

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Note de synthèse

Prescription	Arrêt de projet	Approbation
Délibération du Conseil communautaire en date du 23 novembre 2015	Délibération du Conseil communautaire en date du 25 février 2019	<p>Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire en date du 16 décembre 2019.</p> <p>Par délégation du Président, le Vice-Président, Daniel GUERIN</p>



Synthèse du diagnostic territorial

I. Démographie



Laval Agglomération a connu une croissance démographique constante depuis 1968, bien que la période récente n'ait connu qu'une augmentation modérée. La croissance démographique est portée par un solde naturel positif, le solde migratoire étant quant à lui négatif depuis 1975, traduisant un **rayonnement limité du territoire**. Les départs de population sont majoritairement du fait des populations jeunes, pouvant entraîner une perte de dynamisme pour le marché de l'emploi. **L'intensification de la croissance démographique apparaît nécessaire pour le rayonnement de l'Agglomération, tout particulièrement en matière de solde migratoire.**

La répartition de la population est inégale sur le territoire, 53% de la population totale étant concentrée dans la ville-centre, 28% de la population dans la première couronne et 19% dans la deuxième couronne. Cette répartition s'accompagne d'évolutions démographiques contrastées selon les secteurs. Alors que la ville centre connaît une perte de population, la première couronne est quant à elle marquée par un dynamisme démographique important, illustrant un processus de perte de vitalité pour le cœur d'agglomération. **Il apparaît nécessaire d'enrayer ce processus en confortant le rôle de cœur d'agglomération de la ville de Laval.**

Laval Agglomération suit la tendance nationale de vieillissement de la population, plus prononcée sur la période récente. Il est également constaté un desserrement des ménages amenant à la réduction de leur taille moyenne. **Ces évolutions démographiques amènent à un changement des besoins, notamment en matière de logements et d'équipements.**

Si le niveau de vie moyen est plus élevé à l'échelle de l'Agglomération que pour le Département, d'importants contrastes apparaissent entre secteurs en matière de niveau de vie. **Le rééquilibrage des profils socio économiques du territoire, dans un souci de mixité sociale et géographique est donc nécessaire à la préservation des équilibres au sein de l'agglomération.**

II. Habitat

Laval Agglomération a connu une hausse importante de son nombre de logements entre 1999 et 2012, principalement en première couronne : les objectifs du PLH sont aujourd'hui atteints à 90%, malgré d'importants écarts géographiques. Connaissant une augmentation constante depuis 1999, le taux de vacance a toutefois connu une hausse plus modérée durant la période récente, et se stabilise aujourd'hui autour d'un taux jugé satisfaisant (6,1%). Afin de répondre aux ambitions de croissance démographique, l'augmentation de l'offre de logements à l'échelle de l'Agglomération apparaît nécessaire, en privilégiant notamment le renforcement de l'offre au sein de la ville centre.

Le parc de logements global est marqué par une majorité de logements de grande taille, hormis pour Laval. Le parc de logements est essentiellement construit avant 1975, hormis pour la première couronne, marquée par des constructions plus récentes. La majorité des logements est occupée par des propriétaires. **Au regard de la réduction de la taille des logements ménages, un rééquilibrage de l'offre apparaît nécessaire.**

Le parc social présente des signes de vitalité, avec une offre dominée par des logements de grande taille type T3, et un marché globalement peu tendu (hormis pour les T1 et T2). Les objectifs SRU sont globalement atteints, traduisant un rattrapage récent, ainsi qu'un rééquilibrage de l'offre. Les dispositifs de la politique de la ville, incarnés localement par la Zone Urbaine Sensible des Pommeraiies ou le secteur des Fourches à Laval traduisent un volontarisme en matière de valorisation du parc social parfois vieillissant. **L'adaptation de l'offre aux profils des ménages devra être assurée dans les années futures.**

Les projets emblématiques en cours sur le territoire, notamment les quartiers Laval Grande Vitesse et Ferrié à Laval impliquent une augmentation de l'offre résidentielle, et sont l'occasion de répondre, via

des typologies de logements adaptées, aux ambitions de croissance démographique de l'Agglomération.

III. Patrimoine bâti

Une grande diversité de typologies bâties peut être identifiée à l'échelle de Laval Agglomération. Des tissus de centralité marqués par des constructions souvent mitoyennes, des éléments patrimoniaux ainsi qu'une mixité fonctionnelle côtoient des tissus d'habitat collectif, souvent marqués par de grandes parcelles au sein desquelles les constructions sont implantées en retrait des voies. Des tissus d'habitat individuel et intermédiaire sont également présents, ainsi que des tissus d'activités et de grands équipements. **Traduisant la diversité paysagère de Laval Agglomération, ces différents tissus devront être dans la mesure du possible préservés, sans toutefois proscrire les démarches d'évolution.**

Laval Agglomération connaît une grande richesse patrimoniale, notamment du fait de tissus bâtis qualitatifs. Le PLUi distingue 3 catégories patrimoniales : patrimoine exceptionnel, remarquable et intéressant. On retrouve ainsi à l'échelle de l'Agglomération la présence de fermes, de maisons rurales, de maisons de bourgs, de pavillons et de villas, autant d'éléments patrimoniaux devant faire l'objet d'une préservation et d'une mise en valeur.

IV. Economie et commerce

Laval Agglomération représente le pôle d'emploi majeur de la Mayenne, tant en matière d'emplois que de nombre d'établissements, et connaît un dynamisme économique important avec une hausse d'emplois continue depuis 1975. La ville centre apparaît particulièrement polarisante, avec 70% des emplois et 57% des établissements y étant situés. Les fonctions tertiaires sont essentiellement concentrées en cœur d'Agglomération. **Ayant vocation à exercer un rôle de centralité économique pour l'Agglomération et le Département, Laval et sa proche couronne doivent connaître un renforcement de l'offre à destination des acteurs économiques.**

Le profil économique de l'Agglomération est marqué par une sphère présentielle importante, les services marchands représentant le secteur le plus important, tandis que l'industrie et l'agriculture apparaissent bien moins représentées qu'à l'échelle départementale. **Attractif, le profil économique de l'Agglomération ne doit toutefois pas occulter le développement d'autres secteurs, notamment l'accueil d'activités innovantes et à haute valeur ajoutée.**

Concentrant 37% de l'offre commerciale départementale, Laval Agglomération jouit d'un faible taux de vacance commerciale et d'une armature globale hiérarchisée. **Afin de maintenir ce profil commercial qualitatif, il apparaît nécessaire de limiter les nouvelles implantations périphériques et la consommation d'espaces à vocation commerciale.**

V. Equipements

L'Agglomération dispose d'une offre en équipements satisfaisante, malgré certains écarts selon leur nature. Ainsi, les équipements d'accueil de la petite enfance sont diversifiés mais fortement concentrés en cœur d'agglomération, au même titre que les équipements d'accueil à destination des personnes âgées. Les équipements sportifs et de loisirs sont dotés d'un très bon maillage à l'échelle communale, tandis que la création de l'Espace Mayenne donne à voir la création d'une offre rayonnante de grande ampleur. L'aménagement numérique du territoire apparaît satisfaisant.

Laval Agglomération subit cependant un déficit d'offre en médecins. Les équipements d'enseignement supérieurs sont quant à eux concentrés dans la ville centre et concurrencés par les villes voisines. **Il apparaît donc nécessaire de mieux répartir l'offre en équipements à l'échelle de l'agglomération, tout en répondant efficacement aux nouveaux besoins engendrés par la croissance démographique prévue.**

VI. Transports et déplacements

Organisé en étoile, le réseau routier de Laval est attractif (A81, N162, nombreuses départementales) mais peu développé pour le reste du département et de la région. L'accessibilité de l'Agglomération a connu un renforcement récent avec la mise en place de LGV la reliant à Brest, Le Mans et Paris, l'offre en transport en commun étant globalement satisfaisante. Dans un souci de rayonnement économique et de circulations quotidiennes facilitées, **il apparaît nécessaire de poursuivre le renforcement de l'offre en transports en commun et d'accompagner harmonieusement l'évolution des infrastructures routières.**



Concentrant la majorité des déplacements (67%), la ville centre est marquée par la part la plus importante de ménages non motorisés. La part de la voiture demeure prédominante dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération, notamment du fait d'une offre de stationnement très développée. Enfin, l'usage des modes doux demeure circonscrit à des pratiques récréatives. **Favoriser le report modal de certains automobilistes, via le renforcement des aménagements dédiés aux modes actifs ainsi qu'une politique de stationnement adaptée représente un gage de qualité de vie à développer.**

Du fait de sa position stratégique à l'échelle départementale et du grand nombre de zones d'activités, Laval Agglomération connaît un important trafic de marchandises, et notamment un trafic de transit de poids lourds important. **Dans un souci de fluidité des déplacements et de cadre de vie, la poursuite de la réglementation en la matière est nécessaire.**

VII. Réceptivité du territoire

Même si la consommation foncière a été importante sur les années précédant le PLUi, le tissu urbanisé du territoire présente un potentiel de densification relativement important, que ce soit sur les secteurs d'habitat ou d'activités. **Afin de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les années à venir, la mobilisation de ce potentiel foncier doit être prioritaire.**

Synthèse de l'état initial de l'environnement

En liminaire, il est important de rappeler que lors du diagnostic de territoire, plusieurs **études, recensements spécifiques** sont venus alimenter, compléter ou approfondir les éléments de connaissance du territoire. Ces éléments trouvent une traduction spécifique dans le règlement du PLUi. Il s'agit de :



- **Inventaire des zones humides** (compléments sur les inventaires communaux selon la méthode du SAGE Mayenne, ainsi que l'expertise plus fine sur les zones AU) ;
- **Inventaire du bocage** (compléments sur les inventaires communaux selon une méthode homogène entre les communes – même critères observés, qualification et hiérarchisation des haies) ;
- **Inventaire du patrimoine** (sur l'ensemble des communes)
- **Inventaire des bâtiments pouvant changer de destination**, situés en zones agricoles ou naturelles, recensement réalisé sur l'ensemble des communes ;
- **Diagnostic agricole** à l'échelle de Laval Agglomération, mais aussi étude de l'impact sur les activités et le foncier autour de l'enveloppe des bourgs ;
- **Etudes entrées de ville** (étude de dérogation Loi Barnier) ;
- **Etudes sur le zonage d'assainissement et zonage eaux pluviales**, actuellement en cours à l'échelle de l'agglomération, ont permis une mise à jour du diagnostic et la prise en compte des incidences sur l'assainissement des futures zones AU du PLUi.

I. Risques et nuisances

- Des risques naturels connus et maîtrisés à travers des PPRI, PPR MT, AZI, ... mais qui pourrait être exacerbés par les effets du changement climatique :

- 1 PPRI sur le territoire, 4 AZI
- 25 cavités souterraines recensées
- Un risque feu de forêts limité : 2 bois concernés par les risques de feux de forêt (bois de l'Huisserie et Bois de Gamats)
- 2 communes ayant fait l'objet d'aléas miniers

- Des risques technologiques peu présents sur le territoire : une limitation de l'exposition des populations aux risques en lien avec l'amélioration des connaissances liés aux différents sites (3 SEVESO, 99 ICPE).

Plusieurs sites sont identifiés avec des enjeux de maîtrise de l'urbanisation aux abords :

- Site Mory Team situé à Bonchamp-lès-Laval
- Activité de la SAS Tissus d'Avesnières à Laval
- Activité de la société Union Ferti Mayenne à Laval – ZI Les Touches
- Le stockage de céréales de la CAM à Laval
- Activité de l'entreprise Séché Eco-Industrie à Changé
- Lieut-dit « La Verrerie », exploitée par SECHE Environnement à Changé

- La poursuite du renouvellement urbain devrait permettre de limiter les pollutions anciennes des sols via la reconquête de friches urbaines et délaissés.

- Une qualité de l'air globalement bonne dans les espaces plus périurbains sauf aux abords des axes de communication, une possible dégradation en lien avec l'intensification du trafic routier (82% de jours ayant une qualité de l'air bonne)

- 15 communes soumises aux nuisances sonores, à noter le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié à l'aéroport d'Entrammes

II. Vers une gestion durable des déchets

- Une gestion des déchets globalisée par l'agglomération depuis 2010 avec une forte amélioration des performances.
- Une production d'ordures ménagères en baisse, et inférieure à la moyenne nationale.
- Des tonnages de collecte sélective en forte hausse (collecte de tous les plastiques et papiers)
- Une valorisation importante des ordures ménagères en énergie
- Une production totale de déchets en légère hausse, des efforts à poursuivre
- Deux sites de traitement situés à Changé nécessitent des périmètres d'isolement.



III. Pour une transition énergétique des territoires

A l'échelle de Laval Agglomération, la consommation d'énergie s'élève à 205 000 tep.

Les émissions de GES d'origine énergétiques sur l'Agglo s'élèvent à plus de 520 teqCO₂ par an, soit 10 teqCO₂ par habitant de l'Agglo

A l'échelle du SCoT, ce sont 14 450 tep d'énergie renouvelable qui sont produits, issus principalement de la cogénération thermique et électrique (soit 6% des besoins énergétiques finaux).

« territoire à énergie positive », le territoire peut agir sur différents leviers en matière énergétique :

- Le secteur bâti (résidentiel et tertiaire), des démarches d'encouragement à la rénovation thermique sont déjà initiées mais les logements sont anciens.

A noter la présence du réseau de chaleur urbain en déploiement à Laval au niveau du quartier St Nicolas.

- Le secteur des transports avec un réseau de transports en commun efficace mais qui ne dessert pas toutes les communes. Avec un risque de précarité énergétique pour certains propriétaires occupants qui s'éloignent du cœur d'agglomération (déplacements contraints). La structure urbaine incite à l'usage de la voiture, mode de transport largement privilégié aujourd'hui mais le cadre rural est aussi propice aux mobilités durables ou innovations locales (co-voiturage).

Un fort potentiel de déploiement des énergies renouvelables (biomasse (=méthanisation, haies), solaires, éolien) qui couvrent actuellement une faible part de l'énergie consommée.

IV. La gestion de l'eau

Le territoire jouit d'une ressource en eau importante et d'un service de gestion de l'eau potable efficace. 16 440m³ d'eau sont prélevés chaque jour sur la Mayenne en région de Laval et 60% de l'eau distribuée à Laval est captée en surface sur la Mayenne. Il existe cependant des points de fragilité de la ressource vis-à-vis des pressions à la fois urbaines et agricoles. Les captages bénéficient de périmètres de protection.

Le territoire possède un service assainissement performant avec 19 STEP présentes sur 16 communes. La charge hydraulique totale prise en charge par les 19 STEP de l'Agglo sur 16 communes s'élève à environ 208 404 eq hab.

Une dynamique de mise en cohérence est actuellement en cours sur l'Agglo avec le transfert de compétences et l'élaboration des zonages d'assainissement et zonage des eaux pluviales réalisés à l'échelle intercommunale. Il s'agit d'un travail d'harmonisation important lancé en 2018 pour une gestion jusqu'ici fragmentée à l'échelle communale la plupart du temps.

L'enjeu de gestion des eaux pluviales est très important sur le territoire notamment du fait des risques inondation particulièrement présents sur le territoire (PPRI, Atlas des zones inondables).

V. Trame verte et bleue / réseau écologique

Une approche trame verte et bleue complémentaire menée à l'échelle du Pays de Laval et de Loiron, a permis d'approfondir la connaissance locale de la TVB, au regard du SRCE et du SCoT et ainsi une meilleure prise en compte dans le cadre du PLUi.

Le territoire se caractérise par une diversité des milieux (forêts, bocage, vallées). Les enjeux de continuités s'appuient sur les coteaux boisés, les liens entre bassins versants, les continuités aquatiques (vallées, cours d'eau et zones humides). Les éléments fragmentants sont liés à l'urbanisation et aux grandes infrastructures linéaires (LGV, voies ferrées, Autoroute, nombreux ouvrages sur les cours d'eau).



La nature en ville est particulièrement développée. Des paysages très naturels sont en contact direct jusque dans les cœurs de bourgs, donnant une certaine omniprésence ou proximité des espaces à caractères naturels ou agricoles.



Des études bocages et zones humides réalisées sur le territoire permettent de compléter les inventaires déjà réalisés et d'harmoniser les approches dans la connaissance du territoire.



- *Superficie du territoire en zone humide fonctionnelle (évolution, destruction, restauration) = 902,4 ha*
- *Expertise des zones AU potentielles : 140 ha ont été expertisées et 6 hectares de zones humides ont été recensées en plus des inventaires initiaux.*
- *Total des Haies protéger ou à planter dans le PLUi : 1 576 890 ml (dont 3791 ml de haies protégées par arrêté préfectoral).*



VI. Paysage



Laval Agglomération se caractérise par des paysages vallonnés associés à un réseau hydrographique développé avec pour armature la vallée de la Mayenne.

Le territoire est particulièrement identifiable par son maillage bocager relativement dense et dans l'ensemble bien conservé mais vieillissant (trame arborée très présente). Il existe des risques de déstructuration/dégradation du maillage bocager avec l'évolution des pratiques agricoles et extensions urbaines qu'il s'agit de prendre en compte.

Les silhouettes urbaines sont de manière générale bien intégrées dans leur environnement, cependant de nouvelles urbanisations en extension urbaine impactent parfois l'intégration des bourgs dans leur environnement paysager, notamment du fait du relief marqué (coteau, rebords de plateau, vallées).

Les coupures vertes sont parfois soumises à la pression de l'urbanisation

Des entrées du cœur d'agglomération sont peu marquées et peu qualitatives du point de vue paysager (rocade), avec des boulevards à connotation routière, séquences urbaines marquées par des entre-deux, zones d'activités avant de pénétrer dans un hyper-centre très qualitatif (Site Patrimonial Remarquable de Laval).

Des itinéraires de découverte des paysages sont particulièrement développés et les usages autour du tourisme, du sport nature ou encore la présence de la filière équine, activités cynégétique (chasse et pêche) sont également représentatifs du territoire.

VII. Patrimoine

Le territoire concentre un patrimoine exceptionnel et riche bien réparti avec des éléments exceptionnels ou plus traditionnels (architecture rurale). On note, plus particulièrement, des sites emblématiques et protégés : Laval, Parné-sur-Roc et Entrammes comme site archéologique majeur.

Les principaux secteurs bénéficiant d'une protection particulière sont les suivants :

- 53 MH sur le territoire de Laval Agglo, dont 38 à Laval sur 11 communes du territoire.
- 1 site classé et 5 sites inscrits au titre de la loi de 1930
- 1 ZPPAUP à Parné-sur-Roc
- 1 AVAP à Laval
- 1 « ville d'art et d'histoire » (Laval)
- 1 « petite cité de caractère » (Parné-sur-Roc)

Il est à noter une diversité des typologies architecturales : châteaux, logis, maisons bourgeoises, maisons de bourg, fermes, patrimoine industriel, fours à chaux, ...

La mise en scène des centre-bourgs est engagée permettant la valorisation et mise en scène du patrimoine.

Il existe une certaine fragilité du patrimoine du quotidien et petit patrimoine qui nécessitent une meilleure reconnaissance. Ainsi un inventaire du patrimoine a été mené dans le cadre du PLUi. Des mutations du patrimoine dans le cadre des efforts de rénovation, notamment énergétique, densification urbaine...

- *468 bâtiments recensés pour le changement de destination*



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le projet politique de Laval Agglomération incarné par son projet d'Aménagement et de Développement Durable est organisé en trois axes synthétisés dans les pages suivantes.



I. Axe 1 Pour un territoire attractif et rayonnant

Souhaitant à la fois tirer profit de sa bonne accessibilité pour réaffirmer son attractivité globale, et de ses richesses environnementales (trame verte et bleue, paysages divers, ...), Laval Agglomération s'engage à repenser son mode de développement tout en s'accordant aux besoins locaux.

Le rayonnement de l'Agglomération se fait d'abord à destination des acteurs économiques. Pour ce faire, il est prévu d'apporter une réponse immobilière adaptée aux besoins de l'ensemble des acteurs, tant en matière d'accessibilité multimodale que de qualité urbaine, paysagère et environnementale. Certains secteurs d'implantation stratégiques sont mis en avant, notamment en porte d'agglomération et à proximité des nœuds intermodaux. La stratégie d'accueil des acteurs économiques passe également par une volonté de favoriser les démarches de densification plutôt que d'extension urbaine.

La filière touristique est identifiée comme potentiel de développement, à mettre en lien avec les capacités d'attraction du territoire en termes culturels, naturels ou encore d'affaire. Elle joue ici un rôle de rayonnement pour attirer une population à court terme.

Le PADD met aussi en lumière la notion d'économie durable comme socle de développement en valorisant les spécificités agricoles, forestières et le maintien des activités liées au sous-sol. La grande majorité des espaces étant à vocation naturelle ou agricole, il convient de préserver ce foncier en agissant sur un modèle urbain plus économe en espace et en tenant compte des conflits d'usages que ces activités peuvent rencontrer (cohabitation et circulations notamment).

Le PADD vise à restructurer le système routier pour améliorer les déplacements quotidiens des populations ainsi que l'accès aux sites stratégiques. Ainsi, l'organisation des systèmes de contournement routiers, le réaménagement de grands axes et l'utilisation de l'A81 comme voie de transit sont des actions privilégiées pour optimiser et maximiser la desserte du territoire, au même titre que la mutation de certains tronçons en boulevards urbains.

Laval Agglomération compte enrayer le déficit migratoire observé ces dernières décennies en captant de nouveaux ménages actifs et relativement jeunes, afin d'assurer parallèlement un renouvellement de sa population. L'enjeu est ici de redonner une impulsion à la ville centre en matière de construction de logements. Le projet envisage de développer l'offre urbaine générale à la fois dans un souci de proximité et de multifonctionnalité des espaces, mais aussi dans une optique de rayonnement supra-communal. Il est recherché une rationalisation des équipements, des commerces et des services pour assurer une cohérence entre les perspectives de développement résidentiel et les besoins des populations présentes et futures.

Sur le volet commercial en particulier, le PADD propose de maîtriser le développement des activités en garantissant un équilibre entre dynamiques de centralité et de périphérie et en réaffirmant une complémentarité entre les différents pôles.

II. Axe 2 Pour un territoire solidaire et complémentaire

Pour tenir ses engagements de production de logements et répondre aux besoins des populations, le projet vise à diversifier l'offre d'habitat et les localisations des opérations d'aménagement. Plus précisément, la volonté de compléter les parcours résidentiels en diversifiant les tailles de logements, les formes urbaines et en anticipant les nouvelles formes d'habiter (habitat démontable notamment)

traduit cet objectif. En plus d'un élargissement du panel de produits immobiliers qui s'adapteront aux morphologies locales, l'offre tendra vers une mixité sociale et générationnelle plus importante en imposant par exemple la production de 100 logements locatifs sociaux par an, le développement d'offres alternatives destinées aux séniors ou encore la sédentarisation des gens du voyage.

La mise en place d'une politique de déplacements garantissant une mobilité performante, durable et accessible est également un point essentiel du projet de PLUi. Le développement de l'intermodalité et des pôles d'échanges est l'une des actions prioritaires pour engager une offre compétitive favorisant le report modal des automobilistes. Cet objectif tend vers un maillage plus fin et performant du réseau à tous les niveaux d'organisation : identification et montée en puissance des points d'échanges de transports en commun, optimisation de l'efficacité de la logistique urbaine, passage vers des transports en site propre. Cette évolution s'accompagne également d'une amélioration de la qualité du réseau et de la communication envers les usagers.

Au-delà de l'aspect physique de la politique de déplacement, l'accessibilité pour tous vise à intégrer les problématiques des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans l'aménagement, tout comme celles des populations isolées des services de transport en milieu rural en maintenant l'offre de Transport à la Demande et l'adaptation des aménagements.

L'agglomération lavalloise envisage son développement autour d'une armature territoriale qui permet d'assurer la complémentarité des espaces et donc une organisation spatiale plus cohérente. Ce développement multipolaire doit permettre de répondre aux enjeux étayés par le SCoT en matière de réponse aux besoins en logements, du rapprochement emploi/habitat et d'articulation entre aménagement et déplacements.

De manière plus générale sur le territoire, le PADD prévoit de conditionner le développement aux nouvelles possibilités d'optimisation des tissus urbains, autour des axes/arrêts de transport en commun existants ou projetés. Par ailleurs, la localisation des secteurs résidentiels est elle aussi pensée selon sa proximité avec les lieux d'emploi, de services, ou encore de consommation. Ces conditions assurent la vitalité des diverses fonctions urbaines du territoire.

La politique de développement s'oriente également autour d'espaces de vie, au regard des obligations de densification des espaces. A cet effet, il est prévu de travailler sur des formes urbaines permettant de concilier qualité du cadre de vie et préservation des espaces agricoles et naturels. Ces formes urbaines doivent être envisagées différemment selon les contextes locaux, avec une nécessité de faire progressivement décroître la densité urbaine de la ville-centre vers les communes périphériques.

III. Axe 3 Pour un territoire au cadre de vie et au capital-nature valorisés

L'axe 3 s'organise autour de 3 défis majeurs, permettant de préserver les richesses naturelles, patrimoniales et agricoles du territoire, à savoir la valorisation du cadre de vie au sein du territoire, l'accompagnement du développement urbain par une prise en compte des spécificités environnementales et des risques, ainsi qu'une gestion durable des ressources.

Le premier défi vise à mettre en valeur le patrimoine, les sites d'exception et l'identité naturelle et rurale du territoire. Ceci passe notamment par une volonté de préservation des qualités paysagères globales : paysages verts de bocages anciens associés aux prairies et modelés par le relief des vallées et la présence rémanente de l'eau, silhouettes villageoises, ... Une attention forte est portée à la préservation des interfaces ville/campagne, ainsi qu'à l'insertion des nouveaux projets, notamment au niveau des entrées de ville et des zones d'activités.

Au-delà des paysages, une spécificité du territoire est la grande richesse patrimoniale bâtie, à la fois au niveau de sites emblématiques, mais aussi de manière plus étendue et dispersée. Le PADD vise à l'identification et à la préservation de l'ensemble de ce patrimoine, en lien avec la valorisation des

espaces publics associés, ainsi qu'à la préservation du patrimoine en milieu rural par le changement de destination des anciens corps de ferme selon des critères définis.

Le second défi a pour but de préserver la biodiversité patrimoniale et ordinaire au sein du réseau écologique, et d'offrir un cadre de vie végétal de qualité. Le développement du concept de trame verte et bleue vise ainsi à la conservation et la restauration de toutes les composantes garantes de la biodiversité sur le territoire, ceci au-delà des périmètres inventoriés. Il s'agit de mettre en lien les réservoirs de biodiversité avec les grands corridors du territoire, tracés notamment par les méandres des grandes vallées et leurs affluents ainsi que les grands massifs forestiers. Un objectif d'amplification de la nature en ville est également poursuivi. Les activités traditionnelles propres au territoire, notamment les activités équestres, la randonnée de nature, le vélo et les activités cynégétiques sont également prises en compte.



Enfin le troisième déficit permet d'engager un cycle urbain durable. Le PLUi prend ainsi en compte le schéma directeur des eaux pluviales et des eaux usées lancés en parallèle dans ces orientations de développement. Concernant la gestion des déchets, le projet prend en compte les sites de gestion des déchets existants au sein du territoire et leurs possibles évolutions dans le cadre d'une valorisation locale accrue associée à la poursuite d'une baisse des tonnages récoltés par habitant. Les problématiques liées à la lutte contre le changement climatique, à la préservation de la qualité et à la production d'énergie, sont également abordées dans le projet. Ceci au travers d'enjeux transversaux : organisation territoriale, choix de mobilité en lien avec les pôles gare, densités minimales, rénovation du bâti, etc.

Les objectifs de moindre consommation foncière

La traduction de ce projet doit aussi répondre à des objectifs de moindre consommation foncière qui se traduisent par une consommation d'espaces agricoles, naturels et forestier projetée pour 2030 comme suit :

- la consommation d'espace dédiée à l'habitat s'établit à environ 231 hectares en extension de l'enveloppe urbaine,
- la consommation d'espace dédiée aux activités économiques s'établit à 253 hectares en extension de l'enveloppe urbaine,
- les besoins en équipements correspondent à une consommation d'espace de l'ordre de 117 hectares en extension urbaine.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Dans le cadre du PLUi, 73 OAP sectorielles ont été définies et 3 OAP réglementaires (ou dites « de secteurs d'aménagement »).



Afin de faciliter la lecture de l'ensemble des OAP et d'assurer des principes d'aménagement cohérents, une légende commune a été réalisée, organisée selon les différentes thématiques abordées, à savoir la programmation, les éléments de paysage, ainsi que l'organisation des accès et des circulations.



Les OAP peuvent être distinguées selon leur vocation : OAP habitat, OAP économie, OAP équipements et OAP mixtes. Pour chaque type d'OAP, on distingue :



- **Les OAP localisées au sein des tissus urbanisés**, visant à assurer le développement harmonieux de certains secteurs stratégiques, et de répondre, via une programmation de logements définis, aux objectifs de création de logements de l'Agglomération, affirmés dans le PADD. Si les OAP en secteurs urbanisés les plus importantes sont situées à Laval, les OAP « centre bourg » sont souvent multi-sites et visent à assurer le développement harmonieux d'une centralité urbaine. Certains secteurs de renouvellement font également l'objet d'une OAP.



- **Les OAP localisées en extension urbaine**, visant à encadrer l'extension du tissu urbanisé de l'Agglomération en assurant l'urbanisation qualitative des zones AU, quelle que soit leur vocation. L'ensemble de ces OAP se situent en continuité des enveloppes urbaines et sont desservies par une voie routière ou de transport en commun existantes, et présentent peu ou pas d'enjeux en matière de contraintes environnementales et de constructibilité.



Règlement littéral et graphique

I. Organisation du règlement graphique et vocations

Sur la base des morphologies urbaines identifiées au diagnostic, des volontés de mutation de certains secteurs et des enjeux de préservation des espaces naturels et agricoles, le territoire a été divisé en différentes zones :

Les zones urbaines : ont été définies afin d'assurer un développement harmonieux du territoire. Marquées par un taux d'équipement satisfaisant en équipements publics, ces zones peuvent voir s'implanter des constructions à vocations variées, à savoir les constructions à vocation d'habitat, d'équipement, de loisirs ou encore d'activités économiques, à condition d'être compatibles avec la fonction d'habitat. Il faut toutefois rappeler que selon les portions de l'agglomération, les règles varient fortement. Afin d'illustrer cette diversité, plusieurs types de zones, secteurs et sous-secteurs existent. A titre d'exemple, la zone UA (tissu de centralité polarisant et mixte) est différencié selon le secteur UA1 (centre-ville ancien de Laval), UA2 (centres villes des communes moyennes et de périphéries) et UA3 (centres bourgs et centres de villages), au sein desquels des sous-secteurs permettent des hauteurs plus élevées (UA2+ et UA3+). À l'échelle de l'agglomération, ces zones représentent 5218,32 ha, soit 11,89%.

Les zones à urbaniser : les zones à urbaniser représentent les secteurs stratégiques en matière d'urbanisation, distinguées selon la vocation de ces zones, à savoir les secteurs à vocation d'habitat (AUH), économique (AUE) ou d'équipement (AUL). Hormis certains secteurs dédiés à des activités économiques d'intérêt communautaire comme le PDELM à Argentré, l'ensemble de ces zones a été conçu en continuité du tissu urbain existant. Afin d'assurer une urbanisation qualitative de ces zones,

l'ensemble de ces zones font l'objet d'une OAP. A l'échelle de l'agglomération, ces zones représentent environ 600 ha, soit 1,4%.

Les zones naturelles et forestières : en raison de la qualité des sites, des milieux et espaces naturels, ainsi qu'en vertu de l'exploitation forestière, de ressources naturelles ou de la présence de risques, les zones naturelles et forestières sont à protéger. Géographiquement, la délimitation de ces zones s'appuie sur la présence de vallées, de cours d'eau ou de coteaux. Il s'agit de préserver et de valoriser les réservoirs de biodiversité locaux et le réseau vert structurant (corridors des vallées et massifs boisés notamment). Afin d'assurer l'activité économique de ces zones, la mise en place de constructions est autorisée en zone N, contrairement au secteur Np qui l'interdit. L'ensemble de la zone N représente 25,7% de la surface du territoire.



Les zones agricoles : les zones agricoles ont été définies en raison de leur potentiel agricole, agronomique et économique, et sont donc à protéger. Elles accueillent donc majoritairement les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, aux services publics ou d'équipements d'intérêt collectif, ainsi que dans certains cas, les extensions et annexes des habitations existantes à la date d'approbation du PLUi. Les zones agricoles connaissent plusieurs secteurs, à savoir Ah, Ai, AP etc., ainsi que plusieurs sous-secteurs (Ae1, Ae2, Ar1, Ar2 etc.). L'ensemble de la zone A représente 61,1% de la surface du territoire.

I. Prescriptions graphiques

Le plan de zonage est également composé de prescriptions graphiques, visant à localiser certaines prescriptions d'aménagement. Les principales prescriptions graphiques sont les suivantes :

Marges de recul : au sein de voies marquées par un dense trafic automobile, des marges de recul ont été inscrites par rapport à l'axe central de ces voies au sein du règlement graphique. En vertu de la loi du 2 février 1995, ces marges de recul visent à limiter les nuisances du trafic automobile sur la vie quotidienne des populations, et impose donc un retrait des constructions par rapport à ces axes.

Zones non aedificandi : les zones non aedificandi constituent des zones ne pouvant recevoir de constructions à l'exception des installations nécessaires au fonctionnement du service public. Il s'agit notamment de prendre en compte les risques de glissement de terrain et d'inondation, en interdisant toute construction au sein de zones potentiellement dangereuses pour la santé des populations.

Emplacements réservés : les emplacements réservés visent à permettre la création d'équipements et d'aménagements réservés aux voies et ouvrages publics, ainsi qu'aux installations d'intérêt général et aux espaces verts. Inscrits au plan de zonage, ces emplacements réservés s'imposent aux permis de construire. De nombreuses autres prescriptions ont également été mises en place dans le cadre du PLUi, tels que les éléments remarquables, les chemins de randonnés, les linéaires commerciaux etc.

Les incidences sur l'environnement

Le PLUi vise à répondre à des enjeux multiples, environnementaux, sociaux, économiques. Face à ces enjeux, la concertation menée tout au long de la démarche d'élaboration a eu pour but de dégager une réponse équilibrée, nécessairement porteuse d'impacts environnementaux positifs et négatifs.



S'agissant de la consommation d'espace, la principale incidence positive du projet de PLUi réside dans la lutte contre le mitage foncier et l'étalement urbain qui sont fortement consommateurs d'espaces. Ainsi, face à la nécessité de créer de nouveaux logements et de nouvelles zones d'activités économiques, le PLUi propose un tissu urbain plus compact, une densification des espaces urbanisés avec des objectifs de logements et de renouvellement urbain adaptés.



Toutes ces orientations en faveur de la maîtrise de la consommation de l'espace concourent à la préservation des éléments naturels et de la Trame Verte et Bleue du territoire. Cette Trame Verte et Bleue, et plus globalement la biodiversité, font l'objet d'une protection importante dans le PLUi, par la mise en œuvre d'outils spécifiques sur les éléments constituant les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques.



L'analyse du projet montre également que le PLUi ne présente pas d'incidence avérée, directe ou indirecte, sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire de l'unique site Natura 2000 du territoire (commune de Châlons-du-Maine).



S'agissant de la protection des paysages et du patrimoine, l'ensemble du territoire dispose d'un patrimoine naturel et bâti exceptionnel, remarquable et intéressant à préserver. Le projet vise à accorder le développement du territoire et la préservation des richesses paysagères locales. Les identités culturelles et historiques sont préservées.

En ce qui concerne l'énergie, la qualité de l'air et l'émission de gaz à effet de serre, le projet de PLUi est construit autour du principe de consolidation de l'armature urbaine. Cette organisation structurée autour d'échelles de territoire complémentaires permet de limiter les déplacements, notamment les déplacements quotidiens, en rapprochant autant que possible les habitants et les usagers du territoire, des services et activités dont ils ont besoins. De plus, le projet apporte des améliorations majeures en termes de déplacements du fait de la mise en place de nombreux moyens pour inciter les habitants à avoir un usage différents de la voiture et ainsi privilégier les transports en commun et les modes de transports doux.

Le PLUi permet l'isolation par l'extérieur des constructions et encourage ainsi les rénovations thermiques performantes. Du point de vue de l'énergie, le PLUi définit des dispositions qualitatives à mettre en place et favorise le développement des énergies renouvelables (exemple : STECAL enr).

S'agissant de la vulnérabilité des personnes et des biens vis-à-vis des risques et des nuisances, des mesures de prise en compte des risques sont prévues par le projet de PLUi. Les risques naturels les plus importants font l'objet de prescriptions graphiques associées à une réglementation spécifique : inondation (PPRI et AZI), effondrement... Les orientations du projet de PLUi marquent également la volonté de maîtriser l'urbanisation à proximité des activités engendrant potentiellement des nuisances.

S'agissant de la gestion de l'eau et des déchets, le projet de PLUi entend réduire les ruissellements en limitant l'étalement urbain et l'artificialisation du sol dans le tissu urbain. Il s'agit également de préserver les milieux naturels en prenant en compte les zones humides et les zones inondables.

Concernant la gestion des déchets, le projet de PLUi affirme sa volonté de rester performant. Ainsi il entend promouvoir la réduction et la valorisation des déchets ménagers et industriels.

Consultation des communes et des personnes publiques associées

A la suite de l'arrêt de projet du PLUi, le projet de PLUi arrêté a été transmis aux communes, aux Personnes Publiques Associées ainsi qu'aux personnes consultées en application du Code de l'urbanisme. Parallèlement, l'Autorité Environnementale de l'État a été amenée à émettre un avis sur l'évaluation environnementale du projet de PLUi.

L'ensemble des Conseil municipaux des 20 communes a émis un avis favorable sur le projet arrêté de PLUi. Ces avis s'accompagnent de demandes de prise en compte d'observations.

L'analyse de ces avis, ainsi que les adaptations proposées au projet de PLUi pour en tenir compte, sont synthétisées dans l'annexe 1 de la délibération portant approbation du PLUi.

En ce qui concerne les autres avis, la MRAe a émis un avis daté du 13 juin 2019. La MRAE recommande sur la forme de :

- Justifier les besoins d'ouverture à l'urbanisation pour les activités, en exposant clairement les disponibilités foncières existantes et les dynamiques de consommation d'espace observées sur la période antérieure.
- Plus globalement, d'étayer l'exposé consacré à la comparaison des alternatives de développement du territoire afin de porter à la connaissance du public la manière dont les choix ont été opérés, en particulier au regard des enjeux environnementaux.
- Il existe 58 indicateurs permettant d'évaluer les résultats de la mise en œuvre du PLUi, la MRAe recommande de préciser les objectifs chiffrés à l'échéance du PLUi et, pour les indicateurs qui le méritent, des objectifs intermédiaires.
- De présenter un résumé non technique complet et explicite de nature à permettre au lecteur d'appréhender l'ensemble de la démarche de la collectivité dans son projet de PLUi.

Concernant la prise en compte de l'environnement par le projet, la MRAe recommande :

- De justifier le respect des prescriptions du SCoT relative aux densités de logements dans l'ensemble des zones d'ouverture à l'urbanisation pour l'habitat, et du respect du principe de leur implantation en continuité des enveloppes urbaines existantes.
- De définir des formes urbaines économes en foncier.
- De veiller à limiter le périmètre des STECAL à leur enveloppe bâtie.
- De réexaminer à la baisse la consommation d'espace prévue pour les activités économiques, d'une part au regard des dispositions du SCoT des Pays de Laval et de Loiron, et d'autre part au regard des disponibilités foncières existantes et des dynamiques de consommation d'espace observées sur la période antérieure.
- De compléter l'inventaire des zones humides afin d'identifier de manière exhaustive celles susceptibles d'être concernées par des possibilités d'urbanisation future et celles qui nécessitent un reclassement en zonage non urbanisable.
- Sur l'ensemble de ces espaces, de mettre en œuvre une démarche ERC plus aboutie.
- Sur les secteurs où la démarche ERC le justifiera, d'encadrer clairement les mesures de réduction ou le cas échéant, de compensation d'impact à travers les OAP, en complément des dispositions du règlement.
- De mieux hiérarchiser les enjeux de biodiversité du territoire, et de mettre en place les dispositions nécessaires à leur préservation.
- Sur les secteurs où la démarche ERC le justifiera, d'encadrer clairement les mesures de réduction

ou le cas échéant de compensation d'impact à travers les OAP, en complément des dispositions du règlement.

- De mieux justifier de l'adéquation des perspectives d'urbanisation nouvelle avec celles des dispositifs de gestion des eaux usées sur le territoire de la communauté d'agglomération.
- Conditionner explicitement toute nouvelle extension urbaine à la capacité opérationnelle des infrastructures existantes.
- De justifier de certains choix d'OAP et de STECAL situés en partie en zone inondable - de justifier de la traduction des dispositions du PGRI pour l'ensemble des secteurs concernés par les risques inondations.



Par lettre du 20 mai 2019, le Préfet a formulé un avis favorable assorti de demandes de modifications.

Parmi ces demandes, l'Etat indique que la zone AUh de Maritourne à Argentré participe à l'étalement urbain et restreint un corridor écologique qu'il est nécessaire de préserver. Sa proximité du captage de Mont Roux induit une vulnérabilité particulière. Elle est traversée en son milieu par une zone humide et les dispositions des orientations d'aménagement et de programmation ne semblent pas de nature à garantir sa fonctionnalité. Sa situation à proximité de l'autoroute A81 induit un risque d'exposition à des nuisances sonores importantes. Il convient de supprimer cette zone AUh.

Selon l'Etat, également, l'OAP du secteur des Loges (UEc/UEm) à Saint-Berthevin n'est pas identifiée au document d'aménagement commercial (DAC) du SCoT au sein de la zone d'aménagement commercial (ZACO) Ouest (Laval-Saint-Berthevin). Il convient de la renommer en totalité UEm (activités économiques mixtes).

Dans son avis, l'Etat fait observer que le projet de PLUi identifie 434 anciens bâtiments agricoles susceptibles de faire l'objet d'un changement de destination. Le règlement écrit des zones A et N n'impose aucune vocation particulière au changement de destination des bâtiments repérés. Il convient de préciser ces changements de destination vers l'habitat.

Concernant les secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL), l'Etat indique qu'il convient de limiter leur consommation d'espaces agricoles, plus particulièrement aux lieux dits de La Chardonnière et Bellevue à La Chapelle Anthenaise et de la Ratterie à Parné-sur-Roc et de retirer : -la parcelle classée Aenr à l'Ouest du bourg de Montigné- le Brillant pour le développement du photovoltaïque au sol ; -la parcelle située au sud de l'A81 proche du lieudit « La Courtillerie » à Changé d'une surface de 16,5 ha destinée aux déblais / remblais de matériaux (Ncr) et qui n'est pas autorisée.

Lors de sa séance du 2 avril 2019, la CDPENAF a formulé un avis favorable global au projet de PLUi et un avis défavorable pour les STECAL Nenr de Montigné-le-Brillant, Ag2 de Montflours et Ncr de Changé (Courtillerie).

La CDPENAF a formulé également un avis favorable sur les autres STECAL tout en formulant différentes remarques sur ces secteurs.

Par lettre du 13 mai 2019, la Chambre d'agriculture de la Mayenne a formulé un avis favorable sous réserve concernant certains points et défavorables concernant d'autres points.

La Chambre d'Agriculture de la Mayenne demande notamment :

- De planifier une urbanisation à moyen terme en utilisant l'outil de planification « zonage 2AU » sur certains secteurs d'extension.
- Le respect des critères CDPENAF pour statuer sur les changements de destination en particulier sur le seuil de trois habitations par écart en zones agricoles ou naturelles.



- Encourage vivement à respecter l'exhaustivité de ces critères pour éviter des faux semblants en direction des futurs acquéreurs ou vendeurs (exemple du site Le Plessis à Saint-Jean-sur-Mayenne qui regroupe quatre changements potentiels de destination).
- De mentionner la proportion du bocage intégrée au règlement graphique (PLU en vigueur et inventaire participatif).
- Au total, 219 STECAL ont été répertoriés. La Chambre regrette l'absence d'éléments contextuels et de justification conduisant à l'instauration de ces STECAL et indiquant les emprises sur l'espace agricole ou naturel. La chambre ne peut en conséquence se positionner sur leurs comptabilités avec le maintien du caractère naturel ou agricole de la zone.
- Que l'espace minimal de protection de 3 m entre les haies et les constructions existantes ne soit pas applicable aux extensions de bâtiments agricoles.
- Concernant les logements de fonction d'intégrer les points suivants : implantation à moins de 95 mètres (au lieu de 100 mètres) des bâtiments d'élevage et limitation du nombre de logement à 1 pour les exploitations individuelles et 2 pour les exploitations sociétaires (avec un maximum de deux par site d'exploitation).
- Intégrer la prescription émise par la CDPENAF qui consiste à garder en cas d'extension la même interdistance entre les habitations et les bâtiments agricoles si cette distance est inférieure à 100 mètres (ou 50 mètres si bâtiment de stockage).
- L'exclusion des clôtures à vocation agricole des prescriptions réglementaires.
- De modifier le zonage Ap sur les sites suivants : Ahuillé : la Harrais, la Chenillée ; Louverné : la Pouplinière, Bonchamp : Comère, la Tessonière, La Chapelle-Antenaïse : le Bas Chevrier, réduction de la zone Ap pour permettre l'implantation d'un silo (conclusion de la concertation préalable à l'alternative P11 du SCOT) ; Nuillé-sur-Vicoin : la Monnerie ; Saint-Berthevin : la Rouaire, la Prise Gegu.
- La suppression du STECAL-Nenr à Montigné-le-Brillant (exige).
- Les justifications à l'identification des STECAL « Ncr » à Changé.
- Concernant le STECAL « Nt » à Saint-Jean-sur-Mayenne, la chambre exige en l'absence de justifications, que les parcelles à usage agricole soient exclues du STECAL.
- Concernant la zone UH-2 au lieu-dit les Arcis à Soulgé sur Ouette, la chambre exige que la zone UH-2 se limite aux constructions existantes aux lieux-dits « les Arcis », « le Point du Jour », « la Ville aux Moines » et le « Prieuré ».
- Concernant les sites agricoles, la Chambre relève deux erreurs de zonage au règlement graphique qui empêcheraient des constructions liées et nécessaires à l'activité agricole. Elle demande que soit apportées des corrections à : Bonchamp-les-Laval : les Martinières : localisation d'une entreprise horticole au sein d'une zone UEm. Le règlement doit concilier la production et le commerce des récoltes à Soulgé-sur-Ouette, la Blanchardière : la zone UEm empiète sur une partie du bâtiment agricole en parcelles YC12.

Le Conseil départemental et la Région Pays de la Loire ont formulé des avis favorables les 29 mai 2019 et le 22 juillet 2019.

Le SAGE Mayenne a formulé un avis favorable sous réserve le 16 avril 2019. Cette réserve se rapporte à une meilleure prise en compte des zones humides.

Le CRPF a fait part de ses observations par lettre du 7 mai 2019.

MNE et la Fédération pour l'environnement de Mayenne ont émis des réserves sur le document par lettre du 28 mai 2019.

L'analyse de ces avis et des autres contributions, ainsi que les adaptations proposées au projet de PLUi pour en tenir compte, sont synthétisées dans l'annexe 2 de la délibération portant approbation du PLUi.

L'enquête publique

Le président du tribunal administratif de Nantes, par décision N° E19000042/44 du 21 mars 2019 a constitué une commission d'enquête, en vue de procéder à l'enquête publique sur le projet de PLUi. Par arrêté du 27 mai 2019, le président de Laval Agglomération a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique relative à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et à l'élaboration du Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi).



La commission a conduit l'enquête pendant 32 jours consécutifs du lundi 17 juin 2019 à 9 h au vendredi 18 juillet 2019 à 17h. Elle a tenu trente-trois permanences. Elle a recueilli les observations du public sur les projets soumis à l'enquête. Elle a clos son rapport et ses conclusions le 20 août 2019.

Il a été recueilli au total 466 observations dont 430 pour le PLUi et 36 pour le RPLi.

Sur les 466 observations 233 ont été portées sur les registres, 54 ont été transmises par courrier, 98 par courriels et 75 documents ont été déposés.

Concernant le PLUi, les thèmes majoritairement abordés concernent :

- le règlement du PLUi, 250 observations représentant près de 56 % du total des observations recueillies ;
- l'environnement, 65 observations représentant 14,5 % des observations ;
- l'habitat, 64 observations représentant 14,3 % des observations.

Les thèmes mobilité et divers totalisent chacun 23 observations soit un peu plus de 5 % du total des observations.

Dans ses conclusions, la commission d'enquête a émis un avis sur les principales thématiques du projet de PLUi et sur les principaux documents constituant le document d'urbanisme.

Au terme du document, la commission d'enquête a formulé un avis favorable au projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Elle a notamment considéré que le projet est ambitieux et réaliste, intégrateur des politiques publiques, mais équilibré dans ses choix et pragmatique. Selon elle :

- 1- le projet donne du sens au projet de territoire et anticipe les changements,
- 2- le projet est intégrateur et donne de la cohérence à chacune des entités publiques présentes sur le territoire,
- 3- le projet fixe les objectifs et les moyens de sa mise en œuvre.

Cet avis est assorti des réserves suivantes :

- 1- la commission d'enquête demande la suppression de la zone AUh de "Maritourne" (OAP N°8 "Maritourne"), à Argentré, au projet de PLUi.
- 2- Concernant la commune d'Ahiullé : la commission d'enquête demande au responsable du projet de classer certains terrains listés, en zonage Np, conformément à leurs demandes respectives.

L'analyse des observations du public ainsi que l'analyse des observations de la commission d'enquête sont synthétisées dans les annexes 3 et 4 de la délibération portant approbation du PLUi. Les suites

données à ces différentes observations sont également listées dans ces annexes.

L'approbation



Les avis qui ont été joints au dossier d'enquête publique, les observations du public et le rapport de la commission d'enquête ont été présentés lors d'une conférence intercommunale rassemblant les maires des communes concernées le 2 décembre 2019.



C'est en cet état que le PLUi est prêt à être approuvé.



Le projet de PLUi soumis à enquête publique a été modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête. Ces modifications ne remettent pas en cause l'économie générale du projet de PLUi.

