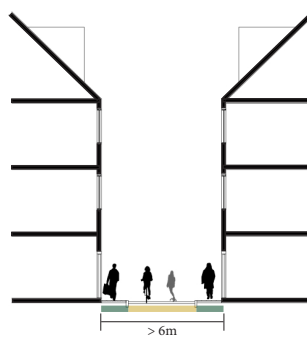


3/ Intention urbaine n°1
Hiérarchiser les voies

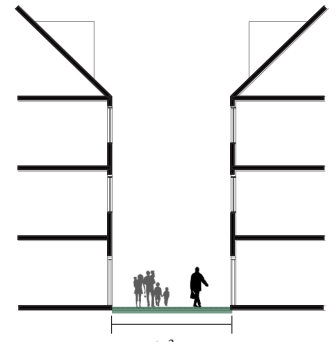
- Legende :**
- Points multimodaux
 - Voie partagée navette-vélo-piéton
 - Voie partagée vélo-piéton
 - Voie piétonne
 - Voie frange urbaine
 - - - Voie colorée
 - ≡ Voie chemin de fer



a) Voie partagée navette-vélo-piéton



b) Voie partagée vélo-piéton



c) Voie piétonne

- Voie navette
- Voie cyclable
- Voie piétonne

4/ Hiérarchisation des voies

LA VILLE A DEUX VITESSES

Un espace appropriable

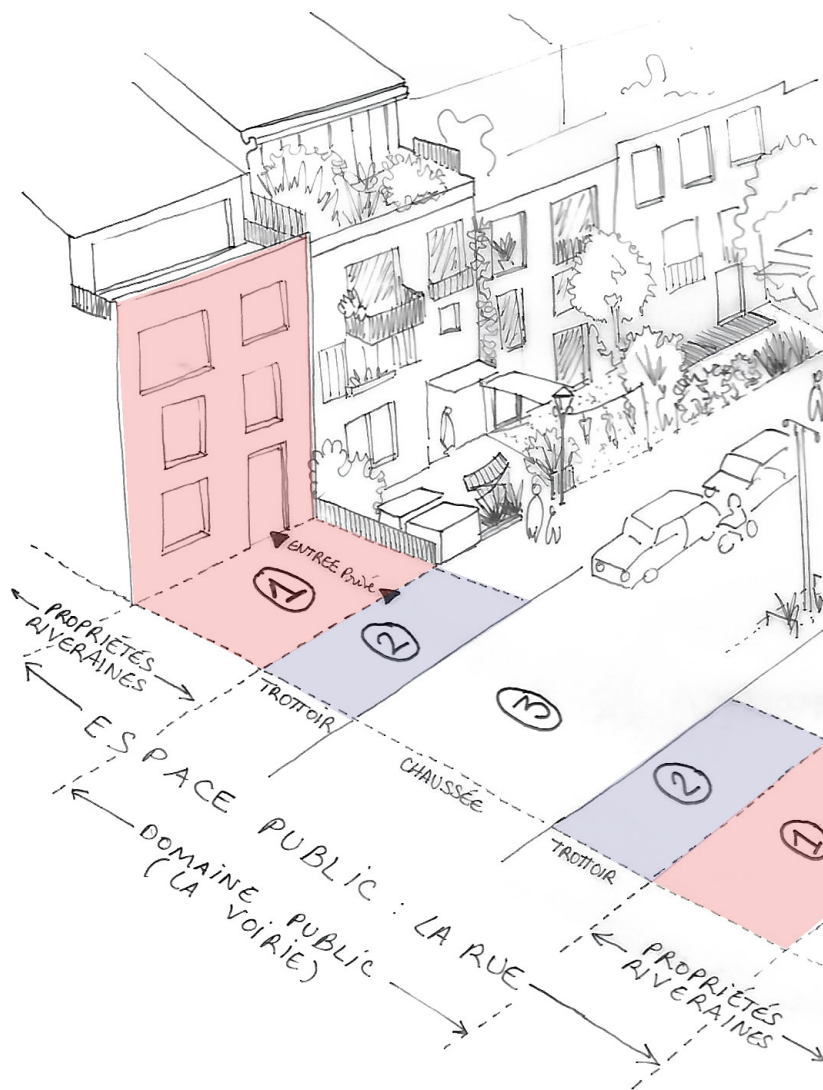
Dans la nouvelle typologie des gabarits des voies piétonnes, nous souhaitons donner aux habitants la possibilité de s'approprier leur frontage, le «devant de chez soi».

Nous avons été inspiré de l'ouvrage de Nicolas Soulier, « *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action* » qui parle de la notion de partage modal des rues, avec une limitation de l'espace occupé par les voitures et une limite de leur vitesse dans les zones résidentielles.

Le but est d'apaiser la circulation et de créer des espaces de rencontre et d'animation au sein des rues.

Selon Nicolas Soulier, «dès lors que l'on considère les rues comme de simples voies de circulation, [...] nous ne sommes [...] pas chez nous. Mais ce n'est pas qu'une question de voitures. C'est aussi une question de riverains. Pour être vivante, une rue résidentielle a besoin d'être habitée, et non simplement parcourue. Si nous tolérons que la rue devant chez nous ne soit qu'un tuyau pour circuler, c'est que nous oublions que c'est un espace qui fait partie de notre habitat.»

Afin que la rue soit «habitée», il s'agit de redéfinir le **partage modal** en laissant davantage de place pour les mobilités douces. Mais il est également crucial d'appliquer un **partage frontal** de la rue, c'est-à-dire redonner des marges de manoeuvre aux riverains, et réactiver les frontages. Cette bande mince devant chaque habitation raconte l'histoire de la rue et de ses habitants au quotidien. On peut y laisser des plantes, ou garer son vélo, ou laisser les enfants crayonner des figures colorées sur le sol. Cette appropriation de l'espace prolonge l'habitat et renforce les liens sociaux au sein des quartiers.



5/ Frontages et chaussée.
Nicolas Soulier



6/Rue hollandaise, tirée de l'ouvrage "Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action." de Nicolas Soulier

II. DEUX MODÈLES URBAINS

2. LA VILLE DE PROXIMITÉ

Nous nous sommes inspirés du modèle de “**la ville du quart d’heure**” traité par le chercheur Carlos Moreno dans son ouvrage « *Droit de cité. De la «ville-monde» à la «ville du quart d’heure»*. ». Ce concept est une traduction de l’urbanisme de proximité, en opposition avec la ville fragmentée. En effet, la ville du quart d’heure est un modèle d’une ville où tous les services essentiels sont à une distance d’un quart d’heure à pied ou à vélo de chaque habitant.

Pour Carlos Moreno, cette proposition de ville polycentrique se base sur trois idées majeures qui nous amèneraient à changer nos modes de vie et ainsi répondre aux besoins de la ville à partir de six fonctions sociales (habiter, travailler, s’approvisionner, se soigner, s’éduquer, s’épanouir). Dans un premier temps, le **chronourbanisme** aménage la ville en fonction des temporalités et des distances. Ensuite, la **topophilie** décrit les lieux d’attachement, de mémoire, les habitants respectent et aiment leur ville. La dernière approche est la **chronotopie**, qui consiste à adapter les lieux à des temps et à des usages différents et multiples.

Cette ville du quart d’heure ou “de proximité” rejoint notre idée de créer un modèle de “courte distance” urbaine où tous les services et les espaces d’intérêt seraient facilement accessibles à pied et/ou à vélo encourageant ainsi les pratiques de mobilités plus douces et inclusives au sein de la ville.

Différents centralités pour Sillé-le-Guillaume

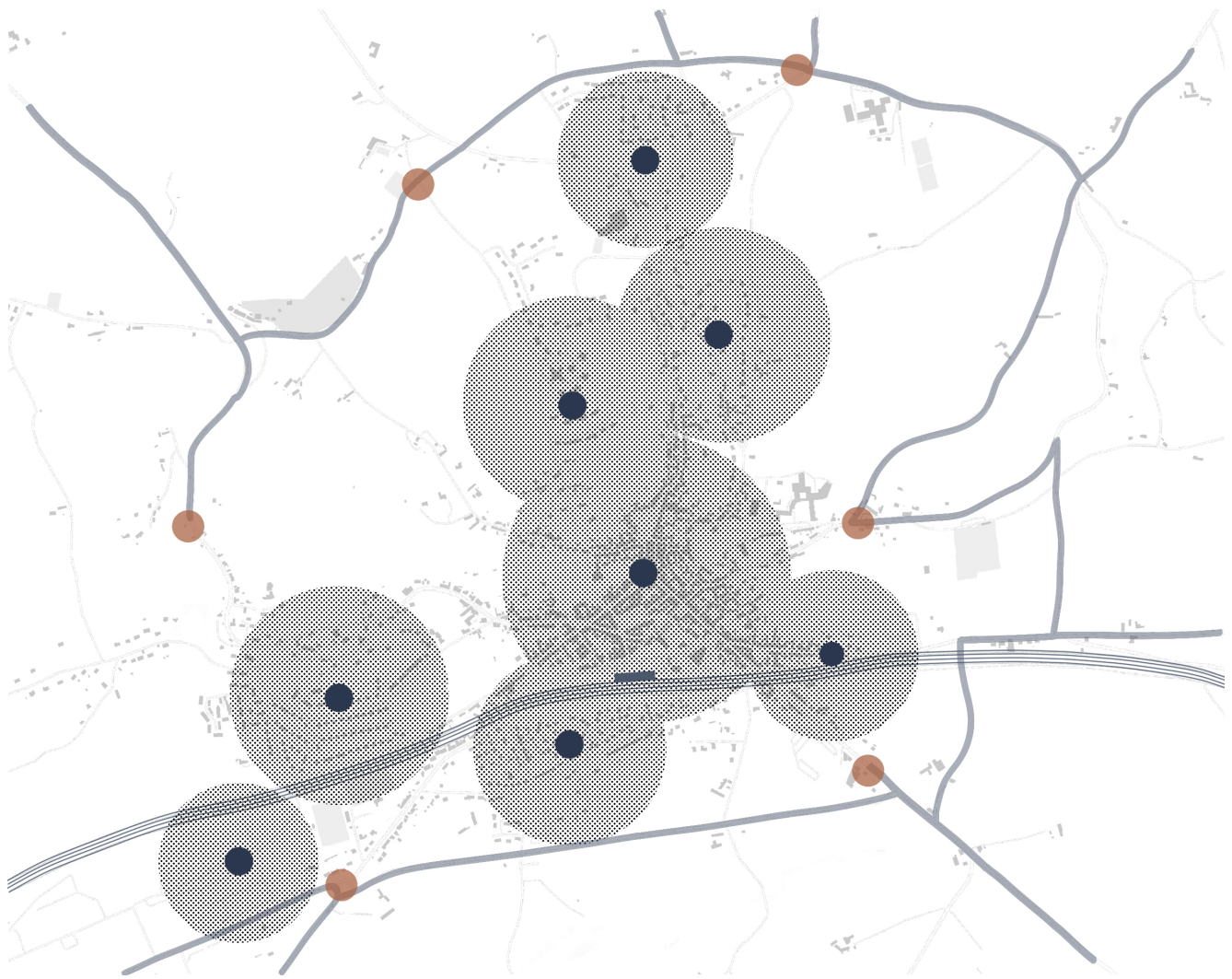
Pour le cas de Sillé-le-Guillaume, nous nous sommes intéressés au **chronourbanisme**, c’est-à-dire, la reconfiguration du territoire en fonction des temporalités et des distances. Pour ce faire, nous avons identifié, dans un premier temps, **les points générateurs de déplacement** (équipements sport et santé, école, commerces, etc) pour ensuite procéder à l’élaboration des **isochrones** autour de ces points.

Nous avons eu comme résultat des zones géographiques représentant la distance réellement parcourue par un piéton en cinq minutes en tenant compte du tracé des voies et cheminements existants. (carte n°7)

À partir de ce nouveau modèle zonal et de la structure routière existante, nous avons défini sept **quartiers** pouvant accueillir d’autres services. Ceci, dans le but de tisser des liens d’usage entre ces espaces et le centre-bourg et de renforcer ainsi la complémentarité de toutes ces polarités.

Différents éléments ont été pris en compte dans la délimitation des quartiers ; d’un côté le fait d’être à moins de cinq minutes d’un service ou d’un “pôle d’attractivité” (critère de **proximité**) et d’un autre, le tissu viaire qui les traverse (critère d’**accessibilité**).

En effet, le maillage de voies douces rend les quartiers facilement accessibles, même si cette accessibilité varie selon la zone géographique (dix minutes à pied au maximum). De plus, le découpage en quartiers permet la réduction du temps de déplacement car tout est à proximité de l’habitat (modèle de «courte distance»). Par conséquent, l’utilisation de la voiture n’est plus nécessaire et l’espace public est réinvesti par et pour le piéton, avec plus de biodiversité et de nature en ville.



Legende :

- Points multimodaux
- Voie fringe urbaine
- Voie chemin de fer
- Centralité rayon de 5min

LA VILLE DE PROXIMITE

Organiser les programmes au sein des quartiers

Afin de réduire notre impact environnemental notamment liées aux déplacements motorisés, il semble nécessaire de réinventer, mais aussi, de réduire nos déplacements spécialement ceux qui se font en voiture. Pour cela, une diversité programmatique est proposée au sein de chaque quartier constituant une sorte de réseau polycentrique (carte n°9). Ces services sont rapidement accessibles permettant également de réduire et de changer nos habitudes de déplacements. Parmi les programmes proposés au sein de chaque quartier nous trouvons au moins :

- Un lieu d'alimentation
- Un potager
- Un parking à vélos
- Une centralisation des déchets
- Un espace vert de plus de 200 m²
- Une crèche
- 5% à 10% des parcelles allouées aux commerces*
- 4% des parcelles allouées aux logements intergénérationnels**

* une dérogation est possible pour le quartier du centre-bourg qui peut accueillir jusqu'à 30 % de commerces

** le quartier du centre-bourg devra comporter 12% de parcelles allouées aux logements intergénérationnels

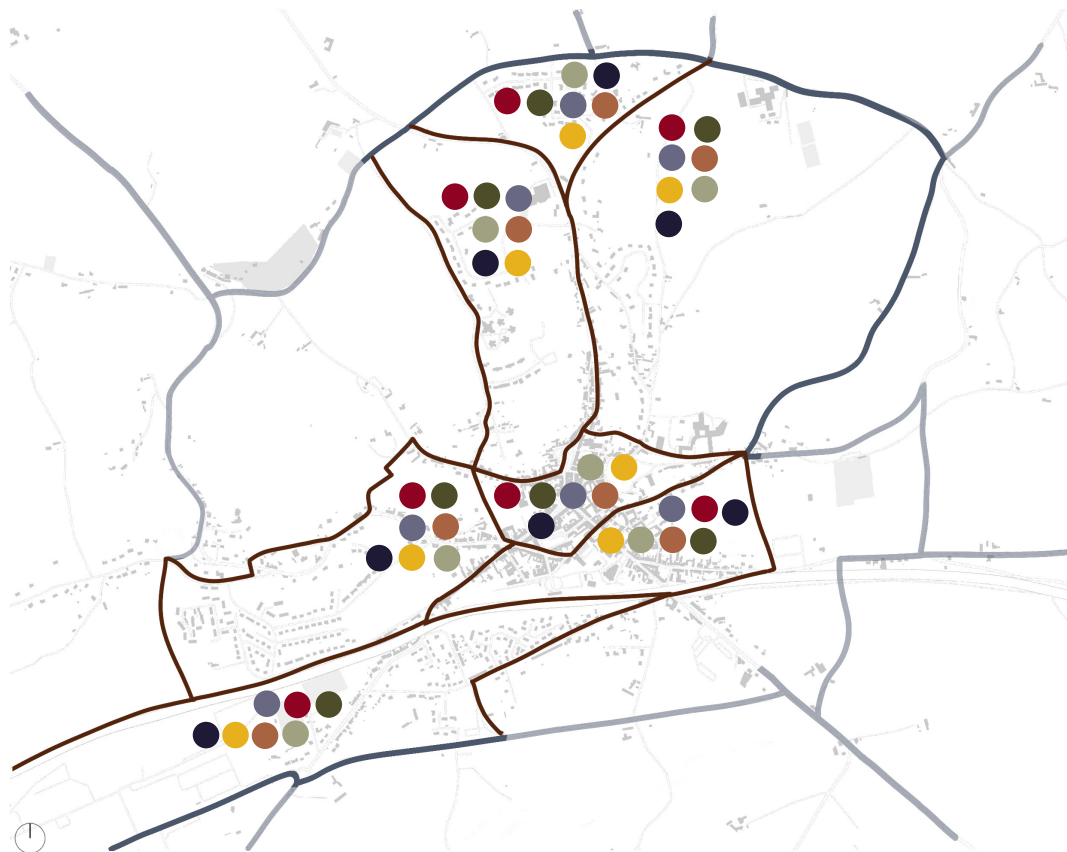
Néanmoins, afin d'éviter des quartiers refermés sur eux-mêmes, des programmes ayant un rayonnement communal voir intercommunal sont également proposés assurant la complémentarité entre les quartiers : des programmes spécifiques. En effet, la dimension chronotopique de la ville du quart d'heure nous amène à réfléchir également à la mixité d'usages, c'est-à-dire au mélange d'activités sur de courtes distances.

Cette approche multi-usages est également traduite par la transformation de certains lieux existants. Ainsi, la mutation de ces espaces a comme résultat des déplacements constants des habitants entre tous les quartiers.

Réaménager les futures «friches de mobilité»

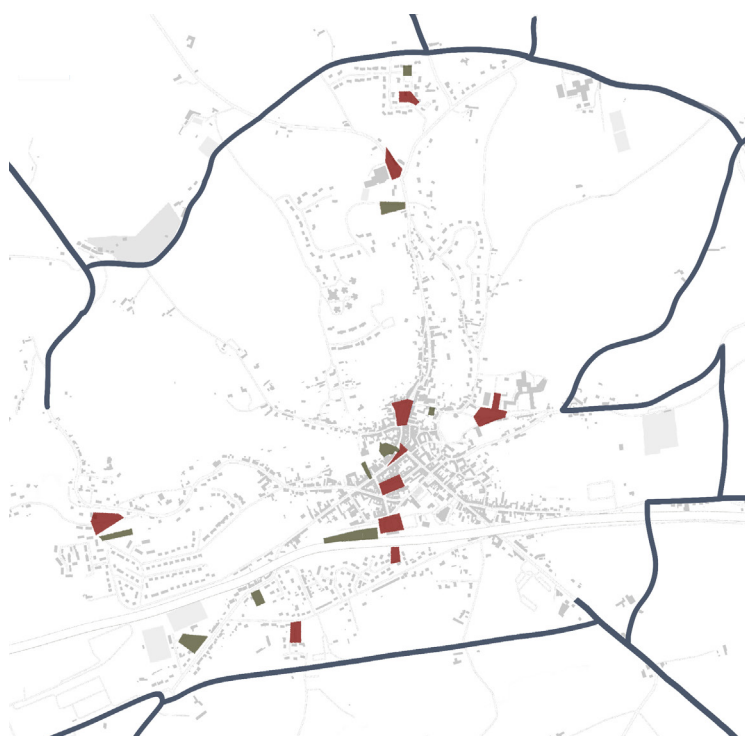
Les espaces publics sont aujourd'hui aménagés autour de la place dominante de la voiture. Celle-ci est amenée à disparaître, pour les raisons invoquées en introduction, p 5, au profil d'un réseau de voies hiérarchisé mettant plus en avant les mobilités douces. Les espaces publics : les places urbaines, mais aussi les petites et grandes poches de parkings vont nécessiter de nouveaux usages. Au sein de chaque quartier, ces espaces seront sujets à de nouvelles interventions, réfléchies en concertation avec les habitants. Ils pourront d'ailleurs abriter une partie du programme qui doit constituer chaque quartier, notamment la mise en place obligatoire d'un espace vert de 200 m².

Des prescriptions relatives à l'aménagement de des espaces urbains sont présentes dès la p 26. Les places du Marché-aux-Bestiaux et Saint-Étienne, de par leur position géographique et paysagère majeure dans la ville, offrent des opportunités particulièrement intéressantes en terme d'aménagement. Elle seront le sujet de prescriptions plus détaillées p 28 et p 30.



8/ Intention urbaine n°2 : organiser les programmes au sein des quartiers

- | | | | |
|---|---|--|--|
|  Lieu d'alimentation |  Potager |  Centralisation des déchets |  Programme spécifique |
|  Crèche |  Espace vert |  Parking à vélos | |



 LES PARKINGS

Gestion : associations rattachées aux villes de proximité
 20 % de surface végétale au minimum
 Espaces non-cloturés
 Usages décidés par l'association collective

 LES PLACES PUBLIQUES

Gestion : commune
 20 % minimum de commerces sur les places
 10 % de surface végétale au minimum
 Revêtement au sol calespiné
 Éclairage au sol privilégié
 Mobilier urbain discret dans le paysage

9/ Intention urbaine n°3 : réaménager les nouvelles «friches de mobilité»

III. PRESCRIPTIONS

1. VOIES

Nous proposons dans cette partie des prescriptions générales sur les voies. L'objectif est de définir un cadre qui va assurer l'organisation et la cohérence du réseau hiérarchisé.

La matérialité des usages ne doit pas changer suivant les différents types de voie :

- voie piétonne : pavé
- espace d'appropriation : à définir avec les habitants des rues (le matériau doit être poreux et drainant et doit avoir une couleur claire mais non blanc, la végétation est autorisée)
- voie cyclable : béton drainant de couleur jaune
- voie routière : conserver le revêtement existant

Route partagée extérieure voiture/vélo/piéton

La séparation entre la voiture et le vélo est matérialisée par un bloc de granite. (coupe n°10)
Les voies des vélos sont réparties de chaque côté de la voie centrale et sont larges de minimum 2 m. Elles peuvent être empruntées par le piéton.
La vitesse maximale autorisée pour les voitures est de 50 km/h.

Route partagée navette/vélo/piéton

La réglementation "zone 30" est imposée sur ce type de voie afin de sécuriser les déplacements à pied et à vélo, tout en maîtrisant la vitesse des navettes électriques à la demande.
Les entrées et les sorties de cette zone 30 sont marquées par un aménagement discret en harmonie avec le site afin de garder un homogénéité et un repérage tacite.
Les raccordements à la chaussée au niveau des intersections sont lissés.
La séparation entre le vélo et la navette est effective par la matérialité du sol.
La séparation entre le piéton et le vélo est de 5 cm par un terre plein.

Trottoir :

Trottoirs de 2,50 m ou plus de largeur (coupe n°11) :

* Une bande de 1.5 m, appropriable est prévue pour du mobilier urbain mobile. Lorsque le bâti est aligné à la rue, les habitants peuvent installer des espaces plantés. Interdiction de clôturer. L'espace est public mais est géré et entretenu par le particulier. Une contravention peut être mise en place en cas de non-entretien de son espace.

* Cette bande de 1.5 m peut être mise à disposition pour les activités commerciale devant chaque commerce.

Trottoirs de moins de 2.5 m de largeur (coupe n°12) :

* Pas d'occupation du trottoir.

* Du mobilier urbain est positionné en façade si la largeur est inférieure à 1,50 m.

Voie routière : une seule voie à sens unique.

Entre 3,50 m et 4 m, vitesse maximale de 30 km/h.

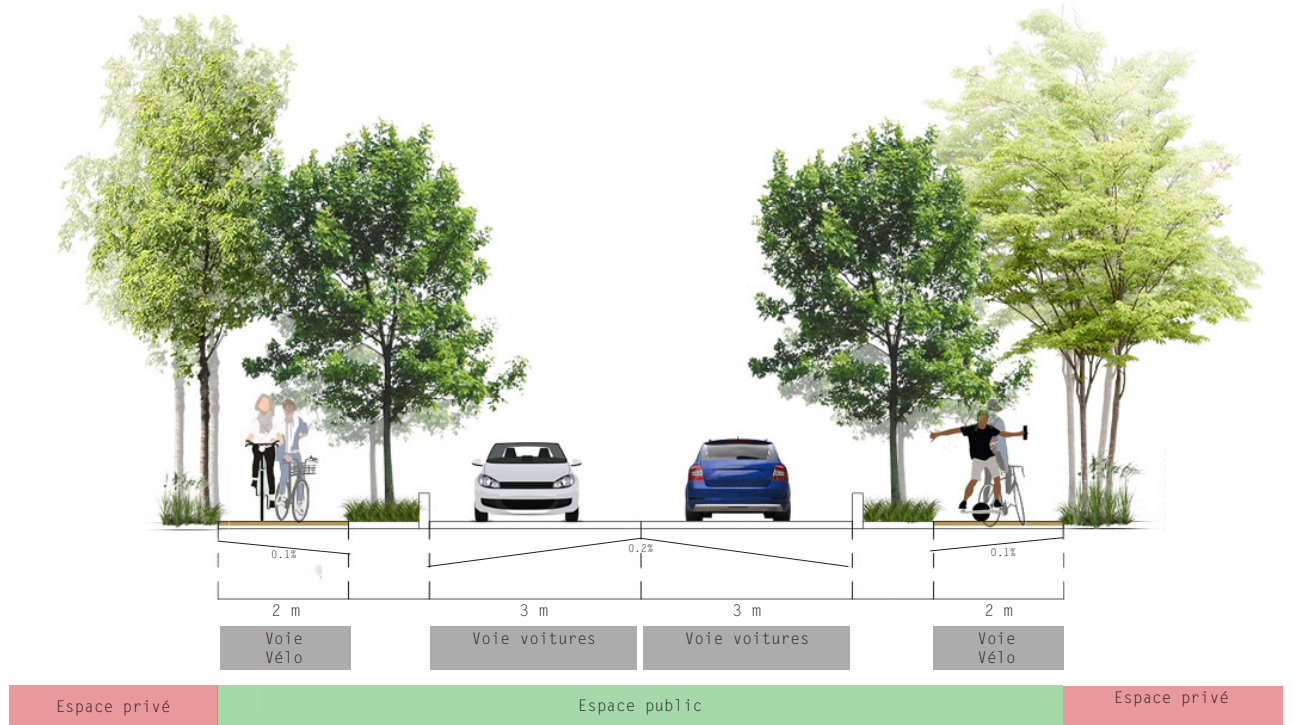
Voie cyclable : une double voie de part et d'autres de la route.

Chaque voie est de 1.5 m de largeur.

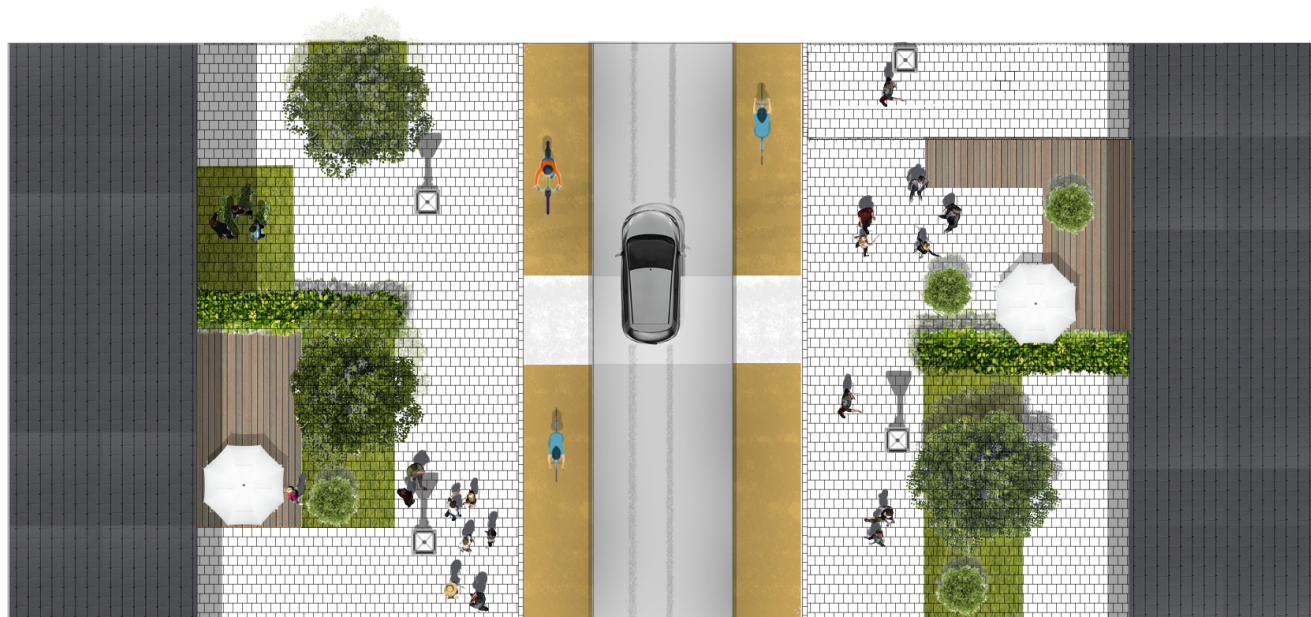
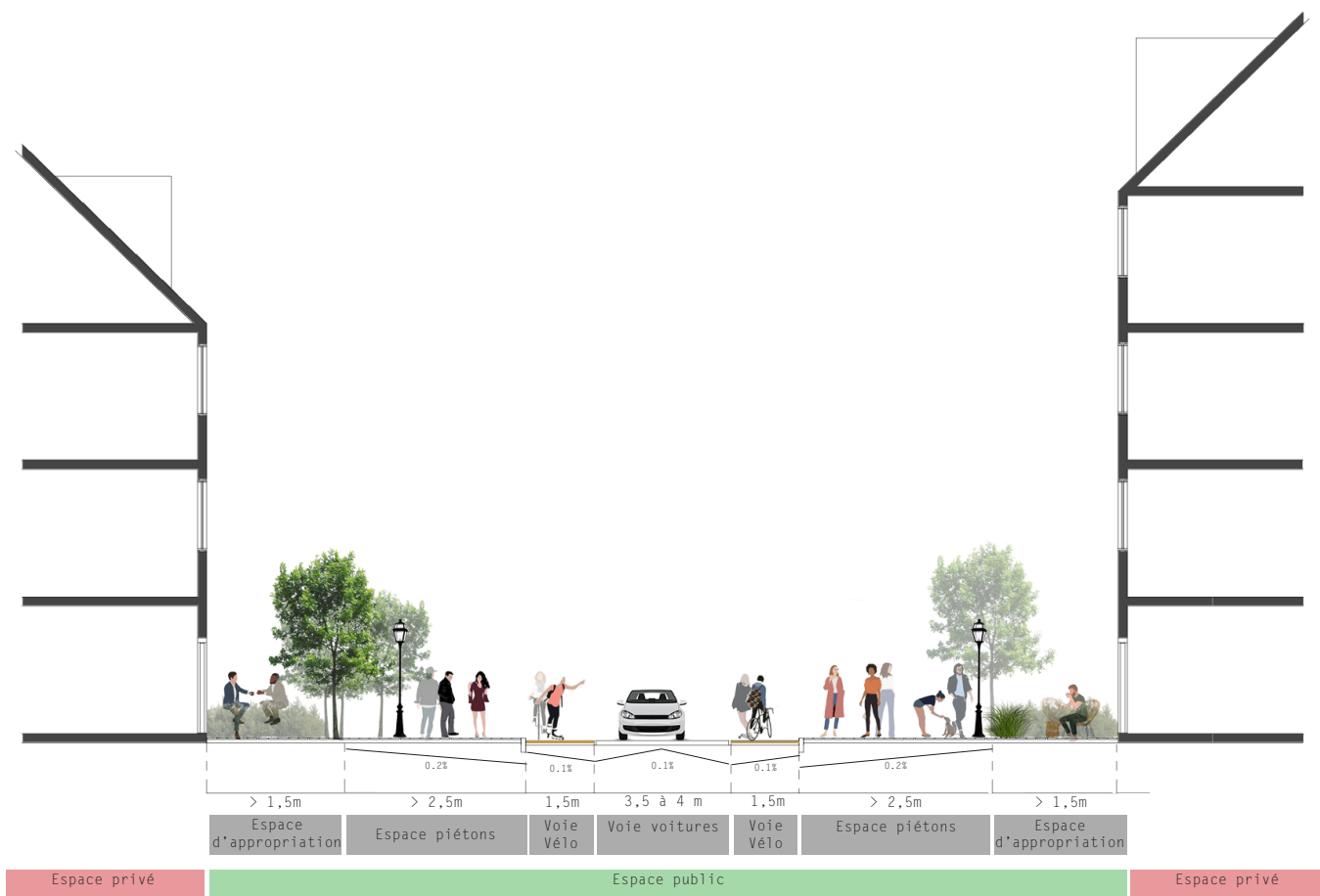
Cas particulier (coupe n°13) : si la largeur de la rue est inférieure à 7 m, alors les règles sont les suivantes :

Trottoir : 1.5 m de largeur au minimum

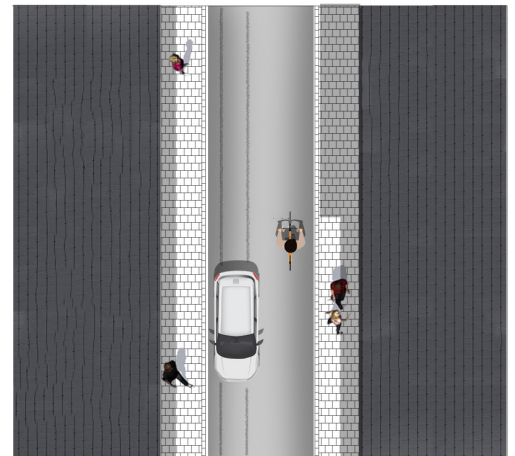
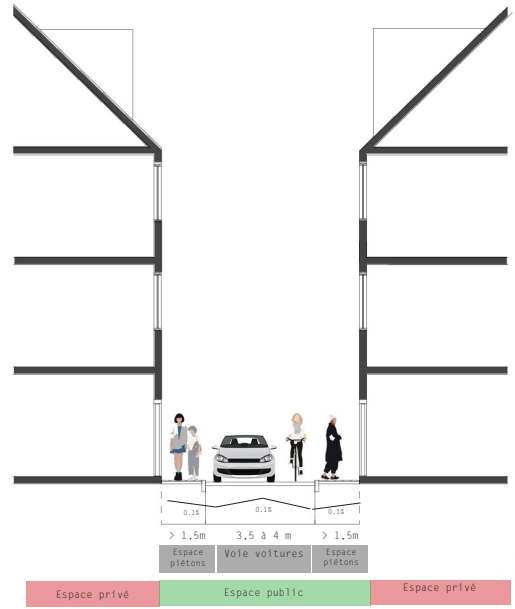
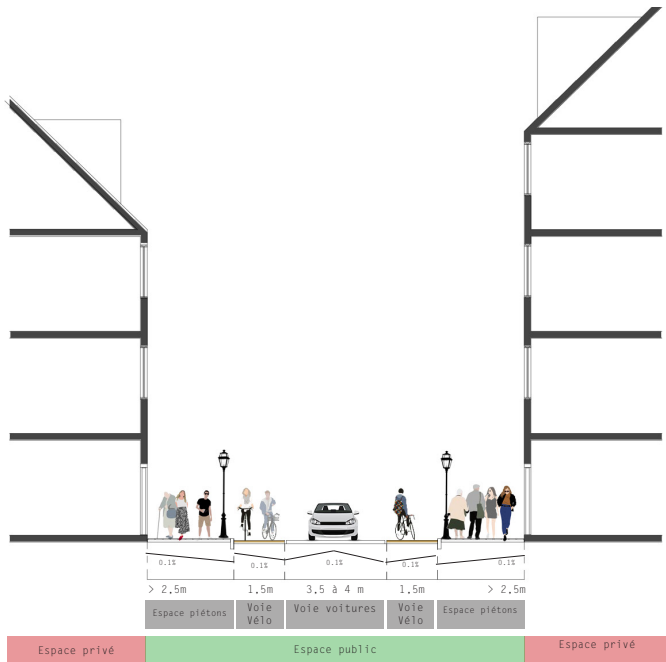
Voie routière et cyclable partagée : une seule voie à sens unique entre 3,50 m et 4 m, vitesse maximale de 30 km/h.



10/ Grand axe partagé voiture/vélo/piéton,



11/ Moyen axe partagé navette/vélo/piéton, avec appropriation



12/ Moyen axe partagé navette/vélo/piéton, sans appropriation

13/ Moyen axe partagé navette/vélo/piéton, largeur inférieure à 6 m

Route partagée vélo/piéton

Les raccordements à la chaussée au niveau des intersections sont lissés.

La séparation entre le piéton et le vélo doit être matérialisée par le revêtement du sol.

Trottoir :

Trottoirs de plus de 2.5 m de largeur (coupe n°14) :

* Une bande de 1.5 m, appropriable est prévue pour du mobilier urbain mobile. Lorsque le bâti est aligné à la rue, les habitants peuvent installer des espaces plantés. Interdiction de clôturer. L'espace est public mais est géré et entretenu par le particulier. Une contravention peut être mise en place en cas de non-entretien de son espace.

* Cette bande de 1.5 m peut être mise à disposition pour les activités commerciale devant chaque commerce.

Trottoirs de moins de 2.5 m de largeur (coupe n°15):

* Pas d'occupation du trottoir.

* Du mobilier urbain est positionné en façade si la largeur est inférieure à 1,50 m.

Voie cyclable :

La double voie est 3 m et 3.5 m de largeur.

Rue piétonne

Pour des rues de plus 6 m de largeur (coupe n°16):

* Une bande de 1.5 m, appropriable est prévue pour du mobilier urbain mobile. Lorsque le bâti est aligné à la rue, les habitants peuvent installer des espaces plantés. Interdiction de clôturer. L'espace est public mais est géré et entretenu par le particulier. Une contravention peut être mise en place en cas de non-entretien de son espace.

* Cette bande de 1.5 m peut être mise à disposition pour les activités commerciale devant chaque commerce.

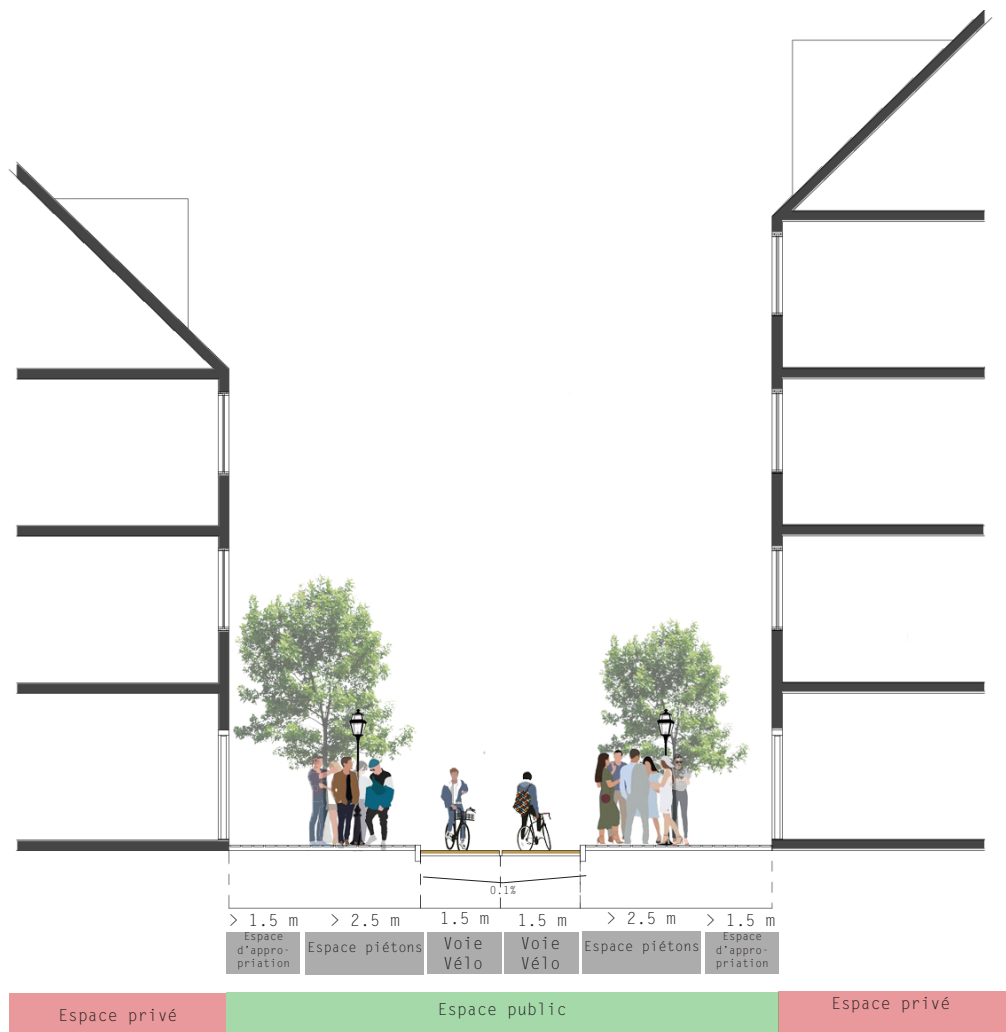
* La distinction entre les espaces de passage et l'appropriation doivent être de matérialité différente.

* La largeur de la voie de passage doit être large 3 m au minimum.

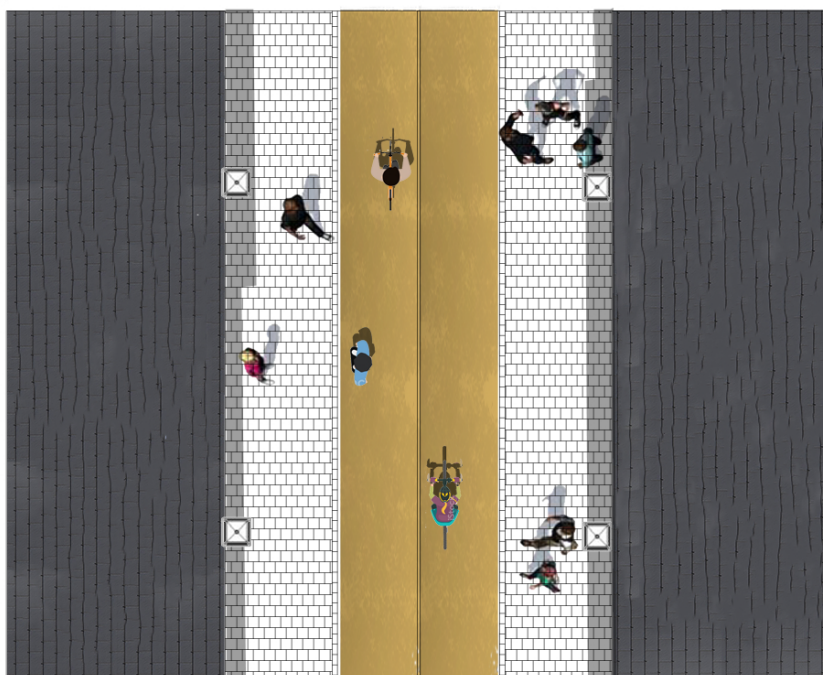
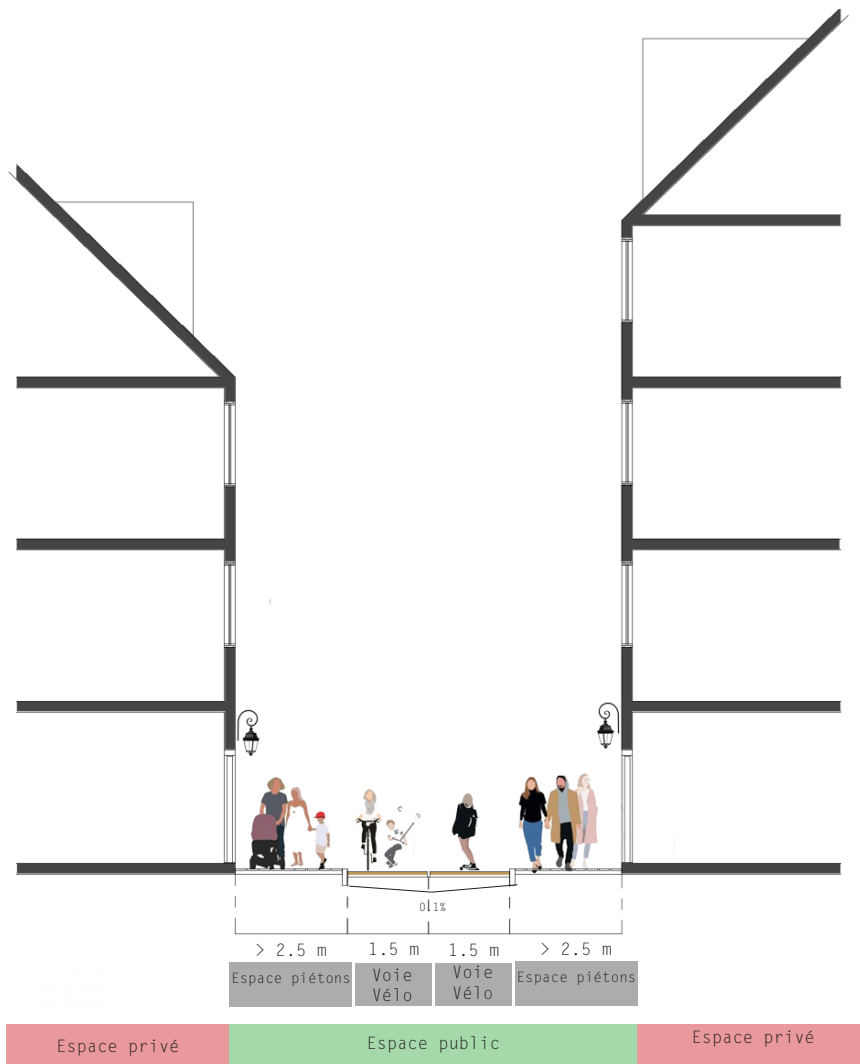
Pour des rues de moins 6 m de largeur (coupe n°17) :

* Pas d'occupation du trottoir

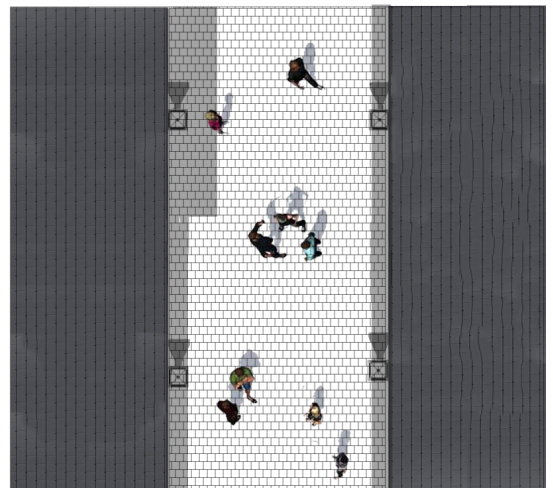
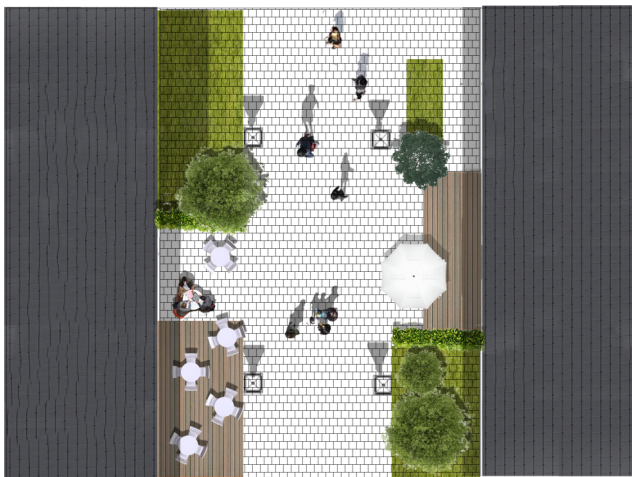
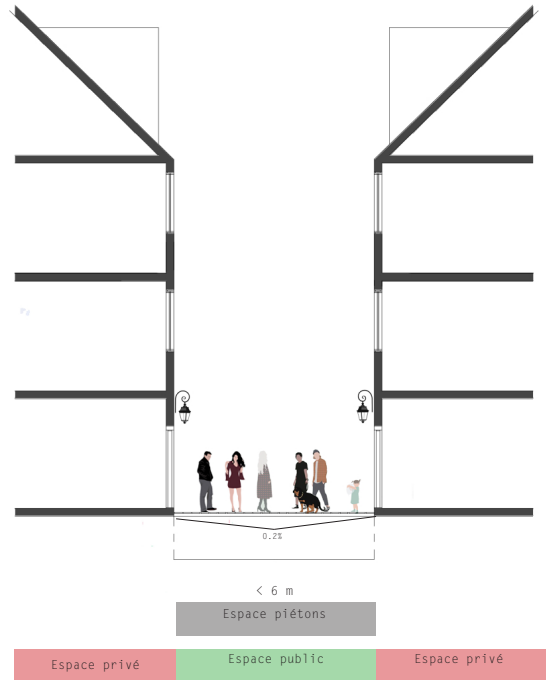
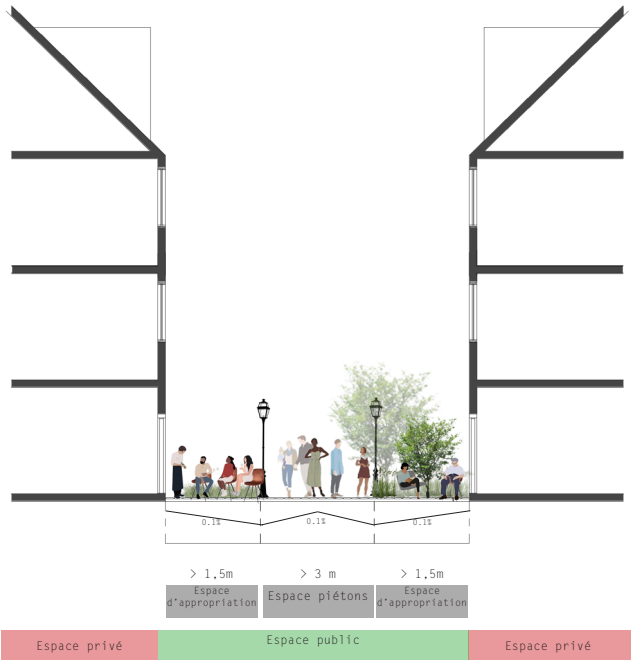
* Du mobilier urbain est positionné en façade si la largeur est inférieure à 1,50 m.



14/ Petit axe partagé vélo/piéton, avec appropriation



15/ Petit axe partagé vélo/piéton, sans appropriation



16/ Voie piétonne, avec appropriation

17/ Voie piétonne, sans appropriation

III. PRESCRIPTIONS

2. ESPACES PUBLICS

Nous proposons dans cette partie des prescriptions générales sur les espaces publics, dont l'aménagement aujourd'hui est dirigé par la place de la voiture. Ceux-ci vont connaître un nouveau partage des espaces et un renouvellement des usages. L'objectif est de définir un cadre qui va assurer l'organisation et la cohérence de ces nouveaux espaces qui constituent les «friches de mobilité» de demain.

Places publiques

Façades

Les constructions s'implantent majoritairement à l'alignement dans le respect des implantations existantes (pour un front bâti continu).

Les commerces sont en pied d'immeuble et les habitations dans les étages courants.

Le rez-de-chaussée doit être ouvert sur la place par de larges vitrines apportant une animation diurne ou nocturne. (sauf autorisation spéciale).

Matérialité

Un revêtement de sol calepiné est privilégié (lignes structurantes, joint, pavages, changements de matériaux) afin d'organiser et dessiner les différents éléments et fonctions de l'espace.

La matérialité de la place doit être perméable.

Le choix des coloris et des revêtements de sol doit être réalisé en harmonie avec la couleur des façades. Ces harmonies dessinent la ville.

La séparation public/privé doit soit être matérialisée par du mobilier urbain non-encombrant (potelets, petites jardinières, bornes), soit par un revêtement spécifique au sol (calepinage de matériaux).

Végétation

Au moins 10 % de la surface doit être recouverte par de la végétation.

Les arbres ne doivent pas venir perturber le cheminement des piétons et doivent être alignés.

Mobilier urbain

La localisation du mobilier de type bancs, racks à vélos, panneaux d'affichage doit correspondre à une demande constatée afin d'éviter l'installation de mobilier non indispensable. Le mobilier urbain devra respecter les normes de passage pour ne pas devenir un obstacle pour le piéton et il devra s'implanter en cohérence avec la configuration du lieu. Les éléments de mobilier urbain de type mâts de jalonnement, doivent s'implanter dans l'alignement des bornes ou des potelets existants. L'éclairage au sol ou sur les murs est privilégié à des lampadaires et il est non-agressif et automatique afin de limiter la pollution lumineuse.

Les petits commerces en rez-de-chaussée proposeront un éclairage complémentaire à l'éclairage public. Les éclairages de façade devront s'accorder avec l'intensité et la qualité (température de couleur) de l'éclairage public.

Mobilités

Les mobilités alentour privilégiées sont douces et le piéton a la priorité sur les autres usagers.

Parkings

Les poches de parking

Les places de stationnement situées en plein cœur de la commune connaîtront de nouveaux usages permettant de renforcer les liens sociaux entre les habitants.

Il n'y a pas de clôture. Ce sont des espaces ouverts au public aussi bien le jour que la nuit.

Bien que ces espaces fassent partie du domaine public de la commune de Sillé le Guillaume, les habitants doivent aussi se les approprier. La gestion doit être prise en charge par une association d'habitants.

Les grandes surfaces de parking

Ces espaces ont pour objectif de devenir un ouvrage d'intérêt général.

Dans le cas d'une construction, 50% doit être aménagé en espace public. Au moins 20% de la surface doit être recouverte par de la végétation.

La localisation du mobilier de type bancs, racks à vélos, panneaux d'affichage doit correspondre à une demande constatée afin d'éviter l'installation de mobilier non indispensable.

Le choix des coloris et des revêtements de sol doit être réalisé en harmonie avec la couleur des façades. Ces harmonies dessinent la ville.

III. PRESCRIPTIONS

3. LA PLACE DU MARCHÉ-AUX-BESTIAUX

Certaines places publiques de la ville répondent à des prescriptions spécifiques de par leur situation géographique de centralité historiques. La place du Marché-aux-Bestiaux est aujourd'hui un point névralgique de la ville, dont l'espace est majoritairement recouvert par les voies routières. (cf étape n°2 de notre transect du diagnostic orienté, p 18). Le réseau routier va évoluer, et la place va devoir être encadrée par de nouveaux usages.

Façades

Les façades sur la place du Marché-aux-Bestiaux doivent être ouvertes par de larges vitrines apportant une animation diurne ou nocturne. Aucune application d'un ciment à enduit béton projeté ne sera tolérée sur de la pierre ou du bois.

Matérialités

La matérialité de la place doit être perméable. Un revêtement de sol composé et calepiné est privilégié (lignes structurantes, joint, pavages, changements de matériaux...) afin d'organiser et dessiner les différents éléments et fonctions de l'espace. L'idée étant d'améliorer la lisibilité générale de l'espace.

Implantation et Volumétrie

La construction de nouveaux volumes est proscrite. Néanmoins est autorisée la construction d'une estrade reliée à la pente de la place. Les immeubles doivent être maintenus dans leur volume général. La hauteur maximale des constructions neuves est limitée à 10 m (rez-de-chaussée + 2 étage et 1 étage partiel en comble). Toutes les constructions s'implantent à l'alignement de la voirie dans le respect des implantations existantes pour un front bâti continu. Les habitations bénéficient d'une bande d'appropriation de 1 m à 2 m au rez-de-chaussée leurs logements.

Mobilier urbain

La localisation du mobilier de type bancs, racks à vélos, panneaux d'affichage doit correspondre à une demande constatée afin d'éviter l'installation de mobilier non indispensable. Le mobilier urbain devra respecter les normes de passage pour ne pas devenir un obstacle pour le piéton et il devra s'implanter en cohérence avec la configuration du lieu. Les éléments de mobilier urbain de type mâts de jalonnement, doivent s'implanter dans l'alignement des bornes ou des potelets existants. L'éclairage au sol ou sur les murs est privilégié à des lampadaires et il est non-agressif et automatique afin de limiter la pollution lumineuse.

Mobilités

Les mobilités alentour privilégiées sont douces et le piéton a la priorité sur les autres usagers. Quant à la rue de Mayenne et la rue du Général de Gaulle, les navettes automatiques sont admises. Le traitement des déchets doit faire appel à des poubelles automatiquement mobiles, qui emprunteront les mêmes accès pour l'évacuation des déchets vers des conteneurs publics.

Végétation

La végétation fait partie de ces espaces publics. Des précautions sont à prendre en compte pour sa pérennité. Le cheminement piéton doit être prioritaire, les arbres peuvent être présents sans gêner le déplacement. La distance entre les arbres et les voies est de 1 m au minimum. Les arbres doivent être alignés. 40% de la surface de cet espace public doit être recouverte par de la végétation.

Topographie

La topographie et le paysage doivent être pris en compte pour la conception de cet espace. La place devra être organisée selon plusieurs paliers qui épousent la topographies. Les marches entre ces paliers seront larges de minimum 50 cm et permettront leur appropriation.

Gestion

La gestion de cet espace est publique. Bien que cet espace fasse partie du domaine public de la commune de Sillé le Guillaume, les habitants doivent aussi pouvoir se l'approprier et en faire un lieu de débat, de musique à condition de respecter un règlement de bonne conduite qui est à prévoir.



III. PRESCRIPTIONS

4. LA PLACE SAINT-ÉTIENNE

Certaines places publiques de la ville répondent à des prescriptions spécifiques de par leur situation géographique de centralité historique. La place Saint-Étienne est aujourd'hui un point névralgique de la ville, dont l'espace est majoritairement recouvert par les voies routières (cf étape n°4 de notre transect du diagnostic orienté, p 20). Le réseau routier va évoluer, et la place va devoir être encadrée par de nouveaux usages.

Façades

Les façades au sud de la place Saint-Étienne doivent être ouvertes par de larges vitrines apportant une animation diurne ou nocturne. Aucune application d'un ciment à enduit béton projeté ne sera tolérée sur de la pierre ou du bois.

Matérialités

La matérialité de la place doit être perméable. Un revêtement de sol composé et calepiné est privilégié (lignes structurantes, joint, pavages, changements de matériaux...) afin d'organiser et dessiner les différents éléments et fonctions de l'espace. L'idée étant d'améliorer la lisibilité générale de l'espace. Les terrasses des commerçants peuvent être en bois et démontables.

Implantation et Volumétrie

La construction de nouveaux volumes est proscrite. La morphologie du bâti doit être gardée ainsi que leurs matérialités, la hauteur maximale des constructions neuves est limitée à 10 m (rez-de-chaussée + 2 étage et 1 étage partiel en comble). Toutes les constructions s'implantent à l'alignement de la voirie dans le respect des implantations existantes pour un front bâti continu.

Mobilier urbain

La localisation du mobilier de type bancs, racks à vélos, panneaux d'affichage doit correspondre à une demande constatée afin d'éviter l'installation de mobilier non indispensable. Le mobilier urbain devra respecter les normes de passage pour ne pas devenir un obstacle pour le piéton et il devra s'implanter en cohérence avec la configuration du lieu. Les éléments de mobilier urbain de type mâts de jalonnement, doivent s'implanter dans l'alignement des bornes ou des potelets existants. L'éclairage au sol ou sur les murs est privilégié à des lampadaires et il est non-agressif et automatique afin de limiter la pollution lumineuse.

Mobilités

Les mobilités alentour privilégiées sont douces et le piéton a la priorité sur les autres usagers. La place est partagée entre des trottoirs larges de 2 m, une piste cyclable à double sens large de 3 m et un espace central entièrement piéton. Le traitement des déchets doit faire appel à des poubelles automatiquement mobiles, qui emprunteront les mêmes accès pour l'évacuation des déchets vers des conteneurs publics.

Végétation

La végétation fait partie de ces espaces publics. Des précautions sont à prendre en compte pour sa pérennité. Le cheminement piéton doit être prioritaire, les arbres peuvent être présents sans gêner le déplacement. La distance entre les arbres et les voies est de 1 m au minimum. Les arbres doivent être alignés. 10% de la surface de cet espace public doit être recouverte par de la végétation.

.Topographie

La topographie et le paysage doivent être pris en compte pour la conception de cet espace. La place suit une forte pente, la construction d'une plateforme de 120 m² au minimum au centre aidera à sa structuration. La hauteur de cette plateforme sera conditionnée par la hauteur de la vélo-route et la rejoindra. Ce niveau sera ainsi accessible par le haut et par des escaliers à l'est. Les marches de la plateforme seront larges de minimum 50 cm et permettront son appropriation.

Usages réguliers commerciaux : Les terrasses

Concernant l'usage, les immeubles autour devront accueillir des commerces (priorité donnée aux petites restaurants et cafés) en pied d'immeuble et d'habitation dans les étages courants. De plus, les commerçants ont la possibilité d'étendre leurs activités sur la rue sur une largeur de maximum 4 m en bas de la place. L'animation de ces lieux est souhaitable à condition d'en limiter les débordement.

Pour cela :

*Les terrasses des cafés pourront s'étendre sur l'espace de la rue jusqu'à une bande de 4 m.

*Le matériel doit être non-fixé au sol et rentré le soir.

*Le mobilier doit être de qualité (parasols homogènes, pas de publicité, transparence de l'espace et des aménagements) .

Gestion des terrasses

La commune de Sillé le Guillaume accordera des autorisations d'occupation du domaine public, renouvelables tous les deux ans aux commerçants souhaitant installer des terrasses sur le domaine public.



III. PRESCRIPTIONS

5. RUE DORÉE, ÎLOT DE LA QUINCAILLERIE

L'îlot de la quincaillerie et la rue Dorée viennent articuler les places du Marche-aux-Bestiaux et Saint-Étienne, caractérisées par un réaménagement des espaces publics. Cet espace de transition, point stratégique de la ville doit répondre à un renouvellement des espace (réhabilitation de la quincaillerie, ouverture de l'îlot, etc) et à une nouvelle programmation. D'où l'intérêt d'encadrer ces évolutions par des prescriptions spécifiques.

Volumétrie

La construction de nouveaux volumes est proscrite. Néanmoins, sous le préau de l'ancienne Quincaillerie pourront être aménagés des espaces intérieurs. Un passage sera percé sous le n°12 de la rue Dorée. La ruelle du Fallot et la rue Dorée pourront être couvertes d'une verrière transparente.

Accès

Les accès publics seront pluriels depuis la place Saint-Étienne, la rue Dorée et la rue de la Fontaine. Ils seront matérialisés par des portails en acier Corten.

Les accès privés au site de l'ancienne Quincaillerie seront depuis la rue du Four Banal et la rue de la Fontaine. Les portails existants seront conservés. Ces accès seront également utilisés pour la logistique.

Mobilités

Les mobilités alentours privilégiées seront douces et le piéton aura la priorité sur les autres usagers. La rue Dorée sera piétonne. Un parking à vélo est prévu pour les habitants de l'îlot. La logistique sera effective durant deux plages d'une heure dans la journée.

Le traitement des déchets fera appel à des poubelles automatiquement mobiles, qui emprunteront les mêmes accès pour l'évacuation des déchets vers des conteneurs publics.

Luminosité

L'éclairage au sol ou sur les murs sera privilégié à des lampadaires. Il sera non-agressif et automatique. Des éclairages plus créatifs (lampions) pourront être mis en place dans la cour de l'ancienne Quincaillerie.

Ouvertures

Le mur entre l'ancienne Quincaillerie et la ruelle du Fallot doit être percée selon 4 grandes ouvertures circulaires supérieures à 3 m de haut.

Une ultime ouverture devra s'opérer pour un passage entre la ruelle du Fallot et la cour de l'ancienne Quincaillerie.

Façades

Les façades le long de la rue Dorée devront être transparentes.

Par ailleurs, les rez-de-chaussées sur la place Saint-Étienne doivent être transparents et traversants. Ils doivent constituer une relation entre l'espace public extérieur et la cour de l'îlot intérieur.

La séparation entre le préau et la cour doit être transparente (vitrée ou non).

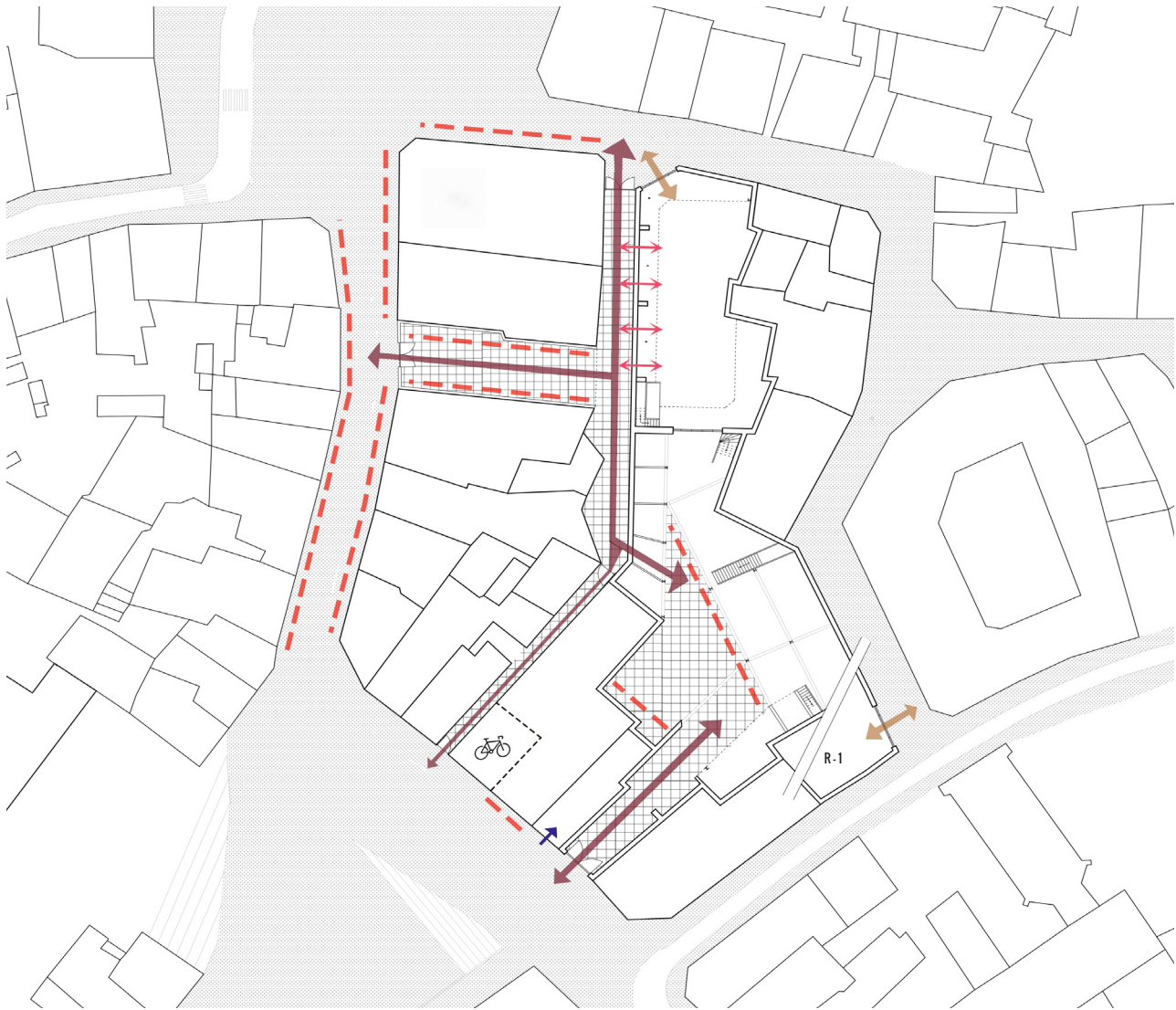
Matérialités









La rénovation de l'îlot doit être respectueuse de la charte Qualité/Restauration des Petites Cités de Caractère. La matérialité et les techniques constructives locales devront être prises en compte (tuiles plates en terre cuite, enduit clair et ocré, etc). En particulier, aucune application d'un ciment à enduit béton projeté ne sera tolérée sur de la pierre ou sur du bois.

Les voiries seront pavées et calepinées.

Énergie

La réhabilitation devra prendre en compte les enjeux liés à l'économie de l'énergie. À ce titre, l'isolation intérieure des bâtiments devra être respectueuse de l'environnement et observer une résistance thermique supérieure à $4 \text{ m}^2 \cdot \text{K} \cdot \text{W}^{-1}$. En outre, l'installation de tuiles solaires est à privilégier par rapport à des panneaux solaires, car celles-ci sont plus respectueuses du paysage des toitures sillonnées.



- | | | |
|---|---|---|
| <p>10 m</p> <p> Espace partagé, avec priorité aux piétons</p> <p> Passage dans l'îlot</p> <p> Voie pour les mobilités douces</p> | <p> Accès publiques/axes de lisibilité</p> <p> Ouvertures</p> <p> Accès logistique/déchets</p> | <p> Garage à vélos</p> <p> Commerces en rez-de-chaussée</p> |
|---|---|---|

18/ Prescriptions pour l'îlot de la quincaillerie, axes de lisibilité et mobilités



III. PRESCRIPTIONS

5. RUE DORÉE, ÎLOT DE LA QUINCAILLERIE

La programmation sur la rue Dorée et l'îlot de la quincaillerie devra respecter les prescriptions suivantes.

Artisanat

Cet espace sera découpé en quatre blocs destinés à l'artisanat. Chaque atelier constitué bénéficiera d'un commerce avec ouverture sur la ruelle du Fallot, l'arrière sera privé et organisé sur deux étages. La commune restera propriétaire du foncier et louera ces boxes aux artisans.

Tiers-lieu

Les trois étages de cette maison constitueront le coeur d'îlot. Le programme devra inclure les fonctions suivantes : se restaurer, créer, jouer, se rencontrer. Les espaces seront flexibles et en concertation avec les habitants. La gestion sera portée par une SEM et une association locale. L'ouverture du tiers-lieu sera souhaitable en soirée, selon les programmations envisagée. L'accès à la ruelle du Fallot sera fermé durant.

Ruelle du Fallot

La ruelle intérieure sera gérée par la commune, son accessibilité sera effective durant les heures d'ouvertures des ateliers d'artisanat. Celle-ci sera donc fermée le soir.

Passage des artistes

Cette partie du passage du Fallot sera à disposition des artistes locaux pour une création libre et inclusive. La gestion sera portée par une SEM et une association locale.

Logements étudiants

Les édifices seront reconvertis en logement étudiant. Le rez-de-chaussée devra être traversant et accueillir un programme annexe en relation avec la cour intérieure et la place Saint-Étienne. Un garage à vélo commun à tout l'îlot sera également présent. La gestion est privée.

Commerce

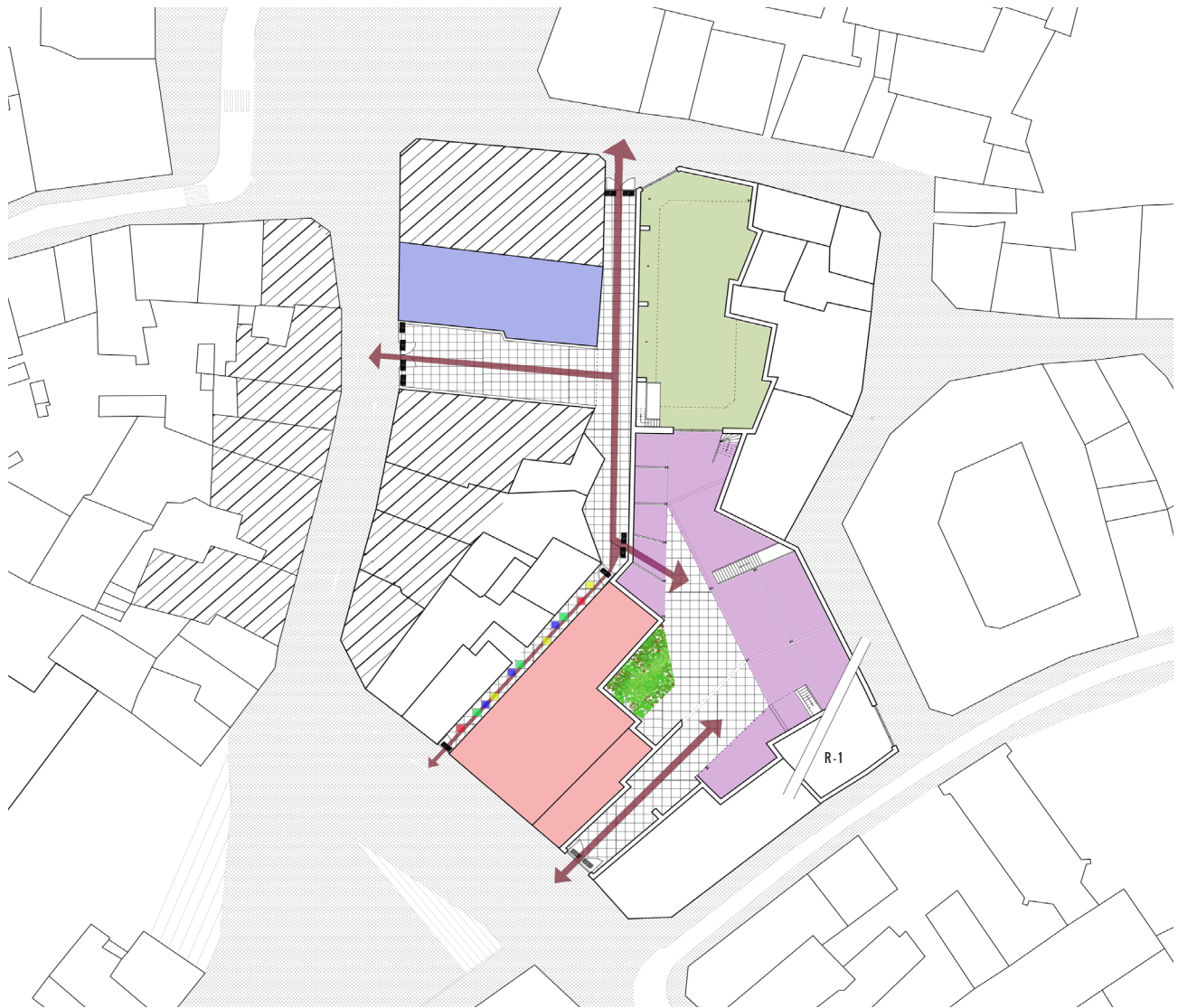
Ces espaces concentrés autour de la rue Dorée devront accueillir à long terme des commerces, de gestion privée. La reconversion d'un local commercial en logement est donc proscrite, le processus inverse devra être fortement encouragé par des aides financières de la commune.

Programmes mixtes

Deux programmes seront mis en relation autour de la cour intérieure de l'ancienne quincaillerie, commune avec la résidence étudiante. La mise en place d'un espace de coworking est imposée. Le deuxième programme est libre. Ces espaces seront flexibles, évolutifs et impliqueront les citoyens dans leur configuration. Les commerces seront proscrits. La gestion sera portée par une SEM.

Cour intérieure

L'aménagement de la cour intérieure sera porté en cohérence avec l'organisation du tiers-lieu. 20 % de la surface devra être végétalisée. Une pelouse simple sera proscrite. L'espace devra être lisible et dégagé : les buissons ou massifs imposants ne sont également pas souhaitables. Les potagers seront autorisés.



- | | | |
|-------------|--|---|
| <p>10 m</p> | <p>● Espace partagé, avec priorité aux piétons</p> <p>■ Passages dans l'îlot</p> <p>□ Voie pour les mobilités douces</p> | <p>↔ Accès publics/axes de lisibilité</p> <p>▬ Accès fermé le soir</p> <p>▬ Accès fermé la nuit</p> |
|-------------|--|---|

19/ Prescriptions pour l'îlot de la quincaillerie, gestion et programmation



III. PRESCRIPTIONS

6. TIMELINE

Règlementations

2025 : Révision du PLUI

Durcissement du zonage (A et N)

La redéfinition du zonage va permettre de rester dans un système de ville de proximité définie p 16. Il s'agit ici de limiter l'étalement urbain pour que tous logements (anciens et neufs) soient dans la zone de proximité des équipements de quartier. Les zones AU (à urbaniser) doivent être dans la zone de proximité des équipements, pour limiter l'étalement urbain.

Mise en place du ZAN pour limiter l'étalement urbain

L'objectif de mettre en place le ZAN par l'État (zéro artificialisation nette) va permettre de densifier et vient rejoindre le durcissement du zonage. De plus, cela préservera des terrains agricoles et naturels. Cette politique influera sur le durcissement du zonage A et N du PLUI.

La timeline vient détailler les évolutions réglementaires et la mise en place progressive des prescriptions, de 2022 jusqu'en 2049.

2025 : création des comités de quartiers

La communauté de commune, via son service d'urbanisme, en association avec les comités de quartier, décide de la mise en place des équipements.

Programme public : la commune rachète le foncier et définit le programme conformément aux prescriptions p 16 à l'échelle du quartier (il faut une crèche par exemple) et concède l'équipement à un groupe privé ou une association locale via un bail emphytéotique (commande publique).

Le processus est le même pour les parkings publics reconvertis en équipements pour le quartier.

Programme privé (par exemple 10 % de commerces) : la commune réglemente la mise en place des commerces via les PLU, en utilisant comme outil l'autorisation ou l'interdiction de travaux lors d'une déclaration préalable.

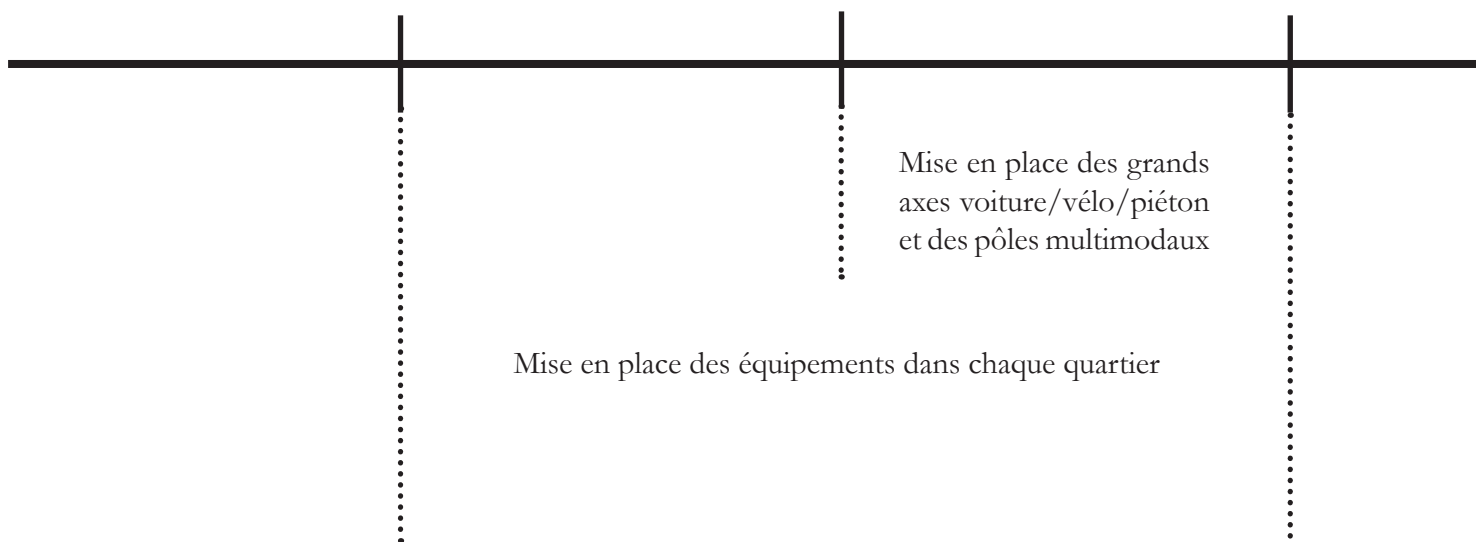
La rue Dorée aura une destination commerciale, en adoptant ce processus (cf p 34).

Réalisations

2025

2027

2030



Mise en place des grands axes voiture/vélo/piéton et des pôles multimodaux

Mise en place des équipements dans chaque quartier

2027 : Refonte du PDU

Le PDU va concerner toutes les zones concernées par la mobilité lente de la ville à deux vitesses. Il va aussi prendre en compte la “voie de contournement”.

Il va encadrer la mise en place des différents travaux des voiries hiérarchisés, en intégrant les prescriptions p 18.

L’outil devra également inclure les prescriptions des espaces urbains p 26.

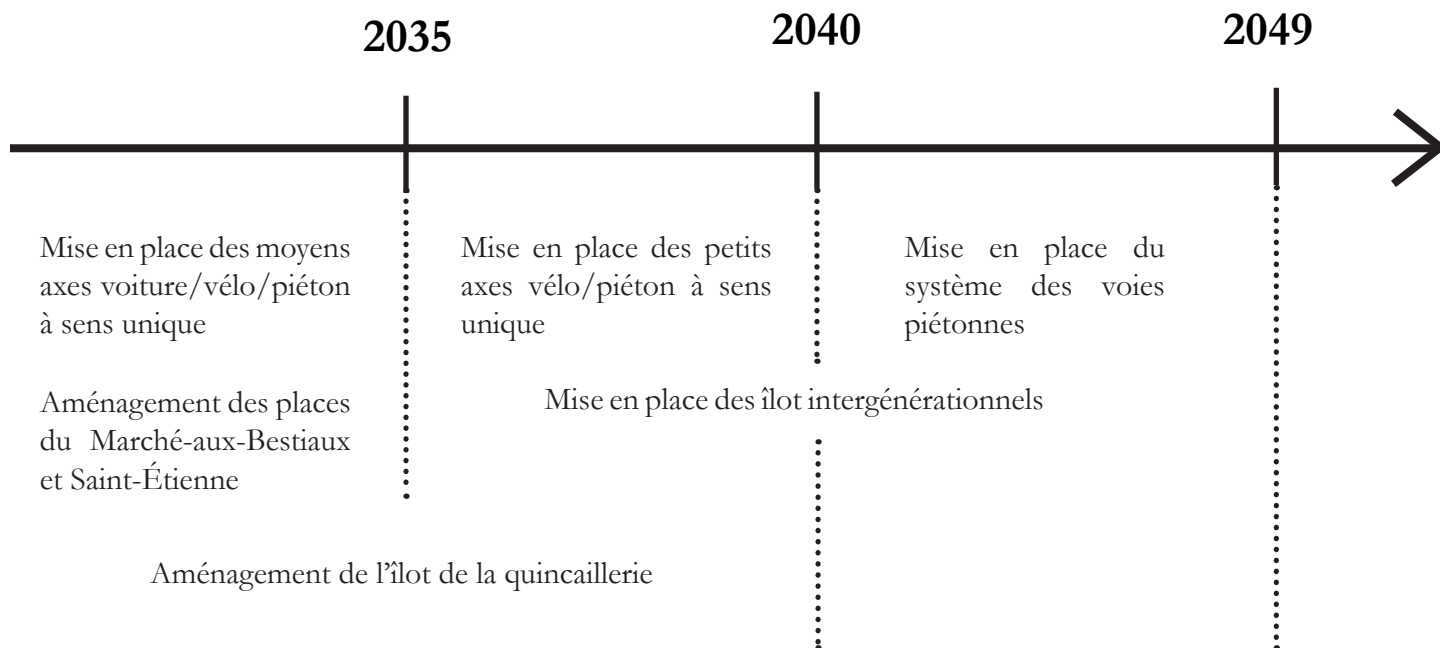
Les places du Marché-aux-Bestiaux et Saint-Étienne ont des prescriptions spécifiques p 28 et p 30.

2030 : Révision du PLUI

Définition des zones de foncier rachetées par la commune pour les îlots intergénérationnelle, qui comportent 4 % du parcellaire conformément aux prescriptions p 16 à l’échelle du quartier

La commune doit contrôler le foncier dès 2030 sur des parcelles spécifiques du PLU pour être plus flexible sur la mise en place des équipements. Elle engagera ensuite des travaux sur l’îlot intergénérationnel en question et en gardera la gestion.

L’îlot de la quincaillerie sera également concerné par le rachat du foncier par la commune (hors rue Dorée) pour la mise en place du programme spécifique et sera contrôlé par les prescriptions p 32 et 34.



IV. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL

Le quartier du centre-bourg s'étend de la gare jusqu'au château médiéval. Nos intentions urbaines se déclinent de la façon suivante. D'abord, nous proposons la mise en place d'un système de hiérarchisation des voies (cf carte n°22b) qui vient davantage rendre l'espace urbain aux piétons, notamment dans les rues attenant le château médiéval.

La rue Dorée, autrefois le goulot de congestion de la voie routière traversant la ville, ne constitue plus un axe de passage pour les véhicules et devient piétonne.

Ensuite, nous proposons de répartir les différents programmes que nous avons prescrits pour chaque quartier, sur la carte n°22a. La reconquête des futures «friches de mobilités» est prise en compte dans cette répartition. Par exemple, le parking rue de l'Abreuvoir accueille le potager du quartier.

Le parking rue du Coq Hardi est aménagé en espace de livraison et de réparation des vélos. Une crèche est installée dans une maison rue du Château, le lieu d'approvisionnement est à l'emplacement actuel du Proxi, etc.

Les programmes spécifiques au centre-bourg sont développés dans l'îlot de la Quincaillerie, que nous détaillerons p 42.

Enfin, les place du Marché-aux-Bestiaux et Saint-Étienne constituent des futures «friches de mobilité» avec des opportunités d'aménagement.

Notre réflexion pour le projet urbain se porte sur trois espaces en relation : la place du Marché-aux-Bestiaux, l'îlot de la Quincaillerie et la place du Saint-Étienne.

La rue Dorée constitue la colonne vertébrale qui vient articuler ces nouveaux lieux de programmation et d'urbanité.



21/ Plan de masse - Centre-bourg
Echelle : 1:2000



- Lieu d'alimentation
- Potager
- Centralisation des déchets
- Parc urbain
- Parking vélo
- Crèche
- Atelier d'artiste

- Voie cyclable
- Voie partagée voiture / vélo

22/ a) Répartition des programmes
b) Hiérarchisation des voies
Echelle : 1:1000

IV. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL

1. DES LIEUX DE RASSEMBLEMENT

A. De la place du Marché-aux-Bestiaux vers un espace d'expression et de contemplation

La place du Marché-aux-Bestiaux, qui concentrait autrefois les flux liés aux transports scolaires, n'est plus structurée autour de voies routières. Au contraire, c'est la vue paysagère sur le ville et la pente naturelle qui induisent l'aménagement en gradin de la place, jusqu'à sa partie basse, dont le parvis de l'école primaire forme l'arène, lieu d'expression.

Cette agora est une ressource naturelle pour les Silléens car elle est arborée sans venir perturber le cheminement des piétons. La surface végétalisée est de 40 %, conformément aux prescriptions paysagères.

En haut, une voie partagée (navette électrique à la demande/vélo) est prévue, respectant un écart avec les façade de 4 m, incluant une bande d'appropriation de 2 m et d'un trottoir également de 2 m, conformément aux prescriptions sur cet espace public. Le revêtement des sols est calepiné afin d'organiser et dessiner les différents éléments et fonctions de l'espace.

B. La Place Saint-Étienne, le triangle des bouches

La place Saint-Étienne, triangulaire, est également caractérisée par une forte pente. Un espace d'approvisionnement est localisé dans sa partie haute, tandis que des services de restauration investissent une frange de 4 mètres en bas de la place.

Au centre, nous aménageons un plateau de nivellement intermédiaire sur lequel il est possible de se restaurer, en toute sérénité, sur des tables de bois, de taille variable.

Conformément aux prescriptions paysagères, la matérialité de la place est perméable et 10 % de la surface au sol est végétalisée. Le mobilier sera aligné et non encombrant, au regard du paysage. De plus, les éclairages sont au niveau du sol.



23/ Plan de masse - Centre bourg
Echelle : 1/1000



IV. PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL

2. LA QUINCAILLERIE, L'ÎLOT DE LA RENCONTRE

La rue Dorée, devenue une voie piétonne, est vouée essentiellement aux commerces, comme elle l'a toujours été historiquement. L'îlot de la quincaillerie est traversé, empruntant des voies étroites et en créant des nouvelles (un passage est percé sous une maison de la rue Dorée), pour former des espaces moins oppressants et plus agréables. Un patio est au centre de l'îlot. En ce sens, des ouvertures sont créées autour de ce réseau et connectent les espaces intérieurs et extérieurs.

Les programmes développés autour sont un tiers-lieu, des ateliers d'artisanat, des logements pour des étudiants et un espace pour du coworking. L'ensemble est couvert par une canopée qui vient s'appuyer sur la structure des murs porteurs existants, qui protège les usagers des intempéries. Celle-ci est d'une teinte transparente en harmonie avec les toitures en ardoise grises de la rue Dorée. Les poteaux sont en bois et l'intervention, légère, ne nécessite pas de renforcement sur les murs existants. Sa forme souple et légère offre un signal dans le paysage et témoigne de la reconquête de cet espace urbain.

Notre proposition architecturale vient préciser deux programmes : le tiers-lieu et les ateliers d'artisanat.

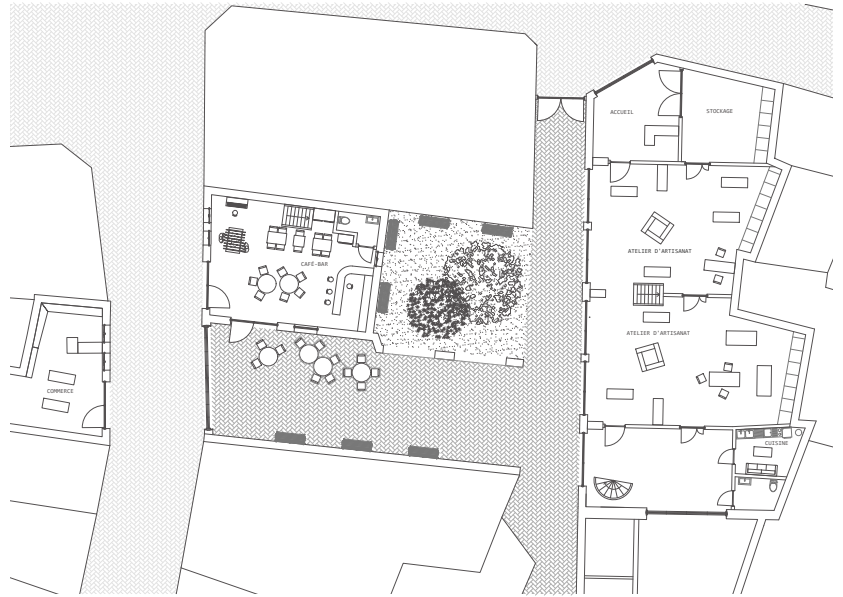
Le tiers-lieu inclut les fonctions suivantes : se restaurer, créer, jouer, se rencontrer. Les espaces sont flexibles et en concertation avec les habitants. Le rez-de-chaussée est dédié à un café-bar, dont les terrasses peuvent investir une frange de 2 m dans le passage couvert de l'îlot.

Le premier étage propose deux espaces flexibles, encourageant la créativité collaborative. Enfin, le dernier étage est défini par une terrasse, directement sous la canopée.

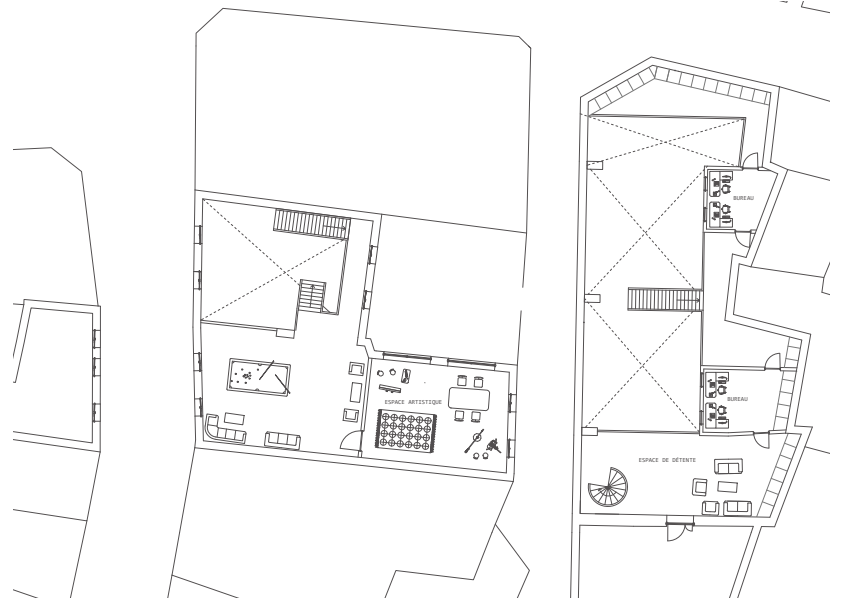
Les deux espaces alloués à l'artisanat sont compris dans la partie nord de la quincaillerie. Conformément aux prescriptions, chaque espace bénéficie d'un commerce avec ouverture sur la ruelle du Fallot en double hauteur, tandis que l'arrière est privé et organisé sur deux étages, au rez-de-chaussée un petit espace de fabrication/stockage, au premier étage un bureau. Les deux espaces développés sont flexibles et peuvent chacun accueillir un à deux artisans, en fonction de la taille et de la forme de l'activité développée.

Les éléments spatiaux et patrimoniaux de l'ancienne quincaillerie sont conservés. Par exemple, les nouvelles coursives du projet reprennent en partie le tracé des coursives existantes. Les casiers, autrefois réservés aux rangements de l'outillage, constituent un élément intéressant et significatif de l'histoire du lieu, et sont donc en partie conservés.

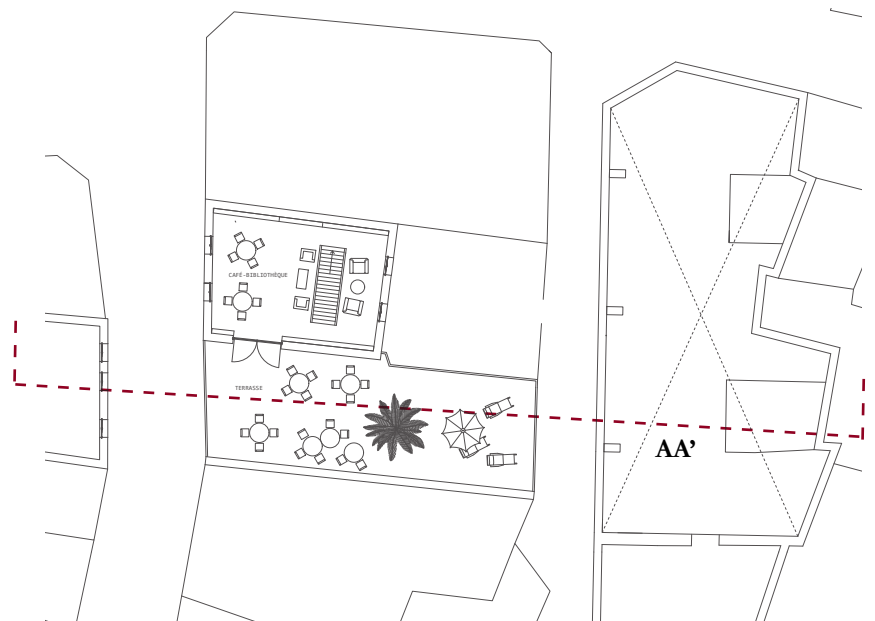
RDC



R+1

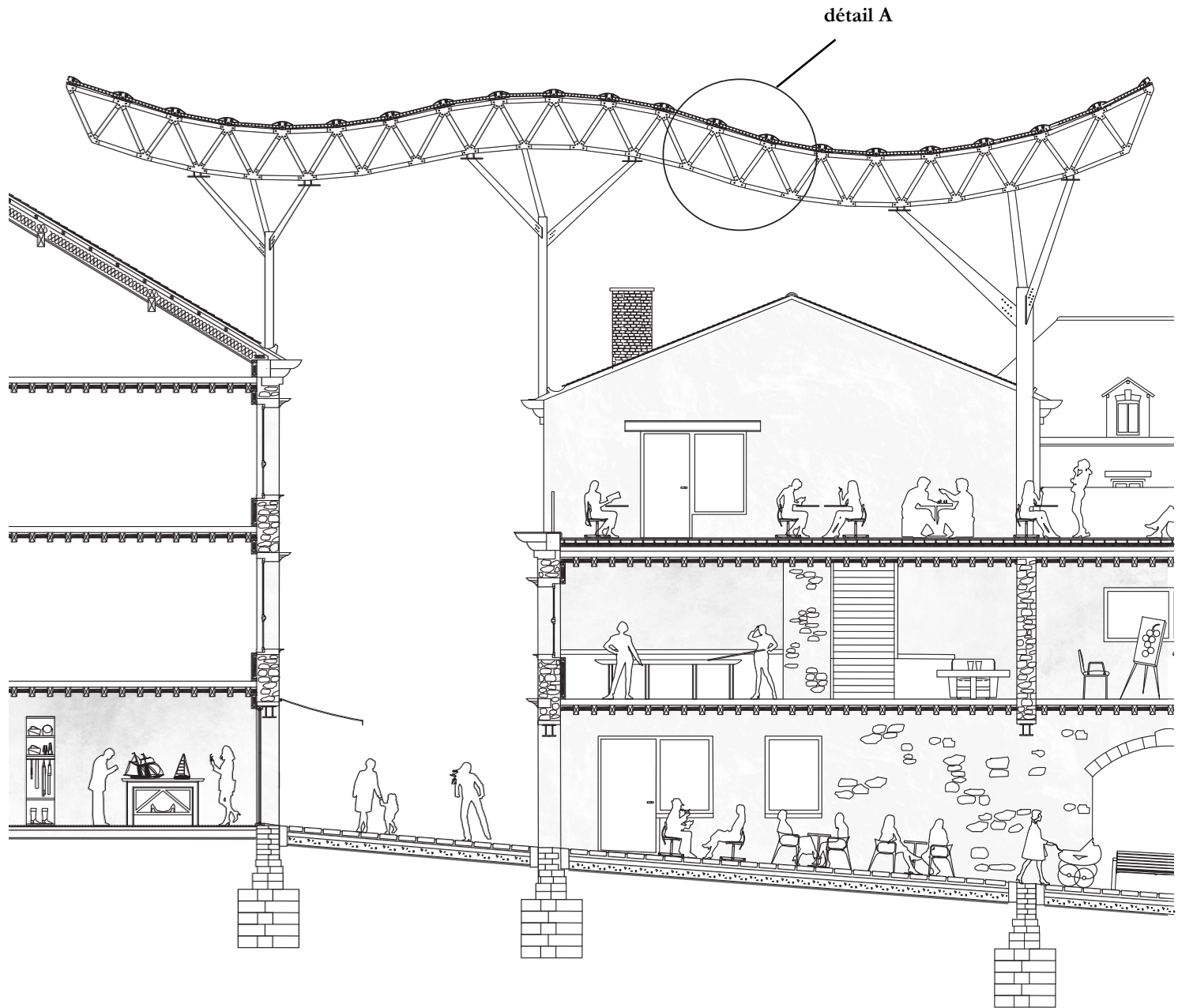


R+2

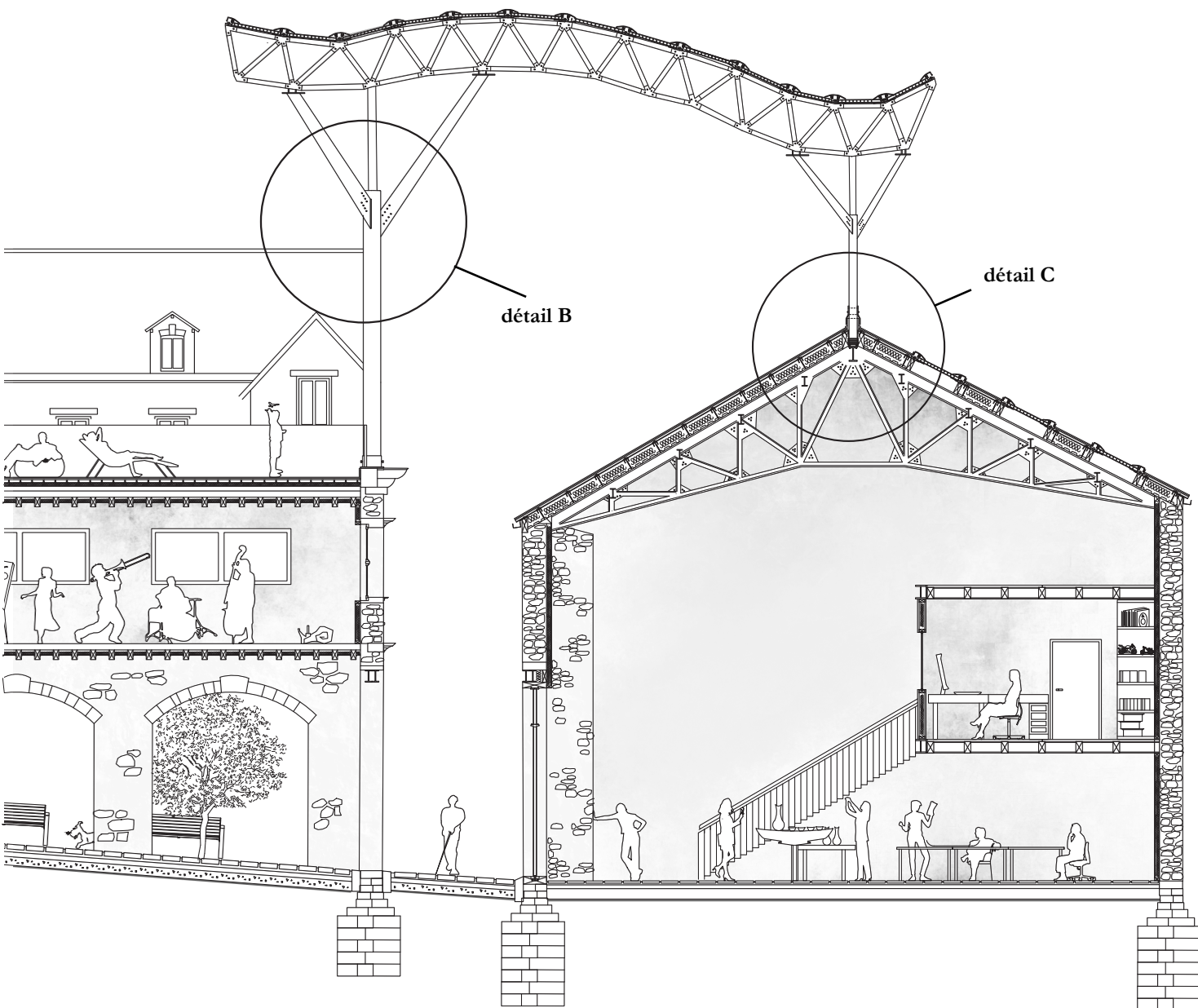


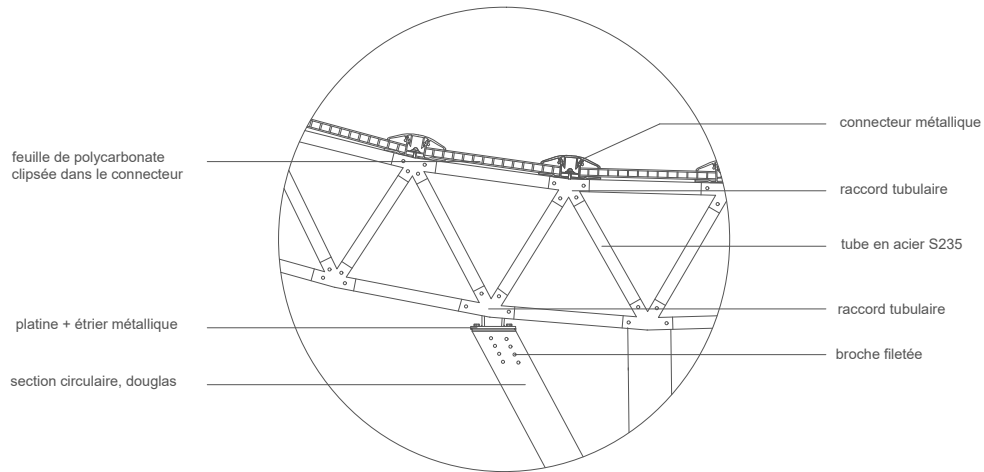
24/ Plans
Echelle : 1/500



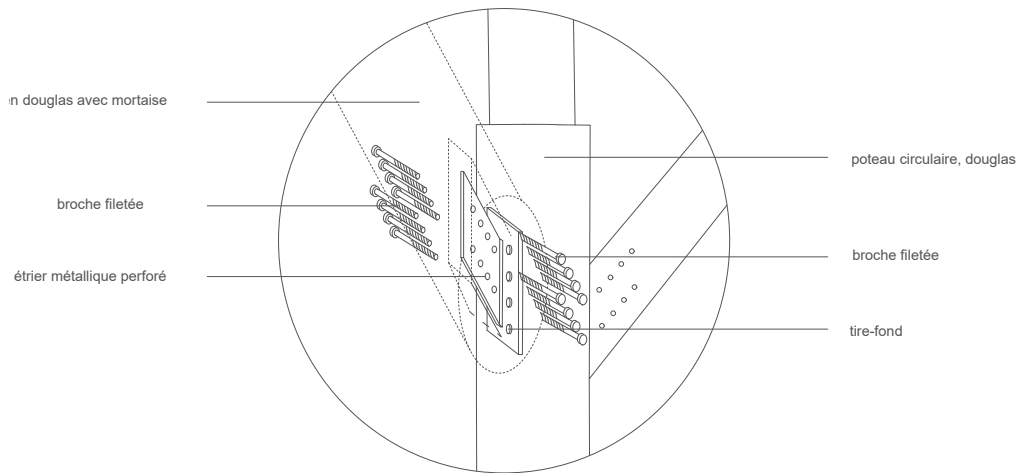


25/ Coupe du projet AA'
Echelle : 1/200

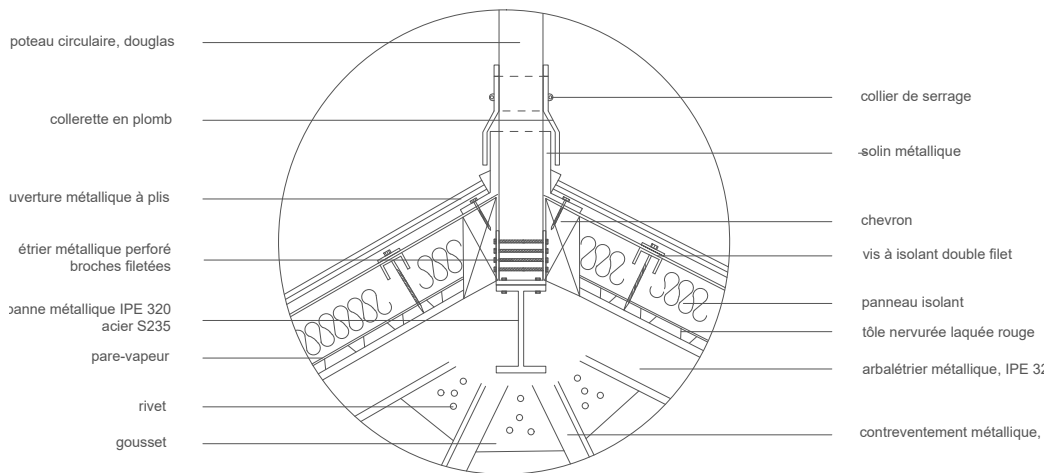




détail A



détail B



détail C

CONCLUSION

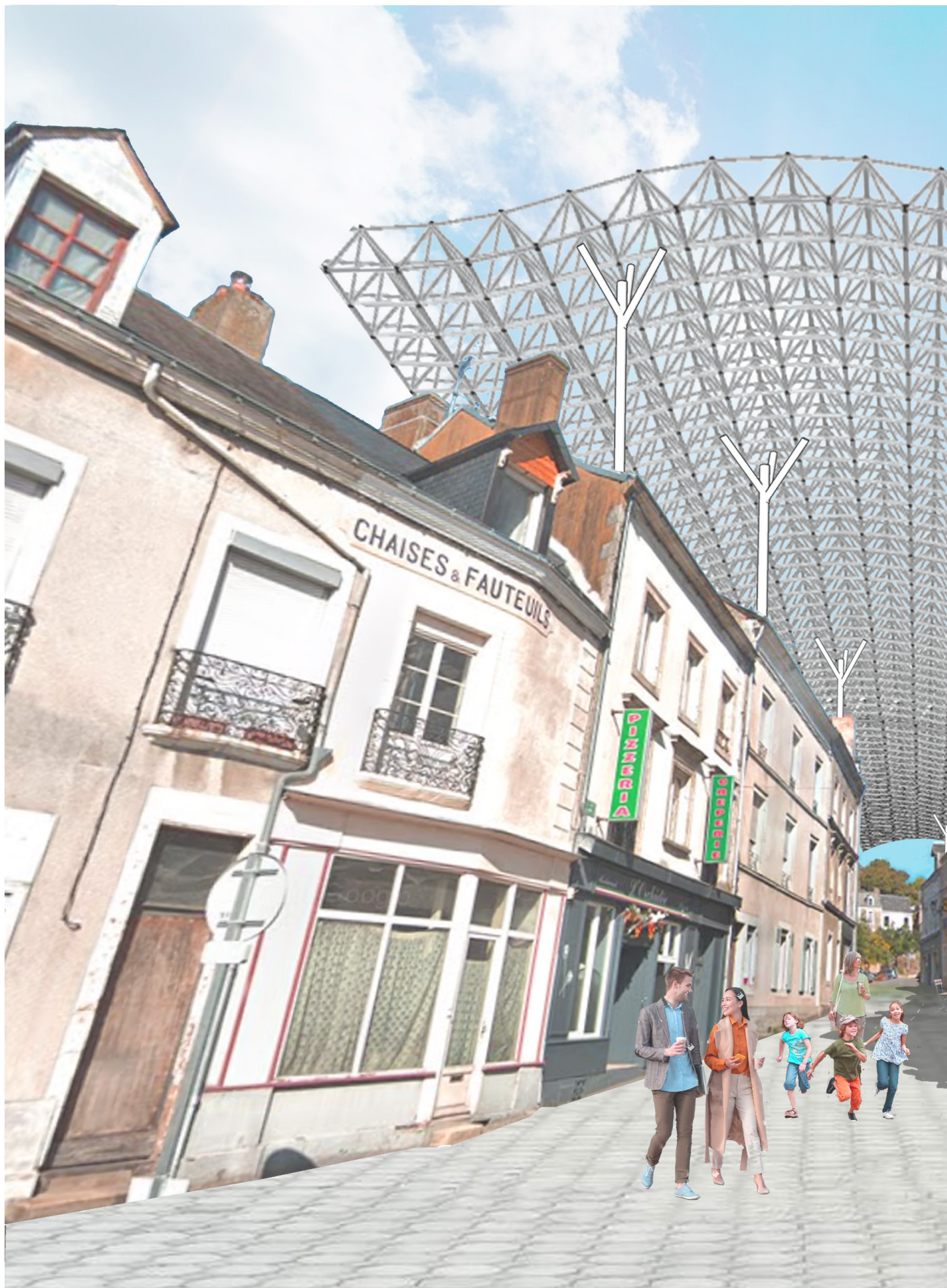
À l'horizon 2050, nous imaginons une ville davantage apaisée et solidaire, avec un système de mobilité à deux vitesses.

Le train qui aura gagné en vitesse sera silencieux et propice aux déplacements des hommes et des femmes sur le territoire pour des longues distances, mais aussi au transfert des marchandises pour nourrir les Silléens.

La marche, le vélo ou la navette électrique seront employés à l'échelle du bourg, où les moteurs de déplacements essentiels seront mieux répartis et davantage accessibles.

La revitalisation de Sillé-le-Guillaume se fera en trois étapes. D'abord, la création d'un réseau hiérarchisé permettra d'organiser les nouvelles mobilités. Ensuite, la ville de proximité formera les quartiers de demain, où chaque habitant pourra s'approvisionner, travailler, s'aérer et s'épanouir, faire du commerce, sans être contraint par l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, le développement des frontages dans la rue apportera de l'appropriation et de la sociabilité dans chaque quartier. Et enfin, les espaces urbains autrefois alloués à la voitures, les places publiques mais aussi les parkings connaîtront un renouvellement des usages.

Notre projet architectural est représentatif de notre vision de Sillé-le-Guillaume de demain, où divers programmes se croiseront au sein d'un même îlot, celui de la quincaillerie, et où la rencontre et l'animation trouveront place dans des espaces publics plus apaisés.



27 / Ambiance, vue de la place Saint-Étienne



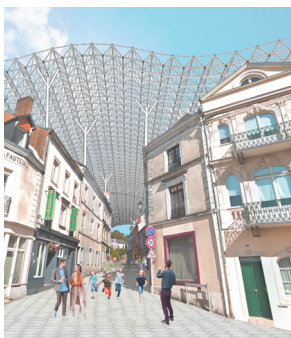
BIBLIOGRAPHIE

La ville à deux vitesses :

Nicolas Soulier, Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action, Ulmer, 2012

La ville de proximité :

Carlos Moreno, Droit de cité. De la «ville-monde» à la «ville du quart d'heure, L'observatoire Eds De, 2020

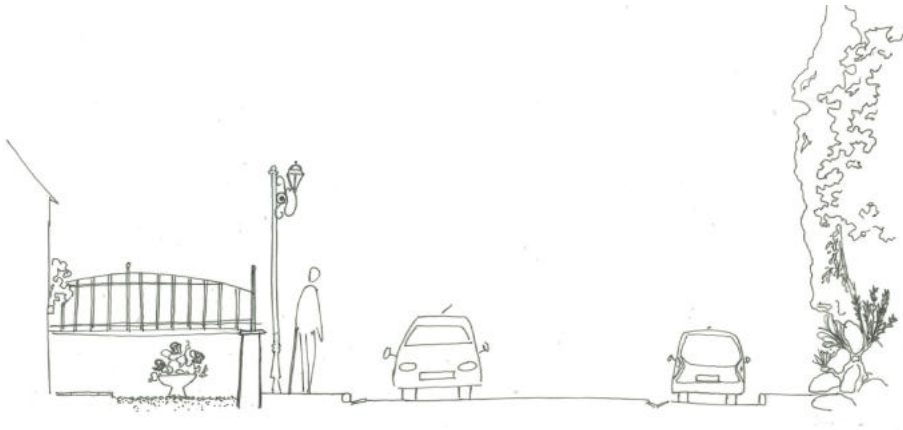


3. ANNEXES

Sommaire

1. Croquis de Sillé-le-Guillaume	94
2. Transect	97
3. Posters	98
1. Diagnostic, mobilités ANALYSE TERRITORIALE ET URBAINE	98
2. Projet urbain PROSPECTIVE URBAINE ET PROJET D'AMÉNAGEMENT	99
3. Intervention sur l'îlot de la quincaillerie PROJET ARCHITECTURAL	100

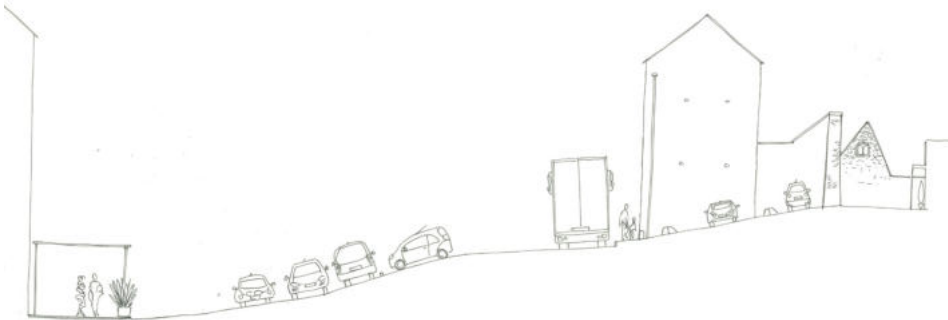
Annexe : Croquis réalisés à Sillé-le-Guillaume



Coupe, rue du Général de Gaulle



Croquis, une poche de parking avec vue sur le paysage (Yves Jacquemin)



Coupe, place Saint-Etienne

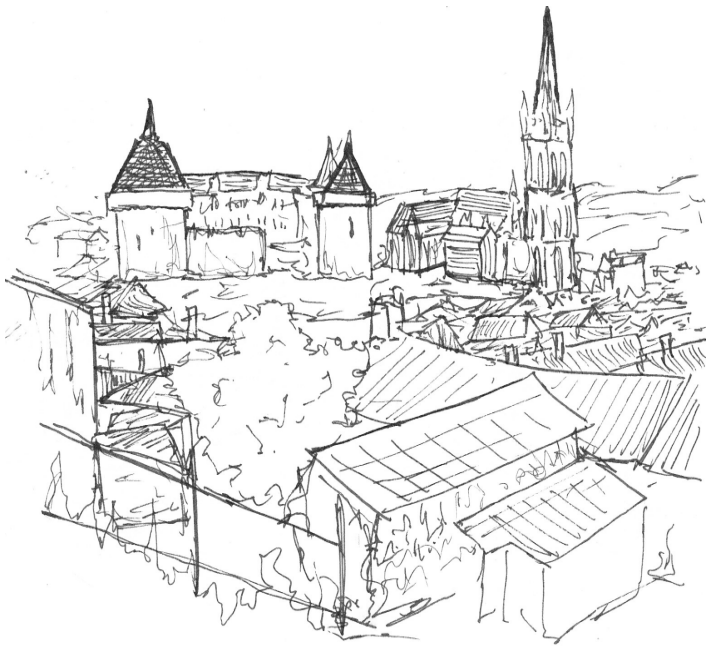


Croquis, place Saint-Etienne (Yves Jacquemin)

Annexe : Croquis réalisés à Sillé-le-Guillaume



Coupe, la D310



Croquis, les hauteurs de Sillé-le-Guillaume (Yves Jacquemin)



Croquis, rue du Général Giraud (Yves Jacquemin)

Annexe : Transect

"On se sent plus proche de Sillé plage"



- Dans les projets d'aménagement de l'espace urbain, la place de l'arbre est importante, ce sont des êtres à part.

CAUE

- Oui, mais la nature peut prendre d'autres formes, cela peut être des plantations, des revêtements drainants pour les parkings, etc.

ABF

**RUE
DU GENERAL
DE GAULLE**

"Quand il fait beau on vient à pied, quand il pleut en voiture"

"Pas possible à vélo, trop dur à monter"

Une petite poche de parking dans le tissu urbain

**PLACE DU
MARCHE AUX
BESTIAUX**

"Les trottoirs sont utiles mais ils sont pas assez larges"

**CHATEAU
MEDIÉVAL
DE SILLE**

"En tant que piéton c'est quand même bien par les petites routes"

"Les petits commerces, j'y vais à pied"

**PLACE DE LA
REPUBLIQUE**

Une voiture nous frôle dans cette rue à l'aspect sécurisant

"On est bien desservi par les autoroutes ici"

- Cette route est importante à large échelle sur le plan économique.

Direction des Territoires

- Oui, mais Sillé, aujourd'hui, c'est une étoile, et c'est néfaste pour nos habitants

Adjoint à l'urbanisme

"C'est pas très dangereux ici, ils roulent pas comme des fous"

"Je vais au travail toujours en voiture"

**GARE DE SILLE
DIRECTION -->
LE MANS
LAVAL**

"quand elle était sur Evron elle prenait le train, dès qu'elle a eu son permis elle faisait tout avec sa voiture"



"Quand il me rejoint, on remonte tous les deux manger chez nous, de mon travail il y a 20 minutes à pied, y'a aucun souci pour traverser"



SUPER U

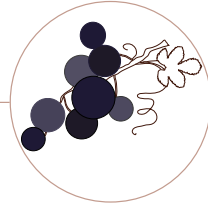
"Je vais au Super U à pied c'est pas long"

Une démarche prospective pour renouveler la mutation des paysages habités

DIAGNOSTIC, MOBILITÉS

Marie BERTIN - Constanza DAVY - Yves JACQUEMIN - Thibaut LE PERCHEC

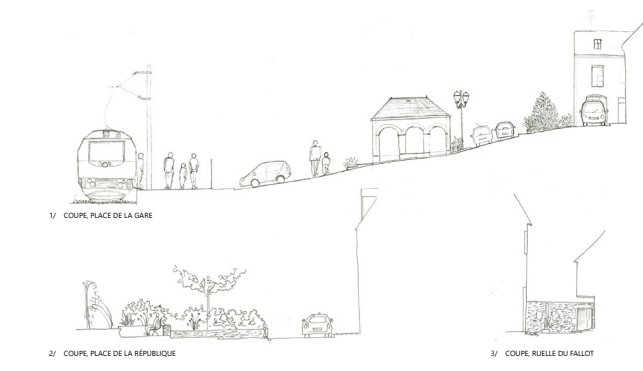
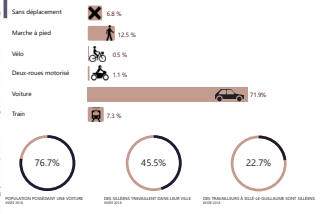
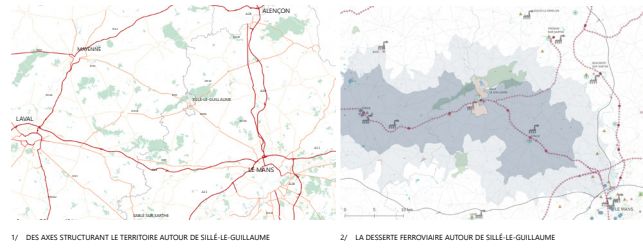
ANALYSE TERRITORIALE ET URBAINE



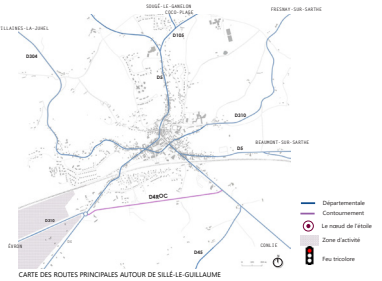
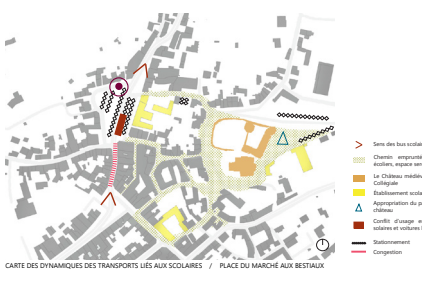
1 ANALYSE SENSIBLE

TRANSECT URBAIN / SILLÉ-LE-GUILLAUME

- LES ESPACES PUBLICS**: "On ne voit plus que de la végétation", "Les arbres sont très vieux et ont une certaine valeur".
- LES ESPACES PRIVÉS**: "On ne voit que des murs et des toits", "On ne voit que des murs et des toits".
- LES ESPACES MIXTES**: "On voit des murs et des toits", "On voit des murs et des toits".
- LES ESPACES RURAUX**: "On voit des murs et des toits", "On voit des murs et des toits".



2 DIAGNOSTIC



3 ATOUTS / FAIBLESSES / OPPORTUNITÉS / MENACES

ATOUTS

- Activité touristique: Coto-Plage et la forêt attractive et naturelle dans le PNR Normandie-Maine. Deux institutions historiques.
- Activité économique: Quatre zones industrielles, grosses entreprises, 135 emplois.
- Réseau ferroviaire: Position stratégique entre La Mairie et Laval.

FAIBLESSES

- Communication: Réseaux routiers entre Sillé-Haut et Sillé-Bas.
- Image: Scénario de ville désertifiée.
- Activité sociale: Des équipements excédentaires.
- Commerce et alimentation: Commerce du centre peu fréquenté, contrairement aux zones commerciales extérieures.

OPPORTUNITÉS

- Communication: Différentes voies d'accès: Coto-Plage / Lotissements / Gare.
- Sécurité: Plateauisation du centre-bourg par l'approvisionnement des piétons.
- Pôle multimodal: Place de la Gare avec le train et la maison de santé.
- Activité économique: Commerce permettant de délester le centre-bourg.

MENACES

- Réseau routier: Schéma en étoile et croisement des départementales.
- Activité économique: Passage fréquent de camions.
- Réseau routier: Distances longues aux entrées de ville et dans son centre.

4 ORIENTATIONS

REPENSER LA PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT DANS LA VILLE

RENDRE DISPONIBLE LES DIFFÉRENTS SERVICES DANS CHAQUE QUARTIER

RECONQUÉRIR LES FRICHES DE MOBILITÉ

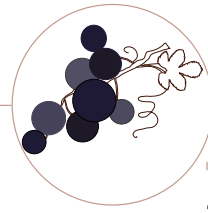


Une démarche prospective pour renouveler la mutation des paysages habités

2 PROJET URBAIN

Marie BERTIN - Constanza DAVY - Yves JACQUEMIN - Thibaut LE PERCHEC

PROSPECTIVE URBAINE ET PROJET D'AMÉNAGEMENT



1 PLAN MASSE



COUPE AA'



2 COUPES URBAINES

COUPE BB'



4 PROJET URBAIN

REPENSER LA PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT DANS LA VILLE



HIERARCHISER LES VOIES
 — Grands axes partagés
 — Moyens axes partagés voiture/vélo/pédon à sens unique
 — Petits axes partagés vélo/pédon
 - - - - Voies piétonnes
 - - - - Chemins
 - - - - Voie colorée
DÉVELOPPER DES PÔLES MULTIMODAUX
 ● Pôles multimodaux en entrée de ville

RENDRE DISPONIBLE LES DIFFÉRENTS SERVICES DANS CHAQUE QUARTIER



● Lieu d'alimentation
 ● Potager
 ● Parking à vélos
 ● Centralisation des déchets
 ● Espace vert > 200m²
 ● Programme spécifique
 ● Crèche

5 à 10% des parcelles allouées aux commerces
 4% des parcelles allouées aux logements intergénérationnels

RECONQUÉRIR LES FRICHES DE MOBILITÉ



■ LES PARKINGS
 Gestion : associations rattachées aux villes de proximité
 20 % de surface végétale au minimum
 Espaces non-clôturés
 Usages dédiés par l'association collective

■ LES PLACES PUBLIQUES
 Gestion : commune
 20 % minimum de commerces sur les places
 10 % de surface végétale au minimum
 Revêtement au sol calcaire
 Estréage au sol privilégié
 Mobilier urbain discret dans le paysage

3 PRINCIPES

LA VILLE À DEUX VITESSES



LA VILLE DE PROXIMITÉ

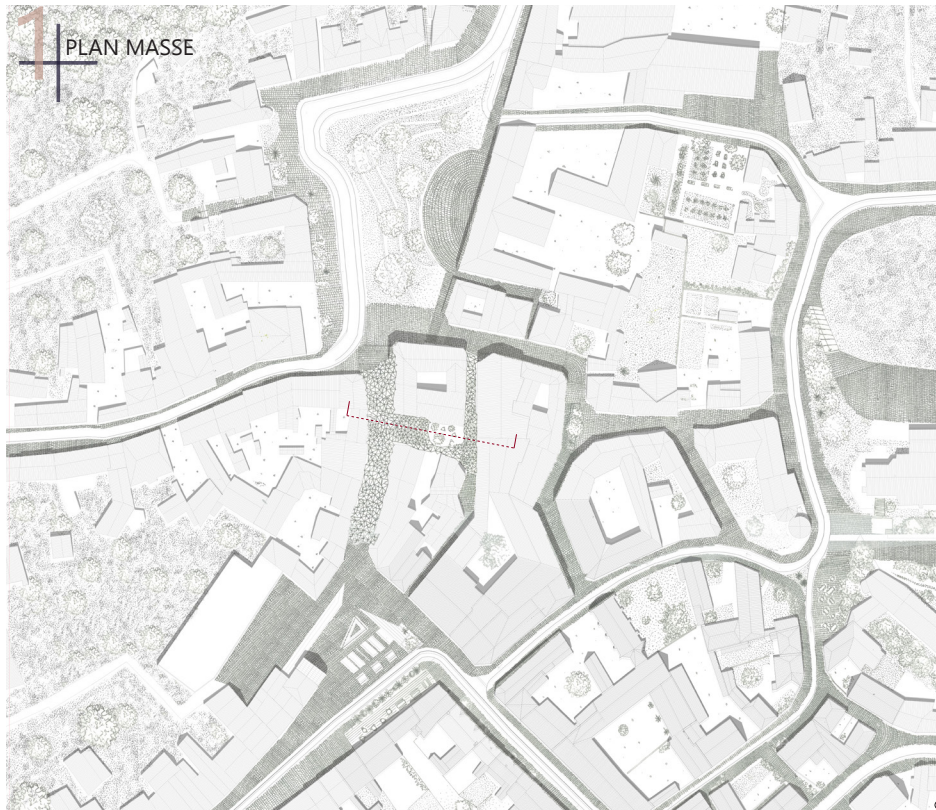
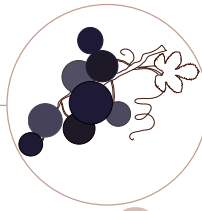


Une démarche prospective pour renouveler la mutation des paysages habités

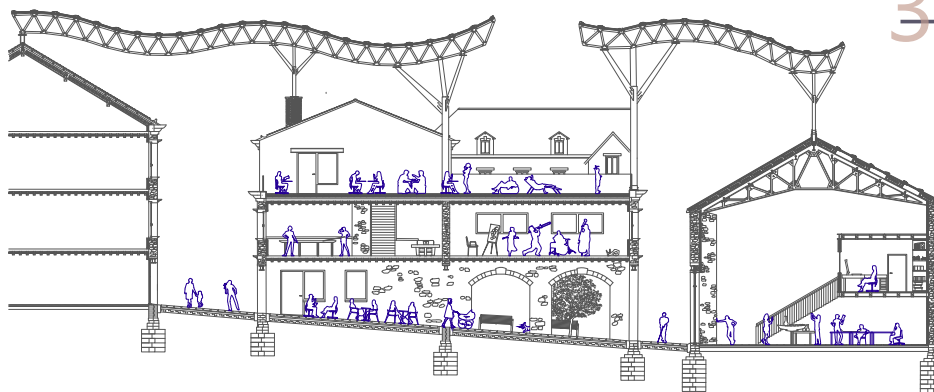
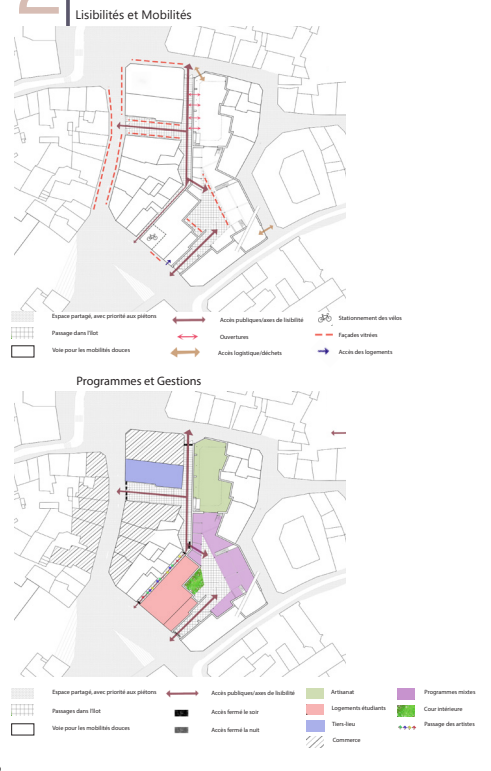
3 PROJET ARCHITECTURAL

Marie BERTIN - Constanza DAVY - Yves JACQUEMIN - Thibaut LE PERCHEC

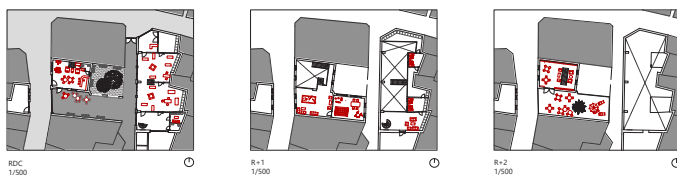
INTERVENTION SUR L'ÎLOT DE LA QUINCAILLERIE



2 INTENTIONS PROGRAMMATIQUES



4 PLANS



5 INTÉGRATION

