

ANNEXES



PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS



***Les entrées
d'agglomération***


sommaire

1.	Diagnostic	83
1.1.	ENTREE A : Rue de Bretagne.....	84
1.2.	ENTREE B : Route de Fougères / Rocade / Avenue de Fougères.....	87
1.3.	ENTREE C : Route / Avenue de Mayenne	89
1.4.	ENTREE D : Route du Mans.....	93
1.5.	ENTREE E : Route de Tours	96
1.6.	ENTREE F : Route de Saint Nazaire	100
2.	Propositions d’actions	102
	Principes généraux aux différentes entrées d’agglomérations.....	103
2.1	ENTREE A : Rue de Bretagne.....	104
2.2	ENTREE B : Route de Fougères / Rocade / Avenue de Fougères.....	107
2.3	ENTREE C : Route de Mayenne	109
2.4	ENTREE D : Route du Mans.....	112
2.5	ENTREE E : Route de Tours	115
3.1	ENTREE F : Route de Saint Nazaire (avenue de l’atlantique).....	121

Plan Global de Déplacements

Diagnostic







Contexte - Enjeux des entrées d'agglomération

 Linéaire maximum à étudier

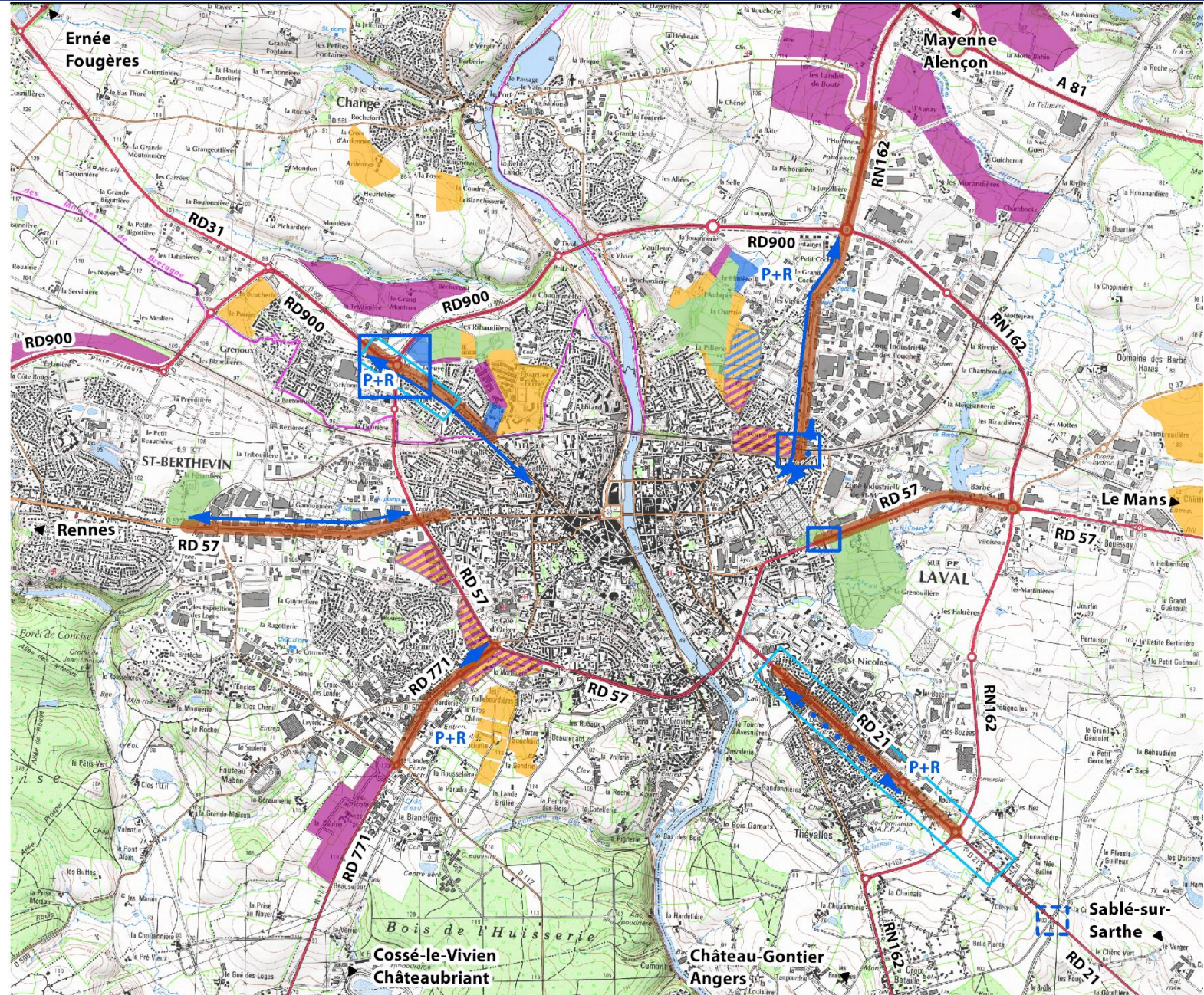
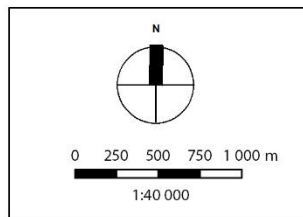
Zones de développement-aménagement

-  Economique
-  Habitat
-  Parc
-  Equipement

Modifications transport-déplacement

-  Carrefour à réaménager (intention)
-  Carrefour à réaménager (hypothèse)
-  Parking relais potentiel
-  Couloir de bus potentiel
-  Aménagement cyclable potentiel
-  Zone accidentogène

Source: IGN



1. Diagnostic

1.1. ENTREE A : Rue de Bretagne

Sur une section d'environ 2 km à l'Ouest de l'agglomération, cette entrée d'agglomération est caractéristique d'un paysage de zone commerciale ancienne qui mute sur elle-même, sans aucune réflexion d'ensemble notamment au niveau des espaces publics, du traitement de la publicité, des modes doux et de la qualité architecturale des bâtiments.

Ceci est d'autant plus flagrant depuis que Saint Berthevin a requalifié la route de Bretagne sur la section qui traverse le bourg avec une voirie moins large et apaisé et des espaces publics piétons et plantés très généreux (photo 1), en opposition avec la route de Bretagne commerciale.

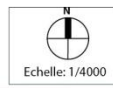
Deux points particuliers sont à relever sur la section :

- Le carrefour de jonction avec la Rocade qui reste très routier avec des voiries très larges due à la segmentation des flux, un espace vert en désuétude qui pourrait être un point d'appui pour requalifier cette porte d'entrée sur la zone commerciale et la ville
- La section en surplomb qui a des vues larges et lointaines ouvertes sur Saint Berthevin notamment (photo 2)



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
RUE DE BRETAGNE - 1e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Accident
- Front bâti
- Projet d'activité
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Rond Point en surplomb
- Effet de butte

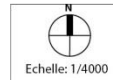


Talus Rond Point en surplomb Effet de butte

Urbanisme & Paysage	St Berthevin	SECTION COMMERCIALE >2x2 voies, pas de trottoirs, pas de sécurisations piétonnes >Stationnement façades
Accotement	Enherbé + trottoir environ 3m	Enherbé ou contre-allée, environ 3m
Voirie	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ≡ 7m (TPC) 2m ≡ 7m (TPC) 2m </div>	
Accotement	trottoir environ 6m	Enherbé ou contre-allée, environ 3m
Carrefours		
Bus		
Traffic	Tous véhicules 14 670	30bus/j
Accidentologie	1- 2 roues mot. + VL	
Enjeux	Requalification des espaces publics : homogénéiser avec section ouest ?	Uniformisation des accès commerciaux (contre-allée)

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
RUE DE BRETAGNE - 2e PARTIE

■ Activité existante ■ Habitat ■ Zone verte Traversée piétonne Accident
▨ Projet d'activité ▨ Projet d'habitat Arrêt de bus Front bâti



Espace vert obsolète > emprise projet

Urbanisme & Paysage	SECTION ZA COMMERCIALE . Pas de trottoirs, quelques accotements peu sécurisés . Stationnement en façade peu aménagés . Pas d'alignement bâti / Absence végétal . Peu de traversées piétonnes -----> Espaces publics obsolètes	CARREFOUR JONCTION ROCADE . Structure et signalétique peu lisible et pas qualitative	SECTION FIN DE FAUBOURG . Habitat R+1 qui cadre la voirie
	Accotement	enherbée ou revêtement, environ 5m	Trottoir 2 à 4m
Voirie	≡ 7m ≡ 7m		≡ 7m ≡ 7m ≡ 7m ≡ 7m
Accotement	revêtement, environ 5m		
Carrefours			Giratoire Oblong
Bus		— pleine voie — pleine voie	 — pleine voie — en enclave
Traffic	Tous véhicules environ 14 670 véh/j 30 bus/j	52 bus/j	130 bus/j
Accidentologie			1- VL + 2 roues mot. 2- VL + Piéton
Enjeux	Requalification espace public complet (voirie/accotement/espaces verts) Aménagement circulation piétonne et sécurisation		Traitement carrefour véritable rotule entre ZA, la ville et rocade

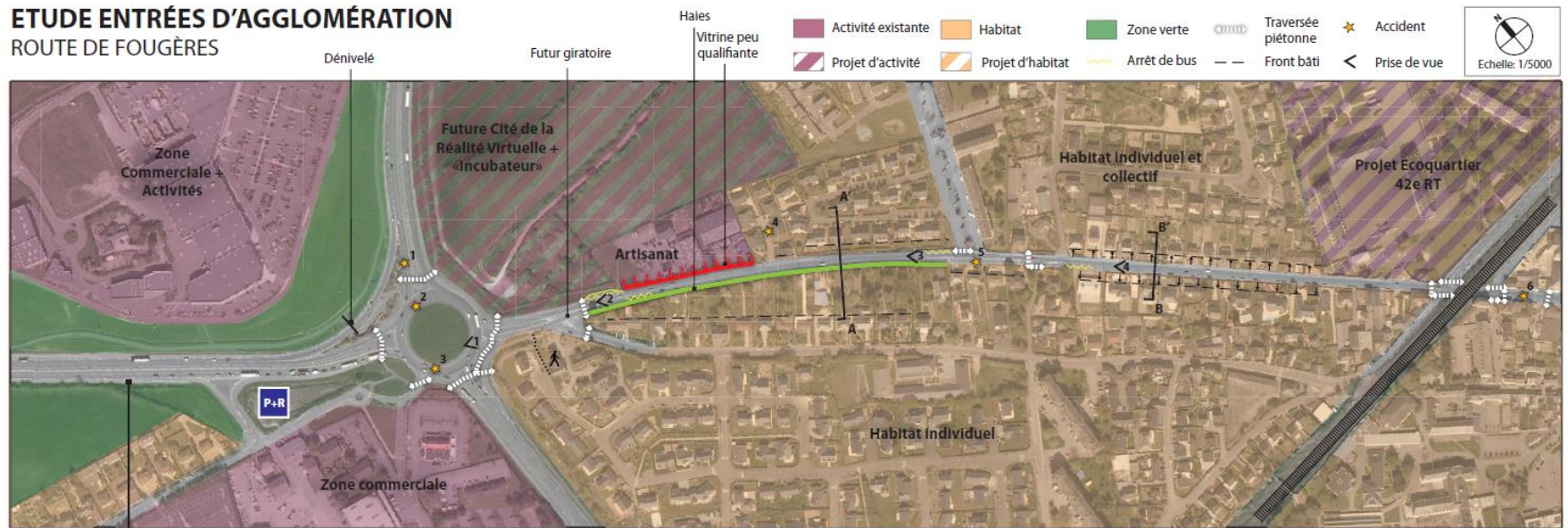
1.2. ENTREE B : Route de Fougères / Rocade / Avenue de Fougères

Sur une section d'environ 1 km au Nord-ouest de l'agglomération, cette entrée d'agglomération se compose de trois séquences distinctes :

- Route de Fougères : aspect et emprise routière, très large (2*2 voies), vitrine commerciale et stationnement.
- Giratoire d'entrée et de connexion avec la Rocade : relativement routier malgré les aménagements piétons et cycles, pas d'aménagement paysager particulier signalant une entrée de ville (giratoire enherbé), l'entrée vers Laval est peu mise en valeur, ne serait-ce qu'au niveau de la signalétique qui n'indique pas le centre-ville. Ce giratoire fait également l'objet de saturation aux heures de pointe. Quelques accidents corporels y sont relevés.
- Avenue de Fougères : rue étroite (trottoir, voirie et stationnement uniquement) très minérale (pas d'alignement ou plantations sur le linéaire) qui, malgré une accroche Ouest relativement étroite et peu avenante, offre une perspective descendante très linéaire vers le centre. Sur la première partie, le bâti tourne le dos à la rue, n'offrant que des arrières de parcelles opacifiés par des haies ou des devantures d'activités peu qualitatives. Une fois passé le croisement avec l'avenue du Général Patton, le dialogue entre les maisons et la rue se fait de façon plus rapprochée, avec un recul plus étroit. On trouve alors une typologie de faubourg.



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ROUTE DE FOUGÈRES



LAVAL

Urbanisme & Paysage	SECTION ROUTIÈRE + ZA Configuration routière avec activité et habitat en retrait	SECTION INTERMÉDIAIRE Giratoire d'entrée d'agglomération	SECTION URBAINE Fond de jardins // Activités	SECTION URBAINE Façades bâties sur rues // Végétal uniquement sur espaces privés Vues cadrées sur section rectiligne Accès privés + Stationnement
Accotement	Bande dérasée de droite ~ 2 m			Trottoir 1,75 à 2 m
Voirie				
Accotement	Bande dérasée de droite ~ 2 m	Trottoir 1,50 m + cycle	Trottoir < 1,50 m	Trottoir 2 m
Carrefours				
Bus				
Traffic		TOUS VEHICULES ← ~ 6000 véhicules/jour → ~ 5000 véhicules/jour		BUS 99 bus/jour
Accidentologie		1 - VL + Piéton 2 - VL + 2 roues mot. 3 - VL	4 - VL	5 - VL + 2 roues mot. 6 - 2 roues mot. + PL
Enjeux (à compléter / orientations du PGD)		<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les déplacements • Fluidifier le trafic 	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier et requalifier l'entrée de ville (intégration Cité de la Réalité Virtuelle, publicité) 	<ul style="list-style-type: none"> • Requalifier la vitrine artisanale • Diversifier les modes • Maîtriser les vitesses
				<ul style="list-style-type: none"> • Apaiser la circulation • Diversifier les modes
				<ul style="list-style-type: none"> • Rendre accessible le 42e RT pour les modes doux

1.3. ENTREE C : Route / Avenue de Mayenne

Sur une section d'environ 2,7 km du Nord au centre de l'agglomération, cette entrée d'agglomération se compose de quatre séquences distinctes :

- Section autoroutière à routière : de l'échangeur au giratoire de connexion avec la rocade, cette section est dévolue à la gestion des flux routiers. Le paysage est aujourd'hui relativement ouvert, partagé entre des espaces verts agricoles et naturels et des implantations d'activités principalement tertiaires qui proposent une vitrine en façade de la rocade, participant à l'identification de cette entrée d'agglomération.
- Section entre-deux : cette section de 500 m entre le giratoire de la rocade et celui qui croise le boulevard Becquerel (photo 1) est bordée de bâtiments aux fonctions diverses : maisons particulières, activités et commerces y prennent place en s'adressant directement sur la voie. Les gabarits de bâtiment et la structure de la voie ne lui donnent pas de caractère particulier, mais pourraient probablement accueillir un aménagement TCSP plus confortable si nécessaire.
- Section urbaine lâche : de plus d'1 km (photo 2), cette section présente un profil de voies étroites et cadrées par des alignements, contenus entre des arrières de parcelles d'habitats et d'équipements, des activités, etc. de nombreux accès morcellent les espaces piétons qui restent étroits et parfois désuets (bateaux, mobiliers et signalétiques gênant la circulation). Cette section semble peu propice pour l'accueil d'un TCSP mais pourrait être repensée pour sécuriser les modes doux.
- Section Pont de Paris : du carrefour au pont inclus, cette section courte est l'accroche au centre de cet axe. L'ensemble des espaces publics est peu qualitatif : circulations piétonnes discontinues, mobiliers usés, etc. (photo 3). L'ensemble sera à travailler en lien avec le projet de PEM. Un TCSP pourrait y être envisagé.



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE MAYENNE - 1e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Accident
- Projet d'activité
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Front bâti



Urbanisme & Paysage	SECTION AUTOROUTIERE <-> ROUTIERE · Echangeur : emprise large · Plantations Arbres type verger	2x2 voies routières Espaces verts agricoles et naturels Espaces commerces et entreprises
Accotement		
Voirie	110	2x2 voies type autoroutier 90
Accotement		
Carrefours	Echangeur dénivelé type «lunette»	accès riverain Rocade
Bus	N	N N
Traffics	14 bus/jour	22 300 véh/jour
Accidentologie	1-VL (1 tué)	
Enjeux	Maintenir les ouvertures visuelles sur les espaces agricoles et naturels Maintenir la qualité architecturale et urbaine des batiments	

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE MAYENNE - 2e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Accident
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Front bâti



Sculpture

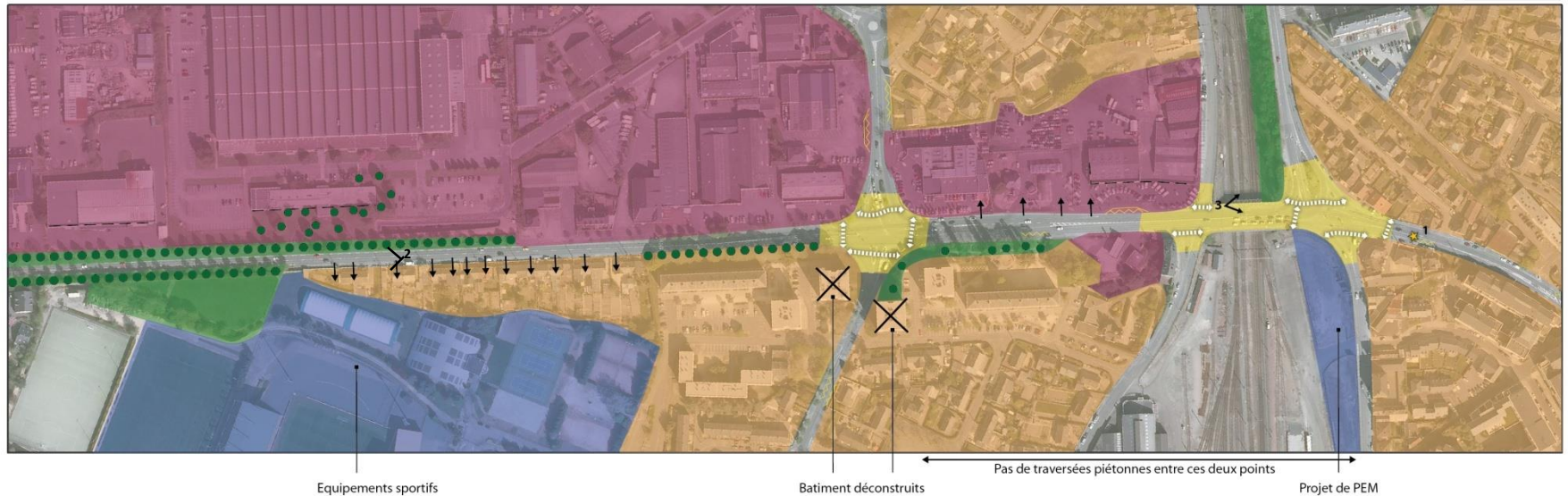
ETD E

Europcar

Urbanisme & Paysage	SECTION ACTIVITES COMMERCIALE ET SERVICES Facade de rocade	SECTION ENTRE DEUX . 2X1 voies confortable+piste cycle . Nombreux accès privés . Habitats/Activités / espaces agricoles	SECTION URBAINE LACHE . Arrières de parcelles habitées . Accès commerces et entreprises
Accotement		Trottoir environ 2,5m Espace vert environ 2,5m	Trottoir 1,5m Espace vert 2,5m
Voirie	← 7 m TPC 1 m (non franchissable) → 3,5 m	← 3,5 m TPC franchissable 2m → 3,5 m	↔ 6/7 m
Accotement		Espace vert 1 à 2m Trottoir 2m	Espace vert 2m Trottoir 1,5m
Carrefours			
Bus	— en enclave	— en enclave	
Traffic	14 bus/jour	17190 veh/jour	35 bus/jour
Accidentologie	1-VL + 2 roues mot.		
Enjeux	OPTIMISATION VOIRIES > TCSP ?		PAS DE POSSIBILITES TCSP Maintien qualité végétale Sécurisation mode doux

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE MAYENNE - 3e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Accident
- Projet d'activité
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Front bâti



Urbanisme & Paysage	SECTION URBAINE / COMMERCIALE · 2x1 voies étroite et cadrée pour un alignement et un trottoir/stationnement · Maisons basses d'un coté et activités de l'autre (arrières et façades) · Nombreux accès	Carrefour 2x2 voies et trottoirs discontinus	PONT DE PARIS : > Espaces publics obsolètes (ilot, multiplicité des matériaux) > Circulation piétonne compliquée			
Accotement	Trottoir 1,5m Espace vert 2m	Trottoir 3m	Trottoir <1m	Trottoir environ 3m	Trottoir variable	
Voirie	6 à 7 m			10 m 7 m TPC 1 m	7 m 7 m	6 m 3 m
Accotement	Espace vert 2m Trottoir 1,5m	Trottoir 2,5m	Trottoir 2m	Trottoir 3m	Trottoir variable	
Carrefours	accès parking visiteurs stade 	+ à feux		+ à feux		
Bus			LANO G	en enclave B N H N	pleine voie pleine voie	
Traffic				119 bus/jour	27 bus/jour	
Accidentologie					1-VL + 2 roues mot.	
Enjeux	Sécuriser les modes doux/qualifier les trottoirs Conservier la qualité végétale des accotements qui structure la section	Aménager un trottoir plus confortable et sécuriser les liaisons douces		Requalification de cette articulation urbaine en lien avec PEM en projet Envisager couloir bus réservé		

1.4. ENTREE D : Route du Mans

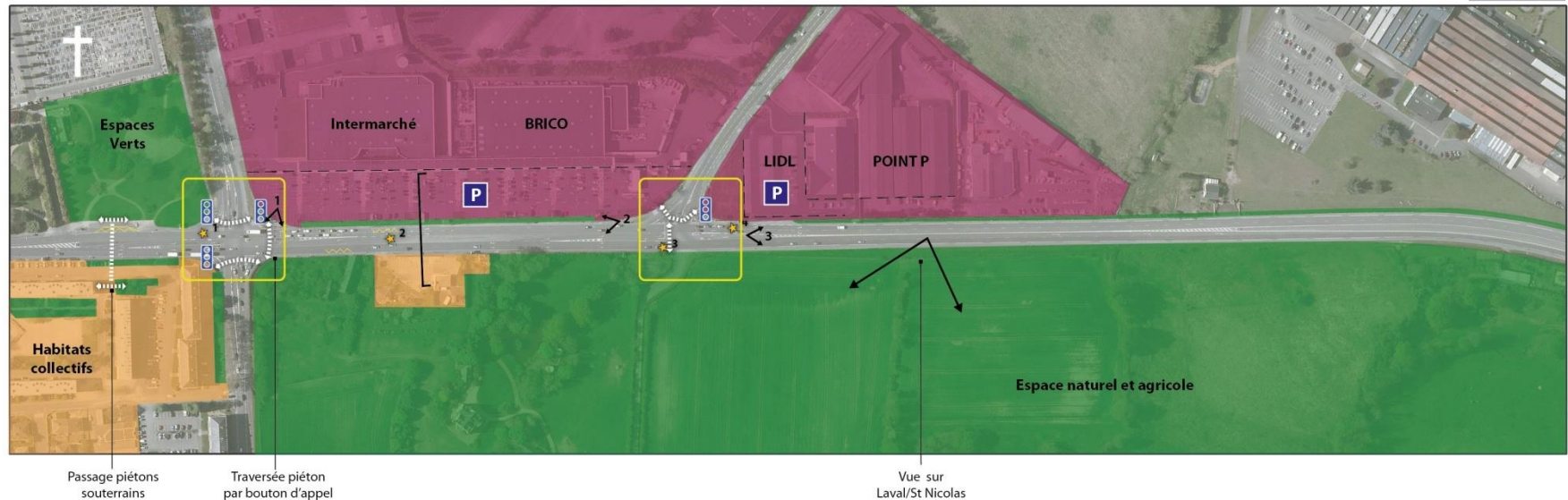
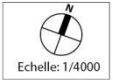
Sur une section de 1.5 km à l'Est de l'agglomération, cette entrée d'agglomération recalibrée récemment amène progressivement le conducteur du giratoire de la rocade routière au carrefour des premiers quartiers d'habitats.

- Fin de section urbaine : depuis le carrefour (photo 1) qui marque la limite avec la ville habitée. Cette section de 500 mètres est structurée par l'implantation de l'Intermarché en surplomb de la route qui fait face à un espace naturel et agricole ouvert. La route en 2*2 voies, la typologie de bâtiments relativement imposants (commerciaux et industriels), l'absence de trottoir, le talutage, et un carrefour aux traversées peu sécurisées rendent cette section peu agréable aux piétons (photo 2). Par ailleurs, malgré la largeur de la voirie, les cycles ne sont pas sécurisés sur cette section, la piste remontant vers la gare à travers la ZA.
- Section routière : sur 1 km environ, depuis le carrefour qui dessert la ZI jusqu'au giratoire connecté avec la rocade (photo 3). Cette section ouverte vers la campagne alentour (bocage, prairies, champs, étang) a été recalibrée récemment afin de limiter le nombre de voies de circulation et a permis la création d'une piste cyclable bidirectionnelle. Le panneau de sortie d'agglomération est d'ailleurs placé au niveau de ce carrefour à feu. Au niveau du giratoire, on retrouve un îlot bâti, composé de maisons individuelles et d'un restaurant routier, en interface directe avec la zone d'activités industrielles.



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DU MANS - 1e PARTIE

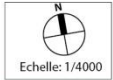
- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Projet d'activité
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Front bâti
- Accident



Urbanisme & Paysage	> Section plus urbaine > espaces verts et végétations > Bati plus proche et imposant (commercial et habitat) hors emprise mais perceptible > Piétons plus nombreux mais peu sécurisés (passages et trottoirs > carrefour!)		Fin pistes cycles > orientées vers la ZA?? >Vue sur Laval	
Accotement	Trottoir < 2m	Trottoir 2m à 3m	Piste cyclable bidirectionnelle derrière glissière de sécurité	
Voirie	← 7 m → 7 m 70	← 7 m → 7 m 90	← 3,5 m → 3,5 m TPC 5 m	
Accotement	Trottoir 2m	BDD Revêtue 2m mini		
Carrefours	+ à feux voies affectées		+ à feux voies affectées	
Bus	en enclave C M	pleine voie M H LANO	M	
Traffic	62 bus/jour	56 bus/jour	Tous véhicules 14 770 véh/jour 22 bus/jour	
Accidentologie	1- VL + VL	2- VL + VL + VL	3- VL + 2 roues mot. 4- VL + 2 roues mot. (tué)	
Enjeux	>Amélioration des circulations piétonnes et cycles carrefours et trottoirs		(Entrée/sorties intermarché) Transition section rase campagne >section urbaine	

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DU MANS - 2e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Accident
- Front bâti
- Projet d'activité
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus



Urbanisme & Paysage	SECTION ROUTIÈRE > Emprise viaire large > Piste cyclable bidirectionnelle	> Vues sur espaces agricoles et naturels > Peu de bâti et typologie activités et petit habitat	rocade +ZA
Accotement	Piste cyclable bidirectionnelle derrière glissière de sécurité		
Voirie			
Accotement	BDD revêtue 2m mini		
Carrefours			rocade ○
Bus			
Traffics	22 bus/jour	14 770 véh/jour	
Accidentologie	-		
Enjeux	Planter le TPC	> Entrées sorties sur îlot restauration routiers	

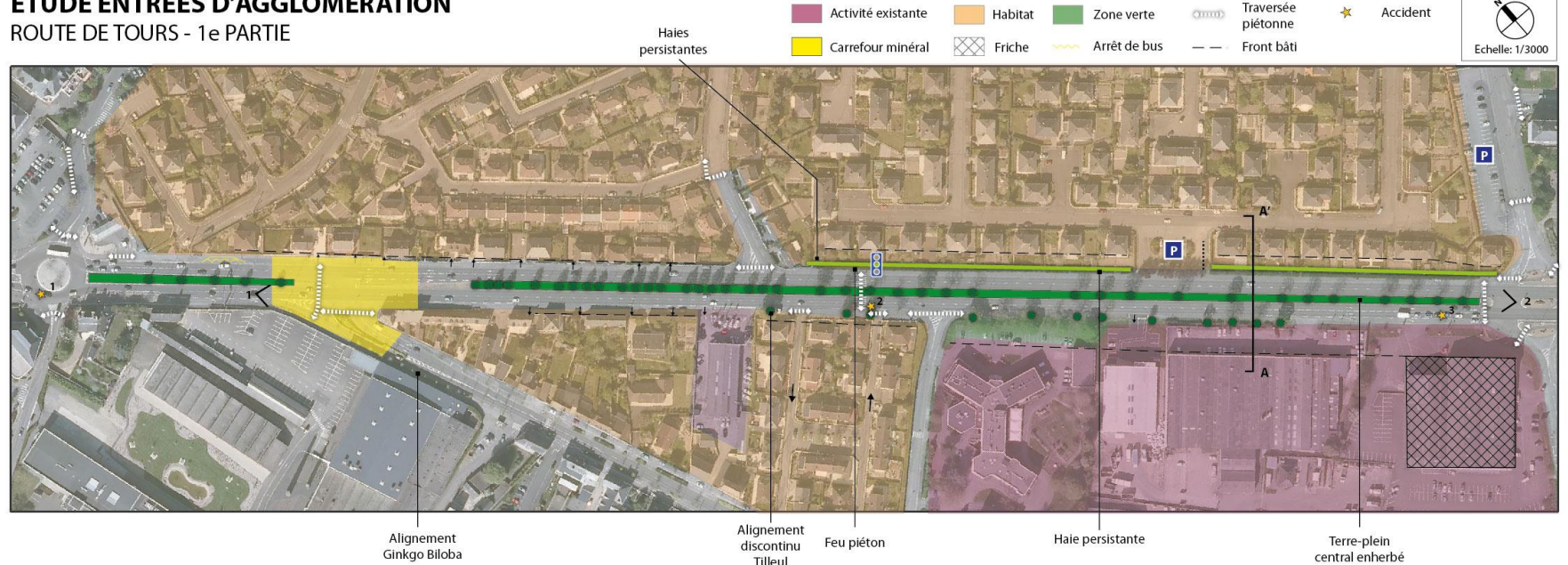
1.5. ENTREE E : Route de Tours

Sur une section de 2 km au Sud-est de l'agglomération, cette entrée d'agglomération se compose de trois séquences distinctes :

- Section urbaine de type boulevard : cette section très rectiligne s'étend sur 1 300 mètres et est caractéristique d'une section de faubourg lâche à mixte. Habitat individuel adressé sur la voie, fond de jardins de pavillon, habitats collectifs et activités commerciales se succèdent sur une voirie en 2*2 voies avec un terre-plein central enherbé et planté d'arbres de haute tige en alignement discontinu. Les trottoirs de part et d'autre de la voie, permettent une circulation piétonne latérale. Le terre-plein central et l'absence de pistes ou bandes cyclables limitent cependant les modes doux sur cette section propice à des vitesses excessives. Le carrefour souffre également d'un aménagement peu qualitatif avec de nombreux îlots de séparations. Le bâtiment sur le quart sud-ouest pourrait être un point d'appui pour un projet plus qualitatif. Ce profil se poursuit jusqu'au giratoire de desserte vers la zone d'activités.
- Section zone d'activités : section courte relativement routière et centrée sur le giratoire qui permet la gestion de flux et desserte. Le profil de voirie se modifie selon les rabattements, et les plantations sont structurées pour orienter les vues sur les vitrines. Les circulations piétonnes et cycles restent peu confortables. Ce giratoire planté et structurant apparaît aujourd'hui comme marqueur de l'entrée d'agglomération.
- Section routière non aménagée : cette section à 2*1 voie ne comprend pas de trottoir, pas d'organisation de l'implantation du bâti, des vitrines commerciales anarchiques. L'espace semble se construire de façon désorganisée. L'espace public (accotements) mériterait d'être travaillé afin de faciliter les circulations piétonnes et de valoriser la présence végétale et de créer une entrée de ville plus apaisée et qualitative.

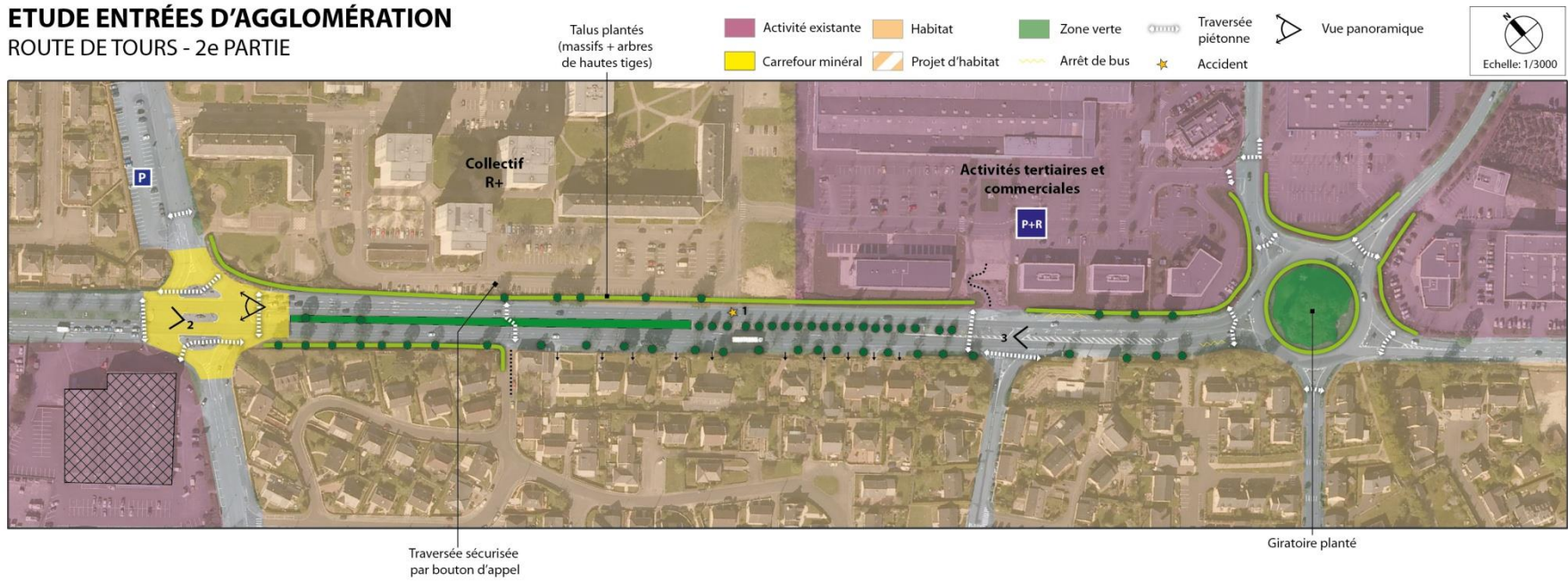


ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE TOURS - 1e PARTIE



SECTION URBAINE DE TYPE BOULEVARD			
Urbanisme & Paysage	TPC enherbé	Carrefour à feu très minéral en rupture avec l'avenue	Emprise large avec une voirie en 2x2 accompagnée de trottoirs et d'un terre plein central planté d'arbres de hautes tiges en alignement plus ou moins continu Façades en dialogue avec la rue Peu de traversées piétonnes sur cet axe qui lui confère un caractère relativement routier
Accotement	Trottoir 4 m		Trottoir 2 m
Voirie			
Accotement	Piste cycl. 1,20m Trottoir 4 m	Trottoir 2 m	Trottoir 5 m Trottoir 2 m Espace vert 3 m
Carrefours	en Y à feux avec voie de tourne à gauche + shunt vers Thévalles		en T en T en T en T en Y à feux avec tourne à gauche par la droite
Bus	— en enclave		
Traffic	BUS: 21 bus/jour/sens		~ 22 000 véhicules/jour
Accidentologie	1 - VL + 2 roues mot.		2 - VL + VL 3 - VL + 3 piétons
Enjeux	Maintenance/ Renforcement des plantations notamment sur les carrefours		<ul style="list-style-type: none"> Diversifier les modes (vélos, voire bus ?) Maîtriser les vitesses Perméabiliser la coupure TPC pour les modes doux <ul style="list-style-type: none"> Rendre ce carrefour plus urbain Qualifier les vitrines d'activités notamment sur le bâtiment d'angle

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE TOURS - 2e PARTIE



Urbanisme & Paysage	Carrefour à feu important très minéral en rupture avec l'avenue circulations piétonnes et aménagement peu qualitatifs	SECTION URBAINE DE TYPE BOULEVARD Emprise large avec une voirie en 2x2 accompagnée de trottoirs et d'un terre plein central planté d'arbres de hautes tiges en alignement plus ou moins continu Arrière de parcelles et façades en retrait sur rue >> plantations sur talus et d'accotement Peu de traversées piétonnes sur cet axe, ce qui lui confère un caractère relativement routier	SECTION ROUTIERE : ACCES ET DESSERTE DE ZONE D'ACTIVITES Activités tertiaires avec vitrine et plantations basses sur l'axe Circulations piétonnes et cycles peu lisibles Aujourd'hui perceptible comme l'entrée de ville
Accotement		Espace vert 1,5 m Trottoir 1,5 m	
Voirie			
Accotement		Trottoir 1,5 m Espace vert 3 m	
Carrefours	+ à feux	en T	en T
Bus			— en enclave pleine voie
Trafics			BUS: 21 bus/jour/sens mouvement TAG vers voie secondaire important
Accidentologie			1- VL + Piéton
Enjeux	Simplification du carrefour pour piétons	<ul style="list-style-type: none"> Diversifier les modes (vélos, voire bus ?) Maîtriser les vitesses 	<ul style="list-style-type: none"> Organisation du carrefour de l'arrêt de bus, des piétons Sécurisation du TAG du bus

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE TOURS - 3e PARTIE

- Activité existante
- Habitat
- Zone verte
- Traversée piétonne
- Projet d'habitat
- Arrêt de bus
- Front bâti
- Accident



LAVAL Ville d'Art et d'Histoire

Parking réservé restaurant

Urbanisme & Paysage	Giratoire flux ZA	SECTION PEU URBAINE A ROUTIERE > Vocation urbaines multiples > Emprise voirie large avec accotement mais absence de trottoir ou de réelle sécurisation piétonne/cycle malgré commerces	SECTION GIRATOIRE > Paysage agricole naturel > Connexion rocade /entrée Angers
Accotement	enherbé 2m		
Voirie	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>2m voie médiocre pour tourne à gauche</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>3m 3m</p> </div> </div>		
Accotement	enherbé 1 à 2m puis fossé		
Carrefours	○	T	Rocade ○
Bus	J		
Traffic	22 000 véh/jour		
Accidentologie	-		
Enjeux	Insertion des modes doux	Disparité et multiplicité des accès Transition rase campagne > urbain	

1.6. ENTREE F : Route de Saint Nazaire

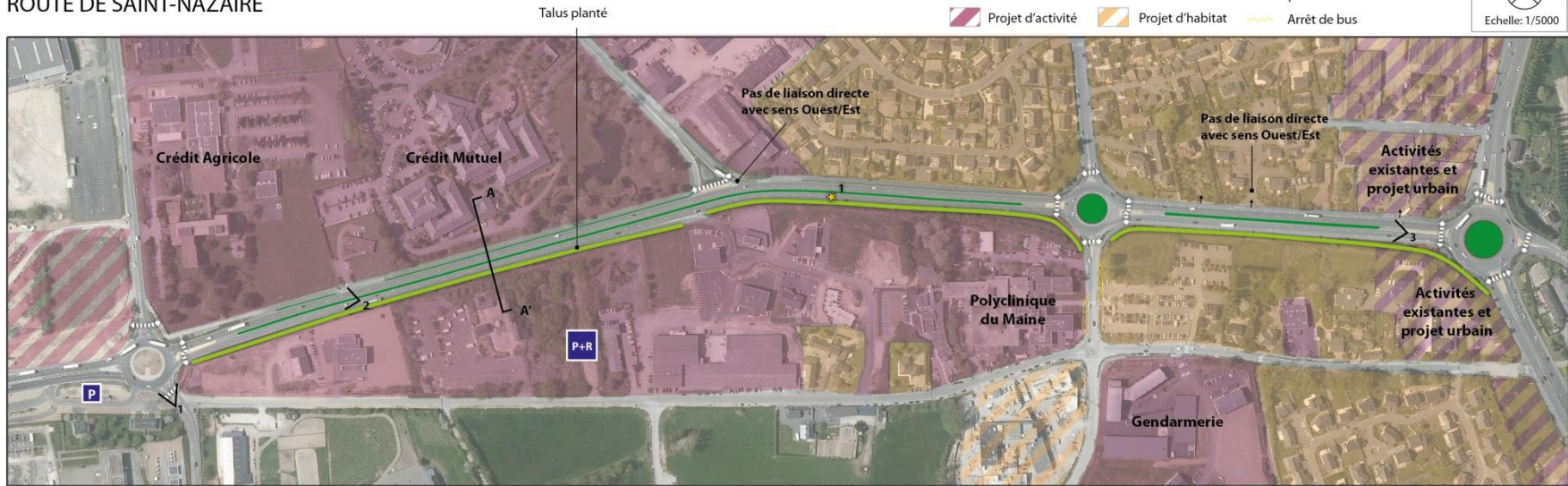
Sur une section d'environ 1200 mètres au Sud-ouest de l'agglomération, cette entrée d'agglomération est structurée de façon très lisible et progressive du plus routier au plus urbain :

- Section routière : giratoire de connexion avec la RD112 dans le prolongement de la route de Saint Nazaire qui a été réaménagée en 2010. Une poche de stationnement avec un arrêt TUL - Pégase est aménagée au croisement de la route de Saint-Nazaire et de l'Huisserie et peut être utilisée comme P+R ou parking de covoiturage.
- Section activités tertiaires : cette première partie de l'avenue de l'Atlantique est caractérisée par un profil routier large en 2X2 voies avec piste cyclable, et des implantations de bâtis tertiaires relativement imposants. Ils offrent peu de façade sur la voirie, les interfaces étant traitées par des espaces plantés et des aires de stationnements. La topographie générale de la plateforme viaire crée des talus plus ou moins importants le long de cet axe, qui limitent les perméabilités viaires et de liaisons douces.
- Section plus urbaine : d'un profil un peu similaire, cette partie a un caractère légèrement plus urbain : les cycles bénéficient d'une bande cyclable et le bâti, avec une typologie d'habitat, se rapproche un peu plus de la voie. Les deux projets urbains qui bordent le giratoire de connexion avec la rocade de Laval, seraient l'occasion d'affirmer davantage le caractère urbain de cette entrée de ville.



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE SAINT-NAZAIRE

Activité existante
 Habitat
 Traversée piétonne
 Accident
 Projet d'activité
 Projet d'habitat
 Arrêt de bus
 Echelle: 1/5000



PROGRESSION DU PLUS ROUTIER AU PLUS URBAIN

Urbanisme & Paysage	SECTION ROUTIÈRE	SECTION ZONE D'ACTIVITES TERTIAIRES AMÉNAGÉE	SECTION PLUS URBAINE
		Bâti tertiaire implanté sur parcelle avec espaces verts et stationnement aménagé Profil dissymétrique composé d'une emprise de voirie large et piste cyclable/trottoir mixte d'un côté et espaces verts (talus planté) de l'autre	Emprise viaire importante mais perceptions moins larges et tronçon plus court Bande cyclable aménagée sur la voirie
Accotement		Trottoir 1 m Espace vert sur bordure 2 m et piste cyclable 2 m	Trottoir 1,5 m Bande cyclable 1,5 m
Voirie		70	50
Accotement		Enherbé sur bordure et espace vert ~ 6 m	Bande cyclable 1,5 m Trottoir 1,5 m
Carrefours		Bretelle entrée/sortie Bretelle entrée	
Bus			
Trafics		~14 000 véhicules/jour	BUS: 84 bus/jour/sens
Accidentologie		1 - VL + VL	
Enjeux	Aménagement Bus P+R	Maintien qualité paysagère des vitrines de tertiaires	Sécurisation cycles sur giratoire (entrée)

2. Propositions d'actions

Principes généraux aux différentes entrées d'agglomérations

Donner à Laval un fil conducteur et un message identitaire

- Aménager les espaces publics des entrées de ville en donnant à lire et à se situer dans l'espace urbain : entrée de villes, faubourgs, etc.
- Définir des repères visuels marqueurs d'entrées d'agglomérations : aménagements paysagers récurrents, etc. créer un vocabulaire propre à l'agglomération.
- Homogénéiser la signalétique et le mobilier (y compris sols et lumière urbaine).
- Confronter les principes de circulation à l'aménagement global des espaces publics sur des espaces clés.
- Aménager des espaces publics ponctuant les entrées afin de marquer des séquences et définir des sections graduant les espaces, leurs aménagement et fonctionnements.
- Révéler la topographie et donner de la place au végétal.
- Favoriser la multimodalité : non seulement l'accessibilité en automobile mais également la circulation des transports collectifs, deux-roues et piétons.

2.1 ENTREE A : Rue de Bretagne

Rappels des enjeux identifiés : requalifier l'entrée de ville, apaiser la circulation, structurer un espace public pour les piétons et cycles.

Entrée d'agglomération caractéristique d'un paysage de zone commerciale ancienne, elle offre une emprise large et des aménagements sommaires qui permettent d'envisager divers types de réaménagement. Le préalable à toute proposition sur des zones commerciales est de préserver et d'améliorer la lisibilité des flux et la fonctionnalité des aménagements.

Aujourd'hui le PGD prévoit **de sécuriser les déplacements et de renforcer les transports collectifs sur cet axe.**

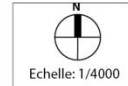
Afin de travailler la cohérence d'aménagement sur l'ensemble de la section, nous proposons :

- **sur la partie Ouest** (jusqu'au carrefour giratoire avec le boulevard Gruau) **de travailler la continuité du profil décliné sur Saint-Berthevin avec un terre-plein central planté de bouquets d'alignement qui accompagne de part et d'autre les voies de circulation et des espaces publics généreux et plantés.** Au nord, 2 voies de circulation (dans le sens Laval > Saint-Berthevin) sont conservées.
- **sur la partie Est de décliner un principe de contre-allées permettant de dissocier les flux de desserte des commerces et entreprises, des flux de transit. Entre les voies de desserte et les contre allées, des terre-pleins latéraux pourraient être plantés de vivaces et de cépées. Les circulations piétonnes et cycles bordent les contre-allées.**

Par ailleurs, un couloir bus est envisageable à terme en amont du carrefour avec le futur boulevard urbain Ouest (Duguesclin).

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
RUE DE BRETAGNE - 1e PARTIE

— espace vert planté
— trottoir / voie verte



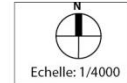
Proposition d'aménagement :
Retrouver une rue et une contre-allée

Traitement des carrefours		<p>Branche d'entrée / sortie du giratoire maintenues, seule l'entrée Est est réduite à une branche</p>
Circulation	<p>Recalibrage des voies (1 voie + 2 voie) et aménagement d'un terre-plein central planté à l'image de la section réalisée sur Saint Berthevin</p>	<p>Création de contre-allées afin de permettre des accès plus aisés aux commerces et entreprises (3m). Le terre plein de séparation est planté.</p>
Modes actifs	<p>Trottoir / Voie verte (3m)</p>	
Accotements		
Voirie	<p>Création d'un trottoir / voie verte 3m</p> <p>← 3 m ← 3 m TPC 3 m env. → 3,50 m</p> <p>50</p>	<p>Création d'un trottoir / voie verte 3m</p> <p>← 3 m TPL 2 m env. ← 3,25 m → 3,25 m TPL 2 m env. → 3 m</p> <p>50</p>
Accotements	<p>Création d'un trottoir 3 m + espace vert planté selon emprise</p>	<p>Création d'un trottoir / voie verte 3m</p>

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

RUE DE BRETAGNE - 2e PARTIE

espace vert planté
trottoir / voie verte



Proposition d'aménagement :
Retrouver une rue et une contre-allée

Traitement des carrefours		Création d'un giratoire		Création d'un giratoire	
Circulation	Création de contre-allée afin de permettre des accès plus aisés (3m) et les terre pleins de séparation sont plantés				
Modes actifs	Trottoir / Voie verte (3m)			Sécurisation des cycles sur le carrefour	
Accotements	Création d'un trottoir / voie verte 3m			Création d'un trottoir / voie verte 3m	
Voirie	<ul style="list-style-type: none"> ← 3 m TPL 2 m env. ← 3,25 m → 3,25 m TPL 2 m env. → 3 m 		<ul style="list-style-type: none"> ← 3 m TPL 2 m env. ← 3,25 m → 3,25 m TPL 2 m env. → 3 m 	<ul style="list-style-type: none"> ← 3 m TPL 2 m env. ← 3,25 m → 3,25 m → 3,25 m 	
Accotements	Création d'un trottoir / voie verte 3m			Création d'un trottoir 3 m + espace vert planté selon emprise	

2.2 ENTREE B : Route de Fougères / Rocade / Avenue de Fougères

Rappels des enjeux identifiés : requalifier l'entrée de ville, apaiser la circulation, diversifier les modes doux.

Cet axe relativement étroit (d'emprise globale moyenne de 11m et de chaussée de 7m) présente une pente qui s'intensifie au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre-ville. Par ailleurs, c'est non seulement une entrée d'agglomération mais également une voie de desserte des quartiers et d'accès directs aux habitations. Les trottoirs et accotements sont quant à eux de largeur moyenne de 1,75 à 2 m de part et d'autre de la voie, ce qui est un gabarit minimal à respecter.

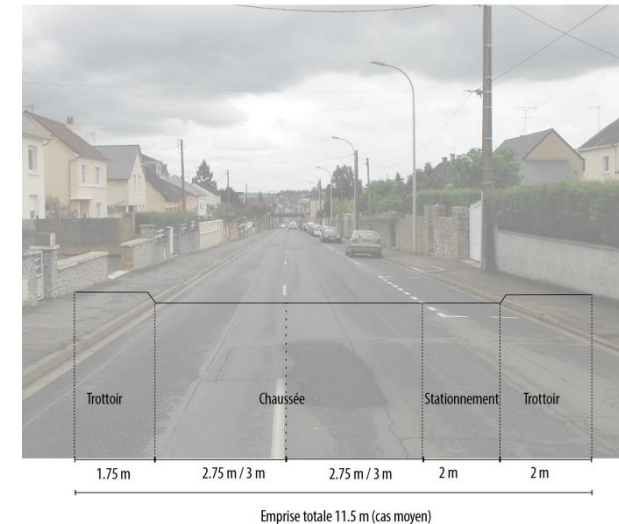
Le PGD prévoit **d'améliorer la desserte en TC sur cet axe.**

Ainsi, les propositions d'aménagement s'appuient sur une conservation des trottoirs en l'état (et donc des fils d'eau), une suppression des îlots et de tout ou partie du stationnement longitudinal en bas de la Route de Fougères. Sur la section basse, l'implantation des commerces nécessitant un stationnement proche, le stationnement pourrait être maintenu si l'aménagement du Quartier du 71^{ème} régiment ne peut permettre de gérer une poche de stationnement. Ceci permettra de dégager une largeur suffisante pour créer une bande cyclable de 1,50 m. entre la voie de circulation et le trottoir nord-est (sens montant).

Le caractère prioritaire de l'axe justifie l'absence de couloirs bus en approche des carrefours.

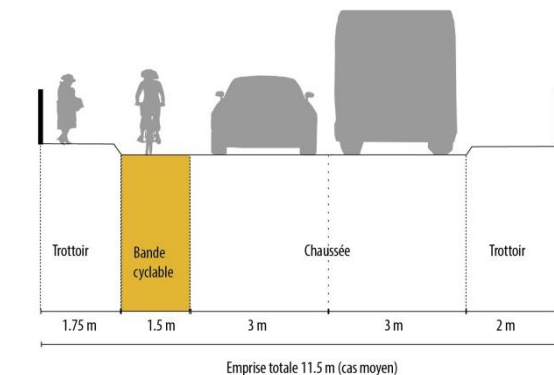
Le carrefour au centre pourrait être réaménagé en supprimant les îlots qui lui confèrent un caractère routier, voire en le traitant en plateau afin de réduire les vitesses et asseoir la vocation urbaine et piétonne de cet axe.

Un traitement paysager du carrefour giratoire (en projet pour desservir le quartier Ferrié) et de ses accotements avec la plantation de cépées et vivaces permettrait de créer un signal d'entrée urbaine plus qualitative.



>> Proposition d'aménagement : Création d'une bande cyclable dans le sens montant

Suppression du stationnement linéaire, conservation des fils d'eau



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE FOGÈRES

- ▬▬▬▬ Commerces existants
- ▬▬▬▬ Stationnements linéaires supprimés
- ▬▬▬▬ Bande cyclable à créer
- ▬▬▬▬ Bande cyclable existante
- Traversée piétonne existante



Futur giratoire projeté (quartier Ferrié)



Proposition d'aménagement : retrouver des fonctionnalités cycles et TC

Traitement des carrefours	Aménagements paysagers du giratoire et plantations ponctuelles sur les accotements afin de créer un réel signal visuel (cépées, bandes plantées, etc.)	Création du carrefour giratoire (quartier Ferrié)	Aménagement possible du carrefour suite à la suppression des TAG	Suppression du stationnement sur rue	Aménagement possible du carrefour avec un traitement des revêtements de sols pour améliorer la lisibilité
Stationnement					
Cycles			Création d'un fléchage cycle conseillé sur la Rue de Grenoux	Création d'une bande cyclable (1m 50) dans le sens montant (de l'Est vers l'Ouest)	Maintien du double sens cyclable
Accotements			Trottoir existant 1,75 à 2m		
Voirie					
Accotements			Trottoir existant 2m		
Bus	Au gabarit minimal de 3 m (à confirmer selon des emprises topographiques relevées), la chaussée permet d'accueillir le trafic de bus mais limite la facilité de croisement, d'où la bande cyclable sur laquelle le bus pourra ponctuellement empiéter. Les arrêts sont maintenus dans leur principe mais peuvent être ajustés en fonction des aménagements de carrefours.				

2.3 ENTREE C : Route de Mayenne

Rappels des enjeux identifiés : requalifier l'entrée de ville, étudier la possibilité d'intégration d'un couloir bus sur une partie de l'axe.

Cette entrée Nord de l'agglomération relie l'entrée de l'A81 avec le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

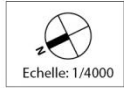
Sur sa première séquence (la plus au NORD – planche 1 du diagnostic) aucune modification ne nous semble pertinente à envisager, cette séquence répond clairement à sa fonctionnalité.

Sur la deuxième séquence (planche 2 – jusqu'au giratoire en croisement avec l'av. Becquerel), une optimisation des voiries pourraient être envisageable dans le cadre d'une priorisation des bus, mais ce n'est pas l'un des enjeux du PGD à ce jour. La troisième séquence qui présente un profil relativement étroit contenu par des talus et plantations (12 m cas courant), ne nous semble pas aujourd'hui pertinente à retravailler, le PGD ne prévoyant là encore pas de modifications d'usage substantiel.

La quatrième et dernière séquence, du carrefour Clément ADER jusqu'au franchissement (planche 3), présente des enjeux de requalification et d'optimisation du transport en commun. Notre proposition sera donc à mettre en regard avec celle du PEM compte tenu des enjeux de fonctionnalités évidents.

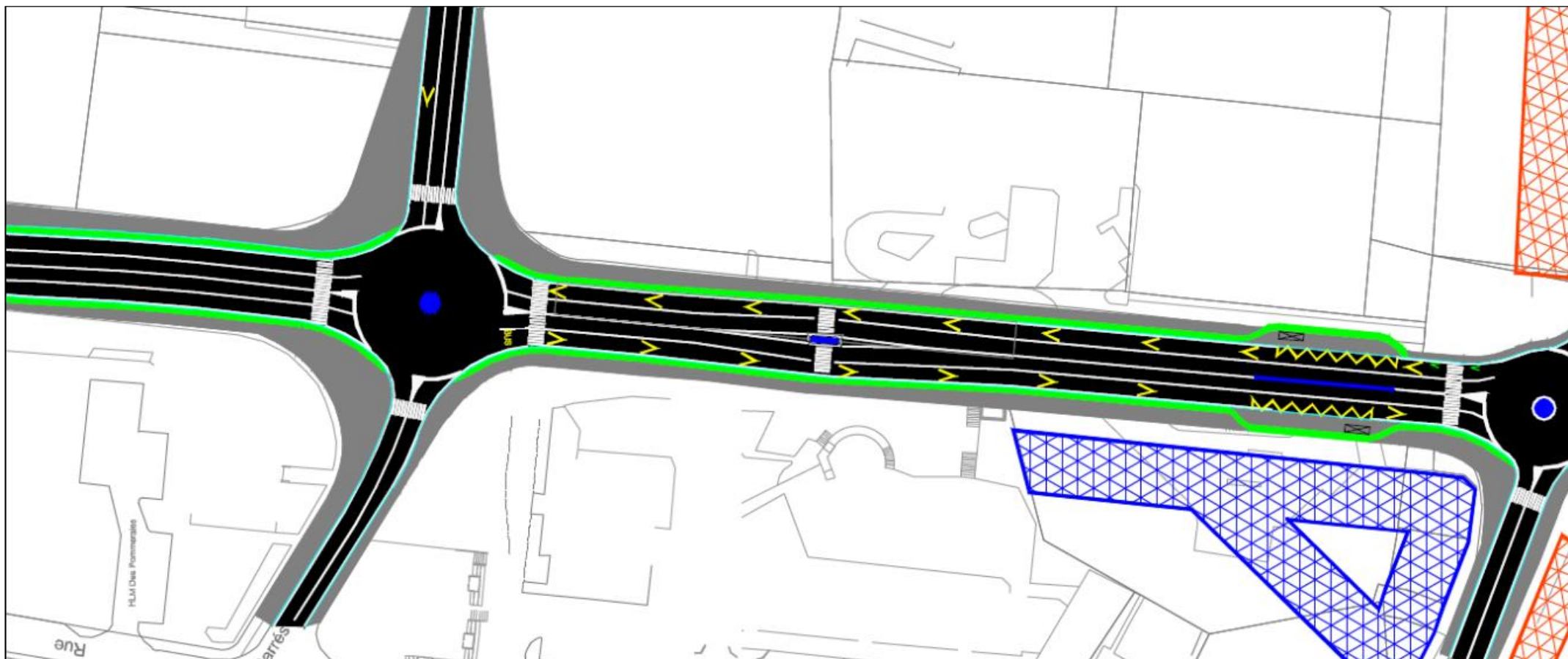
ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION
ROUTE DE MAYENNE - 3e PARTIE

- Piste cyclable à créer
- Couloir bus à créer
- Trottoir à créer/requalifier
-  Traversée piétonne existante



Traitement des carrefours	Mise en place d'une priorité bus en maintenant le carrefour à feu
Hypothèses d'aménagement section	Nouvelle répartition des flux sur cette section avec la création de couloirs bus latéraux. Conservation du terre plein central qui pourrait également être élargi pour accueillir des plantations de vivaces.





Ville de Laval / SCE : AVP – PEM Gare de Laval

2.4 ENTREE D : Route du Mans

Rappels des enjeux identifiés : requalifier l'entrée de ville, apaiser la circulation, diversifier les modes doux.

Le PGD prévoit de **sécuriser les déplacements sur cet axe et d'y créer une liaison cyclable jusqu'à la rue Félix Grat à l'ouest.**

Compte tenu de l'aménagement viaire existant et des intensités urbaines s'y rattachant, l'entrée de ville à marquer porte davantage sur la section comprise entre la rue Saint-Melaine et le boulevard de l'industrie. La reprise du carrefour de la rue Saint-Mélaine pourra être l'opportunité de donner une tonalité plus urbaine à cette entrée.

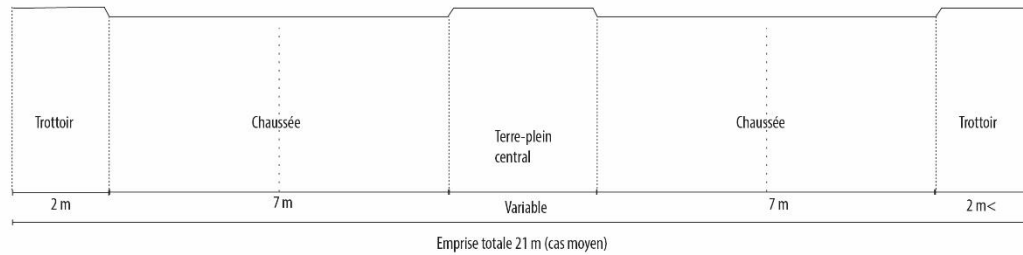
Ainsi, face au centre commercial, l'aménagement pourrait être repris afin de créer :

- **proposition 1 : une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord**, l'emprise de 3 m nécessaire étant prise sur la chaussée et la suppression du terre-plein central. La conservation de 2x2 voies permet à terme d'imaginer un couloir bus si nécessaire. De même, des îlots refuges piétons seront préservés au niveau des carrefours.
- **proposition 2 : la conservation et l'aménagement paysager du terre-plein central afin de marquer un boulevard urbain.** Le caractère routier est amoindri malgré la conservation d'une circulation sur 2x2 voies. La continuité cycle est permise par une piste cyclable monodirectionnelle bilatérale.

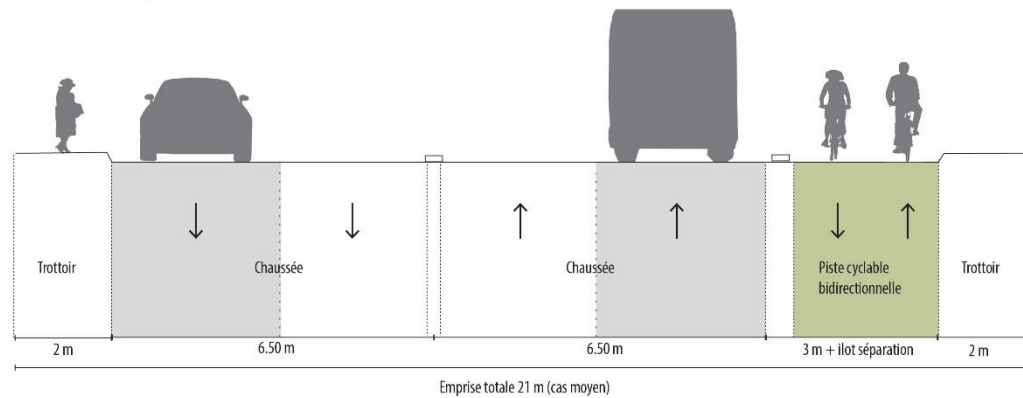
Le carrefour à feu (boulevard de l'industrie/ avenue de Chanzy) reste préoccupant et son réaménagement conditionne les voies s'y raccordant (en particulier celle qui vient du nord. La priorité bus qui pourrait être envisagée sur la section urbaine s'appuiera sur l'aménagement de couloir d'arrivée spécifique au bus ou l'équipement en système du matériel roulant.

Par ailleurs, **sur la section Est**, qui fonctionne davantage avec le grand paysage qu'avec l'espace urbain, des aménagements paysagers (plantations de cépées, d'arbres à petit développement aux abords de la RD 57) peuvent permettre de marquer cette première porte d'entrée sur l'agglomération.

La partie 2 de la Route du Mans ne présentait pas d'enjeux particuliers.

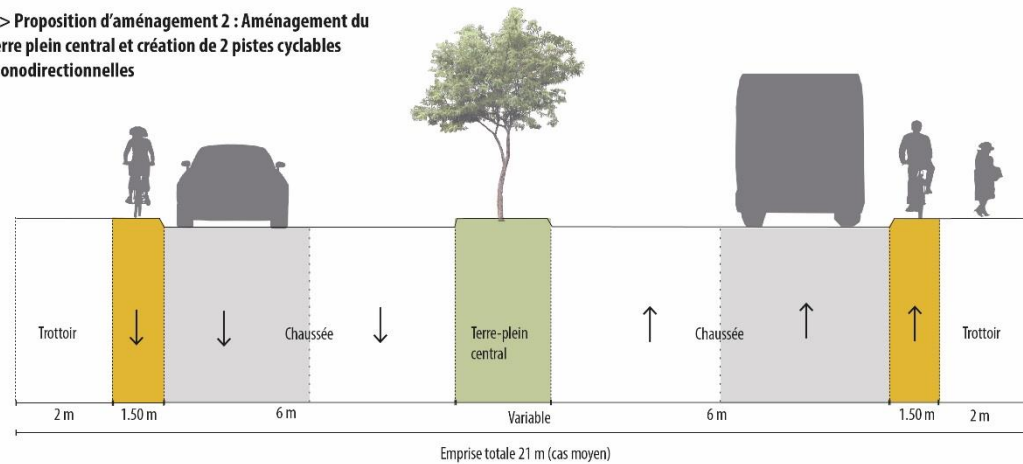


>> Proposition d'aménagement 1 : Création d'une piste cyclable bidirectionnelle




< Coupe de principe sur la section urbaine au niveau du centre de la section (coupe AA')

>> Proposition d'aménagement 2 : Aménagement du terre plein central et création de 2 pistes cyclables monodirectionnelles



ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

ROUTE DU MANS - 1e PARTIE

— Piste cyclable à créer  Traversée piétonne existante
— Piste cyclable existante






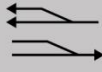
Proposition d'aménagement :
harmoniser les séquences

Traitement des carrefours	Mise en place d'une priorité bus en maintenant le carrefour à feu	Création d'un carrefour giratoire (14/21) afin de fluidifier l'ensemble des flux et créer un signal d'entrée d'agglomération (plantations)
----------------------------------	---	---

Hypothèses d'aménagement section

Reprise de la répartition des flux sur cette section qui reste très routière (emprise générale 21 m trottoirs inclus) : avec 2 scenarios :

- suppression du TPC sur la section courante afin de prolonger la piste bidirectionnelle (3m)
- réduction du TPC accompagné de plantations sur son axe et d'une piste monodirectionnelle bilatérale (1,50x2)

Voirie	Hypothèse 1	3 m (PC) ← 6,50 m → 6,50 m		
	Hypothèse 2	1,50 m (BC) ← 6 m TPC planté 1 m → 6 m 1,50 m (BC)		

Bus

Le fonctionnement à 2x2 voies est conservé et permet le cas échéant d'amorcer un couloir bus.

2.5 ENTREE E : Route de Tours

Rappels des enjeux identifiés : requalifier la route en boulevard urbain, apaiser la circulation, diversifier les modes doux.

Cet axe est composé de 2 types de profils. Le premier profil (section Ouest – planches 1 et 2) est composé de 2x2 voies et d'un TPC dans un contexte relativement urbain d'habitat et de zones d'activités, son emprise générale est de 25 m et il présente une pente qui s'intensifie au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre-ville. L'autre profil (section Est, planche 3), d'emprise plus variable, s'inscrit en limite d'agglomération sur une section relativement routière sans trottoir.

Le PGD prévoit **de créer un itinéraire cycle mais ne prévoit pas de renforcer la desserte en TC qui est présente et intensifiée sur des axes parallèles à la route de Tours.**

Une section urbaine réaménagée avec une contre-allée

Ainsi, les propositions d'aménagement se déclinent sur le premier profil en s'appuyant sur la structure de la voirie qui permet de redistribuer les flux de circulation sur la chaussée Nord (qui ne gère d'accès directs que sur un linéaire très restreint, au contact du centre-ville, et qui ne sera pas modifié). Ainsi, la chaussée sud devient une contre-allée à sens unique pour les véhicules et permet d'accéder aux habitations, voire parfois de générer du stationnement linéaire quand cela est possible. Une piste cyclable bidirectionnelle s'implante sur une partie du trottoir et de la demi-chaussée retrouvée.

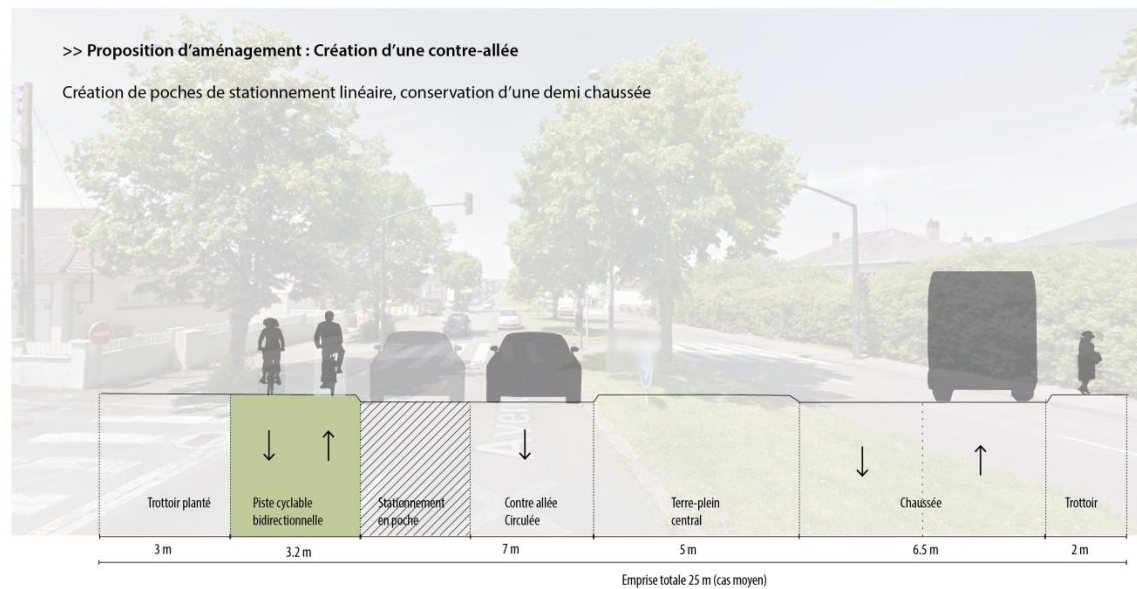
La proposition de contre allée permet donc de préserver le TPC planté et la chaussée Nord et nécessite de reprendre celle au Sud.

Cette proposition nécessite également un réaménagement des carrefours avec l'avenue d'Angers (1) et au croisement des Rue Balzac et Kléber (2).

Enfin, la fermeture du TAG vers la rue de la Commanderie est possible (pour la sécurité et la fluidité), sous réserve de dévier la ligne J par la rue de Batava, dans le cadre d'un projet urbain.



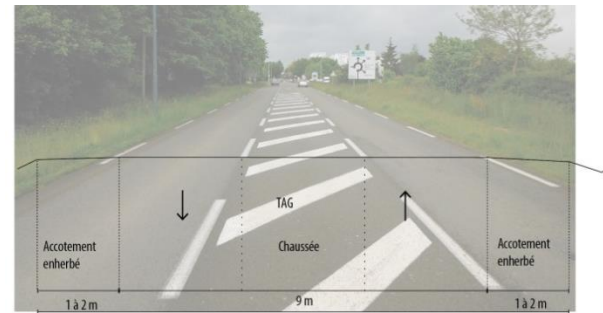
< Coupe de principe sur la section urbaine (coupe AA')



Un caractère plus urbain et fonctionnel pour la section routière

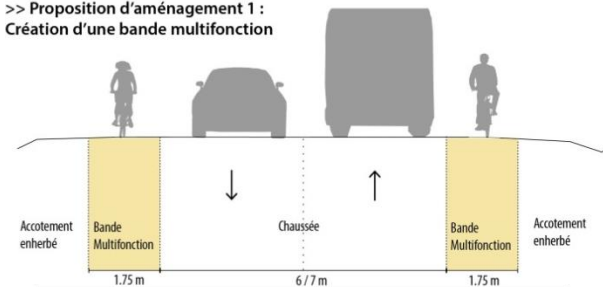
Sur cette section, le profil relativement routier n'intègre pas les modes actifs. Selon les évolutions à venir du tissu urbain, 3 types de profils sont envisageables, dont l'un peut être la suite du premier. Ces 3 propositions supposent une suppression de la voie de tourne à gauche.

1. **Création de bandes multifonctions** signalées par un enrobé grenailé par exemple (1,15m minimum) de part et d'autre de la chaussée à l'image de ce qui est fait hors agglomération. Cette proposition, relativement simple à mettre en œuvre, permet de sécuriser pour partie les cyclistes tout en conservant la possibilité de tourner à gauche, l'évitement pouvant se faire sur la bande multifonctions.
2. **Création de trottoir/ voie verte** de part et d'autre de la voirie. Cela nécessite une reprise des bords de voirie mais permet d'assurer une continuité et une meilleure mise en sécurité des piétons et cycles sur cet axe, l'évitement n'est par contre plus possible.
3. **Création d'une piste cyclable bidirectionnelle** unilatérale de 3m au Sud de la voie. Peu franchissable, la piste amènerait à renvoyer les véhicules tournant à gauche vers les giratoires. Des trottoirs pourront être aménagés à terme sur les accotements restants (fossés).



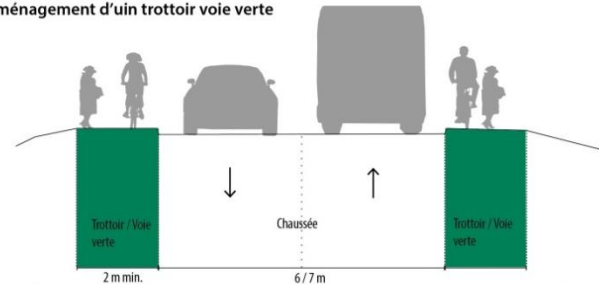
Emprise totale 14 m hors fossé (cas courant)
Emprise cadastrale estimée : 20 m environ

>> Proposition d'aménagement 1 :
Création d'une bande multifonction



Emprise totale 14 m hors fossé (cas courant)
Emprise cadastrale estimée : 20 m environ

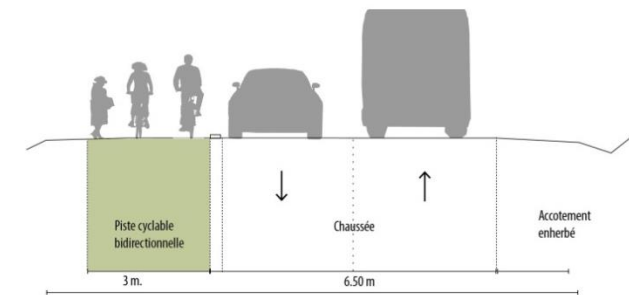
>> Evolution de la proposition 1 avec
l'aménagement d'un trottoir voie verte



Emprise totale 14 m hors fossé (cas courant)
Emprise cadastrale estimée : 20 m environ

< Coupe de principe sur la section routière (coupe BB')

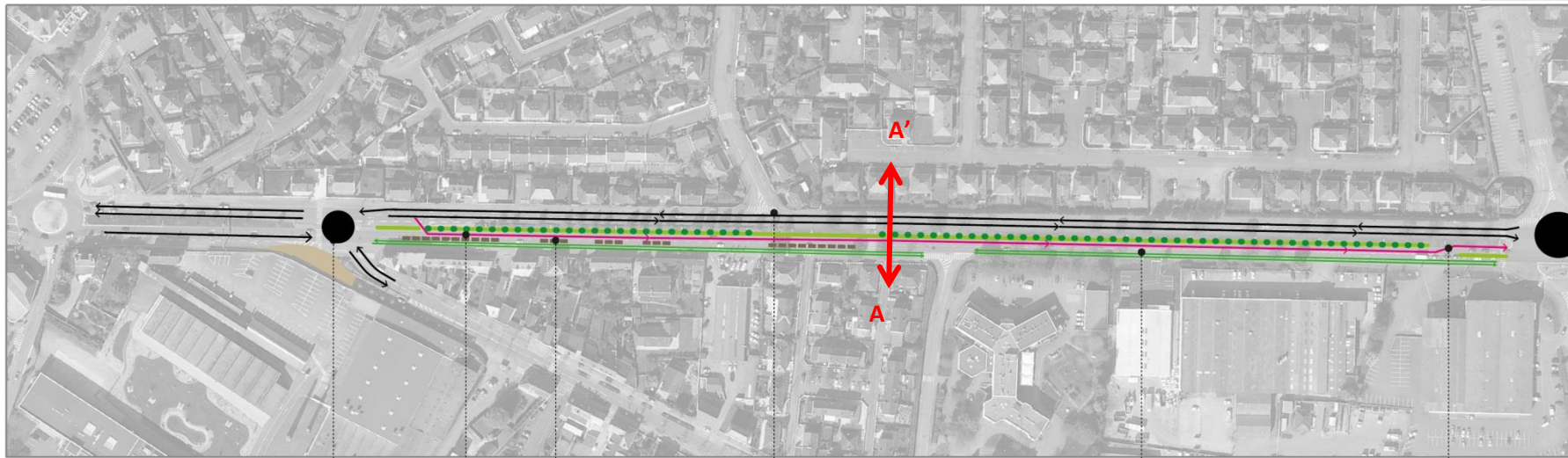
>> Proposition d'aménagement 2 :
Création d'une piste cyclable bidirectionnelle



Emprise totale 14 m hors fossé (cas courant)
Emprise cadastrale estimée : 20 m environ

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

ROUTE DE TOURS - 1e PARTIE

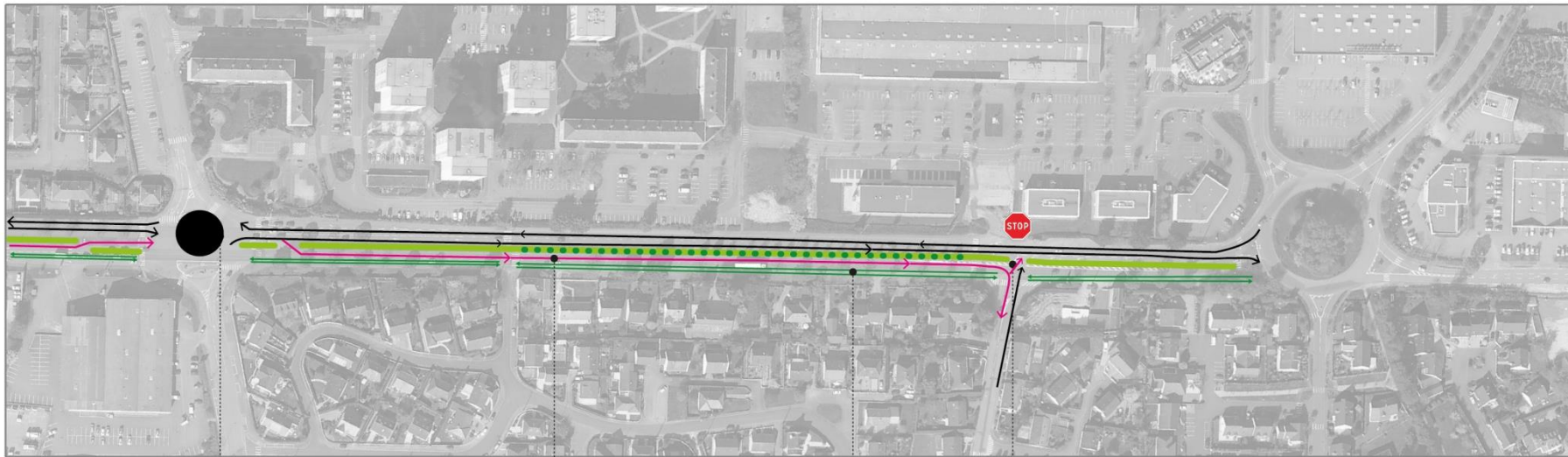


Proposition d'aménagement :
Retrouver une rue et une contre-allée

Traitement des carrefours	Création d'un carrefour giratoire	Maintien du carrefour actuel ou possibilité de créer un giratoire afin de permettre le mouvement direct contre-allée vers centre-ville et casser les vitesses	
Circulation	Création d'une contre-allée montante (voirie de 3m min.) facilitant la desserte des parcelles sur l'actuelle 2 voies montante	Création de poches de stationnement linéaire en alternance des accès (2,50 m)	Rabattement de la contre-allée montante sur l'entrée du carrefour giratoire
Cycles	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle (3m) en continuité du trottoir existant		
Accotements		Trottoir existant 2m	Trottoir existant 2m
Voirie			
Accotements		Trottoir modifié (existant 5m) : 3 m	Trottoir existant 2m + Espace vert de 3m maintenu
Bus	Arrêt maintenu (ligne J)		

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

ROUTE DE TOURS - 2e PARTIE

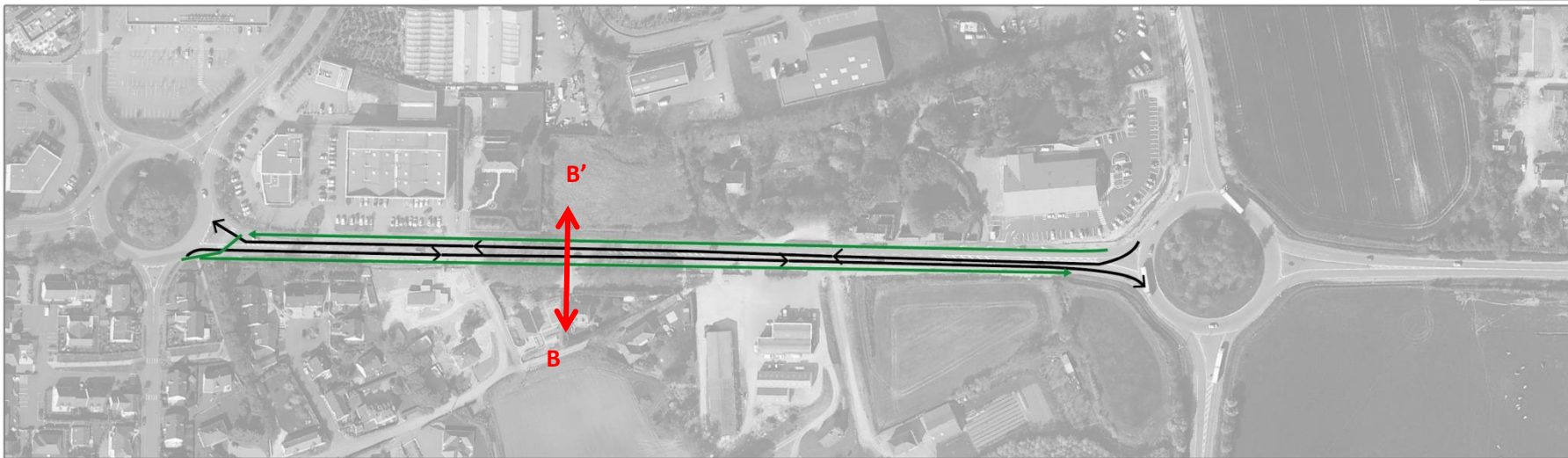


Proposition d'aménagement :
Retrouver une rue et
une contre-allée

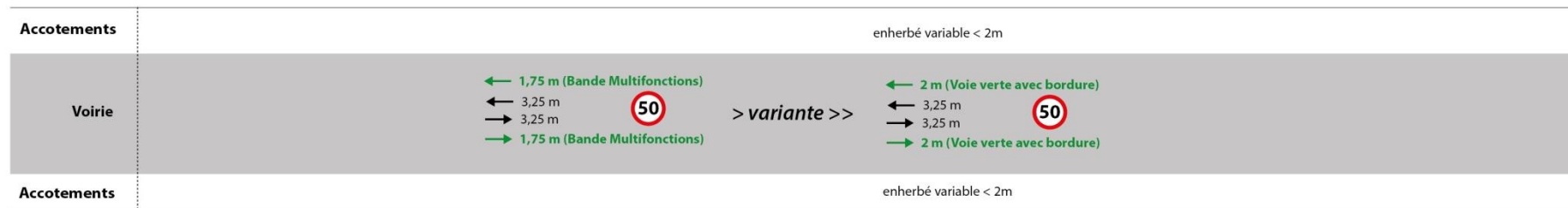
Traitement des carrefours	Création d'un carrefour giratoire afin de permettre tous les mouvements	Fermeture du TAG existant. Les flux venant de la contre-allée sont rabattus vers le sud ou rejoignent la voie principale (STOP). Le bus circulant actuellement en empruntant le TAG pourrait emprunter la Rue de Vatava à recalibrer dans le cadre d'un projet urbain.
Circulation	Création d'une contre-allée montante (voie de 3m min.) facilitant la desserte des parcelles sur l'actuelle 2 voies montante	
Cycles	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle (3m) en continuité du trottoir existant	
Accotements	Espace vert 1,50 m + Trottoir 1,50 m	
Voirie	<ul style="list-style-type: none"> ← 3,50 m → 3,50 m TPC 4 m env. → 3,20 m ↔ 3 m (PC) 	<ul style="list-style-type: none"> ← 3,50 m → 3,50 m TPC 4 m env. ↔ 3 m (PC)
Accotements	Trottoir existant 1,50 m + Espace vert existant 3m	
Bus	Point d'arrêt Ligne J pleine voie maintenu au Nord et décalé vers le Centre au Sud	

ETUDE ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

ROUTE DE TOURS - 3e PARTIE



Proposition d'aménagement 1 : Optimiser les accotements pour créer des bandes multifonctions à l'image de la section à l'Est vers les Gaudinières, qui pourra évoluer vers un dessin plus urbain intégrant des trottoirs



Proposition d'aménagement 2 : Affirmer les modes doux avec l'aménagement d'une piste bidirectionnelle (coté sud car peu d'accès directs aux parcelles), qui renvoie les usagers vers les giratoires pour les TAG



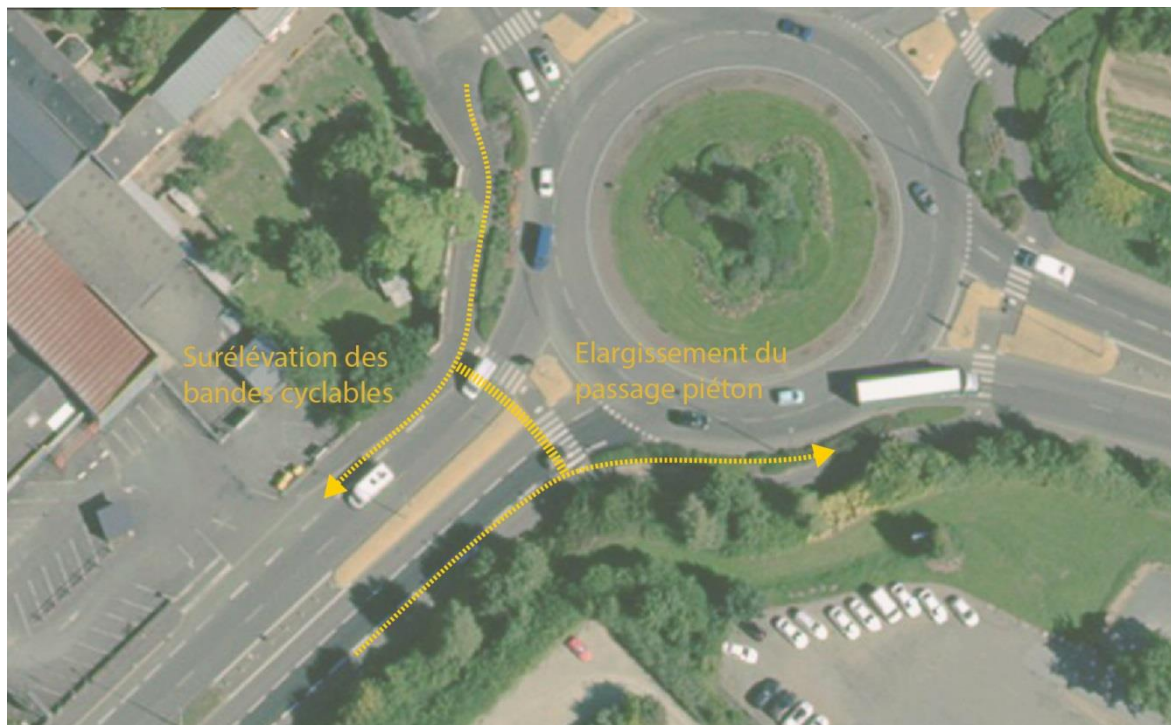
3.1 ENTREE F : Route de Saint Nazaire (avenue de l'atlantique)

Rappels des enjeux identifiés : sécurisation des cycles sur le giratoire

Cet axe d'entrée qualitatif et aux fonctions bien définies peut être réaménagé sur le giratoire :

- une surélévation de la bande cyclable de part et d'autre de la voirie (le cycliste « monte » sur le trottoir,
- une réduction des aménagements paysagers afin de permettre la circulation des cycles en extérieur du giratoire,
- un élargissement du passage piéton afin de permettre la traversée des cycles.

Par ailleurs, la RD 771 pourrait à terme être réaménagée à 1 voie par sens dans la mesure où la face Sud bénéficierait d'un aménagement urbain.





Avec le soutien financier de la Région Pays de la Loire



Contact :

Arnaud CLEVEDE

Laval Agglomération

**Hôtel Communautaire
1, place du Général Ferrié – CS 60809
53008 LAVAL Cedex**

02 43 49 46 72

02 43 49 48 50

arnaud.clevede@agglo-laval.fr