

Le calendrier prévisionnel est découpé comme suit :

- Phase 1 : 2021-2023 ;
- Phase 2 : 2021-2025 ;
- Phase 3 : 2025-2029 ;
- Phase 4 : 2030-2032
- Fonctionnement : 2021-2032. »

L'article 13 - Propriétés du PCRS - est ainsi modifié :

« TE53 comptant moins de 50 agents ou salariés en ETP, n'est pas soumis au régime particulier de l'open data et les données qu'il détient n'ont pas l'obligation d'être mises en ligne.

En qualité de porteur du projet, et pour une meilleure centralisation du processus de constitution du PCRS, TE53 est donc seul propriétaire du PCRS *pendant la durée du partenariat*.

Pendant la durée du partenariat, l'ensemble des Partenaires de TE53 renonce ainsi expressément à tout droit de propriété sur le PCRS.

Au terme de la présente convention de partenariat, les données sensibles restent la propriété de TE53. A l'inverse, certaines données non sensibles et ne remettant pas en cause le caractère nécessaire et indispensable de l'intégration du partenariat pour répondre aux obligations réglementaires d'utilisation du format PCRS tel que prévu par la réforme « DT-DICT » pourront faire l'objet d'une copropriété entre TE53 et les partenaires intéressés.

En fonction du statut du partenaire, cette copropriété pourra entraîner l'obligation de diffuser ces données non sensibles dans le cadre de l'Open data.

La liste des données non sensibles susmentionnées sera élaborée par le comité de pilotage.

La copropriété acquise *au terme de la présente convention*, entraîne un partage de :

- La responsabilité liée à la conformité des données recueillies ;
- L'établissement d'un bilan financier complet sur le territoire de l'EPCI concerné.

En tout état de cause, les partenaires qui auraient souhaité acquérir la propriété du PCRS auquel ils ont financièrement contribué et couvrant leur territoire, s'ils sont libres de disposer des données PCRS, s'engagent à poursuivre la démarche menée par TE53 à savoir :

- Maintenir la qualité des données recueillies notamment des données Vecteur mises à jour en continu ;
- Favoriser et maintenir l'attractivité du présent partenariat auprès des tiers et d'éventuels futurs partenaires ;
- Ne pas diffuser les données PCRS à des fins purement commerciales. »

L'article 14.1 – Engagements financiers relatifs à la gestion du PCRS - est ainsi modifié :

« Proportionnellement au périmètre de son territoire et de ses besoins, les Partenaires assureront le versement de leur participation aux frais engagés par TE53. Ces frais comprendront :

- Les coûts de réalisation *et de mise à jour* du PCRS ;
- Les coûts du contrôle qualité des données récoltées ;
- Les coûts résultant des investissements informatiques de TE53 pour la mise en œuvre et la gestion du PCRS ;
- Les coûts d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre des marchés publics nécessaires à la constitution du PCRS ;
- Les coûts internes à TE53 affectés à cette mission ;
- Les frais financiers résultant de l'emprunt par TE53 nécessaires à la réalisation de cette mission.

Le coût financier total de l'opération de gestion du PCRS est évalué à 6 740 943 euros répartis jusqu'en 2032 (cf. Annexe 1).

TE53 s'engage à participer à hauteur de 21,0 % du montant total du projet, soit une estimation de 1 416 967 euros.

Le Département s'engage à financer le projet de PCRS à hauteur de 13.6 % de son montant total, soit une estimation de 918 829 euros.

La participation totale de l'ensemble des EPCI s'élève à 16.1 % du montant total du projet, soit une estimation de 1 085 408 euros.

ENEDIS et GRDF participent via des contrats de licence, respectivement à hauteur de 8.2 % et 4.3 %, soit respectivement 556 000 euros et 292 800 euros.

Au titre des subventions, le FEDER et GEOPAL participeraient à hauteur de :

- FEDER 1 : 28,6 % soit 1 929 119 euros ;
- GEOPAL : 8.0 % soit 541 819 euros.

La participation totale estimative de chacun des Partenaires aux frais engagés par TE53 au titre de la constitution et la maintenance du PCRS est répartie selon les modalités de calcul prévues par l'annexe 1.

Les montants d'investissement seront réajustés par phase, au sens de l'article 8.4 de la présente convention, en fonction des résultats des appels d'offre, des linéaires de voirie couverts par le PCRS Vecteur fixés par l'EPCI et TE53, ainsi que du montant réel des subventions obtenues.

Les montants de fonctionnement seront révisés annuellement, sur la base des coûts réels de l'année n-1 et des coûts planifiés pour l'année n.

L'ensemble des aides octroyées pour la réalisation du PCRS seront réparties entre les différents Partenaires initiaux publics, ainsi que les contributions des nouveaux partenaires.

Au même titre, les contreparties financières acquises au titre de la mise à disposition à des tiers demandeurs seront réparties entre les différents Partenaires.

Pendant la durée de la convention de partenariat, le montant des annuités maximum versées par les Partenaires est évalué en fonction de la surface totale du territoire et du linéaire de voirie en zone agglomérée concerné par le PCRS. »

L'article 14.2 – Modalités de participation financière des Partenaires - est ainsi modifié :

« Concernant la participation financière des Partenaires initiaux, le financement est réparti comme suit :

- La subvention de participation des partenaires initiaux relative à la mise en place des services fournis par TE53, et à l'acquisition et mise à jour des données calculée au prorata de la surface du territoire (PCRS Image) et au prorata de la surface du linéaire de voirie en zone agglomérée (PCRS Vecteur) ;
- La subvention de fonctionnement versée annuellement pour la mise à jour et la gestion du PCRS.

Au premier trimestre de chaque année, un bilan financier annuel des ressources et des dépenses engagées au titre du PCRS sera présenté au comité de pilotage.

Les contributions des Partenaires seront appelées durant le deuxième trimestre de chaque année, par TE53, pour l'année en cours.

Les montants estimatifs des dépenses sont détaillés par phase, total et annuel dans l'Annexe 1.

Pour rappel, les montants sont ajustables en fonction du résultat des appels d'offres, des linéaires de voirie couverte par le PCRS vecteur défini par l'EPCI et des subventions effectivement obtenues, ainsi que des coûts réels.

En cas d'évolution juridique, fiscale ou technique, les montants et modalités de participation pourront être revus dans le cadre d'un avenant. »

L'annexe 1 – Contribution financière estimative à la gestion du PCRS de la Mayenne - est ainsi modifié :

Acteurs	Investissement	Fonctionnement	Total	Taux de participation (%)
TE53*	1 042 980	373 987	1 416 967	21.0%
DEPARTEMENT	644 021	274 808	918 829	13.6%
CC DES COEVRONS	79 074	30 225	109 298	1.6%
CC DU MONT DES AVALOIRS	52 583	19 743	72 326	1.1%
CC DU PAYS DE CRAON	78 239	31 379	109 618	1.6%
CC MAYENNE COMMUNAUTE	96 366	41 011	137 377	2.0%
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	232 815	105 677	338 492	5.0%
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	40 102	15 107	55 209	0.8%
CC DE L'ERNEE	51 587	19 924	71 511	1.1%
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	56 548	22 023	78 571	1.2%
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	79 234	33 772	113 006	1.7%
REGION / GEOPAL***	541 819	0	541 819	8.0%
FEDER***	1 597 729	331 390	1 929 119	28.6%
ENEDIS**	0	556 000	556 000	8.2%
GRDF**	0	292 800	292 800	4.3%
TOTAL	4 593 098	2 147 845	6 740 943	100,0%

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

*** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER (Programmes 2014-2020 et 2021-2027)

A. Détail des contributions pour la phase 1

Cette phase couvre le financement de l'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaire à la réalisation du projet de PCRS, acquisition et contrôle des données ortho photographiques nécessaires à la réalisation du PCRS Image, traitement et gestion des données acquises et mise en fonction d'une plateforme de contrôle, de gestion, d'échange et de diffusion des données.

Cette phase s'inscrit dans un projet financé par le FEDER 2014-2020 et par GEOPAL.

Acteur	Taux	Contribution
TE53	23.3%	176 686
DEPARTEMENT	11.8%	89 205
CC DES COEVRONS	2.3%	17 289
CC DU MONT DES AVALOIRS	1.6%	12 058
CC DU PAYS DE CRAON	1.9%	14 145
CC MAYENNE COMMUNAUTE	1.8%	13 681
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	2.0%	15 095
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.2%	9 280
CC DE L'ERNEE	1.4%	10 542
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	1.5%	11 594
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	1.3%	9 975
REGION / GEOPAL	20.0%	151 819
FEDER	30.0%	227 729
TOTAL	100.0%	759 098

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI.

** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER 2014-2020.

B. Détail des contributions pour la phase 2

La Phase 2 couvre le financement de l'acquisition et du contrôle des données vectorielles nécessaires à la réalisation du PCRS Vecteur.

Cette phase s'inscrit dans un projet financé par GEOPAL et FEDER 2021-2027.

Acteur	Taux	Contribution
TE53	20.0%	390 710
DEPARTEMENT	14.6%	285 000
CC DES COEVRONS	1.4%	26 700
CC DU MONT DES AVALOIRS	0.9%	17 840
CC DU PAYS DE CRAON	1.4%	27 600
CC MAYENNE COMMUNAUTE	1.7%	33 510
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	5.0%	97 390
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	0.7%	13 210
CC DE L'ERNEE	0.9%	18 360
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	1.0%	19 310
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	1.6%	30 370
REGION / GEOPAL **	20.0%	390 000
FEDER**	30.8%	600 000
TOTAL	100.0%	1 950 000

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER 2021-2027.

C. Détail des contributions pour la phase 3

La Phase 3 couvre le financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur.

Cette phase s'inscrit dans un projet susceptible d'être financé par GEOPAL et FEDER 2021-2027, pour les dépenses d'investissement et de personnel éligibles.

C.1 Dépenses éligibles aux subventions FEDER et GEOPAL

Acteur	Investissement	Personnel	Total	Taux
TE53*	220 000	94 683	314 683	20.0%
DEPARTEMENT	55 000	23 671	78 671	5.0%
CC DES COEVRONS	5 235	2 253	7 488	0.5%
CC DU MONT DES AVALOIRS	3 385	1 457	4 842	0.3%
CC DU PAYS DE CRAON	5 445	2 344	7 789	0.5%
CC MAYENNE COMMUNAUTE	7 338	3 158	10 495	0.7%
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	17 955	7 727	25 682	1.6%
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	2 628	1 131	3 759	0.2%
CC DE L'ERNEE	3 385	1 457	4 842	0.3%
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	3 826	1 647	5 473	0.3%
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	5 803	2 497	8 300	0.5%
REGION / GEOPAL	0	0	0	0.0%
FEDER	770 000	331 390	1 101 390	70.0%
TOTAL	1 100 000	473 415	1 573 415	100.0%

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

C.2 Dépenses non éligibles aux subventions FEDER et GEOPAL

ACTEUR	TAUX	Investissement	Taux	Fonctionnement	Taux	Total
TE53*	32.6%	19 560	15.0%	49 588	17.7%	69 148
DEPARTEMENT	27.4%	16 440	12.8%	37 299	13.8%	53 739
CC DES COEVRONS	3.8%	2 284	1.2%	3 550	1.5%	5 835
CC DU MONT DES AVALOIRS	2.5%	1 477	0.8%	2 296	1.0%	3 773
CC DU PAYS DE CRAON	4.0%	2 376	1.3%	3 693	1.6%	6 069
CC MAYENNE COMMUNAUTE	5.3%	3 202	1.7%	4 976	2.1%	8 178
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	13.1%	7 835	4.2%	12 176	5.1%	20 011
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.9%	1 147	0.6%	1 782	0.7%	2 929
CC DE L'ERNEE	2.5%	1 477	0.8%	2 296	1.0%	3 773
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	2.8%	1 670	0.9%	2 595	1.1%	4 265
CC DU PAYS DE	4.2%	2 532	1.4%	3 935	1.7%	6 467

CHATEAU-GONTIER						
ENEDIS**	0.0%	0	31.6%	110 000	28.2%	110 000
GRDF**	0.0%	0	27.7%	96 400	24.7%	96 400
TOTAL	100.0%	60 000	100.0%	330 585	100.0%	390 585

Ces dépenses concernent des dépenses en investissement (flux WMS, outils, expérimentations...) et en fonctionnement (hébergement, maintenance informatique, autres frais de personnel...).

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

D. Détail des contributions pour la phase 4

La Phase 4 couvre le financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur.

À ce jour, la possibilité d'un financement partiel via des subventions n'est pas garantie.

Acteur	Taux	Investissement	Taux	Fonctionnement	Taux	Contribution totale
TE53*	32.6%	236 024	25.0%	155 000	29.1%	391 024
DEPARTEMENT	27.4%	198 376	20.0%	124 000	24.0%	322 376
CC DES COEVRONS	3.8%	27 565	2.5%	15 191	3.2%	42 756
CC DU MONT DES AVALOIRS	2.5%	17 823	1.6%	9 822	2.1%	27 646
CC DU PAYS DE CRAON	4.0%	28 672	2.6%	15 801	3.3%	44 474
CC MAYENNE COMMUNAUTE	5.3%	38 635	3.6%	21 292	4.5%	59 928
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	13.1%	94 541	8.7%	52 102	10.9%	146 643
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.9%	13 838	1.3%	7 626	1.6%	21 464
CC DE L'ERNEE	2.5%	17 823	1.6%	9 822	2.1%	27 646
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	2.8%	20 148	1.9%	11 104	2.3%	31 252
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	4.2%	30 554	2.8%	16 839	3.5%	47 393
ENEDIS**	0.0%	0	17.2%	110 000	8.2%	110 000
GRDF**	0.0%	0	11.2%	71 400	5.3%	71 400
TOTAL	100.0%	724 000	100.0 %	620 000	100.0 %	1 344 000

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

Conformément à l'article 6.1 de la convention cet avenant sera, préalablement à sa signature, validé par le comité de pilotage PCRS.

- Le présent avenant.

Les autres clauses de la convention sont inchangées.

IV - Impact budgétaire et financier

Le prolongement de cette convention de partenariat entraîne un impact financier pour la collectivité. Cependant le coût serait supérieur, si la collectivité devait assurer seule et de manière isolée cette mission de maintien du PCRS.

Christine Dubois : *Merci, Monsieur le Président. Pour rappel, la convention d'origine PCRS – vous vous souvenez, le Plan Corps de Rue Simplifié – a été signée en 2021 pour une durée initiale de six ans, afin de répondre à l'obligation réglementaire liée à l'arrêté des DT-DICT, dit anti-endommagement des réseaux. Cette convention de partenariat avec Territoire d'Énergie Mayenne (TEM) a pour objet la constitution, la gestion et la mise à disposition du PCRS de la Mayenne. Territoire d'Énergie Mayenne a procédé à l'acquisition du PCRS « Image et Vecteur » du département de la Mayenne. Il est donc aujourd'hui nécessaire d'assurer sa mise à jour de manière pérenne. L'objet de cet avenant n°3 porte sur l'extension de la phase 3 et la création d'une phase 4, prolongeant le partenariat jusqu'au 31 décembre 2032. Le comité de pilotage du PCRS propose de poursuivre, avec les partenaires, le financement de la mise à jour des données du PCRS « Image et Vecteur » jusqu'au 31/12/2032. Laval Agglomération bénéficie d'une gouvernance du projet à l'échelle départementale, ce qui permet de capter des subventions telles que GEOPALE et FEDER, ainsi que des participations financières du secteur privé, avec ENEDIS et GDF. Le prolongement de cette convention entraîne un impact financier pour la collectivité, estimé à 146 643 euros pour la période 2027-2032, correspondant au financement de la mise à jour des données. Il faut toutefois noter que le coût serait supérieur si nous devions assurer seuls, de manière isolée, cette mission de maintien du PCRS. Voilà, Monsieur le Président.*

Florian Bercault : *Merci. Est-ce qu'il y a des questions/remarques sur cette délibération ?*

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

AVENANT N°3 A LA CONVENTION DE PARTENARIAT SUR LA CONSTITUTION, LA GESTION ET LA MISE À DISPOSITION DU PCRS DE LA MAYENNE

Rapporteur: Christine Dubois,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles ses articles L2121-29 et L5211-1,

Vu l'arrêté "DT-DICT" dit "Anti-endommagement des réseaux" du 15 février 2012,

Vu le protocole national d'accord de déploiement d'un plan corps de rue simplifié (PCRS) du 24 juin 2015,

Vu l'arrêté du 27 septembre 2016 créant un guide d'application de la réglementation anti-endommagement,

Vu l'arrêté du 26 octobre 2018 reportant les échéances pour la mise en place d'un plan corps de rue simplifié,

Vu la délibération du conseil communautaire n° 175/2020 en date du 7 décembre 2020 approuvant la convention de partenariat entre Territoire énergie Mayenne, le département et Laval Agglomération pour la production mutualisée et le maintien d'un PCRS sur le territoire de la Mayenne,

Vu la délibération du conseil communautaire n° 149/2022 en date du 19 décembre 2022 approuvant l'avenant n° 1 à la convention de partenariat sur la constitution, la gestion et la mise à disposition du PCRS de la Mayenne,

Vu la délibération du conseil communautaire n° 028/2023 en date du 23 mars 2023 approuvant l'avenant n° 2 à la convention de partenariat sur la constitution, la gestion et la mise à disposition du PCRS de la Mayenne,

Considérant que l'article 4 de la convention de partenariat prévoit qu'un bilan soit réalisé 18 mois avant le terme de la convention afin de permettre, le cas échéant, sa reconduction expresse pour une durée fixée par les parties en comité de pilotage et arrêtée par voie d'avenant,

Que Territoire d'énergie Mayenne a procédé à l'acquisition du PCRS image et vecteur du département de la Mayenne,

Qu'il est aujourd'hui nécessaire de mettre en œuvre sa mise à jour de manière pérenne,

Que des opportunités de subventions, en particulier des fonds FEDER ou GEOPAL, peuvent permettre de le faire sans augmenter le coût de contributions des partenaires publics,

Qu'il est donc proposé de modifier la convention en ce sens,

Considérant le projet d'avenant n° 3,

Après avis de la commission aménagement, habitat et politique de la ville,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire approuve la poursuite et le financement du partenariat pour une extension de la phase 3 et la mise en place d'une phase 4 repoussant ainsi la fin du partenariat au 31 décembre 2032.

Article 2

Le conseil communautaire approuve les termes de l'avenant n° 3 à la convention de partenariat sur la constitution, la gestion et la mise à disposition du PCRS de la Mayenne.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 4

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

CONVENTION DE PARTENARIAT

TERRITOIRE D'ÉNERGIE MAYENNE

Centre d'affaires Technopolis
Rue Louis de Broglie
Bâtiment R
53 810 Changé

Convention de partenariat sur la constitution,
la gestion et la mise à disposition du
PCRS de la Mayenne

AVENANT N° 3

ARTICLE 1 – PARTIES SIGNATAIRES

Entre :

Territoire d'Énergie Mayenne, syndicat intercommunal d'énergie, dont le siège est situé Parc Technopolis, Bâtiment R, Rue Louis de Broglie, Changé 53 810, représenté par son Président, Monsieur Richard CHAMARET,

Ci-après dénommé « TEM »

Et :

Le Département de la Mayenne, dont le siège est Hôtel du Département, 39 rue Mazagran, Laval 53 000, représenté par son Président, Monsieur Olivier RICHEFOU,

Communauté de communes des Coëvrons, dont le siège est situé Espace des Coëvrons, 2 avenue Raoul Vadepiet, Evron 53 600, représentée par son Président, Monsieur Joël BALANDRAUD,

Communauté de communes du Mont des Avaloirs, dont le siège est situé 1 rue de la Corniche de Pail, Pré-en-Pail-Saint-Samson 53 140, représentée par sa Présidente, Madame Diane ROULAND,

Communauté de communes du Pays de Craon, dont le siège est situé Centre intercommunal, ZA de Villeneuve, rue de Buchenberg, Craon 53 400, représentée par son Président, Monsieur Christophe LANGOUËT,

Mayenne Communauté, communauté de communes dont le siège situé est 10 rue de Verdun, Mayenne 53 100, représentée par son Président, Monsieur Jean-Pierre LE SCORNET,

Laval Agglomération, communauté d'agglomération dont le siège situé est Hôtel Communautaire, 1 place Général Ferrié, Laval 53 000, représentée par son Président, Monsieur Florian BERCAULT,

Communauté de communes du Pays de Meslay-Grez, dont le siège est situé Pôle intercommunal, 1, Voie de la Guiterrière, Meslay-du-Maine, 53 170, représentée par son Président, monsieur Jacky CHAUVEAU,

Communauté de communes de l'Ernée, dont le siège est situé Parc d'activités de la Querminais, Ernée 53 500 représentée par son Président, Monsieur Gille LIGOT,

Communauté de communes du Bocage Mayennais, dont le siège est situé 1 rue Grande Rue, Gorron 53 120, représentée par son Président, Monsieur Bruno LESTAS,

Communauté de communes du Pays de Château-Gontier, dont le siège est situé Hôtel de ville et du Pays de Château-Gontier, 23 Place de la République, Château-Gontier-sur-Mayenne 53 200, représentée par son Président, Monsieur Philippe HENRY

Ci-après dénommés « les Partenaires »

Solidairement appelées « les Parties »

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 2 – EXPOSÉ

La convention de partenariat relative à la constitution, la gestion et la mise à disposition du PCRS de la Mayenne a été signée le 8 juin 2021 pour une durée de 6 ans.

L'article 4 prévoit qu'un bilan soit réalisé 18 mois avant le terme de la convention afin de permettre, le cas échéant, sa reconduction expresse pour une durée fixée par les parties en comité de pilotage et arrêtée par voie d'avenant.

Territoire d'énergie Mayenne a procédé à l'acquisition du PCRS image et vecteur du département de la Mayenne. Il est aujourd'hui nécessaire de mettre en œuvre sa mise à jour de manière pérenne. Des opportunités de subventions, en particulier des fonds FEDER ou GEOPAL, peuvent permettre de le faire sans augmenter le coût de contributions des partenaires publics. Il est donc proposé de modifier la convention en ce sens.

ARTICLE 3 - OBJET DE L'AVENANT

L'article 8.4 – Phasage du PCRS - est ainsi modifié :

«

Afin d'assurer un financement par les partenaires adapté à leurs besoins, le PCRS sera réalisé en quatre phases distinctes :

- *Phase 1 : Financement de l'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaire à la réalisation du projet de PCRS, acquisition et contrôle des données ortho photographiques nécessaires à la réalisation du PCRS Image, traitement et gestion des données acquises et mise en fonction d'une plateforme de contrôle, de gestion, d'échange et de diffusion des données ;*
- *Phase 2 : Financement de l'acquisition et du contrôle des données vectorielles nécessaires à la réalisation du PCRS Vecteur ;*
- *Phase 3 : Financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur, avec subventions.*
- *Phase 4 : Financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur, sans certitude de subventions.*

Les dépenses liées au fonctionnement du PCRS devront être versées durant la totalité du partenariat, soit jusqu'au 31 décembre 2032.

Le calendrier prévisionnel est découpé comme suit :

- Phase 1 : 2021-2023 ;
- Phase 2 : 2021-2025 ;
- Phase 3 : 2025-2029 ;
- Phase 4 : 2030-2032
- Fonctionnement : 2021-2032.

»

L'article 13 - Propriétés du PCRS - est ainsi modifié :

«

TE53 comptant moins de 50 agents ou salariés en ETP, n'est pas soumis au régime particulier de l'open data et les données qu'il détient n'ont pas l'obligation d'être mises en ligne.

En qualité de porteur du projet, et pour une meilleure centralisation du processus de constitution du PCRS, TE53 est donc seul propriétaire du PCRS pendant la durée du partenariat.

Pendant la durée du partenariat, l'ensemble des Partenaires de TE53 renonce ainsi expressément à tout droit de propriété sur le PCRS.

Au terme de la présente convention de partenariat, les données sensibles restent la propriété de TE53. A l'inverse, certaines données non sensibles et ne remettant pas en cause le caractère nécessaire et indispensable de l'intégration du partenariat pour répondre aux obligations réglementaires d'utilisation du format PCRS tel que prévu par la réforme « DT-DICT » pourront faire l'objet d'une copropriété entre TE53 et les partenaires intéressés.

En fonction du statut du partenaire, cette copropriété pourra entraîner l'obligation de diffuser ces données non sensibles dans le cadre de l'Open data.

La liste des données non sensibles susmentionnées sera élaborée par le comité de pilotage.

La copropriété acquise au terme de la présente convention, entraîne un partage de :

- La responsabilité liée à la conformité des données recueillies ;
- L'établissement d'un bilan financier complet sur le territoire de l'EPCI concerné.

En tout état de cause, les partenaires qui auraient souhaité acquérir la propriété du PCRS auquel ils ont financièrement contribué et couvrant leur territoire, s'ils sont libres de disposer des données PCRS, s'engagent à poursuivre la démarche menée par TE53 à savoir :

- Maintenir la qualité des données recueillies notamment des données Vecteur mises à jour en continu ;
- Favoriser et maintenir l'attractivité du présent partenariat auprès des tiers et d'éventuels futurs partenaires ;
- Ne pas diffuser les données PCRS à des fins purement commerciales.

»

L'article 14.1 – Engagements financiers relatifs à la gestion du PCRS - est ainsi modifié :

«

Proportionnellement au périmètre de son territoire et de ses besoins, les Partenaires assureront le versement de leur participation aux frais engagés par TE53. Ces frais comprendront :

- *Les coûts de réalisation et de mise à jour du PCRS ;*
- *Les coûts du contrôle qualité des données récoltées ;*
- *Les coûts résultant des investissements informatiques de TE53 pour la mise en œuvre et la gestion du PCRS ;*
- *Les coûts d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre des marchés publics nécessaires à la constitution du PCRS ;*
- *Les coûts internes à TE53 affectés à cette mission ;*
- *Les frais financiers résultant de l'emprunt par TE53 nécessaires à la réalisation de cette mission.*

Le coût financier total de l'opération de gestion du PCRS est évalué à 6 740 943 euros répartis jusqu'en 2032 (cf. Annexe 1).

TE53 s'engage à participer à hauteur de 21,0 % du montant total du projet, soit une estimation de 1 416 967 euros.

Le Département s'engage à financer le projet de PCRS à hauteur de 13.6 % de son montant total, soit une estimation de 918 829 euros.

La participation totale de l'ensemble des EPCI s'élève à 16.1 % du montant total du projet, soit une estimation de 1 085 408 euros.

ENEDIS et GRDF participent via des contrats de licence, respectivement à hauteur de 8.2 % et 4.3 %, soit respectivement 556 000 euros et 292 800 euros.

Au titre des subventions, le FEDER et GEOPAL participeraient à hauteur de :

- *FEDER 1 : 28,6 % soit 1 929 119 euros ;*
- *GEOPAL : 8.0 % soit 541 819 euros.*

La participation totale estimative de chacun des Partenaires aux frais engagés par TE53 au titre de la constitution et la maintenance du PCRS est répartie selon les modalités de calcul prévues par l'annexe 1.

Les montants d'investissement seront réajustés par phase, au sens de l'article 8.4 de la présente convention, en fonction des résultats des appels d'offre, des linéaires de voirie couverts par le PCRS Vecteur fixés par l'EPCI et TE53, ainsi que du montant réel des subventions obtenues.

Les montants de fonctionnement seront révisés annuellement, sur la base des coûts réels de l'année n-1 et des coûts planifiés pour l'année n.

L'ensemble des aides octroyées pour la réalisation du PCRS seront réparties entre les différents Partenaires initiaux publics, ainsi que les contributions des nouveaux partenaires.

Au même titre, les contreparties financières acquises au titre de la mise à disposition à des tiers demandeurs seront réparties entre les différents Partenaires.

Pendant la durée de la convention de partenariat, le montant des annuités maximum versées par les Partenaires est évalué en fonction de la surface totale du territoire et du linéaire de voirie en zone agglomérée concerné par le PCRS.

»

L'article 14.2 – Modalités de participation financière des Partenaires – est ainsi modifié :

«

Concernant la participation financière des Partenaires initiaux, le financement est réparti comme suit :

- *La subvention de participation des partenaires initiaux relative à la mise en place des services fournis par TE53, et à l'acquisition et mise à jour des données calculée au prorata de la surface du territoire (PCRS Image) et au prorata de la surface du linéaire de voirie en zone agglomérée (PCRS Vecteur) ;*
- *La subvention de fonctionnement versée annuellement pour la mise à jour et la gestion du PCRS.*

Au premier trimestre de chaque année, un bilan financier annuel des ressources et des dépenses engagées au titre du PCRS sera présenté au comité de pilotage.

Les contributions des Partenaires seront appelées durant le deuxième trimestre de chaque année, par TE53, pour l'année en cours.

Les montants estimatifs des dépenses sont détaillés par phase, total et annuel dans l'Annexe 1.

Pour rappel, les montants sont ajustables en fonction du résultat des appels d'offres, des linéaires de voirie couverte par le PCRS vecteur défini par l'EPCI et des subventions effectivement obtenues, ainsi que des coûts réels.

En cas d'évolution juridique, fiscale ou technique, les montants et modalités de participation pourront être revus dans le cadre d'un avenant.

»

L'annexe 1 – Contribution financière estimative à la gestion du PCRS de la Mayenne - est ainsi modifié :

ACTEURS	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	TOTAL	Taux de participation (%)
TE53*	1 042 980	373 987	1 416 967	21.0%
DEPARTEMENT	644 021	274 808	918 829	13.6%
CC DES COEVRONS	79 074	30 225	109 298	1.6%
CC DU MONT DES AVALOIRS	52 583	19 743	72 326	1.1%
CC DU PAYS DE CRAON	78 239	31 379	109 618	1.6%
CC MAYENNE COMMUNAUTE	96 366	41 011	137 377	2.0%
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	232 815	105 677	338 492	5.0%
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	40 102	15 107	55 209	0.8%
CC DE L'ERNEE	51 587	19 924	71 511	1.1%
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	56 548	22 023	78 571	1.2%
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	79 234	33 772	113 006	1.7%
REGION / GEOPAL***	541 819	0	541 819	8.0%
FEDER***	1 597 729	331 390	1 929 119	28.6%
ENEDIS**	0	556 000	556 000	8.2%
GRDF**	0	292 800	292 800	4.3%
TOTAL	4 593 098	2 147 845	6 740 943	100,0%

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

*** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER (Programmes 2014-2020 et 2021-2027)

A. Détail des contributions pour la phase 1

Cette phase couvre le financement de l'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaire à la réalisation du projet de PCRS, acquisition et contrôle des données ortho photographiques nécessaires à la réalisation du PCRS Image, traitement et gestion des données acquises et mise en fonction d'une plateforme de contrôle, de gestion, d'échange et de diffusion des données.

Cette phase s'inscrit dans un projet financé par le FEDER 2014-2020 et par GEOPAL.

ACTEUR	TAUX	CONTRIBUTION
TE53	23.3%	176 686
DEPARTEMENT	11.8%	89 205
CC DES COEVRONS	2.3%	17 289
CC DU MONT DES AVALOIRS	1.6%	12 058
CC DU PAYS DE CRAON	1.9%	14 145
CC MAYENNE COMMUNAUTE	1.8%	13 681
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	2.0%	15 095
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.2%	9 280
CC DE L'ERNEE	1.4%	10 542
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	1.5%	11 594
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	1.3%	9 975
REGION / GEOPAL	20.0%	151 819
FEDER	30.0%	227 729
TOTAL	100.0%	759 098

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI.

** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER 2014-2020.

B. Détail des contributions pour la phase 2

La Phase 2 couvre le financement de l'acquisition et du contrôle des données vectorielles nécessaires à la réalisation du PCRS Vecteur.

Cette phase s'inscrit dans un projet financé par GEOPAL et FEDER 2021-2027.

ACTEUR	TAUX	CONTRIBUTION
TE53	20.0%	390 710
DEPARTEMENT	14.6%	285 000
CC DES COEVRONS	1.4%	26 700
CC DU MONT DES AVALOIRS	0.9%	17 840
CC DU PAYS DE CRAON	1.4%	27 600
CC MAYENNE COMMUNAUTE	1.7%	33 510
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	5.0%	97 390
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	0.7%	13 210
CC DE L'ERNEE	0.9%	18 360
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	1.0%	19 310
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	1.6%	30 370
REGION / GEOPAL**	20.0%	390 000
FEDER**	30.8%	600 000
TOTAL	100.0%	1 950 000

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Demandes de subventions à la Région via le programme GEOPAL et au Fonds européen FEDER 2021-2027.

C. Détail des contributions pour la phase 3

La Phase 3 couvre le financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur.

Cette phase s'inscrit dans un projet susceptible d'être financé par GEOPAL et FEDER 2021-2027, pour les dépenses d'investissement et de personnel éligibles.

C.1 Dépenses éligibles aux subventions FEDER et GEOPAL

ACTEUR	INVESTISSEMENT	PERSONNEL	TOTAL	TAUX
TE53*	220 000	94 683	314 683	20.0%
DEPARTEMENT	55 000	23 671	78 671	5.0%
CC DES COEVRONS	5 235	2 253	7 488	0.5%

CC DU MONT DES AVALOIRS	3 385	1 457	4 842	0.3%
CC DU PAYS DE CRAON	5 445	2 344	7 789	0.5%
CC MAYENNE COMMUNAUTE	7 338	3 158	10 495	0.7%
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	17 955	7 727	25 682	1.6%
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	2 628	1 131	3 759	0.2%
CC DE L'ERNEE	3 385	1 457	4 842	0.3%
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	3 826	1 647	5 473	0.3%
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	5 803	2 497	8 300	0.5%
REGION / GEOPAL	0	0	0	0.0%
FEDER	770 000	331 390	1 101 390	70.0%
TOTAL	1 100 000	473 415	1 573 415	100.0%

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

C.2 Dépenses non éligibles aux subventions FEDER et GEOPAL

Ces dépenses concernent des dépenses en investissement (flux WMS, outils, expérimentations...) et en fonctionnement (hébergement, maintenance informatique, autres frais de personnel...).

ACTEUR	TAUX	INVESTISSEMENT	TAUX	FONCTIONNEMENT	TAUX	TOTAL
TE53*	32.6%	19 560	15.0%	49 588	17.7%	69 148
DEPARTEMENT	27.4%	16 440	12.8%	37 299	13.8%	53 739
CC DES COEVRONS	3.8%	2 284	1.2%	3 550	1.5%	5 835
CC DU MONT DES AVALOIRS	2.5%	1 477	0.8%	2 296	1.0%	3 773
CC DU PAYS DE CRAON	4.0%	2 376	1.3%	3 693	1.6%	6 069
CC MAYENNE COMMUNAUTE	5.3%	3 202	1.7%	4 976	2.1%	8 178
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	13.1%	7 835	4.2%	12 176	5.1%	20 011
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.9%	1 147	0.6%	1 782	0.7%	2 929
CC DE L'ERNEE	2.5%	1 477	0.8%	2 296	1.0%	3 773

CC DU BOCAGE MAYENNAIS	2.8%	1 670	0.9%	2 595	1.1%	4 265
CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	4.2%	2 532	1.4%	3 935	1.7%	6 467
ENEDIS**	0.0%	0	31.6%	110 000	28.2%	110 000
GRDF**	0.0%	0	27.7%	96 400	24.7%	96 400
TOTAL	100.0%	60 000	100.0%	330 585	100.0%	390 585

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TE53, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

D. Détail des contributions pour la phase 4

La Phase 4 couvre le financement de la mise à jour des données du PCRS Image et du PCRS vecteur.

À ce jour, la possibilité d'un financement partiel via des subventions n'est pas garanti.

ACTEUR	TAUX	INVESTISSEMENT	TAUX	FONCTIONNEMENT	TAUX	CONTRIBUTION TOTALE
TE53*	32.6%	236 024	25.0%	155 000	29.1%	391 024
DEPARTEMENT	27.4%	198 376	20.0%	124 000	24.0%	322 376
CC DES COEVRONS	3.8%	27 565	2.5%	15 191	3.2%	42 756
CC DU MONT DES AVALOIRS	2.5%	17 823	1.6%	9 822	2.1%	27 646
CC DU PAYS DE CRAON	4.0%	28 672	2.6%	15 801	3.3%	44 474
CC MAYENNE COMMUNAUTE	5.3%	38 635	3.6%	21 292	4.5%	59 928
CA DE LAVAL AGGLOMERATION	13.1%	94 541	8.7%	52 102	10.9%	146 643
CC DU PAYS DE MESLAY-GREZ	1.9%	13 838	1.3%	7 626	1.6%	21 464
CC DE L'ERNEE	2.5%	17 823	1.6%	9 822	2.1%	27 646
CC DU BOCAGE MAYENNAIS	2.8%	20 148	1.9%	11 104	2.3%	31 252

CC DU PAYS DE CHATEAU-GONTIER	4.2%	30 554	2.8%	16 839	3.5%	47 393
ENEDIS**	0.0%	0	17.2%	110 000	8.2%	110 000
GRDF**	0.0%	0	11.2%	71 400	5.3%	71 400
TOTAL	100.0%	724 000	100.0%	620 000	100.0%	1 344 000

* La contribution de la commune de Bouessay (communauté de communes de la Sarthe) sera couverte par TES3, dans l'attente d'un accord avec cet EPCI

** Contribution de gestionnaires de réseaux privés via des contrats de licence

Conformément à l'article 6.1 de la convention cet avenant sera, préalablement à sa signature, validé par le comité de pilotage PCRS.

ARTICLE 4 – PIÈCES CONTRACTUELLES

✓ Le présent avenant.

Les autres clauses de la convention sont inchangées.

Florian Bercault : *Je vous propose d'avoir un débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable.*

- **CC162 – ÉLABORATION DU PLAN LOCAL INTERCOMMUNAL – PLUI – DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)**

Rapporteur : Christine Dubois

I - Présentation de la décision

Par délibération n°073/2024 du 17 juin 2024, Laval Agglomération a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), à l'échelle des 34 communes de l'agglomération.

Conformément à l'article L153-12 du Code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du conseil communautaire sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Ce débat est un débat sans vote. La note en annexe ainsi que le PADD doivent permettre à l'ensemble des conseillers communautaires de prendre connaissance et de débattre des orientations générales proposées pour le nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durables, au regard notamment des enjeux issus du diagnostic du territoire, de l'état initial de l'environnement, des orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Laval Agglomération dont la procédure est menée en parallèle, et des objectifs de l'élaboration du PLUi.

À ce stade de l'élaboration du document, il ne s'agit pas de "figer" le PADD dans sa version complète et définitive. Toutefois, les propositions d'orientations générales et les débats auxquels elles donneront lieu serviront de guide à la suite des travaux du PLUi et à l'élaboration de l'ensemble des pièces du document qui sera soumis à l'arrêt.

Il est donc proposé à la présente séance un premier débat sur les orientations générales du PADD. Le document joint à ce rapport a fait l'objet de nombreux échanges dans le cadre des instances suivantes :

- 25 mars 2025 : CIM de travail sur les enjeux,
- 1er avril au 30 avril 2025 : travail en communes sur les enjeux (carnet d'enjeux),
- 14 mai 2025 : COPIL validation des enjeux + atelier armature territoriale,
- 3 juin 2025 : COPIL scénario projet,
- 17 juin 2025 : atelier projet de territoire,
- 17 septembre 2025 : COPIL orientations, objectifs chiffrés et zoom sur les densités,
- 2 octobre 2025 : COPIL orientations, prospective démographique et zoom sur les potentiels de densification,
- 14 octobre 2025 : COPIL validation PAS/PADD avant réunion PPA,

- 4 novembre 2025 : présentation du PAS/PADD aux PPA,
- 6 novembre 2025 : commission "aménagement",
- 17 novembre 2025 : COFIL retour PPA et finalisation avant conseil communautaire.

Les orientations générales du PADD seront présentées à la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lors du 1^{er} trimestre 2026. Elles ont été présentées aux Personnes Publiques Associées (PPA) et aux organismes et associations concernés le 4 novembre 2025. Un débat dans les conseils municipaux sera organisé suite au conseil communautaire. Dans le cadre de la concertation avec la population, 6 réunions publiques de présentation des enjeux et des sujets clefs du PADD se sont tenues du 17 septembre au 28 octobre 2025.

Afin de tenir compte au mieux de la tenue des élections municipales en mars 2026, des séances de présentations du PADD aux futurs élus seront organisées. Un nouveau débat pourra alors être organisé en conseil communautaire.

II - Impact budgétaire et financier

Le débat sur les orientations du PADD s'inscrit dans le cadre de la procédure globale d'élaboration du PLUi de Laval Agglomération, avec un marché de 742 590 € TTC, incluant également l'élaboration d'un nouveau SCoT en procédure mutualisée avec celle d'élaboration du PLUi.

Christine Dubois : *Oui, donc il y a deux délibérations sur le PAS et le PADD. Je vous propose de vous les présenter en même temps, puisque Laval Agglomération a engagé une démarche inédite en prescrivant l'élaboration d'un nouveau SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et d'un nouveau PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal). Ces deux documents de planification et de réglementation de l'urbanisation sont complémentaires pour un territoire unique, composé de nos 34 communes. Le PLUi a été prescrit le 17 juin 2024, et le SCoT le 30 septembre 2024. Il s'agit d'un véritable défi pour notre territoire : construire un projet d'aménagement stratégique (PAS) et un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) communs à l'ensemble de nos communes, tout en identifiant les enjeux spécifiques des différents bassins de vie et ceux qui relèvent de l'intercommunalité. Collectivement, il nous faut répondre à de nombreuses interrogations :*

- Où pourrons-nous construire ?
- Où pourront s'installer les activités économiques ?
- Quelle place sera accordée à l'agriculture et comment seront préservés les terrains agricoles ?
- Quels espaces naturels et patrimoniaux seront protégés ?
- Comment accompagner le développement d'une offre de services harmonieuse sur le territoire ?
- Quel territoire voulons-nous habiter demain ?
- Et quel territoire voulons-nous laisser aux générations futures ?

Le cabinet Cittanova a été retenu pour nous accompagner et mener à bien ce projet. Depuis 2025, de nombreux travaux ont été menés, ce qui a permis, dans un premier temps, de valider et de hiérarchiser les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic. Une phase de concertation avec les habitants a été organisée afin d'imaginer le territoire à horizon de 10 ans pour le PLUi – c'est-à-dire une projection jusqu'en 2037 – et à horizon de 20 ans pour le SCoT, soit une projection jusqu'en 2047. Des ateliers projets ont permis de valider les grandes ambitions et d'écrire collectivement les orientations. Différents échanges avec les acteurs et tous les partenaires, ainsi que six réunions publiques, ont déjà permis d'amender le PAS et le PADD. Conformément au Code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du Conseil communautaire sur les orientations générales du PAS pour le futur SCoT et sur les orientations du PADD pour le futur PLUi. Ce débat est un débat sans vote, mais il doit permettre à l'ensemble des conseillers communautaires de prendre connaissance des orientations générales proposées. Il est important de souligner que le SCoT est avant tout un document qui intègre toutes les politiques sectorielles de l'agglomération en matière d'aménagement et d'urbanisme. De nombreuses actions à court et moyen terme sont déjà planifiées, à travers :

- le PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial),
- le PAT (Projet Alimentaire Territorial),
- le PDMS (Plan de Mobilité Simplifié),
- et le PLH (Programme Local de l'Habitat).

Toutes ces stratégies de développement et orientations prospectives seront intégrées au SCoT. Le Plan d'Aménagement Stratégique (PAS) a été structuré autour de quatre grandes ambitions transversales. Ces ambitions ne sont pas hiérarchisées, mais elles sont complémentaires et indissociables. Elles se combinent dans l'objectif d'assurer un développement cohérent du territoire, avec pour fil conducteur la qualité du cadre de vie, la préservation de l'environnement et l'équilibre territorial. Les quatre grandes ambitions proposées sont :

- Laval Agglomération, un territoire moteur et rayonnant,
- Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature,
- Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous,
- Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles.

Ces quatre ambitions portent dix-neuf objectifs et se déclinent en soixante-huit orientations. Rassurez-vous, ce soir, je ne vais pas vous détailler les soixante-huit orientations, puisque vous avez pu en prendre connaissance dans les documents qui vous ont été transmis.

Je vais néanmoins vous commenter l'ambition n°1 : Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne. Forte de ses atouts économiques et de la qualité de son cadre de vie, Laval Agglomération porte l'ambition de créer un espace attractif et dynamique, où innovation et connexions se conjuguent. Se positionner comme un acteur structurant, capable d'impulser des synergies à l'échelle de la Mayenne et au-delà : telle est l'ambition numéro un. Cette ambition comporte quatre objectifs (déclinés en dix-sept orientations) :

1. Structurer l'économie autour de pôles d'excellence : c'est l'ambition du développement d'une économie fondée à la fois sur l'innovation, l'ancrage local et la responsabilité environnementale.
2. Renforcer les mobilités interterritoriales : Laval Agglomération place la mobilité au cœur de son projet, en tant que levier majeur d'inclusion, d'attractivité et de transition

écologique. Le diagnostic territorial a mis en évidence une forte dépendance à la voiture individuelle, à des flux domicile-travail interterritoriaux en augmentation, ainsi qu'à des besoins croissants de connexion entre les centralités, les zones d'activité et les territoires voisins.

3. Être un pôle de vie attractif à taille humaine : le diagnostic territorial révèle un territoire doté d'un bon niveau d'équipements, d'un environnement préservé et d'un tissu local dynamique. Toutefois, plusieurs défis restent à relever : une fragilité démographique relative, des inégalités d'accès aux services selon les secteurs, et un besoin de diversification de l'offre de logements pour accueillir de nouveaux habitants. Laval Agglomération vise une croissance démographique de 0,35 % par an, soit environ 6 100 habitants supplémentaires à horizon 2037. Pour faire du logement un levier d'accueil et d'ancrage durable des ménages sur le territoire, la création d'environ 6 500 logements est prévue à horizon 2037 sur l'ensemble du territoire.
4. Positionner la rivière Mayenne comme une porte d'entrée touristique : le choix est de faire de la Mayenne un véritable fil conducteur du développement touristique du territoire, en s'appuyant sur ses richesses naturelles, patrimoniales et paysagères.

Sur l'ambition n°2 : Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature. Laval Agglomération affirme son engagement en faveur d'un développement sobre, durable et responsable. Elle place la transition écologique au cœur de ses priorités, en conciliant protection de la biodiversité, gestion équilibrée de l'eau et valorisation des espèces agricoles et naturelles. Cette ambition se décline en cinq objectifs :

1. Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles : Laval Agglomération affirme sa volonté de préserver durablement la biodiversité et les ressources naturelles, en inscrivant l'ensemble de ses politiques d'aménagement dans une trajectoire sobre en consommation d'espaces.
2. Structurer l'espace urbain autour de la trame verte et bleue : Laval Agglomération affirme sa volonté de renforcer le lien entre nature et urbanisme, en intégrant pleinement les éléments naturels dans les projets d'aménagement et dans la fabrique des espaces urbanisés.
3. Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique : face aux tensions croissantes sur la ressource en eau, Laval Agglomération entend mettre en œuvre une stratégie territoriale cohérente, préventive et durable, visant à préserver la qualité et la quantité d'eau disponible tout en assurant la protection des milieux aquatiques et humides.
4. Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables : Laval Agglomération affirme sa volonté de devenir un territoire exemplaire en matière de transition énergétique, en agissant sur la réduction des consommations, le développement des énergies renouvelables, la production locale et la coopération entre les acteurs.
5. Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique : l'objectif est de transformer profondément nos modèles d'aménagement, en conciliant attractivité, transition écologique et gestion économe du foncier.

Sur l'ambition n°3 : Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous. C'est l'ambition de construire un territoire où chacun peut trouver sa place tout au long de son parcours de vie. Elle se décline en cinq objectifs à nouveau :

1. Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable : le logement ne se résume plus à une simple réponse à la demande : il devient un levier structurant pour construire un territoire plus sobre, solidaire et résilient. À l'échelle de l'agglomération, cela implique d'anticiper les décisions à venir, de répondre aux besoins diversifiés des habitants, tout en intégrant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux.
2. Assurer un cadre de vie de qualité et favorable à la santé pour tous : dans un contexte de transition démographique, climatique et sociale, cela implique d'agir de manière transversale sur l'ensemble des composantes de l'environnement quotidien des habitants : le logement, les mobilités, les espaces publics, les paysages, les équipements et, plus largement, l'organisation de l'espace.
3. Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale : dans un contexte de mutation des modes de consommation, de concurrence accrue entre formats commerciaux, et de la nécessité de limiter l'étalement urbain, il est nécessaire de repenser l'aménagement et la gestion des espaces dédiés.
4. Réduire les vulnérabilités face aux risques : Laval Agglomération affirme sa volonté d'anticiper les risques et de protéger ses habitants, ses activités et ses paysages plutôt que de les subir. Il s'agit de protéger le territoire aujourd'hui, mais tout en préparant celui de demain, en garantissant un cadre de vie sûr et adapté aux évolutions à venir.
5. Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous : le bien-être des habitants constitue une priorité. Il s'agit de concilier le développement urbain avec la préservation de la santé, du confort et de la qualité de vie, en limitant les nuisances, en garantissant l'accès à des espaces conviviaux et en favorisant une alimentation saine et locale.

Sur l'ambition n°4 : Laval Agglomération, un territoire fort de ces communes plurielles. La richesse de l'agglomération repose sur la diversité et la complémentarité de ses communes. Chacune, avec ses spécificités, ses ressources et son identité, contribue à l'équilibre et à la vitalité du territoire. En valorisant cette pluralité, l'agglomération affirme sa volonté de construire un projet commun, fondé sur une armature territoriale cohérente et solidaire, où chaque commune, quelle que soit sa taille, a sa place et joue un rôle dans le développement partagé.

Comment est organisé notre territoire ? Je ne sais pas si on peut diffuser la page 10 du document PLUi-PADD. Non ? On ne peut pas ? Bon, parce qu'on avait la carte de l'armature avec les communes. L'armature territoriale constitue le socle de lecture et d'organisation de notre territoire. Elle vise à définir, à l'échelle intercommunale, la place et les fonctions de chaque commune au sein d'un ensemble cohérent, solidaire et complémentaire. Cette armature permet d'articuler les dynamiques locales et les politiques publiques à une échelle plus large, en assurant une cohérence d'ensemble entre le développement urbain, l'habitat, les mobilités, l'économie et l'environnement. Elle se décline également en cinq objectifs :

1. Faire de Laval une ville « Phare », habitée, vivante et accessible (objectif 1) : la commune « Phare » de l'agglomération incarne le centre vital du territoire, celle autour de laquelle tout s'organise. Elle guide, rayonne et structure l'espace et la vie autour d'elle.
2. Renforcer les fonctions urbaines des communes « Écho » (objectif 2) : nous avons cinq communes « Écho » – Bonchamp, Louverné, Changé, Saint-Berthevin et L'Huisserie. Une commune « Écho » est une commune en résonance avec une autre

commune. Elle prolonge les dynamiques urbaines, tout en affirmant sa propre identité. Par ces liens quotidiens, elle participe activement au fonctionnement de l'ensemble du territoire de Laval Agglomération. Ni simple dépendance, ni autonomie totale, elle est une pièce complémentaire. Les communes « Écho » doivent contribuer pleinement à l'attractivité à l'équilibre du territoire.

3. Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants (objectif 3) : les 7 communes « Point d'ancrage » qui ont été définies dans l'armature territoriale – Argentré, Entrammes, Le Bourgneuf-la-Forêt, Le Genest-Saint-Isle, Loiron, Port-Brillet et Saint-Pierre-la-Cour – sont les communes où l'on vient s'amarrer pour trouver ce qui manque ailleurs : une école, un marché, un café, une offre de santé. Elles rassemblent sans dominer, et relient sans effacer, entre les champs et les vallées. Elles tiennent un rôle discret mais essentiel, d'un cœur qui bat pour plusieurs villages alentour.
4. Offrir une expérience touristique et résidentielle dans les communes « Pittoresque » (objectif 5) : vous l'aurez deviné, les trois communes « Pittoresque » de Laval Agglomération sont les plus belles communes bien sûr : Montflours, Olivet et Parné-sur-Roc. Un village « Pittoresque » est un village préservé dans son cadre naturel et architectural, offrant un charme authentique, avec un cadre de vie de qualité au vert. Il attire par sa beauté, sa douceur de vivre, et joue ainsi un rôle touristique et/ou résidentiel à l'échelle du territoire.
5. Maintenir un cadre de vie apaisé dans les communes « Repos » (objectif 4) : les communes « Repos » sont les 18 autres communes. Je ne vais pas toutes vous les citer. Ces communes « Repos » permettent de maintenir un cadre de vie apaisé. Un village « Repos » est une commune à dominante rurale, nichée au cœur de terres agricoles. Ce village se distingue par son patrimoine champêtre et ses paysages façonnés par l'agriculture, activités bien vivantes. Ce sont des villages ouverts et accueillants, mais sans rôle structurant : on y vit et on s'y repose à l'ombre des dynamiques voisines. Les communes « Repos » doivent continuer d'exister, sans s'effacer, et ainsi conserver une place dans le fonctionnement du territoire de l'agglomération.

Voilà, Monsieur le Président, succinctement.

Florian Bercault : En tout cas, j'apprécie Madame la Vice-présidente, la poésie et la poésie avec lesquelles vous avez présenté notre beau territoire et nos belles communes.

Christine Dubois : Je tiens également à insister sur le fait que le PAS et le PADD qui vous sont présentés ce soir ne sont pas figés. On est d'accord, de toute façon, vous n'aimez pas ce qui est figé, je le sais. Vous n'êtes pas sans savoir que les échéances électorales vont ralentir ce projet, comme on en avait parlé dans le planning. Lors du prochain Conseil communautaire, donc après les élections de mars 2026, on pourra redébattre du PAS et du PADD, après avoir pris connaissance de tous les documents et de tous les travaux. Le nouveau Conseil communautaire pourra alors l'amender si besoin. Mais il nous tenait cependant à cœur de le présenter ce soir. Je voulais profiter de l'occasion pour remercier toutes les équipes qui ont travaillé sur ce dossier ardu : toutes les équipes de l'urbanisme et de la planification, que je remercie d'être à mes côtés, le cabinet Cittanova, ainsi que tous les élus qui ont pris part aux COPILs et aux différents ateliers. Certains ont été très assidus, et je les remercie vivement pour leur engagement, qui fait avancer ce projet. Voilà, Monsieur le Président.

Florian Bercault : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des questions sur le PADD ?

Jean-Pierre Thiot : Oui. Monsieur le Président, Madame la Vice-présidente. Un grand bravo à la Vice-présidente car il n'est pas facile de présenter ce genre de dossier sans que ce soit un véritable somnifère. Mais j'ai quand même vu des collègues qui avaient tendance à avoir les paupières lourdes autour de moi. Alors, je vais peut-être vous réveiller. On parle quand même de deux délibérations. Ce n'est donc pas une délibération. Pourtant, quand on lit et quand on regarde bien... Je vous invite à aller voir le document 162-CC présenté. Il est bien précisé que l'on délibère. Regardez bien, s'il vous plaît, dans la documentation qui vous a été envoyée.

Florian Bercault : Oui. C'est effectivement un débat. On va voter pour prendre acte du fait qu'il y ait bien eu un débat, mais effectivement, il n'y a pas de vote en tant que tel sur la délibération ; mais chacun peut s'exprimer.

Jean-Pierre Thiot : Donc, c'est une délibération, je confirme. Ces deux délibérations sur le PADD et le PAS sont importantes pour nous et très importantes pour le futur PLUi 2027-2032. Il ne faut pas s'y tromper. Même si, dans les documents à notre disposition, on parle essentiellement des orientations générales proposées pour le nouveau PADD, on y retrouve également des objectifs pour le nouveau PLUi, validés en Conseil communautaire en juin 2024. Cet ensemble de considérations générales ne semble pas poser de problème et devrait faire consensus, surtout lorsqu'on parle d'urbanisme raisonné et de préservation du foncier agricole. En revanche, lorsqu'on examine les petites lignes et encarts des documents, on y trouve des notions issues du diagnostic territorial. Et c'est là, pour moi, que le bât blesse. Je dis : méfiance, danger. Ce diagnostic territorial, notamment les consommations de foncier par commune et pour l'agglomération, repose sur des chiffres qui n'ont jamais été présentés de manière détaillée. Nous savons déjà qu'il contient des erreurs manifestes, déjà signalées, mais jamais prises en compte. Deux exemples :

- Pour la commune de L'Huisserie, le U Express qui a brûlé et a été reconstruit, a été considéré comme de la terre urbanisée pour cette reconstruction.
- Une enseigne qui change sur le garage Renault de la commune, suite à un permis de construire, a également été considérée comme de l'espace qui a été urbanisé. Et je pourrais citer bien d'autres exemples.

Nous recevons, tous les maires de l'agglomération, le 4 décembre 2025, la carte collaborative par commune des zones potentielles à densifier. Les maires ont 15 jours pour remettre leurs annotations, soit jusqu'au 19 décembre. Je rappelle qu'il y a plusieurs mois, nous avons déjà travaillé sur ce dossier avec le bureau d'études Cittanova à L'Huisserie, et que cette nouvelle carte collaborative semble repartir à zéro, puisque presque aucune remarque précédente n'a été prise en compte. Mon sentiment sur ce dossier, je vais vous le livrer sans détour : on ne nous dit pas tout. Tout semble déjà ficelé à l'avance. On nous impose un tapis de réunions, de COPILs et d'ateliers sur le PLUi, le PADD, le PAS, le PLH, etc. Je me demande si ce n'est pas un écran de fumée, donnant l'impression que les orientations et décisions sont le fruit d'un travail collaboratif très affiné, alors que dans les faits, sur les derniers COPILs PADD-PLUi, nous n'avons eu au maximum que 9 ou 10 communes représentées sur 34.

Alors je vais vous le dire. Lors du vote en juin 2024 des objectifs du futur PLUi, notamment l'objectif numéro 2 – « Permettre un développement équilibré et solidaire des communes de l'agglomération » – j'y croyais encore. Aujourd'hui, ma confiance est un peu étiolée. Pour moi, les spécificités de chacune de nos communes sont un peu oubliées dans les travaux en

cours, même si elles sont mentionnées dans les premières pages des ambitions. J'ai l'impression qu'on veut tous nous cloner sur le même modèle : densification à outrance dans les centres ville afin d'interdire toute extension urbaine. Tout comme nous n'avons pas eu besoin de la loi EGAlim pour appliquer EGAlim dans notre restaurant scolaire, nous n'avons pas besoin d'une usine à gaz comme le ZAN pour faire de la sobriété foncière. Nos exploitants agricoles participent activement – je peux vous le dire, on les aime et on les soutient sur notre commune et ils nous le rendent bien – à un projet de lotissement majeur. On travaille ensemble sur ce projet, ils nous aident à trouver des terres de compensation.

Alors pour moi, ce qui est choquant dans ce qui nous est présenté, c'est l'impression d'un passage en force. Même si j'entends qu'un nouveau débat aura lieu en février ou mars après les élections, certainement, et je l'espère, j'ai l'impression que l'agglomération tente d'imposer un calendrier à marche forcée auprès des communes. Alors que dans trois mois auront lieu les élections municipales. Qui peut avoir confiance ? Pour moi, tout cela n'est pas raisonnable et je pourrais même dire que ça ne sent pas très bon. Monsieur le Président, tout en soulignant la quantité de travail réalisée par les services et le bureau d'études Cittanova, je souhaite éviter tout déni de démocratie dans la précipitation. Par respect pour les nouveaux élus qui prendront leurs fonctions en mai-juin 2026, je vous sollicite et vous demande de bien vouloir décider d'un report de six mois de ces deux délibérations sur le PADD et le PAS. Merci.

Florian Bercault : Merci, Monsieur le Maire. Cher Jean-Pierre, je tiens juste à préciser que nous vivons en démocratie. Moi, je fais partie de ceux qui respectent la loi. La loi a été votée, et je n'aime pas les insinuations. Dans ma famille, je dis souvent : « "On" est un con ». On ne nous dit pas tout, déni de démocratie. Dans une démocratie, chacun a le droit de s'exprimer. Vous avez pu le faire librement, me semble-t-il, et personne dans la salle n'est là pour mettre la pression, pour prendre la parole ou autre, dans un sens ou dans un autre. Donc, je n'aimerais pas laisser planer des suspicions de « marche forcée ». En fait, il y a la loi qui nous oblige, même si on peut être hors-la-loi. Moi, je n'ai pas de problème : je fais partie de ceux qui respectent le contrat social et le travail des parlementaires. La loi nous incite, nous oblige à modifier nos documents d'urbanisme pour les rendre compatibles avec le ZAN et la transition écologique avant fin 2027. Si nous voulons rester dans la loi, nous sommes obligés de tenir le calendrier présenté. C'est un travail que nous menons depuis des mois et des mois, ce n'est pas nouveau.

Je partage le constat sur la comptabilisation ZAN. Mais, une fois de plus, on n'a pas la main : je suis d'accord que l'on est sur la décennie de comptage de la consommation d'espace, qui se base sur les permis d'aménager et les permis de construire. Je peux prendre l'exemple de la place du 11 Novembre, qui est considérée comme de la consommation d'espace sur la décennie. Ce n'est pas un complot, ni une volonté d'ajouter artificiellement des hectares : c'est la loi qui fonctionne ainsi. On peut évidemment contester, mais je ne pense pas que ce soit le lieu ici, dans cette instance-là. On veut défendre le travail collectif qui a été mené. Tout le monde a été invité à participer, on essaie d'avancer. Je note que le prestataire n'a pas fait tout le travail escompté, et je m'y référerai. Mais s'il vous plaît, nous sommes en démocratie. Chacun peut s'exprimer, voter pour ou contre. Mais la démocratie, pour préserver cet espace qui est attaqué de toutes parts, c'est aussi respecter la loi. Et c'est vraiment l'objet de ce débat et de cette délibération. Cela ne veut pas dire que nous ne continuerons pas à accompagner les projets de développement des communes. Le ZAN, je le dis souvent dans cette instance, change le paradigme du développement territorial : on ne pourra plus se développer comme avant si nous limitons notre consommation foncière. Pourquoi ? Parce que la terre sert à se nourrir et à nous aider à respirer. Vous le savez, elle a des vertus beaucoup plus importantes qu'on le pense : 75 % du vivant se trouve sous terre. C'est pour ça qu'on veut la préserver. C'est notre objectif : il est noble, et que l'on veut tous nous partager.

Après, pour la mise en œuvre, évidemment, on peut se poser des questions pratiques : cela nécessite une fiscalité différente, une boîte à outils d'accompagnement, un traitement différent des coûts partis, comme à L'Huisserie pour le lotissement en question. On accompagnera, dans la limite de la loi, et dans la limite de la répartition des hectares, lorsque ce sera décidé au niveau du Conseil communautaire.

Enfin, le PAS et le PADD que nous vous présentons n'orientent rien sur ce qui va se passer sur quelques lotissements précis de certaines communes : c'est une invitation à respecter la loi. C'est pour ça que je tiens à insister sur le processus. On est obligé de faire avancer ce document d'urbanisme, et nous le souhaitons évidemment. Aujourd'hui, nous vivons sans SCoT depuis plusieurs années, et cela semble être pénalisant pour la gestion de nombreuses questions d'urbanisme sur notre agglomération.

Sylvie Vielle : *Merci, Monsieur le Président. Juste pour m'associer au travail qui a été fait par Christine, puisqu'on mène également, en parallèle, le travail sur le PLH, dont on sera amené à prendre acte également. Je regarde la délibération : il est bien précisé que « le Conseil communautaire prend acte de la tenue du débat ». Dans nos conseils municipaux, on a des éléments à présenter, et on doit délibérer pour confirmer que l'on en a bien pris acte. Je voulais simplement indiquer que cela a toujours été clair dans nos débats, dans les COPILs et dans les ateliers : il faut que l'on avance. Pour la cartographie et tout ce qui a pu être pris en compte, j'entends ce que tu as indiqué tout à l'heure et sur le fait que ce n'était pas hétéroclite. Justement, je ne te donne pas tort : il y a sans doute des choses à récupérer. Pour autant, je pense qu'un gros travail a été fait, et c'est très bien que Christine le présente ce soir. Vous avez été sollicités à plusieurs reprises, à la fois sur les différents travaux côté urbanisme et en parallèle sur le PLH. Cela représente beaucoup de contributions. Mais, je pense que cela va surtout permettre de faciliter le travail des nouveaux élus qui arriveront, en leur donnant toute cette étude, déjà avancée. Il y aura ensuite un temps de prise en compte et de pédagogie pour qu'ils puissent s'approprier ces travaux, avant de prendre leurs décisions, après les élections. C'est bien ce qui avait été dit dès le départ. Je voulais simplement le confirmer, parce que c'est bien comme ça que ça a été présenté.*

Florian Bercault : *Il est vrai que le plus dur arrive là, car on est sur des grandes orientations. Le plus dur, dans le cadre du PLUi et du SCoT, sera sûrement la répartition des hectares que l'on peut encore artificialiser sur nos communes. Ce travail est évidemment encore en cours. On y va étape par étape : d'abord les grandes orientations, on essaie d'avancer pas à pas et de s'accoutumer, puisque c'est de la matière assez ardue. Évidemment, viendra ensuite le temps de fixer les règles de répartition des hectares et des autorisations. Et là, c'est vrai, qu'il y aura un débat. D'ailleurs, pour une fois, la ville de Laval sera sans doute la bonne élève, puisqu'elle fait partie des villes avec un potentiel de densification faible car déjà fortement artificialisée. On sera donc moins mis en cause que sur d'autres sujets, me semble-t-il.*

Jean-Pierre Thiot : *Oui, je voudrais simplement apporter quelques précisions suite aux remarques du Président de l'agglomération. Sur le déni de démocratie, j'ai bien dit qu'il y aurait un risque de déni de démocratie si les nouveaux élus n'étaient pas associés au plus tôt. C'était bien cela mon propos. Il n'y a pas de déni de démocratie aujourd'hui, ce n'est pas ce que je dis. Mais, mon impression aujourd'hui, au niveau de Laval Agglomération, c'est qu'on fait du ZAN « plus-plus ». C'est mon impression. On est un peu plus anesque que le ZAN lui-même, et je peux vous le garantir : tous les élus et les maires présents ici ne font pas n'importe quoi avec le foncier. On n'a jamais fait n'importe quoi. On a toujours préservé le foncier, on l'a toujours bien entretenu. Ce n'est pas parce que l'on urbanise, ou que l'on fait un peu d'extension, que l'on maltraite notre foncier, et notamment le foncier agricole. Très clairement, je fais partie de ceux qui disent que l'on n'avait pas besoin d'un ZAN sorti du chapeau de technocrates parisiens pour aller vers plus de sobriété foncière. Voilà, c'est mon avis.*

Florian Bercault : Non, enfin, je le dis : si vous êtes satisfaits de l'aménagement commercial de votre agglomération, ne venez pas vous plaindre que les centres villes et les centres-bourgs meurent. C'est de l'urbanisation qui a été faite n'importe comment, sans réflexion stratégique. Aujourd'hui, on a beau pleurer sur le lait renversé, je suis désolé : des zones d'activité mal placées, concentrées à l'ouest de l'agglomération et pas à l'est, font que la commune de L'Huissierie, justement, est devenue une commune dortoir, sans activité économique. Ça, c'est un défaut d'urbanisation stratégique. Si aujourd'hui les centres villes et les centres-bourgs de nos communes meurent, c'est bien parce qu'il y a eu un surdéveloppement commercial de la périphérie. Ce sont les documents d'urbanisme eux-mêmes qui le disent. Donc non, je suis désolé, on est là pour corriger certaines erreurs du passé. Non, on n'a pas fait que de bons investissements en consommant de la terre agricole. Je pense qu'il y a eu des sacrifices à faire pour de lourdes infrastructures, et d'autres choix qui, avec le recul, posent question. La loi ZAN, en plus, elle est portée de manière œcuménique. Je suis allé au Parlement : elle a vocation à dire stop, à nous mettre un coup de bambou collectif en disant « réfléchissons avant d'artificialiser demain la terre », parce que c'est ce qu'il y a de plus précieux pour nous. Et c'est le but de ces débats. Ils sont sains et ils sont normaux. Ils sont parfois difficiles, parce qu'il y a le coût du renoncement et celui de l'alternative à construire.

Moi, j'ai la chance, au niveau national, de présider la Commission nationale des écoquartiers. Je touche du doigt ce qu'il y a de plus abouti en matière d'urbanisme, et je constate une très grande différence entre des écoquartiers labellisés, vécus, et ce que peuvent produire des quartiers plus classiques, dans de nombreuses communes rurales ou urbaines. Donc non, il y a des aménagements et des choix qui sont complètement différents. L'objectif, c'est de préparer la suite pour notre agglomération et de ne pas continuer un développement que j'appelle erratique et non stratégique, qui nous met en difficulté face aux soubresauts du monde et aux difficultés économiques des uns et des autres. Tout cela se prépare. Sinon, on aura toujours la prime à l'extension, parce que c'est moins cher de construire en extension que sur des friches. D'où l'importance, par contre d'avoir une boîte à outils, et c'est ce que j'attends aussi de la suite, au-delà de la seule répartition des hectares, que l'agglomération se dote, à travers le PLH et d'autres documents, d'une véritable boîte à outils financière pour financer la rénovation de friches et la densification. Évidemment, on n'interdira pas le pavillonnaire de se développer. Mais il doit être raisonné et à sa juste place. Tout cela vise donc à corriger la trajectoire, à reprendre la main sur notre urbanisme, et cela me paraît absolument essentiel.

Christine Dubois : Je comprends qu'il y en ait qui souhaitent attendre, mais je pense qu'on n'a plus le temps d'attendre, parce qu'on a quand même une mise en compatibilité du PLUi et du SCoT avec l'effet ZAN. On est donc attendu sur la mise en compatibilité du SCoT avant fin 2026, et ça va arriver vite. Et pour le PLUi, c'est fin 2027. On en avait tenu compte dès le départ, quand on a lancé le projet PLUi-SCoT, en disant : attention, on a des échéances à respecter, malgré les élections municipales de mars 2026. De toute façon, on n'a pas le choix, il faut y aller. Il faut justement caler toutes les phases du projet en se disant qu'entre janvier et avril, ce sera un peu au ralenti. Voilà.

Florian Bercault : Est-ce qu'il y a d'autres prises de parole ou remarques ?

Dominique Gallacier : Merci, Monsieur le Président. Merci, Christine, pour le travail exhaustif que tu nous as présenté. Je dirais que mon intervention va paraître certainement dérisoire pour 90 % des personnes présentes, mais je n'ai jamais eu l'impression d'être maire d'une « commune repos », d'une commune dans laquelle il ne se passe pas grand-chose, dans laquelle on serait obligé d'aller faire ses courses ailleurs, ou dans laquelle la présence scolaire serait insuffisante. Je vais juste vous donner quelques chiffres. Je sers 200 repas

tous les midis au restaurant scolaire de Saint-Ouën-des-Toits, et on a une population d'élèves en augmentation. On a aussi une population globale, à Saint-Ouën-des-Toits, qui est en augmentation, ce qui est une des raretés de notre agglomération. En plus de cela, tous les services rendus, y compris à la maison de retraite de la Marpa, sont locaux. On n'utilise que des gens locaux, puisqu'on a nos propres personnels. Quant à EGalim, il y a belle lurette – depuis huit ans – qu'on l'exerce de manière scrupuleuse, avec des produits bio, notamment du pain bio très régulièrement le vendredi pour tous les élèves.

Bref, à tous égards, je pense qu'il ne nous manque pas grand-chose. On a ouvert un restaurant-bar-tabac-presse-colis-PMU. On a une épicerie – et ce n'est pas une petite épicerie, c'est une supérette – qui vient d'ouvrir, et la boulangerie va rouvrir le 2 janvier prochain. Je pense que les gens le disent d'ailleurs : on vient faire ses courses à Saint-Ouen parce qu'il y a du stationnement et il y a tout sur place. Donc, j'ai été juste un peu piqué par l'appellation « commune repos ». Moi, je n'ai pas l'impression de me reposer beaucoup. Merci à vous.

Christine Dubois : *Je veux juste te rassurer, Dominique. Ce n'est pas une « commune repos » qui ne fait rien : c'est une commune où on peut se reposer dans le calme, certes, mais on y vit. D'accord ? J'ai bien dit tout à l'heure : « Le village repos se distingue par son patrimoine champêtre et ses paysages façonnés par l'agriculture et par une activité bien vivante ». Voilà. D'accord ? Et dans les orientations, tu auras juste une petite orientation : « prévoir une offre de logement destinée prioritairement aux familles ». C'est-à-dire donc, que l'on veut faire venir des familles dans ces « communes repos ».*

Florian Bercault : *Est-ce qu'il y a des alternatives à la « commune repos » ? Si oui, je prends.*

Dominique Gallacier : *Justement, à cet égard, il est vrai que ce que tu dis est tout à fait vrai. Mais on parle de réoffrir du logement aux familles. Et bien, nous avons un très beau projet dans le centre-bourg. Un projet où nous interrogeons les acteurs sociaux pour la construction de deux immeubles avec environ 15 logements familiaux, plus une MAM publique ou privée. On essaie de s'adapter. Voilà. Merci.*

Florian Bercault : *Bon, on va méditer sur les mots. Mais, évidemment, c'est comme pour « la commune phare de Laval ». Je vous remercie de la terminologie mais je ne sais pas si on a vraiment un phare qui éclaire. Est-ce qu'il y a d'autres remarques ? Sinon, je vous propose de voter pour prendre acte du fait que l'on ait eu un débat sur ces deux projets. Mais cela n'engage pas de vote. Il faut voter deux fois, pardon. Le formalisme nous rappelle à l'ordre.*

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante:

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DÉCEMBRE 2025

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL – PLUi – DÉBAT SUR
LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Rapporteur : Christine Dubois

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29 et L5211-1,

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L151-5 et L153-12 du code de l'urbanisme,

Vu le code de l'environnement,

Vu les statuts de Laval Agglomération,

Vu le Schéma de Cohérence Territoriale de Laval Agglomération prescrit par le conseil communautaire le 30 septembre 2024 en cours d'élaboration,

Vu la délibération du conseil communautaire du 17 juin 2024 relative à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, la définition des objectifs poursuivis et les modalités de concertation,

Vu la réunion de présentation du PADD aux Personnes Publiques Associées du 4 novembre 2025,

Vu le document relatif au débat sur les orientations générales proposées du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) tel qu'annexé à la présente délibération,

Considérant que les orientations générales du PADD doivent être soumises à débat du conseil communautaire, au plus tard deux mois avant l'examen du projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal,

Que le PADD :

- définit les orientations générales d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- définit les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune ;
- fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ;
- peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes,

notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles,

Considérant que plusieurs temps de travail ont été organisés avec les maires et élus du territoire pour construire les objectifs et enjeux du document soumis à débat,

Que les enjeux et sujets clefs du PAS ont été présentés aux habitants lors de 6 réunions publiques du 17 septembre au 28 octobre 2025,

Que les Personnes Publiques Associées, associations et acteurs clefs du territoire ont été destinataire du projet de territoire et ont été invitées à émettre leurs avis et remarques lors d'une réunion le 4 novembre 2025,

Que les orientations générales du PADD, telles que proposées, se déclinent en 19 objectifs qui constituent 4 ambitions, à savoir :

. Ambition 1 : Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne

- structurer l'économie autour de pôles d'excellence,
- renforcer les mobilités interterritoriales,
- être un pôle de vie attractif à taille humaine,
- positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique,

. Ambition 2 : Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature

- préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles,
- structurer l'espace urbain autour de la trame verte et bleue,
- gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique,
- favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables,
- prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique,

. Ambition 3 : Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous

- favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable,
- assurer un cadre de vie de qualité à tous,
- soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale,
- réduire les vulnérabilités face aux risques,
- soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous,

. Ambition 4 : Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles

- faire de Laval une ville « Phare », habitée, vivante et accessible,
- renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »,
- conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants,
- offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »
- offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »,

Que les documents relatifs à ce débat ont été transmis aux membres du conseil communautaire,

Que dès lors, les conditions pour la mise au débat des orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) ont bien été réunies,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire prend acte de la tenue, ce jour, en séance, du débat portant sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PLUi) proposées dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

La tenue de ce débat est formalisée par la présente délibération, à laquelle est annexé le projet de PADD.

La présente délibération sera affichée pendant un mois au siège de Laval Agglomération à Laval et dans les mairies des communes membres.

Article 2

Le président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 3

Le président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS
GÉNÉRALES DU PADD

Annexe 1/1 : note explicative

CC 15 décembre 2025

A solid pink rectangular graphic element.

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

INTRODUCTION

Finalité du débat

Par délibération n°073/2024 du 17 juin 2024, Laval Agglomération a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Conformément à l'article L.153-12 du Code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du Conseil communautaire sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

Ce débat est **un débat sans vote**. La présente note ainsi que le PADD doivent permettre à l'ensemble des conseillers communautaires de prendre connaissance et de débattre des orientations générales proposées pour le nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durables, au regard notamment des **enjeux issus du diagnostic du territoire, de l'état initial de l'environnement, des orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Laval Agglomération dont la procédure est menée en parallèle, et des objectifs de l'élaboration du PLUi**.

A ce stade de l'élaboration du document, **il ne s'agit pas de "figer" le PADD dans sa version complète et définitive**. Toutefois, les propositions d'orientations générales et les débats auxquels elles donneront lieu serviront de guide à la suite des travaux du PLUi et à l'élaboration de l'ensemble des pièces du document qui sera soumis à l'arrêt.

Il est donc proposé à la présente séance un premier débat sur les orientations générales du PADD. Le document joint à cette note a fait l'objet de nombreux échanges dans le cadre des instances suivantes :

- 25 mars 2025 : CIM de travail sur les enjeux
- 1er avril au 30 avril 2025 : Travail en communes sur les enjeux (carnet d'enjeux)
- 14 mai 2025 : COPIL validation des enjeux + Atelier armature territoriale
- 3 juin 2025 : COPIL Scénario projet
- 17 juin 2025 : Atelier projet de territoire
- 17 septembre 2025 : COPIL orientations, objectifs chiffrés et zoom sur les densités
- 2 octobre 2025 : COPIL orientations, prospective démographique et zoom sur les potentiels de densification
- 14 octobre 2025 : COPIL validation PAS/PADD avant réunion PPA
- 4 novembre 2025 : Présentation du PAS/PADD aux PPA
- 6 novembre 2025 : Commission "aménagement"
- 17 novembre 2025 : COPIL retour PPA et finalisation avant CC

Les orientations générales du PADD seront présentées à la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lors du 1^{er} trimestre 2026. Elles ont été présentées aux Personnes Publiques Associées (PPA) et aux organismes et associations concernés le 4 novembre 2025. Un débat dans les Conseils Municipaux sera organisé suite au Conseil Communautaire. Dans le cadre de la concertation avec la population, 6 réunions publiques de présentation des enjeux et des sujets clefs du PADD se sont tenues du 17 septembre au 28 octobre 2025.

Afin de tenir compte au mieux de la tenue des élections municipales en mars 2026, des séances de présentations du PADD aux futurs élus seront organisées. Un nouveau débat pourra alors être organisé en Conseil Communautaire.

Le contenu du PADD

Selon l'article L. 151-5 du Code de l'urbanisme, " le PADD définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des énergies renouvelables, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Pour la réalisation des objectifs de réduction d'artificialisation des sols mentionnés aux articles L. 141-3 et L. 141-8 ou, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, en prenant en compte les objectifs mentionnés à la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, [...] et en cohérence avec le diagnostic établi en application de l'article L. 151-4, le projet d'aménagement et de développement durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

Il ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification du plan local d'urbanisme et l'analyse prévue à l'article L. 153-27.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

Le PADD, document simple et concis, donne une information claire sur le projet intercommunal. Il n'est pas directement opposable aux autorisations d'urbanisme. Les orientations du PADD doivent trouver une traduction réglementaire et spatiale dans les documents opposables du PLUi (Orientations d'Aménagement et de Programmation – OAP – et règlement – graphique et littéral).

L'objectif de réduction d'artificialisation des sols est fixé dans le projet d'aménagement stratégique (PAS) du SCoT (L141-3). Cet objectif fixé dans le SCoT est intégré dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi.

"Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Poursuivre la dynamique du projet de territoire et mieux prendre en compte les objectifs de la Loi Climat&Résilience

Pour établir une vision partagée de l'avenir du territoire communautaire, les élus ont travaillé sur l'expression d'un Projet de territoire 2020-2026 approuvé le 12 avril 2021.

Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal et du SCOT se fondent sur une ambition articulée autour des cinq axes majeurs suivants issus de ce Projet de Territoire.

Les PLUi de Laval Agglomération et du Pays de Loiron ont été approuvés récemment. Cependant, l'existence de deux documents de planification pour un seul EPCI ne permet pas de traduire suffisamment la cohésion et stratégie territoriale. Cette unicité territoriale est d'autant plus importante que les PLUi doivent intégrer, depuis la loi Climat et Résilience, de manière plus forte, les sujets liés à la sobriété foncière et à l'adaptation au changement climatique, dans la perspective de renforcer la résilience du territoire. Le nouveau PLUi et le nouveau SCoT seront donc réalisés sur le périmètre intégral de Laval agglomération (34 communes).

L'accompagnement et l'harmonisation des politiques publiques par un nouveau SCoT et nouveau PLUi

Le territoire de Laval Agglomération n'est plus couvert par un SCoT puisque le SCoT de Laval – Loiron est caduc depuis le 14 février 2020, par application de l'article L143-28 du code de l'urbanisme. Laval Agglomération est ainsi soumis au principe d'urbanisation limitée (L142-4 du CU). L'application de cette règle rend difficile les adaptations et évolutions nécessaires aux PLUi en vigueur.

Aussi, le Conseil Communautaire s'est prononcé sur sa volonté de réaliser un nouveau SCoT sur le même périmètre que l'ancien SCoT, à savoir, le périmètre actuel de Laval Agglomération (34 communes), et donc le même périmètre que le futur PLUi prescrit en séance du 21 mai 2024.

Le PLUi est un document d'urbanisme transversal qui se doit d'être compatible avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours d'élaboration, dont il contribue à la mise en œuvre à travers un certain nombre d'orientations et d'outils.

Le PLUi accompagne et participe à la territorialisation des politiques publiques qui s'appliquent sur le territoire de Laval Agglomération comme le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan Global des Déplacements (PGD), le Projet de territoire... Sans pouvoir reprendre ou réglementer l'exhaustivité des champs d'intervention que ces plans et programmes recouvrent, le PLUi doit pouvoir optimiser le cadre de la mise en œuvre de certaines actions.

De façon plus générale, pour accompagner le projet de développement du territoire et les évolutions des modes de production de la ville, Laval Agglomération a la volonté de trouver à travers son PLUi le juste équilibre entre les règles qui protègent et régulent l'occupation des sols et la souplesse nécessaire à la dynamisation du territoire et à la diversité des situations urbaines.

Le PLUi devra être compatible avec le SCoT et mettre en œuvre ses orientations et objectifs sur le territoire de Laval Agglomération. La mutualisation des procédures permettra d'harmoniser au mieux les grands objectifs et grandes orientations stratégiques qui dessineront le territoire de demain.

Rappel des objectifs de la prescription d'élaboration du PLUi

Par délibération du 17 juin 2024 prescrivant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, le Conseil communautaire s'est prononcé sur les objectifs de la démarche. Ils sont au nombre de 5 et s'appuient sur le projet de territoire 2020-2026 :

- Accompagner la relance économique et engager l'agglomération dans les transitions :
 - Diversifier le tissu économique local,
 - favoriser les projets de rénovation de friches économiques,
 - améliorer l'offre de formation supérieure et de développement des compétences sur le territoire,
 - favoriser la transition agricole ;
- Permettre un développement équilibré et solidaire des communes de l'agglomération :
 - Développer les mobilités sur l'ensemble du territoire de l'agglomération,
 - mettre en œuvre un urbanisme raisonné, adapté aux modes de vie et aux enjeux climatiques : mixité des fonctions, soutenir une ville courte distance, favoriser la densification urbaine et accompagner le renouvellement de l'habitat dans les centres-bourgs pour préserver le foncier agricole et naturel en périphérie notamment,
 - proposer une offre de logement diversifiée permettant un parcours résidentiel pour chaque habitant du territoire ;
- Répondre collectivement et globalement aux défis climatiques et environnementaux :
 - faire de Laval Agglomération un territoire producteur d'énergies plus propres et renouvelables, et tendre vers un territoire à énergie positive,
 - agir pour une gestion durable de toutes les ressources du territoire : gestion de la ressource en eau, préservation du bocage, gestion durable des sols notamment,
 - anticiper les évolutions climatiques et développer une approche globale de gestion des risques climatiques et environnementaux ;
- Offrir un cadre de vie de qualité conjuguant valorisation des patrimoines et offre de services :
 - construire une offre sportive d'agglomération s'appuyant sur un maillage

d'équipements de proximité,

- renforcer l'attractivité du territoire en valorisant le patrimoine bâti et culturel,
- favoriser le développement touristique du territoire ;

– Démocratisation de l'agglomération : agir pour et avec les forces vives et les citoyens.

9 défis pour un nouveau projet de territoire

Compte tenu d'une part des éléments de cadrage issus du projet de territoire, des ambitions et objectifs de l'élaboration du PLUi et d'autre part des enjeux ressortant du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi fixent 19 objectifs regroupés en 4 ambitions en matière d'aménagement et d'urbanisme :

AMBITION 1 Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne

Objectif 1.1 | Structurer l'économie autour de pôles d'excellence

Objectif 1.2 | Renforcer les mobilités interterritoriales

Objectif 1.3 | Être un pôle de vie attractif à taille humaine

Objectif 1.4 | Positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique

AMBITION 2 Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature

Objectif 2.1 | Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles

Objectif 2.2 | Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue

Objectif 2.3 | Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique

Objectif 2.4 | Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables

Objectif 2.5 | Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique

AMBITION 3 Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous

Objectif 3.1 | Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable

Objectif 3.2 | Assurer un cadre de vie de qualité à tous

Objectif 3.3 | Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale

Objectif 3.4 | Réduire les vulnérabilités face aux risques

Objectif 3.5 | Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous

AMBITION 4 Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles

Objectif 4.1 | Faire de Laval une ville «Phare», habitée, vivante et accessible

Objectif 4.2 | Renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »

Objectif 4.3 | Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants

Objectif 4.4 | Offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »

Objectif 4.5 | Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »



PLUi



Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Document de travail 15/10/2025 - V3

Sommaire

INTRODUCTION	5
AMBITION 1 Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne	11
Objectif 1.1 Structurer l'économie autour de pôles d'excellence	12
Objectif 1.2 Renforcer les mobilités interterritoriales	14
Objectif 1.3 Être un pôle de vie attractif à taille humaine	15
Objectif 1.4 Positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique	16
AMBITION 2 Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature	19
Objectif 2.1 Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles	20
Objectif 2.2 Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue	22
Objectif 2.3 Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique	23
Objectif 2.4 Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables	24
Objectif 2.5 Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique	25
AMBITION 3 Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous	27
Objectif 3.1 Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable	28
Objectif 3.2 Assurer un cadre de vie de qualité à tous	29
Objectif 3.3 Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale	31
Objectif 3.4 Réduire les vulnérabilités face aux risques	32
Objectif 3.5 Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous	33
AMBITION 4 Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles	35
Objectif 4.1 Faire de Laval une ville « Phare », habitée, vivante et accessible	36
Objectif 4.2 Renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »	38
Objectif 4.3 Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants	40
Objectif 4.4 Offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »	41
Objectif 4.5 Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »	43



Introduction

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) : la pièce maîtresse du PLUi

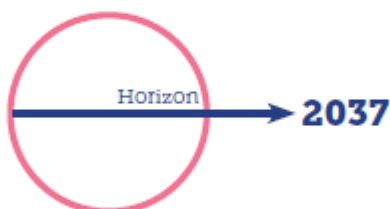
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), pièce maîtresse du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement. Il est l'expression d'un projet politique visant à répondre aux besoins présents du territoire sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Les choix d'aménagement opérés dans le cadre de l'élaboration du PLUi ne doivent pas entraver l'essor du territoire ou accentuer les déséquilibres urbains existants. Ils doivent, au contraire, permettre à long terme un développement harmonieux du territoire, qui soit en mesure de répondre aux attentes de la population, en garantissant sur le long terme à la fois le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement, les principaux piliers du développement durable.

L'élaboration du PADD s'appuie sur un diagnostic territorial approfondi, qui a permis d'identifier les principales priorités en matière de développement et de préservation. C'est à partir de cette analyse que les orientations stratégiques du PADD ont été définies.

Un contenu encadré par le code de l'urbanisme

C'est l'article L151-5 du code de l'urbanisme qui définit le contenu du PADD : « *le projet d'aménagement et de développement durables définit :*

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ; 2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des énergies renouvelables, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. [...] Le projet d'aménagement et de développement durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ».



Une traduction opposable

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) fixe un cap à horizon 10 ans, c'est-à-dire, une projection jusqu'en 2037. Il constitue le document de référence pour l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Au cœur du PLUi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) définit les grandes orientations, qui se déclinent ensuite de manière plus opérationnelle dans les pièces réglementaires (règlement écrit, document graphique et Orientations d'Aménagement et de Programmation).

Un PADD co-construit

C'est par allers-retours successifs que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables a été réalisé. Puisque ce projet a pour horizon 10 ans et qu'il porte sa réflexion sur un vaste champ de problématiques, l'ensemble des acteurs du territoire (élus, techniciens, habitants...) a été sollicité tout au long de cette étape :

- > Un premier travail avec les élus a permis de valider et hiérarchiser les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic,
- > Une phase de concertation avec les habitants a été organisée afin d'imaginer le territoire dans 10 ans,
- > Différents scénarios ont été étudiés lors de temps d'échanges avec les élus et les techniciens de Laval Agglomération,
- > Des ateliers Projet ont permis de valider les grandes ambitions et d'écrire de manière collective les orientations,
- > Des échanges avec les acteurs et les partenaires ont permis d'amender le PADD.



Un document imbriqué dans d'autres dispositifs de coopérations intercommunales

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Laval Agglomération s'inscrit dans la continuité des politiques publiques déjà engagées sur le territoire. Il constitue un cadre d'ensemble qui vient articuler et mettre en cohérence les orientations portées par les autres documents stratégiques intercommunaux — le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), le Programme Local de l'Habitat (PLH), ou encore le Plan de Mobilité. En intégrant ces différentes démarches, le PLUi renforce leur portée opérationnelle : il en traduit les ambitions dans l'aménagement concret du territoire, en matière d'habitat, de mobilités, d'énergie, de préservation de l'environnement ou encore de développement économique.

Organisation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD de Laval Agglomération est exprimé dans le présent document, au travers d'orientations générales couvrant l'ensemble des thématiques à aborder dans un PLUi dans le respect du code de l'urbanisme. Ces orientations ont été définies à partir des constats et des enjeux identifiés dans le diagnostic ainsi que par les élus du territoire, à travers les différents temps d'échanges et d'ateliers organisés depuis le lancement de l'élaboration du PLUi. Elles s'inscrivent également dans le cadre législatif et les objectifs portés par les documents supra-communautaires.

Le PLUi de Laval Agglomération est ainsi structuré autour de 4 grandes ambitions transversales, non hiérarchisées, complémentaires et indissociables. Elles se combinent dans l'objectif d'assurer un développement cohérent du territoire avec, pour fil conducteur, qualité du cadre de vie, préservation de l'environnement et équilibre territorial.



Ambition 1

Laval Agglomération,
un territoire moteur et qui rayonne



Ambition 2

Laval Agglomération,
un territoire exemplaire et engagé pour la nature



Ambition 3

Laval Agglomération,
un territoire accueillant pour tous



Ambition 4

Laval Agglomération,
un territoire fort de ses communes plurielles

Climat, nature, santé et capacité d'accueil : quatre sujets clés, fils rouges du projet

À l'horizon 2050, le territoire devra faire face à des transformations majeures liées à l'évolution du climat, à la pression sur les ressources naturelles et aux besoins croissants de sa population. Ces évolutions auront des impacts directs sur la santé des habitants, la production agricole, la disponibilité et la qualité de l'eau, ainsi que sur le fonctionnement global de nos territoires.

Face à ces défis, l'ambition de Laval Agglomération est d'anticiper au mieux les impacts de ces évolutions et de construire un territoire résilient, équilibré et capable d'accueillir durablement sa population, tout en préservant la richesse de ses espaces naturels et agricoles. Ainsi, quatre orientations clés ont accompagné la rédaction du projet ; ils sont les suivants :

Agir face au changement climatique

Ce grand axe a pour but, d'une part, d'agir pour atténuer les effets du changement climatique, d'autre part, de réduire la vulnérabilité du territoire face aux épisodes climatiques extrêmes et à préserver la santé des habitants.

Respecter la capacité d'accueil du territoire

Ce troisième axe consiste à définir les limites d'un développement compatible avec la préservation des ressources et la résilience du territoire.

Préserver et renforcer la Trame Verte et Bleue

Cet axe vise à protéger pour conserver les espaces contribuant au maintien de la biodiversité sur le territoire et à assurer un accès à la nature à tous les habitants.

Promouvoir un Urbanisme Favorable à la Santé

Cet axe vise à faire de la santé et du bien-être des habitants un objectif transversal de l'aménagement du territoire. Il s'agit de contribuer à créer des environnements propices à la santé physique, mentale et sociale.

À travers ces quatre axes, le projet vise à concilier développement et préservation, en inscrivant chaque décision dans une logique d'équilibre écologique, social et économique. Il prépare un avenir où qualité de vie, attractivité et responsabilité environnementale se renforcent mutuellement, pour que le territoire reste résilient et vivable pour les générations présentes et futures.

L'armature territoriale

L'armature territoriale constitue le socle de lecture et d'organisation du territoire de Laval Agglomération. Elle vise à définir, à l'échelle intercommunale, la place et les fonctions de chaque commune au sein d'un ensemble cohérent, solidaire et complémentaire.

Véritable support de dialogue, elle propose une vision partagée du territoire, conçue comme une base de discussion entre les communes, Laval Agglomération, le Département, la Région et l'ensemble des partenaires institutionnels. Elle permet d'articuler les dynamiques locales et les politiques publiques à une échelle plus large, en assurant une cohérence d'ensemble entre développement urbain, habitat, mobilité, économie et environnement.

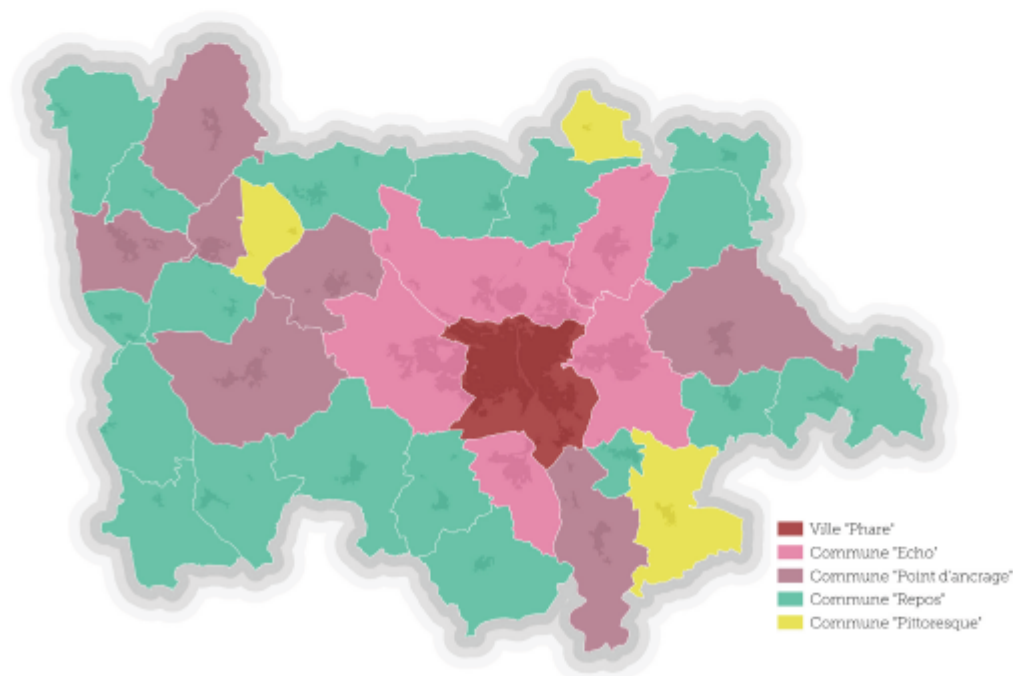
L'armature territoriale a vocation à guider la mise en œuvre concrète du projet de territoire et à traduire les intentions générales du PLUi. Elle permet notamment :

- de préciser la répartition préférentielle des futurs équipements, commerces et services, en fonction du rôle et du niveau d'attractivité de chaque commune ;
- d'assurer une cohérence entre la production de logements envisagée, les emplois disponibles et l'offre de services ;
- de structurer les enjeux de mobilité en confortant les communes qui concentrent les fonctions et les pôles d'attractivité pour lesquels les habitants se déplacent.

Cette armature a été travaillée au regard des grands éléments suivants :

- l'identification des espaces de rencontre d'intérêt communautaire (zones d'emploi, équipements structurants, sites touristiques, etc.),
- les relations et les flux entre les communes, mais aussi avec les territoires voisins : déplacements quotidiens, échanges économiques, communications et réseaux ;
- les territoires de vie des habitants de demain, espaces vécus et partagés au sein desquels se déploient les services, les emplois et les activités du quotidien.

Ainsi pensée, l'armature territoriale constitue à la fois une vision stratégique et un outil opérationnel : elle exprime l'organisation territoriale souhaitée à l'horizon du PLUi et sert de boussole pour orienter les politiques publiques d'aménagement et les projets locaux à venir.





Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne

Ancrée au carrefour des dynamiques départementales et régionales, Laval Agglomération entend affirmer son rôle de moteur à une échelle élargie au service d'un territoire en mouvement. Forte de ses atouts économiques et de la qualité de son cadre de vie, elle porte l'ambition de créer un espace attractif et dynamique où innovation et connexion se conjuguent. Se positionner comme un acteur structurant, capable d'impulser des synergies à l'échelle de la Mayenne et au-delà, telle est l'ambition.

Ambition

Objectif 1.1 | Structurer l'économie autour de pôles d'excellence

Laval Agglomération porte l'ambition d'un développement économique fondé à la fois sur l'innovation, l'ancrage local et la responsabilité environnementale. Cette stratégie s'appuie sur les enseignements du diagnostic territorial, qui révèle un tissu économique à la fois dynamique et diversifié, structuré autour d'entreprises industrielles, d'activités agricoles variées, d'un tissu artisanal présent et de filières émergentes. Ces constats font de Laval Agglomération le pôle économique majeur du département et met en évidence les synergies à plus grande échelle. Cette stratégie vise à conforter les atouts du territoire tout en répondant aux enjeux contemporains de transitions écologique, énergétique, numérique et sociale.



Orientations

Capitaliser sur l'image en valorisant les zones et sites d'activités économiques

- > Renforcer l'attractivité économique du territoire et veiller à son image en soutenant les projets structurants (zones d'activités, infrastructures...).
- > Accompagner les opérations de requalification des friches (exemple : la friche de Port-Brillet), des zones d'activités économiques vieillissantes (à l'image de l'opération de la zone des Touches à Laval) et de certains bâtiments en intégrant les enjeux de transition énergétique.
- > Accompagner la transformation progressive des zones d'activités existantes vers une amélioration de leur qualité environnementale, urbaine et d'usage tout en réaffirmant leur rôle structurant dans le développement du territoire.
- > Porter une attention particulière au traitement des espaces extérieurs (publics et privés) au sein et aux abords des zones d'activités.

Faire du Parc Grand Ouest (PGO) une vitrine du dynamisme et de l'innovation économique

- > Accompagner l'aménagement du Parc Grand Ouest (PGO) et sa spécialisation sur des filières d'avenir (numérique, agroalimentaire, transition énergétique, etc.) tout en permettant l'accueil d'entreprises locales endogènes.
- > Faire du PGO un parc d'activités exemplaire d'un point de vue environnemental (biodiversité, gestion de la ressource en eau, matériaux utilisés...).

Offrir des conditions favorables aux entreprises et aux salariés

- > Assurer la bonne accessibilité des zones d'activités pour les entreprises (via l'aménagement de l'échangeur routier notamment), pour les travailleurs et les autres usagers (facilitation des modes doux dans les aménagements, desserte par les transports en commun...).
- > Structurer un développement économique innovant et responsable en articulant l'accueil des entreprises avec les capacités d'accueil du territoire (exemple : approvisionnement en eau et en énergie).
- > Renforcer les connexions des entreprises du territoire avec l'extérieur :
 - en améliorant l'accès à l'autoroute (notamment via l'aménagement d'un nouvel échangeur au niveau de Bon-champs-lès-Laval en lien avec le PGO),
 - en développant le réseau de fret ferroviaire (notamment via l'aménagement de la plateforme rail-route à Saint-Berthevin),
 - en intégrant l'évolution des technologies numériques dans l'aménagement du territoire.
- > Permettre l'accueil de nouvelles entreprises en donnant la priorité à :
 - la densification et l'optimisation du foncier au sein des zones d'activités économiques existantes,



Ambition 1 | Un territoire moteur et qui rayonne

- l'extension de certaines zones d'activités stratégiques du fait de leur localisation et de leurs connexions aux infrastructures structurantes à destination des entreprises ne pouvant pas trouver leur place dans le tissu urbain constitué sous réserve de prendre en compte la sensibilité environnementale et de respecter les objectifs de réduction de la consommation d'espace.

- une offre immobilière attractive (rénovation du parc immobilier, villages artisans...).

> Faire des zones et sites d'activités des lieux de travail accueillants en améliorant le confort et le bien-être des actifs (espaces extérieurs de qualité, végétalisés et conviviaux, accessibilité pour les modes doux, services partagés...).

Créer des synergies entre acteurs

> Encourager les entreprises à coopérer via des réseaux et des lieux mutualisés (pépinières, tiers-lieux, villages artisans...), comme par exemple le village d'entreprises à Saint-Berthevin.

> Renforcer les synergies entre les entreprises, les filières d'avenir et les structures de formation et d'enseignement du territoire :

- Poursuivre la constitution d'un véritable pôle d'enseignement supérieur et de recherche sur le territoire,

- Accompagner l'aménagement d'un éco-campus (Porte de l'Aubépin).

Soutenir l'agriculture et conforter sa place dans l'économie locale

> Soutenir l'activité agricole dans sa diversité sans impacter les milieux naturels.

> Permettre l'évolution et la diversification de l'agriculture.

> Assurer la fonctionnalité de l'espace agricole en limitant la présence de tiers à proximité des sites d'exploitation et le mitage et en permettant la reconquête des espaces progressivement délaissés.

Objectif 1.2 |

Renforcer les mobilités interterritoriales

Laval Agglomération place la mobilité au cœur de son projet, en tant que levier majeur d'inclusion, d'attractivité et de transition écologique. Le diagnostic territorial a mis en évidence une forte dépendance à la voiture individuelle, des flux domicile-travail interterritoriaux en augmentation, ainsi que des besoins croissants de connexion entre les centralités, les zones d'activités, et les territoires voisins. Face à ces constats, le PLUi affirme une ambition claire : structurer une offre de mobilité complète, multimodale, lisible et adaptée aux réalités locales.



Orientations

Améliorer la desserte ferroviaire

- > Renforcer la desserte ferroviaire de Laval Agglomération (fréquence TGV, connexions TER...).
- > Mettre en valeur les gares du territoire via :
 - l'amélioration de leur accessibilité pour tous les modes de déplacement,
 - l'aménagement des espaces publics sur leurs abords,
 - la mixité des usages.
- > Garantir aux communes dotées d'une halte ferroviaire des possibilités de développement.
- > Accompagner la requalification du quartier Gare de Laval et conforter ses connexions avec les pôles d'activités (universitaire, médicaux, commerciaux, d'emplois...).

Développer l'intermodalité en facilitant les modes doux

- > Promouvoir un réseau de bus performant entre Laval et les principales communes des territoires voisins.
- > Développer l'intermodalité sur l'ensemble du territoire (parkings-relais autour de Laval, transport en commun en site propre...) pour fluidifier les correspondances et influencer sur la congestion routière.
- > Poursuivre le développement d'un réseau cyclable et de stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire.
- > Développer le co-voiturage (aires de covoiturage formalisées, auto-stop organisé, plateformes numériques locales...).
- > Poursuivre le déploiement du réseau de points de recharge des véhicules électriques.
- > Accompagner les nouvelles pratiques de mobilité.
- > Mutualiser les espaces de stationnement dès que cela est possible (par exemple, dans les zones d'activités à destination de plusieurs entreprises ou pour les commerces) dans le cadre d'opération de requalification comme de création de nouvelles constructions.
- > Faciliter l'optimisation et le partage des infrastructures existantes entre les différents modes de déplacement.

Maintenir un réseau routier fonctionnel

- > Assurer le maintien d'un réseau viaire de qualité et sécurisé et y permettre le développement des modes doux.
- > Tisser du lien entre les grands axes routiers structurants, les principaux pôles de vie et les zones d'activités.

Objectif 1.3 |

Être un pôle de vie attractif à taille humaine

Le diagnostic territorial de Laval Agglomération révèle un territoire à taille humaine, doté d'un bon niveau d'équipements, d'un environnement préservé, et d'un tissu local dynamique (économique, associatif...). Toutefois, il met également en lumière plusieurs défis à relever : une relative fragilité démographique, des inégalités d'accès aux services selon les secteurs, un besoin de diversification de l'offre de logements et une concurrence croissante des grandes métropoles dans l'attractivité résidentielle. Dans ce contexte, Laval Agglomération affirme une ambition forte : devenir un territoire où il fait bon vivre, s'installer et s'ancrer durablement.



Orientations

Afficher Laval Agglomération comme un territoire de proximité et du bien-vivre

> Mettre en avant la proximité avec les grands pôles urbains via notamment les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Accueillir de nouveaux habitants

> Viser une croissance démographique à l'échelle de l'agglomération de 0,35%/an (poursuite des dynamiques passées), soit 6100 habitants supplémentaires à horizon 2037.

> Anticiper la possibilité d'être un territoire d'accueil en lien avec les migrations climatiques.

> Conditionner l'accueil de nouvelles populations à la sécurisation des ressources (eau, sols, production alimentaire...) et des réseaux (gestion des eaux usées, des déchets...).

Faire du logement un levier d'accueil et d'ancrage durable des ménages sur le territoire

> Prévoir la création d'environ 6500 logements à horizon 2037 sur l'ensemble du territoire.

> Proposer une offre de logements diversifiée, accessible et attractive en :

- créant des logements agréables à vivre (confort thermique et acoustique...),
- produisant des logements sociaux de façon équilibrée et diversifiée,
- rénovant énergétiquement les ensembles de logements vieillissants.

Afficher les services et les équipements comme vecteur d'attractivité

> Garantir l'accès aux services et équipements.

> Valoriser les grands équipements culturels, sportifs, éducatifs et de santé pour renforcer le rayonnement du territoire.

> Créer de nouveaux grands équipements, notamment sportifs.

> Conforter l'offre en équipements et services dédiée à la petite enfance.

> Soutenir les projets de maison de santé labellisés pour garantir une offre de soin de proximité et de qualité pour tous.

> Renforcer les commerces de proximité dans les centres-villes/centres-bourgs comme facteur d'ancrage des habitants.

> Poursuivre le déploiement des infrastructures numériques et anticiper les besoins de demain afin de garantir une sobriété et une souveraineté numérique.

Objectif 1.4 |

Positionner la rivière de la Mayenne comme une porte d'entrée touristique

Laval Agglomération souhaite faire de la Mayenne un véritable fil conducteur du développement touristique du territoire, en s'appuyant sur ses richesses naturelles, patrimoniales et paysagères, ainsi que sur la diversité des expériences qu'elle peut offrir aux habitants comme aux visiteurs.



Orientations

Organiser la découverte touristique du territoire depuis la Mayenne

- > Créer des itinéraires et boucles pour les mobilités douces, sécurisés et agréables, sur l'ensemble du territoire.
- > Améliorer la lisibilité et la visibilité des lieux d'intérêt pour une expérience touristique réussie.

Protéger et valoriser le patrimoine bâti, naturel et paysager sur l'ensemble du territoire

- > Intégrer de manière harmonieuse dans le paysage les espaces de détente et de stationnement à proximité des sites d'intérêt touristique.
- > Reconnaître et mettre en valeur la richesse et la diversité des paysages (bocage, vallées, espaces urbains et patrimoniaux...), vecteurs d'attractivité touristique et de qualité de vie.
- > Préserver les ouvertures visuelles et la lisibilité des fonds de vallées, des versants et des silhouettes urbaines.
- > Protéger le patrimoine bâti remarquable sans figer son évolution.
- > Mettre en valeur les monuments structurants à l'occasion d'opérations ou d'aménagements le permettant (réfection d'espace public, opération de logement offrant une vue sur un bâtiment remarquable, etc.).
- > Poursuivre les aménagements d'espaces publics (renaturation, aménagements doux, végétalisation...) qualitatifs aux abords des sites de loisirs et touristiques (lieux de baignade, monument...).
- > Permettre la création de nouveaux sites touristiques et de loisirs dans le respect de l'environnement.
- > Conserver des zones de repos dédiées à la faune.

Travailler à la mise en scène de l'eau dans la traversée du territoire

- > Mettre en scène des fenêtres paysagères permettant la découverte de la rivière :
 - en veillant à la qualité des constructions et des aménagements perceptibles dans les cônes de vue vers la Mayenne et depuis les points hauts du territoire,
 - en poursuivant les aménagements contribuant à la visibilité de la Mayenne depuis les espaces publics.
- > Améliorer les relations paysagères avec les espaces riverains de la rivière, travailler le rapport à l'eau des ensembles bâtis les plus proches et éviter que les aménagements ne lui « tournent le dos ».
- > Permettre les aménagements concourant à la mise en valeur des berges de la Mayenne.
- > Valoriser le patrimoine bâti autour de la rivière.
- > Faire de la Mayenne un vecteur de pénétration de la nature dans la ville de Laval en :
 - protégeant la ressource en eau en mettant en oeuvre des actions contribuant à l'amélioration de sa qualité,
 - limitant l'imperméabilisation des sols et en renaturant certains secteurs aux abords de la Mayenne pour anticiper les conséquences du changement climatique (risque inondation, îlots de chaleur urbain, etc.).



Ambition 1 | Un territoire moteur et qui rayonne

- assurant une gestion différenciée des berges.

Utiliser la Mayenne comme support du «temps libre»

> Renforcer la vie sociale sur les berges de la Mayenne de part la mixité des usages (exemples : installations de guinguettes, aménagement d'espaces publics accueillant des événements culturels, aménagements facilitant la détente, les activités sportives, etc.) en s'assurant de ne pas porter atteinte à la biodiversité et ne pas entraver son développement.

> Veiller à l'accessibilité des berges de la Mayenne.

> Faire des berges de la Mayenne un lieu partagé pour les différents flux : fluvial, piétons, cycles, etc.

> Façonner les projets (espaces publics, touristiques, immobiliers...) autour de la Mayenne, véritable espace de respiration.

> Permettre le développement d'activités sportives et ludiques sur la Mayenne et ses abords, notamment :

- en autorisant l'évolution des bâtiments accueillant les activités sportives (exemple : club de canoë/cayak),
- en aménageant des circuits de ballades pour les piétons et les vélos,
- en créant des points d'arrêt pédagogiques et pour la pêche via des aménagements légers.

Créer une dynamique économique autour d'un tourisme vert

> Permettre l'implantation d'espaces de convivialité au sein ou à proximité des sites touristiques en y limitant la place de la voiture.

> Renforcer l'hospitalité du territoire :

- en permettant l'évolution des structures d'hébergement touristique existantes (hôtels, campings...) en vue de leur amélioration,
- en permettant la création de nouvelles structures (atypique, de charme, camping à la ferme...) sur l'ensemble du territoire.

> Valoriser les produits et savoir-faire locaux.



Ambition 1 | Un territoire moteur et qui rayonne



Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature

Face aux défis environnementaux contemporains, Laval Agglomération affirme son engagement en faveur d'un développement sobre, durable et responsable. En se positionnant comme un territoire exemplaire, elle place la transition écologique au cœur de ses priorités, en conciliant préservation des ressources naturelles, protection de la biodiversité, gestion équilibrée de l'eau et valorisation des espaces agricoles et naturels. Par une approche durable de l'aménagement du territoire, l'Agglomération entend impulser des pratiques durables et résilientes, au service des générations présentes et futures.

Ambition 2

Objectif 2.1 |

Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles

Laval Agglomération affirme sa volonté de préserver durablement la biodiversité et les ressources naturelles en inscrivant l'ensemble de ses politiques d'aménagement dans une trajectoire sobre en consommation d'espace, résiliente et respectueuse des milieux vivants.



Orientations

Protéger les Trames Verte, Bleue et Noire

- > Préserver de l'urbanisation les réservoirs de biodiversité identifiés dans la Trame Verte et Bleue, pour leur intérêt écologique.
- > Maintenir et restaurer les corridors écologiques identifiés dans la Trame Verte et Bleue.
- > Veiller à la fonctionnalité écologique des espaces naturels.
- > Améliorer les fonctionnalités de la Trame Verte et Bleue à l'échelle du territoire pour renforcer les réseaux écologiques de l'agglomération, du département et de la région.
- > Favoriser le maintien des espaces agricoles support de la biodiversité (maintien des haies, des prairies...).
- > Maintenir, renforcer et restaurer un réseau de haies fonctionnel et adapté aux enjeux du territoire (eau, agriculture, etc.).
- > Préserver des ceintures vertes autour des villes et des villages composés de milieux naturels variés (vergers, jardins, prairies...).
- > Prendre en compte les enjeux de biodiversité et de perméabilité des sols dans tous les projets d'aménagement en appliquant en priorité le principe de l'évitement (principe Eviter-Réduire-Compenser).
- > Lutter contre la pollution lumineuse pour mieux appréhender la Trame Noire :
 - en réfléchissant dès la conception du bâtiment au positionnement des pièces de nuit,
 - en favorisant un éclairage éco-responsable,
 - en réfléchissant au positionnement des candélabres (exemple : stopper la mise en place des candélabres près des arbres d'intérêt pour la biodiversité).

Viser le Zéro Artificialisation Nette

- > Dans le respect de la loi Climat et Résilience, réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers :
 - d'au moins 54,5% sur la période 2021-2031 par rapport à la période 2011-2021,
 - d'au moins 70% sur la période 2031-2037 par rapport à la période 2021-2031.
- > Permettre l'atteinte de cet objectif en :
 - mettant en oeuvre les densités minimales suivantes dans les nouvelles opérations de logements :

	Densité brute en densification (en nombre de logements par hectare)	Densité brute en extension (en nombre de logements par hectare)
Ville « Phare »	70	40
Communes « Echo »	40	25
Communes « Points d'ancrage »	30	20
Communes « Repos »	25	15
Communes « Pittoresque »	25	15

- en prévoyant au moins 60% des logements à créer en densification à l'échelle de l'agglomération.

Ambition 2 | Un territoire exemplaire et engagé pour la nature

- > Limiter l'extension des espaces déjà urbanisés au regard des impacts sur la fonctionnalité écologique des milieux naturels et sur le fonctionnement de l'activité agricole.
- > Mobiliser les espaces déjà artificialisés (exemple : friches) pour répondre aux besoins du territoire (logements, activités, équipements, renaturation, etc.).
- > Rechercher, si le besoin est avéré, des extensions d'urbanisation en continuité directe des espaces urbanisés et sur des espaces où les enjeux environnementaux et agricoles sont faibles.
- > Encadrer strictement la constructibilité en dehors des centres-villes/centres-bourgs en :
 - permettant une densification de certains hameaux si ces derniers répondent à un certain nombre de critères comme une densité bâtie importante, l'absence d'incidences pour l'activité agricole, le patrimoine bâti et naturel, une capacité en termes d'assainissement collectif ou individuel et de défense incendie et sous réserve que l'insertion architecturale et paysagère soit soignée,
 - interdisant toute extension des hameaux.
- > Permettre la réutilisation et le changement de destination du bâti isolé, afin de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, tout en préservant le patrimoine bâti et paysager et la biodiversité existante et sous réserve de ne pas contraindre le maintien et le développement de l'agriculture sur le territoire.
- > Encourager les projets de constructions et d'aménagements réversibles.

Assurer une gestion durable des espaces agricoles et forestiers

- > Accompagner une agriculture durable et ancrée dans le territoire (installation et transmission des exploitations, démarches de qualité...).
- > Gérer durablement les forêts.

Sensibiliser et éduquer à la préservation de la biodiversité

- > Sensibiliser les habitants à la biodiversité via l'aménagement d'espaces d'échanges, des éléments permettant de partager et transmettre les connaissances et la valorisation des dispositifs et équipements d'éducation à la nature existants.
- > Lutter contre les espèces invasives (interdire la plantation d'espèces invasives, proposer des essences adaptées au changement climatique...).

Objectif 2.2 |

Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue

Face aux enjeux de changement climatique, d'érosion de la biodiversité et d'amélioration du cadre de vie, Laval Agglomération affirme sa volonté de renforcer le lien entre la nature et l'urbain en intégrant pleinement les éléments naturels dans les projets d'aménagement et dans la fabrique des espaces urbanisés.



Orientations

Faire pénétrer la Trame Verte et Bleue dans l'ensemble des espaces urbanisés

- > Favoriser la biodiversité et ses supports dans tous les projets urbains (cours d'eau, boisements, haies...).
- > Protéger et favoriser la nature au sein des espaces urbanisés via la création de noues, de zones humides, de la préservation de certains coeurs d'îlot...
- > S'assurer que les projets de construction ne créent pas de rupture dans les continuités dans la trame verte urbaine.

Créer des espaces favorables à la biodiversité

- > Prévoir des règles d'implantation et des aménagements favorables au maintien de la fonctionnalité des sols, à la circulation des espèces et évitant le morcellement des espaces naturels et verts.
- > Profiter des réaménagements des espaces publics pour renforcer la présence du végétal dans les espaces urbanisés.
- > Réglementer le traitement des limites parcellaires en privilégiant le végétal et les dispositifs de clôtures ajourées.
- > Préserver la trame urbaine végétalisée ayant un intérêt écologique et/ou paysager (composée de parcs, de jardins privés, etc.).
- > Établir une liste des essences végétales adaptées à privilégier et celles à éviter en anticipant les impacts du changement climatique sur la pérennité des espèces végétales.
- > Favoriser la biodiversité par la poursuite de démarches telles que la gestion différenciée des espaces.
- > Inciter à la végétalisation des toitures et des murs.
- > Prendre en compte la petite faune en amont et en aval des projets de nouvelles constructions mais aussi de réhabilitation et de rénovation.
- > Rechercher au maximum la végétalisation des pieds de murs.
- > Favoriser la désimperméabilisation des espaces de stationnement.

Assurer des transitions harmonieuses entre espace urbanisé et espace agricole/naturel

- > Assurer des transitions douces entre espace urbain et espaces agricoles ou naturels.

Objectif 2.3 |

Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique

Face aux tensions croissantes sur la ressource en eau, Laval Agglomération entend mettre en œuvre une stratégie territoriale cohérente, préventive et durable, visant à préserver la qualité et la quantité d'eau disponible, tout en assurant la protection des milieux aquatiques et humides.



Orientations

Gérer durablement le cycle de l'eau

- > Conserver et renforcer les fonctions naturelles de régulation des eaux par la protection des milieux sensibles (zones humides, champs d'expansion des crues...)
- > Gérer de manière efficace les eaux pluviales et les eaux de surface en :
 - garantissant des conditions de non-imperméabilisation des sols sur les secteurs les plus à enjeux afin de gérer les eaux pluviales au plus près du point de chute,
 - prenant en compte la problématique de l'écoulement des eaux de surfaces dans la priorisation des zones de développement de l'urbanisation ;
 - facilitant les travaux d'amélioration et de développement des réseaux séparatifs,
 - privilégiant une gestion intégrée et paysagère des dispositifs de gestion des eaux pluviales.
- > Préserver et renforcer les fonctions d'infiltration, de régulation et de tamponnage des eaux de ruissellement dans les aménagements.

Améliorer la qualité de l'eau

- > Préserver et sécuriser la ressource en eau en :
 - préservant et contribuant au bon état écologique et quantitatif du réseau hydrographique (qualité physico-chimique, pression liée aux pesticides, indicateurs biologiques, etc.),
 - sécurisant la ressource en eau et la qualité des eaux superficielles comme souterraines,
 - améliorant la performance des équipements de collecte et de traitement des eaux usées,
 - améliorant la performance des réseaux d'alimentation en eau potable,
 - respectant les prescriptions des périmètres de protection des captages au sein desquels certains travaux et activités peuvent être interdits et en généralisant les zones de protection autour des points de captage sur l'ensemble du territoire.
 - ayant une politique de maîtrise foncière sur les aires d'alimentation de captage.
- > Diversifier les sources pour réduire leur vulnérabilité.

Concilier le développement économique et résidentiel à la ressource en eau potable

- > Porter une attention particulière aux activités économiques souhaitant s'implanter sur le territoire et consommatrices d'eau.
- > Gérer les eaux pluviales à la parcelle dès lors que les conditions le permettent.
- > Optimiser les infrastructures existantes en favorisant notamment leur interconnexion.
- > Rechercher les possibilités de réutilisation des eaux pluviales pour les eaux grises.
- > Encourager les démarches d'économie d'eau à travers la sensibilisation des usagers, le développement des usages des eaux pluviales à l'échelle de l'opération et de la parcelle (dispositifs de récupération des eaux de pluie...).

Objectif 2.4 |

Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables

Laval Agglomération affirme sa volonté de devenir un territoire exemplaire en matière de transition énergétique, en agissant à la fois sur la réduction des consommations, le développement des énergies renouvelables, la production locale et la coopération entre les acteurs.



Orientations

Réduire les consommations énergétiques

- > Autoriser un urbanisme novateur en termes de performances énergétiques et de construction durable, intégrant la sensibilité patrimoniale, paysagère et environnementale.
- > Prendre en compte les conditions climatiques dans les nouvelles constructions (confort d'hiver, confort d'été).
- > Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- > Favoriser le recours aux matériaux biosourcés pour les constructions.
- > Rénover de manière exemplaire le parc public comme privé.
- > Promouvoir la réhabilitation énergétique des logements anciens.
- > Privilégier une localisation des futurs secteurs de projet réduisant les déplacements carbonés. Le cas échéant, prévoir des aménagements favorables à la mobilité décarbonnée.
- > Permettre l'installation des moyens de productions d'énergies renouvelables individuels compatibles avec la sensibilité paysagère.
- > Poursuivre la mise en oeuvre une stratégie de sobriété de l'éclairage public dans l'ensemble des communes.

Accélérer le développement des énergies renouvelables et diversifier les sources

- > Développer un mix énergétique en :
 - permettant l'installation de centrales solaires au sol, réversibles, uniquement sur des terrains n'ayant pas vocation à retourner à l'agriculture ou vers l'état naturel (anciennes déchetteries, décharges, anciennes carrières, sites et sols pollués...) ou s'il s'agit d'agrivoltaïsme sous réserve que cette activité soit en adéquation avec l'activité agricole, avec les espaces habités riverains et ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
 - promouvant le développement du photovoltaïque en toiture (bâtiments d'activités, agricoles, résidentiels...),
 - permettant les installations de méthanisation de proximité en veillant à leur acceptabilité par les riverains,
 - permettant un développement de l'éolien sous réserve de ne pas nuire à la lecture d'un paysage emblématique du territoire et d'éviter une situation dominante de ces installations sur un paysage.
 - facilitant le développement du bois-énergie dans la limite d'une gestion forestière durable.
- > Veiller à ce que les projets de production d'énergie renouvelable de grande ampleur s'insèrent de manière harmonieuse dans le paysage et dans le respect de la biodiversité (parcs solaires au sol, éolien...).
- > Développer/étendre le réseau de chaleur et assurer la production d'énergie renouvelable ou de récupération suffisante pour accompagner la densification urbaine et la décarbonation du chauffage collectif.
- > Assurer la cohérence entre production et consommation en permettant l'implantation d'installations de stockage d'énergie, en veillant à leur acceptabilité par les riverains, et dans le respect des objectifs de réduction de la consommation d'espace.

Objectif 2.5 |

Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique

Dans un contexte marqué par la nécessité de limiter l'artificialisation des sols et de répondre aux objectifs de sobriété foncière, Laval Agglomération souhaite engager une transformation profonde de ses modèles d'aménagement. L'enjeu est de concilier attractivité, transition écologique et gestion économe du foncier.



Orientations

Respecter la capacité d'accueil du territoire

- > Conditionner l'accueil de nouvelles populations à la sécurisation de la ressource en eau potable (protection de captages, réduction des fuites, diversification des sources).
- > Adapter les stations d'épuration et les réseaux à la projection démographique, en veillant à limiter les rejets polluants dans les milieux naturels.
- > Dimensionner les filières de collecte et de traitement des déchets en lien avec l'objectif démographique.
- > Renforcer les dispositifs de réduction à la source afin de contenir le volume global (compostage, économie circulaire, réemploi).
- > Prendre en compte les sites de gestion des déchets existants et leurs possibles évolutions (déchetterie, centre de tri et d'enfouissement à Changé...).
- > Protéger les espaces agricoles et soutenir les filières locales pour assurer une part croissante de l'approvisionnement en circuits-courts.
- > Favoriser l'accueil de nouvelles populations dans les secteurs déjà bien équipés.

Proposer des espaces à vocation économique intégrant les enjeux écologique et environnementaux

- > Développer des zones d'activités à haute performance environnementale intégrant dès la conception ou dans le cadre du réaménagement de celles existantes : une gestion intégrée des eaux pluviales, des trames végétales, la performance énergétique des bâtiments, la mutualisation des espaces, etc.
- > Favoriser des formes urbaines compactes, évolutives et bien insérées dans leur environnement.
- > Accélérer la requalification et la densification des zones d'activités existantes en mobilisant prioritairement le foncier déjà artificialisé, en réemployant les bâtiments vacants ou mutables et en limitant l'extension des emprises économiques.

Assurer la qualité du cadre de vie dans un contexte de changement climatique

- > Promouvoir des formes urbaines sobres en foncier, avec des constructions réversibles, adaptables et durables.
- > Aménager les espaces publics et privés pour créer des îlots de fraîcheur (végétalisation, désimperméabilisation, plantations) favorables à la santé et à la biodiversité.
- > Limiter l'imperméabilisation, y compris dans les zones d'activités, par la mutualisation des stationnements, la construction de parkings silos et l'intégration de solutions fondées sur la nature.

Développer une économie circulaire

- > Encourager le réemploi des matériaux dans les projets de construction.
- > Inciter à la conception de projets exemplaires sur le plan environnemental et adaptés aux spécificités du territoire.

Ambition 2 | Un territoire exemplaire et engagé pour la nature

- > Maintenir les capacités de production de la filière carrière.
- > Développer la production énergétique à partir des ressources du territoire et dans le respect des paysages.



Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous

Laval Agglomération porte l'ambition d'un territoire où chacun peut trouver sa place, tout au long de son parcours de vie. En misant sur un cadre de vie de qualité, accessible et équilibré, l'Agglomération entend renforcer la cohésion sociale, soutenir des parcours résidentiels diversifiés et sécurisés et améliorer le quotidien des habitants. Cette ambition repose également sur une attention constante à la réduction des vulnérabilités, qu'elles soient sociales, environnementales ou liées aux risques et aux nuisances. Laval Agglomération souhaite bâtir un territoire solidaire, résilient et accueillant pour tous.

Ambition 3

Objectif 3.1 |

Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable

Dans un contexte notamment marqué par les mutations démographiques et les nouvelles aspirations en matière de modes de vie, les politiques de l'habitat occupent une place centrale dans les dynamiques territoriales. Le logement ne se résume plus à une simple réponse à la demande : il devient un levier structurant pour construire un territoire plus sobre, plus solidaire et plus résilient.

À l'échelle de Laval Agglomération, cela implique d'anticiper les évolutions à venir, de répondre aux besoins diversifiés des habitants, tout en intégrant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux.



Orientations

Répondre aux besoins et attentes de tous les publics

- > Proposer une offre de logements diversifiée, accessible et adaptée aux parcours de vie.
- > Diversifier l'offre de logements à destination des jeunes (alternants, jeunes travailleurs, étudiants...).
- > Développer le parc locatif social dans les communes où le besoin est avéré, en l'adaptant au dynamisme de la commune et au réseau de transport en commun.
- > Diversifier le parc de logements (petits et grands logements, collectif/intermédiaire/individuel, etc.).
- > Proposer des solutions aux publics spécifiques (gens du voyage, personnes sans domicile fixe, apprentis, travailleurs sur des chantiers temporaires...).
- > Proposer une offre de logements répondant aux enjeux climatiques (bioclimatique, bas carbone...).
- > Répondre aux enjeux du vieillissement de la population et garantir l'autonomie le plus longtemps possible en :
 - confortant l'offre en logements à destination des personnes âgées à proximité des services et équipements,
 - aidant à l'adaptation des logements.
- > Adapter l'offre en logement aux capacités financières des ménages.

Favoriser la diversité des formes d'habitat et des manières d'habiter

- > Permettre les formes d'habitat alternatif (tiny house, yourtes...) et innovantes dans certains secteurs du territoire.
- > Soutenir l'émergence de nouveaux modes d'habiter (participatif, intergénérationnel, colocation solidaire...).

Objectif 3.2 |

Assurer un cadre de vie de qualité à tous et favorable à la santé

Offrir à chacun un cadre de vie agréable est une ambition centrale pour Laval Agglomération. Dans un contexte de transitions démographiques, climatiques et sociales, cela implique d'agir de manière transversale sur l'ensemble des composantes de l'environnement quotidien des habitants : le logement, les mobilités, les espaces publics, les paysages, les équipements, et plus largement l'organisation de l'espace.



Orientations

Concevoir des espaces urbains équilibrés, accessibles et agréables à vivre

- > Favoriser la mixité des fonctions (habitat, emploi, services) pour limiter les déplacements contraints.
- > Privilégier la densification douce dans les centralités plutôt que l'étalement urbain.
- > Aménager des espaces publics de qualité (places, rues et éclairage apaisés, mobiliers urbains, végétalisation...).
- > Réduire les coupures urbaines et améliorer les continuités piétonnes et cyclables.
- > Porter une attention particulière à l'intégration des nouvelles installations et constructions et à l'évolution des motifs dans les paysages agricoles, naturels et urbains.
- > Garantir à tous une proximité et une accessibilité à un espace naturel de qualité.

Améliorer la qualité des logements

- > Favoriser la réalisation d'espaces extérieurs privatifs individuels (jardins, terrasses) et collectifs (jardins partagés, parc...) apportant une vraie qualité résidentielle et en réponse aux enjeux climatiques.
- > Veiller à la qualité des logements pour le confort de vie.
- > Améliorer la performance énergétique et de décarbonation du parc de logements.
- > Produire les nouveaux logements en priorité à proximité des équipements et des services.

Faciliter les déplacements du quotidien

- > Organiser l'aménagement du territoire autour des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (exemple : en reliant les quartiers habités entre eux, avec les équipements, etc.).
- > Développer un réseau de mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons) en privilégiant le partage des voiries existantes.
- > Encourager le covoiturage et l'autopartage.
- > Concevoir des pôles d'échanges multimodaux attractifs et fonctionnels.

Garantir un accès aux services essentiels

- > Maintenir ou développer des équipements de proximité (écoles, santé, sport, culture).
- > Soutenir les services mobiles ou mutualisés dans les zones rurales.
- > Réfléchir la répartition et l'accès aux équipements à l'échelle des bassins de vie.
- > Favoriser des espaces publics et équipements adaptés à tous les âges, usages et mobilités.
- > Concevoir des équipements mutualisés et polyvalents (espaces intergénérationnels, sport/culture/éducation...).

Offrir un environnement apaisé



Ambition 3 | Un territoire accueillant pour tous

- > Oeuvrer au maintien des grandes caractéristiques des entités paysagères de l'agglomération (notamment les vallées du Pays de Laval, le bocage de la Haute-Mayenne, le Bas-Maine, le bocage du Haut d'Anjou).
- > Veiller à la lisibilité des paysages de l'agglomération, notamment en :
 - maintenant les coupures d'urbanisation entre les groupements bâtis,
 - maîtrisant les extensions urbaines,
 - assurant la qualité des entrées de ville actuelles comme futures.
- > Tenir compte des vues remarquables dans les aménagements futurs.
- > S'assurer de la bonne intégration paysagère des nouveaux bâtiments et équipements d'énergies renouvelables au sein des espaces agricoles et naturels.
- > Protéger les coeurs d'îlots ayant un intérêt paysager et/ou environnemental, contribuant à la qualité du cadre de vie et à la santé.
- > Faire des espaces naturels et agricoles des composantes à part entière du cadre de vie (paysages, cohabitation des usages...).
- > Conserver et renforcer les ambiances (sensitives, visuelles et sonores) de nature au sein des espaces urbanisés.

Objectif 3.3 |

Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale

Le commerce constitue un levier essentiel de l'attractivité et du dynamisme de Laval Agglomération. Son organisation et sa localisation influencent directement la vitalité des centralités, la qualité du cadre de vie et l'équilibre entre les différentes polarités du territoire. Dans un contexte de mutation des modes de consommation, de concurrence accrue entre formats commerciaux et de nécessité de limiter l'étalement urbain, il est essentiel de repenser l'aménagement et la gestion des espaces dédiés.



Orientations

Accompagner les mutations des espaces commerciaux périphériques

- > Conforter l'attractivité des espaces de périphérie majeurs (zone de Saint-Berthevin, zone Les Bozées/Pégase) sans croissance majeure de surface
- > Conforter la vocation mixte des espaces de périphérie secondaires et de proximité (av. de Paris à Saint-Berthevin, Grivonnière, Bourgneuf-la-Forêt, L'Huisserie, Loiron-Ruillé...)
- > Envisager le remembrement et/ou la transformation des espaces commerciaux créés par opportunité favorisant l'extension vers une relocalisation des commerces dans les centralités ou vers d'autres usages.
- > Poursuivre la transformation du Parc de l'Habitat en lien avec les espaces habités à proximité et l'Espace Mayenne.
- > Encadrer le développement des activités logistiques pour répondre aux besoins des entreprises industrielles et commerciales existantes.

Dynamiser l'offre commerciale dans les centres-villes/centres-bourgs

- > Favoriser l'implantation de nouveaux commerces en centralité et le maintien de ceux existants.
- > Accompagner les commerçants dans l'innovation.
- > Renforcer l'expérience Client dans les centres-villes/centres-bourgs.
- > Encadrer les dispositifs de vente automatique (exemple : distributeur de pain, de pizzas...) au sein de l'espace public.
- > Eviter la dilution du commerce dans les villes pour densifier l'activité commerciale dans des périmètres plus restreints.
- > Développer des solutions de micro-livraison dans les centres-villes pour les lourdes marchandises.
- > Privilégier les locaux vacants pour l'implantation de commerces
- > Maintenir l'offre commerciale ambulante (marchés...) et les espaces de vente de produits locaux et permettre leur développement.

Objectif 3.4 |

Réduire les vulnérabilités face aux risques

Inondations, érosion des sols, vagues de chaleur ou épisodes de fortes pluies : autant de phénomènes dont la fréquence et l'intensité sont appelées à croître et qui nécessitent d'adapter dès aujourd'hui l'aménagement, la construction et la gestion des espaces. Laval Agglomération affirme, à travers cet objectif, sa volonté d'anticiper les risques et de protéger ses habitants, ses activités et ses paysages, plutôt que de les subir. Il s'agit de protéger le territoire aujourd'hui mais aussi de préparer celui de demain, en garantissant un cadre de vie sûr et adapté aux évolutions à venir.



Orientations

Prévenir le risque inondation

- > Protéger et restaurer les champs d'expansion des crues et les zones humides.
- > Protéger les espaces naturels aux abords des cours d'eau d'aménagements qui feraient obstacle au libre écoulement des eaux et à son infiltration dans les sols.
- > Adapter les règles d'urbanisme dans les zones inondables (limitation de la construction, surélévation des bâtiments, matériaux résilients...).
- > Développer une gestion durable des eaux pluviales (perméabilité des sols, noues, toitures végétalisées...).
- > Reconstituer et entretenir les haies et ripisylves.
- > Faciliter le travail de gestion du risque avec les collectivités compétente, les exploitants agricoles et les syndicats des eaux.

Anticiper l'évolution des risques avec le changement climatique

- > Intégrer les risques climatiques dans les projets d'aménagement (végétalisation, ombrage, îlots de fraîcheur...).
- > Renforcer les infrastructures critiques (réseaux électriques, transports, bâtiments publics) pour qu'elles résistent aux événements extrêmes.
- > Développer des espaces refuges climatiques (zones ombragées, bâtiments rafraîchis) au sein des zones urbaines.
- > Promouvoir des solutions fondées sur la nature (plantation d'arbres, trame verte et bleue) pour atténuer les impacts climatiques.
- > Entretenir les espaces vulnérables aux incendies et leurs pourtours.
- > Protéger les zones sensibles à l'érosion, aux glissements de terrain et à l'affaissement.

Prendre en compte les risques technologiques et industriels

- > Encadrer strictement l'urbanisation à proximité des zones exposées à un risque industriel.
- > Prendre en compte les risques industriels, les sites et les sols pollués dans l'aménagement.

Objectif 3.5 |

Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous

Le bien-être des habitants constitue une priorité ; il s'agit de concilier le développement urbain avec la préservation de la santé, du confort et de la qualité de vie, en limitant les nuisances, en garantissant l'accès à des espaces conviviaux et en favorisant une alimentation saine et locale. Laval Agglomération entend construire un cadre de vie de qualité, dans lequel chaque personne peut se déplacer, se rencontrer et vivre dans un environnement sain.



Orientations

Limiter l'exposition des habitants aux nuisances

- > Réduire l'exposition des personnes aux nuisances liées aux grandes infrastructures de circulation (A81, LGV...)
- > Traiter les points noirs identifiés pour des problèmes de nuisances sonores (aménagement des voies, implantation des constructions, isolation...).
- > Réduire la circulation motorisée et la pollution générée (phonique, visuelle, atmosphérique, olfactive...) dans les centres-villes/centres-bourgs.
- > Limiter les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air :
 - en permettant la réhabilitation, notamment thermique, du parc de logements.
 - en favorisant le recours aux énergies renouvelables et de récupération pour les consommations énergétiques du parc bâti,
 - en évitant la création de nouvelles sources de rejets atmosphériques importantes,
 - en développant les modes alternatifs aux véhicules motorisés,
 - en développant les moyens de transport électriques et/ou hybrides.
- > Permettre l'implantation d'activités économiques dans les quartiers résidentiels compatibles avec la quiétude des habitants
- > Porter une attention particulière aux essences végétales plantées pour réduire l'exposition des personnes aux plantes allergènes.

Garantir un accès à des lieux de rencontre

- > Maintenir, développer et recréer des espaces publics de différentes tailles et natures végétalisés au sein des quartiers d'habitat
- > Soutenir les initiatives locales, associatives et citoyennes qui renforcent le lien social et l'appropriation du territoire
- > Créer des lieux de vie conviviaux : espaces publics de qualité, tiers-lieux, jardins partagés, équipements sportifs de proximité...
- > Prévoir des espaces et/ou des lieux permettant la gestion de situations d'urgence.
- > Créer des cheminements doux sécurisés, continus et attractifs pour relier les lieux de vie, de soins et de service.

Offrir un accès pour toutes et tous à une alimentation de qualité

- > Renforcer l'accès à une alimentation saine, locale et accessible pour tous
- > Favoriser la consommation de produits agricoles locaux et/ou biologiques par les collectivités.



Ambition 3 | Un territoire accueillant pour tous



Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles

La richesse de Laval Agglomération repose sur la diversité et la complémentarité de ses communes. Chacune, avec ses spécificités, ses ressources, son identité, contribue à l'équilibre et à la vitalité du territoire. En valorisant cette pluralité, l'Agglomération affirme sa volonté de construire un projet commun fondé sur une armature territoriale cohérente et solidaire, où chaque commune, quelle que soit sa taille, a sa place et joue un rôle dans le développement partagé. Ce socle local, à la fois ancré et ouvert, constitue un levier essentiel pour répondre aux besoins des habitants, renforcer les services de proximité et porter collectivement les grandes transitions à venir.

Ambition 4

Objectif 4.1 |

Faire de Laval une ville «Phare», habitée, vivante et accessible

Laval a été identifiée comme la commune «Phare» de l'agglomération, incarnant le centre vital du territoire, celle autour de laquelle tout s'organise. Elle guide, rayonne, structure l'espace et la vie autour d'elle.



La volonté politique est de faire de Laval une ville habitée, vivante et accessible ce qui suppose d'agir simultanément sur le logement, la mobilité, la culture, l'économie et la qualité urbaine.

Orientations

Proposer une offre en logements attractive

> Dans le centre-ville :

- Conforter l'offre en logements en privilégiant la reprise du bâti existant pour l'adapter aux exigences contemporaines en matière de performance énergétique, de mode de vie et d'accessibilité.
- Envisager la destruction de certains bâtiments dont l'intérêt patrimonial et architectural n'est pas avéré et dont la remise aux normes met à mal l'équilibre économique en lien avec l'objectif d'intensification de la ville sur elle-même.
- Développer une offre de logements collectifs à taille humaine permettant d'accroître une offre de petits logements correspondant aux besoins des petits ménages (étudiants, jeunes ménages, foyers monoparentaux...).
- Poursuivre les efforts de lutte contre l'habitat indigne et d'amélioration des logements amorcés avec l'OPAH-RU.
- Consolider les actions du Programme Action Coeur de Ville qui permet de mettre en valeur le patrimoine bâti y compris sur des opérations de logements.

> Dans les quartiers à dominante pavillonnaire :

- Permettre des évolutions du bâti sous réserve qu'elles ne compromettent pas la qualité des jardins et les coeurs d'îlots jardinés et ainsi préserver un équilibre entre le bâti et le végétal.
- Conserver les caractéristiques architecturales de certains quartiers pour conserver la mémoire du développement de la Ville.

> Dans les quartiers d'habitat collectif (dont les quartiers prioritaires de la ville) :

- Poursuivre l'amélioration du parc de logements collectifs, qu'il soit public ou privé.
- Diversifier l'offre en logements en matière de typologie (petits collectifs, logements intermédiaires...) et de statut d'occupation (locataires, propriétaires...).
- Renforcer l'offre en logement abordable, notamment pour les primo-accédants.

Ambition 4 | Un territoire fort de ses communes plurielles

> Dans les quartiers d'habitat mixte :

- Organiser des transitions plus harmonieuses entre les différentes typologies de construction en privilégiant des volumes « à taille humaine » (limiter la hauteur, l'emprise au sol...).

Tisser du lien entre les quartiers pour une ville du quart d'heure

> Affirmer le caractère structurant de la Mayenne au sein de la Ville :

- en permettant les aménagements concourant à la mise en valeur des berges au sein des espaces urbanisés,
- en façonnant les projets immobiliers autour de la rivière, véritable espace de respiration,
- en facilitant son accès depuis les différents quartiers pour les modes doux,
- en définissant des usages compatibles avec la préservation de la biodiversité (ludique, sportif, détente, etc) et attractifs.

> Poursuivre le ré-enchantement du centre-ville, favoriser l'implantation des concepts-stores, des magasins hybrides, etc.

> Réduire les effets de rupture engendrés par certaines grandes infrastructures (routières, ferroviaires...) en faveur des habitants et des visiteurs.

> Assurer une cohérence, une harmonie de traitement de l'espace public (revêtements, végétalisation...).

> Travailler des transitions harmonieuses entre les différentes typologies bâties pour mieux vivre le cadre urbain.

> Garantir aux habitants un accès aisé aux principaux services, commerces et équipements publics, en favorisant un maillage équilibré du territoire.

Apaiser la ville

> Poursuivre le déploiement des infrastructures de mobilité douce (aménagement de pistes, performance du réseau, stationnement...).

> Réduire la place de la voiture dans le centre-ville (parkings relais, transport en commun, intégration paysagère des poches de stationnement...).

> Améliorer les parcours entre les parkings-relais et le centre-ville.

> Prévoir des aménagements spécifiques permettant d'améliorer chaque offre de transport (exemple : sites propres pour les bus).

> Permettre la densification de la ville tout en préservant et confortant la présence du végétal et la biodiversité.

> Maintenir et développer des espaces publics de différentes tailles et natures végétalisés.

> Profiter des réaménagements des espaces publics pour renforcer la présence du végétal dans la ville.

> Préserver les arbres remarquables.

Conforter l'économie tertiaire liée au statut de Ville-Préfecture

> Conforter la fonction administrative du centre-ville en préservant les structures et en leur permettant d'évoluer.

> Maintenir des pôles d'emplois tertiaires dans le centre-ville.

> Poursuivre l'aménagement du nouveau pôle d'emploi autour de la gare.

> Conforter les activités de services existantes pourvoyeuses d'emplois.

> Créer les conditions favorables à l'accueil de fonctions libérales ou des métiers de la santé.

Développer les filières singulières

> Offrir des solutions foncières et immobilières adaptées aux besoins des entreprises et leur fournir les moyens nécessaires à leur développement (numérique, mobilité...).

> Poursuivre le développement des lieux ressources (coworking, FabLab...).

> Poursuivre le développement des liens entre institutions, équipements et entreprises.

> Poursuivre le développement des filières de formation.

> Soutenir les projets d'agriculture urbaine (comme la Ferme d'Aventure dans le quartier Saint-Nicolas).

Objectif 4.2 |

Renforcer les fonctions urbaines des communes «Echo»

Il s'agit d'une commune en résonance avec une autre commune. Elle prolonge les dynamiques urbaines tout en affirmant sa propre identité. Par ses liens quotidiens - résidentiels, économiques, culturels ou de mobilité - elle participe activement au fonctionnement de l'ensemble du territoire de Laval Agglomération. Ni simple dépendance, ni autonomie totale, elle est une pièce complémentaire.



Situées entre la ville-centre et des lieux de vie plus ruraux, les communes «Echo» doivent contribuer pleinement à l'attractivité et à l'équilibre du territoire. Les orientations proposées visent à accompagner leur développement en alliant diversité de l'habitat, vitalité des centres, qualité des mobilités et préservation de l'identité locale.

Orientations

Poursuivre la diversification de l'offre en logements

- > Diversifier les typologies d'habitat et les formes urbaines (habitat individuel groupé, intermédiaire, collectif).
- > Développer des produits immobiliers attractifs aux familles et aux actifs.
- > Assurer la mixité sociale au travers de l'offre en logements.

Maintenir des coeurs de ville vivants

- > Maintenir le dynamisme des centres-villes en poursuivant les actions de renouvellement du bâti et de requalification de l'espace public.
- > Assurer une complémentarité entre l'offre commerciale des centres-villes et celle des zones commerciales périphériques.
- > Pacifier les centres-villes en améliorant le partage de l'espace public et en apaisant la circulation automobile.
- > Conserver un niveau d'offre de stationnement public suffisant tout en permettant son évolution quantitative (au regard des changements de pratique en matière de mobilité) et qualitative (perméabilité des revêtements, etc.).
- > Conforter l'offre commerciale et de services non-marchands de proximité dans les centres-villes.
- > Maintenir et valoriser les espaces publics et verts existants et en créer de nouveaux pour conserver des lieux de respiration et de convivialité.

Diversifier les modes de déplacement

- > Poursuivre les aménagements dédiés aux mobilités douces :
 - entre les communes et la ville de Laval,



Ambition 4 | Un territoire fort de ses communes plurielles

- au sein d'une commune, entre les quartiers habités, les pôles d'équipements et les centres-villes.

> Améliorer la desserte en transports en commun.

> Préserver les centres-villes d'un report de circulation lié à l'évitement de l'A81

Préserver les équipements structurants

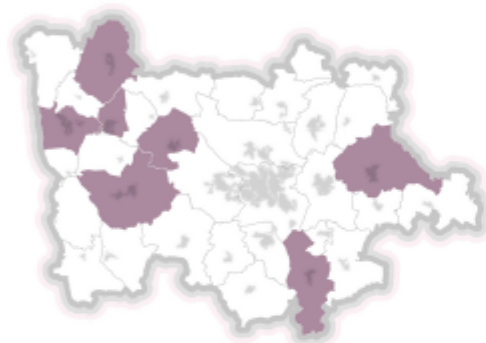
> Maintenir la vitalité de l'offre en équipements.

> Assurer la bonne fonctionnalité des équipements existants.

Objectif 4.3 |

Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants

Ce sont les communes où l'on vient s'amarrer pour trouver ce qui manque ailleurs : une école, un marché, un café... Elle rassemble sans dominer, relie sans effacer. Entre les champs et les vallées, elle tient le rôle discret mais essentiel d'un cœur qui bat pour plusieurs villages alentours.



Les communes «Point d'ancrage» doivent constituer des points d'appui essentiels pour le maillage du territoire, offrant services, commerces et emplois à une population répartie sur un bassin de vie plus local. Leur développement doit s'appuyer sur un équilibre maîtrisé, conciliant dynamisme local et préservation de leur identité rurale.

Orientations

Soigner l'image des communes

- > Porter une attention particulière aux entrées de ville.
- > Prendre en compte les sensibilités patrimoniales des centres-bourgs et des constructions alentours.

Développer une offre de logements pour l'ancrage des familles et le maintien des aînés

- > Diversifier l'offre en logements à destination des familles en termes de typologie et de statut d'occupation.
- > Créer des petits logements adaptés à proximité des services et des équipements de proximité à destination des personnes âgées et des personnes vulnérables.

Améliorer la mobilité

- > Faciliter et sécuriser les mobilités actives pour les trajets de courte distance.
- > Améliorer les connexions vers et depuis les communes voisines.

Maintenir des services et emplois locaux

- > Conforter les pôles de services existants selon leurs spécificités : pôles scolaires, pôles médicaux, etc.
- > Rechercher la mutualisation des locaux et des équipements entre les communes.
- > Offrir un cadre propice au développement et à l'installation des activités artisanales et des petites industries.
- > Donner des possibilités d'évolution des activités économiques situées en cœur de bourg.
- > Développer le commerce en travaillant en complémentarité avec les autres communes et en adaptant le service aux différentes temporalités de consommation.
- > Encourager le commerce ambulant et les marchés locaux dès lors qu'ils s'inscrivent en complémentarité de l'offre existante.

Objectif 4.4 |

Maintenir un cadre de vie apaisé dans les communes «Repos»

Un village «Repos» est une commune à dominante rurale, nichée au cœur de terres agricoles. Il se distingue par son patrimoine champêtre et ses paysages façonnés par l'agriculture, activité bien vivante. Il s'agit de villages paisibles qui offre à ses habitants un cadre de vie calme et discret. Ouverts, accueillants mais sans rôle structurant, on y vit, on s'y repose à l'ombre des dynamiques voisines.



Les communes «Repos» doivent exister sans s'effacer et ainsi conserver une place dans le fonctionnement du territoire de l'agglomération. Les objectifs sont multiples : soutenir un modèle de développement sobre et adapté à leur caractère rural, tisser des liens avec les autres communes et s'adapter progressivement aux évolutions sociétales et environnementales.

Orientations

Prévoir une offre de logements destinés prioritairement aux familles

- > Développer un habitat à destination des familles principalement.
- > Diversifier les formes de logement (habitat léger, changements de destination des bâtiments agricoles...).
- > Développer l'offre locative.

Préserver un cadre de vie paisible

- > Préserver le caractère rural de ces communes au travers de règles d'urbanisme adaptées (densité bâtie encadrée, vocation agricole...).
- > Préserver les motifs paysagers et les silhouettes des bourgs (réseau de haies, intégration des nouvelles constructions...).
- > Accentuer l'effort de végétalisation en lisière de bourg et plus particulièrement sur les entrées de bourg.
- > Structurer et pérenniser les commerces itinérants, la vente directe et l'offre d'occasion jouant un rôle majeur dans la structure commerciale du territoire.
- > Créer des espaces d'agriculture de proximité aux franges des villages.
- > Stopper l'urbanisation linéaire et marquer les coupures urbaines entre les groupements bâtis.
- > Valoriser le bâti isolé de caractère en milieu rural par le changement de destination.
- > Encadrer la densité en limite de bourg pour ménager des transitions visuelles entre espaces naturels/agricoles et urbains.
- > Développer l'offre à disposition des petites activités artisanales compatibles avec l'habitat



Ambition 4 | Un territoire fort de ses communes plurielles

Garantir des solutions de mobilité adaptées aux habitants

- > Développer et maintenir des liaisons régulières avec les communes « Point d'ancrage » en favorisant les lignes de transport à la demande.
- > Poursuivre l'aménagement des cheminements piétons et cyclables sécurisés à l'échelle des bourgs et entre les communes.
- > Soutenir les initiatives de covoiturage, d'aires de stationnement dédiés et d'autopartage, adaptées aux besoins quotidiens (trajets domicile-travail, courses...) et les services de mobilité solidaire.
- > Améliorer les conditions de rabattement vers les gares TER et les lignes de bus structurantes.

Objectif 4.5 |

Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes «Pittoresque»

Un village « Pittoresque » est un village préservé dans son cadre naturel et architectural, offrant un charme authentique et/ou un cadre de vie de qualité «au vert». Il attire par sa beauté et/ou par sa douceur de vivre et joue ainsi un rôle à l'échelle du territoire, touristique et/ou résidentiel.



A l'écart des dynamiques économiques et résidentielles «classiques», les communes «Pittoresques» doivent conserver et transmettre leur identité et leur valeur patrimoniale. L'objectif est d'offrir une expérience touristique et/ou résidentielle qualitative via un aménagement sobre, harmonieux et durable.

Orientations

Prévoir une offre de logements mesurée

- > Développer un habitat à destination des familles mais aussi des visiteurs.

Mettre en valeur le patrimoine

- > Protéger le patrimoine bâti remarquable dans ces villages.
- > Mettre en valeur les monuments ou les espaces structurants les bourgs à l'occasion d'opérations ou d'aménagements le permettant (réfection d'espace public, réhabilitation du bâti...).
- > Préserver les perspectives sur le patrimoine qu'il soit bâti ou paysager.
- > Protéger les éléments du patrimoine vecteur des savoir-faire et de l'histoire locale.
- > Limiter les éléments de pollution visuelle (supports publicitaires, etc.).

Préserver l'identité des bourgs

- > Conserver les formes urbaines et originelles des bourgs.
- > Proposer des formes d'habitat sobres, harmonieuses et durables compatibles et cohérentes avec l'environnement bâti existant (par exemple, en utilisant les matériaux nobles et traditionnels).
- > Maintenir les caractéristiques architecturales des constructions traditionnelles
- > Veiller à la qualité architecturale des constructions et aux interventions sur l'existant dans les centres historiques.
- > Identifier et protéger les éléments végétaux (arbres, alignements, etc.) et minéraux (murs, enclos paroissiaux, etc.) structurants dans les noyaux anciens.



Ambition 4 | Un territoire fort de ses communes plurielles

Valoriser les activités locales

- > Intégrer ces communes comme sites emblématiques dans les circuits touristiques.
- > Développer les activités touristiques en lien avec le patrimoine et le paysage local.
- > Permettre le développement de petites activités artisanales valorisant le savoir-faire local notamment.
- > Développer une offre commerciale adaptée aux besoins locaux et touristiques.

- **CC163 – ÉLABORATION DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE – SCOT – DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE (PAS)**

Rapporteur : Christine Dubois

I - Présentation de la décision

Par délibération n° 090/2024 du 30 septembre 2024, Laval Agglomération a prescrit l'élaboration de son Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), à l'échelle des 34 communes de l'agglomération.

Conformément à l'article L43-18 du Code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du conseil communautaire sur les orientations générales du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du futur Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

Ce débat est un débat sans vote. La note en annexe ainsi que le PAS doivent permettre à l'ensemble des conseillers communautaires de prendre connaissance et de débattre des orientations générales proposées pour le nouveau Projet d'Aménagement Stratégique (PAS), au regard notamment des enjeux issus du diagnostic du territoire, de l'état initial de l'environnement, et des objectifs de l'élaboration du SCoT.

Il est donc proposé à la présente séance un débat sur les orientations générales du PAS. Le document joint à cette note a fait l'objet de nombreux échanges dans le cadre des instances suivantes :

- 25 mars 2025 : CIM de travail sur les enjeux,
- 1er avril au 30 avril 2025 : travail en communes sur les enjeux (carnet d'enjeux),
- 14 mai 2025 : COPIL validation des enjeux + atelier armature territoriale,
- 3 juin 2025 : COPIL scénario projet,
- 17 juin 2025 : atelier projet de territoire,
- 17 septembre 2025 : COPIL orientations, objectifs chiffrés et zoom sur les densités,
- 2 octobre 2025 : COPIL orientations, prospective démographique et zoom sur les potentiels de densification,
- 14 octobre 2025 : COPIL validation PAS/PADD avant réunion PPA,
- 4 novembre 2025 : présentation du PAS/PADD aux PPA,
- 6 novembre 2025 : commission "aménagement",
- 17 novembre 2025 : COPIL retour PPA et finalisation avant conseil communautaire.

Les orientations générales du PAS seront présentées à la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lors du 1^{er} trimestre 2026. Elles ont été présentées aux Personnes Publiques Associées (PPA) et aux organismes et associations concernés le 4 novembre 2025. Dans le cadre de la concertation avec la population, 6 réunions publiques de présentation des enjeux et des sujets clefs du PAS se sont tenues du 17 septembre au 28 octobre 2025.

II - Impact budgétaire et financier

Le débat sur les orientations du PAS s'inscrit dans le cadre de la procédure globale d'élaboration du SCoT de Laval Agglomération, avec un marché de 742 590 € TTC, incluant également l'élaboration d'un nouveau PLUi en procédure mutualisée avec celle d'élaboration du SCoT.

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DÉCEMBRE 2025

ÉLABORATION DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL – SCOT –
DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT
STRATÉGIQUE (PAS)

Rapporteur : Christine Dubois

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29 et L5211-1,

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L151-5 et L153-12 du code de l'urbanisme,

Vu le code de l'environnement,

Vu les statuts de Laval Agglomération,

Vu la délibération du conseil communautaire du 30 septembre 2024 relative à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de Laval Agglomération, la définition des objectifs poursuivis et les modalités de concertation,

Vu la réunion de présentation du PAS aux Personnes Publiques Associées du 4 novembre 2025,

Vu le document relatif au débat sur les orientations générales proposées du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) tel qu'annexé à la présente délibération,

Considérant que les orientations générales du PAS doivent être soumises à débat du conseil communautaire, au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de Schéma de Cohérence Territorial,

Que le PAS :

- définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent,
- que ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, notamment en tenant compte de l'existence de friches, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages,
- que le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation,

Considérant que plusieurs temps de travail ont été organisés avec les maires et élus du territoire pour construire les objectifs et enjeux du document soumis à débat,

Que les enjeux et sujets clefs du PAS ont été présentés aux habitants lors de 6 réunions publiques du 17 septembre au 28 octobre 2025,

Que les Personnes Publiques Associées, associations et acteurs clefs du territoire ont été destinataires du projet de territoire et ont été invités à émettre leurs avis et remarques lors d'une réunion le 4 novembre 2025,

Considérant que les orientations générales du PAS, telles que proposées, se déclinent en 19 objectifs qui constituent 4 ambitions, à savoir :

- . Ambition 1 : Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne
 - structurer l'économie autour de pôles d'excellence,
 - renforcer les mobilités interterritoriales,
 - être un pôle de vie attractif à taille humaine,
 - positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique,
- . Ambition 2 : Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature
 - préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles,
 - structurer l'espace urbain autour de la trame verte et bleue,
 - gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique,
 - favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables,
 - prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique,
- . Ambition 3 : Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous
 - favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable,
 - assurer un cadre de vie de qualité à tous,
 - soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale,
 - réduire les vulnérabilités face aux risques,
 - soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous,
- . Ambition 4 : Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles
 - faire de Laval une ville « Phare », habitée, vivante et accessible,
 - renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »,
 - conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants,
 - offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »,
 - offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »,

Que les documents relatifs à ce débat ont été transmis aux membres du conseil communautaire,

Que, dès lors, les conditions pour la mise au débat des orientations générales du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) ont bien été réunies,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le conseil communautaire prend acte de la tenue, ce jour, en séance, du débat portant sur les orientations générales du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) proposées dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

La tenue de ce débat est formalisée par la présente délibération à laquelle est annexé le projet de PAS.

La présente délibération sera affichée pendant un mois au siège de Laval Agglomération à Laval et dans les mairies des communes membres.

Article 2

Le président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document à cet effet.

Article 3

Le président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

A solid pink rectangular block positioned above the main title.

Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)

DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS
GÉNÉRALES DU PAS du SCoT
Annexe 1/1 : Note explicative

Finalité du débat

Par délibération n°090/2024 du 30 septembre 2024, Laval Agglomération a prescrit l'élaboration de son Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), à l'échelle des 34 communes de l'agglomération.

Conformément à l'article L.43-18 du Code de l'urbanisme, un débat doit avoir lieu au sein du Conseil communautaire sur les orientations générales du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du futur Schéma de Cohérence Territorial.

Ce débat est **un débat sans vote**. La présente note ainsi que le PAS doivent permettre à l'ensemble des conseillers communautaires de prendre connaissance et de débattre des orientations générales proposées pour le nouveau Projet d'Aménagement Stratégique, au regard notamment des **enjeux issus du diagnostic du territoire, de l'état initial de l'environnement, et des objectifs de l'élaboration du SCoT**

Les propositions d'orientations générales et les débats auxquels elles donneront lieu serviront de guide à la suite des travaux du SCoT et à l'élaboration de l'ensemble des pièces du document qui sera soumis à l'arrêt.

Il est donc proposé à la présente séance un débat sur les orientations générales du PAS. Le document joint à cette note a fait l'objet de nombreux échanges dans le cadre des instances suivantes :

- 25 mars 2025 : CIM de travail sur les enjeux
- 1er avril au 30 avril 2025 : Travail en communes sur les enjeux (carnet d'enjeux)
- 14 mai 2025 : COPIL validation des enjeux + Atelier armature territoriale
- 3 juin 2025 : COPIL Scénario projet
- 17 juin 2025 : Atelier projet de territoire
- 17 septembre 2025 : COPIL orientations, objectifs chiffrés et zoom sur les densités
- 2 octobre 2025 : COPIL orientations, prospective démographique et zoom sur les potentiels de densification
- 14 octobre 2025 : COPIL validation PAS/PADD avant réunion PPA
- 4 novembre 2025 : Présentation du PAS/PADD aux PPA
- 6 novembre 2025 : Commission "aménagement"
- 17 novembre 2025 : COPIL retour PPA et finalisation avant CC

Les orientations générales du PAS seront présentées à la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) lors du 1^{er} trimestre 2026. Elles ont été présentées aux Personnes Publiques Associées (PPA) et aux organismes et associations concernés le 4 novembre 2025. Dans le cadre de la concertation avec la

population, 6 réunions publiques de présentation des enjeux et des sujets clefs du PAS se sont tenues du 17 septembre au 28 octobre 2025.

Le contenu du PAS

Selon l'article L.141-3 du Code de l'urbanisme, *"Le projet d'aménagement stratégique définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, notamment en tenant compte de l'existence de friches, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages.*

Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation."

Le PAS, document simple et concis, donne une information claire sur le projet intercommunal. Il n'est pas directement opposable aux autorisations d'urbanisme. Les orientations du PAS doivent se traduire dans les pièces plus opérationnelles du SCoT (DOO, DAACL) et doivent trouver une traduction réglementaire et spatiale dans les documents de planification territoriale (PLUi, PLH, etc.)

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Poursuivre la dynamique du projet de territoire et mieux prendre en compte les objectifs de la Loi Climat&Résilience

Pour établir une vision partagée de l'avenir du territoire communautaire, les élus ont travaillé sur l'expression d'un Projet de territoire 2020-2026 approuvé le 12 avril 2021.

Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du SCOT et du PLU intercommunal et se fondent sur une ambition articulée autour des cinq axes majeurs issus de ce Projet de Territoire.

Ces objectifs tiennent compte des besoins actuels du territoire, mais aussi du contexte législatif et réglementaire. Ainsi, en lien avec la loi Climat et Résilience et par le prisme de celle-ci, le PAS doit intégrer l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), d'une part en poursuivant la politique de sobriété foncière (maîtrise de l'étalement urbain et réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers), et d'autre part en promouvant une densité adaptée au contexte local.

L'accompagnement et l'harmonisation des politiques publiques par un nouveau SCoT et nouveau PLUi

Le territoire de Laval Agglomération n'est plus couvert par un SCoT puisque le SCoT de Laval – Loiron est caduc depuis le 14 février 2020, par application de l'article L143-28 du code de l'urbanisme. Laval Agglomération est ainsi soumis au principe d'urbanisation limitée (L142-4 du CU). L'application de cette règle rend difficile les adaptations et évolutions nécessaires aux PLUi en vigueur.

Aussi, le Conseil Communautaire s'est prononcé sur sa volonté de réaliser un nouveau SCoT sur le même périmètre que l'ancien SCoT, à savoir, le périmètre actuel de Laval Agglomération (34 communes), et donc le même périmètre que le futur PLUi prescrit en séance du 21 mai 2024.

Le SCoT est un document d'urbanisme transversal qui s'inscrit dans un rapport de compatibilité avec le PLUi et le Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours d'élaboration, dont il contribue à la mise en œuvre à travers un certain nombre d'orientations et d'outils.

En tant que document cadre, le SCoT permet de fixer les grandes orientations des politiques en matière d'aménagement de l'espace, d'habitat, de transport, d'économie et de commerce, d'environnement, de paysage, de gestion de l'eau, d'énergie, et ce, à horizon de 20 ans. Il permet également de poursuivre les objectifs de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et de poursuivre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) pour 2050.

Le PLUi devra être compatible avec le SCoT et mettre en œuvre ses orientations et objectifs sur le territoire de Laval Agglomération. La mutualisation des procédures permettra d'harmoniser au mieux les grands objectifs et grandes orientations stratégiques qui dessineront le territoire de demain.

Rappel des objectifs de la prescription d'élaboration du SCoT

Par délibération du 30 septembre 2024 prescrivant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial, le Conseil communautaire s'est prononcé sur les objectifs de la démarche. Ils sont au nombre de 5 et s'appuient sur le projet de territoire 2020-2026 :

- Accompagner la relance économique et engager l'agglomération dans les transitions :
 - Diversifier le tissu économique local,
 - favoriser les projets de rénovation de friches économiques,
 - améliorer l'offre de formation supérieure et de développement des compétences sur le territoire,
 - favoriser la transition agricole ;
- Permettre un développement équilibré et solidaire des communes de l'agglomération :
 - Développer les mobilités sur l'ensemble du territoire de l'agglomération,
 - mettre en œuvre un urbanisme raisonné, adapté aux modes de vie et aux enjeux climatiques : mixité des fonctions, soutenir une ville courte distance, favoriser la densification urbaine et accompagner le renouvellement de l'habitat dans les centres-bourgs pour préserver le foncier agricole et naturel en périphérie notamment,
 - proposer une offre de logement diversifiée permettant un parcours résidentiel pour chaque habitant du territoire ;
- Répondre collectivement et globalement aux défis climatiques et environnementaux :
 - faire de Laval Agglomération un territoire producteur d'énergies plus propres et renouvelables, et tendre vers un territoire à énergie positive,
 - agir pour une gestion durable de toutes les ressources du territoire : gestion de la ressource en eau, préservation du bocage, gestion durable des sols notamment,
 - anticiper les évolutions climatiques et développer une approche globale de gestion des risques climatiques et environnementaux ;
- Offrir un cadre de vie de qualité conjuguant valorisation des patrimoines et offre de services :
 - construire une offre sportive d'agglomération s'appuyant sur un maillage d'équipements de proximité,
 - renforcer l'attractivité du territoire en valorisant le patrimoine bâti et culturel,
 - favoriser le développement touristique du territoire ;

- Démocratisation de l'agglomération : agir pour et avec les forces vives et les citoyens.

9 défis pour un nouveau projet de territoire

Compte tenu d'une part des éléments de cadrage issus du projet de territoire, des ambitions et objectifs de l'élaboration du SCoT et d'autre part des enjeux ressortant du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, les orientations générales du Projet d'Aménagement Stratégique du SCoT doivent répondre à 19 objectifs regroupés en 4 ambitions en matière d'aménagement et d'urbanisme :

AMBITION 1 Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne

- Objectif 1.1 | Structurer l'économie autour de pôles d'excellence
- Objectif 1.2 | Renforcer les mobilités interterritoriales
- Objectif 1.3 | Être un pôle de vie attractif à taille humaine
- Objectif 1.4 | Positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique

AMBITION 2 Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature

- Objectif 2.1 | Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles
- Objectif 2.2 | Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue
- Objectif 2.3 | Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique
- Objectif 2.4 | Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables
- Objectif 2.5 | Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique

AMBITION 3 Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous

- Objectif 3.1 | Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable
- Objectif 3.2 | Assurer un cadre de vie de qualité à tous
- Objectif 3.3 | Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale
- Objectif 3.4 | Réduire les vulnérabilités face aux risques
- Objectif 3.5 | Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous

AMBITION 4 Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles

- Objectif 4.1 | Faire de Laval une ville «Phare», habitée, vivante et accessible
- Objectif 4.2 | Renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »
- Objectif 4.3 | Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants
- Objectif 4.4 | Offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »
- Objectif 4.5 | Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »



SCoT



Projet d'Aménagement Stratégique



Sommaire

INTRODUCTION	5
AMBITION 1 Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne	11
Objectif 1.1 Structurer l'économie autour de pôles d'excellence	12
Objectif 1.2 Renforcer les mobilités interterritoriales	13
Objectif 1.3 Être un pôle de vie attractif à taille humaine	14
Objectif 1.4 Positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique	15
AMBITION 2 Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature	17
Objectif 2.1 Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles	18
Objectif 2.2 Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue	19
Objectif 2.3 Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique	20
Objectif 2.4 Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables	21
Objectif 2.5 Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique	22
AMBITION 3 Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous	23
Objectif 3.1 Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable	24
Objectif 3.2 Assurer un cadre de vie de qualité à tous	25
Objectif 3.3 Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale	26
Objectif 3.4 Réduire les vulnérabilités face aux risques	27
Objectif 3.5 Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous	28
AMBITION 4 Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles	29
Objectif 4.1 Faire de Laval une ville « Phare », habitée, vivante et accessible	30
Objectif 4.2 Renforcer les fonctions urbaines des communes « Echo »	31
Objectif 4.3 Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants	32
Objectif 4.4 Offrir un cadre de vie calme et discret dans les communes « Repos »	33
Objectif 4.5 Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes « Pittoresque »	34



Introduction

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) : la pièce maîtresse du SCoT

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS), composante centrale du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), fixe les grandes orientations d'aménagement définies par les élus de Laval Agglomération. Il a pour ambition de concilier les besoins actuels du territoire avec les impératifs de long terme, en veillant à ne pas compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs, conformément aux principes du développement durable.

Les choix opérés dans le cadre de l'élaboration du SCoT doivent ainsi favoriser une dynamique territoriale équilibrée, en évitant d'aggraver les déséquilibres existants ou de freiner les potentialités de développement. L'enjeu est de dessiner un avenir cohérent et harmonieux, en phase avec les aspirations des habitants.

À cette fin, les objectifs fixés à l'échelle de Laval Agglomération visent à promouvoir un aménagement du territoire respectueux de l'équilibre entre les dimensions sociales, économiques et environnementales — les trois piliers d'un développement durable.

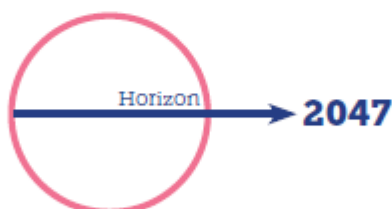
L'élaboration du PAS s'appuie sur un diagnostic territorial approfondi, qui a permis d'identifier les principales priorités en matière de développement et de préservation. C'est à partir de cette analyse que les orientations stratégiques du PAS ont été définies.

Un contenu encadré par le code de l'urbanisme

C'est l'article L141-3 du code de l'urbanisme qui définit le contenu du PAS : « le PAS définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement.

Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant :

- un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales,
 - une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols,
 - les transitions écologique, énergétique et climatique,
 - une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie,
 - une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux,
- ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages.
- Le PAS fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation ».



Une traduction opposable

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) fixe un cap à long terme, avec une projection jusqu'en 2047. Il constitue le socle de référence pour l'élaboration des documents d'urbanisme à l'échelle de la parcelle, tels que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLUi).

Au cœur du SCoT, le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) définit les grandes orientations, qui se déclinent ensuite de manière plus opérationnelle dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Le DOO intègre également un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), destiné à encadrer l'implantation des activités commerciales, artisanales et logistiques, afin d'en assurer la cohérence avec les ambitions territoriales.

Un PAS co-construit

C'est par allers-retours successifs que le Projet d'Aménagement Stratégique a été réalisé. Puisque ce projet a pour horizon 20 ans et qu'il porte sa réflexion sur un vaste champ de problématiques, l'ensemble des acteurs du territoire (élus, techniciens, habitants...) a été sollicité tout au long de cette étape :

- > Un premier travail avec les élus a permis de valider et hiérarchiser les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic,
- > Une phase de concertation avec les habitants a été organisée afin d'imaginer le territoire dans 20 ans,
- > Différents scénarios ont été étudiés lors de temps d'échanges avec les élus et les techniciens de Laval Agglomération,
- > Des ateliers Projet ont permis de valider les grandes ambitions et d'écrire de manière collective les orientations,
- > Des échanges avec les acteurs et les partenaires ont permis d'amender le PAS.



Un document intégrateur

Le SCoT est avant tout un document qui intègre toutes les politiques sectorielles de l'agglomération en matière d'aménagement et d'urbanisme. De nombreuses actions à court et moyen termes sont d'ores-et-déjà planifiées à travers notamment le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), le Projet Alimentaire Territorial (PAT) ou sont en cours (le Plan de Mobilité Simplifié, le Programme Local de l'Habitat...).

Toutes ces stratégies de développement et orientations prospectives récemment adoptées ou dont l'adoption est à venir sont intégrées dans le SCoT.

Organisation du Projet d'Aménagement Stratégique

Le PAS de Laval Agglomération est exprimé dans le présent document, au travers d'orientations générales couvrant l'ensemble des thématiques à aborder dans un SCoT dans le respect du code de l'urbanisme. Ces orientations ont été définies à partir des constats et des enjeux identifiés dans le diagnostic ainsi que par les élus du territoire, à travers les différents temps d'échanges et d'ateliers organisés depuis le lancement de l'élaboration du SCoT. Elles s'inscrivent également dans le cadre législatif et les objectifs portés par les documents supra-communautaires.

Le PAS de Laval Agglomération est ainsi structuré autour de 4 grandes ambitions transversales, non hiérarchisées, complémentaires et indissociables. Elles se combinent dans l'objectif d'assurer un développement cohérent du territoire avec, pour fil conducteur, qualité du cadre de vie, préservation de l'environnement et équilibre territorial.



Ambition 1

Laval Agglomération,
un territoire moteur et qui rayonne



Ambition 2

Laval Agglomération,
un territoire exemplaire et engagé pour la nature



Ambition 3

Laval Agglomération,
un territoire accueillant pour tous



Ambition 4

Laval Agglomération,
un territoire fort de ses communes plurielles

Climat, nature, santé et capacité d'accueil : quatre sujets clés, fils rouges du projet

À l'horizon 2050, le territoire devra faire face à des transformations majeures liées à l'évolution du climat, à la pression sur les ressources naturelles et aux besoins croissants de sa population. Ces évolutions auront des impacts directs sur la santé des habitants, la production agricole, la disponibilité et la qualité de l'eau, ainsi que sur le fonctionnement global de nos territoires.

Face à ces défis, l'ambition de Laval Agglomération est d'anticiper au mieux les impacts de ces évolutions et de construire un territoire résilient, équilibré et capable d'accueillir durablement sa population, tout en préservant la richesse de ses espaces naturels et agricoles. Ainsi, quatre orientations clés ont accompagné la rédaction du projet ; ils sont les suivants :

Agir face au changement climatique

Ce grand axe a pour but, d'une part, d'agir pour atténuer les effets du changement climatique, d'autre part, de réduire la vulnérabilité du territoire face aux épisodes climatiques extrêmes et à préserver la santé des habitants.

Respecter la capacité d'accueil du territoire

Ce troisième axe consiste à définir les limites d'un développement compatible avec la préservation des ressources et la résilience du territoire.

Préserver et renforcer la Trame Verte et Bleue

Cet axe vise à protéger pour conserver les espaces contribuant au maintien de la biodiversité sur le territoire et à assurer un accès à la nature à tous les habitants.

Promouvoir un Urbanisme Favorable à la Santé

Cet axe vise à faire de la santé et du bien-être des habitants un objectif transversal de l'aménagement du territoire. Il s'agit de contribuer à créer des environnements propices à la santé physique, mentale et sociale.

À travers ces quatre axes, le projet vise à concilier développement et préservation, en inscrivant chaque décision dans une logique d'équilibre écologique, social et économique. Il prépare un avenir où qualité de vie, attractivité et responsabilité environnementale se renforcent mutuellement, pour que le territoire reste résilient et vivable pour les générations présentes et futures.

L'armature territoriale

L'armature territoriale constitue le socle de lecture et d'organisation du territoire de Laval Agglomération. Elle vise à définir, à l'échelle intercommunale, la place et les fonctions de chaque commune au sein d'un ensemble cohérent, solidaire et complémentaire.

Véritable support de dialogue, elle propose une vision partagée du territoire, conçue comme une base de discussion entre les communes, Laval Agglomération, le Département, la Région et l'ensemble des partenaires institutionnels. Elle permet d'articuler les dynamiques locales et les politiques publiques à une échelle plus large, en assurant une cohérence d'ensemble entre développement urbain, habitat, mobilité, économie et environnement.

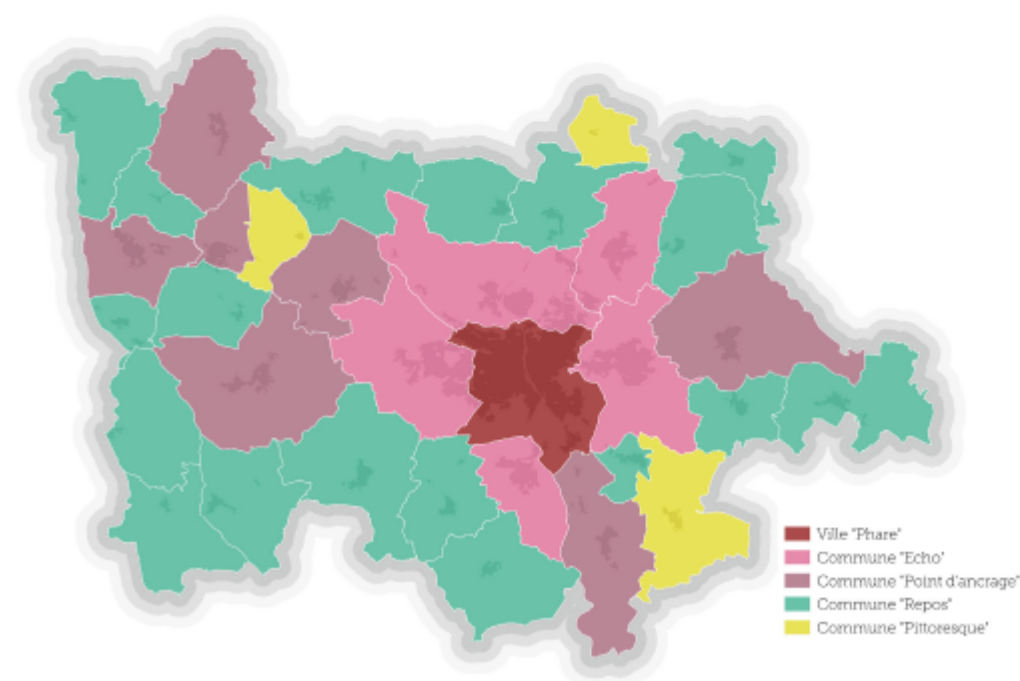
L'armature territoriale a vocation à guider la mise en œuvre concrète du projet de territoire et à traduire les intentions générales du PLUi. Elle permet notamment :

- de préciser la répartition préférentielle des futurs équipements, commerces et services, en fonction du rôle et du niveau d'attractivité de chaque commune ;
- d'assurer une cohérence entre la production de logements envisagée, les emplois disponibles et l'offre de services ;
- de structurer les enjeux de mobilité en confortant les communes qui concentrent les fonctions et les pôles d'attractivité pour lesquels les habitants se déplacent.

Cette armature a été travaillée au regard des grands éléments suivants :

- l'identification des espaces de rencontre d'intérêt communautaire (zones d'emploi, équipements structurants, sites touristiques, etc.),
- les relations et les flux entre les communes, mais aussi avec les territoires voisins : déplacements quotidiens, échanges économiques, communications et réseaux ;
- les territoires de vie des habitants de demain, espaces vécus et partagés au sein desquels se déploient les services, les emplois et les activités du quotidien.

Ainsi pensée, l'armature territoriale constitue à la fois une vision stratégique et un outil opérationnel : elle exprime l'organisation territoriale souhaitée à l'horizon du PLUi et sert de boussole pour orienter les politiques publiques d'aménagement et les projets locaux à venir.





Laval Agglomération, un territoire moteur et qui rayonne

Ancrée au carrefour des dynamiques départementales et régionales, Laval Agglomération entend affirmer son rôle de moteur à une échelle élargie au service d'un territoire en mouvement. Forte de ses atouts économiques et de la qualité de son cadre de vie, elle porte l'ambition de créer un espace attractif et dynamique où innovation et connexion se conjuguent. Se positionner comme un acteur structurant, capable d'impulser des synergies à l'échelle de la Mayenne et au-delà, telle est l'ambition.

Ambition

Objectif 1.1 |

Structurer l'économie autour de pôles d'excellence

Laval Agglomération porte l'ambition d'un développement économique fondé à la fois sur l'innovation, l'ancrage local et la responsabilité environnementale. Cette stratégie s'appuie sur les enseignements du diagnostic territorial, qui révèle un tissu économique à la fois dynamique et diversifié, structuré autour d'entreprises industrielles, d'activités agricoles variées, d'un tissu artisanal présent et de filières émergentes. Ces constats font de Laval Agglomération le pôle économique majeur du département et met en évidence les synergies à plus grande échelle. Cette stratégie vise à conforter les atouts du territoire tout en répondant aux enjeux contemporains de transitions écologique, énergétique, numérique et sociale.



Orientations

Capitaliser sur l'image

Laval Agglomération souhaite **poursuivre le renforcement de son attractivité économique et la valorisation de son image**, en affirmant ses spécificités, en valorisant ses réussites industrielles, artisanales ou agricoles, et en capitalisant sur ses capacités d'accueil pour attirer investisseurs, porteurs de projets, etc. L'amélioration de l'image générale des sites économiques y contribuera : requalification des friches, de certains bâtiments, aménagement des espaces extérieurs, densification, mutualisation des usages...

Faire du Parc Grand Ouest (PGO) une vitrine du dynamisme et de l'innovation économique

La stratégie d'aménagement économique de Laval Agglomération accompagnera la **spécialisation du Parc Grand Ouest (PGO) sur des filières d'avenir** (numérique, agroalimentaire, transition énergétique, etc.), tout en restant ouverte à l'accueil d'entreprises locales endogènes. L'enjeu est de permettre aux acteurs déjà présents de se développer, sans cloisonner le tissu économique, ni freiner les initiatives ancrées territorialement.

Offrir des conditions favorables aux entreprises

De manière générale, l'agglomération veillera à **proposer aux entreprises des conditions d'installation et de développement attractives** : une offre foncière et immobilière adaptée, une accessibilité multimodale renforcée, notamment par l'intégration du territoire au réseau de fret

ferroviaire, l'intégration des évolutions technologiques numériques dans les aménagements et un environnement propice à l'innovation. Le développement économique devra s'inscrire dans un cadre maîtrisé : **la consommation de foncier sera réservée à des projets logistiques répondant à des besoins locaux ou à des activités à haute valeur ajoutée, prioritairement sur les zones d'activités existantes ou via des grands parcellaires "clés en main" connectés aux infrastructures structurantes.**

Créer des synergies entre acteurs

Laval Agglomération entend également **encourager les logiques de coopération entre entreprises, filières et acteurs publics**. Cela passe par le soutien aux réseaux économiques existants, la mutualisation d'espaces (pépinières d'entreprises, tiers-lieux, villages d'artisans, plateformes de services), mais aussi par le **renforcement des liens entre les entreprises, les établissements de formation et les centres de recherche du territoire**. Ces synergies permettront de consolider les filières locales et d'assurer l'adéquation entre les besoins des employeurs et les compétences disponibles.

Soutenir l'agriculture et conforter sa place dans l'économie locale

L'activité agricole, essentielle à l'identité du territoire, sera soutenue dans sa diversité d'échelles et de modèles, avec une attention particulière portée à sa compatibilité avec les enjeux de préservation des milieux naturels et des ressources. Ce secteur devra lui aussi être accompagné dans sa transition vers des pratiques plus durables et innovantes.

Ainsi, à travers cet objectif, Laval Agglomération affirme sa volonté de structurer un développement économique équilibré, innovant et responsable, en étroite cohérence avec les capacités d'accueil du territoire, les attentes des habitants et les impératifs écologiques.

Objectif 1.2 |

Renforcer les mobilités interterritoriales

Laval Agglomération place la mobilité au cœur de son projet, en tant que levier majeur d'inclusion, d'attractivité et de transition écologique. Le diagnostic territorial a mis en évidence une forte dépendance à la voiture individuelle, des flux domicile-travail interterritoriaux en augmentation, ainsi que des besoins croissants de connexion entre les centralités, les zones d'activités, et les territoires voisins. Face à ces constats, le SCoT affirme une ambition claire : structurer une offre de mobilité complète, multimodale, lisible et adaptée aux réalités locales.



Orientations

Améliorer la desserte ferroviaire

L'un des axes prioritaires consiste à **renforcer la desserte ferroviaire du territoire**, aussi bien pour les déplacements du quotidien que pour les liaisons à plus grande échelle. L'objectif est d'obtenir **une amélioration des fréquences TGV, une meilleure connexion au réseau TER régional, et de soutenir l'intermodalité entre le train et les autres modes de déplacement**. Cette ambition suppose également le **déploiement de parkings-relais aux abords de Laval et le maintien des gares secondaires**, pour faciliter l'accès au rail tout en réduisant l'usage systématique de la voiture.

Développer l'intermodalité en facilitant les modes doux

Laval Agglomération entend également **soutenir le développement d'une offre de transport en commun interterritoriale ambitieuse**, en créant un réseau de bus performant entre Laval et les communes structurantes des territoires voisins tels que Mayenne, Ernée ou Sablé-sur-Sarthe. Ce réseau devra être fiable, cadencé et connecté aux autres modes de déplacement, afin d'offrir une réelle alternative à l'usage individuel de la voiture.

La diversification des modes de déplacement est également au cœur de la stratégie. Le développement de l'intermodalité constitue un levier essentiel pour résorber les

points de congestion, améliorer les correspondances et simplifier les parcours des usagers. À cette fin, l'agglomération veillera à **renforcer l'offre en transports collectifs, à favoriser les pratiques partagées** (comme le covoiturage, soutenu par des aires formalisées et des plateformes numériques locales), et à **améliorer l'accessibilité des différents modes de déplacement sur l'ensemble du territoire**. Faciliter les modes collectifs et doux passera également par **une gestion adaptée du stationnement automobile**.

Enfin, l'agglomération poursuivra activement le **déploiement d'un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu**, afin de faire du vélo un mode de déplacement quotidien, y compris pour les trajets domicile-travail et intercommunaux.

Maintenir un réseau routier fonctionnel

À l'échelle routière, l'agglomération poursuivra ses efforts pour **maintenir un réseau viaire de qualité, sécurisé et structurant**, tout en renforçant les connexions entre les grands axes (notamment l'autoroute A81), les centralités urbaines et les zones d'activités économiques. Il s'agira de sécuriser les déplacements, qu'ils soient motorisés ou doux, mais aussi d'assurer une meilleure continuité territoriale entre les différents pôles de vie et d'emploi en cohérence avec l'avancée du développement de l'intermodalité.

Laval Agglomération affirme ainsi sa volonté de construire un système de mobilité efficient, solidaire et décarboné, en phase avec les transitions en cours, les attentes des habitants, les connexions avec les autres territoires et la ruralité du territoire.

Objectif 1.3 |

Être un pôle de vie attractif à taille humaine

Le diagnostic territorial de Laval Agglomération révèle un territoire à taille humaine, doté d'un bon niveau d'équipements, d'un environnement préservé, et d'un tissu local dynamique (économique, associatif...). Toutefois, il met également en lumière plusieurs défis à relever : une relative fragilité démographique, des inégalités d'accès aux services selon les secteurs, un besoin de diversification de l'offre de logements et une concurrence croissante des grandes métropoles dans l'attractivité résidentielle. Dans ce contexte, Laval Agglomération affirme une ambition forte : continuer à être un territoire où il fait bon vivre, s'installer et s'ancrer durablement.

Orientations

Afficher Laval Agglomération comme un territoire de proximité et du bien-vivre

L'agglomération souhaite se positionner comme une alternative attractive aux grandes métropoles, en misant sur la proximité, la qualité de vie et la richesse de son offre de services et d'équipements notamment. Il s'agit de valoriser un modèle d'agglomération équilibré, offrant un cadre de vie apaisé, tout en répondant aux attentes contemporaines des ménages en matière de logement, de services, de mobilité et d'activités.

Accueillir de nouveaux habitants

Face aux enjeux contemporains, Laval Agglomération entend maintenir une croissance démographique, en veillant à l'articulation entre accueil de population, soutenabilité environnementale et capacités du territoire. Un objectif d'environ 0,2%/an est visé, soit 6300 habitants supplémentaires à horizon 2047. Cette croissance doit s'inscrire dans les limites des ressources locales, notamment en matière de foncier, d'eau et de production alimentaire, tout en anticipant les mutations à venir notamment l'accueil potentiel de populations migrantes liées aux dérèglements climatiques.

Faire du logement un levier d'accueil et d'ancrage durable des ménages sur le territoire

La politique de l'habitat visera à proposer une offre de logements diversifiée, accessible, et adaptée aux parcours de vie, des étudiants, jeunes actifs aux personnes âgées, en passant par les familles et les publics en précarité. Cet objectif suppose une articulation fine entre les dynamiques démographiques, les spécificités des communes et les capacités foncière, immobilières et écono-



miques locales. La création d'environ 11 000 logements à horizon 2047 est prévue.

Afficher les services et les équipements comme vecteur d'attractivité

L'accès aux services du quotidien constitue également une priorité. L'agglomération entend garantir un maillage territorial équilibré en équipements publics, qu'ils soient éducatifs, culturels, sportifs, sociaux ou de santé. Les grands équipements existants – hôpital, université, équipements culturels structurants ou installations sportives de niveau intercommunal – seront valorisés comme leviers de rayonnement territorial, tandis que de nouveaux équipements majeurs, notamment sportifs, pourront voir le jour pour accompagner les évolutions des besoins et des usages.

Une attention particulière sera portée à l'enfance, avec la volonté de conforter l'offre de services dédiée à la petite enfance, notamment en matière de modes d'accueil et de coordination territoriale.

La qualité de vie passera également par le renforcement des centralités : les commerces de proximité dans les centres-villes et centres-bourgs seront soutenus en tant que facteurs d'animation locale, d'ancrage résidentiel et de lien social. Ce soutien contribuera à préserver l'identité des centralités tout en facilitant la vie quotidienne des habitants.

Enfin, la qualité de vie contemporaine implique un accès équitable au numérique : Laval Agglomération poursuivra donc les efforts engagés pour renforcer l'accès au très haut débit sur l'ensemble du territoire, condition indispensable au télétravail, à l'attractivité résidentielle et au maintien de certains services publics.

À travers ces orientations, Laval Agglomération affirme sa volonté de construire un territoire accueillant, équilibré et durable, capable de répondre aux attentes de ses habitants tout en renforçant son attractivité à grande échelle.

Objectif 1.4 |

Positionner la rivière de la Mayenne comme la porte d'entrée touristique

Laval Agglomération souhaite faire de la Mayenne et de ses affluents un véritable fil conducteur du développement touristique du territoire, en s'appuyant sur ses richesses naturelles, patrimoniales et paysagères, ainsi que sur la diversité des expériences qu'elle peut offrir aux habitants comme aux visiteurs.



Orientations

Organiser la découverte touristique du territoire depuis la Mayenne

L'ambition est d'organiser une découverte fluide et attractive du territoire depuis la rivière vers l'ensemble de l'agglomération, en misant sur la mise en réseau des sites touristiques, la création de circuits agréables et cohérents, et le développement d'une offre d'itinéraires et de boucles en mobilités douces, sécurisées et accessibles à tous. Ces cheminements, pensés à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, permettront de relier les différents points d'intérêt (exemples : Parné-sur-Roc, étang d'Olivet...) dans une logique de continuité, d'expérience et de plaisir de la découverte.

Protéger et valoriser le patrimoine bâti, naturel et paysager

Enfin, cette stratégie s'appuiera sur la richesse et la diversité des paysages – bocages, vallées, espaces urbains, sites patrimoniaux – véritables atouts pour construire une offre touristique singulière, porteuse de qualité de vie, d'identité locale et d'attractivité durable.

Travailler à la mise en scène de l'eau dans la traversée du territoire

Pour renforcer l'attractivité de ces parcours, il s'agira également d'améliorer la lisibilité et la signalétique des lieux d'intérêt, en soignant la visibilité des patrimoines bâtis et naturels, et en mettant en scène les éléments

paysagers les plus remarquables. Les rivières, en particulier, doit retrouver un rôle central dans l'expérience touristique. Une attention particulière sera portée à la valorisation de ses abords : traitement qualitatif des espaces publics, ouverture de fenêtres paysagères, mise en scène du rapport à l'eau dans les ensembles bâtis, création de haltes fluviales, développement d'activités nautiques ou de loisirs en lien avec la rivière.

Utiliser la Mayenne comme support du « temps libre »

Autour de ces parcours, l'objectif est de redonner une valeur d'usage forte aux bords de la Mayenne en y intégrant des lieux de convivialité, des espaces publics accueillant des événements culturels ou des pratiques sportives douces, tout en assurant la protection des paysages et la lisibilité des fonds de vallée, des versants et des silhouettes urbaines.

Créer une dynamique économique

L'ensemble de cette démarche s'accompagne d'une volonté de valoriser le patrimoine bâti et les savoir-faire locaux, en lien avec les filières agricoles, artisanales ou culturelles du territoire. Le soutien à l'hébergement touristique – notamment à travers l'amélioration de l'existant, la montée en gamme ou la création de logements atypiques – permettra de renforcer l'hospitalité du territoire et d'en faire une alternative séduisante au tourisme de masse.

En s'appuyant sur la Mayenne comme colonne vertébrale de son développement touristique, Laval Agglomération affirme sa volonté de proposer une expérience de séjour harmonieuse, lisible et respectueuse de son identité. La valorisation des paysages, du patrimoine et des mobilités douces, combinée à une hospitalité renforcée, constitue un levier fort pour faire rayonner le territoire et en révéler tout le potentiel, à la fois pour ses habitants et pour les visiteurs.



Ambition 1 | Un territoire moteur et qui rayonne



Laval Agglomération, un territoire exemplaire et engagé pour la nature

Face aux défis environnementaux contemporains, Laval Agglomération affirme son engagement en faveur d'un développement sobre, durable et responsable. En se positionnant comme un territoire exemplaire, elle place la transition écologique au cœur de ses priorités, en conciliant préservation des ressources naturelles, protection de la biodiversité, gestion équilibrée de l'eau et valorisation des espaces agricoles et naturels. Par une approche durable de l'aménagement du territoire, l'Agglomération entend impulser des pratiques durables et résilientes, au service des générations présentes et futures.

Ambition 2

Objectif 2.1 |

Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles

Laval Agglomération affirme sa volonté de préserver durablement la biodiversité et les ressources naturelles en inscrivant l'ensemble de ses politiques d'aménagement dans une trajectoire sobre en consommation d'espace, résiliente et respectueuse des milieux vivants.



Orientations

Protéger la Trame Verte, Bleue et Noire

Cet objectif suppose de **préserver de toute urbanisation les réservoirs de biodiversité identifiés dans la Trame Verte et Bleue** en raison de leur fort intérêt écologique. Ces espaces, qu'ils soient forestiers, humides ou bocagers, constituent les socles d'un réseau écologique à consolider. **La Trame Noire devra également faire l'objet d'une attention particulière** afin d'en limiter les impacts de l'activité humaine. **Le maintien et la restauration des corridors écologiques sont également essentiels** pour garantir la continuité des habitats et permettre la libre circulation des espèces à l'échelle du territoire.

Le paysage agricole, riche en mosaïques de cultures, prairies et haies, joue un rôle majeur dans ce maillage écologique. Il est essentiel de **favoriser le maintien des haies et des réseaux bocagers, en s'assurant de leur fonctionnalité selon les enjeux spécifiques du territoire** (protection de la ressource en eau, pratiques agricoles durables, connectivité écologique, etc.).

Dans cette logique, le territoire s'attache également à **préserver les ceintures vertes autour des centralités urbaines et des villages**, composées de milieux variés – vergers, jardins, prairies, boisements – qui participent à la qualité de vie, au cadre paysager et à la régulation écologique des espaces urbanisés.

Viser le Zéro Artificialisation Nette

Ces actions s'inscrivent pleinement dans l'**ambition de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050**, qui implique un changement de paradigme dans la gestion de l'espace et une montée en puissance des politiques de sobriété foncière.

Ainsi, il est prévu de :

- réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers d'au moins 54,5% sur la période 2021-2031 par rapport à la période 2011-2021,

En protégeant ses milieux naturels, en valorisant ses paysages agricoles et forestiers, et en sensibilisant les habitants aux enjeux écologiques, Laval Agglomération affirme une vision ambitieuse et responsable de son développement. Cette approche transversale, inscrite dans la trajectoire ZAN, permet de concilier préservation de la biodiversité, qualité de vie et résilience du territoire face aux défis climatiques et environnementaux à venir.

- réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers d'au moins 50% pour la période 2031-2041 par rapport à la période 2021-2031,

- limiter l'artificialisation des sols à 50% entre 2031 et 2041 de l'artificialisation constatée sur la période 2021-2031 et à 75% entre 2041 et 2047 de l'artificialisation 2031-2041.

Pour parvenir à ces objectifs, le SCoT vise notamment :

- la densification des espaces déjà urbanisés,
- la mise en oeuvre de densités minimales dans les nouvelles opérations d'habitat et économiques,
- l'optimisation du foncier au sein des secteurs d'habitat (réduction des surfaces trop importantes dédiées aux espaces verts dans les zones d'activités ou pour la voirie dans les quartiers d'habitat),
- la recherche de solutions permettant l'évolution des bâtiments existants sur site (surélévation, extension, réhabilitation...).

Assurer une gestion durable des espaces agricoles et forestiers

En parallèle, le territoire souhaite **accompagner une agriculture durable, résiliente et ancrée localement**, à travers des actions de soutien à l'installation, à la transmission des exploitations, et à l'émergence de démarches de qualité. **La gestion durable des forêts constitue également un levier majeur pour concilier production, biodiversité et adaptation au changement climatique.**

Sensibiliser et éduquer à la préservation de la biodiversité

Enfin, **la préservation de la biodiversité passe aussi par la sensibilisation des habitants**, via des aménagements propices à l'observation, à la pédagogie et à la transmission des savoirs naturalistes. Le territoire veillera également à **interdire la plantation d'espèces végétales invasives**, dont la prolifération menace les écosystèmes locaux et les équilibres paysagers.

Objectif 2.2 |

Structurer l'espace urbain autour de la Trame Verte et Bleue

Face aux enjeux de changement climatique, d'érosion de la biodiversité et d'amélioration du cadre de vie, Laval Agglomération affirme sa volonté de renforcer le lien entre la nature et l'urbain en intégrant pleinement les éléments naturels dans les projets d'aménagement et dans la fabrique des espaces urbanisés.



Orientations

Faire pénétrer la Trame Verte et Bleue dans l'ensemble des espaces urbanisés

L'insertion de cours d'eau, boisements, haies ou autres inclusions naturelles dans les opérations d'urbanisme devient un principe structurant. Ces éléments doivent être considérés comme des composantes à part entière du projet, et non comme des contraintes à contourner.

La création de noues végétalisées, mares, zones humides ou corridors plantés dans les projets d'aménagement favorisera des espaces urbains plus résilients, perméables, vivants.

Créer des espaces en faveur de la biodiversité

La végétalisation des espaces publics est également un levier central. Chaque opération de réaménagement devra être l'occasion de renforcer la présence du végétal, en privilégiant les plantations en pleine terre, l'usage d'essences adaptées, et la mise en valeur de la trame verte existante. Une attention particulière sera portée à la qualité des essences plantées, en veillant à leur adaptation au sol, au climat, et à leur intérêt pour la biodiversité locale.

Par ailleurs, les limites parcellaires constituent des interfaces à enjeux : leur traitement doit être réglementé pour favoriser les clôtures végétales ou ajourées, limitant ainsi la fragmentation des milieux et renforçant les continuités écologiques.

En poursuivant les démarches de réintégration de la nature au sein des espaces urbanisés, Laval Agglomération s'engage vers un urbanisme plus résilient, vivant et respectueux des équilibres écologiques. La présence renforcée du végétal, la qualité des transitions avec les milieux naturels et la valorisation des continuités écologiques dans tous les projets contribuent à façonner un cadre de vie plus durable, plus agréable et plus harmonieux pour tous.

Les espaces verts privés représentent un potentiel souvent sous-estimé pour participer à la reconstitution d'une trame naturelle fonctionnelle. Leur protection, notamment lorsqu'ils présentent un intérêt paysager ou écologique, ainsi que leur intégration dans une stratégie d'ensemble, permettra de relier les espaces de nature entre eux, tout en favorisant une appropriation individuelle des enjeux de biodiversité.

La biodiversité en milieu urbain devra être mieux prise en compte, qu'il s'agisse de la faune liée au bâti (oiseaux, chauves-souris...), de la flore spontanée ou des milieux humides de petite taille. Ainsi, des dispositifs favorables à la biodiversité devront être mis en place dans les projets de nouvelles constructions et de réhabilitation/rénovation du bâti ancien (végétalisation des toitures, conservation ou création de nichoirs, gîtes et abris, désimperméabilisation des pieds de murs...).

Assurer des transitions harmonieuses entre espace urbanisé et espace agricole/naturel

Enfin, l'urbanisation devra également s'inscrire dans une logique de transitions douces entre les espaces bâtis et les milieux agricoles ou naturels. Ces interfaces devront être pensées comme des zones tampons accueillant des usages intermédiaires (chemins, prairies, plantations...), qui facilitent à la fois la continuité écologique, l'infiltration des eaux et le lien entre ville et campagne.

Objectif 2.3 |

Gérer l'eau de manière résiliente et écosystémique

Face aux tensions croissantes sur la ressource en eau, Laval Agglomération entend mettre en œuvre une stratégie territoriale cohérente, préventive et durable, visant à préserver la qualité et la quantité d'eau disponible, tout en assurant la protection des milieux aquatiques et humides.



Orientations

Gérer durablement le cycle de l'eau

La priorité est donnée à la **préservation des fonctions naturelles de régulation**, par la **protection des milieux sensibles** : zones humides, prairies inondables, champs d'expansion des crues, qui jouent un rôle clé dans le ralentissement des ruissellements, la recharge des nappes et la limitation des inondations. Leur maintien et leur restauration seront donc systématiquement pris en compte dans les projets d'aménagement.

Le SCoT souhaite **renforcer les fonctions d'infiltration, de régulation et de tamponnage des eaux de ruissellement** à toutes les échelles (exemple : depuis la parcelle, où leur gestion peut être favorisée).

Améliorer la qualité de l'eau

La qualité de l'eau constitue un autre enjeu majeur, tant pour la préservation des écosystèmes aquatiques que pour la potabilisation de la ressource. Cela implique un **travail renforcé sur l'assainissement, la lutte contre les pollutions diffuses et ponctuelles, le déploiement de dispositifs de filtration naturelle (noues, bassins, zones tampons), et une gestion raisonnée des eaux pluviales à la source.**

Ce travail devra être accompagné d'une **politique de protection des aires d'alimentation de captage** : généralisation des périmètres de protection, maîtrise foncière sur les zones sensibles...

En plaçant l'eau au cœur de ses politiques d'aménagement et de transition, Laval Agglomération s'engage pour une gestion durable, solidaire et résiliente de cette ressource vitale. Préserver les milieux, sécuriser l'accès à une eau de qualité, optimiser les usages et mobiliser tous les acteurs du territoire sont autant de leviers pour faire face aux défis environnementaux à venir.

Les plans d'eau non réglementaires, s'ils ne répondent pas à des fonctions régulatrices de l'eau, devront faire l'objet d'une évaluation et d'une reconversion pour ne pas nuire à l'équilibre des milieux.

Concilier le développement économique et résidentiel à la ressource en eau potable

Le développement du territoire devra être conditionné à l'accès garanti à une eau potable de qualité. Pour cela, **une stratégie de diversification des ressources sera menée** afin de réduire leur vulnérabilité. **L'optimisation des infrastructures existantes** est également une priorité, notamment par leur interconnexion, permettant une meilleure sécurisation de l'alimentation et une répartition plus souple en cas de stress hydrique.

Dans cette logique, **la maîtrise des usages devient un enjeu partagé** : la collectivité souhaite impliquer l'ensemble des consommateurs (entreprises, collectivités, agriculteurs, particuliers...) dans une démarche de sobriété, en portant une attention particulière aux secteurs les plus consommateurs. L'objectif est de **réduire la pression sur la ressource tout en préservant l'activité économique et la qualité de vie.**

En ce sens, le SCoT encourage **la réutilisation des eaux usées et la récupération des eaux pluviales.**

Objectif 2.4 |

Favoriser la transition vers une sobriété énergétique et permettre le développement des énergies renouvelables

Laval Agglomération affirme sa volonté de devenir un territoire exemplaire en matière de transition énergétique, en agissant à la fois sur la réduction des consommations, le développement des énergies renouvelables dans le respect des paysages, la production locale et la coopération entre les acteurs.



Orientations

Réduire les dépenses énergétiques

L'un des piliers de cette stratégie repose sur la **rénovation énergétique massive du parc bâti, public comme privé, et sur la construction de bâtiments exemplaires sur le plan environnemental et énergétique**. Il s'agit d'améliorer significativement la performance énergétique, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de garantir un confort durable pour les usagers.

Elle passe également par la **réduction des mobilités carbonées** ; le SCoT souhaite que les choix d'aménagement soient faits de manière à contribuer à des modes de vie plus sobres mobilisant moins de transport émetteur de gaz à effet de serre et souhaite accompagner les actions de décarbonation de la mobilité de manière générale (via le développement du rail-route, de la multimodalité, véhicules électriques...).

L'**autoconsommation, individuelle ou collective, sera encouragée** pour renforcer l'appropriation citoyenne et économique de la transition énergétique.

Toutes ces orientations devront être accompagnées d'une communication de sensibilisation en faveur de la réduction des consommations énergétiques.

Accélérer le développement des énergies renouvelables et diversifier les sources

Parallèlement, le territoire souhaite **poursuivre l'exploitation collective de son potentiel solaire**, en mobilisant les toitures existantes, les parkings, les friches ou autres surfaces imperméabilisées, afin d'éviter toute artificialisation supplémentaire. **Le développement de centrales solaires au sol, y compris en agrivoltaïsme, sera**

conditionné à une intégration paysagère soignée et à la compatibilité avec les usages agricoles et écologiques.

Le mix énergétique local doit également s'appuyer sur **d'autres filières renouvelables complémentaires, telles que le bois-énergie, l'éolien ou la méthanisation**, tout en veillant à leur répartition équilibrée, leur intégration paysagère et à leur acceptabilité.

Cette dynamique devra **anticiper les fins de vie des installations** (solaires, éoliennes, méthaniseurs...), en intégrant dès leur conception les modalités de démantèlement, de recyclage ou de reconversion des sites.

Le développement de réseaux de chaleur locaux, alimentés par des sources renouvelables ou de récupération, constitue un levier fort pour mutualiser les besoins, réduire la dépendance aux énergies fossiles et proposer des solutions collectives performantes.

Tous ces réseaux devront être **pensés dans une logique de cohérence entre production et consommation**, en intégrant des solutions de stockage pour pallier les intermittences, et en favorisant des boucles locales d'énergie, où la production, la consommation et les échanges se font à l'échelle du territoire.

Concierter pour des projets partagés

La réussite de cette transition énergétique repose sur la coopération entre tous les acteurs du territoire – collectivités, entreprises, agriculteurs, citoyens, associations environnementales – pour **co-construire des projets partagés, économiquement viables et écologiquement responsables**.

En combinant sobriété, production locale et coopération, Laval Agglomération engage son territoire dans une transition énergétique ambitieuse et partagée. Cette stratégie vise à concilier performance environnementale, qualité de vie et souveraineté énergétique, au service d'un développement durable et solidaire.

Objectif 2.5 |

Prévoir un développement circulaire, sobre et adapté au changement climatique

Dans un contexte marqué par la nécessité de limiter l'artificialisation des sols et de répondre aux objectifs de sobriété foncière, Laval Agglomération souhaite engager une transformation profonde de ses modèles d'aménagement. L'enjeu est de concilier attractivité, transition écologique et gestion économe du foncier.

Orientations

Respecter la capacité d'accueil du territoire

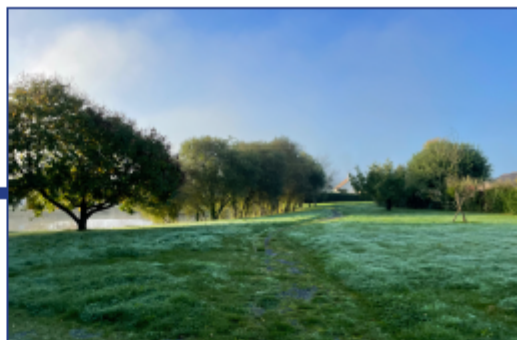
Laval Agglomération conditionne la croissance démographique à la capacité du territoire à accueillir de nouveaux habitants, l'objectif étant de limiter les impacts environnementaux et d'optimiser l'usage des infrastructures existantes. Les projets ne pourront être autorisés que si les stations d'épuration et réseaux existants disposent d'une capacité suffisante ou si des extensions sont prévues, garantissant la protection des milieux naturels. Le dimensionnement des filières de collecte et de traitement des déchets devra également être compatible avec la projection démographique. Les dispositifs de réduction à la source, tels que le compostage, l'économie circulaire ou le réemploi, afin de contenir le volume global produit. Parallèlement, le soutien aux filières locales de valorisation matière et organique contribuera à renforcer l'autonomie et la résilience du territoire. Enfin, l'accueil de nouvelles populations sera prioritairement orienté vers les secteurs déjà bien équipés, afin de limiter la consommation d'espaces et d'optimiser l'usage des infrastructures existantes.

Proposer des espaces à vocation économique intégrant les enjeux environnementaux

Cela passe d'abord par le développement de zones d'activités à haute performance environnementale, intégrant des principes d'aménagement durable dès leur conception : gestion intégrée des eaux pluviales, trames végétales, performance énergétique des bâtiments, mobilité alternative, mutualisation des espaces, etc. La création de nouveaux secteurs devra systématiquement privilégier des formes urbaines compactes, évolutives et bien insérées dans leur environnement.

En parallèle, il est essentiel d'accélérer la requalification et la densification des zones d'activités existantes, afin de mobiliser prioritairement le foncier déjà artificialisé. Cela suppose d'optimiser l'usage des surfaces disponibles, de favoriser le réemploi de bâtiments vacants

En promouvant un aménagement économe en ressources, réversible et respectueux des équilibres écologiques, Laval Agglomération affirme sa volonté de concilier attractivité économique, sobriété foncière et exemplarité environnementale. Cette approche intégrée permet d'anticiper les mutations à venir, tout en construisant un territoire résilient, innovant et durable, au service des générations futures.



ou mutables, et de limiter l'extension des emprises économiques.

Assurer la qualité du cadre de vie dans un contexte de changement climatique

Pour toutes les fonctions urbaines – économie, habitat, équipements –, Laval Agglomération promeut des formes de développement plus sobres en foncier, des constructions réversibles, adaptables et durables, capables d'évoluer avec les besoins. Les espaces publics, eux aussi, doivent contribuer à l'adaptation climatique en intégrant des îlots de fraîcheur, via la végétalisation des façades et des toitures, la désimperméabilisation des sols ou la plantation d'arbres.

La limitation de l'imperméabilisation devient un principe structurant, y compris dans les zones d'activités où des mesures spécifiques doivent être mises en œuvre : mutualisation des stationnements, développement de parkings silos, intégration de solutions fondées sur la nature, etc.

Développer une économie circulaire

Laval Agglomération affirme également son soutien à une économie circulaire, locale et qualitative, en accompagnant les filières du réemploi et en encourageant la récupération et la valorisation des matériaux dans les opérations de construction ou de rénovation. Ces démarches permettent de réduire les déchets, de diminuer l'impact environnemental des projets et de soutenir les savoir-faire locaux. En ce sens, il sera également nécessaire de pérenniser les capacités de production et de recyclage en ressources minérales.

Sensibiliser l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire

L'Agglomération veillera à sensibiliser les porteurs de projets – qu'ils soient publics ou privés – aux enjeux de sobriété foncière, d'artificialisation et de circularité, pour faire émerger des projets cohérents, responsables et exemplaires à l'échelle de son territoire.



Laval Agglomération, un territoire accueillant pour tous

Laval Agglomération porte l'ambition d'un territoire où chacun peut trouver sa place, tout au long de son parcours de vie. En misant sur un cadre de vie de qualité, accessible et équilibré, l'Agglomération entend renforcer la cohésion sociale, soutenir des parcours résidentiels diversifiés et sécurisés et améliorer le quotidien des habitants. Cette ambition repose également sur une attention constante à la réduction des vulnérabilités, qu'elles soient sociales, environnementales ou liées aux risques et aux nuisances. Laval Agglomération souhaite bâtir un territoire solidaire, résilient et accueillant pour tous.

Ambition

Objectif 3.1 |

Favoriser un parcours résidentiel fluide, inclusif et durable

Dans un contexte notamment marqué par les mutations démographiques et les nouvelles aspirations en matière de modes de vie, les politiques de l'habitat occupent une place centrale dans les dynamiques territoriales. Le logement ne se résume plus à une simple réponse à la demande : il devient un levier structurant pour construire un territoire plus sobre, plus solidaire et plus résilient.

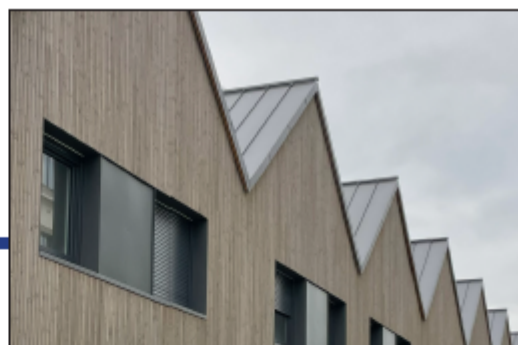
À l'échelle de Laval Agglomération, cela implique d'anticiper les évolutions à venir, de répondre aux besoins diversifiés des habitants, tout en intégrant les enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Orientations

Répondre aux besoins et attentes de tous les publics

Pour la mise en œuvre de cet objectif, une politique volontariste du logement est nécessaire. Laval Agglomération souhaite **proposer une offre de logements diversifiée, accessible et de qualité**, en réponse à la diversité des profils, des parcours de vie et des attentes des habitants. Cela implique de **renforcer le parc de logements étudiants** afin de répondre à la demande croissante, soutenir l'attractivité universitaire du territoire et encourager l'installation durable des jeunes actifs. **Le développement du logement social constitue également un axe prioritaire**, notamment dans les communes où le besoin est avéré, pour garantir un droit au logement effectif pour tous. **La diversification des typologies de logements** – petits et grands logements, logements collectifs, intermédiaires ou individuels – permet de répondre aux besoins des familles, des personnes seules, des jeunes ou des seniors.

La politique de l'habitat devra également **intégrer des solutions adaptées aux publics spécifiques**, tels que les gens du voyage, les personnes sans domicile fixe ou les apprentis. **L'offre de logements destinée aux per-**



sonnes âgées sera confortée, en veillant à leur localisation à proximité des services, des commerces et des équipements, pour garantir autonomie et inclusion sociale le plus longtemps possible. Dans le même esprit, **l'adaptation des logements à la perte d'autonomie devient une priorité** pour faire face au vieillissement de la population.

L'offre de logements devra également **être adaptée aux capacités financières des ménages**, en veillant à ce que les loyers ou les coûts d'accession restent compatibles avec les revenus locaux.

Favoriser la diversité des formes d'habitat et des manières d'habiter

Laval Agglomération soutiendra également **les formes d'habitat alternatif**, comme les tiny houses ou les yourtes, dans certains secteurs du territoire, pour répondre à des aspirations nouvelles en matière d'habitat, tout en garantissant leur insertion paysagère. Elle **accompagnera l'émergence de nouveaux modes d'habiter** : habitat participatif, intergénérationnel, colocation solidaire, autant de réponses innovantes qui favorisent le lien social et les dynamiques collectives.

À travers cette stratégie ambitieuse et cohérente, Laval Agglomération affirme sa volonté de construire une politique de l'habitat inclusive, sobre et résiliente. Elle place le logement au cœur des transitions territoriales, sociales et environnementales, pour faire du « bien habiter » un levier majeur de développement durable et d'attractivité à l'échelle du territoire.

Objectif 3.2 |

Assurer un cadre de vie de qualité à tous

Offrir à chacun un cadre de vie agréable est une ambition centrale pour Laval Agglomération. Dans un contexte de transitions démographiques, climatiques et sociales, cela implique d'agir de manière transversale sur l'ensemble des composantes de l'environnement quotidien des habitants : le logement, les mobilités, les espaces publics, les paysages, les équipements, et plus largement l'organisation de l'espace.

Orientations

Concevoir des espaces urbains accessibles et agréables à vivre

Cela passe par une **urbanisation qui privilégie la densification douce dans les centralités plutôt que l'étalement urbain**. En favorisant la **mixité des fonctions** – habitat, emploi, services – il s'agit de limiter les déplacements contraints, de renforcer les proximités et d'encourager des rythmes de vie plus apaisés. Cette approche suppose aussi de **reconnecter les quartiers entre eux**, et d'**améliorer les continuités piétonnes et cyclables**, pour faciliter les mobilités du quotidien.

Les espaces publics jouent un rôle clé dans cette qualité de vie. **Leur aménagement doit être soigné et ils doivent être pensés pour tous les âges, toutes les mobilités, tous les usages**. Les équipements publics, quant à eux, doivent être accessibles et répartis de manière cohérente à l'échelle des bassins de vie, en assurant une couverture équilibrée du territoire. Le **maintien d'écoles, de structures de santé, d'espaces culturels et sportifs de proximité est essentiel**, notamment dans les secteurs les plus fragiles. Dans les espaces ruraux, les services mobiles, mutualisés, polyvalents et évolutifs constitueront des réponses à la diversité des besoins.

Améliorer la qualité des logements

Laval Agglomération entend offrir à chacun un logement adapté, abordable et confortable. La production de logements devra se concentrer à **proximité des services, des commerces et des équipements**, pour favoriser un mode de vie fondé sur les proximités. Le parc de logements doit aussi évoluer en qualité : il s'agit d'**améliorer sa performance environnementale, son confort thermique et acoustique, ainsi que sa qualité d'usage**. Chaque logement, qu'il soit individuel ou collectif, devra autant que possible **bénéficier d'un espace extérieur** – jardin, terrasse, balcon – pour renforcer l'agrément quotidien. Les espaces partagés, comme les jardins collectifs ou les petits parcs de quartier, participent eux aussi à la qualité résidentielle.

En agissant de manière coordonnée sur l'aménagement, le logement, les mobilités, les paysages et les services, Laval Agglomération affirme sa volonté de garantir un cadre de vie de qualité, un quotidien serein et fonctionnel pour tous.



Faciliter les déplacements du quotidien

Les mobilités participent également à la qualité du cadre de vie. Laval Agglomération souhaite **faciliter les déplacements du quotidien**, en développant un réseau cohérent et sécurisé de mobilités douces – pistes cyclables, cheminements piétons – et en renforçant l'accessibilité des transports en commun, y compris dans les zones les moins denses. Le **soutien au covoiturage et à l'autopartage, de même que la création de pôles d'échanges multimodaux** bien conçus, permettront de diversifier l'offre et de réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Garantir un accès aux services essentiels

Laval Agglomération s'attache à offrir à tous un accès aux services essentiels en **maintenant et développant les équipements de proximité** (écoles, santé, sport, culture) et en **soutenant les services mobiles ou mutualisés** dans les zones plus rurales. La répartition des équipements est pensée à l'échelle des bassins de vie, et leur conception favorise l'accessibilité pour tous les âges et mobilités. Les équipements polyvalents et mutualisés encouragent un usage partagé et optimisent les ressources disponibles.

Offrir un environnement apaisé

Le cadre de vie ne se limite pas aux espaces construits, il se joue aussi **dans les paysages, les ambiances, les continuités naturelles**. Les espaces agricoles et naturels constituent des composantes à part entière du quotidien. Leur présence dans et autour des espaces urbanisés permet de **conserver des ambiances de nature** qui contribuent fortement au bien-être. La **préservation des cœurs d'îlots à forte valeur paysagère ou environnementale, la qualité de l'insertion des nouvelles constructions dans le paysage, ou encore l'évolution maîtrisée des formes bâties dans les campagnes** sont autant de leviers pour maintenir un cadre de vie harmonieux et apaisé.

Objectif 3.3 |

Soutenir le commerce, pilier de la qualité de vie locale

Le commerce constitue un levier essentiel de l'attractivité et du dynamisme de Laval Agglomération. Son organisation et sa localisation influencent directement la vitalité des centralités, la qualité du cadre de vie et l'équilibre entre les différentes polarités du territoire. Dans un contexte de mutation des modes de consommation, de concurrence accrue entre formats commerciaux et de nécessité de limiter l'étalement urbain, il est essentiel de repenser l'aménagement et la gestion des espaces dédiés.

Orientations

Accompagner les mutations des espaces commerciaux périphériques

Dans les zones périphériques majeures, comme Saint-Berthevin ou Les Bozéas/Pégase, l'accent sera mis sur le maintien de l'attractivité sans accroissement significatif des surfaces commerciales. Pour les espaces périphériques secondaires et de proximité (avenue de Paris à Saint-Berthevin, Grivonnière, Bourgneuf-la-Forêt, L'Huissierie, Loiron-Ruillé...), la vocation mixte sera confortée, conciliant activités commerciales, services et autres usages.

Certains espaces commerciaux périphériques pourront faire l'objet de remembrements ou de relocalisations stratégiques vers les centralités, afin de renforcer les cœurs de ville et de bourg. Leur transformation ou reconversion vers d'autres usages — économiques, résidentiels, culturels ou de loisirs — sera également envisagée, en cohérence avec les besoins locaux et l'évolution des modes de consommation.

Le Parc de l'Habitat bénéficiera d'un nouvel élan, en lien avec les espaces habités voisins et l'Espace Mayenne,

En conciliant attractivité commerciale, maîtrise de l'urbanisation et innovation, Laval Agglomération pourra maintenir un maillage équilibré d'espaces commerciaux. Ce modèle favorisera la vitalité des centralités et renforcera la cohésion entre les différentes polarités du territoire, tout en préservant la qualité du cadre de vie.



pour redevenir un lieu attractif et intégré au tissu urbain environnant.

Le développement des activités logistiques restera encadré pour répondre aux besoins des entreprises industrielles et commerciales existantes.

Dynamiser l'offre commerciale dans les centres-villes/centres-bourgs

Dans les centres-villes et centres-bourgs, l'objectif est de renforcer l'attractivité et la vitalité commerciale. L'implantation de nouveaux commerces est encouragée, tout comme le maintien et l'innovation des commerces existants. L'expérience client sera renforcée, et les dispositifs de vente automatique dans l'espace public seront encadrés pour préserver la qualité des centres. La dilution du commerce sera évitée afin de concentrer l'activité dans des périmètres restreints, et des solutions de micro-livraison pour les marchandises lourdes seront développées. L'implantation de commerces privilégiera les locaux vacants. L'offre commerciale ambulante, les marchés et les espaces de vente de produits locaux seront soutenus.

Objectif 3.4 |

Réduire les vulnérabilités face aux risques

Inondations, érosion des sols, vagues de chaleur ou épisodes de fortes pluies : autant de phénomènes dont la fréquence et l'intensité sont appelées à croître et qui nécessitent d'adapter dès aujourd'hui l'aménagement, la construction et la gestion des espaces. Laval Agglomération affirme, à travers cet objectif, sa volonté d'anticiper les risques et de protéger ses habitants, ses activités et ses paysages, plutôt que de les subir. Il s'agit de protéger le territoire aujourd'hui mais aussi de préparer celui de demain, en garantissant un cadre de vie sûr et adapté aux évolutions à venir.

Orientations

Prévenir le risque inondation

L'agglomération s'engage à **protéger et restaurer les champs d'expansion des crues et les zones humides** afin d'absorber les excès d'eau. Les cours d'eau et leurs abords feront l'objet d'une attention particulière afin de garantir la **perméabilité des sols et l'absence d'obstacle au libre écoulement des eaux**. Les règles d'urbanisme seront adaptées dans les zones inondables, incluant la limitation de la construction, la surélévation des bâtiments et l'utilisation de matériaux résilients. Une gestion durable sera mise en œuvre (imperméabilisation, noues...). Parallèlement, la **reconstitution et l'entretien des haies et ripisylves** permettront de limiter l'érosion et de renforcer la capacité des sols à absorber les eaux. Enfin, l'agglomération facilitera la coordination avec les collectivités, exploitants agricoles et syndicats des eaux pour une gestion efficace et concertée du risque.

Anticiper l'évolution des risques avec le changement climatique

Les projets d'aménagement intégreront **systématiquement les risques climatiques**, en favorisant la végétalisation, l'ombrage et la création d'îlots de fraîcheur pour atténuer les effets des canicules par exemple. Laval Agglomération soutiendra les **adaptations apportées aux infrastructures sensibles aux événements extrêmes**, telles que les réseaux électriques, les transports et les



bâtiments publics. La création d'espaces refuges climatiques, incluant des zones ombragées et des bâtiments rafraîchis, sera encouragée dans les zones urbaines. Les solutions fondées sur la nature, telles que la plantation d'arbres, l'entretien des espaces naturels et agricoles, le développement de la trame verte et bleue et la protection des parcs et jardins, seront privilégiées pour réduire les impacts climatiques (incendie, affaissement des sols...).

Prendre en compte les risques industriels et technologiques

L'urbanisation sera **strictement encadrée à proximité des zones exposées aux risques industriels**, afin de protéger les populations et les biens. Les risques industriels existants, les sites et les sols pollués seront systématiquement pris en compte dans les projets d'aménagement. Cette approche préventive vise à réduire l'exposition aux accidents et à renforcer la sécurité sur l'ensemble du territoire.

Développer une approche intercommunale de la gestion des risques

L'agglomération privilégiera une **gestion des risques coordonnée à l'échelle intercommunale**. Le Plan Intercommunal de Sauvegarde (PICS) sera central dans cette organisation, permettant de structurer la prévention, la préparation et la réponse aux événements. Les échanges entre collectivités, services de l'État, acteurs économiques et citoyens seront renforcés afin d'assurer une veille permanente et une capacité d'anticipation optimale.

Laval Agglomération vise un territoire résilient et sécurisé, capable de réduire les vulnérabilités face aux risques et d'anticiper leur évolution dans un contexte climatique incertain. Cette stratégie intégrée garantit la protection des habitants, la pérennité des infrastructures et la préservation des espaces naturels, tout en consolidant la capacité du territoire à s'adapter et à se développer de manière durable.

Objectif 3.5 |

Soutenir la cohésion sociale et assurer le bien-être de tous

Le bien-être des habitants constitue une priorité ; il s'agit de concilier le développement urbain avec la préservation de la santé, du confort et de la qualité de vie, en limitant les nuisances, en garantissant l'accès à des espaces conviviaux et en favorisant une alimentation saine et locale. Laval Agglomération entend construire un cadre de vie de qualité, dans lequel chaque personne peut se déplacer, se rencontrer et vivre dans un environnement sain.



Orientations

Limitier l'exposition aux nuisances

Le territoire s'engage à **réduire l'impact des grandes infrastructures de transport** (A81, LGV...) sur les populations et à **traiter les points noirs** identifiés en matière de nuisances sonores par des aménagements spécifiques. Parallèlement, **la qualité de l'air sera améliorée et les émissions de gaz à effet de serre limitées** grâce à la réhabilitation thermique du parc de logements, au développement des énergies renouvelables, à l'interdiction de nouvelles sources de rejets importants, ainsi qu'à la promotion des modes de transport alternatifs et électriques. L'implantation d'activités économiques compatibles avec la quiétude des quartiers résidentiels sera encouragée.

Garantir l'accès à des lieux de rencontre

Le territoire développera des espaces publics de différentes tailles et natures végétalisées dans les quartiers d'habitat, tout en favorisant les initiatives locales, associatives et citoyennes **renforçant le lien social**. Des lieux de vie conviviaux seront créés, tels que des espaces publics de qualité, des tiers-lieux, des jardins partagés ou des équipements sportifs de proximité. La planification intégrera également des espaces adaptés à la gestion de situations d'urgence et des cheminements doux sécurisés et continus pour relier les lieux de vie, de soins et de services.

Ces orientations traduisent l'ambition d'un territoire soucieux du bien-être de ses habitants et de la qualité de son environnement. En limitant les nuisances, en développant des espaces de rencontre accessibles et conviviaux, et en favorisant une alimentation saine et locale, le territoire se donne les moyens de construire un territoire où la santé des habitants est préservée.

Offrir un accès pour toutes et tous à une alimentation de qualité

Le territoire favorisera l'accès à une alimentation saine, locale et accessible, en soutenant la consommation de produits agricoles locaux et/ou biologiques, notamment par les collectivités et les projets de proximité.



Laval Agglomération, un territoire fort de ses communes plurielles

La richesse de Laval Agglomération repose sur la diversité et la complémentarité de ses communes. Chacune, avec ses spécificités, ses ressources, son identité, contribue à l'équilibre et à la vitalité du territoire. En valorisant cette pluralité, l'Agglomération affirme sa volonté de construire un projet commun fondé sur une armature territoriale cohérente et solidaire, où chaque commune, quelle que soit sa taille, a sa place et joue un rôle dans le développement partagé. Ce socle local, à la fois ancré et ouvert, constitue un levier essentiel pour répondre aux besoins des habitants, renforcer les services de proximité et porter collectivement les grandes transitions à venir.

Ambition

4

Objectif 4.1 |

Faire de Laval une ville «Phare», habitée, vivante et accessible

Laval a été identifiée comme la commune «Phare» de l'agglomération, incarnant le centre vital du territoire, celle autour de laquelle tout s'organise. Elle guide, rayonne, structure l'espace et la vie autour d'elle.



La volonté politique est de faire de Laval une ville habitée, vivante et accessible ce qui suppose d'agir simultanément sur le logement, la mobilité, la culture, l'économie et la qualité urbaine.

Orientations

Proposer une offre en logements attractive

L'attractivité résidentielle de la ville-centre passera par le développement d'une offre diversifiée et adaptée aux attentes actuelles. La priorité sera donnée à la reprise et à la réhabilitation du bâti existant, afin de répondre aux exigences contemporaines en matière de performance énergétique, de modes de vie et d'accessibilité.

L'offre en logements sera pensée pour accueillir aussi bien les familles que des publics spécifiques, tels que les étudiants, les jeunes actifs ou les ménages à faibles revenus. La diversité recherchée se traduira par une pluralité de typologies (petits collectifs, logements intermédiaires...) et de statuts d'occupation (locatif, accession à la propriété), favorisant ainsi la mixité sociale et générationnelle.

Les caractéristiques architecturales qui font l'identité de certains quartiers seront préservées pour conserver la mémoire du développement urbain.

Tisser du lien entre les quartiers pour une ville du quart d'heure

La rivière de la Mayenne constitue le cœur de la ville. Sa valorisation sera recherchée. Une cohérence de traitement des espaces publics (revêtements, végétalisation, mobilier urbain), participera également à créer un cadre de vie harmonieux et lisible.

En réunissant logement, mobilité, activité économique et qualité urbaine, Laval s'affirme comme une ville vivante, accessible et attractive, où chaque habitant trouve sa place et où l'espace public devient un lieu de rencontres, de mobilité et d'échanges.

Les transitions entre les différentes typologies bâties seront pensées de manière à faciliter la lecture du paysage urbain et à offrir des continuités visuelles et fonctionnelles, favorisant ainsi les interactions entre les différents quartiers.

Apaiser la ville

La transformation des mobilités constitue un levier majeur pour rendre la ville plus agréable et plus accessible. Laval poursuivra le développement des infrastructures de mobilité douce et en proposant des solutions de stationnement adaptées, contribuant ainsi à réduire la place de la voiture en centre-ville. Faire de Laval une ville apaisée, c'est aussi mettre en œuvre une densification raisonnée, intégrant systématiquement des espaces verts et favorisant la biodiversité afin de maintenir un équilibre entre urbanisation et qualité environnementale.

Conforter l'économie de la ville-centre

Laval entend tirer parti de son statut de ville-préfecture pour conforter et diversifier son économie tertiaire. Des solutions foncières et immobilières adaptées aux besoins des entreprises seront proposées, accompagnées des moyens nécessaires à leur développement, qu'il s'agisse de services numériques performants, de connexions de mobilité optimisées ou d'infrastructures spécifiques.

Objectif 4.2 |

Renforcer les fonctions urbaines des communes «Echo»

Il s'agit d'une commune en résonnance avec une autre commune. Elle prolonge les dynamiques urbaines tout en affirmant sa propre identité. Par ses liens quotidiens - résidentiels, économiques, culturels ou de mobilité - elle participe activement au fonctionnement de l'ensemble du territoire de Laval Agglomération. Ni simple dépendance, ni autonomie totale, elle est une pièce complémentaire.



Situées entre la ville-centre et des lieux de vie plus ruraux, les communes «Echo» doivent contribuer pleinement à l'attractivité et à l'équilibre du territoire. Les orientations proposées visent à accompagner leur développement en alliant diversité de l'habitat, vitalité des centres, qualité des mobilités et préservation de l'identité locale.

Orientations

Poursuivre la diversification de l'offre en logements

Le développement urbain visera à **diversifier davantage les typologies d'habitat et les formes urbaines**, en intégrant de manière équilibrée habitat individuel groupé, habitat intermédiaire et collectif. Cette diversité permettra de proposer des produits immobiliers attractifs, adaptés aux attentes **des familles, des actifs et des personnes âgées**, tout en assurant **la mixité sociale et générationnelle** à travers l'ensemble de l'offre de logements.

Maintenir des coeurs de ville vivants

La vitalité des centres-villes sera confortée par le **renforcement de l'offre commerciale et de services non marchands de proximité**. L'objectif est de maintenir des centres-villes accessibles et attractifs, où se conjuguent commerces, services, rencontres et vie locale. Les centres-villes poursuivront **leur transformation** et seront ouverts à accueillir **une architecture innovante** participant à la qualité du paysage urbain.

Diversifier les modes de déplacement

Les mobilités constitueront un axe fort d'action, avec la poursuite **des aménagements dédiés aux déplacements doux** entre les communes, les zones d'activités et Laval, mais aussi au sein même de la commune, ainsi que **l'amélioration de la desserte en transports en commun**. L'objectif est de proposer davantage d'alternatives à la voiture individuelle. Une des orientations est également la maîtrise des flux de circulation, afin d'éviter tout report lié à l'évitement de l'autoroute A81. Les entrées de ville feront l'objet d'une attention particulière, en alliant qualité paysagère, lisibilité et fonctionnalité.

Préserver les équipements structurants

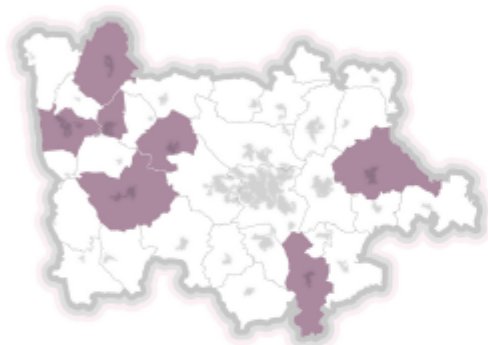
Garantes des besoins quotidiens des habitants et de l'attractivité résidentielle des communes «Echo», **les infrastructures scolaires, sportives, culturelles ou de services publics doivent être maintenues**. Leur qualité, soulignée dans le diagnostic, doit être assurée à long terme, via leur entretien, leur modernisation et lorsque cela est nécessaire leur développement pour anticiper l'évolution démographique et les nouveaux usages.

En agissant simultanément sur le logement, les commerces, les mobilités et l'économie, ces communes «Echo» contribueront à un développement équilibré et solidaire de l'agglomération lavalloise, tout en affirmant leur identité propre et leur rôle structurant dans le territoire.

Objectif 4.3 |

Conforter les communes « Point d'ancrage » comme centres de vie équilibrés et vivants

Ce sont les communes où l'on vient s'amarrer pour trouver ce qui manque ailleurs : une école, un marché, un café... Elle rassemble sans dominer, relie sans effacer. Entre les champs et les vallées, elle tient le rôle discret mais essentiel d'un cœur qui bat pour plusieurs villages alentours.



Les communes «Point d'ancrage» doivent constituer des points d'appui essentiels pour le maillage du territoire, offrant services, commerces et emplois à une population répartie sur un bassin de vie plus local. Leur développement doit s'appuyer sur un équilibre maîtrisé, conciliant dynamisme local et préservation de leur identité rurale.

Orientations

Soigner l'image des communes

Une attention particulière sera portée à la **qualité des espaces publics, des entrées de ville et du cadre bâti**. La réappropriation des centres-villes par les habitants passera par la requalification des façades et du bâti ancien, l'amélioration des espaces publics et le maintien d'une offre commerciale et de services.

Développer une offre de logements pour l'ancrage des familles et le maintien des aînés

L'offre résidentielle devra répondre **aux besoins des familles**, en diversifiant les typologies de logements et les statuts d'occupation. Des petits logements adaptés seront créés à proximité des services et équipements, facilitant **l'installation des personnes âgées et des publics vulnérables**, et favorisant ainsi le maintien à domicile dans un cadre sécurisant et convivial.

En confortant leur offre de logements, en renforçant leur accessibilité et en dynamisant leurs centres-villes, les pôles relais pourront pleinement jouer leur rôle de points d'ancrage et de relais économiques, sociaux et culturels au service des habitants de tout le territoire.

Améliorer la mobilité

Les mobilités seront pensées à l'échelle locale et intercommunale. Pour les trajets de courte distance, la **sécurité et la continuité des mobilités actives** seront renforcées. **Les connexions vers et depuis les communes voisines seront améliorées** afin de soutenir les déplacements quotidiens, qu'ils soient liés au travail, aux études ou aux loisirs.

Maintenir des services et emplois locaux

Sur le plan économique, les «Points d'ancrage» offriront un cadre propice au **développement des activités artisanales et des petites industries**, en s'appuyant sur les atouts locaux et la disponibilité foncière adaptée. Le commerce se développera dans une logique de complémentarité avec les autres communes du territoire, en adaptant l'offre aux différents rythmes et temporalités de consommation.

Objectif 4.4 |

Maintenir un cadre de vie apaisé dans les communes «Repos»

Un village «Repos» est une commune à dominante rurale, nichée au cœur de terres agricoles. Il se distingue par son patrimoine champêtre et ses paysages façonnés par l'agriculture, activité bien vivante. Il s'agit de villages paisibles qui offre à ses habitants un cadre de vie calme et discret. Ouverts, accueillants mais sans rôle structurant, on y vit, on s'y repose à l'ombre des dynamiques voisines.



Les communes «Repos» doivent exister sans s'effacer et ainsi conserver une place dans le fonctionnement du territoire de l'agglomération. Les objectifs sont multiples : soutenir un modèle de développement sobre et adapté à leur caractère rural, tisser des liens avec les autres communes et s'adapter progressivement aux évolutions sociétales et environnementales.

Orientations

Prévoir une offre de logements destinés prioritairement aux familles

Le développement résidentiel visera à répondre en priorité aux besoins des familles, en soutenant une offre de logements diversifiée et accessible. L'habitat développé devra favoriser l'accueil de jeunes ménages et la stabilisation des parcours résidentiels, notamment par le développement du locatif et la diversification des formes d'habitat.

Préserver un cadre de vie paisible

L'aménagement des communes «Repos» s'appuiera sur la préservation du cadre paysager et du patrimoine bâti, essentiels à l'identité des communes rurales. Ainsi, les règles d'urbanisme devront garantir un équilibre entre développement et qualité de vie, par une densité bâtie maîtrisée et un maintien de la vocation agricole. Les nouvelles constructions devront s'intégrer avec soin dans les silhouettes villageoises et les motifs paysagers existants (réseau de haies, vallonnements, vues lointaines). Un effort particulier sera porté sur la végétalisation des lisières et des entrées de bourg, afin de renforcer la qualité écologique et la lisibilité des transitions entre le village et les espaces naturels. En ce sens, également, l'urbanisation linéaire sera stoppée afin de préserver les coupures d'urbanisation entre les groupements bâtis. Une valorisation du bâti dispersé et isolé sera possible via des changements de destination encadrés.

La vie de proximité s'établira autour de lieux de rencontre, du commerce itinérant, des circuits courts et autour de petites activités artisanales compatibles avec l'habitat.

Garantir des solutions de mobilité adaptées aux habitants

Le développement de la mobilité au sein des communes reposera sur une logique de maillage et de complémentarité avec les points clés (lieux d'emploi, sites d'équipements et de services...) du territoire. Des liaisons régulières, notamment sous la forme de transports à la demande, devront être maintenues ou renforcées vers les communes « Points d'ancrage ». La continuité des cheminements piétons et cyclables, à l'échelle des bourgs comme entre les communes, constitue une priorité pour favoriser les mobilités actives et sécurisées. Le covoiturage, l'autopartage et la mobilité solidaire seront encouragés à travers la mise en place d'aires de stationnement dédiées et de services adaptés aux besoins du quotidien (trajets domicile-travail, accès aux services et commerces). Enfin, les conditions de rabattement vers les gares TER et les lignes de bus structurantes devront être améliorées pour renforcer l'intermodalité et l'accessibilité globale du territoire.

Objectif 4.5 |

Offrir une expérience touristique et/ou résidentielle dans les communes «Pittoresque»

Un village « Pittoresque » est un village préservé dans son cadre naturel et architectural, offrant un charme authentique et/ou un cadre de vie de qualité «au vert». Il attire par sa beauté et/ou par sa douceur de vivre et joue ainsi un rôle à l'échelle du territoire, touristique et/ou résidentiel.



A l'écart des dynamiques économiques et résidentielles «classiques», les communes «Pittoresques» doivent conserver et transmettre leur identité et leur valeur patrimoniale. L'objectif est d'offrir une expérience touristique et/ou résidentielle qualitative via un aménagement sobre, harmonieux et durable.

Orientations

Prévoir une offre de logements mesurée

Le développement résidentiel visera à répondre en priorité aux **besoins des familles**, en soutenant une offre de logements **diversifiée et accessible**. Une partie de l'offre pourra également être dédiée aux visiteurs.

Mettre en valeur le patrimoine

Les orientations visent à **préserver et mettre en valeur le patrimoine des villages**, en conciliant protection du bâti, qualité architecturale et dynamisme local. La **conservation des bâtiments remarquables** constitue une priorité, tout comme la mise en valeur des monuments et des espaces structurants des bourgs à l'occasion de projets d'aménagement ou de réhabilitation, permettant de renforcer l'attractivité et l'identité des centres historiques. **Les perspectives sur le patrimoine, qu'il soit bâti ou paysager, seront protégées**, tout comme les éléments témoins des savoir-faire et de l'histoire locale. Les aménagements visent enfin à limiter les éléments de pollution visuelle afin de préserver la qualité du cadre de vie et du paysage.

Préserver l'identité des bourgs

Les formes urbaines originelles des bourgs seront conservées et les nouvelles constructions s'inscriront dans une logique de sobriété, d'harmonie et de durabilité, en utilisant des matériaux traditionnels et nobles et en respectant les caractéristiques architecturales existantes. La qualité des interventions sur l'existant devra être particulièrement soignée dans les centres historiques, tandis que les éléments végétaux et minéraux structurants — arbres, alignements, murs, enclos paroissiaux — sont identifiés et préservés.

Valoriser les activités locales

Cette attention portée au patrimoine et à l'architecture servira également le développement économique et touristique des communes. Celles-ci seront intégrées comme sites emblématiques dans les circuits touristiques, et les activités artisanales et commerciales seront encouragées lorsqu'elles valorisent le savoir-faire local et répondent aux besoins des habitants comme des visiteurs.

Florian Bercault : *On passe aux questions que vous attendez tous : les mobilités, avec le règlement des services des TUL concernant le service MobiTUL.*

MOBILITÉS

- **CC164 – RÈGLEMENT DES SERVICES DES TUL – MODIFICATION DU RÈGLEMENT DU SERVICE MOBITUL**

Rapporteur : Isabelle Fougeray

I - Présentation de la décision

Lors de la validation du contrat de délégation de service public, Laval Agglomération a validé l'annexe 18 du contrat qui détaille les règlements des différents services.

Ces règlements ont été mis en œuvre au 1er septembre 2023. Après quelques mois d'exploitation, Laval Agglomération et RATP Dev ont souhaité retravailler le règlement du service Mobitul notamment afin de le mettre en compatibilité avec les normes RGPD. En même temps, il est proposé de modifier ou préciser quelques articles pour que ceux-ci correspondent au mieux à ce qui se passe sur le terrain.

Voici les principales modifications :

- le service ne fonctionne dans les faits pas le dimanche matin (contrairement à ce qui était prévu au contrat),
- la modification des conditions d'entrée dans le service et suppression de la référence à la perte de mobilité,
- la modification en conséquence des pièces demandées à l'inscription et de la procédure d'inscription,
- la précision sur les réservations (délai de réservation, motifs, créneaux réservés, réservations régulières),
- la demande de modification du temps maximum passé dans le véhicule, Laval Agglomération exige 60 mn max, titi applique 75 mn. RATP demande à ce que l'on mette 75 mn afin de se conformer à ce qui se passe sur le terrain,
- l'ajout de toutes les obligations réglementaires liées à la RGPD,
- le regroupement dans un article des éléments sur les obligations des utilisateurs pour pouvoir sanctionner les manquements

II - Impact budgétaire et financier

Il n'y a pas d'impact budgétaire de cette décision (sauf d'ailleurs RATP si on applique le contrat et le règlement actuel et que Laval Agglomération fait fonctionner le service le dimanche matin et que l'on applique la contrainte des 60 mn dans le véhicule...dans ce cas on risque de générer plus de km).

Il s'agit juste de mettre en adéquation notre règlement Mobitul avec la réglementation RGPD et avec la réalité terrain de l'exploitation du réseau et de permettre une exploitation sereine de ce service.

Isabelle Fougeray : Bonsoir à toutes et à tous. Merci, Monsieur le Président. Cette délibération a en effet pour objet la mise à jour du règlement du service MobiTUL, afin de le rendre compatible avec les normes RGPD et de le mettre en adéquation avec l'exploitation du service. Les principales modifications et précisions apportées à ce règlement portent sur :

- l'intégration d'une offre de service le dimanche, de 11 h 00 à 19 h 00 ;
- la modification des conditions d'entrée dans le service, avec la suppression de la condition de perte de mobilité pour les plus de 80 ans, et les modifications en conséquence des pièces nécessaires à l'inscription au service ;
- des précisions apportées sur les modalités de réservation ;
- la modification du temps maximum passé dans un véhicule, qui passe de 60 à 75 minutes pour la deuxième couronne, puisque le service MobiTUL s'est étendu, dans le cadre de cette nouvelle délégation de service public, à l'ensemble du territoire des 34 communes.

Dans cette mise à jour du règlement, nous avons également regroupé, dans un seul et même article, tous les éléments relatifs aux obligations des usagers, afin d'en améliorer la lisibilité. Et, comme je vous l'ai indiqué, nous avons ajouté l'ensemble des obligations réglementaires liées au RGPD.

Florian Bercault : Merci. Est-ce qu'il y a des questions ?

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'adopter la délibération suivante :

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DÉCEMBRE 2025

RÈGLEMENTS DES SERVICES DES TUL – MODIFICATION DU RÈGLEMENT DU SERVICE MOBITUL

Rapporteur : Isabelle Fougeray

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29, L2333-64 à L2333-75 et L5211-1

Vu le code des transports, le titre III du livre II de la première partie du code des transports, et les articles L1221-1, L1231-1-1, L1231-5 et L3111-5,

Vu la délibération n° 56/2022 du conseil communautaire du 12 septembre 2022, approuvant le choix du délégataire de la délégation de service des transports urbains de l'agglomération lavalloise,

Vu la délibération n° 127/2023 du conseil communautaire du 2 octobre 2023, approuvant les règlements des services dont la création d'un règlement pour les services scolaires du réseau de transports publics applicables au 1er septembre 2023,

Vu la délibération n° 131/2024 du conseil communautaire du 30 septembre 2024, approuvant l'avenant 1 au contrat de délégation de service public de transport en commun et notamment son annexe 18,

Considérant qu'après plusieurs mois d'exploitation, il est apparu opportun d'apporter quelques modifications au règlement Mobitul validé à l'annexe 18 du contrat,

Qu'il appartient à Laval Agglomération en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité de mettre à jour ces règlements pour la bonne exploitation du réseau de transport urbains,

Après avis favorable de la commission mobilité

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Le règlement Mobitul joint en annexe est adopté.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tous les documents à cet effet.

Article 3

Le Président de Laval Agglomération est chargé de l'exécution de la présente délibération.

La délibération est adoptée à l'unanimité.

RÈGLEMENT DU SERVICE MOBITUL

Le service MOBITUL est un service de transport de personnes à mobilité réduite sur le territoire de Laval Agglomération (ci-après le « Service »), exécuté par la société RD Laval Agglomération, Société par Actions Simplifiée à Associé Unique, au capital de 414 230 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Laval sous le numéro 908 446 495, dont le siège social est situé 63 rue Henri Bâtard ZA des Alignés 53000 Laval, N°TVA intracommunautaire FR46908446495 (ci-après dénommée « L'Exploitant »), dans le cadre d'un contrat de délégation de service public conclu avec Laval Agglomération, autorité organisatrice de mobilité.

Le présent règlement a pour objet de fixer les conditions d'entrée et d'utilisation du service MOBITUL.

Ce présent règlement doit être signé par l'usager du service.

Article 1 : Champ d'application du règlement

Les dispositions du présent règlement sont applicables à toute personne physique qui réserve et/ ou utilise le Service.

L'utilisation du Service implique la connaissance et vaut acceptation pleine et entière et sans réserve du présent règlement.

L'exploitant se réserve le droit de modifier, à tout moment et sans préavis, le présent règlement. En effet, le règlement est susceptible d'évoluer à tout moment sans que cela donne lieu à une information des usagers. Cependant toute modification du règlement fait l'objet d'une décision de l'assemblée délibérante de LAVAL Agglomération.

En cas de modification, le règlement applicable sera celui en vigueur au jour de la réservation du Service.

Le présent règlement est consultable sur le site internet <https://www.tul-laval.com>, édité par l'Exploitant, ainsi que sur simple demande auprès de l'Exploitant aux coordonnées indiquées à l'article « Contacts » ci-après.

Article 2 : Offre de transport adapté pour personne à mobilité réduite

Le Service a pour but d'assurer les trajets des personnes à mobilité réduite qui ne peuvent être réalisés intégralement avec les lignes régulières du réseau TUL.

C'est un service de transport à la demande effectué par des véhicules, adaptés ou non, équipés pour la prise en charge des personnes à mobilité réduite. Il fonctionne 7 jours sur 7, du lundi au dimanche (exceptés les jours fériés).

Les transports sont assurés aux horaires suivants :

- Du lundi au samedi : de 07h00 (première prise en charge) à 19h00 (dernière prise en charge)
- Le dimanche : de 11h00 (première prise en charge) à 19h00 (dernière prise en charge).

Article 3 : Conditions d'accès

Article 3.1 : les conditions géographiques

Le Service ne s'adresse qu'aux personnes résidant dans le ressort territorial de LAVAL Agglomération, qui comprend les communes ci-après :

Ahuillé, Argentré, Beaulieu sur Oudon, Bonchamp, Bourgon, Châlons du Maine, Changé, Entrammes, Forcé, La Brulatte, L'Huisserie, La Chapelle Anthenaïse, La Gravelle, Launay-Villiers, Laval, Le Bourgneuf la Forêt, Le Genest Saint Isle, Loiron Ruillé, Louverné, Louvigné, Montflours, Montigné le Brillant, Montjean, Nuillé sur Vicoin, Olivet, Parné sur Roc, Port Brillet, Saint Berthevin, Saint Cyr le Gravellais, Saint Germain le Fouilloux, Saint Jean sur Mayenne, Saint Ouen des Toits, Saint Pierre la Cour et Soulgé sur Ovette.

A ces personnes habitant LAVAL Agglomération s'ajoutent de droit, depuis la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « LOM », toutes les personnes porteuses d'une carte mobilité inclusion mention « invalidité », quel que soit leur lieu de résidence en France.

Par contre, l'origine et la destination des transports doivent être situées dans l'une des communes de LAVAL Agglomération sus-mentionnées et localisées par des adresses clairement identifiables.

Article 3.2 : les ayants droits – critères d'éligibilité

Les personnes remplissant l'une des deux conditions suivantes peuvent bénéficier du Service :

- Être âgé de 80 ans ou plus
- Avoir un taux d'incapacité de 50 % ou plus

Article 3.3 : la constitution du dossier d'admission au Service

L'accès au Service est conditionné à la constitution d'un dossier d'inscription, comportant les éléments suivants :

- Une fiche de renseignements, dûment complétée
- L'un des justificatifs suivants, en fonction de la situation du demandeur :

Critères d'éligibilité au service	Pièces justificatives demandées
Condition Age : 80 ans ou plus	Carte d'identité précisant la date de naissance Un justificatif de domicile de moins de 6 mois
Condition HANDICAP > 80%	Carte mobilité inclusion mention INVALIDITE
Condition HANDICAP > 50%	Carte mobilité inclusion mention PRIORITE avec période de validité
	Ou Notification MDA précisant le taux d'invalidité et la période de validité Un justificatif de domicile de moins de 6 mois

La demande d'inscription au Service doit être adressée par courrier envoyé à l'adresse suivante :

*Service Mobitul
RD LAVAL Agglomération - Dépôt des TUL
63, Rue Henri Batard
ZA des Alignés
53000 LAVAL*

Par courriel à l'adresse suivante :
mobitul@ratpdev.com

Elle peut être déposée à l'espace TUL :
*11 Allée du Vieux Saint Louis
53000 LAVAL*

Lorsque les conditions d'accès au Service auront été validées, la personne recevra un courrier accompagné du présent règlement et des documents financiers

Si l'accès au Service est refusé, la personne en sera informée par courrier avec les motifs du refus.

L'utilisateur certifie l'ensemble des renseignements fournis lors de son inscription comme exact et s'engage à informer l'Exploitant de tout nouvel élément et/ou modification de sa situation : coordonnées, changement d'aides techniques (fauteuil, aide matérielle ou humaine...).

En cas d'évolution de la situation de l'utilisateur, une révision des conditions de transport pourra être opérée.

Article 3.4 : les transports exclus du service

Le service étant financé par Laval Agglomération, celui-ci n'assure pas le transport relevant de la compétence d'autres collectivités ou organismes tels que :

- ▶ Le transport à but thérapeutique directement lié au handicap ou maladie de l'utilisateur pris en charge financièrement par la CPAM.
- ▶ Les déplacements des élèves handicapés qui fréquentent un établissement général, agricole ou professionnel, public ou privé placé sous contrat, en application de la loi N°59-1557 du 31 décembre 1959, ou reconnu aux termes de la loi N°60-791 du 2 août 1960, et qui ne peuvent utiliser les transports en commun en raison de la gravité de leur handicap, médicalement établie, sont pris en charge et organisés directement par le Conseil Départemental au titre de sa compétence.
- ▶ Les déplacements des étudiants handicapés qui fréquentent un établissement d'enseignement supérieur relevant de la tutelle du Ministère de l'Agriculture ou du Ministère de l'Éducation Nationale, et qui ne peuvent utiliser les transports en commun en raison de la gravité de leur handicap, médicalement établie, sont pris en charge et organisés directement par le Conseil Départemental au titre de sa compétence.
- ▶ Les déplacements relevant de l'action sanitaire et sociale, compétence du Conseil Départemental.
- ▶ Les transports spécifiques organisés par des établissements spécialisés pour leurs besoins propres tels que les établissements recevant des personnes âgées, les établissements d'hébergement pour les personnes handicapées ou âgées, les institutions de travail protégé (ESAT, ...), en application du Code de la Famille et de l'Aide Sociale.

► Les transports relevant du maintien des salariés handicapés dans l'emploi dont la demande doit être effectuée auprès des AGEFIPH.

Lorsque les transports peuvent être financés ou pris en charge par ailleurs, la personne désirant accéder au Service devra prouver qu'elle a effectué une demande dont la réponse a été défavorable auprès des organismes compétents.

L'Exploitant fournira les coordonnées des différents organismes concernés et tous les renseignements utiles à l'usager afin de faciliter ses démarches.

Article 4 : les réservations

Article 4.1 : Comment réserver son déplacement

Les demandes de réservation peuvent se faire selon l'une des modalités ci-après :

- Par téléphone au 02 43 53 00 00 – choix n°2 (prix d'un appel local), auprès de la centrale de réservation, accessible du lundi au samedi, de 7h à 19h (hors jours fériés)
- Par courriel à l'adresse mobitul@titi-floris.com, pour les réservations régulières (cf. Article 4.2) ou lorsque l'usager présente une incapacité ne permettant pas d'effectuer la réservation par téléphone.

Le délai de réservation est de 1 heure, au plus tard, avant le déplacement, sous réserve de disponibilité (sauf dimanche).

Dans le cas d'un trajet suivant un jour férié ou non ouvré, la réservation doit être effectuée le dernier jour ouvré avant le jour férié ou jour non ouvré.

L'horaire de prise en charge est défini avec l'usager lors de la réservation, en fonction de la demande de l'usager et des disponibilités du Service et lui est confirmé par mail ou SMS, au numéro renseigné par l'usager lors de son inscription, la veille du transport à 17H00.

Lors de chaque réservation, l'usager est tenu d'indiquer le motif de son déplacement, suivant une classification préétablie :

►► Déplacement pour motif professionnel (travail)

►► Déplacement pour motif scolaire (uniquement pour les transports non pris en charge par le Conseil Départemental)

►► Déplacement pour motif santé (uniquement pour les transports non pris en charge par la Sécurité Sociale)

►► Déplacement pour motif « autres » (visite amis, activité, ...)

L'usager devra être en mesure, lors de sa réservation, d'informer du souhait de la présence d'un accompagnateur, l'adresse de prise en charge, l'adresse de dépose ainsi que toute autre information nécessaire à la bonne réalisation du Service telle que l'accessibilité du lieu, etc.

En fonction du nombre de demandes de réservation, l'Exploitant pourra se voir dans l'obligation de prioriser l'accès au Service en fonction des motifs énoncés ci-dessus.

Par ailleurs, le nombre de déplacements autorisés dépend des motifs de déplacement :

Motif Nombre d'aller/retour

Travail / Scolaire	1 AR/jour
Santé	1 AR /jour si besoin et non prise en charge CPAM
Autres	3 AR/ semaine

A noter que les créneaux horaires 07H00-09H00 / 16H00-17H30 du lundi au jeudi et 07H00-09H00 /12H00-14H00 le vendredi sont principalement réservés aux trajets avec motif travail et scolaire

Article 4.2 : Réservations régulières

Un transport est qualifié de régulier s'il se répète à l'identique chaque semaine (jours, heures et adresses fixes) sur une période de plusieurs semaines, pour se rendre à une activité organisée (avec un horaire de début et de fin qui répond à ses propres contraintes d'organisation).

Pour ces déplacements, il est permis de réaliser une réservation unique, en contactant la centrale de réservation pour obtenir un dossier de création de transport régulier, au minimum 48 heures ouvrées avant la date du premier transport.

Les usagers de transports réguliers doivent préciser les dates de non-utilisation du Service.

Ces réservations régulières seront prises en compte dans la limite des places disponibles.

Modifications à l'initiative du service :

L'avantage de ces réservations est de permettre de planifier le travail du Service et d'apporter une stabilité dans la prise en charge de l'usager. Néanmoins, ces trajets pourront être modifiés pour les besoins du Service sous réserve de prévenir l'usager au minimum 48h avant le déplacement.

Modifications à l'initiative de l'usager :

Ces transports réguliers peuvent être modifiés ou annulés par le bénéficiaire de manière ponctuelle ou définitive (départ en vacances, changement d'horaire de prise en charge, etc.) en indiquant de manière précise la date de reprise du transport.

Dans ce cas, il appartient à l'usager d'en avertir L'Exploitant par téléphone ou mail au moins 48H00 à l'avance.

À défaut de date connue de reprise du transport (hospitalisation, suspension d'activité, etc.), le transport régulier est supprimé. Pour sa reprise, l'usager doit contacter L'Exploitant pour la réactivation des transports réguliers.

En cas de modification fréquente des conditions du transport (+ de 20 % des transports modifiés mensuellement), le transport régulier est supprimé avec possibilité de déposer une nouvelle demande.

Article 5 : Annulations - pénalités

Si l'usager ne peut effectuer le déplacement qu'il a réservé, il est tenu d'en informer l'Exploitant au plus tard trois heures avant le déplacement, au choix :

- Par téléphone auprès de la centrale de réservation
- Par email

Le présent règlement d'exploitation distingue l'annulation tardive et le déplacement inutile du fait du défaut d'annulation :

Annulation tardive : l'annulation de sa réservation par l'utilisateur intervient moins de trois heures avant le déplacement réservé, une pénalité forfaitaire progressive est alors appliquée :

- ▶▶ 4 euros lors de la première annulation
- ▶▶ 8 euros lors de la deuxième annulation
- ▶▶ 12 euros à partir de la troisième annulation.

Le décompte se fera de septembre à août de chaque année.

Absence d'annulation provoquant le déplacement inutile du conducteur : Si l'utilisateur n'a pas annulé sa réservation, une pénalité forfaitaire de 12 euros est appliquée.

Toutefois, pour toute annulation tardive ou tout déplacement inutile, justifié par un motif légitime (ex. raison médicale, technique ou météorologique), empêchant le déplacement ou la prise de contact avec l'Exploitant, aucune pénalité ne sera appliquée. Un justificatif pourra être demandé.

Faute de régularisation par l'utilisateur de ces pénalités sous 60 jours, l'accès au service pourra être suspendu.

Article 6 : Conditions de réalisation des prestations

À chaque réservation, il sera vérifié l'adéquation du moyen de transport demandé avec les besoins de l'utilisateur (appareillage, autonomie,...).

Article 6.1 : Conditions générales de transport

La prise en charge de l'utilisateur

Deux possibilités de prise en charge :

- Prise en charge sur la voie publique, à l'adresse demandée, ou à proximité d'un arrêt de bus
- Prise en charge en porte à porte au pied du lieu de résidence, sur la voie publique (en aucun cas, le conducteur ne peut rentrer dans un lieu privé)

Pour chaque prise en charge, le conducteur respectera les règles de prise en charge fixées initialement. Pour des raisons de sécurité, les conducteurs du Service ne sont pas autorisés à assurer le portage de la personne transportée, ni les manipulations et transferts d'une chaise à un fauteuil.

Le Service MOBITUL n'est pas un transport médicalisé. Si une personne a besoin d'une aide matérielle (oxygène), il doit sécuriser son transport (contenant sanglé) tant pour lui que pour les autres personnes transportées et pour le conducteur. De plus, le Service n'offre aucune surveillance médicale, le transport sera donc réalisé sous l'entière responsabilité de l'utilisateur.

Une aide matérielle peut être apportée :

- Pour ouvrir ou fermer une porte, mais en aucun cas, il ne peut y avoir d'accompagnement au-delà des limites du pas de porte ou de l'accueil (on ne passe pas les lieux privés),
- Pour l'aider à se rendre au véhicule et à s'installer,

- Pour le déposer à un point de rendez-vous de sa destination.

Il est demandé à l'utilisateur de se présenter à l'adresse de prise en charge convenue au moins 10 minutes avant l'horaire convenu lors de la réservation. A défaut, la prise en charge ne sera pas garantie et le Service ne pourra être exécuté, sans que la responsabilité de l'Exploitant puisse être engagée.

Des retards répétés feront l'objet des mêmes pénalités que le non-respect des délais d'annulation mais aussi d'une mise en garde de la part de l'exploitant, pouvant aboutir à suspendre momentanément l'accès au service.

Le transport d'objets dangereux ou volumineux est interdit. Seuls des bagages peu encombrants et des colis peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les autres usagers, sont autorisés à bord des véhicules, dans la limite des capacités des véhicules, sous l'entière responsabilité de leur propriétaire. En revanche, en aucun cas le conducteur ne devra être sollicité pour porter les sacs et bagages de l'utilisateur.

Le transport

L'Exploitant organise la prestation de transport qui lui est confiée.

Il a notamment la maîtrise :

- Du choix du véhicule
- Du choix du conducteur
- De la réalisation du transport en individuel ou en transport groupé
- De l'itinéraire emprunté.

La destination prévue lors de la réservation ne peut pas être modifiée au cours du trajet. Aucune étape intermédiaire ou détour n'est autorisé. De même, l'utilisateur ne pourra réserver ou annuler ses transports auprès du conducteur.

La prestation transport s'entend à partir d'un déplacement supérieur à 500 mètres. Un même usager ne peut procéder à deux réservations dans un intervalle de temps inférieur à 30 minutes.

De manière à garantir l'efficacité et la rapidité du transport, le Service peut être un transport collectif avec un temps de trajet pouvant atteindre 45 mins pour la 1ère couronne et 75 mins pour la 2ème couronne. Ainsi, l'itinéraire défini par le Service pourra inclure, un ou plusieurs arrêts intermédiaires afin de prendre en charge ou déposer d'autres usagers, en transport groupé. Pour ce faire, un transport réservé peut être décalé, après information de l'utilisateur, dans la limite de +/- 15 minutes, afin de permettre la prise en charge d'autres usagers.

À bord du véhicule, les personnes transportées doivent se conformer aux instructions de sécurité et notamment ne pas refuser le port de la ceinture. Tout refus de ces règles de sécurité entraînera le refus d'effectuer le transport.

Transport d'un enfant ou d'un adulte non autonome

En cas de transport d'un mineur ou d'un adulte non autonome, il est de la responsabilité des parents ou du tuteur d'assurer la présence d'un adulte au lieu de rendez-vous, sur la voie publique, lors de la prise en charge et de la dépose. Dans le cas contraire, après décision de Laval Agglomération, l'utilisateur pourra se voir refuser l'accès aux transports.

L'utilisation d'un système homologué de retenue pour enfant étant obligatoire dans un véhicule léger affecté au transport public routier de personnes (article R412-2 du code de la route), il

appartient à l'adulte accompagnant un enfant, de fournir un tel système (siège rehausseur, coque de protection). Dans le cas contraire, le transport ne pourra être réalisé.

Article 6.2 : Les accompagnateurs

Tout accompagnateur est, par définition, une personne majeure valide et autonome.

Sa prise en charge se fait obligatoirement aux mêmes adresses (départ et arrivée) que l'usager bénéficiaire du Service. Aucun détour n'est autorisé. Tout usager a la possibilité de se faire accompagner d'une personne pouvant subvenir à son aide. La personne accompagnante voyage à titre gratuit. Ce besoin d'accompagnement peut être temporaire au cours de leurs déplacements afin de se familiariser avec le transport en commun ou définitif pour tout ou partie des déplacements.

Article 7 : Tarification

Le tarif du Service est fixé par Laval Agglomération.

Les usagers reçoivent une facture par courrier de leurs déplacements réalisés en fonction du nombre de trajet effectués.

Les transports sont facturés le mois suivant la réalisation du transport. Un montant minimum de 15€TTC est appliqué pour déclencher l'envoi d'une facture. Dans le cas où ce montant minimum n'est pas atteint, les déplacements des mois suivants seront ajoutés jusqu'à atteindre ce seuil de facturation.

LAVAL Agglomération autorise un accompagnateur gratuit par personne transportée.

Les déplacements le samedi, dimanche et jours fériés sont également gratuits comme sur l'intégralité du réseau de transport TUL.

Article 8 : Contacts

Les demandes de renseignements en matière d'admission, de tarification ou toutes questions sur le mode de fonctionnement du Service sont à adressées :

►► Par téléphone au 02 43 53 00 00 – choix n°1 (prix d'un appel local)

►► Par courrier à l'adresse postale suivante :

Service Mobitul
RD LAVAL Agglomération - Dépôt des TUL
63, Rue Henri Batard
ZA des Alignés
53000 LAVAL

►► Par courriel à l'adresse suivante

mobitul@ratpdev.com

Les réclamations devront contenir le maximum d'informations pour pouvoir être prises en compte (date et heure du transport, détail des circonstances...).

L'Exploitant s'engage à traiter toute réclamation reçue sous 5 (cinq) jours ouvrés.

Article 9 : Mise à jour des informations usagers

Article 9.1 : Modification de la situation de l'utilisateur

En cas de déménagement, de changement de numéro de téléphone, ou de conditions de déplacement (type de fauteuil...), l'utilisateur doit prévenir par écrit l'Exploitant pour permettre de tenir compte de ces informations dans la programmation des transports.

Article 9.2 : Non-utilisation du Service

Le fichier usagers est mis à jour annuellement sur la base de la fréquentation effective des personnes sur les 18 derniers mois. Les fiches des usagers n'ayant pas utilisé le Service sur cette période sont supprimées, seules les données dont la conservation est nécessaire à des fins de gestion administrative/ contentieux sont conservées en base archivage intermédiaire, pour les durées de prescription applicables. L'utilisation du Service, passé ce délai, sera donc soumise à une réinscription selon les modalités définies à l'article 3.

Article 10 – Données à caractère personnel

Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée et au règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 (ci-après le « RGPD ») (ci-après ensemble la « Règlementation »), il est indiqué que les données à caractère personnel (ci-après « Données Personnelles ») collectées sont exclusivement destinées au traitement de l'exécution du Service, à la gestion des réservations et des réclamations, ainsi qu'à la réalisation d'enquêtes dans le cadre de l'amélioration du Service.

Les Données Personnelles collectées par l'Exploitant sont les données d'identification, d'ordre économique et financier, les données relatives au type de handicap le cas échéant, les historiques de réservation et les données de connexion. Les Données Personnelles sont conservées pour la durée nécessaire au traitement, et à la gestion administrative et comptable des services souscrits.

Les traitements sont mis en œuvre dans le cadre de l'exécution du contrat ou de l'intérêt légitime poursuivi par l'Exploitant, en qualité de responsable de traitement.

L'utilisateur dispose d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement et de suppression portant sur les Données Personnelles le concernant. De plus, l'utilisateur dispose d'un droit d'opposition, pour des motifs légitimes et sauf dispositions légales, au traitement de ses Données Personnelles. Ce droit pourra être exercé auprès du délégué à la protection des données de l'Exploitant en envoyant un courriel à dpo-rdlv@ratpdev.com ou par courrier à l'adresse postale suivante : DPO, 9 rue Brahms, 75012 Paris.

L'utilisateur dispose également du droit d'introduire une réclamation auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL : <https://www.cnil.fr>). Pour plus d'informations, vous pouvez consulter la politique de confidentialité présente sur le site internet et disponible à l'adresse <https://www.tul-laval.com/politique-de-confidentialite>

Article 11 – Droit de rétractation

L'utilisateur est informé qu'en application des dispositions du Code de la consommation, la commande de prestations de transport de passagers n'est pas soumise à l'application du droit de rétractation prévu aux articles L.221-18 et suivants du Code de la consommation.

Article 12 - Responsabilité

La responsabilité de l'Exploitant ne pourra être engagée si l'inexécution ou la mauvaise exécution du Service est imputable soit à l'utilisateur, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture du Service, soit à un cas de force majeure.

L'Exploitant se décharge de toute responsabilité quant à un éventuel retard ou une impossibilité de fournir le Service résultant d'une adresse postale ou électronique incorrecte ou incomplète ou d'erreurs dans la saisie par l'utilisateur des informations requises pour réserver un trajet.

Article 13 : Obligations des utilisateurs

Article 13.1 Devoir de respect des règles d'usage du Service

L'utilisateur doit se conformer au règlement d'usage du Service. À ce titre, il doit :

- Respecter les horaires de réservation et prévenir dans un délai raisonnable en cas d'annulation ou de retard ;
- Utiliser le Service dans le cadre prévu (trajets domicile-travail, scolaire, santé, autres) ;
- Ne pas détourner l'usage du Service à des fins personnelles non justifiées ou à destination d'un tiers non éligible ;
- Adopter un comportement respectueux envers le personnel de l'Exploitant et les autres usagers ;
- Veiller à sa propre sécurité, notamment en se présentant avec les aides à la mobilité nécessaires et en respectant les consignes du conducteur ou de l'accompagnateur.

Le non-respect de ces obligations peut entraîner des sanctions graduées : avertissement, suspension temporaire, voire exclusion définitive du Service.

Article 13.2 Devoir de loyauté et d'équité envers les autres usagers

L'utilisateur a une responsabilité morale et juridique dans l'utilisation raisonnée du Service. Il doit éviter les abus de réservation, tels que les demandes systématiques non justifiées ou les annulations de dernière minute sans motif légitime, qui peuvent pénaliser d'autres bénéficiaires potentiels.

Ce devoir de loyauté découle notamment du principe général d'égalité d'accès au service public (Conseil d'État, 1974, Denoyez et Chorques), qui impose une utilisation non exclusive ou abusive des ressources communes.

Article 13.3 Responsabilité en cas de dommage ou de comportement fautif

L'utilisateur engage sa responsabilité civile en cas de dégradation volontaire ou involontaire du matériel mis à disposition (véhicule adapté, équipements, etc.).

En cas de trouble à l'ordre public ou d'agression verbale ou physique, des poursuites pénales peuvent également être engagées.

ARTICLE 14 – Droit applicable, Médiation de la consommation

Le présent règlement est régi par le droit français. Les tribunaux français sont seuls compétents.

En cas de réclamation, pour quelque raison que ce soit, les demandes devront être transmises par écrit aux coordonnées précisées à l'article « Contacts » du présent règlement.

L'utilisateur est informé de la possibilité de saisir le Médiateur de la RATP dans le cas où après l'envoi d'une réclamation écrite, selon les modalités précitées, l'utilisateur n'est pas satisfait de la réponse ou n'a pas reçu de réponse dans le délai d'un mois.

Cette saisine peut s'effectuer dans un délai d'un an à compter de la réclamation écrite effectuée auprès de l'Exploitant ou s'agissant des infractions, dans un délai de trois mois à compter de la date de l'infraction. À l'issue de ce délai de trois mois, les procès-verbaux sont transmis au Trésor Public.

La saisine du Médiateur s'effectue en ligne ou par courrier à l'adresse indiquée ci-dessous en expliquant la situation le plus clairement possible, accompagnée des éléments justificatifs. Dans le cas d'une verbalisation, l'utilisateur doit s'attacher à bien en préciser les circonstances et les points sur lesquels porte sa contestation.

Par courrier : Médiateur de la RATP - LAC LC12 - 54, quai de la Râpée - 75599 Paris Cedex 12

En ligne, sur le site : www.mediateurgroupe.ratp.fr

L'utilisateur reste libre d'initier, d'accepter ou de refuser le recours à la médiation. En cas de recours à la médiation, les parties restent libres d'accepter ou de refuser la solution proposée par le médiateur.

Florian Bercault : *On passe à une convention multipartenariale : Destineo 5.*

- **CC165 – SERVICES À LA MOBILITÉ – APPROBATION DE LA NOUVELLE CONVENTION MULTIPARTENARIALE RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODALE – DESTINEO 5**

Rapporteur : Isabelle Fougeray

I - Présentation de la décision

En 2004, la Région des Pays de la Loire a initié une démarche pour mettre en place un site d'information multimodale des transports avec 9 collectivités ou organismes de la région. Le Site internet d'Informations multimodales, dénommé le SIM ou Destinéo, www.destineo.fr a ouvert en septembre 2006 et rassemble encore aujourd'hui 12 partenaires, autorités organisatrices de la mobilité en Pays de la Loire.

Destinéo vise à faciliter la préparation des déplacements des voyageurs dans le périmètre de la région des Pays de la Loire et au-delà et à renforcer ainsi la pratique des transports en commun pour une mobilité durable.

Historique de Destinéo

Convention Destinéo 1 : période 2004 à 2010

À l'échelle de la Région des Pays de la Loire, le système d'information multimodale se traduit dans un premier temps, par la construction d'un site internet alimenté par les données réseaux des neuf partenaires s'engageant dans la convention.

En tant que Maître d'ouvrage, la région assure la mise la place et l'exploitation du système :

- pour mettre en œuvre le calculateur d'itinéraires,
- pour présenter des informations éditoriales sur les services offerts par les autorités organisatrices de transport.

Les quatre avenants, qui ont été signés pendant cette période, ont autorisé la modification du périmètre territorial de la convention pour intégrer différents réseaux dont Laval Agglomération en septembre 2008.

Convention Destinéo 2 : période 2010 à 2014

Nouvelle convention d'une durée de 4 ans, liée au renouvellement du marché d'exploitation du système d'information approuvée par la délibération du conseil communautaire du 12 juillet 2010. Cette convention visait à :

- offrir un meilleur accès à l'information sur les transports de voyageurs, repérer des itinéraires avec une cartographie, adapter à de nouveaux médias Internet mobile et bornes d'information et services personnalisés,
- compléter les fonctions de Destinéo en permettant l'intégration du transport à la demande, ainsi que les solutions intermodales mises en œuvre, stations de vélos, parking relais et covoiturage.

L'objet de l'avenant à cette convention consistait à prendre acte du changement de statut du concessionnaire de l'Aéroport de Loire Atlantique, géré par la Société Concessionnaire des Aéroports du Grand Ouest en lieu et place de la CCI et incluait également une nouvelle version de l'annexe 3 à la convention qui définit un Plan Qualité Exploitation (PQE). L'objectif de ce Plan Qualité Exploitation était de décrire les dispositions spécifiques prises par le prestataire

pour garantir la qualité des services proposés sur les différents médias, au travers de procédures d'exploitation éprouvées, contrôlées et sous assurance qualité.

Convention Destinéo 3 : période 2014 à 2018

Pour Destinéo 3, les objectifs de Destinéo 2 étaient maintenus et les suivants étaient ajoutés :

- améliorer et fiabiliser les fonctions fondamentales tout en simplifiant l'usage du site Destinéo
- mieux utiliser le potentiel de Destinéo pour dynamiser le travail sur l'intermodalité ;
- poursuivre le développement du service, de la notoriété du site et l'appropriation par les partenaires ;
- optimiser les processus de gestion multipartenaires en maintenant la qualité et les niveaux de prestations actuels et en améliorant la pédagogie et l'accompagnement.

Évolutions envisagées : le comité de pilotage avait listé des évolutions qui pourraient avoir lieu pendant le marché :

- édition de cartes isochrones (réalisé)
- calculateur d'itinéraire accessible pour les personnes à mobilité réduite (réalisé mais non satisfaisant)
- information en temps réel (sur bon de commande)
- vente en ligne (avenant au marché à prévoir et non réalisé)

Convention Destinéo 4 : période 2018 à 2024 prolongée d'une année jusqu'en décembre 2025

Pour sa 4ème version, la Région des Pays de la Loire et ses partenaires avaient décidé de renouveler le service Destinéo sous une forme différente des précédents projets. Destinéo 4 fait l'objet de quatre accords-cadres sur des périmètres bien spécifiques :

- Lot 1 : Calculateur d'itinéraires : Conception et réalisation d'un calculateur d'itinéraires intégrant les données provenant des outils back office;
- Lot 2 : Médias : Conception et réalisation du site et des applications mobiles DESTINEO ainsi que des modules réutilisables ;
- Lot 3 : Outils back office de gestion des données ;
- Lot 4 : Prestations de gestion/saisies des données.

Les prestataires retenus pour ces différents lots étaient :

- Cityway pour les lots 1, 3 et 4,
- Instant System pour le lot 2.

L'objet de l'avenant à cette convention consistait à prolonger d'une année la durée de la convention.

Éléments budgétaires et financiers depuis 2018

Jusqu'alors les coûts pris en charge par les Parties et la Région étaient :

- le coût de constitution du référentiel, incluant les interfaces techniques entre les systèmes des Parties et Destinéo
- le coût de fonctionnement du référentiel
- la Région prenant en charge l'assistance à maîtrise d'ouvrage et les actions de communication sur Destinéo.

La charge financière était répartie selon deux principes :

- une répartition par type de collectivité :
 - une répartition par type de collectivité :
 - 65,33% pour la Région des Pays de la Loire
 - 32,67% pour les autorités organisatrices de transport urbain
 - 2 % pour la SCAGO.

- au sein de chaque type de collectivité, une répartition au prorata de la population.

Soit sur les années antérieures :

Exercice	Coût global	Coût Agglo	Observation
2018	239 671,54	4 322,76	4 322,76 (exploitation)
2019	808 909.29	6 286.25	2 597.11 (exploitation) 3 689.13 (renouvellement)
2020	193 196.15	7 833.25	4 144.11(exploitation) 3 689.13 (renouvellement)
2021	193 488.07	7 819.64	4 130.51(exploitation) 3 689.13 (renouvellement)
2022	195 305.47	7 520.98	3 981.47(exploitation) 3638.52 (renouvellement)
2023	195 907.58	7 642.86	3 910.74(exploitation) 3 732.12 (renouvellement)

Destinée 5

La convention Destinéo 4 arrivant à son terme en décembre 2025, il y a lieu de reprendre une délibération si Laval Agglomération souhaite continuer à être partenaire de ce système d'information multimodal.

Pour la 5ème version du service Destineo, la Région a fait le choix de revoir l'allotissement et d'opérer un découpage en trois lots, résultant en trois accords-cadres distincts :

- Lot 1 : Fourniture des outils back-office et de gestion du référentiel de données ;
- Lot 2 : Fourniture du calculateur d'itinéraires et des différents médias ;
- Lot 3 : Prestations d'exploitation.

Les prestataires retenus pour ces différents lots sont :

- Okina pour le lot 1 ;
- Hove pour le lot 2 ;
- Cityway pour le lot 3 ;

La région a aussi fait le choix d'être accompagné par un assistant à maîtrise d'ouvrage représenté par le cabinet EGIS.

Les objectifs de Destinéo 5 n'ont pas changé par rapport à Destinéo 4 à savoir :

Le SIM a pour vocation d'offrir un meilleur accès à l'information sur les transports alternatifs à la voiture individuelle, notamment en facilitant les pratiques multimodales et intermodales. À ce titre, le site internet www.destineo.fr et l'application mobile présentent les fonctionnalités suivantes :

- recherche d'itinéraires de porte à porte (en indiquant une adresse, un lieu public, un arrêt de transport,...) : les itinéraires proposés combinent toutes les offres de transports intégrées dans le référentiel Destineo (TGV, TER, cars interrurbains, tramways et bus urbains,...) ainsi que la marche, le vélo personnel, le vélo libre service et la voiture. Des trajets en covoiturage sont également proposés,
- recherche d'horaires (à un arrêt ou d'une ligne),
- informations « trafic » sont présentées dans une rubrique dédiée et dans les résultats du calculateur d'itinéraire.
-

Dans un objectif de mutualisation et de mise en commun des moyens, toutes les fonctionnalités de Destineo peuvent être réutilisées directement par les partenaires (via webservice ou modules réutilisables).

La présente convention liée au marché relatif au renouvellement et à l'exploitation du SIM, est conclue jusqu'au 7 novembre 2028.

II - Impact budgétaire et financier

La répartition financière entre les collectivités (L'ensemble de ces éléments sont en cours de discussion et ne sont pas encore validés)

Dans le cadre de la nouvelle convention rédigée par la Région, maître d'ouvrage du projet, les principes de répartition des coûts de réalisation et d'exploitation ont été maintenus :

- les charges continuent à être financées suivant le même principe. Ainsi, la participation de Laval Agglomération est envisagée à hauteur de 6,28%,
- pour les collectivités ayant un ratio du nombre de kilomètres commerciaux sur le nombre d'habitants inférieur à 4 (réseau à caractère très rural ou circulant en été uniquement par exemple), le pourcentage de participation de ces partenaires est divisé par deux par rapport au pourcentage résultant du prorata de la population,
- enfin, il a été ajouté dans cette convention que les réseaux opérant moins de 6 lignes régulières sont exemptés de participation aux frais d'exploitation de Destineo : seuls les frais d'intégration initiale (réalisation d'une nouvelle interface de récupération de données, saisie de données) sont pris en charge par ces réseaux, avec la possibilité d'en lisser le coût sur la durée de la convention.
- la participation annuelle de Laval Agglomération serait entre 10 100.27€ pour 2023 et 15 014.51€ en 2027 contre 7 700€ en moyenne/an dans Destinéo 4.

Estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement par partenaire sur l'intégralité du marché Destineo 5 et comparaison avec les coûts de Destinéo 4 : lissage de l'investissement sur 5 ans (à partir de l'exercice 2023).

	Population 2019	Lignes	Contribution en %	Fonctionnement + investissement sur 5 ans						Pour référence : coûts Destinéo 4		Taux d'augmentation par rapport à Destinéo 4
				Exercice 2023	Exercice 2024	Exercice 2025	Exercice 2026	Exercice 2027	TOTAL 2023-2027	Coût annuel moyen	Coût total 2018-2023	
Région des Pays de la Loire			65,33%	1 085 693,45	157 168,18	243 797,07	243 797,07	286 913,56	2 017 369,32 €	188 300 €	986 715 €	+ 75%
AOM	1 890 403		32,67%	160 778,58	174 121,99	217 443,06	217 443,06	239 004,61	1 008 791,30 €	119 700 €	516 000 €	+ 47%
Nantes Métropole	677 158	6+	35,82%	57 592,22	62 371,94	77 889,90	77 889,90	85 613,43	361 357,39 €	44 200 €	190 334 €	+ 43%
Angers Loire Métropole	309 201	6+	16,36%	26 297,51	28 480,01	35 565,76	35 565,76	39 092,44	165 001,47 €	21 900 €	92 552 €	+ 30%
Le Mans Métropole	211 423	6+	11,18%	17 981,50	19 473,83	24 318,87	24 318,87	26 730,32	112 823,39 €	13 800 €	59 764 €	+ 42%
CARENE	130 121	6+	6,88%	11 066,78	11 985,24	14 967,13	14 967,13	16 451,26	69 437,54 €	8 400 €	36 496 €	+ 44%
Laval Agglomération	118 757	6+	6,28%	10 100,27	10 938,52	13 659,99	13 659,99	15 014,51	63 373,27 €	7 700 €	33 453 €	+ 43%
La Roche-sur-Yon Agglomération	101 782	6+	5,38%	8 656,55	9 374,98	11 707,45	11 707,45	12 868,35	54 314,77 €	6 500 €	28 486 €	+ 44%
Cholet Agglomération	107 500	6+	5,69%	9 142,86	9 901,65	12 365,16	12 365,16	13 591,28	57 366,11 €	7 000 €	30 359 €	+ 43%
Saumur Val de Loire	101 525	6+	5,37%	8 634,69	9 351,30	11 677,88	11 677,88	12 835,86	54 177,62 €	6 700 €	29 118 €	+ 41%
Syndicat Mixte des Transports de la Presqu'île de Guérande	77 073	6+	4,08%	6 555,05	7 099,07	8 865,30	8 865,30	9 744,38	41 129,10 €			
Les Sables d'Olonne Agglomération	55 863	6+	2,96%	4 751,14	5 145,45	6 425,63	6 425,63	7 062,79	29 810,63 €	3 500 €	15 438 €	+ 46%
Communauté de communes du Pays Sabolien	12 581	2		654,00								
Aéroport			2%	9 842,97	10 659,83	13 311,87	13 311,87	14 631,83	61 758,38 €	7 300 €	31 736 €	+ 47%
Coût total				1 256 315,00 €	341 950,00 €	474 552,00 €	474 552,00 €	540 550,00 €	3 087 919,00 €	Total annuel	Total global	
dont coût total pour les partenaires				170 821,55 €	184 781,82 €	230 754,93 €	230 754,93 €	253 636,44 €	1 070 549,68 €	315 300 €	1 534 451 €	

Évolutions du dispositif envisagé et impacts financiers

Cas des restructurations de réseaux et des changements de formats d'échange

Modification mineure (prise en charge par le titulaire, pour toute la durée de l'accord-cadre et pour l'ensemble des partenaires)	Modification de points d'arrêts
	Modification de lignes existantes avec création de nouveaux parcours ou déviation de parcours
Modification majeure (sur bon de commande spécifique)	Création/suppression d'une ou de plusieurs lignes
	Création d'une ou plusieurs lignes structurantes (tramway, BHNS), avec réorganisation des lignes à proximité

Plusieurs cas ont été évoqués donnant lieu à une tarification prévue au BPU :

- modification majeure,
- création ou modification du format d'échange de données.

Implication financière de l'arrivée de nouveaux réseaux

En cas de nouveaux arrivants à la convention en cours de celle-ci les coûts d'intégration sont à la charge des nouveaux arrivants et les règles concernant les coûts de fonctionnement s'appliqueront aux nouveaux réseaux.

Évolution du périmètre de Destineo

Soit les évolutions sont validées par tous et donc les coûts sont alors partagés suivant les règles définies préalablement.

Soit les évolutions sont demandées par quelques AOM qui les portent financièrement.

Intérêt pour la collectivité d'adhérer à Destinéo 5

Pour Laval Agglomération et son réseau de transport, le partenariat pour l'organisation du site Internet d'information multimodale permet de communiquer sur son territoire et sur son offre transport.

Destinéo représente également pour les collectivités un outil de valorisation de toutes les alternatives à la voiture.

L'Autorité Organisatrice pourra s'appuyer sur les outils d'accès à l'information multimodale pour améliorer son offre, pour coordonner l'offre de transport, exploiter les statistiques sur les itinéraires demandés sur Destinéo.

Cela nécessite en interne de réaliser régulièrement des tests sur le site afin de vérifier que les données sont fiables et les itinéraires proposés conforme à la réalité. En effet, c'est grâce aux remontées d'information sur le site que Destinéo évoluera vers une plus grande fiabilité des données qui est le principal gage de réussite du système d'information multimodal.

Destinéo 5 va diffuser de l'information temps réel dès qu'elle sera disponible pour notre réseau ce qui sera un gain supplémentaire dans notre information voyageur.

C'est aussi Destinéo qui diffuse l'information voyageur pour notre réseau au sein du bâtiment voyageur de la SNCF et sur les écrans multimodaux de la gare SNCF.

Isabelle Fougeray : *En effet, le site d'information multimodale, dénommé Destineo, a été ouvert en septembre 2006. Il rassemble aujourd'hui 12 autorités organisatrices de mobilité. Ce site vise à faciliter la préparation des déplacements des voyageurs et à renforcer la pratique des transports en commun sur les territoires des Pays de la Loire. Nous sommes actuellement à la version 4 de Destineo, et la convention arrive à son terme en décembre 2025. Pour pouvoir bénéficier de la version 5 de Destineo, nous devons conventionner de*

nouveau avec la Région. La présente convention serait conclue jusqu'en novembre 2028, et la participation de Laval Agglomération sur la durée de cette convention s'élèverait à 63 373,27 euros.

Florian Bercault : *Merci. Est-ce qu'il y a des questions ? On va peut-être devoir changer les horaires un jour.*

Ceci exposé,

Il vous est proposé d'autoriser le Président à signer la nouvelle convention multi-partenariale relative à l'exploitation et au financement du système d'information multimodale (SIM) sur les transports de voyageurs en Pays de la Loire.

N° 165/2025

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DÉCEMBRE 2025

SERVICES À LA MOBILITÉ – APPROBATION DE LA NOUVELLE CONVENTION MULTI-PARTENARIALE RELATIVE À L'EXPLOITATION DU SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODALE - DESTINEO 5

Rapporteur : Isabelle Fougeray

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2121-29, L5211-1,

Considérant la volonté de Laval Agglomération de faciliter la préparation des déplacements des voyageurs dans le périmètre de la région des Pays de la Loire et de renforcer ainsi la pratique des transports en commun pour une mobilité durable,

Que le projet de convention multi-partenariale relative à l'exploitation et au financement du système d'information multimodale (SIM) sur les transports de voyageurs en Pays de la Loire participe de la même volonté,

Après avis de la commission mobilité,

Sur proposition du bureau communautaire,

DÉLIBÈRE

Article 1er

Laval Agglomération approuve les termes de la nouvelle convention multi-partenariale relative à l'exploitation et au financement du système d'information multimodale (SIM) sur les transports de voyageurs en Pays de la Loire.

Article 2

Le Président de Laval Agglomération ou son représentant est autorisé à signer tout document