

Arrêt	Enquête publique	Approbation
Vu pour être annexé à la délibération n°..... du.....	Vu pour être annexé à la délibération n°..... du.....	Vu pour être annexé à la délibération n°..... du.....

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

1A – DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1 Rapport
de présentation



SOMMAIRE

PREAMBULE



.....	5
Qu'est-ce qu'un PLUi ?	6
I. Un projet de territoire et un outil règlementaire pour une approche transversale	6
II. Les grandes étapes de l'élaboration du PLUi	7
III. Un nouveau document pour répondre aux objectifs de Laval Agglomération	8
Un document de planification répondant à un cadre législatif	11
I. Des évolutions législatives et règlementaires à intégrer	11
II. La hiérarchie des normes	12
Positionnement territorial	14
I. Laval Agglomération, un coeur urbain dynamique pour la Mayenne	14
II. Un contexte intercommunal et un maillage administratif bien ancré	16
.....	17
Analyse sociodémographique	18
I. Que disent les documents-cadres ?	18
II. Une croissance démographique constante	24
III. Une répartition inégale de la population et des évolutions contrastées à noter	26
IV. Des mobilités résidentielles plutôt anciennes	29
V. Une répartition inégale de la population	30
VI. Une population vieillissante	31
VII. Un phénomène de desserrement	34
VIII. Profil socio-économique	37



Habitat.....	42
I. Que disent les documents-cadres ?	42
II. Un parc de logement qui présente des disparités	44
III. Un parc de logement qui présente des disparités	48
IV. Le marché du logement ancien.....	51
V. Dynamique de construction 2006-2014	53
VI. La territorialisation de l'offre de logements – PLH 2011-2016	55
VII. Le parc social.....	58
VIII. La réponse aux besoins spécifiques.....	62
IX. Logements indignes.....	63
X. Accession à la propriété	64
XI. Politique de la ville.....	65
XII. Laval, les grands projets.....	68
Développement urbain et structure territoriale.....	72
I. Analyse morphologique	72
II. Les typologies patrimoniales.....	80
III. Les éléments du patrimoine bâti	96
IV. La réceptivité du territoire et la consommation d'espaces.....	114
Activités économiques et commerciales.....	124
I. Laval Agglomération, un poids économique important.....	124
II. Le profil comparatif des emplois	128
III. Le chômage.....	135
IV. Les locaux et zones d'activités	136
V. L'offre commerciale.....	139

VI.	La zone de chalandise	144
VII.	Les tendances	145
VIII.	Les pôles commerciaux majeurs.....	146
Equipements		149
I.	Que disent les documents-cadres ?	149
II.	Accueil de la petite enfance	150
III.	Les établissements scolaires	151
IV.	Equipements sanitaires et sociaux	153
V.	Etablissements à destination des personnes âgées.....	153
VI.	Etablissements à destination des personnes en situation de handicap.....	154
VII.	Les équipements sportifs, de loisirs et culturels.....	156
VIII.	L'équipement numérique	157
Transports et déplacements.....		159
I.	Que disent les documents-cadres ?	159
II.	Une accessibilité au grand territoire assurée par un positionnement stratégique entre Rennes et Paris.....	161
III.	Accessibilité et mobilité au sein de Laval Agglomération.....	165
IV.	Une compacité à conserver pour développer les modes alternatifs à la voiture.....	185






1

Préambule

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal



Rapport
de présentation –
Diagnostic territorial

Qu'est-ce qu'un PLUi ?

I. Un projet de territoire et un outil règlementaire pour une approche transversale

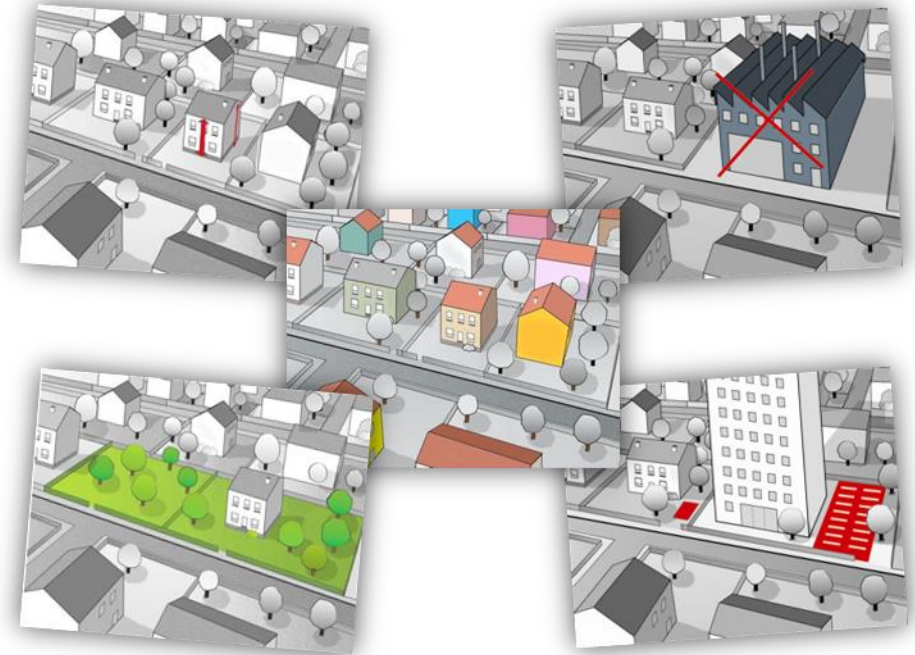


Le PLUi formalise un projet de territoire transversal et global (démographie, habitat, équipements, économie, paysage, ...) à l'horizon 2030.

C'est un document unique qui règlemente le droit des sols de chaque parcelle, publique ou privée et qui remplacera l'ensemble des documents communaux.

Il répond aux questions suivantes :

- Où construire ?
- Quoi construire ?
- Quelles sont les conditions de construction ?
- Quels sont les sites protégés ?



II. Les grandes étapes de l'élaboration du PLUi



1. Le Rapport de présentation du PLUi

Il explique les choix effectués notamment en matière de consommation d'espace, en s'appuyant sur un diagnostic territorial et une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.



Document obligatoire du PLUi, le diagnostic territorial dresse un état des lieux exhaustif du territoire au point de vue social, démographique, économique, environnemental, etc.



2. Le PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Il expose le projet d'urbanisme et définit notamment les orientations générales d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'équipement, de protection des espaces et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.



3. Les OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation

Dans le respect du PADD, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Les projets de construction doivent être compatibles avec les OAP. Elles sont opposables aux demandes d'autorisation d'urbanisme.

4. Le Zonage

Le plan de zonage est un document obligatoire du PLUi qui divise le territoire en zones et secteurs dans lesquels l'occupation des sols est soumise à des réglementations différentes. Il s'appuie donc sur le règlement qui définit les zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) et les zones naturelles et forestières (N), et fixe les règles générales d'urbanisation.

III. Un nouveau document pour répondre aux objectifs de Laval Agglomération



Considérant la volonté des élus communautaires de poursuivre la dynamique du SCoT des Pays de Laval et de Loiron approuvé le 14 février 2014, de coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements à l'échelle du territoire de Laval Agglomération, le conseil communautaire a décidé, par délibération du 23 novembre 2015, d'élaborer un Plan Local d'Urbanisme intercommunal, conformément à l'article L.151-1 du Code de l'urbanisme.



Le PLU intercommunal couvre l'intégralité du territoire communautaire et son élaboration poursuit les objectifs suivants :



- **UN TERRITOIRE ATTRACTIF** - Favoriser l'écosystème entrepreneurial et la prospective économique en s'appuyant notamment sur une optimisation de l'offre en matière d'accueil, sur l'enseignement supérieur et la recherche et les autres atouts que sont – entre autres – les savoir-faire et l'arrivée de la Ligne Grande Vitesse en 2017 :
 - Proposer une offre foncière et immobilière attractive en construisant un programme global de requalification des zones d'activités (ex. : ZI Les Touches),
 - Soutenir le développement raisonné d'une offre immobilière et foncière permettant le développement d'activités d'artisanat de production, industrielles ou tertiaires (ex. : Parc de Développement Économique Laval Mayenne à Argentré, ZA La Motte Babin à Louverné...),
 - Permettre la mise en œuvre de grands projets structurants tel le Pôle d'Échange Multimodal – PEM – de la gare de Laval et l'aménagement urbain du secteur,
 - Permettre l'implantation de structures d'accueil en faveur de la diversification du 1er cycle généraliste supérieur et le déploiement de nouvelles formations en lien avec le Pôle Régional de Formation Santé Social,



- Structurer et dynamiser le pôle d'excellence lavallois en réalité virtuelle autour du projet Laval Virtual Campus

- **UN TERRITOIRE DURABLE** – Le territoire de Laval Agglomération présente des atouts (la trame verte et bleue, les paysages...) réels en matière environnementale. Ces atouts doivent être le socle d'un développement harmonieux à travers l'affirmation de la qualité du cadre de vie propre au territoire. Cette qualité à préserver s'entend également dans la recherche d'une urbanisation raisonnée et responsable à travers, notamment, une politique ambitieuse en matière de déplacements et d'habitat compatible avec la pérennisation de l'activité agricole du territoire.
 - Mettre en œuvre le plan d'actions issu de la stratégie des déplacements et de la mobilité exprimée dans le Plan Global des Déplacements – PGD,
 - Rechercher une accessibilité renforcée du territoire en le connectant aux principales infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires du territoire national en s'appuyant notamment sur le Pôle d'Échange Multimodal – PEM – de la gare de Laval,
 - Hiérarchiser et organiser le réseau routier existant pour faciliter les échanges internes et la desserte du territoire au regard, notamment, de l'étude sur les voies de contournement de l'agglomération lavalloise en cours,
 - Optimiser et/ou mutualiser le stationnement,
 - Favoriser les modes alternatifs à la voiture en favorisant les fonctionnements de proximité et l'utilisation des transports en commun au regard, notamment, du schéma directeur d'aménagements cyclables en cours et de l'étude sur le déploiement de voies réservées pour les transports en commun engagée,

- Produire des logements plus qualitatifs, adaptés aux besoins de la population en permettant une typologie de logements facilitatrice des parcours résidentiels pour chacun, basée sur des principes de mixité sociale et générationnelle (ex. : reconversion du site militaire du 42ème RT dit Quartier Ferrié à Laval),
- Requalifier les espaces urbains (ex : requalification du centre-ville de Laval, centre-ville de Changé, PRU Saint-Nicolas à Laval...) et développer l'offre en logements sociaux en fonction du besoin recensé sur les communes en équilibrant l'offre sur le territoire, notamment à travers la mobilisation du parc de logements existant,
- Maîtriser la consommation des espaces agricoles et naturels dans le respect des orientations du SCoT des Pays de Laval et de Loiron, notamment en respectant, a minima, la part de 70 % du développement résidentiel grâce au comblement de l'enveloppe urbaine à Laval et, a minima, 30 % du développement résidentiel grâce au comblement de l'enveloppe urbaine dans les communes de la première couronne et dans le respect des densités minimales inscrites dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO),
- Permettre la cohabitation entre activité agricole et développement urbain en prévoyant une programmation contrôlée et différenciée du déploiement de la ville et de ses activités,
- Valoriser et préserver les spécificités (ex : contribuer au maintien de l'élevage), atouts et potentiels agricoles du territoire et faciliter les filières courtes et les démarches / relations ville – campagne,
- Intégrer dans le développement du territoire de Laval Agglomération sa Trame Verte et Bleue structurée en partie sur les vallées (Mayenne, Vicoin, Jouanne, Ouette...) et les noyaux de biodiversité (Bois de L'Huisserie, Forêt de Concise...) afin de préserver, restaurer et gérer la biodiversité patrimoniale et la nature en ville et dans les centres-bourgs,
- Préserver et mettre en valeur l'environnement des paysages naturels et urbains du territoire en prévoyant un zonage particulier issu de l'étude pour l'intégration de la Trame Verte et Bleue dans les

documents d'urbanisme réalisés par le Syndicat mixte du territoire des Pays de Laval et de Loiron,

- Participer à la lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (ex : en proposant des aménagements urbains favorables aux déplacements doux, en déployant et matérialisant des aires de covoiturages, en limitant la part modale de la voiture dans les déplacements par une offre en transports en commun plus compétitive...), en préparant la transition énergétique et en produisant des énergies renouvelables (ex : réalisation d'un parc éolien à La Chapelle-Anthenaise, réseau de chaleur à Laval...). Ces éléments contribuant également à lutter contre le bruit et à l'amélioration de la qualité de l'air,
 - Améliorer la prise en compte de la santé, de la sécurité et du bien-être des habitants dans l'organisation du développement du territoire, au regard des risques naturels (ex : PPRI) et technologiques et des pollutions,
 - Préserver les ressources en eau et sécuriser la gestion des eaux usées et pluviales dans le respect des orientations des SAGE en vigueur (Mayenne, Oudon, Sarthe-Aval) en veillant au bon état écologique des milieux aquatiques,
 - Promouvoir la réduction et la valorisation des déchets ménagers et industriels (ex : déchetterie Entrammes – Forcé - Parné-sur-Roc),
- **UN TERRITOIRE DE VIE** - Conforter l'équilibre du territoire, les solidarités et les proximités pour répondre aux besoins des habitants en matière d'équipements, de services...en vue de promouvoir l'attractivité résidentielle en faveur de l'accueil de nouveaux habitants.
 - Organiser un territoire multipolaire garant de nouveaux équilibres et de complémentarités entre les espaces : assurer un maillage en équipements sportifs, culturels et de loisirs tout en permettant le déploiement d'infrastructures structurantes (ex : Espace Mayenne),
 - Permettre le développement d'une stratégie touristique valorisant les atouts du territoire : la rivière Mayenne, les activités liées à l'eau, les



voies vertes, le cheval, Laval Ville d'Art et d'Histoire, Parné-sur-Roc
Petite Cité de Caractère...

- Permettre le développement et la modernisation de l'offre d'hébergement touristique,
- Identifier les secteurs prioritaires en termes de croissance démographique, de production de logements et de déploiement de l'économie résidentielle dans la déclinaison des objectifs du Programme Local de l'Habitat et du SCoT,
- Permettre une accessibilité performante grâce aux dessertes et aux technologies de communication et au très haut débit sur tout le territoire,
- Permettre le développement du commerce sur l'ensemble du territoire en veillant à la desserte de proximité et à la cohérence entre périphérie et centre-ville,
- Requalifier les zones d'activités commerciales, notamment le secteur Nord de la Zone d'Aménagement Commercial Ouest identifiée dans le SCoT des Pays de Laval et de Loiron.



Un document de planification répondant à un cadre législatif

I. Des évolutions législatives et règlementaires à intégrer



L'élaboration du PLUi c'est le franchissement d'une nouvelle étape dans la planification de Laval Agglomération et la prise en compte d'un contexte en évolution et d'opportunités à saisir.



Le PLUi est l'occasion pour les communes d'entamer la co-construction d'un projet responsable et singulier.



Son élaboration doit garantir la sécurisation juridique de la procédure et du document. Le PLUi doit ainsi assurer une triple fonction :



- Une fonction prévisionnelle et stratégique
- Une fonction opérationnelle d'encadrement des actions et des opérations d'aménagement
- Une fonction règlementaire.



En février 2014, les Pays de Laval et de Loiron ont approuvé leur Schéma de Cohérence Territoriale, première étape fédératrice dans la mise en œuvre d'une planification à l'échelle intercommunale. A l'échelle du territoire de l'EPCI, l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal est un nouveau degré de collaboration entre les 20 communes.

En effet, l'État, à travers la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a promu les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) afin de coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements et se rapprocher du fonctionnement et de l'organisation des territoires dont l'intercommunalité est aujourd'hui l'échelle la plus pertinente.

La Communauté d'agglomération, territoire large, cohérent et équilibré, est l'échelle qui permet une mutualisation des moyens et des compétences et exprime la solidarité entre les territoires.

Par ailleurs, la loi du 24 mars 2014, loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), rend les communautés de communes et les communautés d'agglomération compétentes de droit en matière de PLU dans un délai de 3 ans.

Le PLU intercommunal doit ainsi permettre de mettre en cohérence les politiques sectorielles. Il définit les priorités d'aménagement du territoire de manière à concilier notamment les enjeux de construction de logement, de mobilité, de modération de la consommation d'espace, de développement des activités économiques, de qualité du cadre de vie.

II. La hiérarchie des normes



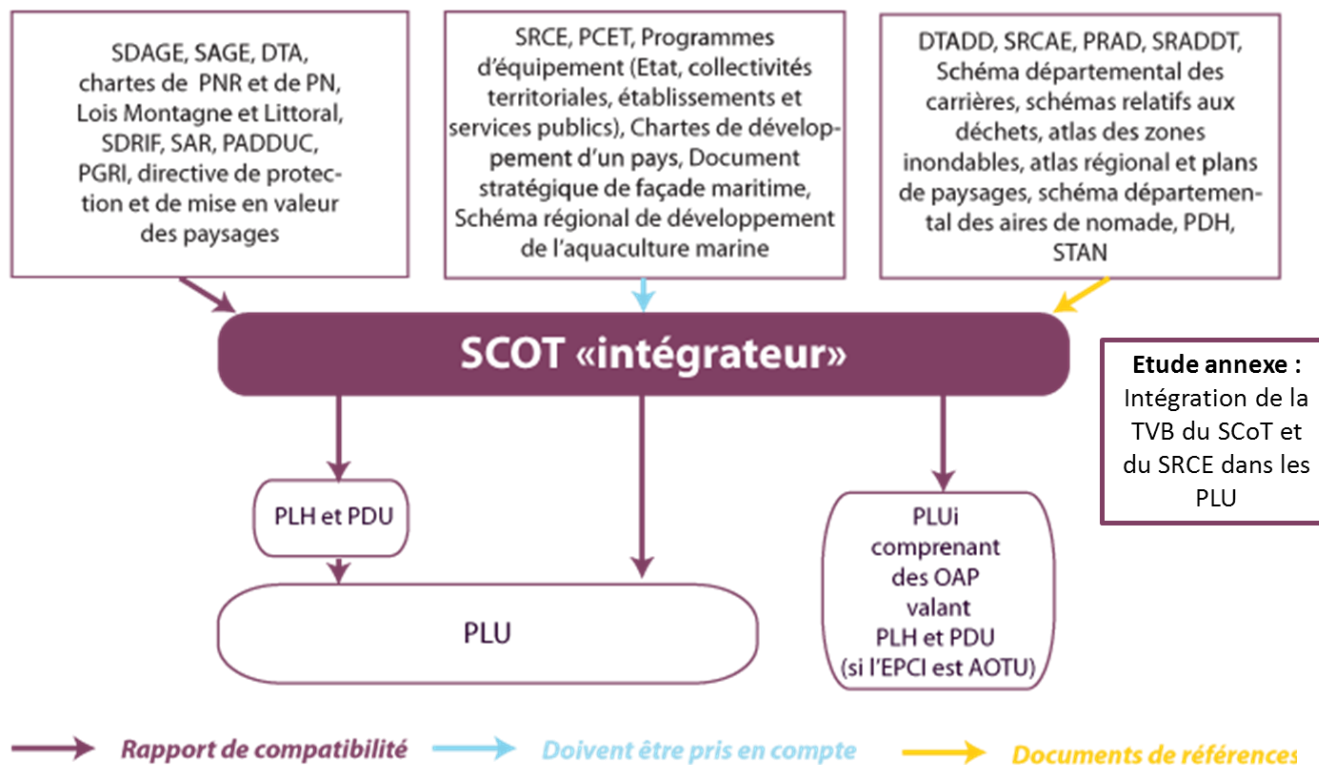
Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal s'inscrit dans la hiérarchie des normes des documents d'urbanisme s'appliquant à l'échelle du territoire, à l'infra-territoire et supra.



Le SCoT Pays des Pays de Laval et de Loiron, approuvé le 14 février 2014, est un SCoT dit « intégrateur », c'est-à-dire qu'il intègre toutes les prescriptions des

documents d'urbanisme au niveau supérieur de la hiérarchie des normes. Dans ce cas de figure, le PLUi n'est soumis à un rapport de compatibilité qu'avec le SCoT.

En amont de chaque analyse thématique, les principales orientations des documents-cadres seront présentées.





2

Contexte territorial

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Rapport
de présentation –
Diagnostic territorial

Positionnement territorial

I. Laval Agglomération, un coeur urbain dynamique pour la Mayenne

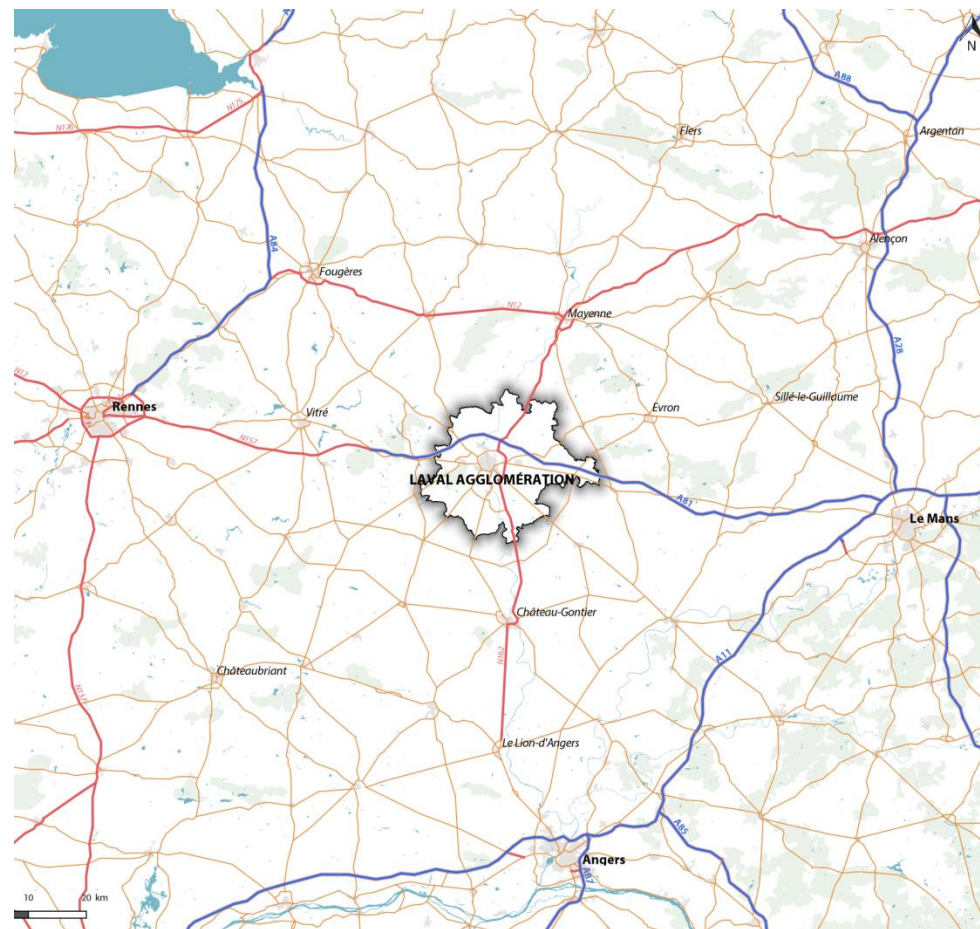


1. Pôle majeur mayennais au sein du Nord-ouest de la France

Située au cœur du Département de la Mayenne, Laval Agglomération s'étend sur une trentaine de kilomètres d'est en ouest et 25 kilomètres du nord au sud. Elle bénéficie d'une position stratégique entre Paris et Rennes via le Mans.

6^{ème} intercommunalité des Pays de la Loire en termes de population, Laval Agglomération est une aire urbaine moyenne dans le système métropolitain. Pôle économique et démographique mayennais, elle exerce une influence sur l'ensemble du Département et crée un équilibre en milieu rural entre des agglomérations plus grandes comme Le Mans ou Rennes.

Fortement marqué par la présence de la Mayenne qui traverse le territoire du Nord au Sud, le territoire connaît l'occupation humaine en premier lieu sur les bords de la rivière dès la protohistoire. Il jouit aujourd'hui encore d'un environnement naturel et paysager riche, au cœur des vallées du pays de Laval qui s'appuie sur un réseau dense de vallées encaissées qui structurent le paysage et les activités humaines. Assise sur un relief globalement "doux", un sous-sol de schistes, grès et calcaires auquel est associée une activité industrielle toujours présente, aux ambiances spécifiques (carières, fours à chaux, affleurements rocheux...), l'agglomération est entourée du bocage, élément identitaire du territoire.



2. Un territoire au carrefour des réseaux de transport de la Mayenne

La communauté d'agglomération de Laval profite de son positionnement stratégique sur l'axe Paris-Le Mans-Rennes et des infrastructures de transport qui relient ces villes. Elle est toutefois moins bien intégrée aux réseaux de la Région Pays-de-la-Loire. Plusieurs axes routiers majeurs assurent une très bonne desserte routière du territoire (A81, N162, D57, etc.) et relient l'agglomération aux grandes villes du Nord-Ouest du territoire et du Bassin parisien. Dotée d'une gare TGV desservie par la ligne SNCF Paris-Brest, Laval Agglomération complète son accessibilité par une bonne intégration au réseau ferroviaire.

En 2017, mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire qui renforce la liaison entre Paris et la Bretagne/Pays de la Loire et réduit les temps de parcours :

- Paris-Laval : 1h10 (-30 min)
- Laval-Rennes : 24 min (- 11 min)
- Laval-Le Mans : 24 min (- 11 min)

Le projet prévoit également un tronçon dit « Virgule » vers Sablé-sur-Sarthe, synonyme de gain de temps de parcours sur les liaisons Laval/Sablé-sur-Sarthe/Angers, en évitant le passage actuel par Le Mans. Ce nouveau tronçon permet de libérer les tronçons existants et d'offrir de nouvelles possibilités de liaison vers Nantes via Angers. Une réflexion autour du prolongement de la LGV vers d'autres agglomérations bretonnes (Brest, Quimper, etc.) via Rennes est en cours.

II. Un contexte intercommunal et un maillage administratif bien ancré



Laval Agglomération connaît un périmètre stable depuis plus de 20 ans et regroupe depuis 1994, 20 communes. Elle devient en 2001 une communauté d'agglomération et exerce les compétences suivantes :



- Développement économique ;
- Enseignement supérieur ;
- Innovation ;
- Grands équipements communautaires ;
- Tourisme, sport, loisirs, culture ;
- Habitat ;
- Cohésion sociale ;
- Transports urbains ;
- Gestion des déchets
- Développement durable (milieux naturels, éoliens, ...).



Une fusion avec la Communauté de Communes du Pays de Loiron est actée au 1^{er} janvier 2019 pourrait. Le périmètre intégrera 14 nouvelles communes pour former la nouvelle communauté d'agglomération composée d'environ 120 000 habitants.

Dotée aujourd'hui de près de 95 000 habitants répartis sur 432 km², Laval Agglomération est le territoire le plus dense de la Mayenne.

Les 20 communes de Laval Agglomération présentent des profils hétérogènes à la fois en termes de taille (moins de 250 habitants pour Montflours à plus de 50 500 pour Laval) et d'identité (urbaine ou rurale).

Au sein du territoire, Laval, capitale départementale, forme la ville-centre et concentre une grande partie de la population, des emplois et des services. Les communes de première couronne conservent un profil très urbain et profitent du desserrement des activités depuis Laval. La seconde couronne comprend des communes rurales pleinement intégrées à l'aire urbaine lavalloise.



3

Diagnostic urbain et socio- économique

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Rapport
de présentation –
Diagnostic territorial

Analyse sociodémographique

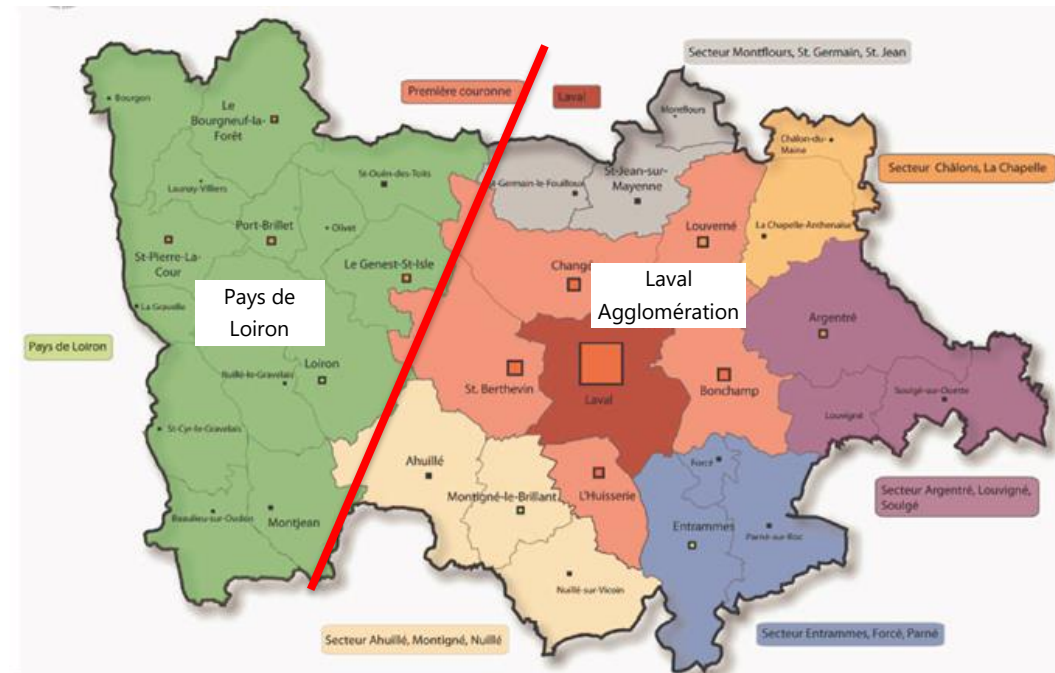
I. Que disent les documents-cadres ?



1. Le Schéma de Cohérence Territoriale des Pays de Laval et de Loiron

Le territoire de Laval Agglomération s'inscrit dans l'organisation spatiale du territoire du SCoT. Les différentes communes se répartissent comme suit dans le périmètre du SCoT :

- Laval est la ville-centre du SCoT. Elle présente un fort potentiel d'intensification urbaine, constitue le point de convergence des réseaux de transport et regroupe l'essentiel des services d'agglomération.
- Bonchamps-lès-Laval, Changé, L'Huisserie, Louverné et Saint-Berthevin forment la Première Couronne de Laval Agglomération. Elles constituent un tissu urbain quasi continu avec la ville-centre et bénéficient d'une desserte par les transports en commun urbains et d'une palette assez large d'équipements, de commerces et services de proximité. Les principaux espaces d'activités économiques en développement y sont également localisés.
- Argentré, Entrammes et Montigné-le-Brillant sont identifiés dans le SCoT comme des pôles structurants et locaux. Ils accueillent des usages et des activités variés (habitat, emplois, activités, services). Ils font figure de territoires relais pour des fonctions urbaines de proximité, des services et des commerces répondant aux besoins quotidiens
- Ahuillé, Châlons-du-Marine, Forcé, La Chappelle-Anthenaise, Louvigné, Montfleurs, Nuillé-sur-Vicoin, Parné-sur-Roc, Saint-Germain-le-Fouilloux, Saint-Jean-sur-Mayenne, Soulgé-sur-Ouette sont des communes plus rurales forment le reste de Laval Agglomération.



Source : SCoT des Pays de Laval et du Loiron, DOO.

Le diagnostic du SCoT identifie plusieurs tendances :

- Le territoire du SCoT a connu un réel dynamisme démographique entre 1999 et 2010 avec une croissance démographique de 9%.
- Le territoire a connu un report du dynamisme depuis 1999 vers l'espace périurbain, et dans une moindre mesure vers les communes rurales, dont la croissance de la population a été très marquée. A l'inverse, la ville centre souffre d'un certain déficit d'attractivité.
- Ce territoire jeune se caractérise par une proportion forte des moins de 20 ans qui représentent 27% de la population. Le phénomène de vieillissement de la population change toutefois progressivement la structure démographique.
- Avec une croissance démographique presque exclusivement portée par le solde naturel le territoire du SCoT s'avère peu attractif.
- Selon les projections de l'INSEE, le territoire du SCoT gagnerait 12 500 habitants au cours des 25 prochaines années, soit à l'échelle du temps du SCoT un gain de 500 habitants par an pour une croissance moyenne annuelle de +0,4%.
- Entre 1999 et 2009, on constate une augmentation de la part des ménages de 1 et 2 personnes.



L'axe 1 du PADD « Un territoire volontaire » énonce une orientation relative au développement démographique du territoire :

- Orientation 2 : L'attractivité résidentielle au service de la dynamique démographique

Dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), la tendance de la périurbanisation est rappelée avec le mouvement vers la première couronne au détriment de Laval depuis les années 1990 et la croissance dynamique des communes des espaces périurbain et rural. Pour freiner ce phénomène, plusieurs prescriptions ont été adoptées :

- P14 : Prescriptions relatives aux formes d'habitat et aux parcours résidentiels

Les communes ou les intercommunalités devront favoriser le développement de nouvelles formes d'habitat en adéquation avec les besoins des habitants et mettre en œuvre le Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage dans les documents d'urbanisme.

- P15 : Prescriptions relatives à la mixité sociale

Un seuil minimal de 20% de logements à vocation sociale est à atteindre sur l'ensemble du parc de logements du territoire. Les documents d'urbanisme locaux de Bonchamps, Changé, L'Huisserie, Louverné et Saint-Berthevin, communes soumises à l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains et à l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation, prendront les dispositions nécessaires pour satisfaire aux obligations de rattrapage fixées par l'Etat en mobilisant les outils adaptés

Les polarités structurantes identifiées dans le PADD devront dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement futures (en comblement de l'enveloppe urbaine ou en extension urbaine) intégrer une part de logements à vocation sociale de 20%.

Le SCoT présente également des objectifs chiffrés dont celui d'atteindre 140 000 habitants en 2030 (voir tableau, page ci-après).

TABLEAU DES BESOINS EN FONCIER POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT

Laval Agglomération

HABITAT	TOTAL				EXTENSION		ENVELOPPE URBAINE	
	n° logements /an	%	Besoin en foncier	%	Densité	%	Densité	%
Laval	entre 287 et 406	40%	entre 7 et 10ha	21%	40 log/ha	30%	50 log/ha	70%
Première couronne	entre 277 et 328	32	entre 14 et 16ha	35%	20 log/ha	70%	25 log/ha	30%
Secteur Entrammes, Forcé, Pamé	entre 25 et 33	3%	2ha	5%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Ahuillé, Montigné, Nuillé	entre 24 et 28	3%	2ha	4%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Argentré, Louvigné, Soulgé	entre 41 et 50	5%	3ha	7%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Châlons, La Chapelle	entre 11 et 8	1%	1ha	1%	12 log/ha	*	16 log/ha	*
Secteur Montfleurs, St. Germain, St. Jean	entre 19 et 20	2%	2ha	4%	12 log/ha	*	16 log/ha	*
Pays de Loiron	entre 116 et 149	15%	entre 8 et 11ha	23%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
TERRITOIRE	2014-2016	800 logements / an 2400 sur la période	35ha/an 106 ha sur la période	21 logements/ha				
	2016-2030	1022 logements / an 14300 sur la période	44 ha/an 613 ha sur la période	21,5 logements/ha				

* A définir par les communes en fonction des potentiels de comblement de l'enveloppe urbaine
Un taux de 25% ayant été pris en compte pour le calcul des estimations de consommation d'espace

Source : SCoT des Pays de Laval et de Loiron – DOO

2. Le PLH de Laval Agglomération – 2011-2016

Le PLH de Laval Agglomération s'étend sur la période 2011-2016, il a été prolongé d'un an, jusqu'en 2017. Le document porte les orientations suivantes :



- Axe transversal : Conforter les actions qui prennent en compte les aspects qualitatifs de la production
- Axe 1 : Favoriser la mise en œuvre des objectifs de production de logements
- Axe 2 : Accompagner l'évolution du parc existant
- Axe 3 : Renforcer les actions destinées à l'amélioration des conditions de vie des ménages ayant des besoins spécifiques
- Axe 4 : Compléter les dispositifs d'observation et de suivi



Les hypothèses retenues pour le développement sont :

- Une progression de 0,5 % par an de la population qui sera nécessaire pour garantir une croissance de la population active compatible avec l'évolution de l'emploi envisagée.
- Rééquilibrer les soldes migratoires, en retenant davantage les familles.
- Stimuler l'accession sociale à la propriété (PSLA, PASS foncier ou dispositif équivalent en remplacement) : l'impact de cette politique pourrait permettre un gain de population de + 0,25% par an.

Au total, le PLH fixe un objectif de croissance démographique autour de 0,75 % par an.

Les différents segments du parc doivent ainsi être ventilés sur le territoire avec la volonté de conserver une capacité de programmation de logements locatifs aidés, de renforcer le dispositif d'action en matière d'accession sociale, de créer les conditions nécessaires au maintien d'un flux d'accession non aidée et de préserver un investissement locatif minimal sur le territoire.

La construction neuve est également territorialisée pour conforter la ville-centre, pour renforcer la vocation « sociale » de la première couronne et pour ralentir le

rythme de production de la deuxième couronne sans compromettre le développement des communes.

TERRITORIALISATION DES OBJECTIFS DE CONSTRUCTION NEUVE DU PLH

		Laval Agglo		Laval			1e couronne			2e couronne		
		Total	Annuel	Total	Annuel	%	Total	Annuel	%	Total	Annuel	%
Accession sociale	PSLA	480	80	192	32	40%	180	30	38%	108	18	23%
	Pass Foncier											
	<i>dont renouvellement</i>	18	3	18	3	100%	0	0	0%	0	0	0%
	PTZ	720	120	360	60	50%	180	30	25%	180	30	25%
Autre accession		1140	190	390	65	34%	450	75	39%	300	50	26%
Total accession		2340	390	942	157	40%	810	135	35%	588	98	25%
Locatif aidé public	PLUS	300	50	120	20		120	20		60	10	
	PLAI	180	30	30	5	31%	120	20	50%	30	5	19%
	<i>+ renouvellement</i>	90	15	90	15	100%	0	0	0%	0	0	0%
Total locatif social		570	95	240	40	42%	240	40	42%	90	15	16%
Locatif privé	PLS	180	30	60	10	33%	120	20	67%	0	0	0%
	<i>dont renouvellement</i>	30	5	30	5	100%	0	0	0%	0	0	0%
	Autres	300	50	240	40	80%	60	10	20%	0	0	0%
Total locatif privé		480	80	300	50	63%	180	30	38%	0	0	0%
TOTAL		3390	565	1482	247	44%	1230	205	36%	678	113	20%
<i>Part de la population de Laval Agglo*</i>				56%			27%			17%		

*population municipale au 01/01/2006 - source INSEE

Objectifs de construction neuve pour la ville de Laval :

- 1482 logements sur la durée du PLH (voir le détail ci-dessous).

LAVAl	2011-2013										
	Total 2011/2013	PSLA PASS Foncier		PTZ	Autre access	PLU S	PLA I	PLUS PLA I renouv.	PLS		Autre locatif
		Total	dont renouv.						Total	dont renouv.	
OBJECTIFS	741	96	9	180	195	60	15	45	30	15	120

LAVAl	2014-2016										
	Total 2014/2016	PSLA PASS Foncier		PTZ	Autre access	PLUS PLA I renouv.	PLA I	PLUS PLA I renouv.	PLS		Autre locatif
		Total	dont renouv.						Total	dont renouv.	
OBJECTIFS	741	96	9	180	195	60	15	45	30	15	120

Source : PLH de Laval Agglomération – Orientations

- Pôle n°1 (Ahuillé, Montigné le Brillant, Nuillé sur r Vicoin) :
 - 168 logements sur la durée du PLH
- Pôle n°2 (Argentré, Louvigné, Soulgé sur Ouette) :
 - 177 logements sur la durée du PLH
- Pôle n°3 (Châlons du Maine, La Chapelle Anthenaïse) :
 - 57 logements sur la durée du PLH
- Pôle n°4 (Entrammes, Forcé, Parné sur Roc) :
 - 173 logements sur la durée du PLH
- Pôle n°5 (Montfleurs, St Germain le Fouilloux, St Jean sur Mayenne) :
 - 103 logements sur la durée du PLH

Objectifs de construction neuve pour les communes de 1^e couronne (voir le détail ci-dessous) :

- Bonchamp lès Laval : 278 logements sur la durée du PLH
- Changé : 294 logements sur la durée du PLH
- L'Huisserie : 185 logements sur la durée du PLH
- Louverné : 173 logements sur la durée du PLH
- St Berthevin : 300 logements sur la durée du PLH

1e COURONNE	Ensemble des logements 2011/2016	2011-2013							
		Total 2011/2013	PSLA PASS Foncier	PTZ	Autre access	PLU S	PLA I	PLS	Autre locatif
Bonchamp-lès-Laval	278	139	19	19	49	10	10	25	6
Changé	294	147	19	19	47	15	15	25	6
L'Huisserie	185	92	14	14	35	13	12	0	5
Louverné	173	87	13	13	32	12	13	0	4
Saint-Berthevin	300	150	25	25	62	10	10	10	8
Objectifs totaux	1230	615	90	90	225	60	60	60	30

1e COURONNE	2014-2016							
	Total 2014/2016	PSLA PASS Foncier	PTZ	Autre access	PLUS PLA I renouv.	PLA I	PLS	Autre locatif
Bonchamp-lès-Laval	139	19	19	49	10	10	25	6
Changé	147	19	19	47	15	15	25	6
L'Huisserie	92	14	14	35	13	12	0	5
Louverné	87	13	13	32	12	13	0	4
Saint-Berthevin	150	25	25	62	10	10	10	8
Objectifs totaux	615	90	90	225	60	60	60	30

Source : PLH de Laval Agglomération - Orientations

Objectifs de construction neuve pour les communes de 2^e couronne (voir le détail ci-dessous) :

2e COURONNE	Obj. par commune 2011/2016	Ensemble des logements : obj. par pôle 2011/2016	2011-2013						
			Total 2011/2013	PSLA PASS Foncier	PTZ	Autre	PLUS	PLA I	
POLE 1	Ahuillé Montigné-le-Brillant Nuillé-sur-Vicoin	50 74 44	168	84	13	22	37	7	4
POLE 2	Argentré Louvigné Souloé-sur-Ouette	101 32 44	177	88	14	23	39	8	4
POLE 3	Châlons-du-Maine La Chapelle-Anthénaise	22 35	57	29	5	8	13	3	1
POLE 4	Entrammes Forcé Parné-sur-Roc	84 41 48	173	86	14	23	38	8	4
POLE 5	Montfleurs Saint-Germain-le-Fouilloux Saint-Jean-sur-Mayenne	10 38 55	103	51	8	14	23	5	2
Objectifs totaux		678	678	339	54	90	150	30	15

2e COURONNE		2014-2016					
		Total 2014/2016	PSLA PASS Foncier	PTZ	Autre	PLUS	PLA I
POLE 1	Ahuillé Montigné-le-Brillant Nuillé-sur-Vicoin	84	13	22	37	7	4
POLE 2	Argentré Louvigné Souloé-sur-Ouette	88	14	23	39	8	4
POLE 3	Châlons-du-Maine La Chapelle-Anthénaise	29	5	8	13	3	1
POLE 4	Entrammes Forcé Parné-sur-Roc	86	14	23	38	8	4
POLE 5	Montfleurs Saint-Germain-le-Fouilloux Saint-Jean-sur-Mayenne	51	8	14	23	5	2
Objectifs totaux		339	54	90	150	30	15

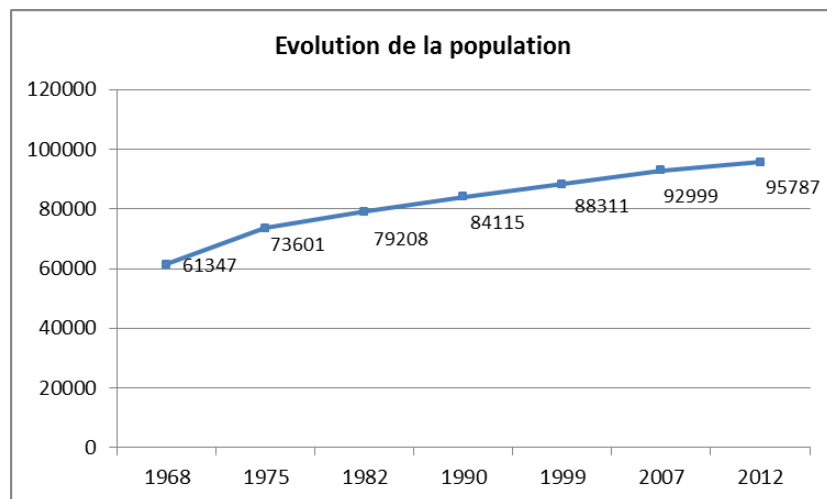


II. Une croissance démographique constante



1. Une croissance démographique modérée...

Laval Agglomération connaît une croissance de sa population continue depuis 1968. En 2012, l'agglomération compte 95 787 habitants, soit une hausse de 3% entre 2007 et 2012. Cette évolution est équivalente à celle connue à l'échelle du Département (+2,3% entre 2007 et 2012). Cette croissance récente est mise en relief avec le phénomène de la période précédente qui compte une croissance de +5% entre 1999 et 2007. La hausse de la population est donc de +8% entre 1999 et 2012, soit 2 788 habitants supplémentaires. Entre 2007 et 2012, le taux d'évolution annuel moyen atteint +0,6%, soit un chiffre légèrement inférieur à la période précédente (+0,7% entre 1999 et 2007).



Source : INSEE RP2012

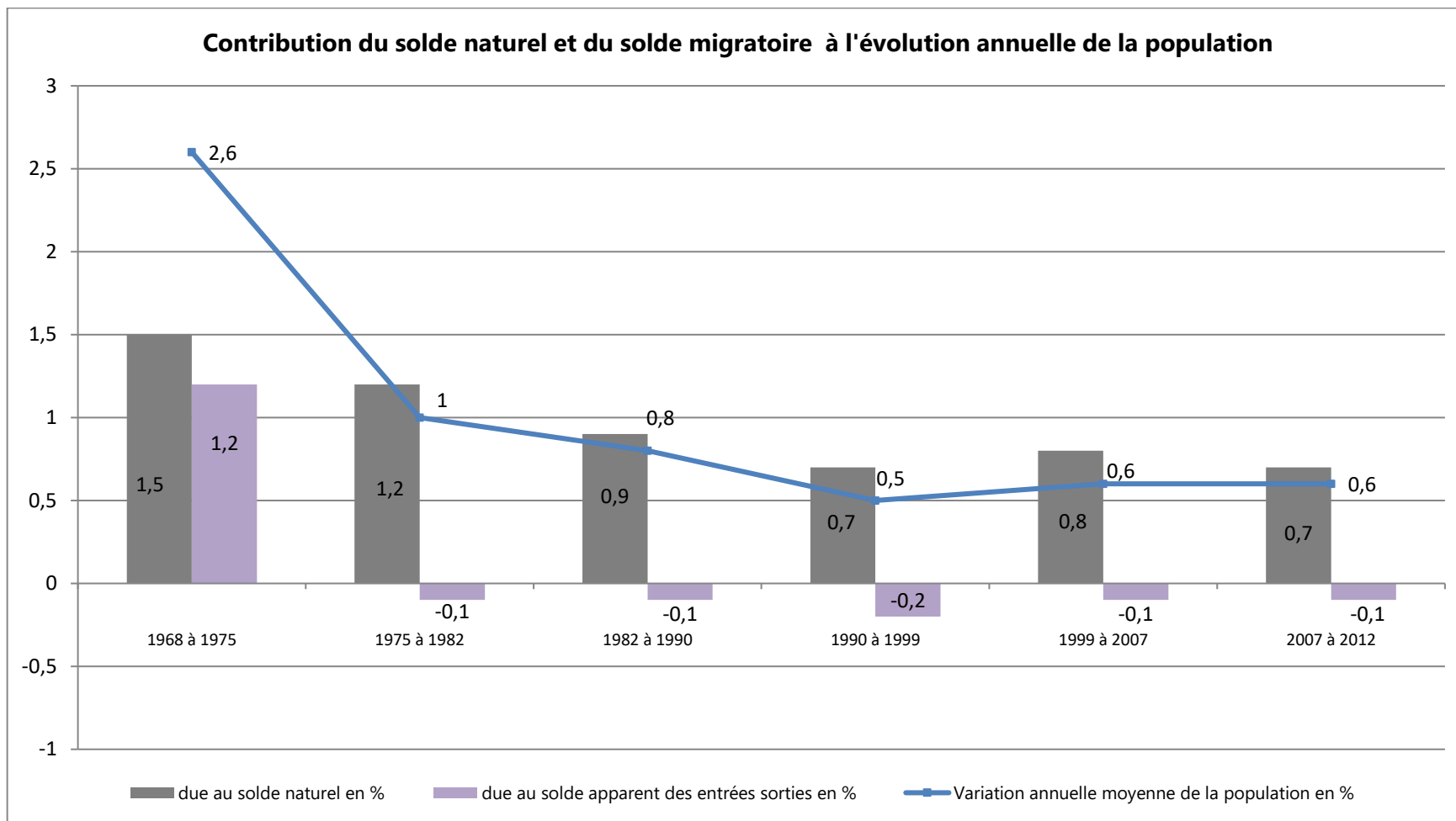
Pour rappel, le PLH prévoit une hausse de +0,75%/an entre 2007 et 2016, contre +0,85% par an pour le SCoT sur la même période et +1,16% par an entre 2016 et 2030

2. ...due à un solde naturel positif

Entre 1999 et 2007, la faible croissance de la population est due à un solde migratoire annuel négatif, de -0,1%, et d'un solde naturel annuel de 0,8%. Pour la période suivante, le solde migratoire se stabilise à -0,1%, le solde naturel annuel est de 0,7%.

Le solde migratoire est négatif depuis 1975 et connaît une évolution stable. Les habitants qui quittent le territoire sont attirés principalement par les aires urbaines de Caen, de Rennes ou d'Angers. Ce sont en particulier les jeunes adultes qui ont tendance à quitter le territoire, principalement des étudiants, mais également des professions intermédiaires et des cadres. L'impact de ces départs est d'autant plus important qu'ils ne sont pas compensés par des retours immédiats.

La ville de Laval, située au centre de gravité des trois métropoles régionales que sont Le Mans, Angers et Rennes se trouve confrontée à une concurrence de métropoles offrant une gamme de services et d'opportunités plus étendues.



Source : INSEE RP2012

III. Une répartition inégale de la population et des évolutions contrastées à noter



La croissance démographique est inégalement répartie sur l'ensemble du territoire de Laval Agglomération. On constate ainsi une déconnexion entre le poids démographique des communes et les évolutions du nombre d'habitants.



Laval, ville-centre, concentre 53% de la population de l'agglomération mais a connu une baisse démographique de 0,7% entre 1999 et 2007, suivie d'une légère relance (+0,1% entre 2007 et 2012).



A contrario, les communes de la Première couronne (Louvigné, Changé, Saint-Berthevin, L'Huisserie, Bonchamp-lès-Laval) ont connu une forte hausse de 10,1% entre 1999 et 2007, puis un ralentissement, avec une croissance de 5,6% entre 2007 et 2012.

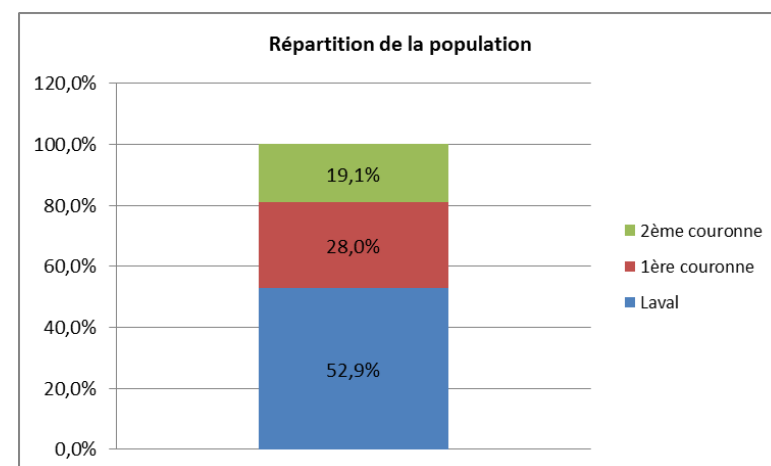
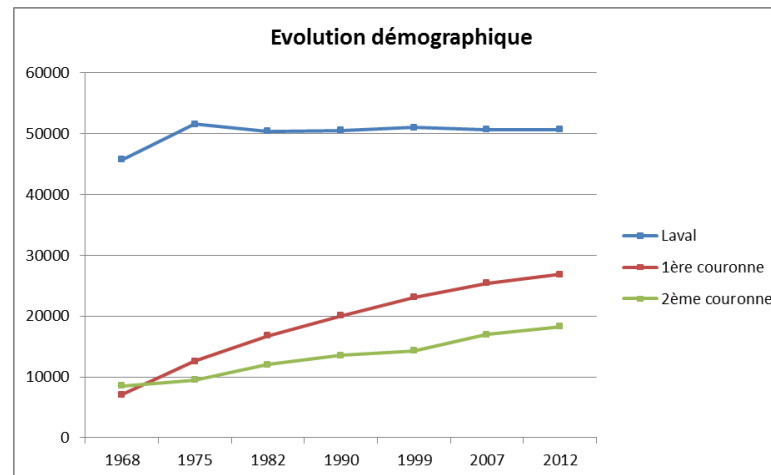


Ce sont toutefois les communes de la deuxième couronne qui profitent de la hausse la plus importante entre 1999 et 2007 s'élevant à 18,9%, puis un ralentissement avec une croissance démographique de 7,8% entre 2007 et 2012. Certaines communes connaissent une croissance démographique plus élevée, notamment Louvigné (+33% entre 2007 et 2012), Châlons-du-Maine (+20%) et Saint-Jean-sur-Mayenne (+14%). 3 communes (Châlons-du-Maine, Louvigné, Saint-Germain-le-Fouilloux) ont vu leur population plus que doubler en 13 ans.

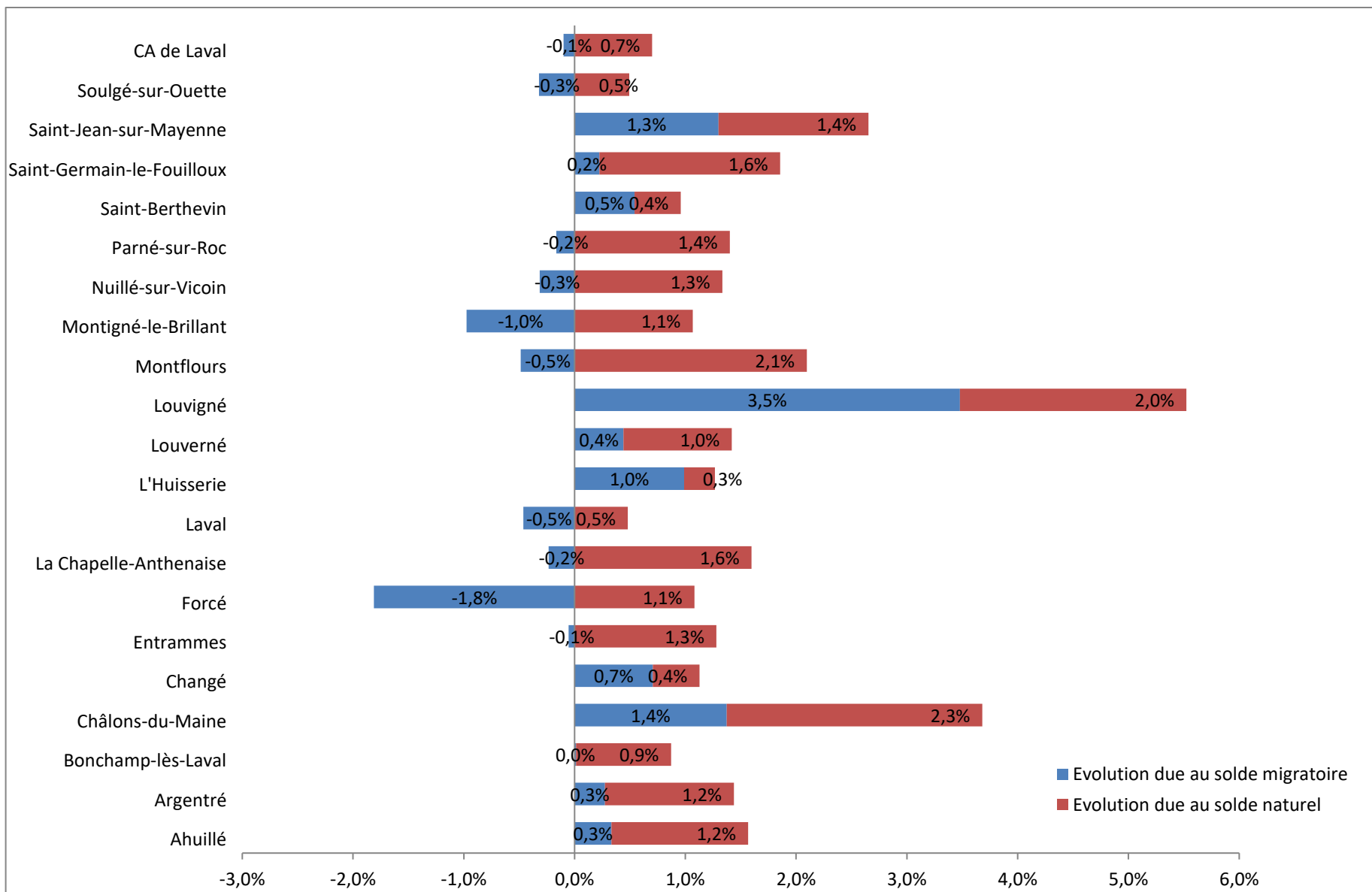


A contrario, 3 communes ont connu des évolutions très faibles entre 2007 et 2012 : Laval (0.1%), Montigny-le-Brillant (0%) et Soulgé-sur-Ouette (+1%). Une commune a même une croissance négative, Forcé, avec -3% entre 2007 et 2012

Cette évolution contrastée est due à un solde migratoire négatif pour Laval, contre un solde migratoire positif dans les communes de première et deuxième couronnes.



Source : INSEE RP2012

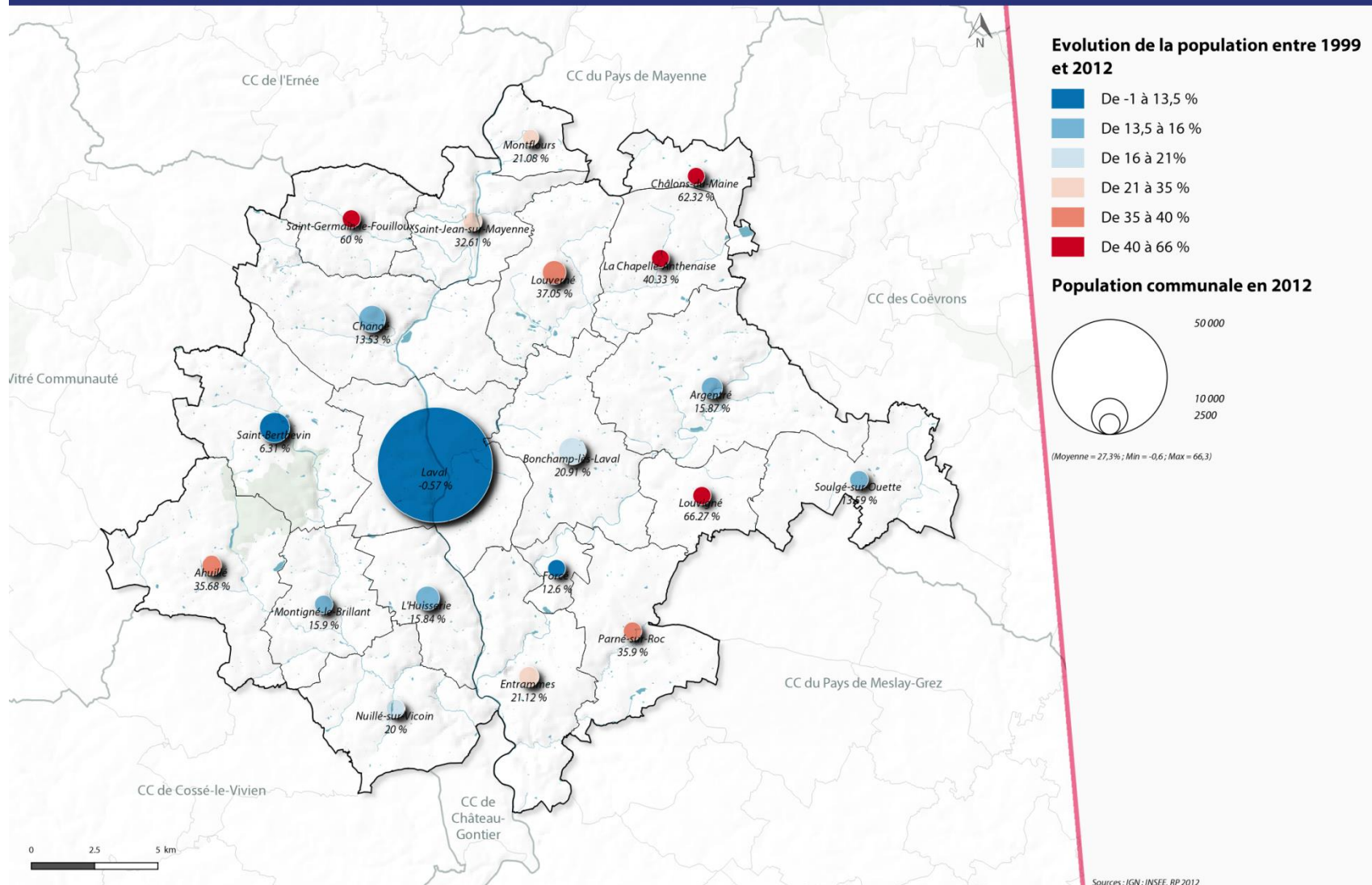




Evolution de la population par commune de 1999 à 2012

PLUI Laval Agglomération

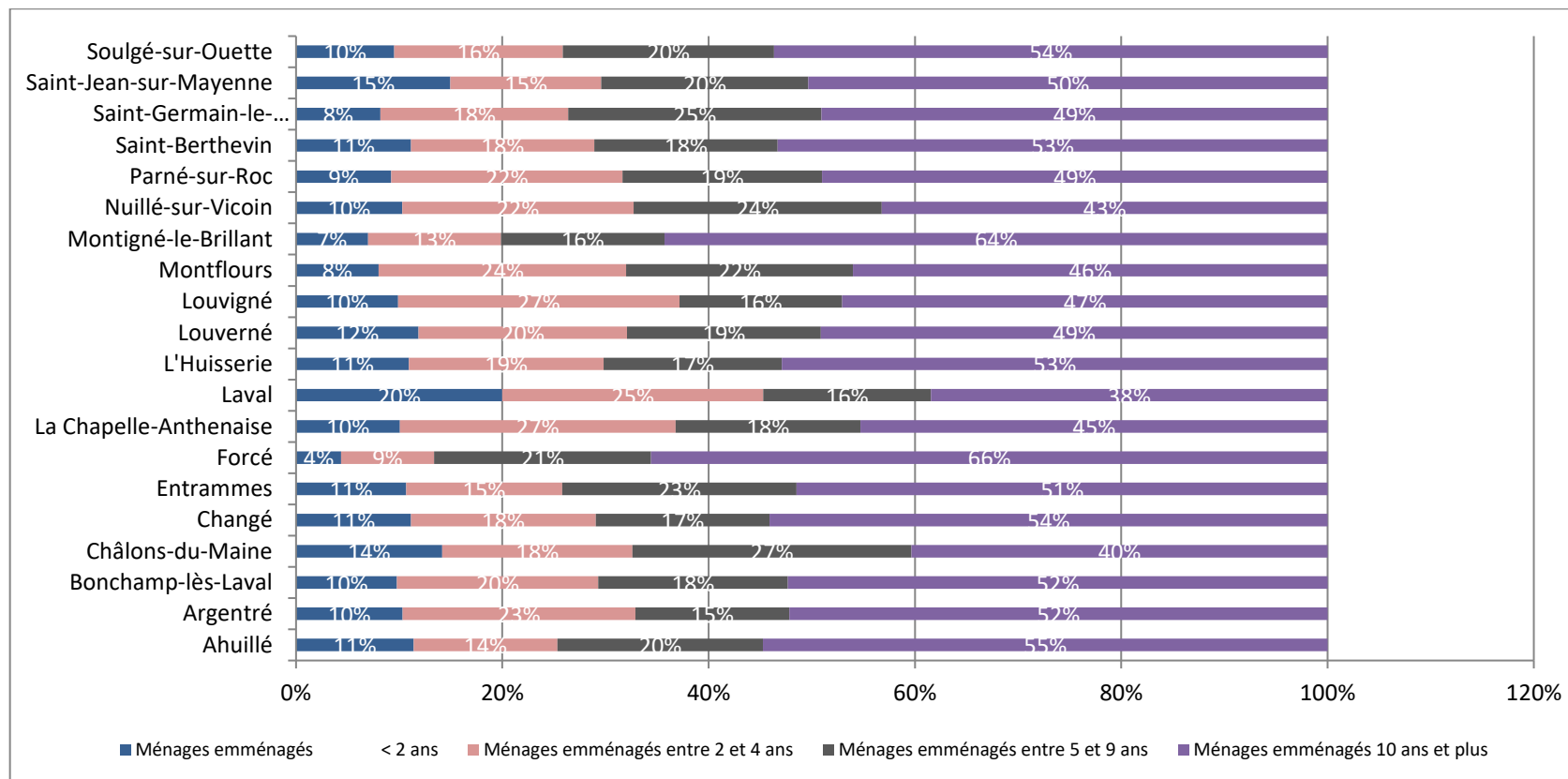
Diagnostic - Mai 2016



IV. Des mobilités résidentielles plutôt anciennes

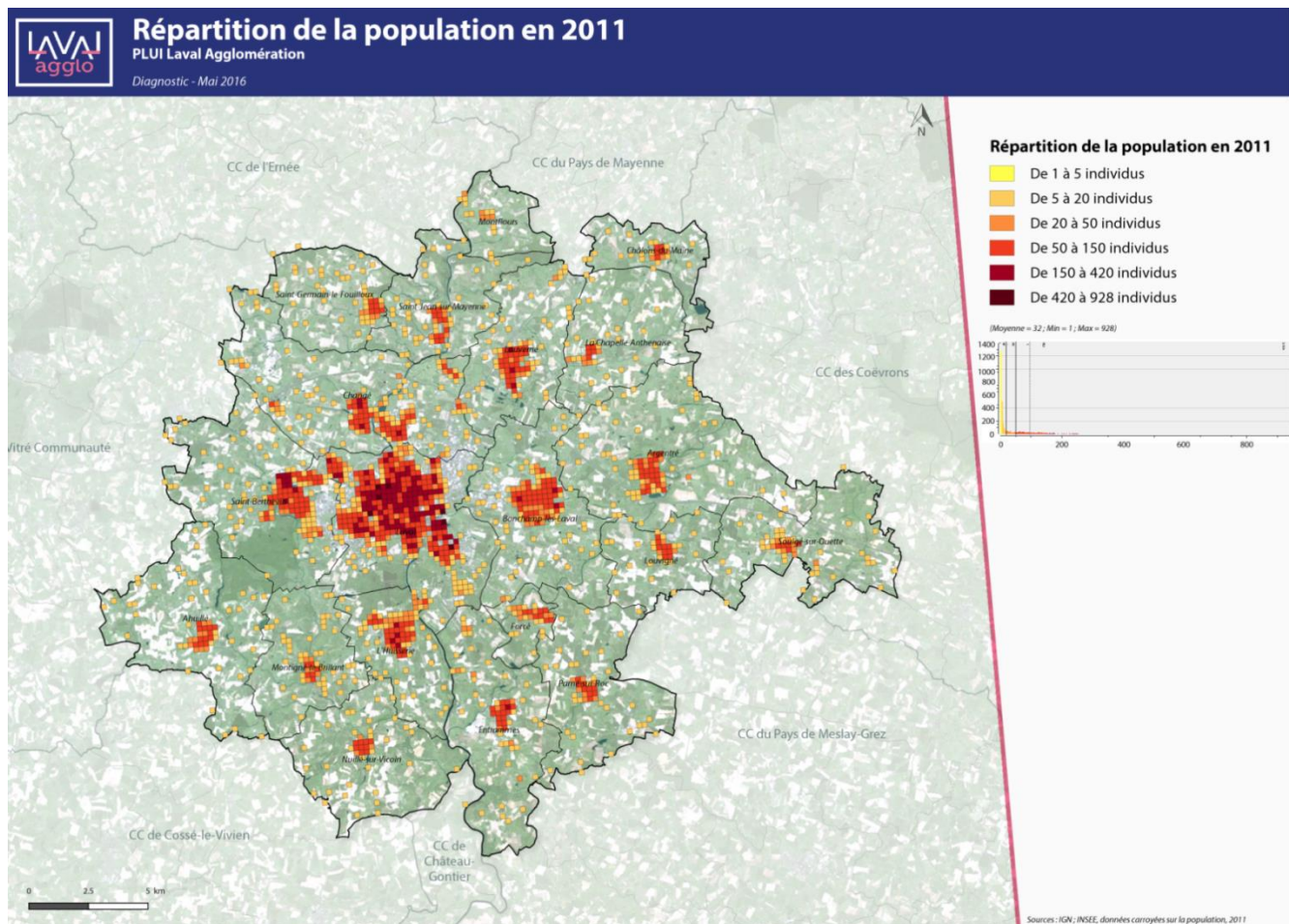
La moitié des ménages est installée depuis 10 ans ou plus dans l'Agglomération de Laval. Les mouvements résidentiels récents montrent que malgré une certaine stabilité de l'attractivité du territoire, depuis 10 ans, de nouvelles populations arrivent régulièrement.

La plupart des mouvements récents ont eu lieu il y a plus de 2 ans. Les mouvements très récents sont nombreux à Laval (conséquence des flux liés à son statut de ville-centre).



V. Une répartition inégale de la population

Laval, ville-centre, concentre 53% de la population de l'agglomération, contre 28% pour les communes de la Première couronne et 19% pour les communes de la deuxième couronne.



VI. Une population vieillissante



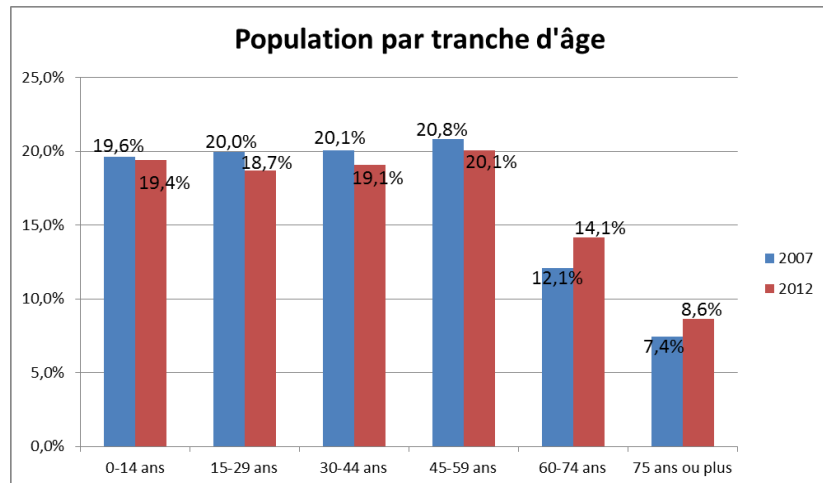
1. Le vieillissement de la population, un phénomène à encadrer/endiguer



Sur l'ensemble la communauté d'agglomération, une hausse de la part des personnes de plus de 60 ans est observée. Sur la période 2007-2012, le nombre de personnes entre 60 et 74 ans a augmenté de 20,5%, celui des plus de 75 ans a augmenté de 19,3%, les plus de 60 ans ont ainsi augmenté de 20%.



L'indice de jeunesse (la part des moins de 20 ans divisée par la part des plus de 60 ans) est de 1,2 en 2012, contre 1,4 en 2007. A l'échelle du Département, ce phénomène est moins marqué, puisque les plus de 60 ans ont augmenté de 12% entre 2007 et 2012, et l'indice de jeunesse est de 1,01 en 2012.



Source : INSEE RP2012

2. Des disparités territoriales au sein de l'agglomération

L'indice de jeunesse diffère selon les communes et on constate des indices plus faibles dans la ville-centre et les villes de première couronne. Les indices ont diminué dans toutes les communes entre 2007 et 2012, sauf à Louvigné.

L'indice de jeunesse de Laval est de 1 en 2012, contre 1,1 en 2007.

Dans les communes de la Première couronne, l'indice de jeunesse est de 1,1 en 2012, les plus de 60 ans ont augmenté de 33% entre 2007 et 2012.

Dans les communes de la deuxième couronne, des disparités plus importantes sont observées, avec un indice de jeunesse de 1,9 en 2012, les plus de 60 ans ont augmenté de 27% entre 2007 et 2012 :

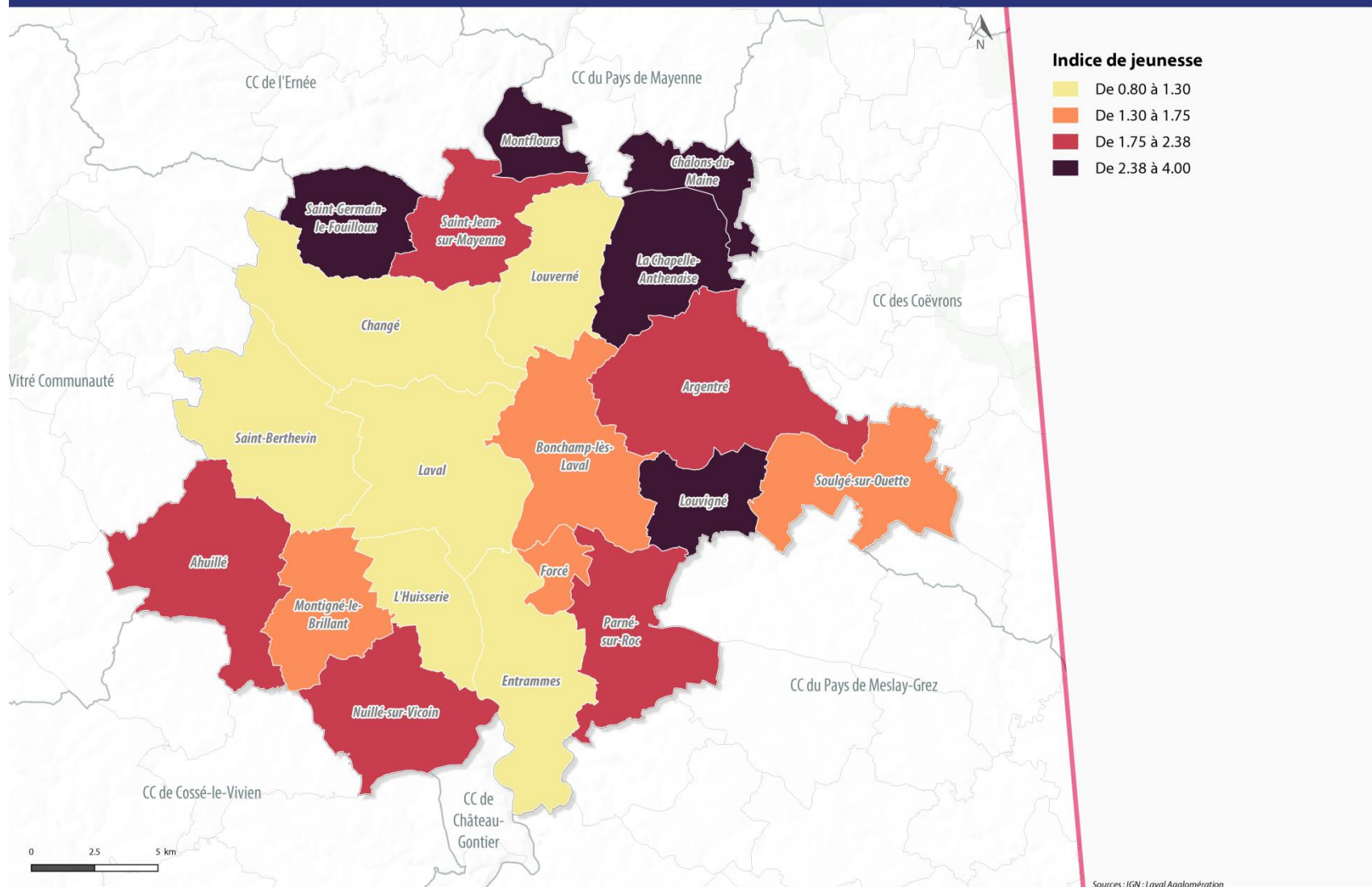
La Chapelle-Anthenaise et Châlons-du-Maine se distinguent par des indices de jeunesse particulièrement élevés, respectivement 4 et 3,1.



Indice de jeunesse en 2012

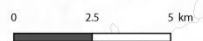
PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016

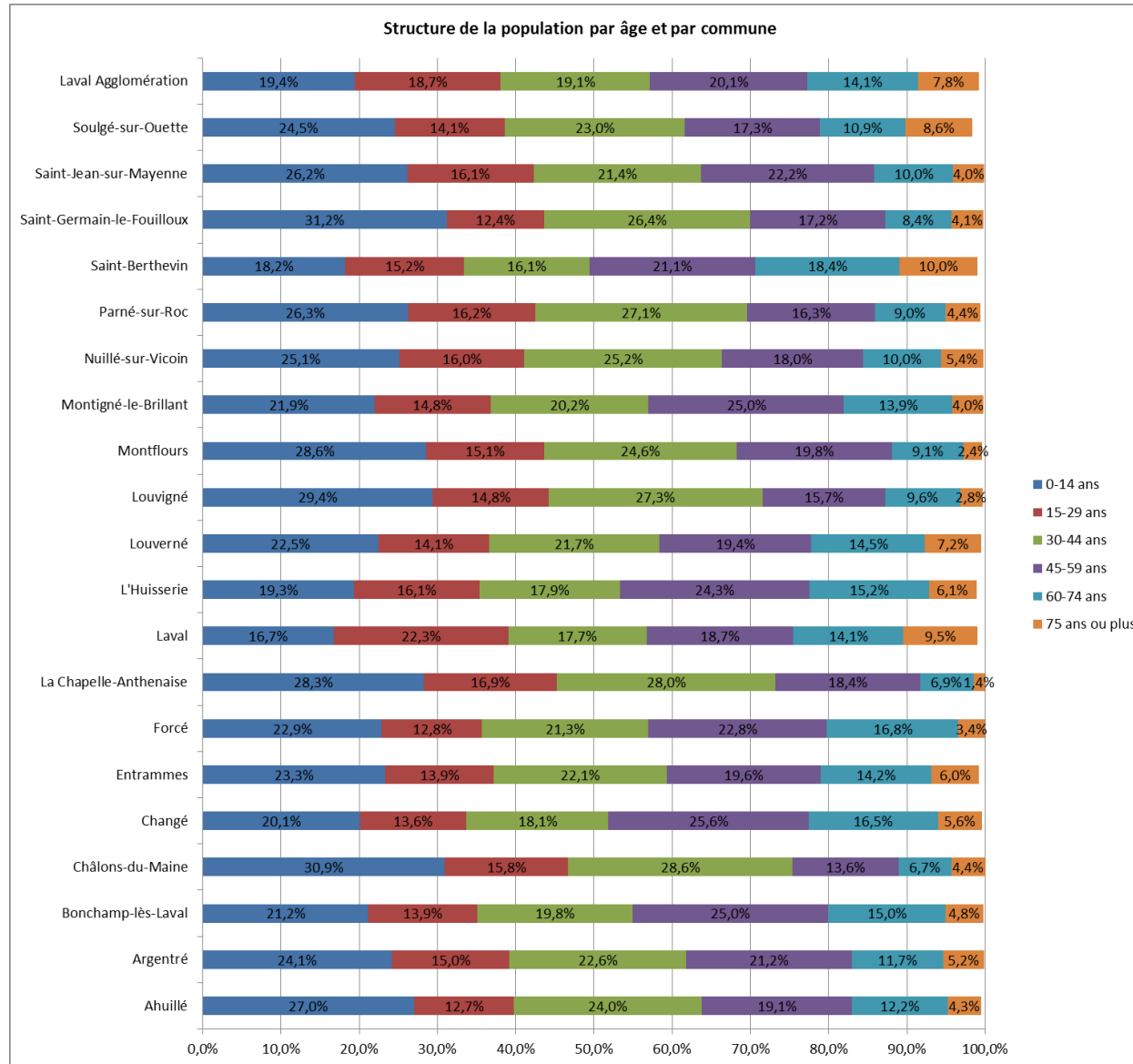


Indice de jeunesse

- De 0.80 à 1.30
- De 1.30 à 1.75
- De 1.75 à 2.38
- De 2.38 à 4.00



Sources : IGN ; Laval Agglomération

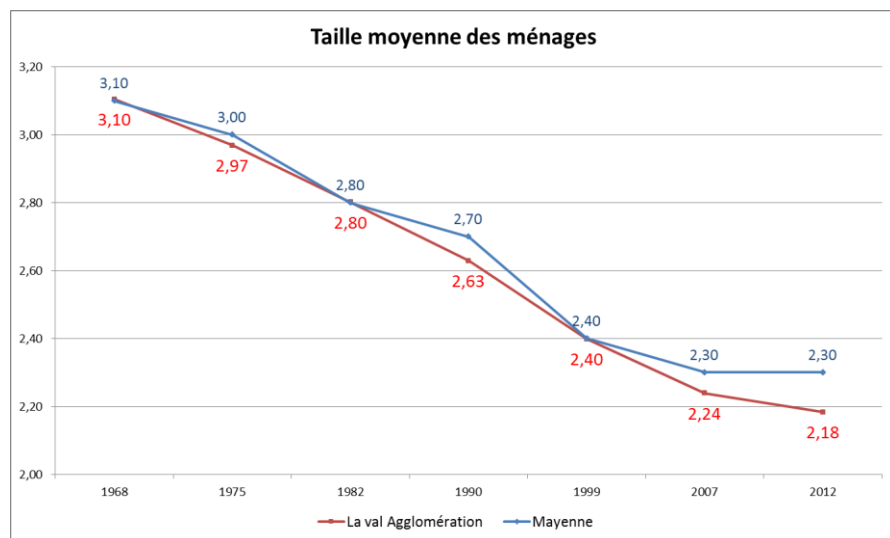


VII. Un phénomène de desserrement



1. Le desserrement des ménages

La taille moyenne des ménages de Laval Agglomération a diminué progressivement pour atteindre 2,18 en 2012. La taille moyenne des ménages de la Mayenne est stable depuis 2007 et est plus élevée avec 2,30 individus par ménage. Ainsi, la taille moyenne des ménages est plus petite à Laval Agglomération qu'à l'échelle du Département et le rythme de baisse est plus fort.



Source : INSEE RP2012

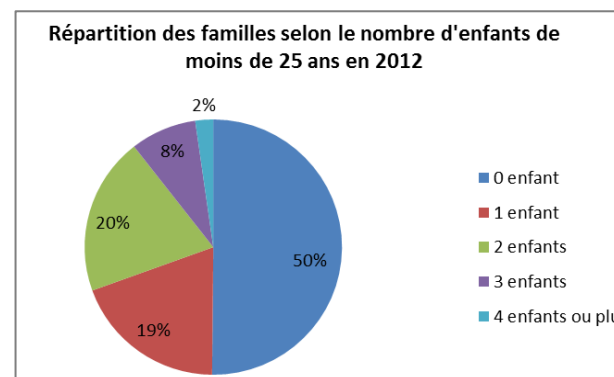
Cette taille moyenne des ménages est par ailleurs plus élevée dans les communes de deuxième couronne.



2. Une majorité de ménages composés d'une personne seule

En 2012, la majorité des ménages de Laval Agglomération est composée d'une personne seule. Les ménages d'une personne représentent 37% des ménages de la communauté d'agglomération (36% en 2007). Cette part est plus importante à l'échelle du territoire d'étude qu'à celle de la Mayenne où elle est de 32,5% en 2012. Cette part est plus importante à Laval, où les ménages d'une personne représentent 48% des ménages de la ville.

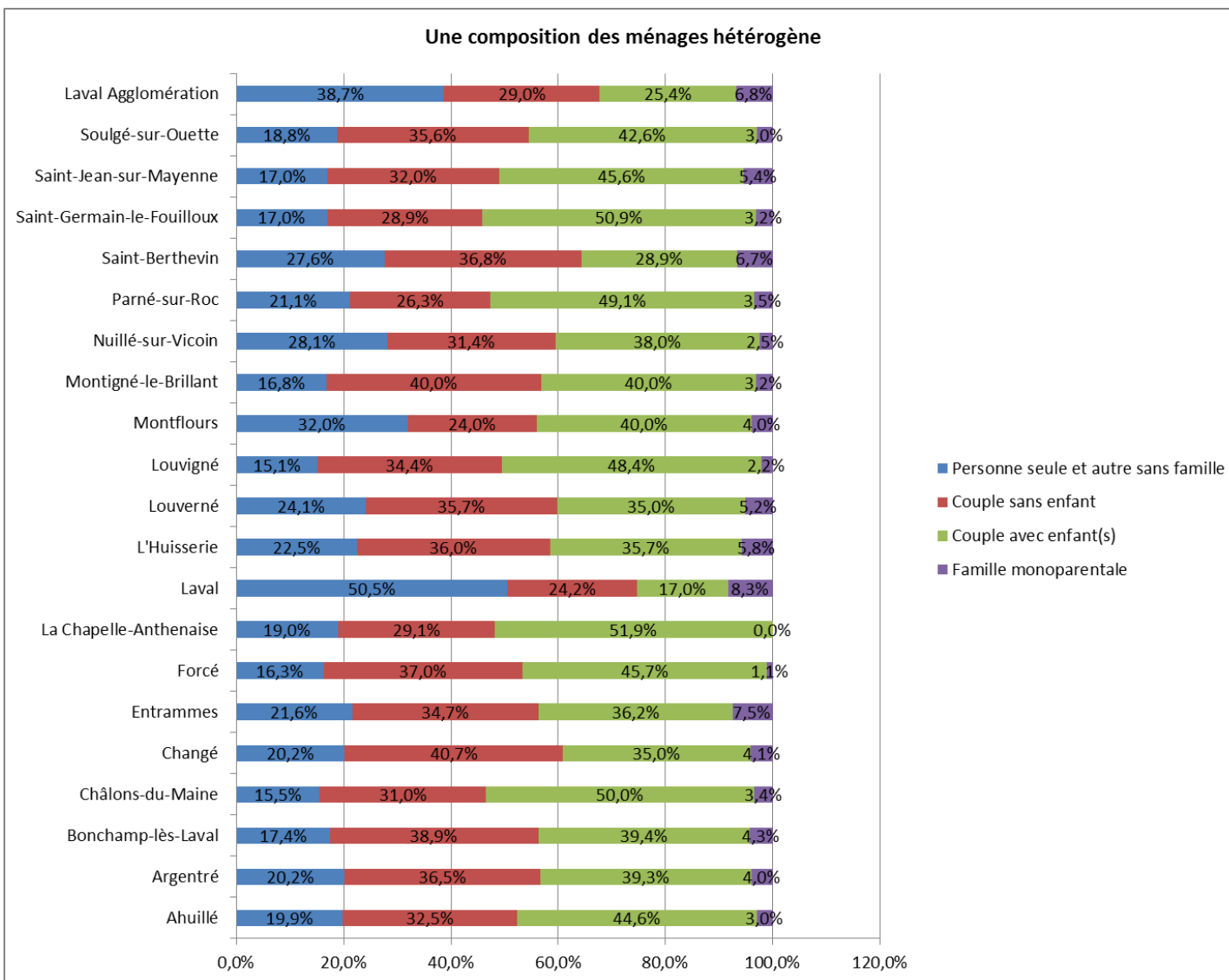
A titre de comparaison, 29% des ménages sont des couples sans enfant, 25,4% des couples avec enfants et 6,8% des familles monoparentales. Parmi les familles de l'agglomération, 47% d'entre elles sont des couples sans enfants, 41% des couples avec enfants et 11% sont des familles monoparentales. 50% des familles n'ont pas d'enfants de moins de 25 ans, 39% en ont 1 ou 2. Les familles nombreuses sont très peu représentées (10% des familles ont plus de 3 enfants) sur l'ensemble de la communauté d'agglomération.



Source : INSEE RP2012



Une composition des ménages hétérogène

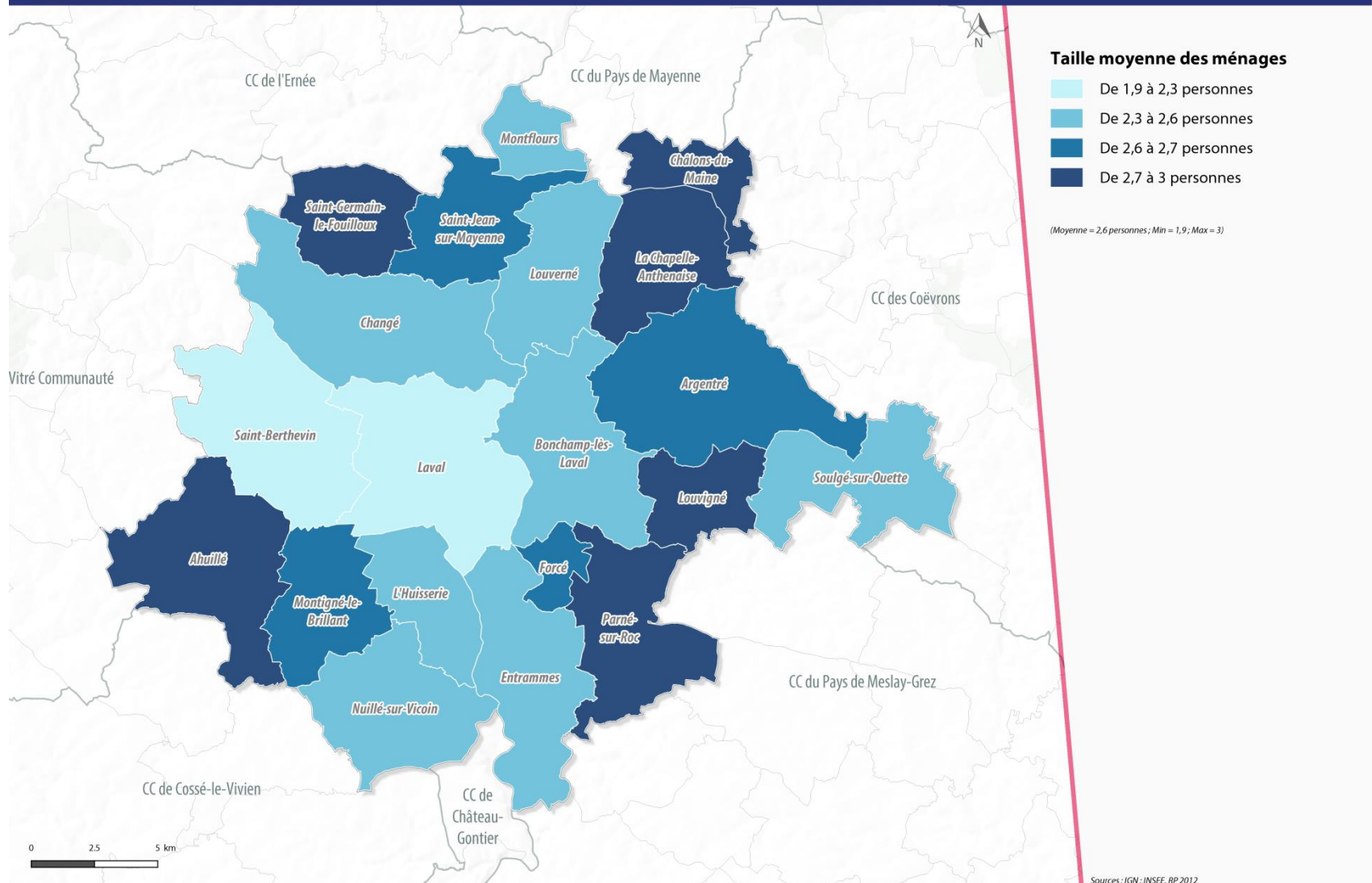




Taille moyenne des ménages en 2012

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



VIII. Profil socio-économique



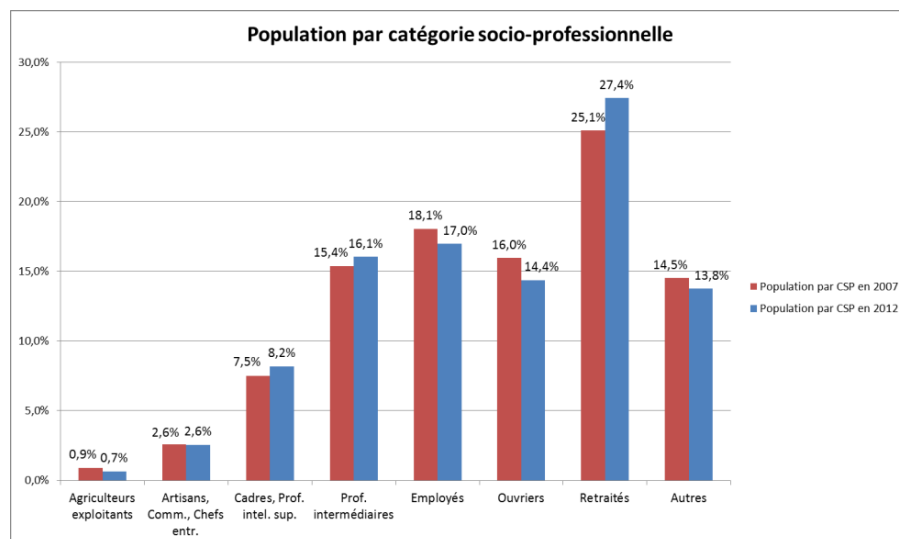
1. Une part importante de retraités, à mettre en relation avec le phénomène de vieillissement de la population



27,4% des personnes de 15ans ou plus du territoire sont des retraités en 2012 (25,1% en 2007). On compte seulement 8,2% de cadres et professions intellectuelles supérieures et 2,6% d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises.



Une représentation importante de la Catégorie Socio-Professionnelle (CSP) « Autres », qui correspond aux personnes sans activité professionnelle : chômeurs n'ayant jamais travaillés, élèves ou étudiants, ...



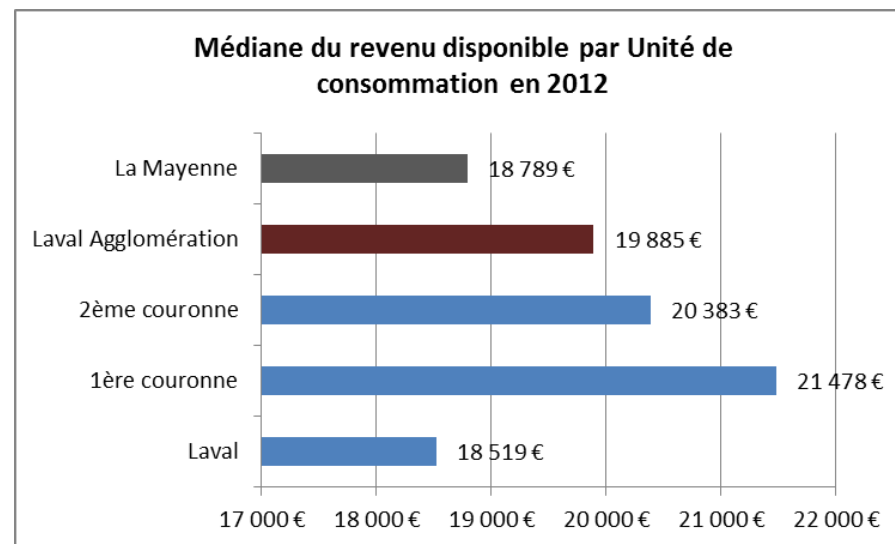
Source : INSEE RP2012

2. Un niveau de vie plus élevé que dans le Département

65,4% des ménages de la communauté d'agglomération sont imposés, contre 58,4% dans le Département.

Le revenu médian par unité de consommation est de 19 885 € à l'échelle de Laval Agglomération contre 18 789 € à celle de la Mayenne.

Les première et deuxième couronnes se distinguent par un revenu médian plus élevé que sur l'ensemble du territoire, la ville-centre présente des revenus plus bas.



Source : INSEE – FiLoSoFI2012

3. Des disparités socio-économiques toujours marquées

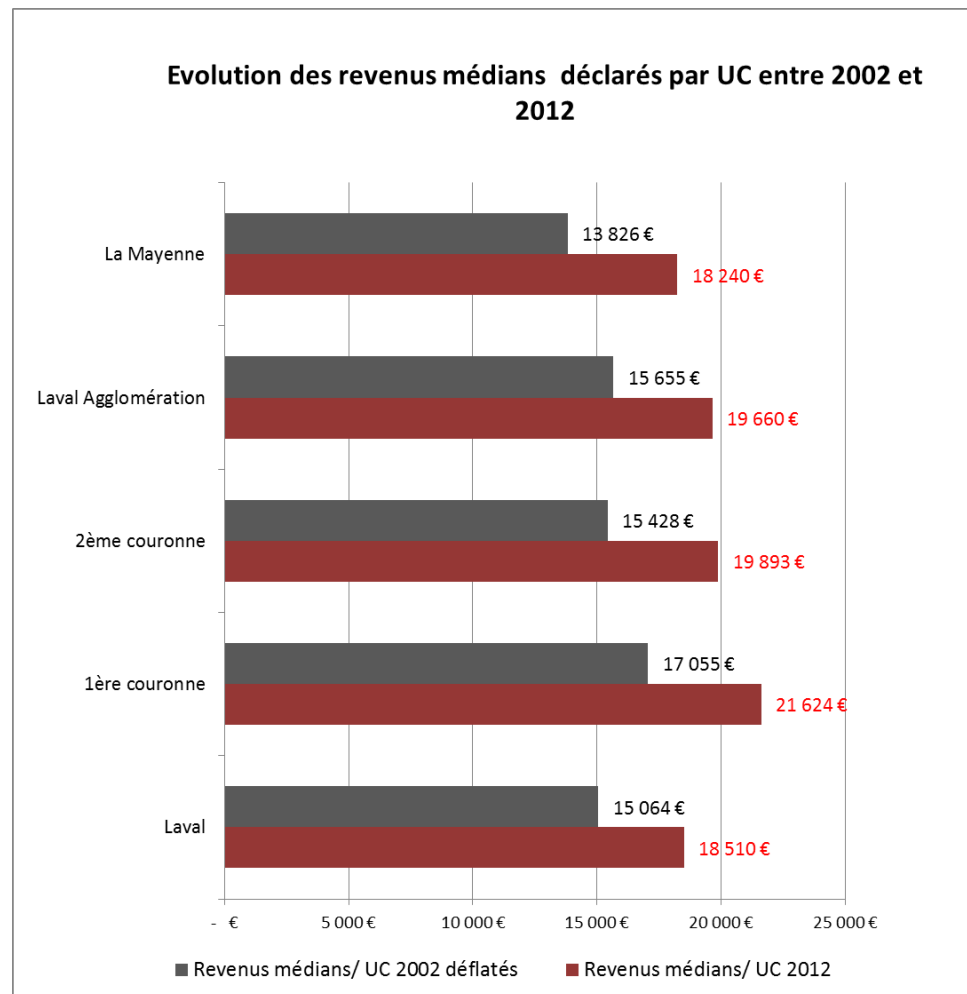
Les revenus ont augmenté sur l'ensemble de la communauté d'agglomération au cours de la dernière décennie, de manière relativement uniforme entre les secteurs.

On constate ainsi une augmentation assez élevée entre 2002 et 2012 avec une hausse moyenne de 26 %. Cette augmentation est plus ou moins équivalente dans les différents secteurs et atteint 32% dans le Département de la Mayenne.

Les disparités restent toutefois très marquées au sein du territoire avec un rapport interdécile de 2,9 : en d'autres termes, les 10 % des ménages les plus riches ont des revenus 3 fois supérieurs aux 10 % des ménages les plus pauvres.

Dans le Département de la Mayenne, le rapport interdécile est de 2,7.

Les disparités sont également marquées au sein du territoire de Laval Agglomération où la ville-centre présente des revenus plus bas que les couronnes périphériques.



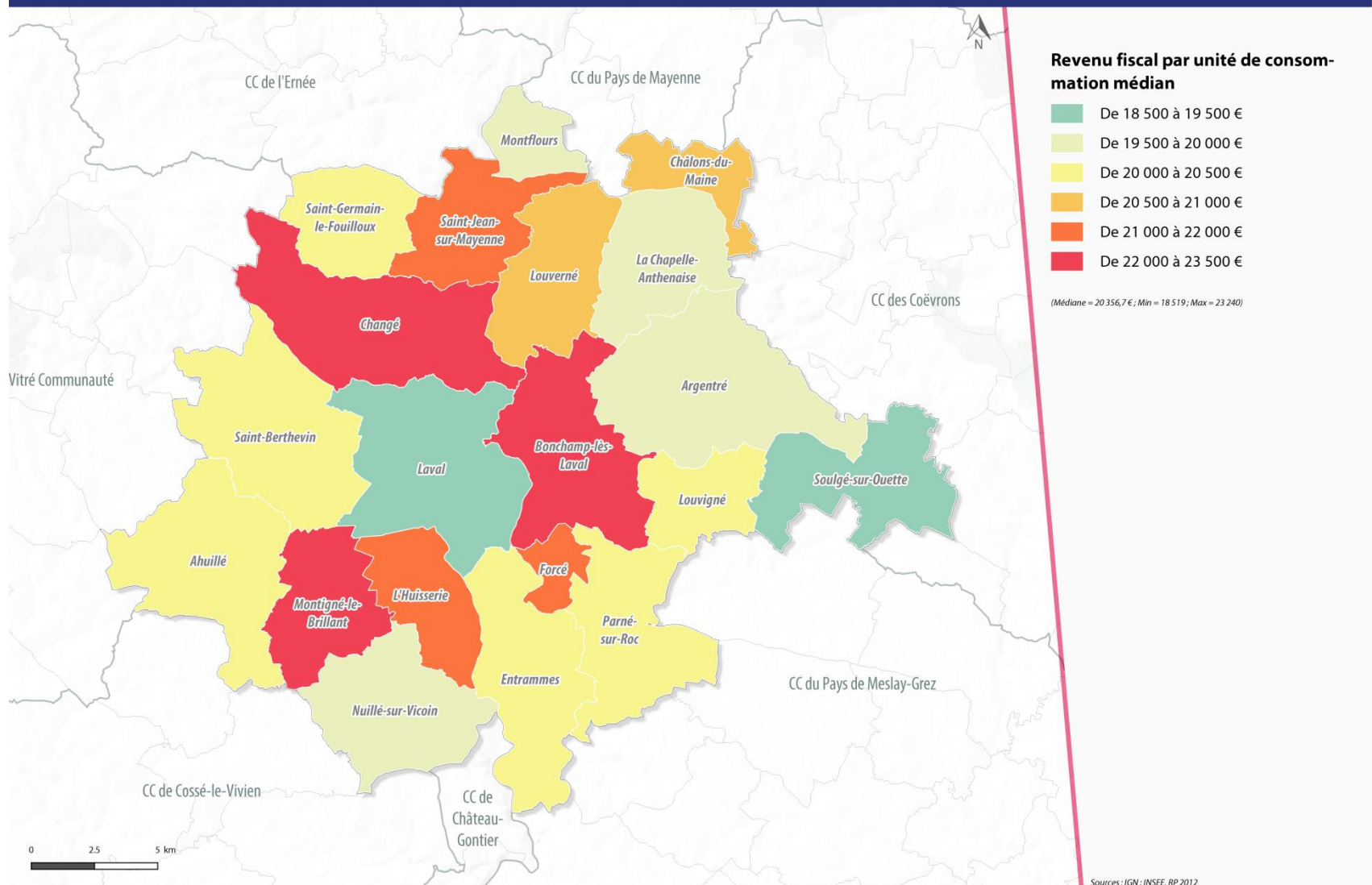
Source : INSEE DGI 2002 et 2012



Revenus médians par unité de consommation en 2012

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016

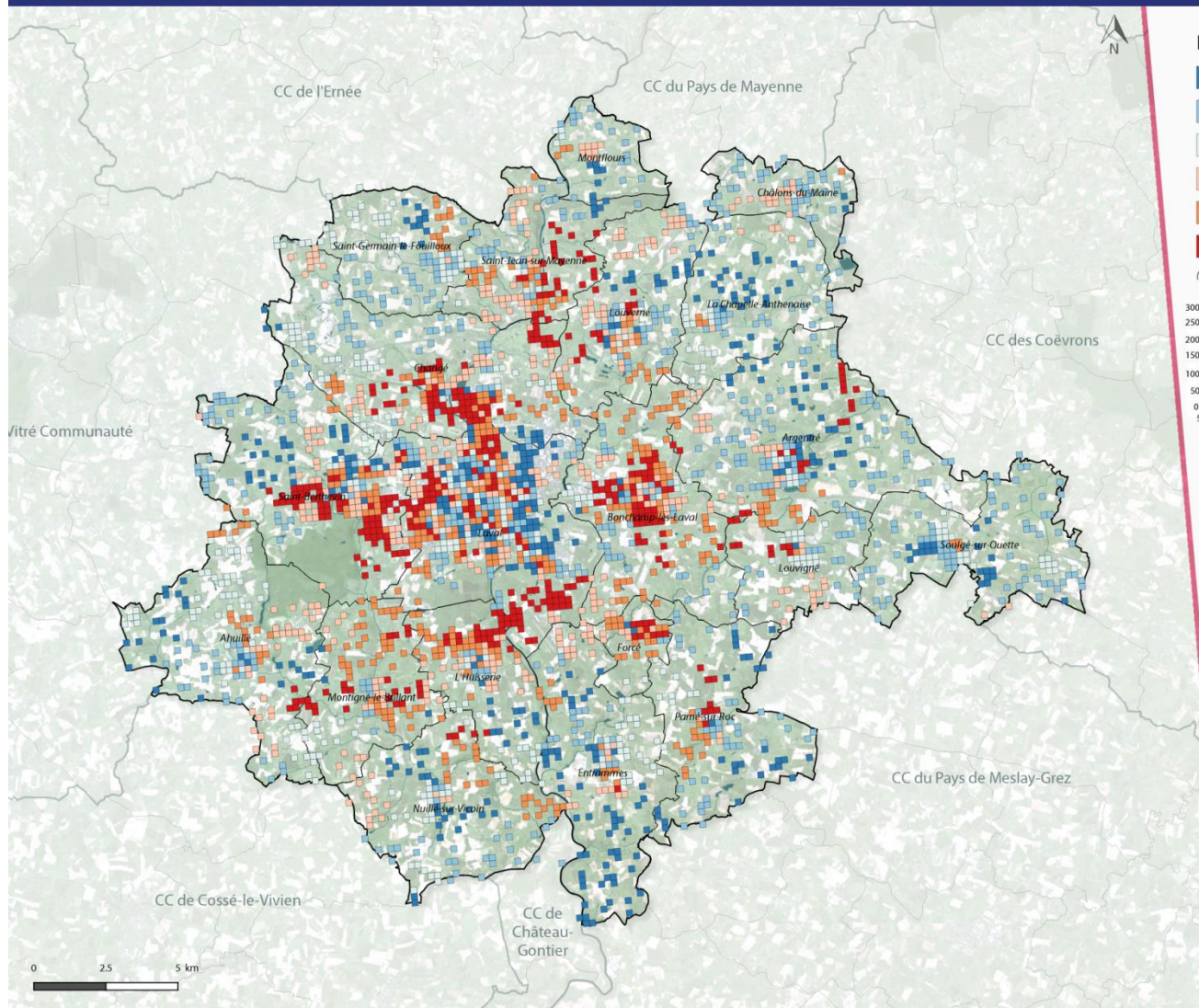




Revenus moyens en 2011

PLUI Laval Agglomération

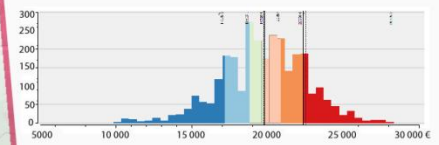
Diagnostic - Mai 2016



Revenu fiscal par u.c moyen

- De 9 500 à 17 000 €
- De 17 000 à 19 000 €
- De 19 000 à 20 000 €
- De 20 000 à 21 000 €
- De 21 000 à 22 500 €
- De 22 500 à 28 500 €

(Médiane = 19 798,9€; Min = 9849; Max = 28325)



Sources : IGN ; INSEE, données carroyées sur la population, 2011



CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> • Une croissance démographique continue depuis 1968 portée par un solde naturel positif mais un rythme d'évolution inférieur aux ambitions des documents cadres et un solde migratoire négatif • Une déconnexion entre poids démographique et évolutions du nombre d'habitants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Laval, une ville-centre à la stabilité démographique fragile ○ Les couronnes périphériques, territoires de croissance démographique : une croissance particulièrement forte en deuxième couronne, un ralentissement des hausses sur les dernières années • Des ménages vieillissants, majoritairement composés d'une personne seule et dont la taille diminue 	<ul style="list-style-type: none"> • 95 757 habitants en 2012 • Laval : 53% des habitants du territoire de l'agglomération (2012) • + de 60 ans : 22,7% de la population (2012) • Indice de jeunesse : 1,2 (2012) • 38,7% des ménages sont composés d'une personne seule (2012) • Taille moyenne des ménages : 2,18 (en 2012) • Médiane du revenu disponible par unité de consommation : 19 885 euros (2012)
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter le rythme de croissance démographique : <ul style="list-style-type: none"> ○ Maintenir les ménages sur le territoire ○ Inverser la tendance négative du solde migratoire • Affirmer l'organisation territoriale et les grands équilibres spatiaux prescrits par le SCoT : <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer l'attractivité de la ville-centre et maintenir l'attractivité des villes de première couronne ○ Maîtriser l'attractivité des communes de deuxième couronne • Répondre aux évolutions des ménages : <ul style="list-style-type: none"> ○ Anticiper la poursuite de la baisse de la taille moyenne des ménages, en produisant une offre de logements adaptée ○ Attirer des familles avec enfants, notamment dans la ville-centre ○ Accompagner le vieillissement de la population (gérer et développer les services à la personne, mettre en place des équipements et une offre de logements adaptée) 	

Habitat

I. Que disent les documents-cadres ?



1. Le Schéma de Cohérence Territoriale des Pays de Laval et de Loiron

La partie du diagnostic consacrée à l'habitat a identifié les tendances suivantes. Entre 1999 et 2009, on constate un renforcement du poids des grands logements de 5 pièces, alors que sur la même période on compte de plus en plus de ménages d'1 ou 2 personne(s). Le parc de logements s'est développé à un rythme beaucoup plus soutenu (17%) que la croissance démographique (8,5%) entre 1999 et 2009 dans les divers secteurs géographiques du territoire, et particulièrement à l'Est, attestant ainsi du phénomène de report de pression à la construction du territoire.

Une forte augmentation du nombre de logements vacants est à constater entre 1999 et 2009 (+71%) : on assiste ainsi à une inadéquation entre l'offre et la demande, mais qui forme une réserve potentielle de logements. A Laval, le nombre de logements vacants a augmenté de 79%.

L'axe 2 du PADD « un territoire solidaire » présente dans sa deuxième orientation un objectif de + 16 000 logements en 2030.

Dans le DOO, plusieurs orientations annoncent également des objectifs de développement du parc de logement.

- P2 : Prescriptions relatives à la production de logements

Le SCoT fixe un rythme de production élevé à 1 022 logements par an dont un premier pallier de 800 logements par an entre 2014 et 2016 et 1 022 par an entre 2017 et 2030.

- P3 : Prescriptions relatives au développement urbain

L'urbanisation pour la production de 16 700 logements devra correspondre à une enveloppe globale et maximale d'environ 720 hectares

- P4 Prescriptions relatives à la répartition du développement urbain

Au moins 70% des développements urbains futurs sont localisés dans la commune de Laval et la première couronne s'agissant des développements résidentiels : on compte ainsi 560 à 730 logements supplémentaires par an pour Laval et la première couronne, dont environ 50% pour Laval jusqu'en 2030

- P5a : Prescriptions relatives au comblement de l'enveloppe urbaine pour le développement résidentiel

A Laval, un seuil de 70% des développements résidentiels grâce au comblement de l'enveloppe urbaine a été fixé, soit au moins 600 logements entre 2014 et 2016 et 3 980 logements entre 2017 et 2030, comprenant la mobilisation de logements vacants.

Dans la première couronne, le seuil est arrêté à 30% des développements résidentiels grâce au comblement de l'enveloppe urbaine, soit au moins 250 logements entre 2014 et 2016 et 1 380 logements entre 2017 et 2030, comprenant la mobilisation de logements vacants.

- P6a : Prescriptions relatives aux extensions urbaines pour le développement résidentiel



Le SCoT établit des localisations préférentielles s'agissant des extensions urbaines à vocation résidentielle. Les documents d'urbanisme locaux identifient, à cet égard, des espaces d'extensions urbaines prioritaires dans le temps selon : leur continuité avec les secteurs déjà urbanisés ; leur proximité avec un point de desserte en transport en commun urbain ; leur proximité avec des services (dont commerces) et équipements urbains existants ou en projet.



Le SCoT présente enfin des objectifs chiffrés :



- Pour le territoire du SCoT :

800 logements/an entre 2014 et 2016 ;



1022 logements/an entre 2017 et 2030.



II. Un parc de logement qui présente des disparités

1. A l'échelle de l'agglomération, des logements de grande taille

Sur la totalité du parc de logements, 92,6% sont des résidences principales, 1,3% des résidences secondaires ou logements occasionnels.

Le taux de vacance est de 6,1 % en 2012 sur l'ensemble du territoire, contre 5,8% en 2007.

Définition INSEE de la vacance :

Un logement vacant est un logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants :

- proposé à la vente, à la location ;
- déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation;
- en attente de règlement de succession ;
- conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés ;
- gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire (exemple un logement très vétuste...).

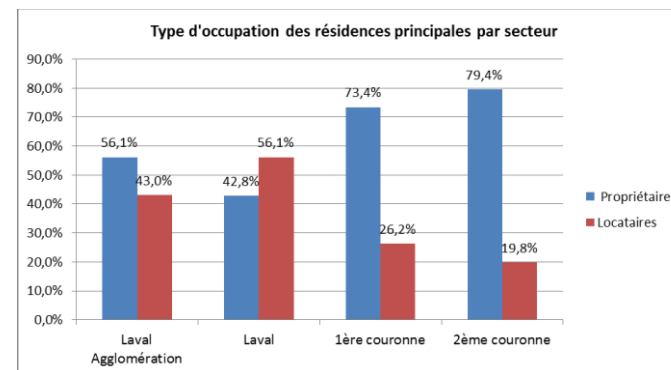
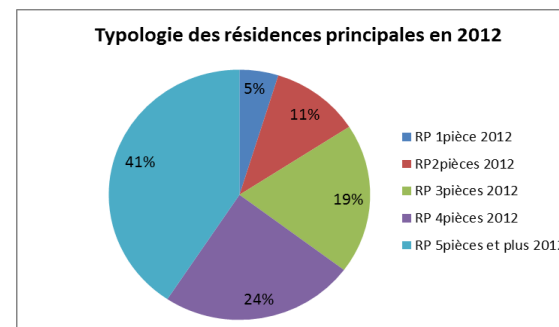
Le parc de logement se compose de 60 % de logements individuels et 39% de logements collectifs en 2012.

56% des résidences principales sont occupées par des propriétaires. Cette moyenne cache des chiffres très hétérogènes : en première couronne et en deuxième couronne, 73,4% et 79,4% des résidences principales sont occupées par des propriétaires.

Les grands logements sont majoritaires sur le territoire avec 65% des résidences principales qui disposent de 4 pièces ou plus. Sur l'ensemble du parc, seuls 4,8% des logements sont des T1.

Laval, ville-centre, se distingue par une représentation plus importante de logements de petite taille (94% des T1 de l'ensemble du territoire). A titre de comparaison, 1% des T1 du territoire sont dans la deuxième couronne.

De la même façon, Laval concentre 92% des logements collectifs du territoire.



Source : INSEE RP2012.

La comparaison du nombre de pièces des résidences principales avec la taille des ménages qui les occupent met en avant un fort taux de sous-occupation des résidences principales de l'agglomération (59,8%) et même de sous-occupation

accentuée. On considère qu'un logement est sous-occupé lorsqu'il existe un différentiel de 2 pièces avec le nombre de personnes qui composent le ménage. Au-delà on parle de sous-occupation accentuée.

A contrario, le phénomène de suroccupation de logement est marginal dans l'agglomération (0.4% des résidences principales).

Cette analyse souligne une certaine inadéquation du parc de logement avec le profil des ménages présents sur le territoire et dont la taille continue de diminuer.



	1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 personnes	6 personnes ou plus
1 pièce	4,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2 pièces	9,4%	1,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
3 pièces	11,0%	6,6%	1,3%	0,4%	0,1%	0,0%
4 pièces	7,1%	9,9%	3,5%	2,7%	0,7%	0,2%
5 pièces	3,2%	8,6%	3,8%	3,9%	1,3%	0,5%
6 pièces ou plus	1,6%	6,9%	3,2%	4,5%	2,7%	0,7%

Croisement entre le nombre de pièce des logements et la taille des ménages qui les occupent.

2. Une hausse importante du nombre de logements



Sur le territoire de Laval Agglomération, le nombre de logements a augmenté de 21% entre 1999 et 2012 (6,5% entre 2007 et 2012).



Cette hausse est plus marquée dans la Première couronne, où la croissance du parc de logements a atteint 36% sur la période allant de 1999 à 2012, contre 35% dans la deuxième couronne.



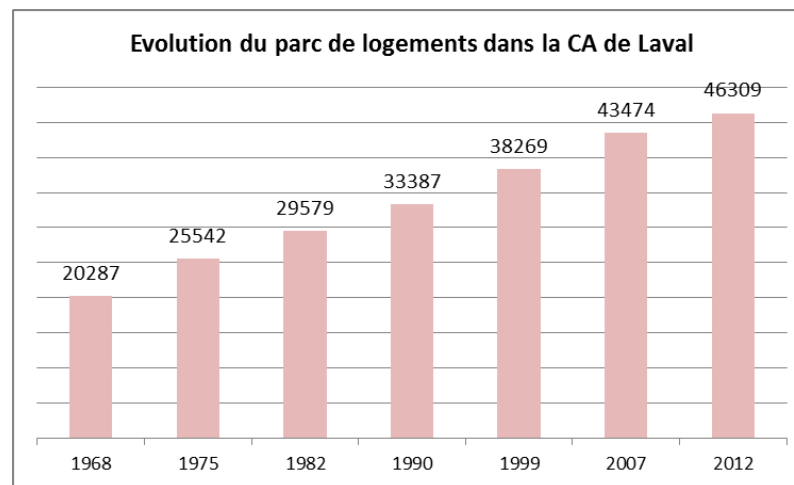
Malgré ces constructions, en 2012, 60% du parc du territoire est localisé dans la seule commune de Laval, ville-centre.



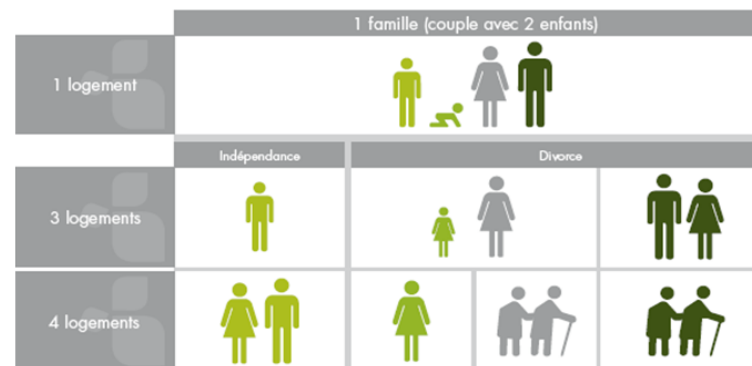
Alors qu'entre 1999 et 2012, Laval Agglomération a vu son parc augmenter de 8 040 logements, la population n'a que très peu augmenté : la hausse du parc de logements atteint 21% entre 1999 et 2012 sur l'ensemble du territoire alors que la hausse de la population est seulement de 8% sur la même période.



Ce déséquilibre apparent est la conséquence des phénomènes démographiques évoqués (décohabitation, desserrement des ménages,...) : une part de la construction de logements permet de répondre aux besoins des habitants et de maintenir la population en place, c'est le point mort (388 logements).



Source : INSEE RP2012



Source : Citadia Conseil

3. Calcul du point mort rétrospectif

Laval Agglomération connaît une croissance continue de sa population depuis la fin des années 1960. Depuis 1999, la Communauté d'Agglomération compte 7 476 résidents supplémentaires. Sur cette période 650 logements neufs ont été construits par an.

Ainsi, une majorité des logements construits ont uniquement permis de maintenir la population sur le territoire : c'est ce que l'on nomme le point mort de la construction. Il se décompose de la manière suivante :

- 275 logements par an ont permis de répondre à la diminution de la taille moyenne des ménages ; en d'autres termes, au fait qu'on loge de moins en moins de personnes par logement. Ce phénomène est lié au vieillissement de la population, aux décohabitations et aux séparations. Sur le territoire, le desserrement des ménages représente le poste principal du point mort, soit 71% de celui-ci.
- La vacance a augmenté de 103 logements par an : il s'agit d'autant de logements qui n'accueillent plus de population résidente.
- Les résidences secondaires ont diminué de 22 logements par an : cette diminution est liée à la transformation de résidences secondaires en résidences principales.
- Le dernier poste du Point Mort est le renouvellement du parc. Il correspond au solde entre les démolitions de logements et la création de logements dans le bâti existant. En l'occurrence, dans Laval Agglomération, on est face à un renouvellement positif de l'ordre de 0,07%. Ainsi, les logements démolis ont été compensés par des créations de logements dans le parc existant (par division de logements ou changement d'usage).

Au cours de la période passée, la construction de 388 logements par an ont permis le maintien de la population soit 60% de la construction, et 263 logements ont permis l'accueil d'une population supplémentaire.

DESSERREMENT DES MENAGES (A)			
Taille moyenne des ménages 1999	Taille moyenne des ménages 2012	Rythme de desser-remet annuel	Besoins annuels liés au desser-remet
2,40	2,18	-1%	275

EVOLUTION DE LA VACANCE (B)			
Taux de vacance 1999	Taux de vacance 2012	Rythme d'évolution annuel de la vacance	Variation annuelle du nombre de logements vacants
3,9%	6,1%	5,1%	103

EVOLUTION DES RESIDENCES SECONDAIRES (C)			
Part des résidences secondaires 1999	Part des résidences secondaires 2012	Rythme d'évolution annuel des résidences secondaires	Variation annuelle du nombre de résidences secondaires
2,4%	1,3%	-2,9%	-22

RENOUVELLEMENT DU PARC (D)			
Nombre de logements construits par an entre 1999 et 2012	Variation annuelle du stock de logements	Besoins annuels liés au renouvel-lement du parc	Taux de renouvel-lement 1999-2012
650	618	32	0,07%

Point-Mort annuel 1999 -2012 (A+B+C+D)	Effet démographique annuel 1999 -2012
388	263



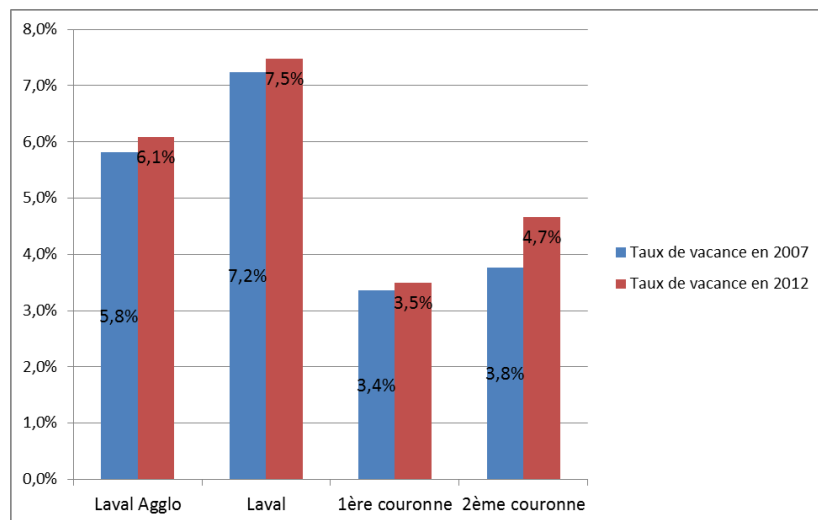
III. Un parc de logement qui présente des disparités



1. Des déséquilibres à résorber

Alors que le taux de vacance est de 6,1% en 2012 sur l'ensemble du territoire et concerne 2 817 logements, Laval enregistre un taux de vacance plus élevé la même année : 7,5% (soit 2 091 logements). En comparaison, la Première couronne enregistre une vacance basse : 3,5%. Pour l'ensemble de la deuxième couronne, le taux de vacance est de 4,7%.

Même s'il reste en hausse, l'augmentation du taux de vacance est en net ralentissement avec une progression de 0,3% entre 2007 et 2012, contre plus de 70% entre 1999 et 2009.



Source : INSEE RP2012

	Taux de vacance en 2007	Taux de vacance en 2012	Nombre de logements vacants en 2007	Nombre de logements vacants en 2012
Ahuillé	3,4%	3,7%	23	26
Argentré	3,0%	5,2%	30	57
Bonchamp-lès-Laval	2,4%	2,0%	50	47
Châlons-du-Maine	3,9%	2,0%	8	5
Changé	1,7%	3,1%	34	70
Entrammes	3,5%	4,8%	29	44
Forcé	2,4%	2,9%	9	11
La Chapelle-Anthemoise	3,1%	2,1%	9	7
Laval	7,2%	7,5%	1945	2091
L'Huisserie	2,6%	2,9%	39	49
Louverné	7,3%	3,6%	109	61
Louvigné	1,0%	3,7%	3	15
Montflours	9,2%	8,7%	9	10
Montigné-le-Brillant	3,9%	5,3%	19	27
Nuillé-sur-Vicoin	6,1%	6,6%	31	35
Parné-sur-Roc	2,3%	5,5%	11	27
Saint-Berthevin	3,6%	5,0%	105	163
Saint-Germain-le-Fouilloux	5,5%	4,0%	21	16
Saint-Jean-sur-Mayenne	5,0%	5,7%	28	37
Soulgé-sur-Ouette	4,2%	4,3%	18	19
Laval Agglo	5,8%	6,1%	2530	2817

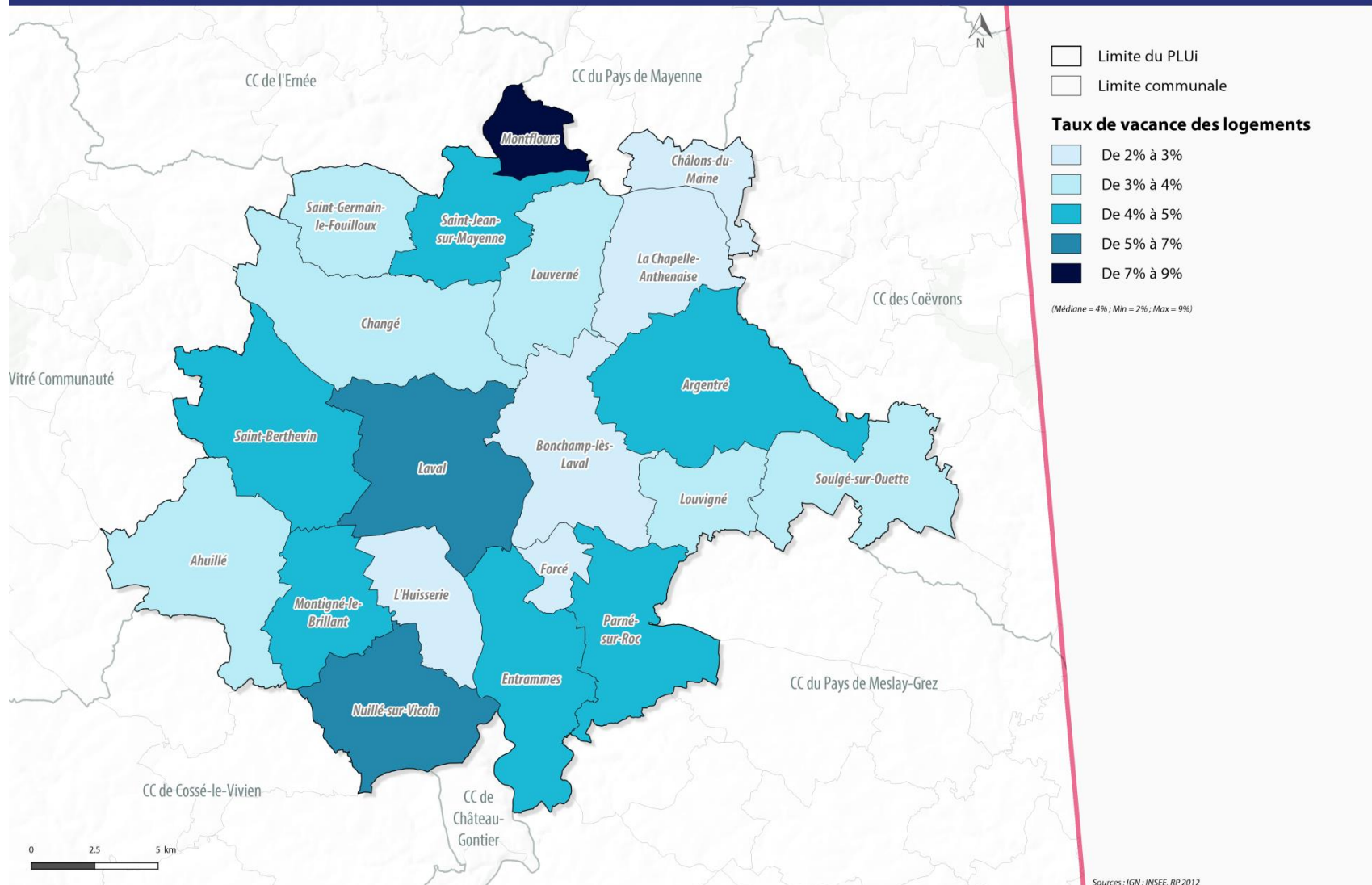
Source : INSEE RP2012



Taux de vacance des logements

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Novembre 2016



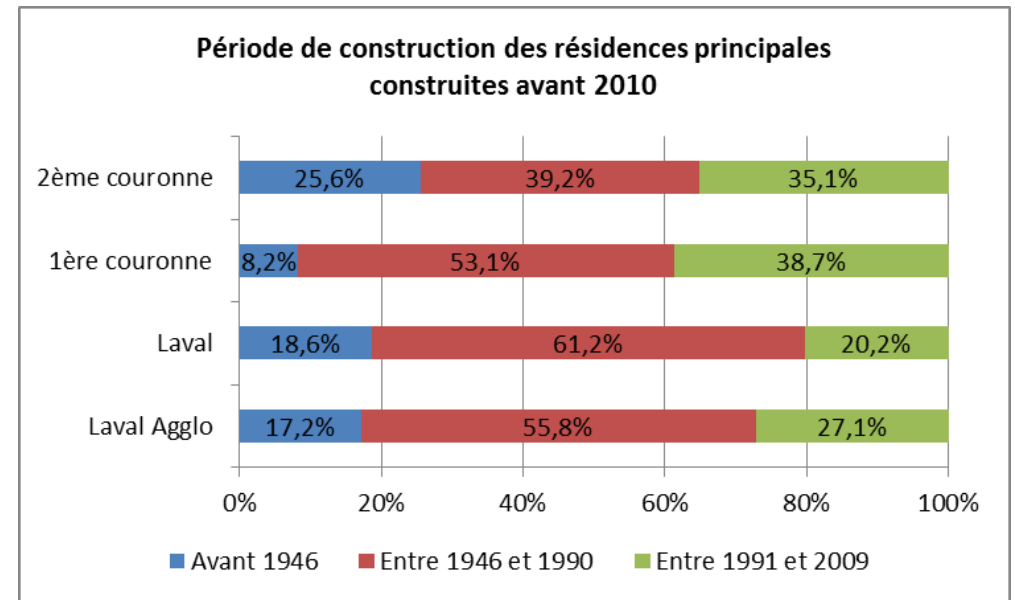
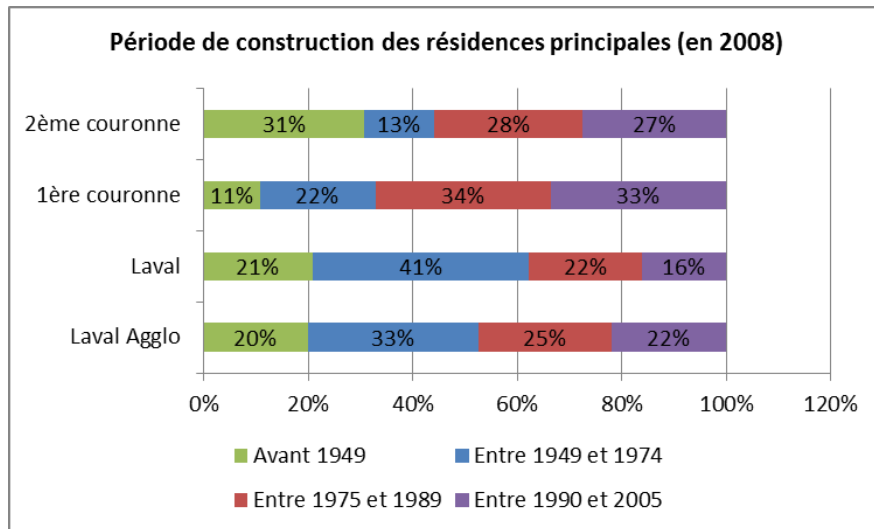
2. Des périodes de construction distinctes

Les périodes de construction majoritaires sont fortement différenciées en fonction de l'armature du territoire. Sur l'ensemble du territoire, 53% des résidences principales ont été construites avant 1975, parmi lesquelles 33% entre 1949 et 1974.

62% des résidences principales de Laval ont été construites avant 1975, une part bien plus importante que pour la première (33%) et la deuxième couronne (44%).

La part de très vieux logements est la plus élevée en deuxième couronne où 31% des résidences principales ont été construites avant 1949.

A contrario, la part la plus importante de logements récents construits entre 1990 et 2006 se situe en Première couronne.



Source : INSEE RP2012

IV. Le marché du logement ancien

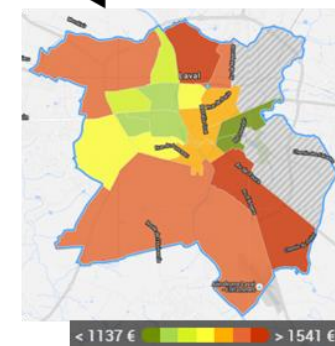
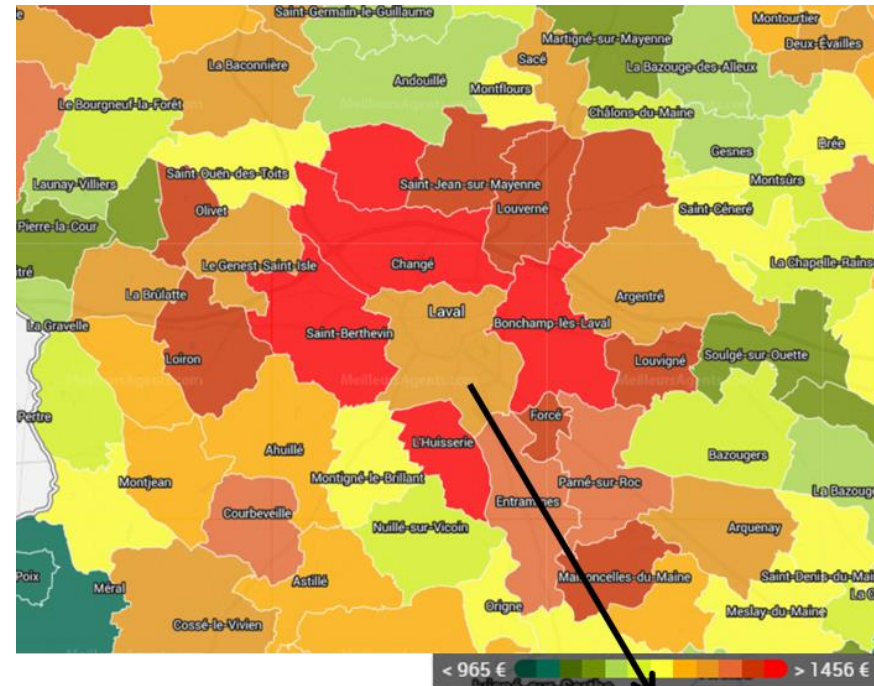
Les prix du marché de logement ancien varient selon les communes mais le marché reste accessible à l'échelle de Laval Agglomération.

	Prix moyen d'un appartement	Prix moyen d'une maison	Loyer mensuel
Laval, ville-centre	1 199€/m ²	1 554 €/m ²	7,5€/m ²
Changé, première couronne	1 268€/m ²	1 641€/m ²	6,6€/m ²
Montigné-le-Brillant, deuxième couronne	NC	1 254€/m ²	NC
Mayenne (Département)	1 217€/m ²	1 270€/m ²	6,8€/m ²

Source : meilleursagents.com

Si les prix d'achat sont supérieurs en Première couronne et dans le Département que dans la ville-centre, la location reste plus coûteuse dans cette dernière.

Ces chiffres sont en baisse depuis 2 ans, depuis lesquels la baisse représente 5,9% des prix de l'immobilier.



Source : meilleursagents.com



En moyenne, les loyers de marché dans Laval Agglomération s'élèvent à 8,7€/m², soit un chiffre plus élevé qu'à l'échelle du Département (7,3€/m²). (Source : Clameur)

Le taux de mobilité résidentielle est de 38,8% et la durée moyenne d'occupation des logements est de 30,9 mois à l'échelle de Laval Agglomération.



Simulation d'accèsion à la propriété d'une maison à Laval

		Ancien	Ancien
Caractéristiques du bien	Surface (m ²)	45	90
	Prix /m ²	1 554 €	1 554 €
	Prix d'achat	69 930 €	139 860 €
	Frais de Notaire	5 594 €	11 189 €
	Enveloppe totale d'achat	75 524 €	151 049 €
Caractéristiques du prêt	Taux d'intérêt	3,00%	3,00%
	Durée (années)	20	20
	Apport	10%	10%
Capacité d'emprunt	Remboursement annuel	4 700 €	9 401 €
	Taux d'effort	30%	30%
	Revenus annuels nécessaires	15 670 €	31 340 €
Médiane du revenu disponible par UC en 2012	18 519 €		

Source : meilleurs agents

V. Dynamique de construction 2006-2014



L'analyse des dynamiques de construction récentes permet de mettre en avant une production toujours dominée par les logements individuels (64%), tandis que les logements collectifs représentent 36% des nouveaux logements. Entre 2004 et 2013, 5 689 logements ont été mis en chantier, soit 663 logements/an environ.



Entre 2006 et 2014, 5 196 logements ont été livrés, soit environ 650/an environ



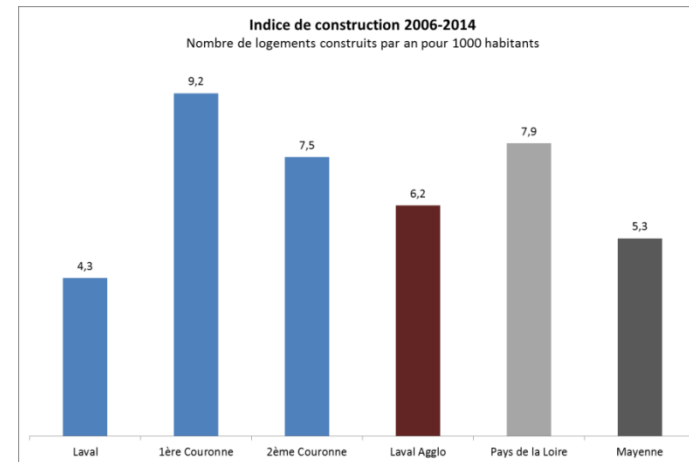
Cela représente une dynamique de construction de l'ordre de 6,2 logements produits par an, pour 1000 habitants, soit un rythme plus élevé que celui observé dans le Département (5,3).



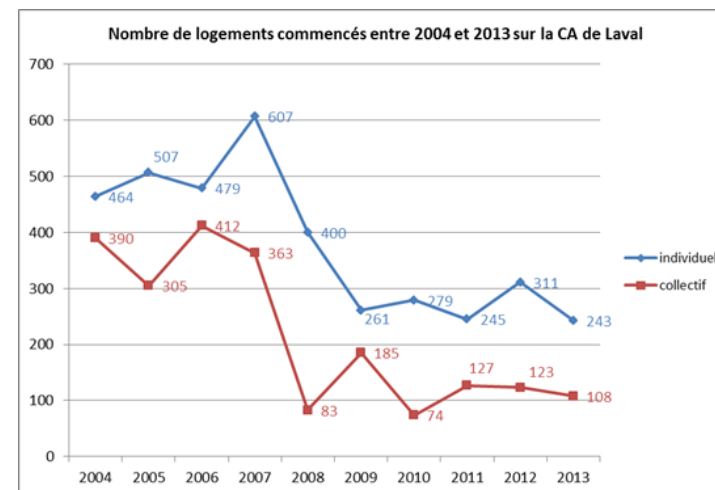
A l'échelle intracommunautaire on observe des variations entre les secteurs :



- La Première couronne est le secteur qui a connu la dynamique de construction la plus active (9,2 logements/an/1000 habitants), proportionnellement à sa population. 2 111 logements ont été produits sur ce secteur entre 2006 et 2014 soit 41 % de la livraison de logements intercommunale.
- Laval a connu un rythme de construction moins dynamique, mais a tout de même largement contribué à la croissance du parc sur la période avec la production de 1 937 logements, soit 37 % de l'effort communautaire.



Source : Sitaldel 2



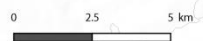
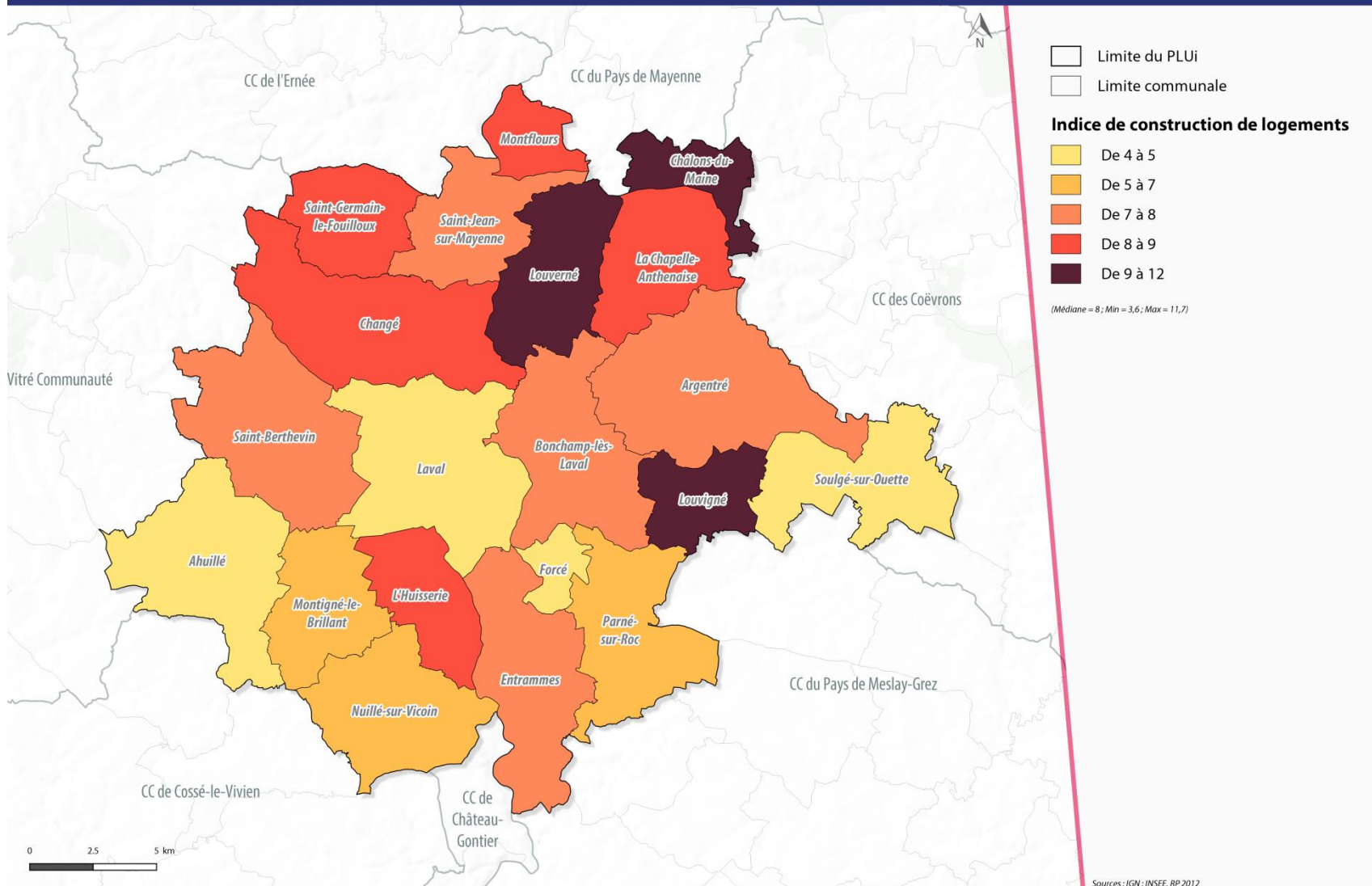
Source : Sitaldel2 RP2012



Indice de construction de logements entre 2006 et 2014

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Novembre 2016



Sources : IGN ; INSEE, RP 2012

VI. La territorialisation de l'offre de logements – PLH 2011-2016



1. Objectifs de la territorialisation

La territorialisation de l'offre de logements doit permettre :

- De relancer la croissance démographique de la ville-centre, de renforcer son attraction sur les familles et d'y maintenir une programmation locative sociale significative ainsi qu'un investissement locatif privé minimal
- De maintenir le rythme de la croissance démographique de la Première couronne, de limiter la périurbanisation, d'y développer une offre locative sociale et de poursuivre l'investissement locatif privé
- De ralentir la production de logements en deuxième couronne, d'y maintenir un minimum d'accession sociale et d'y conserver une programmation locative sociale minimale

Le PLH de Laval Agglomération fixe pour objectifs de construire 3390 logements en 6 ans, soit 565 logements par an, pour une évolution démographique de 0,75% par an.

Les objectifs ont été répartis de la façon suivante :

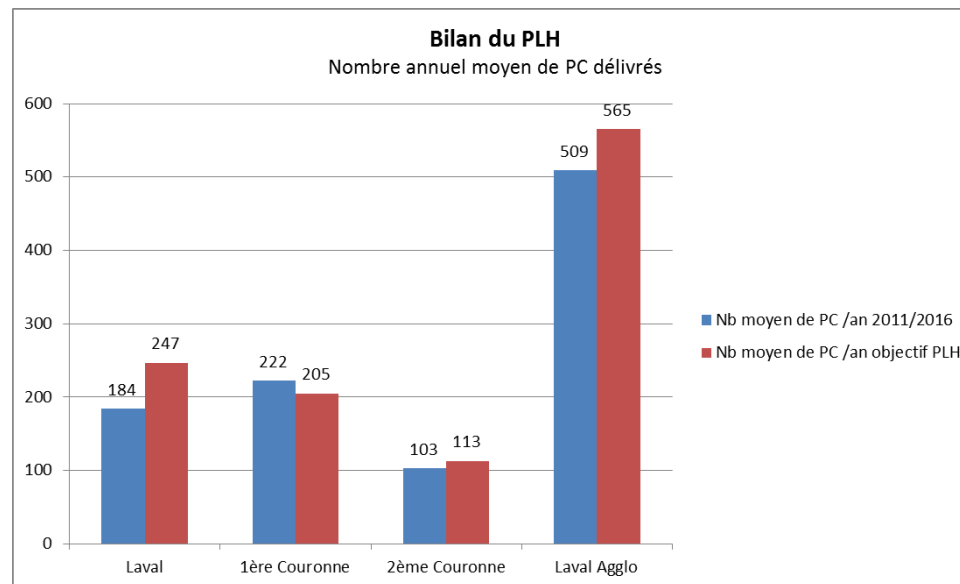
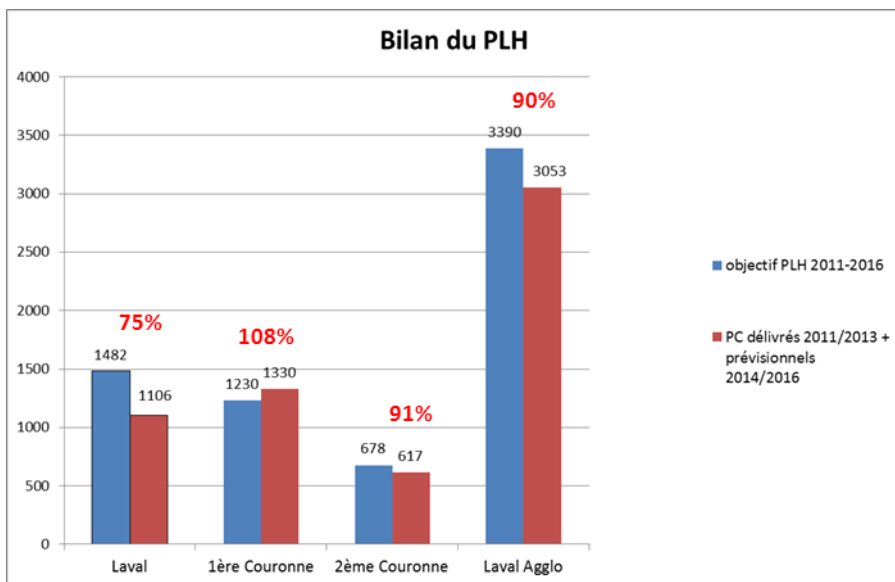
- 1482 logements à construire pour Laval, soit 44% des objectifs globaux
- 1230 logements à construire dans les communes de la première couronne
- 678 logements à construire dans les communes de la deuxième couronne (répartis en 5 pôles)

	objectif PLH 2011-2016		Objectifs de production de logements de la commune 2011/2016
		1ère Couronne	1230
		Bonchamp-lès-Laval	278
		Changé	294
Laval	1482	L'Huisserie	185
1ère Couronne	1230	Louverné	173
2ème Couronne	678	Saint-Berthevin	300
Laval Agglo	3390		

		Objectifs de production de logements du pôle 2011/2016	Objectifs de production de logements de la commune 2011/2016
	2ème Couronne	678	678
Pôle 1	Ahuillé		50
	Montigné-le-Brillant	168	74
	Nuillé-sur-Vicoin		44
Pôle 2	Argentré		101
	Louvigné	177	32
	Soulgé-sur-Ouette		44
Pôle 3	Châlons-du-Maine	57	22
	La Chapelle-Anthenaise		35
Pôle 4	Entrammes		84
	Forcé	173	41
	Parné-sur-Roc		48
Pôle 5	Saint-Germain-le-Fouilloux		38
	Saint-Jean-sur-Mayenne	103	55
	Montflours		10

Le bilan du PLH réalisé en septembre 2015 permet d'énoncer les résultats suivants de la territorialisation de la production de logements : 2809 logements délivrés et mis en chantier entre 2011 et 2016, soit une réalisation à 83% de l'objectif de production de 3390 logements

Toutefois, la première couronne se démarque avec une estimation du taux de réalisation à 98%. En moyenne sur le territoire, on compte 509 permis de construire délivrés par an entre 2011 et 2016, pour un objectif moyen de 565. Au regard de ces résultats, le PLH va être prolongé d'un an.



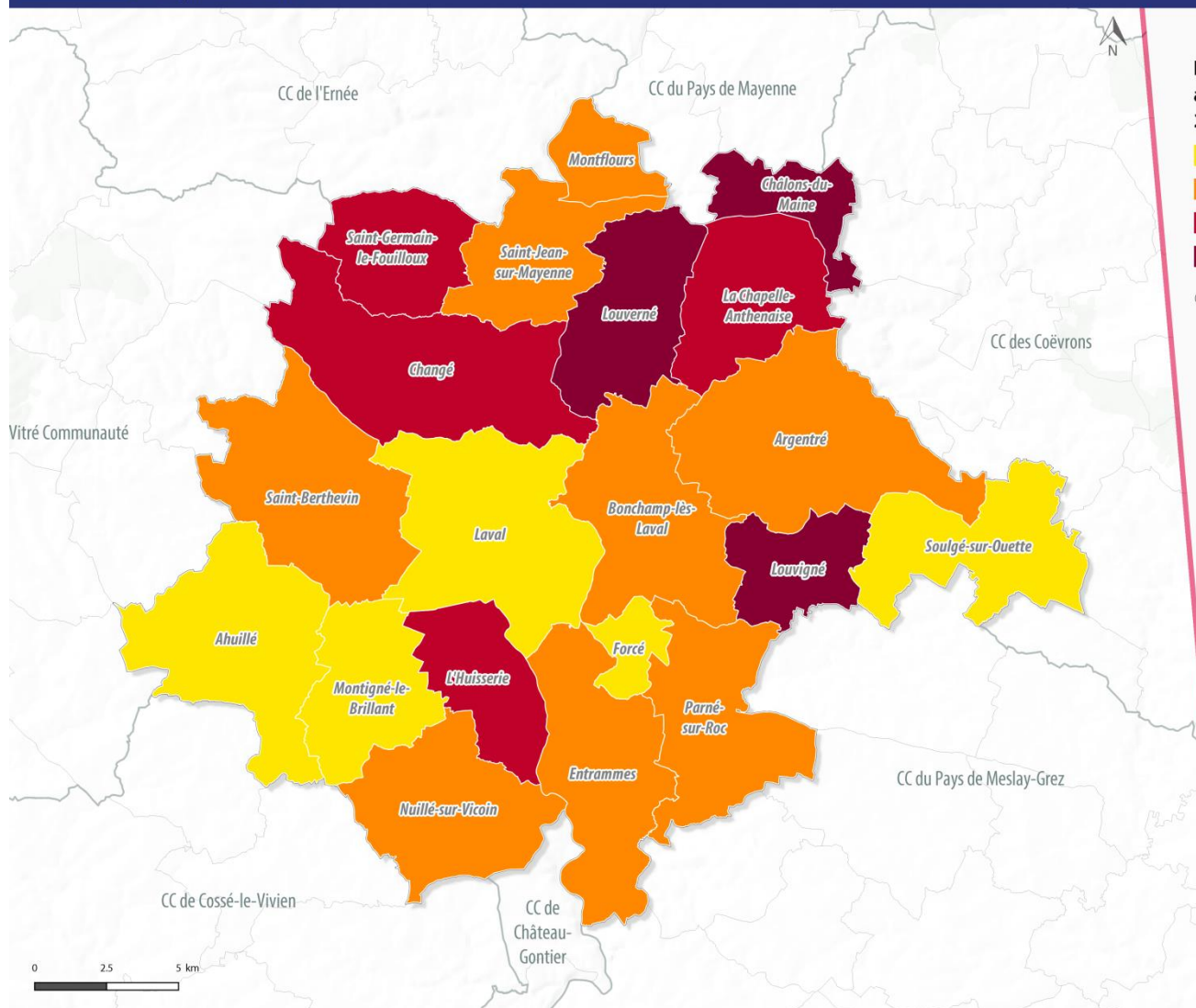
Source : Bilan du PLH – Septembre 2015



Dynamique de construction de logements entre 2006 et 2014

PLUi Laval Agglomération

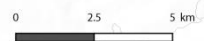
Diagnostic - Mai 2016



Nombre de logements construits par an pour 1000 habitants de 2006 à 2014

- De 3 à 6 logements
- De 6 à 9 logements
- De 9 à 10 logements
- De 10 à 14 logements

(Moyenne = 8,1 ; Min = 3,6 ; Max = 14,2)



Sources : IGN ; SITADEL

VII. Le parc social



1. Peu de tension sur le parc social

Le PLH annonce des objectifs spécifiques au parc social afin de soutenir la production locative sociale et rééquilibrer l'offre (Action n°2). Les principales orientations sont :

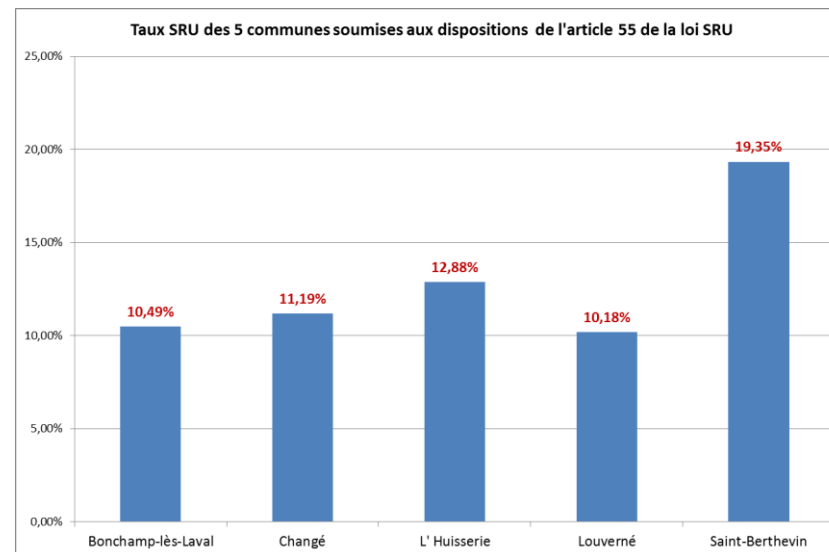


- La construction de 90 à 100 logements par an (renouvellement compris) avec un effort qualitatif et environnemental plus important ;
- Un rééquilibrage spatial en direction de la Première couronne, tout en laissant une capacité de programmation en deuxième couronne ;
- La programmation de 20% de logements types PLAI pour des opérations de plus de 5 logements.

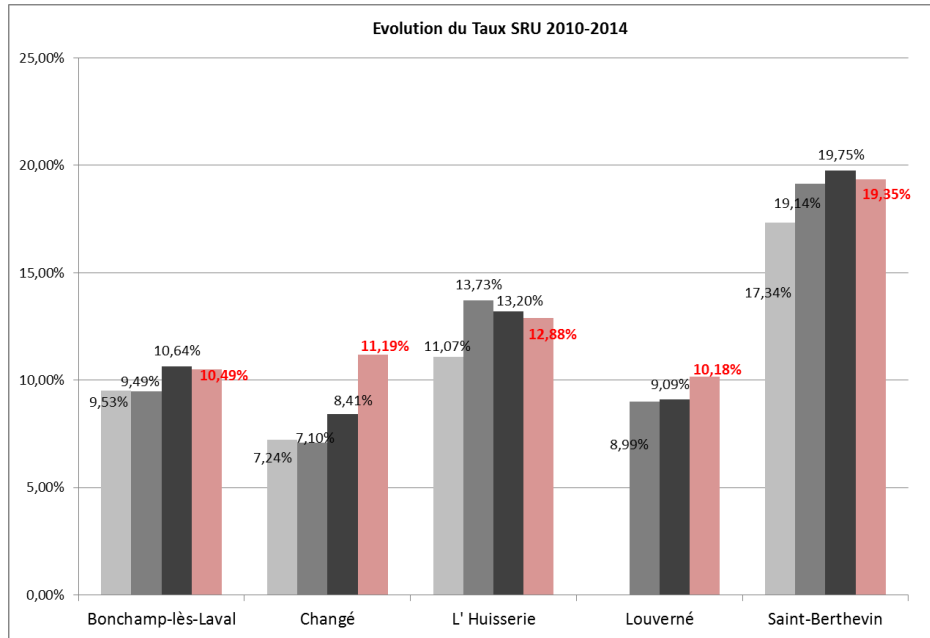


Actuellement, le parc social n'est pas soumis à une tension importante. Seules 5 communes sont soumises aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU ont un taux SRU inférieur à l'objectif de 20%.

Elles ne sont toutefois pas considérées comme carencées car des efforts de rattrapage ont été entrepris : 78% des objectifs ont été réalisés sur les 5 communes. Pour Saint-Berthevin, ce chiffre atteint même 1 067%.



Source : Bilan SRU article 55_2015



	OBJECTIFS TRIENNAUX				Bilan triennal prévisionnel 2014-2016	Taux réalisation 2014-2016
	2014-2016	2017-2019	2020-2022	2023-2025		
	rattrapage de 25%	rattrapage de 33%	rattrapage de 50%	rattrapage de 100%		
Bonchamp-lès-Laval	54	72	101	157	29	
Changé	56	75	121	211	31	
L' Huisserie	29	41	63	105	27	
Louverné	42	53	75	115	24	
Saint-Berthevin	3	23	88	216	32	1
Total	184	264	448	804	143	

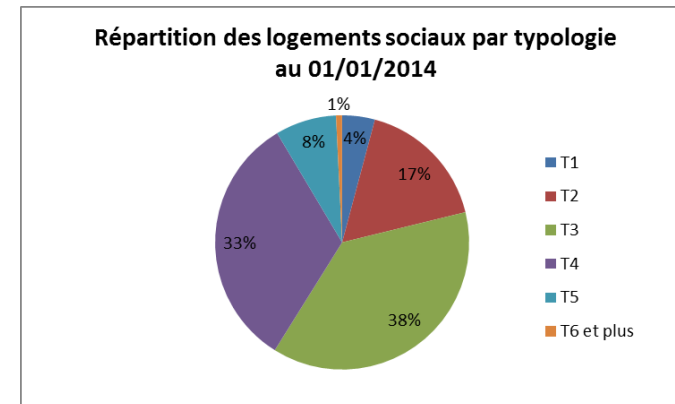
Source : Bilan du PLH – Octobre 2015

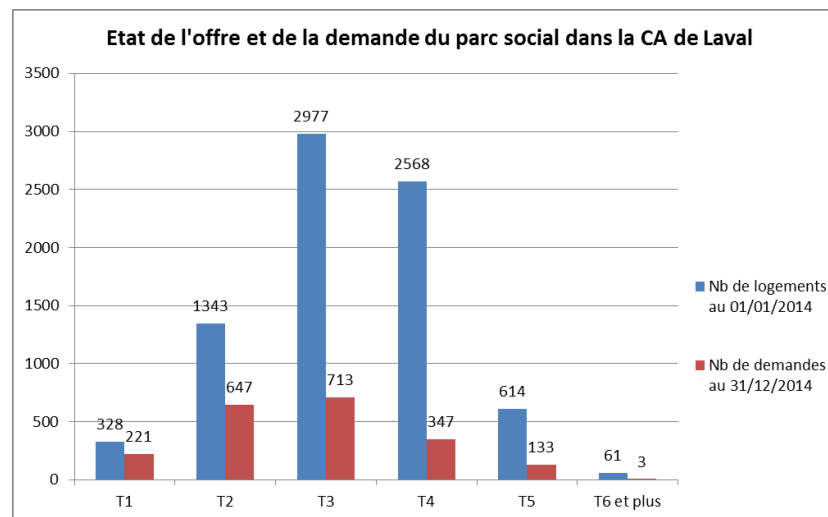
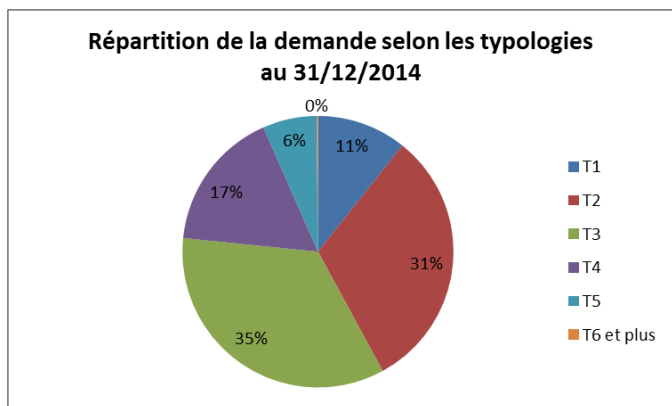
2. Logements sociaux

Le parc social de Laval Agglomération compte 7 891 logements et représente 17% du parc total. Il répond à 2 064 demandes par an, soit une pression faible (un ratio de 1,7, contre 4 à l'échelle de la France).

Le parc se compose majoritairement de moyens et grands logements avec 71% du parc qui sont des T3 et T4.

Le ratio du nombre de demandes par rapport au nombre d'attributions est plus élevé pour les T1 et T2, qui représentent 42% de la demande, pour 21% du parc. Cette pression est due en partie à la volonté des communes de réduire la part des T1 et des T2 dans la production de l'offre. Toutefois, ce ratio supérieur aux autres typologies n'est pas synonyme de pression élevée car une offre complémentaire permet de répondre aux besoins de la population (offre privée pour les étudiants, résidences pour Jeunes travailleurs, EHPAD, etc.).





	Nb de logements au 01/01/2014	Nb de demandes au 31/12/2014	Nb de logements attribués en 2014	Pression sur le parc social (ratio demandes/attribution en 2014)
T1	328	221	71	3,1
T2	1343	647	215	3,0
T3	2977	713	473	1,5
T4	2568	347	388	0,9
T5	614	133	83	1,6
T6 et plus	61	3	2	1,5
TOTAL	7891	2064	1232	1,7
			France	4

Source : www.demande-logement-social.gouv.fr

Source : www.demande-logement-social.gouv.fr





	Total RPLS 01 01 2015	% RPLS 2015 parmi les Résidences principales en 2014	ECART parc HLM et Parc SRU
Ahuillé	31	4,5%	0
Argentré	63	5,9%	1
Bonchamp-lès-Laval	175	7,5%	0
Châlons-du-Maine	4	1,6%	0
Changé	204	9,0%	-4
Chapelle-Anthénaise (La)	7	2,2%	11
Entrammes	51	5,7%	4
Forcé	4	1,1%	0
Huisserie (L')	221	13,1%	0
Laval	6914	27,3%	1
Louvigné	128	7,7%	1
Louvigné	16	4,2%	0
Montflours	2	2,0%	0
Montigné-le-Brillant	20	4,2%	1
Nuillé-sur-Vicoin	47	9,4%	5
Parné-sur-Roc	12	2,4%	3
Saint-Berthevin	542	17,0%	-8
Saint-Germain-le-Fouilloux	17	4,2%	0
Saint-Jean-sur-Mayenne	11	1,8%	0
Soulgé-sur-O uette	37	8,9%	0
Total	8506	19,6%	15

Source : observatoire du logement

		% Parc SRU sur RP 2014	% Parc SRU sur RP 2011	% Parc SRU sur RP 2008
1	Ahuillé	7,66%	7,03%	5,7%
7	Argentré	7,54%	6,58%	5,7%
34	Bonchamp-les-Laval	11,53%	10,37%	9,5%
49	Châlons du Maine	2,05%	3,27%	3,0%
54	Changé	11,52%	8,01%	7,2%
56	La Chapelle Anthénaise	20,06%	9,84%	4,6%
94	Entrammes	8,57%	7,97%	8,2%
99	Forcé	1,85%	1,91%	1,9%
119	L'Huisserie	13,25%	13,53%	11,1%
130	Laval	32,00%	32,04%	31,2%
140	Louvigné	10,28%	9,18%	8,7%
141	Louvigné	4,18%	4,19%	3,7%
156	Montflours	3,03%	3,19%	5,3%
157	Montigné le Brillant	5,21%	4,36%	2,2%
168	Nuillé sur Vicoin	12,85%	11,73%	12,7%
175	Parné sur Roc	6,52%	6,22%	5,9%
201	Saint-Berthevin	19,82%	19,30%	17,3%
224	Saint-Germain-le-Fouilloux	4,96%	4,76%	5,2%
229	Saint-Jean-sur-Mayenne	2,45%	2,89%	1,6%
262	Soulgé-sur-O uette	15,42%	15,07%	11,3%
TOTAL		23,45%	23,17%	22,5%

Source : observatoire du logement

VIII. La réponse aux besoins spécifiques



1. L'hébergement des jeunes

Le dispositif d'insertion par le logement des jeunes se trouve être relativement efficace à l'échelle du territoire de Laval Agglomération, et mérite, selon les objectifs du PLH d'être davantage consolidé que transformé (PLH, action n°11).

Avec 365 places en résidences Habitat Jeunes, Laval Agglomération regroupe près de 60% de la capacité du Département de la Mayenne.



2. Accueil des gens du voyage

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage a prévu pour le territoire de Laval Agglomération la réalisation de trois aires d'accueil :



- une principale à Laval
- deux secondaires à Saint-Berthevin et Changé
- une aire de grand passage (en cours de localisation).



Laval Agglomération répond aux exigences du Schéma départemental des gens du voyage.

3. Personnes âgées

L'accueil des personnes âgées est permis par la présence de plusieurs types de structures sur le territoire :

- 12 EHPAD, dont 1 pour Alzheimer ou maladie apparentée
- 1 EHPA (personnes âgées autonomes)
- 4 Centres d'hébergement et de réinsertion sociale (dont 1 en accueil de jour)
- 2 Maisons relais pour personnes vieillissantes.

4. Aide aux personnes en situation de handicap

Les individus souffrant de handicap bénéficient également de plusieurs structures adaptées pour une prise en charge efficace sur le territoire. On dénombre ainsi :

- 7 foyers de vie pour adultes en situation de handicap (3 en hébergement complet, 5 en accueil de jour)
- 1 maison d'accueil spécialisée pour adultes en situation de handicap
- 3 foyers d'accueil temporaires pour adultes en situation de handicap
- 5 hébergements ouverts en foyer pour adultes en situation de handicap

5. Hébergement social

L'offre en hébergement social est également riche du fait du statut de capitale départementale de Laval. On trouve sur le territoire :

- 8 hébergements sociaux pour enfants et adolescents
- 2 hébergements de stabilisation pour adultes, familles en difficultés
- 1 hébergement ouvert pour adultes et familles
- 2 hébergements d'urgence adultes, familles en difficultés
- 1 résidence sociale
- 3 résidences sociales ex foyers jeunes travailleurs

Source : <http://finess.sante.gouv.fr>

Dans le cadre du PLUi, il apparaît nécessaire de concilier les caractéristiques du parc de logements et les besoins sociodémographiques de la population en améliorant la diversité par la production, mais également par l'adaptation et la rénovation des logements existants. En effet, l'accessibilité des logements pour les personnes en perte d'autonomie qui souhaitent rester à domicile, doit désormais être rendue possible par les travaux d'adaptation, mais également par le développement de nouvelles formes d'habitats (source : CD 53).

IX. Logements indignes



Un des objectifs du PLH stipule l'engagement de Laval Agglomération pour participer à la lutte contre le logement indigne (Action n°9).



La résorption de l'habitat indigne est une priorité de l'Etat, de l'ANAH et du Conseil général, qui a été reprise dans le nouveau Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD).



Un Projet d'Intérêt Général "résorption de l'habitat indigne" est envisagé à partir de 2010 sur l'ensemble du Département et a été repris à l'échelle de l'agglomération.



Laval Agglomération a financé entre 2006 et 2008 une sortie "d'indignité" alors qu'une trentaine de signalements a été faite. Un signalement ne signifie pas une réelle indignité.



On compte toutefois environ 5 situations d'indignité à résoudre par an dans le parc locatif ou chez les propriétaires occupants.

Les données du parc potentiellement indigne sont à traiter avec extrême précaution. Elles ne reflètent pas la réalité : par exemple, l'ensemble du parc social y est inscrit.

Le signalement de logements indignes, indécents, se fait à l'échelle du Département et environ une trentaine de dossiers par an sont constitués (pour bénéficier de subventions ANAH notamment).

L'ensemble du territoire est également touché : il s'agit pour l'essentiel de propriétaires bailleurs dans la ville-centre et de propriétaires occupants en deuxième couronne et en milieu rural.

N.B. : L'indignité est une notion plus large que l'insalubrité (noyau le plus mauvais du parc où la santé et/ou la sécurité des occupants est en jeu). La cible de l'indignité peut ainsi inclure des logements qui ne disposeraient pas de tous les éléments de confort (et à ce titre, pour les locatifs, être éventuellement indécents), ou qui présenteraient des dysfonctionnements (humidité, isolation défectueuse, ...) gênants pour les occupants compte tenu de leurs caractéristiques (âge, revenus, ...). C'est une notion plus relative que la stricte insalubrité (définie elle par rapport à une grille de cotation) à laquelle on se réfère pour définir les objectifs de sortie d'indignité.

X. Accession à la propriété



Le PLH promeut également l'accèsion à la propriété et a pour objectif de développer des modalités d'action en matière d'accèsion sociale (Action n°4).



L'enjeu est de faciliter les parcours résidentiels et de maintenir les familles sur la zone centrale, en confortant par exemple l'accèsion sociale encadrée par le biais du Prêt social location-accession (PSLA) et du PASS foncier (autour de 80 logements par an).



Le vente des logements HLM aux locataires candidats à l'accèsion est également promue et encadrée.



Par ailleurs, une aide financière a été mise en place par Laval Agglomération pour l'accèsion à la propriété dans les centres-villes et centre-bourgs



Pour un logement individuel construit avant 1974, l'aide s'élève à 10% du montant des travaux TTC d'amélioration de l'habitat dans la limite de 4 000€ par logements et peut compter une bonification complémentaire pour un logement vacant depuis plus de 10 ans.

Pour les appartements, une aide est disponible afin de participer aux travaux de mises aux normes ou d'économie d'énergie à court terme votés en assemblée générale par les copropriétaires avant le 1er janvier 2017, et à la lutte contre la vacance.

Laval Agglomération propose également une aide financière afin de participer à l'amélioration du parc privé

XI. Politique de la ville



1. Des secteurs d'intervention multiples pour la politique de la ville



Laval Agglomération compte plusieurs secteurs concernés par la politique de la ville.



La Zone Urbaine Sensible des Pommeraies compte 1 851 habitants pour 39 hectares. La ville a présenté un projet de rénovation urbaine en 2009 et consiste en une rénovation urbaine et une extension irriguée par la création d'une nouvelle voie afin d'assurer la ville continue en termes de paysage, de maillage et de formes urbaines. Environ 97 logements sont concernés par le projet.



Le Secteur des Fourches à Laval et un Quartier à Saint-Berthevin ont également bénéficié récemment d'une rénovation de leur parc aujourd'hui achevée.



2. Le PRU Saint Nicolas à Laval

En 2015, le nouveau contrat de ville de Laval Agglomération définit 3 quartiers prioritaires : les quartiers Kellerman, Pavement, Charité, Mortier, Murat qui forment un ensemble cohérent : Saint-Nicolas, et les Fourches.

Le Quartier Saint-Nicolas est l'objet d'un Projet de Rénovation urbaine qui s'inscrit dans le cadre du projet de territoire de Laval Agglomération et a pour objectif d'intégrer le quartier au territoire de la ville et de l'agglomération. Ce quartier est à valoriser au titre de son patrimoine vert et de la qualité de ses équipements et est porteur d'un potentiel d'urbanisation à exploiter pour la ville-centre.

Les éléments de diagnostic permettent de le présenter comme un quartier marqué par une situation sociale particulièrement dégradée. Il présente des constructions sous forme de barres et tours, et est caractérisé par l'absence totale de mixité, ce qui contribue à la stigmatisation de l'ensemble.

L'objectif est de donner au quartier un nouvel élan permettant à l'horizon de 15 ans de proposer :

- Une offre rénovée et attractive de logements sociaux, avec des unités résidentielles plus petites, apportant aux habitants des espaces privés de qualité autour des immeubles
- Une plus grande accessibilité des richesses naturelles du quartier
- Des équipements mieux intégrés dans leur environnement et adaptés aux évolutions du territoire
- Des espaces publics rénovés et connectés
- Des liaisons nouvelles avec les territoires environnants de la ville
- Une offre nouvelle et diversifiée de logements
- Des outils favorisant l'entrepreneuriat et de commerces de proximités viables et attractifs au-delà du quartier.



Positionnement du Quartier Saint-Nicolas à Laval. Source : Comité technique – diagnostic

Le projet de rénovation s'étend sur un secteur de plus de 110 hectares et comprend la réhabilitation/restructuration d'environ 1 635 logements et la démolition de 188 logements. Le quartier présente également un fort potentiel de résidentialisation : 72 590 m² de foncier ont été identifiés et représentent un potentiel de 2580 logements. Le projet se compose en plusieurs quartiers.

2.1. Le Quartier Kellermann

Le projet de rénovation du quartier Kellerman propose un urbanisme durable fondé sur des enjeux d'ouverture, de mixité sociale, urbaine et fonctionnelle. Au sein du quartier, on dénombre 32 140m² de potentiel foncier identifié pour du logement. La rénovation consiste également en des aménagements paysagers, l'implantation d'équipements de qualité et de commerces de proximité le long de l'avenue de Tour.

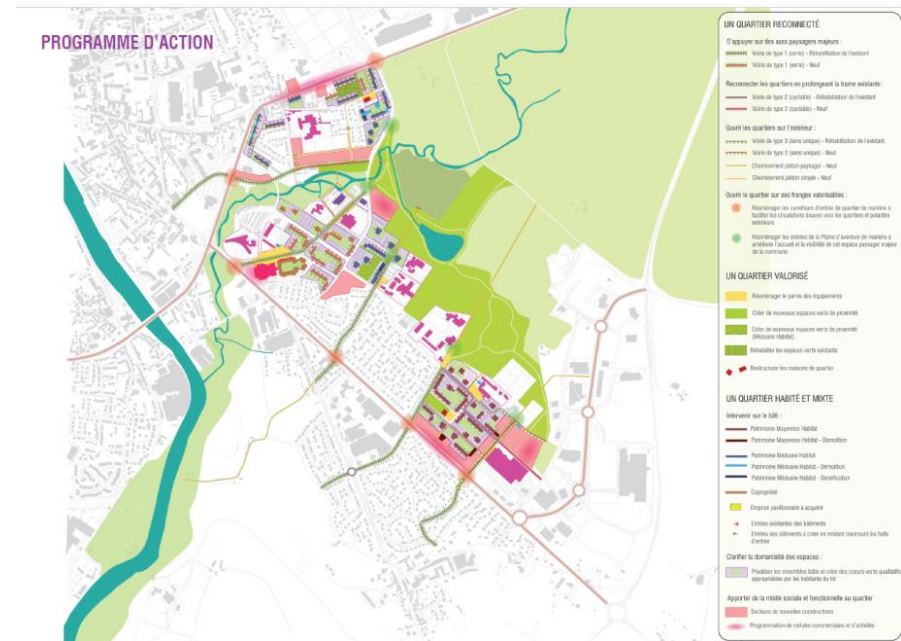
Le but est d'attirer de nouvelles populations avec la restructuration du parc social existant et la construction d'environ 450 logements offrant de nouvelles typologies de logements

2.2. Le Quartier Pavement

Le quartier Pavement fait également l'objet d'une restructuration du parc social existant avec la construction d'environ 30 nouveaux logements dans un cadre paysager agréable et offrant de nouvelles typologies. Dans celui-ci, 20 410m² de potentiel foncier ont été identifiés pour du logement.

2.3. Le Quartiers Murat/Mortier

Dans les quartiers Murat et Mortier 20 040m² ont été identifiés pour du logement. Un travail de requalification de l'offre commerciale, la promotion du développement d'activités, l'intensification des fonctions urbaines et des aménagements paysagers vont également être menés.



Programme d'action du renouvellement du Quartier Saint-Nicolas à Laval. Source : La Fabrique urbaine

XII. Laval, les grands projets



La ville de Laval a développé un projet urbain (Laval 2021) destiné à renforcer l'attractivité de son territoire, autour de l'articulation de 3 pôles dont les évolutions doivent permettre de renforcer le centre-ville, le quartier Ferrié et le quartier de la gare.



1. La ZAC « Laval Grande Vitesse » dans le quartier de la Gare

La ZAC « Laval Grande Vitesse » a été créée par la délibération du 5 février 2014. Elle représente l'entrée de ville majeure de Laval dont la commune entend tirer parti et jouxte un projet de rénovation urbaine déjà engagé sur le quartier Pommeraies.



L'arrivée prochaine de la LGV qui mettra Laval à 1h10 de Paris est un catalyseur pour le renforcement de l'attractivité de ce quartier qui consiste aujourd'hui en une vaste zone occupée par des emprises ferroviaires pour partie désaffectées, un prolongement du centre-ville, à l'interface de la zone d'activités des Touches, des quartiers des Pommeraies et Pillerie.



Ainsi, le quartier de la ZAC concentre un enjeu majeur en termes de développement urbain afin de renforcer l'attractivité du territoire à toutes ses échelles.

D'après le dossier de création de ZAC, les hypothèses de programme sont de :

- environ 1 000 à 1 100 logements (dont 90 logements étudiants),
- environ 52 000 à 58 000 m² de locaux tertiaires,
- environ 6 800 à 7 400 m² de commerces, hôtel, services et équipements.

Concernant les logements de type collectif ou intermédiaire, la répartition par typologie envisagée est la suivante :

- 25% de logements locatifs sociaux, dont des logements adaptés à des publics spécifiques,
- 15 % de logements en accession sociale à la propriété, ou locatif intermédiaire ou à prix maîtrisés par convention avec les opérateurs,
- 60 % de logements en accession privée.

2. Le quartier Ferrié

La ZAC du quartier Ferrié a été créée par délibération du 5 février 2014. Le quartier couvre une partie des terrains anciennement occupés par le 42ème Régiment de Transmissions. Lors de la dissolution du 42ème Régiment de Transmissions, un contrat de redynamisation de site de défense (CRSD) a été signé le 25 octobre 2011 entre l'Etat, la Région des Pays de la Loire, le Département de la Mayenne, la Communauté d'Agglomération de Laval, et la Ville de Laval

Le quartier Ferrié représente une opportunité foncière d'environ 50 ha pour la Ville de Laval et son agglomération : une vaste zone occupée par d'anciens bâtiments militaires désaffectés, des infrastructures en partie réutilisables et une zone naturelle de 26 hectares

Il constitue aujourd'hui une enclave dans le tissu urbain, alors qu'il est proche du centre-ville, de l'importante zone commerciale des Montrons, des quartiers pavillonnaires et d'habitat collectif, ou d'habitats anciens voisins : Hilard, Sainte-Catherine, les Racinières, Haute Follis, l'Octroi.

La ZAC représente ainsi un enjeu majeur en termes de développement urbain pour renforcer l'attractivité du territoire à toutes ses échelles.

D'après le dossier de création de la ZAC, le programme global des constructions de la ZAC du quartier Ferrié présente une surface de plancher d'environ 145 000 m² (emprise de la ZAC, hors phases ultérieures de réaménagement du site).

Les hypothèses de programme sont de :

- environ 850 à 950 logements (dont environ 126 chambres d'EHPAD, 60 chambres pour jeunes travailleurs, et 50 logements collectifs réhabilités) soit 85 000 à 90 000 m²,
- environ 34 000 à 38 000 m² de locaux tertiaires, d'activités (dont environ 18 000 m² réhabilités),
- environ 4 000 à 5 000 m² de commerces, services et équipements de proximité
- environ 17 000 m² de grands équipements.



Concernant les logements, la répartition par typologie physique envisagée est la suivante :

- environ 50 % de logements collectifs neufs et réhabilités
- environ 20 % de logements en résidences (personnes âgées ou jeunes travailleurs)
- environ 9 % de logements intermédiaires



- environ 11 % de maisons superposées
- environ 10 % de maisons groupées.

La répartition des logements par type de production est la suivante :

- 20 % de logements locatifs sociaux, dont des logements adaptés à des publics spécifiques,
- 5 % de logements en accession sociale à la propriété
- 25 % de logements en locatif à loyer intermédiaire ou à prix maîtrisés par convention avec les opérateurs, ou en PTZ
- 50 % de logements en accession privée.



CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> • Un parc de logements majoritairement individuels, occupés par des propriétaires, de grande taille, construits avant 1975 • Un taux de vacance acceptable • De bons indicateurs concernant le parc social : <ul style="list-style-type: none"> ○ Un objectif SRU atteint ○ Un marché peu tendu, à l'exception du secteur des T1 et T2 ○ Des efforts important réalisés pour assurer un rééquilibrage spatial de la construction • Une hausse importante du parc de logements, en décalage avec la croissance modérée de la population • 90% de l'objectif de production de logements du PLH (585 logt/an) atteint mais des taux de réalisation différenciés selon les secteurs (objectif non atteint pour la ville-centre, dépassé pour les villes de première couronne et presque réalisé pour celles de deuxième couronne) 	<ul style="list-style-type: none"> • 60,6% de logements individuels (2012) • 56% de propriétaires (2012) • 65% de 4 pièces ou plus (2012) • 46 309 logements (2012) • Taux de vacance : 6,1% (2012) • 17% de logements sociaux (2014) • 650 logements par an livrés entre 2006 et 2014
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la qualité du parc de logements existants <ul style="list-style-type: none"> ○ Assurer l'adaptation des logements existants pour répondre aux nouvelles exigences en matière d'environnement et d'accessibilité ○ Veiller au maintien de l'attractivité des logements anciens, afin, notamment, de contribuer au dynamisme des centres-villes et des bourgs ○ Mobiliser les logements vacants et les reconquérir afin de favoriser le renouvellement et de limiter l'étalement urbain • Organiser et coordonner l'attractivité résidentielle de l'agglomération <ul style="list-style-type: none"> ○ A l'échelle de l'agglomération : Augmenter le rythme de production de logements, pour atteindre, à minima l'objectif du PLH, et renouer avec une attractivité résidentielle ○ Dans la ville-centre : Renforcer la production de logements par le développement d'une offre complémentaire ○ Dans les communes de première couronne : Maintenir le rythme de production de logements, et rompre avec la compétition résidentielle observée avec la ville-centre ces dernières années ○ Dans les communes de deuxième couronne : Augmenter légèrement le rythme de production de logements, pour maintenir le dynamisme démographique de ces territoires ruraux. 	

- **Concilier caractéristiques du parc de logements (existants et futurs) et besoins socio-démographiques des ménages (existants et futurs)**
 - A l'échelle de l'agglomération :
 - Améliorer la diversité du parc de logements, en renforçant la production de logements de petite taille à destination de jeunes ménages et/ou de petits ménages
 - Poursuivre les efforts réalisés en matière de réalisation de logements sociaux
 - Dans la ville-centre : Impulser la réalisation de logements attractifs et innovants (en termes de qualité architecturale et environnementale), permettant de créer une offre concurrentielle par rapport à celle des communes de première couronne



Développement urbain et structure territoriale

I. Analyse morphologique

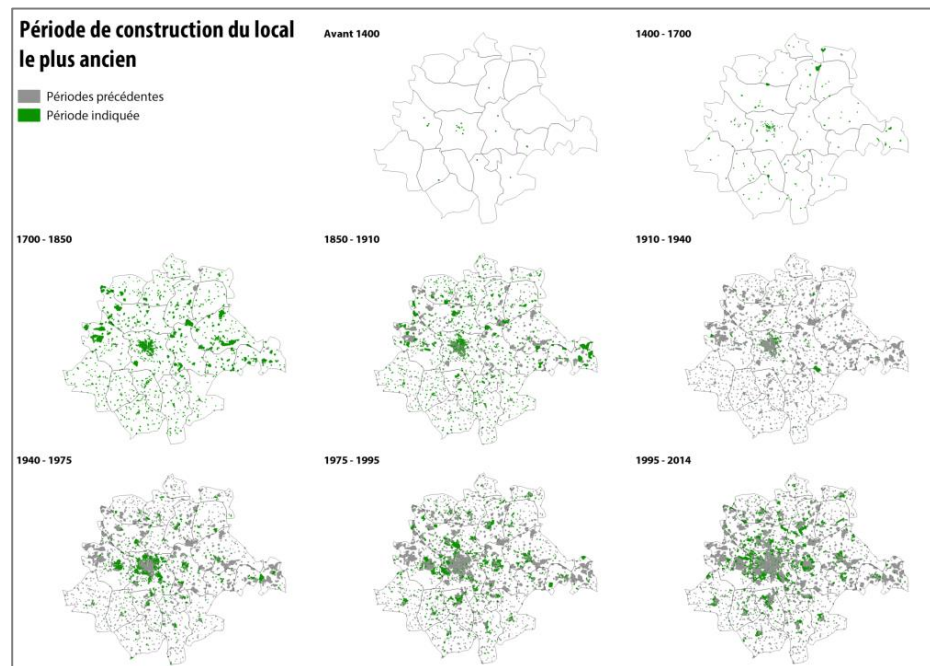


1. Histoire succincte de l'occupation du territoire

L'analyse de la période de construction du local le plus ancien sur une parcelle permet d'esquisser l'urbanisation du territoire à différentes périodes de l'histoire.

Les fondements de la structure urbaine actuelle apparaissent dès la première moitié du XIXème siècle.

Entre 1940 et 1975, les limites de la ville-centre s'étendent fortement avant que l'extension des communes périurbaines commence puis explose entre 1975 et aujourd'hui.



Source : MAJIC

2. La morphologie urbaine du territoire : entre diversité de formes et typologies communes, de multiples enjeux pour les espaces urbains de Laval Agglomération



Dotée d'une histoire riche, Laval Agglomération présente des tissus urbains marqués par une forte diversité et pour lesquels les enjeux sont différenciés quant à leur évolution.

2.1. Les tissus de centralité

2.1.1. Le centre-ville de Laval

Le centre-ville de Laval présente une variété de formes morphologiques, héritée non seulement d'une histoire urbaine ancienne mais aussi de la mixité fonctionnelle caractéristique de la ville-centre. Il se compose de plusieurs centralités héritées de noyaux urbains antérieurs au développement exponentiel depuis le début du XIXème siècle.

Cœur urbain de l'agglomération, le tissu se compose de petites parcelles aux formes irrégulières et d'îlots fortement constitués desservis par un réseau de rues étroites. Ce réseau viaire dense est complété par de nombreux espaces publics de qualité dont des espaces publics majeurs comme la Place du 11 novembre, les rues de la Paix et de Gaulle, Place de la Trémoille.

Le bâti est majoritairement mitoyen et aligné sur la rue et présente une architecture de périodes diverses, notamment des constructions médiévales, du XVIIIème et du XIXème siècle.

Cet héritage urbain constitue aujourd'hui le patrimoine bâti de la ville et le centre historique avec ces nombreux édifices majeurs, et représente le principal atout touristique du territoire.

Le centre-ville de Laval offre un environnement urbain plutôt qualitatif avec une très bonne desserte en bus, une concentration d'équipements de toute sorte ainsi que la plupart des équipements de proximité et une diversité de l'offre commerciale. Le centre présente toutefois un caractère plutôt minéral malgré quelques espaces verts publics comme le Square Boston et le Jardin de la Perrine et les nombreux alignements d'arbres qui bordent le réseau viaire. Par ailleurs, peu d'espaces verts privés sont perçus depuis l'espace public du fait de la configuration parcellaire.



2.1.2. Les bourgs des communes périphériques

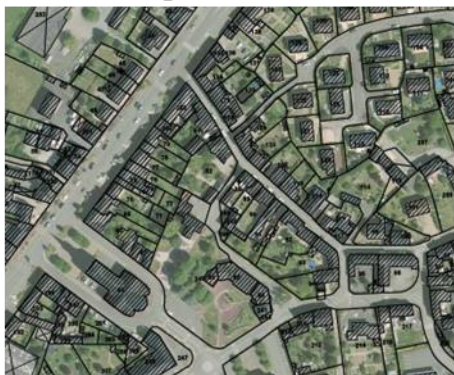
Suite à leur forte extension, les communes périphériques forment aujourd'hui des ensembles urbains organisés autour d'un noyau traditionnel, disposant d'équipements, de services et de commerces, établis le long des voies de communication.

Ces noyaux traditionnels qui correspondent aux limites des anciens bourgs présentent un intérêt patrimonial manifeste avec des bâtis aux époques de constructions variées et sont caractérisés par un tissu dense, des voies étroites et des espaces publics contraints faisant toutefois l'objet d'un traitement qualitatif.

La trace d'anciens bourgs intégrés aux limites de la commune de Laval sont également identifiables.



Exemples de bourgs de communes de 1^{ère} couronne Des bourgs devenus centres villes



Louverné – Source : géoportail



Changé – Source : géoportail

Exemples de bourgs de communes de 2^{ème} couronne Des bourgs « rues » ou « carrefours »



Saint-Jean-sur-Mayenne –
Source : géoportail



Parné-sur-Roc – Source : géoportail

ENJEUX D'ÉVOLUTION DES TISSUS

- Préserver et mettre en valeur le **patrimoine bâti**
- Adopter les logements **aux besoins des ménages**
- Maintenir la **mixité fonctionnelle**

2.2. Les tissus d'habitat collectif

La ville-centre compte plusieurs bâtiments d'habitat collectif qui correspondent d'une part à de l'habitat collectif diffus (ancien et récent), d'autre part à de grands ensembles construits entre les années 1960 et 1980.

Ce tissu morphologique est également présent dans les communes des première et deuxième couronnes. Principalement de l'habitat collectif diffus, il résulte d'opérations dans les bourgs et dans leur prolongement, notamment le long des axes structurants.



Laval – place Pasteur – Source : google maps



Changé – Source : commune

L'habitat collectif présente des caractéristiques communes quelle que soit l'époque de construction :

- De grandes parcelles ;
- Un bâti en retrait des voies ;
- Une diversité de formes architecturales ;
- Des espaces publics sous forme d'espaces libres aux abords des constructions, traités en espaces verts et/ou de stationnement.

La hauteur des bâtiments varie toutefois selon les localisations : à Laval, les constructions peuvent atteindre R+6 étages, tandis que dans les communes périphériques, la hauteur maximale correspond le plus souvent à R+3+attique.

ENJEUX D'ÉVOLUTION DES TISSUS

Pour les grands ensembles et l'habitat collectif diffus ancien :

- Diversifier l'offre de logements et les formes urbaines
- Adapter les logements aux besoins des ménages
- Fonctionnaliser les espaces verts
- Maintenir les activités commerciales

Pour l'habitat collectif diffus récent :

- Anticiper le vieillissement des constructions et assurer le renouvellement démographique des habitants

2.3. Les tissus d'habitat individuel et intermédiaire

Les tissus d'habitat individuel et intermédiaire présentent trois sous-typologies facilement identifiables au sein du tissu urbain :

- Le tissu individuel spontané. Il se caractérise par une hétérogénéité de forme architecturale et parcellaire et ne résulte pas d'une opération commune.



Laval –rue des Chalets – source : Google streetview

- Les lotissements, qui présentent une certaine diversité selon les périodes de construction.
- Les opérations d'habitat intermédiaire et/ou mixte qui présentent souvent une densité plus importante par souci de limitation de la consommation foncière.

Trois catégories principales ont été identifiées au sein du tissu lavallois :

- Les lotissements des années 1970 à 1990 qui présentent une homogénéité du parcellaire et du bâti mais une forme propre à chaque opération d'ensembles.
- Les lotissements des années 2000 avec une forte diversité architecturale, un souci d'insertion paysagère et une réflexion sur les liaisons douces.
- Les lotissements « lisières » situés en limite d'urbanisation avec une faible densité et une forte prégnance du végétal.



Laval - exemple de lotissement des années 70-90 – rue du Commandant Philippe Kieffer – Source : google streetview



Lotissement lisière L'Huisserie – Source : géoportail



Lotissement des années 2000 – Saint-Berthevin – Source : Laval Agglomération

Au sein des tissus d'habitat individuel et intermédiaire, on retrouve communément la prégnance du végétal, essentiellement privé, et des espaces publics souvent réduits au réseau viaire.

ENJEUX D'ÉVOLUTION DES TISSUS

Adapter les logements aux besoins des ménages (pour l'habitat individuel le plus ancien)

Permettre l'évolution des tissus tout en assurant la préservation du cadre de vie

Préserver les éléments de patrimoine bâti les plus remarquables



2.4. Les villages, les hameaux, les constructions isolées

Les villages

Les villages sont plus importants que les hameaux en termes de taille et comprennent ou ont compris dans le passé des équipements ou lieux collectifs administratifs, culturels ou commerciaux, même si, dans certains cas, ces équipements ne sont plus en service, compte tenu de l'évolution des modes de vie.

ENJEUX D'ÉVOLUTION DES TISSUS (issus du SCoT)

Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager

Rechercher la compacité dans les villages en évitant l'urbanisation linéaire

Maintenir les équipements et commerces

Les hameaux

Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. On reconnaît qu'une commune peut être composée d'un ou de plusieurs villages et de plusieurs

hameaux. La loi Littoral opère une distinction entre les hameaux et des bâtiments isolés implantés de façon anarchique (mitage).

Il n'est nullement nécessaire, pour qu'un groupe de constructions soit qualifié de hameau, qu'il comprenne un commerce, un café ou un service public. Mais, à l'inverse, l'existence de tels équipements ne suffit pas à estimer qu'on est en présence d'un hameau ou d'un village : une auberge isolée, par exemple, ne constitue pas un hameau.

Ce qui caractérise le hameau, c'est une taille relativement modeste et le regroupement des constructions de formes architecturales variées. La taille et le type d'organisation des hameaux dépendent très largement des traditions locales et aucune définition générale et nationale ne peut y être apportée.

ENJEUX D'ÉVOLUTION DES TISSUS (issus du SCoT)

Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager

Éviter le développement des hameaux, hors densification et renouvellement

Préserver l'autonomie des hameaux

Les constructions isolées

Certaines constructions sont isolées des autres tissus en dehors des bourgs, villages et hameaux, et correspondent à de l'habitat diffus ou à des constructions à vocation d'activités, notamment agricoles.

ENJEUX D'EVOLUTION DES TISSUS (issus du SCoT)

Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager

Interdire les développements urbains conduisant à un mitage agricole

Préserver les sites d'exploitation existants



2.5. Les extensions récentes isolées

Les extensions urbaines récentes isolées correspondent à des constructions d'habitat individuel de faible densité regroupées en milieu rural. Résultats du mitage de terres agricoles, elles sont issues du phénomène de périurbanisation et se différencient des hameaux par le caractère récent de leur implantation, et des constructions isolées par leur regroupement plus important (entre 4 et 10 habitations).

ENJEUX D'EVOLUTION DES TISSUS (issus du SCoT)

Limiter le développement des extensions récentes isolées

Interdire les développements urbains conduisant à un mitage agricole

Préserver les sites d'exploitation existants

2.6. Les tissus de zones d'activités

Les zones d'activités artisanales et industrielles

Les zones d'activités industrielles et artisanales sont caractérisées par la présence de parcelles de grande taille, nécessaires au bon fonctionnement des activités. Les constructions sont marquées par une simplicité architecturale, voire un traitement peu qualitatif et comportent également des éléments techniques, aux formes spécifiques, liés aux besoins des activités.

Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives. Les espaces publics des zones artisanales et industrielles sont réduits au réseau viaire, dimensionné pour permettre le bon fonctionnement des activités. Le paysage de ces espaces demeure très minéral. Le traitement des espaces verts existants est peu qualitatif.

Les zones d'activités tertiaires

Les zones d'activités tertiaires et mixtes sont caractérisées par la présence de parcelles de tailles moyenne à grande, répondant aux besoins des activités. Les constructions sont plus qualitatives que celles des zones commerciales et des zones artisanales et industrielles mais les volumes demeurent simples et la qualité architecturale faible.

Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives.

Les espaces publics des zones d'activités tertiaires et mixtes sont, pour l'essentiel dédiés à la voirie. Les espaces libres, sur les parcelles privées, occupent, le plus souvent des superficies importantes et sont partiellement traités en espaces verts aux usages cependant peu développés.

Les zones d'activités commerciales

Les zones d'activités commerciales sont caractérisées par la présence de parcelles de grande taille, nécessaires au bon fonctionnement des activités. Les constructions, des années 1980 à nos jours, sont marquées par une simplicité architecturale, voire un traitement peu qualitatif (choix des matériaux et des couleurs, multiplication d'enseignes...).

Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives.

Monofonctionnelles, les zones d'activités commerciales se sont développées au service de la voiture individuelle : voies nombreuses et aux larges emprises, parcs

de stationnement particulièrement vastes... Le paysage de ces espaces commerciaux demeure très minéral. Le traitement des espaces verts existants est peu qualitatif.



ENJEUX D'EVOLUTION DES TISSUS

Améliorer le paysage urbain et la performance énergétique des zones d'activités



Mutualiser les espaces de stationnement



Optimiser le foncier disponible et, éventuellement, prévoir des extensions dans le cadre du SCoT



Renforcer la porosité des espaces d'activités et leur accessibilité par des modes alternatifs à la voiture individuelle



2.7. Les tissus d'équipements de grande emprise

Les équipements de grande emprise constituent des enclaves aux caractéristiques propres dans le tissu urbain, généralement mixte, qui les entoure. Les bâtis, construits du XIXème siècle à nos jours, s'implantent sur de très vastes parcelles.

Les constructions sont implantées en retrait de l'alignement et des limites séparatives.

Les terrains accueillant de grands équipements sont marqués par leur monofonctionnalité. Certaines constructions peuvent être considérées comme des éléments de patrimoine bâti remarquable, tant par leur histoire que leur qualité architecturale. Les espaces publics sont restreints mais les espaces ouverts au public peuvent être nombreux, dans le cas des hôpitaux ou des sites universitaires par exemple. Les espaces libres font souvent l'objet d'un traitement paysager.

ENJEUX D'EVOLUTION DES TISSUS

Optimiser les emprises foncières

Envisager le développement d'une mixité fonctionnelle

Renforcer la porosité des espaces d'activités et leur accessibilité par des modes alternatifs à la voiture individuelle

Valoriser le patrimoine bâti et les espaces verts liés aux grands équipements

II. Les typologies patrimoniales

L'agglomération est riche de nombreux éléments patrimoniaux, constitutifs de l'identité locale et potentiellement sources de rayonnement. Ces typologies de bâti patrimonial aux caractéristiques morphologiques variées sont présentées dans des fiches descriptives spécifiques.





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

FERMES



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Constructions isolées en retrait par rapport à la voie, plusieurs bâtiments organisés autour d'une cour ouverte

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + comble ou rez-de-chaussée + 1 étage, volumétrie variée des différents corps de bâtiment, toitures à deux pans ou en pavillon en ardoise, cheminées en brique ou en pierre pour les plus anciennes

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre (grès et granite), façades enduites à la chaux et aux sables colorés, enduits couvrants ou à pierre vue, peu de modénature (parfois décors en brique)

MENUISERIES :
Portes et contrevents pleins en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades irrégulière, présence de lucarnes passantes



Intérieur d'une cour de ferme avec four à pain





LES **TPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS RURALES



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Constructions isolées en retrait par rapport à la voie

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + comble, toitures à deux pans en ardoise, cheminée la plupart du temps en pignon en brique ou en pierre pour les plus anciennes

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre (grès et granite), façades enduites à la chaux et aux sables colorés, enduits couvrants ou à pierre vue, peu de modénature (parfois encadrements en brique)

MENUISERIES :
Portes et contrevents pleins en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades irrégulière, présence d'une lucarne passante





LES TYPOLOGIES
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS DE BOURG



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Constructions alignées sur rue et mitoyennes

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + 1 étage (+ comble), toitures en ardoise à deux pans pouvant présenter une croupe, cheminées en brique

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre (grès et granite), façades enduites à la chaux (enduit couvrant) dans des teintes claires et finition lisse, présence de modénature (comiche, encadrements moulurés, chaînage d'angle, ornement de linteau... parfois décors en brique)

MENUISERIES :
Portes pleines à imposte, contrevents pleins ou à persiennes, en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière, à deux ou trois travées, symétriques ou avec entrée latérale. présence de lucarnes jacobines sculptées





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS DE TISSERAND



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
En retrait par rapport à la voie ou alignées sur rue. Peuvent être regroupées en bande de petites maisons mitoyennes

GABARITS ET TOITURES :
Soubassement + Rez-de-chaussée surélevé + comble, hautes toitures en ardoise à deux pans et coyaux, cheminées en brique ou en pierre

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre (grès et granite), façades enduites à la chaux et aux sables colorés, enduits couvrants ou à pierre vue, caractère simple avec peu de modénature (parfois encadrements en brique)

MENUISERIES :
Portes et contrevents pleins en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades irrégulière, présence éventuelle d'une lucarne, escalier d'accès au rez-de-chaussée surélevé, porte d'accès et fenêtre éclairant le sous-sol où se trouvait le métier à tisser, façades massives et éléments témoignant de l'ancienneté du bâti (meneaux)





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS BOURGEOISES



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Habitation isolée et en retrait, avec communs et dépendances formant cour à l'avant fermée par une clôture ou un mur et un portail

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + 1 étage + comble, toitures en ardoise à deux pans pouvant être soulignées d'une crête en zinc, croupes marquées par des épis de faitage en zinc. Une tourelle carrée peut être marquée d'une toiture en pavillon.

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant) dans des teintes généralement tclaires et finition lisse, présence de modénature (corniche, bandeau, encadrements moulurés, fronton, chaînage d'angle, ornement de linteau... parfois décors en brique)

MENUISERIES :
Portes à imposte, contrevents à persiennes, en bois peint de couleur claire

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière, à trois travées et symétrique. Présence d'une ou trois lucarnes sculptées jacobines, à la capucine ou en occulus





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

PAVILLONS ET VILLAS



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Construction isolée et en retrait par rapport à la voie ou alignée en partie par le pignon (construction en L ou perpendiculaire à la voie). Clôture et portillon sur rue.

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée surélevé + 1 étage (+ comble), toitures en ardoise ou en terre cuite à deux pans avec croupes pouvant être marquées par des épis de faîtage en zinc ou en terre cuite. En pignon, débord de toit avec aisseliers.

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Diversité des matériaux. Constructions en pierre apparente ou enduite dans des teintes claires et finition lisse, brique, faux pans-de-bois, ciment en encadrement ou en linteau. Référence à des styles architecturaux : médiéval, Louis XIII, Art nouveau, Art déco (de type balnéaire).

MENUISERIES :
Portes à imposte, pas de contrevents en façade ou volets pliants métalliques

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière ou composée, marquise, lien entre l'architecture de la façade et le dessin de la clôture





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS DE NOTABLE ET «CHÂTEAUX»



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Habitation isolée et en retrait, avec communs et dépendances formant cour, parfois pavillons d'entrée. Parc clos d'un mur ou d'une grille

CABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + 1 étage + comble, diversité des toitures en ardoise, généralement à deux pans avec croupe, toiture en pavillon pour certaines parties (avancées de façade, tourelle...). Crête de toit et épi de faitage en zinc.

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant) dans des teintes claires et finition lisse, présence de modénature (corniche, bandeau, encadrements moulurés, fronton, colonnettes et pilastres, chaînage d'angle, ornement de linteau...). Référence à des styles historiques.

MENUISERIES :
Portes à imposte, contrevents pleins ou à persiennes, en bois peint de couleur claire, volets intérieurs

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière à travées. Présence d'une ou trois lucarnes sculptées jacobines, ou en occulus





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

LOGIS, CHÂTEAUX ET MANOIRS



IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Habitation isolée et en retrait, avec communs et dépendances formant cour, parfois pavillons d'entrée. Parc clos d'un mur ou d'une grille avec portail. Les logis à tourelle peuvent être intégrés au tissu bâti urbain (alignement par la façade ou le pignon).

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + 1 étage + comble, diversité des toitures en ardoise, généralement à deux pans avec croupe (sauf pour les logis à tourelle), toiture en poivrière pour les tours rondes et en pavillon pour les tours carrées.

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant ou à pierre vue) dans des teintes claires et finition lisse, architecture sobre mais soignée avec modénature (corniche, encadrements, chaînage d'angle...). Les logis sont plus sobres que les châteaux.

MENUISERIES :
Portes pleines ou à imposte. Les fenêtres étaient généralement fermées par des volets intérieurs en bois, sinon contrevents à persiennes, en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière à travées. Présence de lucarnes sculptées sur les châteaux et d'éléments témoignant de l'ancienneté du bâti (meneaux)





LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

EDIFICES RELIGIEUX



Les édifices du XIXe siècle peuvent faire référence à un type bien identifiable, avec en façade la tour-porche formant clocher et le plan en coix traditionnel. Les églises plus anciennes sont plus diverses dans leur forme et leur architecture.

TOITURES :
Toitures en ardoise à deux pans. Les clochers peuvent être couverts d'une flèche en ardoise polygonale sommée d'une croix ou d'une girouette

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant ou à pierre vue). Modénature selon les époques de construction.

MENUISERIES :
Portes pleines en bois peint et sculpté





LES TYPOLOGIES ARCHITECTURALES PATRIMONIALES

EDIFICES ADMINISTRATIFS ET CULTURELS ECOLES



Les mairies, écoles et presbytères obéissent la plupart du temps à des types bien identifiables : les mairies, quant elles n'ont pas pris place dans d'anciens châteaux ou presbytères, reprennent le type de la maison bourgeoise à 3 ou 5 travées avec une façade symétrique, les écoles s'organisent en deux ailes en rez-de-chaussée de part et d'autre d'un pavillon central à un étage et les presbytères sont des constructions plus anciennes à 4 travées et un étage plus comble marqué par des lucarnes, parfois complétés d'une tourelle et dont les toitures peuvent présenter d'élégants coyaux.

IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Constructions en retrait de la voie avec cour fermée par un mur ou une grille et un portail, la plupart du temps isolées sur leur parcelle mais pouvant néanmoins s'inscrire dans une continuité bâtie urbaine

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée + 1 étage + comble, rez-de-chaussée pour les salles de classe des écoles. Toitures en ardoise à deux pans avec croupes pouvant être marquées d'un épi de faitage en zinc.

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant) dans des teintes claires et finition lisse, présence de modénature pour les mairies et les écoles (corniche, bandeau, encadrements, pilastres, chaînage d'angle...), parfois en brique. Les presbytères sont plus sobres.

MENUISERIES :
Portes à imposte en bois peint de couleur claire, pas de contrevents

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière à travées ou symétriques. Présence de lucarnes sculptées, voire de clochetons pour les mairies ou les écoles





LES **TPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS ECLUSIERES



Moulin Oger



L'Âme



Cumont



La Foumondière



La Richardière



Belle Poule (baies cintrées)



Boisseau (baies cintrées)

L'aménagement de la Mayenne au XIXe siècle a engendré la construction de nombreuses écluses et avec elles de maisons éclésières qui scandent, avec les moulins encore existants, les paysages au bord de la rivière. Les maisons ont été édifiées sur la base d'un type répété à chaque écluse : trois travées en composition symétrique, avec encadrements et chaînages d'angle, enduit ocre et façade arrière aveugle. La maison est surélevée, parfois protégée des inondations par un talus. Elle est accompagnée de dépendances systématiques : four à pain (détruit dans la plupart des cas) et latrines. Au sud de Laval, les maisons éclésières ont pour beaucoup été agrandies au XXe siècle d'une travée construite à l'emplacement du four à pain qui se trouvait en appui sur le pignon. Chaque maison est identifiée en façade par son nom et la date de construction.

IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Habitation isolée et en retrait, avec dépendances (four à pain et latrines)

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée +1 étage, toitures en ardoise à deux pans avec débord de toit et aisseliers bois en pignon. Cheminée en brique

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant) dans des teintes ocre jaune et finition lisse, encadrements et chaînages d'angle en pierre blanche ou en enduit. Un exemple avec encadrements en brique

MENUISERIES :
Porte à imposte ou vitrée, au rez-de-chaussée contrevents pleins en bois peint de couleur claire

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière symétrique à 3 travées, 4 lorsque la maison a été agrandie. Pas de lucarne. Date et nom de l'écluse en façade. Perron en pierre. Deux exemples de maisons avec baies cintrées



Avesnières (agrandie)



Bonnie (agrandie)



Perigana (agrandie)



Port-Rhingard (agrandie)



Maison éclésières et écluse



La Maignannerie



Façade arrière aveugle avec fenêtres de cave



Four à pain



Vivier



Inscription et date



LES **TYPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

MAISONS DE CHAUFOURNIER MAISONS OUVRIERES



Les maisons de chaufournier sont associées aux fours à chaux et témoignent de cette activité industrielle qui fut très intense en Mayenne au XIXe siècle. Les maisons peuvent être individuelles ou en bande de plusieurs logements accolés les uns aux autres et identifiables par le rythme des cheminées qui se succèdent en toiture. Ces maisons, comme les maisons ouvrières, sont la plupart du temps en rez-de-chaussée et d'architecture sobre, même si elles peuvent présenter des éléments de modénature en pierre ou en brique (encadrement des baies, bandeau, ornement en clef de voûte ou sur la lucarne).

IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Selon les sites, constructions isolées et en retrait ou insérées dans le tissu urbain (alignées sur rue et mitoyennes)

GABARITS ET TOITURES :
Rez-de-chaussée ou rez-de-chaussée + Combles, toitures en ardoise à deux pans avec parfois débord de toit et aisseliers bois en pignon. Cheminées en brique

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant ou à pierre vue), modénature de pierre ou de brique.

MENUISERIES :
Porte à imposte ou vitrée, contrevents pleins en bois peint

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière à travées, Peuvent présenter une lucarne.





LES **TPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

PETIT PATRIMOINE PATRIMOINE HYDRAULIQUE

Le petit patrimoine sur le territoire de Laval Agglo recoupe trois grandes catégories : le petit patrimoine lié à l'eau (fontaines, bornes-fontaines, puits, bassins, lavoirs, petits ponts...), le petit patrimoine religieux et commémoratif (croix, calvaires, grottes, statues de la Vierge, monuments aux morts, chapelles...), le petit patrimoine communal (fours à pain...). Il est complété du patrimoine hydraulique lié à la Mayenne : ponts routiers, viaducs et écluses. Chaque type de petit patrimoine présente ses caractéristiques propres qu'il s'agit de préserver : puits couverts en pierre, édifices des fontaines en pierre avec toiture en ardoise, ponts en pierre, fours à pains en pierre carrés ou ronds enduits à pierre vue avec toiture à deux pans en ardoise, lavoirs fermés en pierre avec toiture en ardoise ou couverts par une toiture sur poteaux bois ou métalliques, chapelles en pierre ou en brique avec toiture en ardoise à deux pans ou en pavillon et parfois clocheton... Les croix, calvaires et Vierges sont nombreux et présentent des caractéristiques particulièrement intéressantes, qu'il s'agisse des croix en pierre, des statues de la Vierge sur des colonnettes décorées ou des calvaires présentant une véritable mise en scène avec plusieurs personnages, enrochement, escalier, etc.





LES **TPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

PATRIMOINE INDUSTRIEL ET ARTISANAL

Fours à chaux



Le patrimoine industriel et artisanal sur Laval Agglo (hors SPR de Laval) est caractérisé par trois grands types d'installations : les fours à chaux, les moulins et les centrales hydroélectriques. Les fours, nombreux sur le territoire, rappellent l'importance de l'exploitation de la chaux en Mayenne au XIXe siècle.

Ces installations présentent des spécificités particulières : la massivité des édifices en pierre, les bouches des fours et la géométrie des constructions, pyramidale ou ronde, qui marquent les paysages, notamment lorsqu'ils sont associés à d'anciens viaducs de voies ferrées comme à Louvemé.

Ces ensembles sont particulièrement intéressants, à la fois en termes d'histoire et d'architecture industrielle. Leur présence très forte dans les paysages et leur caractère invitent à les préserver et à les mettre en valeur. L'ensemble chaufournier des Broses à Saint-Berthevin est inscrit Monument historique.





LES **TPOLOGIES**
ARCHITECTURALES
PATRIMONIALES

PATRIMOINE INDUSTRIEL ET ARTISANAL

Moulins et centrales hydroélectriques



Le patrimoine industriel et artisanal sur Laval Agglo (hors SPR de Laval) est caractérisé par trois grands types d'installations : les fours à chaux, les moulins et les centrales hydroélectriques. Les moulins et les centrales témoignent de l'utilisation de la force de la Mayenne pour produire de l'énergie depuis le Moyen-Âge. Les sites des moulins au bord de la rivière sont le plus souvent associés à d'anciennes chaussées régulant le cours de la Mayenne, démolies au XIXe siècle lors de la canalisation du cours d'eau, et aux écluses qui ponctuent la rivière. Certains moulins ont préservé leur roue en bois.

IMPLANTATION PAR RAPPORT A LA VOIE ET AUX AUTRES CONSTRUCTIONS :
Constructions isolée et en retrait de la voie, hormis la minoterie de Laval intégrée dans le tissu urbain, alignée sur rue et mitoyenne. Ensemble formé de l'habitation et des dépendances aux volumétries diverses

GABARITS ET TOITURES :
R+1 à R+2 + combles, diversité des toitures en ardoise, généralement à deux pans avec croupe marquée d'un épi de faitage en zinc, toiture en pavillon pour certaines parties. Cheminées en brique

MATERIAUX, ENDUITS ET MODENATURE :
Constructions en pierre, façades enduites à la chaux (enduit couvrant et à pierre vue) dans des teintes claires et finition lisse. Architecture sobre, sauf pour la minoterie de Laval qui présente un important décor.

MENUISERIES :
Portes pleines en bois peint, pas de contrevents

COMPOSITION ARCHITECTURALE, PARTICULARITES ET DETAILS :
Composition des façades régulière à travées. Pas de lucarne

Les centrales hydroélectriques sont du même type que les moulins. Seule la minoterie à Laval, située près de la gare, s'inscrit dans le tissu urbain. Elle présente une riche ornementation en façade et est aujourd'hui transformée en immeuble de logements.



III. Les éléments du patrimoine bâti

Des éléments du patrimoine bâti ont été identifiés et classés par catégories en fonction de leurs caractéristiques et de leur intérêt.



On distingue ainsi 3 types d'éléments patrimoniaux : **le patrimoine exceptionnel, remarquable et intéressant**. Des fiches descriptives spécifiques à chaque élément bâti ont été dressées pour le patrimoine exceptionnel. Ce travail d'identification ne concerne pas les communes de Laval et Parné-sur-Roc, dont le diagnostic patrimonial figure dans les documents du Site Patrimonial Remarquable.

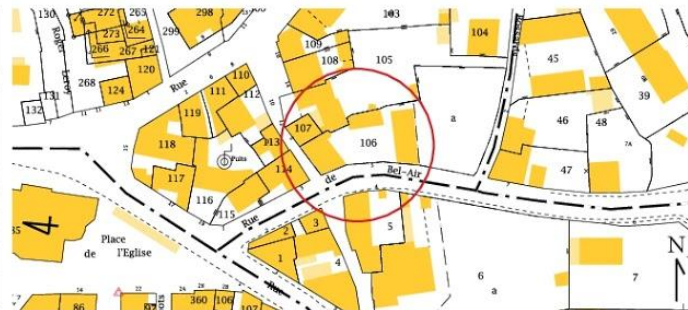


LAVAL AGGLO
PLUi - Patrimoine exceptionnel

Commune de Argentré
Construction ARG_1 : maison bourgeoise

Adresse : 5 rue de Bel-Air
Références cadastrales : AC 106
Typologie : Maison bourgeoise
Datation : XVIII^e siècle
Caractéristiques : tourelle, lucarnes, épi
Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Cette maison bourgeoise datée de 1783 (linteau historié central du premier étage sur cour) marque l'entrée est du centre bourg d'Argentré, dans la perspective de la rue de Bel-Air.
La maison présente une architecture sobre et soignée, remarquablement préservée : une façade régulière est surmontée de trois petites lucarnes moulurées et galbées couvertes d'ardoises, la haute et élégante toiture en ardoise à coyaux indique une construction ancienne, ainsi que la tourelle d'angle sommée d'un épi de faîtage témoignant de la présence d'un escalier à vis. La haute cheminée en brique marque l'alignement sur rue ainsi que le mur de clôture de la propriété. La dépendance a malheureusement été récemment transformée en garage et sa toiture transformée.



Dépendance avant transformation

LAVAl AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Châlons-du-Maine
Construction CHA_1 : maison de tisserand

Adresse : 1 rue Principale
Références cadastrales : AA 225 / 233
Typologie : Maison de tisserand
Datation : XVIe / XVIIe siècle
Caractéristiques : lucarne avec pigeonnier

Intérêt :

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Urbain

Cette maison de tisserand, qui pourrait dater du 16e ou du 17e siècle, est remarquable par la qualité de sa préservation patrimoniale, sa massivité, la sobriété de son architecture et la présence de détails architecturaux particulièrement intéressants comme l'encadrement en pierre chanfreiné de la porte, le pigeonnier en bois avec lambrequins qui surmonte la lucarne, les menuiseries anciennes en bois peint. Son aspect massif et en parallèle sa qualité architecturale sont remarquables.

Cette construction est exceptionnelle à la fois en tant que représentante de la typologie des maisons de tisserand, par son ancienneté et la qualité de son architecture et de son état de conservation.

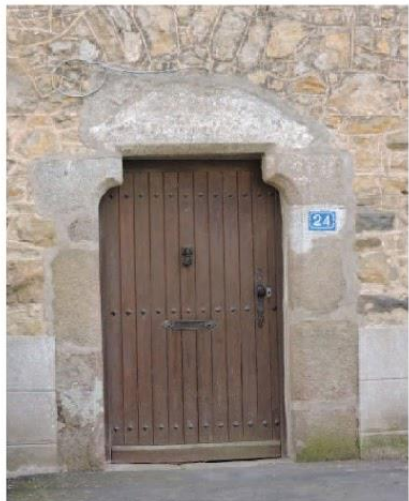


LAVAL AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Châlons-du-Maine
Construction CHA_2 : maison de bourg

Adresse : 24 rue Principale
Références cadastrales : AA 138
Typologie : Maison de bourg
Datation : XVIe siècle
Caractéristiques : porte médiévale, escalier hors-oeuvre (arrière)
Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Cette maison de bourg du 16e siècle est remarquable par la qualité de sa préservation : la massivité de sa façade, présentant un petit nombre d'ouvertures aux proportions étroites et organisées de façon régulière, la sobriété de son architecture, les détails comme la porte d'entrée avec ses pierres d'encadrement chanfreinées et découpées en un motif arrondi ou la tourelle d'escalier hors-oeuvre à l'arrière témoignent de son ancienneté et de son intérêt patrimonial.

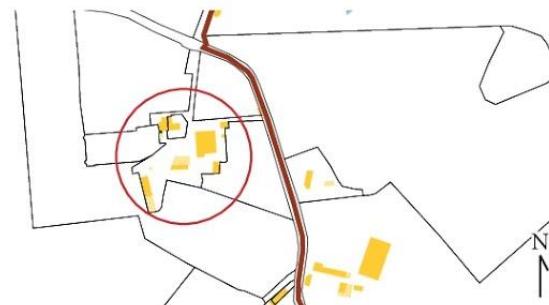


LAVAL AGGLO Commune de Changé
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction CHG_1 : ferme du Haut-Beauvais

Adresse : le Haut-Beauvais
 Références cadastrales : XA 18
 Typologie : Ferme
 Datation : XVIIe / XIXe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Paysager

Le Haut-Beauvais est constitué d'un ensemble d'édifices qui, implantés dans un site dominant le paysage, où alternent prés et vergers, forment un ensemble remarquable : la ferme avec son logis et ses dépendances, dont une remarquable vaste grange à trois nefs, la chapelle du 17e siècle avec son clocheton, les fours à chaux, les fontaines.
 Le logis se distingue des dépendances agricoles par son architecture plus régulière, son enduit couvrant de couleur claire avec chaînages d'angle et encadrements contrastant par leur couleur foncée, sa corniche, l'élégante toiture en ardoise à coyaux surmontée d'un épi de faitage. Les dépendances présentent des petites ouvertures en brique et un enduit d'aspect plus « rural », coloré par des sables lui donnant une teinte ocre rouge tandis que la chapelle est plutôt de teinte ocre jaune. L'ensemble mérite une restauration de qualité.

A



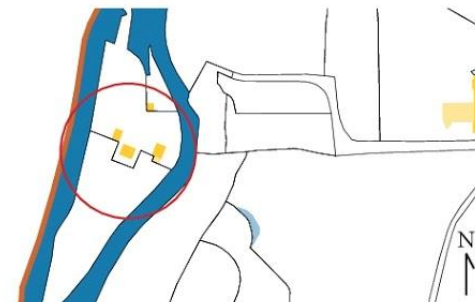
LAVAL AGGLO Commune d'Entrammes
PLUI - Patrimoine exceptionnel **Construction ENT_1 : papèterie de Sainte-Apollonie**

Adresse : Sainte-Apollonie
Références cadastrales : A 481
Typologie : maison bourgeoise
Datation : XIXe siècle
Caractéristiques :
Intérêt :

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Paysager

En 1829, le marquis de Rochelambert achète l'île du Saut-du-Tour, rebaptisée Sainte-Apollonie, du prénom de sa femme. En 1830, avec monsieur Pelletreau, il y fait construire une papèterie utilisant la chute d'eau de l'écluse de Porte-Neuve. L'entreprise, qui emploie quelques dizaines d'ouvriers, fabrique du papier journal, du papier pour affiches et du papier peint. A partir de 1859, les travaux de canalisation de la Mayenne perturbe la production. En 1865, l'administration supprime le barrage de la Porte-Neuve. En 1870, l'usine est rachetée par l'administration et détruite.

La maison du directeur, à toiture en pavillon et de style néo-classique, la maison du concierge, les écuries et deux magasins ont été conservés. Une tourelle et la modénature de brique marquent l'architecture des dépendances. Le site paysager présente également un grand intérêt et mériterait d'être mis en valeur.



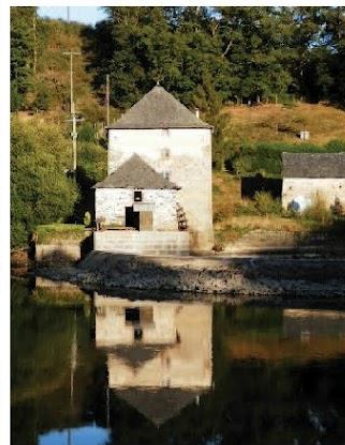
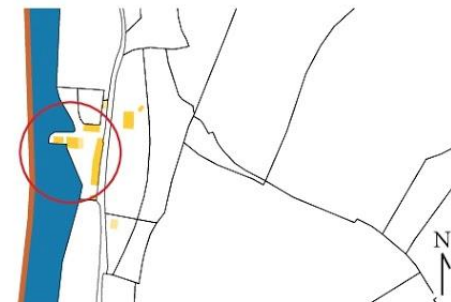
L'île et la papèterie de Sainte-Apollonie (dessin de Messenger et gravure de Ransonnette, 1838)

LAVAL AGGLO Commune d'Entrammes
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction ENT_2 : moulin de la Benâtre

Adresse : la Benâtre
 Références cadastrales : 0D 424
 Typologie : patrimoine artisanal et industriel
 Datation : XIXe siècle
 Caractéristiques : toitures à croupe
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Paysager

Le moulin de la Benâtre est particulièrement représentatif de la typologie à laquelle il appartient. Le moulin est constitué d'un ensemble de bâtiments à l'architecture sobre et massive mais régulière et bien proportionnée et dont les jeux de volumétries et de toitures se reflétant dans la rivière contribuent à la qualité de l'édifice. Le moulin présente un état de préservation patrimoniale remarquable, y compris pour la machinerie et la grande roue en bois encore subsistante.

Avec la Mayenne, les coteaux verdoyants, le barrage et l'écluse, le moulin participe par la qualité de son architecture à un site paysager remarquable.



LAVAL AGGLO Commune de l'Hisserie
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction HUI_1 : commons du château de la Bonne-Métrie

Adresse : Château de la Bonne-Métrie

Références cadastrales : C 857

Typologie : château et manoir

Datation : XIXe siècle

Caractéristiques : modénature de brique, lambrequin, épi de faîtage

Intérêt :

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Urbain

Le château de la Bonne-Métrie est un édifice du 19e siècle construit en bord de Mayenne et qui présente de remarquables communs, dont l'exceptionnel pigeonnier. Construit en brique, celui-ci présente de nombreux détails d'architecture d'une grande finesse : le jeu des briques en façade, déclinées en bandeau, arcade, corniche, oculus, le lambrequin en zinc du corps central, l'élégant épi de faîtage. Les menuiseries de bois peint et la toiture en ardoise complète cet ensemble de qualité qui mériterait d'être mieux mis en valeur.



LAVAL AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de la Chapelle-Anthensaise
Construction CHP_1 : château d'Anthensaise

Adresse : château d'Anthensaise

Références cadastrales :

Typologie : château et manoir

Datation : XVIe / XVIIe siècle

Caractéristiques :

Intérêt :

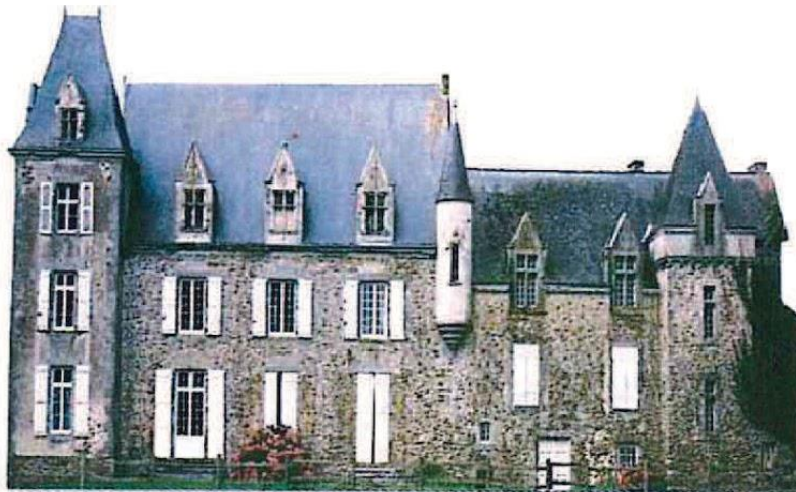
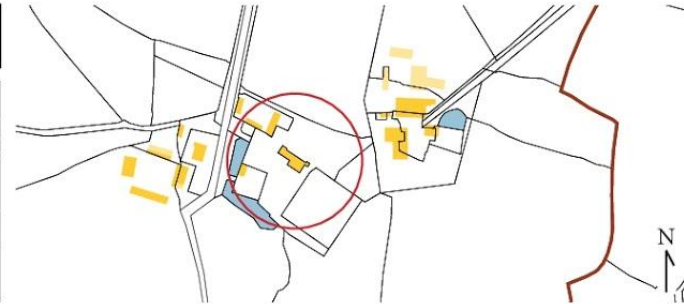
Architectural et/ou morphologique

Historique

Urbain

Ce château est exceptionnel par son ancienneté (de nombreux châteaux du territoire date du 19e siècle) et la qualité de son architecture. Construit entre 1605 et 1644 pour René de la Haie, seigneur d'Anthensaise, à l'emplacement d'un château-fort plus ancien, il comptait également une chapelle et un colombier, aujourd'hui détruit.

La construction, malgré sa sobriété, présente de nombreux détails d'architecture qui témoignent de sa qualité et de son ancienneté : corniches en pierre, lucarnes à meneaux et machicoulis, échauguette avec cul à voussures... Les hautes toitures en ardoise et les cheminées de pierre complètent un ensemble de grand intérêt.



LAVAl AGGLO Commune de la Chapelle-Anthenaise
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction CHP_2 : motte castrale de Gresse

Adresse : château de Gresse
 Références cadastrales : B 197
 Typologie : château et manoir
 Datation : XVe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Ancien fief mouvant de Laval, le château de Gresse fut reconstruit en 1760 pour M. Duchemin puis agrandi vers 1875 pour M. de Vauguyon. Il en résulte un étonnant édifice constituée de l'agglomérat de constructions de différentes époques, avec chacune leur style.

L'élément exceptionnel de l'ensemble est l'ancienne motte castrale située dans le parc et déjà signalée au 15e siècle. Entourée de douves, la motte est aujourd'hui coiffée d'une chapelle de la même époque mais devait comporter un donjon en bois.



LAVAL AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Louverné
Construction LVN_1 : maison de bourg

Adresse : Niailles, 15 rue des Carriers

Références cadastrales : A1 19

Typologie : maison de bourg

Datation : XVe / XVIe siècle

Caractéristiques :

Intérêt :

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Urbain

Cette maison de bourg du 15e ou 16e siècle est remarquable par la qualité de sa préservation : la massivité de sa façade, présentant un petit nombre d'ouvertures aux proportions étroites, la sobriété de son architecture, les détails comme la porte d'entrée avec le linteau à accolade blasonnée témoignent de son ancienneté et de son intérêt patrimonial.

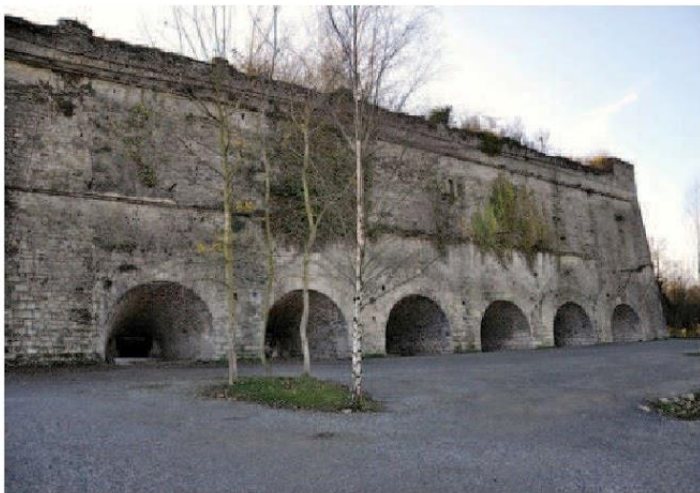
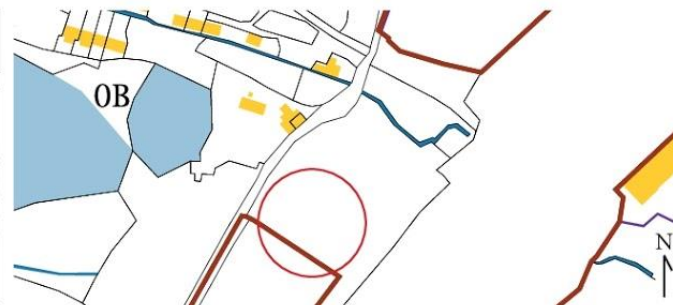
Cette maison mérite d'être mise en valeur par l'amélioration de détails nuisant aujourd'hui à sa qualité architecturale patrimoniale : proportions de la cheminée, débord du toit en pignon, volets pliants métalliques, qualité de la porte d'entrée...



LAVAL AGGLO Commune de Louverné
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction LVN_2 : four à chaux des Aumeunes

Adresse : le Petit Rocher
 Références cadastrales : OB 651
 Typologie : patrimoine artisanal et industriel
 Datation : XIXe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Paysager

Les fours à chaux constituent une des particularités patrimoniales de la Mayenne, notamment sur le territoire de Laval Agglo où certains fours sont remarquablement conservés. En 1880, Louverné est le centre chauxfourmier le plus important de la Mayenne. Il en reste aujourd'hui un site exceptionnel composé de plusieurs fours à chaux de grande taille et remarquablement conservés, marquant le paysage de leur masse imposante. Le four falaise des Aumeunes, comprenant six fours, date de 1868. Des auvents, situés à l'avant des fours, protégeaient la chaux de la pluie.



LAVAL AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Louverné
Construction LVN_3 : four à chaux du Bas-Barbé

Adresse : le Petit Rocher
Références cadastrales : OB 610
Typologie : patrimoine artisanal et industriel
Datation : XIXe siècle

Caractéristiques :

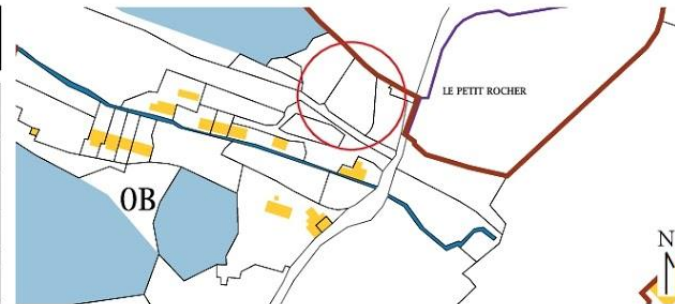
Intérêt :

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Paysager

Un premier four à chaux est construit en 1806. En 1813, un décret autorise la construction d'un second four à chaux utilisant la houille comme combustible. En 1820, un troisième four, en forme de tour, fonctionnant au bois, est bâti sur les rochers malgré les interdictions.

Le Bas-Barbé est doublé en 1870 d'un viaduc ferroviaire qui permettait de convoyer des wagonnets de chaux depuis le four des Gravus jusqu'à la gare de Louverné. Pour acheminer les wagonnets au sommet des fours, un plan incliné permettait d'accéder à une passerelle qui enjambait la route.

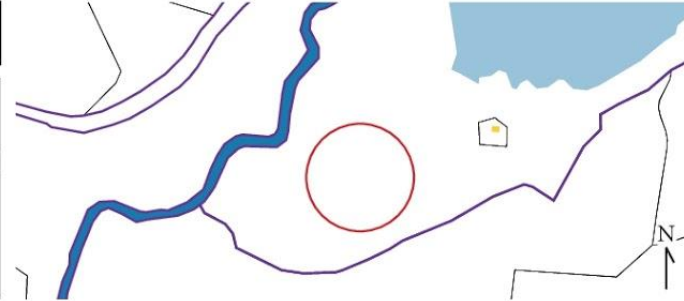
Le four tourelle, d'une dizaine de mètres de haut, possède trois embrasures sur le devant. Le diamètre du gueulard est d'environ 3 mètres. Un remblai sur l'arrière permettait d'acheminer les matériaux jusqu'au gueulard.



LAVAl AGGLO Commune de Louverné
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction LVN_4 : four à chaux de la Vannerie

Adresse : la Vannerie
 Références cadastrales : ZS 18
 Typologie : patrimoine artisanal et industriel
 Datation : XIXe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Le four à chaux de la Vannerie, construit au 19e siècle complète l'ensemble du site industriel de Louverné. Ce four, peu visible, présente une grande qualité de préservation et d'architecture. Il mériterait d'être mis en valeur.

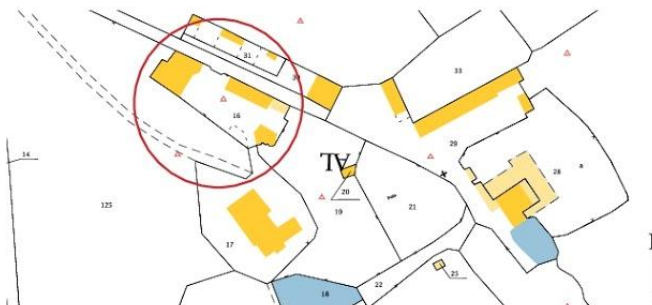


LAVAL AGGLO Commune de Montigné-le-Brillant
PLUI - Patrimoine exceptionnel Construction MTG_1 : communes du château de la Villatte

Adresse : château de la Villatte
 Références cadastrales : AL 16
 Typologie : château et manoir
 Datation : XIXe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :

Le château de la Villatte est une grande maison de notable édifiée en 1903 dans un vaste parc. Elle présente de remarquables communs construits dans un style régionaliste prenant l'apparence d'une ferme fortifiée et particulièrement bien préservés. L'ensemble est marqué par un porche surdimensionné avec porte cintrée, une tour ronde d'angle à toiture en poivrière, des bâtiments avec faux pans de bois et débords de toiture soutenus par des fermes apparentes en bois, une modénature de brique et de pierre. La qualité et la finesse de l'architecture ainsi que le bon état de conservation patrimoniale en font un ensemble bâti exceptionnel.

- Architectural et/ou morphologique
- Historique
- Urbain



LAVAL AGGLO Commune de Saint-Berthevin
PLUI - Patrimoine exceptionnel **Construction BER_1 : ferme du Bas-Camp**

Adresse : D 32, le Bas-Camp
Références cadastrales : AY 138
Typologie : ferme
Datation : XIXe siècle
Caractéristiques : modénature brique et pierre
Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Ferme-école édifée en 1845. On y adjoint par décret en Janvier 1847 un dépôt de taureaux Durham, succursale du haras-Vacherie du Pin en Normandie. Cette école semble avoir eu un certain écho en ce qui concerne le développement de l'élevage en Mayenne. Devenue trop petite, l'école est transférée à Bonchamps-les-Laval en 1866.
 L'édifice témoigne des débuts de l'enseignement agricole en France à partir du début du XIXe siècle. Son architecture particulière évoque la fonction qui fut celle de ce bâtiment à sa construction et reste encore lisible aujourd'hui. Certaines parties ont été transformées mais l'ancienne ferme-école reste dans un bon état de conservation patrimoniale. La modénature en brique et pierre, les grands toits d'ardoise, les jardins clos de murs en pierre concourent à donner à cet ensemble bâti sa qualité architecturale.

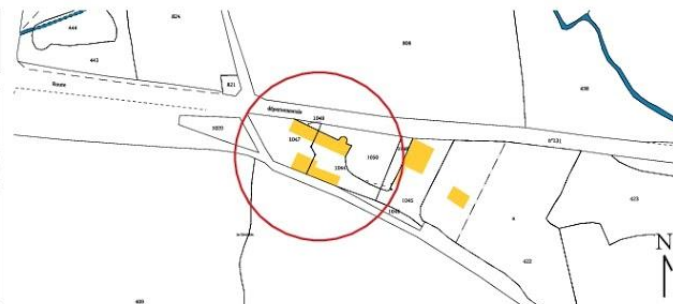


LAVAL AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Saint-Jean-sur-Mayenne
Construction JEA_1 : Maison de la Clouterie

Adresse : la Clouterie
 Références cadastrales : B 1044
 Typologie : maison à tourelle
 Datation : XVIe / XVIIe siècle
 Caractéristiques :
 Intérêt :
 Architectural et/ou morphologique
 Historique
 Urbain

Ce logis du 16e ou 17e siècle est remarquable par la qualité de sa préservation : la massivité de sa façade, présentant un petit nombre d'ouvertures aux proportions étroites, la sobriété de son architecture, la tour d'escalier hors-oeuvre à vis marquée d'un épi de faîtage en zinc, les débords de toiture témoignent de son ancienneté et de son intérêt patrimonial.



LAVAl AGGLO
PLUI - Patrimoine exceptionnel

Commune de Soulgé-sur-Ouette
Construction SOU_1 : maison Besnier de Chambray

Adresse : 10 rue du Mans
Références cadastrales : AB 347
Typologie : Château et manoir
Datation : XVIIIe / XIXe siècle
Caractéristiques : portail, modénature

- Intérêt* :
- Architectural et/ou morphologique
 - Historique
 - Urbain

Belle bâtisse construite pour Nicolas Besnier de Chambray, commandant de la garde nationale de Laval pendant la Révolution puis d'une armée de chouans. La demeure construite à la fin du XVIIIe siècle présente une sobre et élégante architecture néoclassique soulignée par les encadrements des baies et les chaînages d'angle, la corniche en pierre, les lucarnes moulurées et le clocheton surmontant le toit. Le vaste parc à l'arrière, les communs ouvrant sur rue par un remarquable portail monumental à piles de pierre moulurées complètent l'ensemble. Les deux bâtiments encadrant la cour, construits au XIXe siècle, sont particulièrement remarquables et présentent une grande qualité d'architecture malgré leur vocation sans doute artisanale (séchoirs à tabac). Ils marquent l'alignement de la rue du Mans par leur masse, leur symétrie et leur qualité architecturale. L'ensemble du domaine est remarquablement conservé.



IV. La réceptivité du territoire et la consommation d'espaces

1. Un contexte législatif et réglementaire : les lois

Grenelle et ALUR

La loi Grenelle a acté l'engagement de lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, contre l'étalement urbain et d'assurer une gestion économe des ressources et de l'espace. La loi ALUR s'inscrit dans la poursuite de ces ambitions. Désormais, le rapport de présentation du PLU :

- « Analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales » et « expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. »
- « Présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme. »

Source : article L123-1-2 du code de l'urbanisme

2. Les capacités de densification et de mutation : le potentiel foncier

Le Code de l'urbanisme précise que le rapport de présentation « analyse la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales ».

Il s'agit donc de quantifier ce potentiel foncier, de sa localisation au sein du territoire de Laval Agglomération mais également d'en préciser les typologies.

En effet, le potentiel foncier dédié à l'accueil de logements n'aura pas le même impact sur le projet intercommunal que le potentiel foncier dédié aux activités économiques. Le règlement et les justifications du projet viendront quant à eux exposer les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces, ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

2.1. Méthodologie

2.1.1. Ce que dit le SCoT pour l'Agglomération de Laval et du Pays de Loiron

Le diagnostic du SCoT analyse la consommation foncière sur la base des données MAJIC, des photos aériennes et de la base de données Corine Land Cover, entre 2001 et 2011.

Ainsi, 971 hectares ont été consommés à l'échelle du SCoT dont 723 hectares de terres agricoles, essentiellement au profit de l'habitat.

Les chiffres de cette consommation d'espace ont été détaillés par groupes de communes.

Le SCoT analyse également les capacités d'urbanisation sur la base des zones AU des documents d'urbanisme en vigueur. Depuis, certains de ces documents ont été révisés ou modifiés.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT précise que la part de l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine (en renouvellement et en densification) doit devenir majoritaire dans le temps du SCoT.

A ce titre, ce document identifie :

- Une « enveloppe globale et maximale » d'environ 720 hectares en renouvellement et en extension à destination d'habitat, à l'échelle du territoire du SCoT.
 - 70% des développements urbains à destination d'habitat sont localisés sur Laval et les communes de la première couronne.
- Une enveloppe maximum de 300 hectares à destination d'activités à aménager sur les sites identifiés (cette partie est développée dans le DOO du SCOT en page 44 et en page 45).



HABITAT	TOTAL				EXTENSION		ENVELOPPE URBAINE	
	p° logements /an	%	Besoin en foncier	%	Densité	%	Densité	%
Laval	entre 287 et 406	40%	entre 7 et 10ha	21%	40 log/ha	30%	50 log/ha	70%
Première couronne	entre 277 et 328	32	entre 14 et 16ha	35%	20 log/ha	70%	25 log/ha	30%
Secteur Entrammes, Forcé, Parné	entre 25 et 33	3%	2ha	5%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Ahuillé, Montigné, Nuillé	entre 24 et 28	3%	2ha	4%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Argentré, Louvigné, Soulgé	entre 41 et 50	5%	3ha	7%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
Secteur Châlons, La Chapelle	entre 11 et 8	1%	1ha	1%	12 log/ha	*	16 log/ha	*
Secteur Montflours, St. Germain, St. Jean	entre 19 et 20	2%	2ha	4%	12 log/ha	*	16 log/ha	*
Pays de Loiron	entre 116 et 149	15%	entre 8 et 11ha	23%	entre 12 et 16 log/ha	*	entre 16 et 25 log/ha	*
TERRITOIRE	2014-2016	800 logements / an 2400 sur la période	35ha/an 106 ha sur la période		21 logements/ha			
	2016-2030	1022 logements / an 14300 sur la période	44 ha/an 613 ha sur la période		21,5 logements/ha			

Source : Schéma de cohérence territoriale de Laval – Pays de Loiron

2.1.2. Définir l'enveloppe urbaine, notre périmètre d'étude

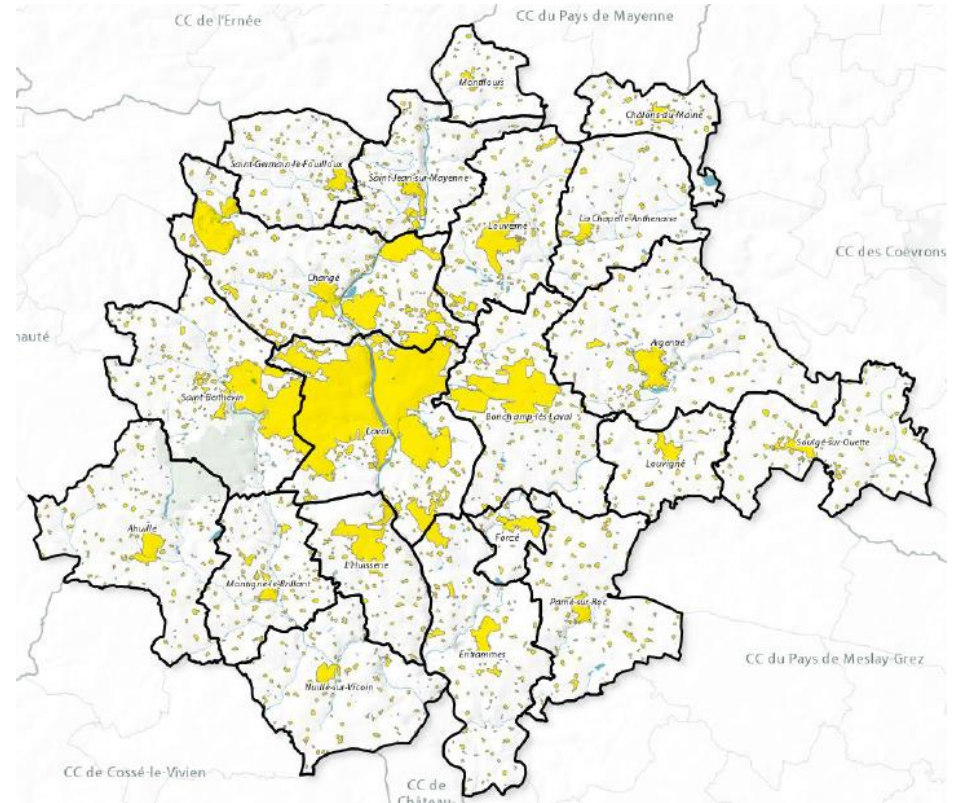
L'enveloppe urbaine constitue le périmètre d'étude au sein duquel seront identifiés les potentiels de renouvellement urbain et de densification.

L'enveloppe urbaine correspond à la limite actuelle de l'ensemble des espaces bâtis.

Cette limite correspond au périmètre d'étude du potentiel foncier et permet donc de distinguer ce qui relèvera du renouvellement urbain (dans les limites de cette enveloppe) et ce qui relèvera de l'extension urbaine, c'est-à-dire en dehors de cette enveloppe.

Etant donné l'objet de l'étude en cours, à savoir, un PLUi de 20 communes, cette limite de l'enveloppement urbaine est obtenue dans un premier temps de façon automatisée sous un système d'information géographique.

Le résultat a été ensuite affiné par photo interprétation assistée par ordinateur (PIAO).



Source : premier résultat du traitement définissant l'enveloppe urbaine – Citadia Conseil



2.1.3. Identifier les gisements fonciers au sein de l'enveloppe urbaine

Au sein de l'enveloppe urbaine, l'affinement du potentiel s'est focalisé sur l'identification des gisements fonciers favorables à une démarche de densification ou de renouvellement urbain. Ces principes s'appliquent à la fois aux tissus d'habitat et aux tissus d'activités.



L'identification du gisement foncier au sein de l'enveloppe urbaine reste à nuancer selon l'armature urbaine. On distingue ainsi des gisements de différentes natures :

- Parcelle non bâtie,
- Grande parcelle bâtie potentiellement divisible
- Secteur de projet, propre aux dynamiques du territoire.

2.1.4. Intégrer les différents filtres

Cette étape consiste à intégrer les différents filtres à prendre en compte dans notre étude et qui permettront de caractériser, hiérarchiser mais aussi prioriser le potentiel foncier identifié.

L'enveloppe urbaine constitue notre périmètre initial théorique à partir duquel nous allons appliquer une série de filtres successifs.

Il s'agit d'aboutir à un périmètre plus restreint en ne retenant que les zones pouvant faire l'objet d'opérations d'aménagements.

Les filtres retenus sont :

- Les réservoirs de biodiversité,
- Les cœurs de nature,
- Le PPRI
- Le PPRT
- Les ICPE de classe A
- Les pentes fortes, c'est-à-dire que delà de 50°.

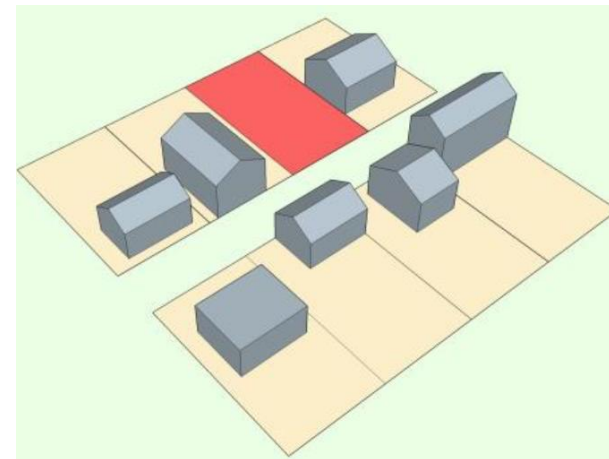
L'application de ses filtres permet de passer d'un périmètre initial théorique à un périmètre d'études final.

2.2. Résultat du potentiel foncier à vocation d'habitat

L'identification du potentiel foncier sur les 20 communes du territoire révèle les capacités suivantes :

2.2.1. Les parcelles non bâties

Environ 66 hectares sont disponibles en « parcelles non bâties », c'est-à-dire sur des terrains très facilement mobilisables, puisque d'un seul tenant foncier.



Cependant, la mobilisation d'un tel foncier n'est pas garantie à 100%. Plusieurs autres critères, inhérents aux comportements des propriétaires, ne garantissent pas la vente et/ou la construction de ces 66 ha de foncier à l'horizon 2030.

Le choix d'appliquer un coefficient de mobilisation foncière vise donc à anticiper cette rétention foncière.

La dynamique de consommation d'espace dans l'agglomération est telle que ce coefficient n'est pas identique si on se trouve à Laval, en première couronne ou en

seconde couronne : il apparaît plus certain qu'une parcelle libre soit très facilement mobilisée dans les communes de seconde couronne, alors qu'une mobilisation dans le centre de l'agglomération paraît moins évidente en raison du prix du foncier.



On applique ainsi un **coefficient de mobilisation** de 0,3 à Laval et pour les communes de première couronne, et 0,6 pour les communes de seconde couronne.

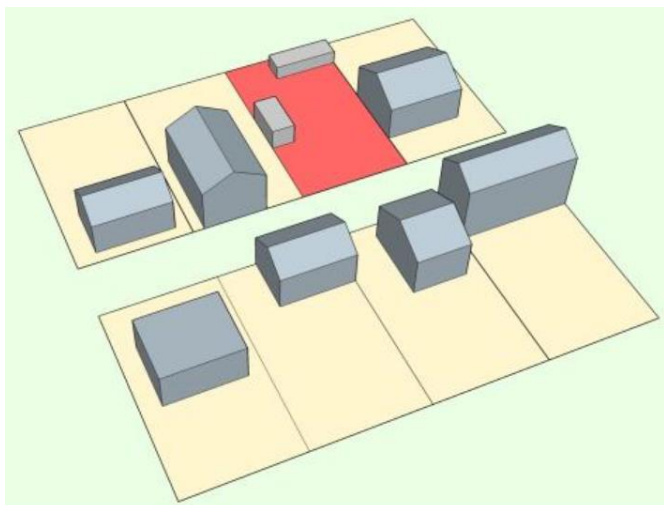


Après application de ce coefficient de mobilisation, **ce sont environ 23 hectares de foncier qui apparaissent mobilisables** grâce aux parcelles non-bâties.



2.2.2. Les parcelles bâties divisibles

Environ 84 hectares sont disponibles en « parcelles bâties divisibles », c'est-à-dire sur des terrains dont la mobilisation n'est pas aussi aisée que pour les parcelles non bâties.



La mobilisation d'un tel foncier ne peut cependant être négligée du fait des tendances actuelles de division parcellaire observées sur le territoire de

l'agglomération, et de manière générale, dans les processus de constitution de la ville d'aujourd'hui.

Ainsi, un coefficient de mobilisation foncière est appliqué en respectant le même postulat que pour la rétention foncière des parcelles non bâties : un terrain sera plus facilement divisé en périphérie de l'agglomération qu'au centre du territoire. On applique ainsi un coefficient de 0,3 pour la Ville de Laval et pour les communes de première couronne et 0,2 pour les communes de seconde couronne.

Après application de ce coefficient de mobilisation, **ce sont environ 22 hectares de foncier issus de divisions parcellaires qui sont mobilisables**.

2.3. Quelle réponse aux besoins en logements dans l'enveloppe urbaine ?

2.3.1. Quelle densité appliquée ?

Le territoire de l'agglomération est couvert par le SCoT de Laval et du Pays de Loiron.

Ce document préconise deux niveaux de densité à respecter : en comblement (dans l'enveloppement urbain) et en extension.

Secteurs du SCoT	Densité minimale en comblement
Laval	50 logements à l'hectare
1 ^{ère} Couronne	25 logements à l'hectare
Secteur Entrammes, Forcé, Parné	Entre 16 et 25 logements à l'hectare
Secteur Ahuillé, Montigné, Nuillé	Entre 16 et 25 logements à l'hectare
Secteur Argentré, Louvigné, Soulgé	Entre 16 et 25 logements à l'hectare
Secteur Châlons, La Chapelle	16 logements à l'hectare
Secteur Montflours, Saint-Germain, Saint-Jean	16 logements à l'hectare
Secteurs du SCoT	Densité minimale en extension
Laval	40 logements à l'hectare
1 ^{ère} Couronne	20 logements à l'hectare

Secteur Entrammes, Forcé, Parné	Entre 12 et 16 logements à l'hectare
Secteur Ahuillé, Montigné, Nuillé	Entre 12 et 16 logements à l'hectare
Secteur Argentré, Louvigné, Soulgé	Entre 12 et 16 logements à l'hectare
Secteur Châlons, La Chapelle	12 logements à l'hectare
Secteur Montflours, Saint-Germain, Saint-Jean	12 logements à l'hectare



Le SCoT précise également des objectifs de répartition de la construction entre le comblement et l'extension urbaine :



- Pour Laval, 70% du développement résidentiel doit être fait par comblement.
- Pour la première couronne, 30% du développement résidentiel doit être fait par comblement.



2.3.2. Combien de logements potentiellement constructibles ?



La superficie des espaces mobilisables après l'application d'un coefficient de mobilisation foncière à l'intérieur de l'enveloppe urbaine est d'environ 45 hectares (parcelles non bâties + parcelles bâties potentiellement divisibles).

En y appliquant les densités préconisées par le SCoT, on obtient les potentialités suivantes :

- Environ 870 logements peuvent être construits en consommant 23,16 hectares en comblement de parcelles non bâties.
 - Environ 885 logements peuvent être construits en consommant 22,68 hectares en compléments des parcelles bâties divisibles.
- ➔ Soit environ **1 755** logements qui peuvent être construits à l'intérieur de l'enveloppe urbaine de Laval Agglomération pour une consommation foncière d'environ **45 hectares** en comblement.

Il est à noter que la méthodologie d'analyse de la réceptivité a été adaptée à la réalité du territoire. En effet, la Ville de Laval comprend dans son périmètre des secteurs de projets stratégiques dont la programmation (notamment en logements) a déjà été pensée. Ces secteurs où est envisagée la construction d'environ **3 890 logements** sur une **surface d'environ 20 ha** n'ont pas été comptabilisés de la même manière que le reste du potentiel foncier : aucun coefficient de mobilisation n'y a été appliqué (surface brute = surface nette consommée) et c'est la densité réelle qui a été prise en compte.

QUELLE SURFACE MOBILISABLE DANS L'ENVELOPPE URBAINE POUR COMBIEN DE LOGEMENTS ?

- Laval Agglomération hors secteurs stratégiques de la ville de Laval :
Environ 45 ha pour la création d'environ 1 755 logements
- Secteurs stratégiques de la ville de Laval :
Environ 20 ha pour la création d'environ 3 890 logements

➔ **Soit un total d'environ 65 ha à mobiliser dans les enveloppes urbaines de l'agglomération pour la création d'environ 5 830 logements.**

2.4. Résultats du potentiel foncier à vocation économique

2.4.1. Les parcelles non bâties



L'étude de potentiel foncier à vocation économique révèle une **surface brute de parcelles non bâties disponibles d'environ 44 hectares**. De la même manière que pour le potentiel foncier à vocation résidentielle, la mobilisation du foncier à vocation économique n'est pas garantie à 100%. Nous avons ainsi appliqué un **coefficient de mobilisation de 0,8**, ramenant la **surface théoriquement mobilisable nette à environ 35 hectares**.



2.4.2. Les parcelles divisibles

L'étude de potentiel foncier à vocation économique révèle une **surface brute de parcelles divisibles disponibles d'environ 19,4 hectares**, à laquelle nous appliquons un **coefficient de mobilisation de 0,5**, ramenant la **surface théoriquement mobilisable nette à environ 9,7 hectares**.



2.4.3. Conclusion

L'étude du potentiel foncier à vocation économique révèle une surface totale théoriquement mobilisable d'environ 45 hectares.

Des études d'optimisation de zones d'activités existantes ont été réalisées par Laval Economie, notamment sur la ZI les Touches à Laval, afin de permettre une mutation qualitative de ces tissus.

3. L'analyse de la consommation d'espace sur le territoire de Laval Agglomération



3.1. Consommation foncière entre 2001 et 2011 (SCOT Laval et Loiron)



3.1.1. Méthodologie¹

L'analyse de la consommation de l'espace se base sur le croisement entre :



- La base de données MAJICS



Les données issues des fichiers fonciers de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP, base de données « MAJICS ») renseignant la date de première construction sur chacune des parcelles (NB : seules les constructions à destination d'habitat sont renseignées dans cette base de données). Cette base de données permet de définir les parcelles construites sur la période 2000-2009 (ou autres périodes souhaitées) au sein du périmètre du SCOT. Cette base est utilisée uniquement pour le territoire de Laval Agglomération.



Le résultat « brut » grâce la base de données MAJICS permet une première approche intéressante, mais :

- seules les parcelles apparaissent,
- en zone agricole, les résultats sont peu satisfaisants car les permis de construire concernent souvent de très grandes parcelles,
- les permis de construire déposés en zones d'activités échappent largement à la base de données MAJICS, ce qui nécessite de compléter par une analyse orthophotographique.

- Les orthophotographies

Les orthophotographies en date la plus récente et 10ans auparavant. Ces photographies permettent d'estimer la consommation d'espace :

- d'affiner lorsque l'utilisation des données MAJICS est possible (zones d'activités, lotissements, espaces agricoles) – Laval Agglomération ;
- d'estimer lorsque l'utilisation des données MAJICS n'est pas rendue possible – Pays de Loiron.

- La base de données Corine Land Cover

Les données de la base de données Corine Land Cover : Corine Land Cover est une base de données européenne d'occupation biophysique des sols. Elle est produite par photo-interprétation humaine d'images satellites d'une précision de 20 à 25 mètres.

3.1.2. Une consommation importante à vocation d'habitat

LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ENTRE 2001 ET 2011 SUR LE TERRITOIRE DE LAVAL AGGLOMERATION

Nomenclature Corine Land Cover 2000	Habitat	Activités	Équipements	Exploitations agricoles	Infrastructures	Carrières	Gain
	Surface (en ha)	Surface (en ha)	Surface (en ha)	Surface (en ha)	Surface (en ha)	Surface (en ha)	Surface (en ha)
Territoires artificialisés	141,58	56,37	3,32	-	0,41	3,04	0,56
Territoires agricoles	345,29	87,18	14,57	17,71	27,19	58,81	-
Forêts et milieux semi-naturels	1,40	0,23	0,06	0,32	0,67	-	-
TOTAL	488,27	143,78	17,95	18,03	28,27	61,85	0,56

Source : Diagnostic territorial du SCOT Laval Loiron

- ➔ **TOTAL DE LA CONSOMMATION FONCIERE = 757,5 ha**
- ➔ **TOTAL DE LA CONSOMMATION D'ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS SUR 10 ANS = 495 ha**
Soit une consommation annuelle de 49,5 ha
- ➔ **CONSOMMATION FONCIERE A VOCATION D'HABITAT SUR 10 ANS = 347 ha**
Soit une consommation annuelle de 34,7 ha à vocation d'habitat

¹ Source : Diagnostic territorial du SCOT Laval Loiron

LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ENTRE 2001 ET 2011 PAR COMMUNES – LVAL AGGLOMERATION

Surface consommée entre 2001 et 2011 (en ha) par commune	Habitat	Activités	Équipements	Exploitations agricoles	Infrastructures	Carrières	Gains	TOTAL
Ahuillé	17,64	0,61	0,14	0,97	-	-	-	19,36
Argentré	22,07	1,21	0,09	1,49	-	-	-	24,86
Bonchamp-lès-Laval	59,36	9,69	0,98	0,73	0,28	-	-	71,04
Châtons-du-Maine	10,46	-	0,86	0,48	-	-	-	11,8
Changé	51,61	24,29	5,58	0,93	1,20	33,90	-	117,51
Entrammes	17,95	1,74	-	1,43	7,25	12,41	-	40,78
Forcé	6,93	0,86	0,19	-	-	-	-	7,98
L'Huisserie	31,95	-	-	0,96	5,51	-	-	38,42
La Chapelle-Anthenaise	8,78	1,62	0,09	0,38	-	-	-	10,87
Laval	106,19	50,43	0,67	-	3,74	-	-	161,03
Louverné	37,92	17,72	1,70	1,24	2,59	-	-	61,17
Louvigné	13,93	-	5,44	0,03	-	-	-	19,4
Montflours	2,35	-	-	0,24	-	15,53	-	18,12
Montigné-le-Brillant	10,66	0,28	-	0,80	2,87	-	-	14,61
Nuillet-sur-Vicoin	10,94	0,29	0,68	2,84	0,49	-	-	15,24
Parné-sur-Roc	13,90	0,92	0,91	1,85	0,94	-	-	18,52
Saint-Berthevin	40,82	31,71	-	0,68	3,40	-	0,56	76,05
Saint-Germain-le-Fouilloux	10,71	0,09	0,40	0,70	-	-	-	11,9
Saint-Jean-sur-Mayenne	7,43	1,35	0,11	1,47	-	-	-	10,36
Soulgé-sur-Ouette	6,64	0,96	0,10	0,81	-	-	-	8,51
TOTAL	488,24	143,77	17,94	18,03	28,27	61,84	0,56	757,53



3.2. Consommation foncière entre 2005 et 2013 (méthode DDT)

3.2.1. Méthodologie²

Réalisée avec le logiciel SIG Qgis, à partir des données du RPG (déclarations PAC) des années 2005 à 2012 (base de référence 2005) et de l'année 2013 (base d'étude), complétées à l'aide des orthophotos (photos aériennes) de l'IGN 2006, 2010 et 2013.

² Source : DDT53 MT/CTVD

Les surfaces sont arrondies à l'hectare.

NB : Les surfaces naturelles sont ventilées dans les surfaces agricoles et forestières

Évolution de l'espace agricole entre 2005 et 2013

Surface agricole en 2005.....	32 891 ha	soit 75,9% du territoire
Surface agricole en 2013.....	31 950 ha	soit 73,8% du territoire
Évolution de la surface agricole.....	- 941 ha	

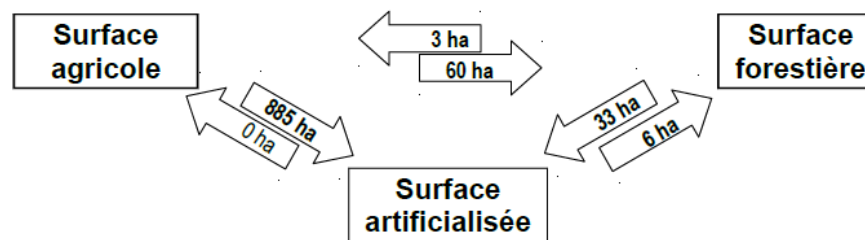
Évolution de l'espace forestier entre 2005 et 2013

Surface forestière en 2005.....	3 398 ha	soit 7,8% du territoire
Surface forestière en 2013.....	3 430 ha	soit 7,9% du territoire
Évolution de la surface forestière.....	+ 32 ha	

Artificialisation

Surface artificialisée en 8 ans (hors LGV).....	492 ha
Moyenne annuelle de l'artificialisation.....	61,5 ha/an

Artificialisation en zone U.....	224 ha
Artificialisation en zones A, AU et N.....	268 ha
Emprise LGV (Source : Eiffage Rail Express - mars 2014).....	426 ha



➔ **TOTAL DE LA CONSOMMATION D'ESPACES AGRICOLES, NATURELS ET FORESTIERS SUR 8 ANS = 492 ha**
Soit une consommation annuelle de 61,5 ha



CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> • Une diversité de formes urbaines mais certaines typologies communes entre Laval et sa périphérie • Une richesse patrimoniale identitaire • Un potentiel foncier important, entraînant une forte réduction des zones à urbaniser des communes couvertes par un PLU • Une consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers de 495 hectares entre 2001 et 2011 • Une consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers de 492 hectares entre 2005 et 2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 65 ha à mobiliser dans les enveloppes urbaines de l'agglomération pour la création d'environ 5 830 logements • 49,5 ha consommés annuellement (toutes vocations confondues) entre 2001 et 2011 • 61,5 ha consommés annuellement (toutes vocations confondues) entre 2005 et 2013
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la consommation d'espaces annuelle par rapport à la décennie passée <ul style="list-style-type: none"> ○ Assurer une cohérence entre ambitions et besoins du territoire en matière de développements résidentiel et économique et objectif de consommation foncière ○ Prévoir, au maximum, une consommation foncière (en renouvellement et en extension) conforme aux prescriptions du SCoT • Encourager la densification et la mutation au sein des enveloppes urbaines existantes, tout en préservant la spécificité des tissus urbains <ul style="list-style-type: none"> ○ Reconquérir les espaces vacants et en friche, notamment dans les zones d'activités économiques ○ Mettre en œuvre des opérations d'aménagement d'ensemble pour optimiser le foncier disponible, et, plus globalement, encadrer le devenir de ce potentiel ○ Accroître les efforts en faveur du renouvellement dans les secteurs stratégiques du territoire : centralités, espaces à proximité des transports en commun... ○ Veiller à la bonne insertion des projets dans les tissus existants (en termes de fonctions et de qualité urbaines) 	

Activités économiques et commerciales

I. Laval Agglomération, un poids économique important



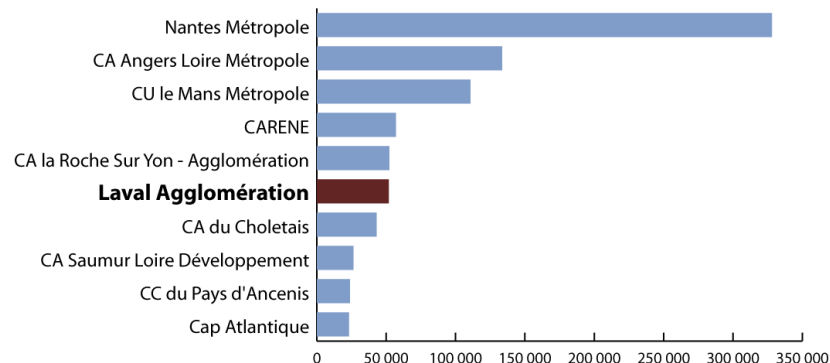
1. Le pôle d'emploi majeur de la Mayenne

Avec 51 799 emplois au lieu de travail en 2012, Laval Agglomération regroupe 3,5% des emplois de la Région Pays de la Loire. Surtout, elle concentre 40,5% de l'emploi du Département de la Mayenne.

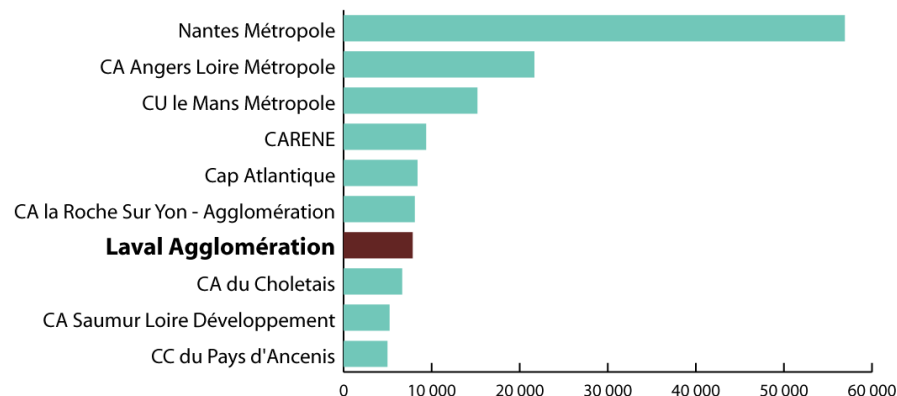
Avec 7 841 établissements actifs en 2013, Laval Agglomération représente 30% des établissements mayennais et 2,5% des établissements ligériens. Elle compte ainsi dans le paysage économique régional : comparativement aux autres structures intercommunales des Pays de la Loire, elle constitue le 6^{ème} pôle d'emploi et le 7^{ème} pôle pour les établissements.

Laval Agglomération présente ainsi un profil similaire à une autre agglomération des Pays de la Loire, la CA de La Roche-sur-Yon, tant en termes de population (92 606 habitants), de poids démographique de la ville-centre (52 808 habitants) que de nombre d'emplois (52 256 emplois en 2012).

Les emplois au lieu de travail



Les établissements



Source : INSEE RP 2012

2. Un rôle important de la ville-centre et l'appui sur la première couronne.



La ville-centre de Laval concentre à elle-seule 70% des emplois (36 125 emplois au lieu de travail) et 57% des établissements (4 489). Ce phénomène de forte concentration dans la ville-centre est toutefois moins fort qu'à la CA de la Roche-sur-Yon (80%).



Sur le périmètre, la première couronne occupe également un rôle économique non-négligeable avec près de 25% des emplois (12 800 emplois) et 29% des établissements. Enfin la deuxième couronne apparaît plus en retrait avec 5,5 % des emplois et 14 % des établissements (soit 2 875 emplois et 1 086 établissements).



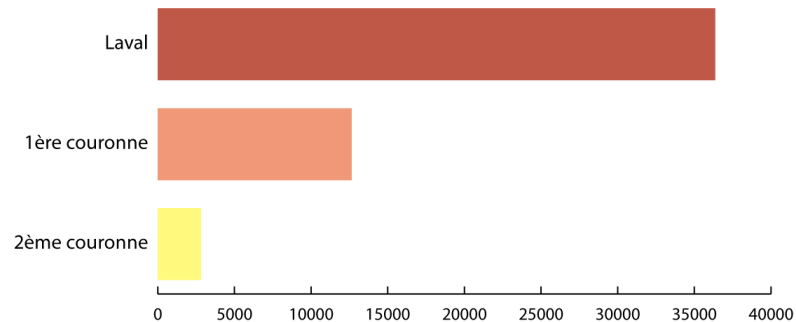
5 pôles structurants maillent le territoire et se distinguent à l'échelle communale. Outre Laval, 4 communes de la Première couronne pèsent économiquement :



- **Saint-Berthevin** compte 4 736 emplois et 642 établissements, soit 9,1% des emplois et 9,4% des établissements.
- **Changé** concentre 3 873 emplois (7,5%) et 642 établissements (8,2%)
- **Bonchamps-lès-Laval** compte 2 290 emplois (4,4%) et 429 établissements (5,5%)

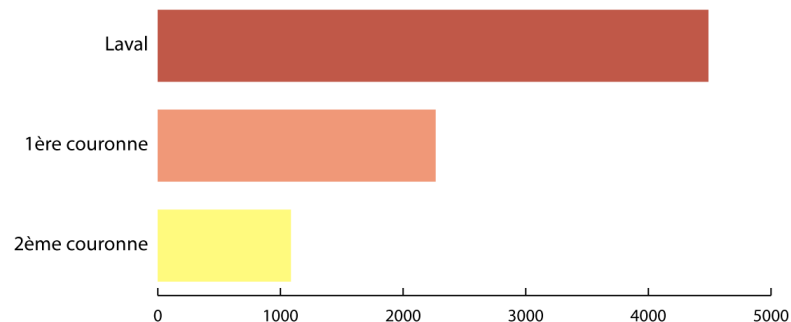
- **Louverné** compte 1 372 emplois (2,6%) et 281 établissements (3,6%).

Les emplois au lieu de travail



Source : INSEE RP 2012

Les établissements



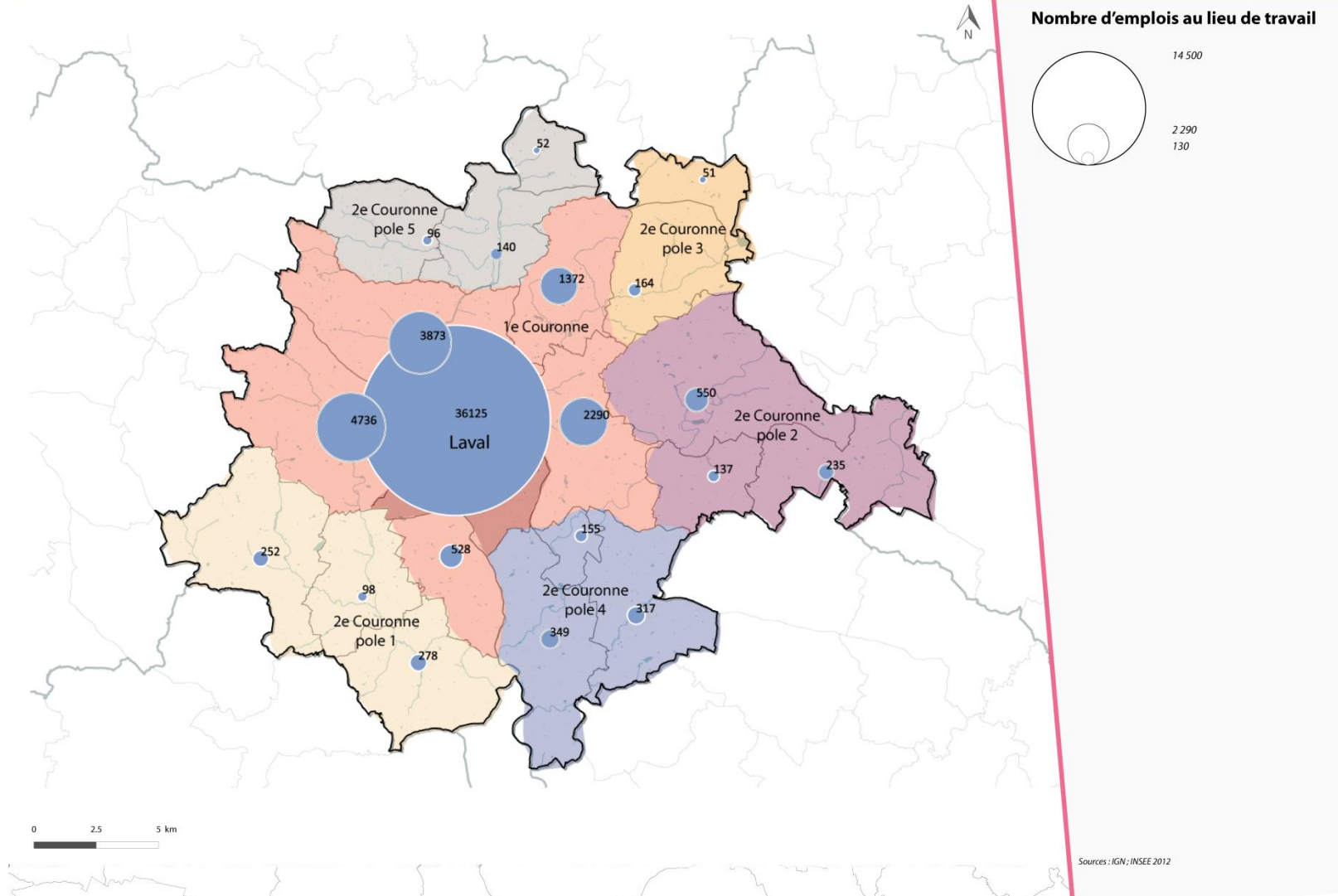
Source : INSEE CLAP 2013



Localisation des emplois au lieu de travail en 2012

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016





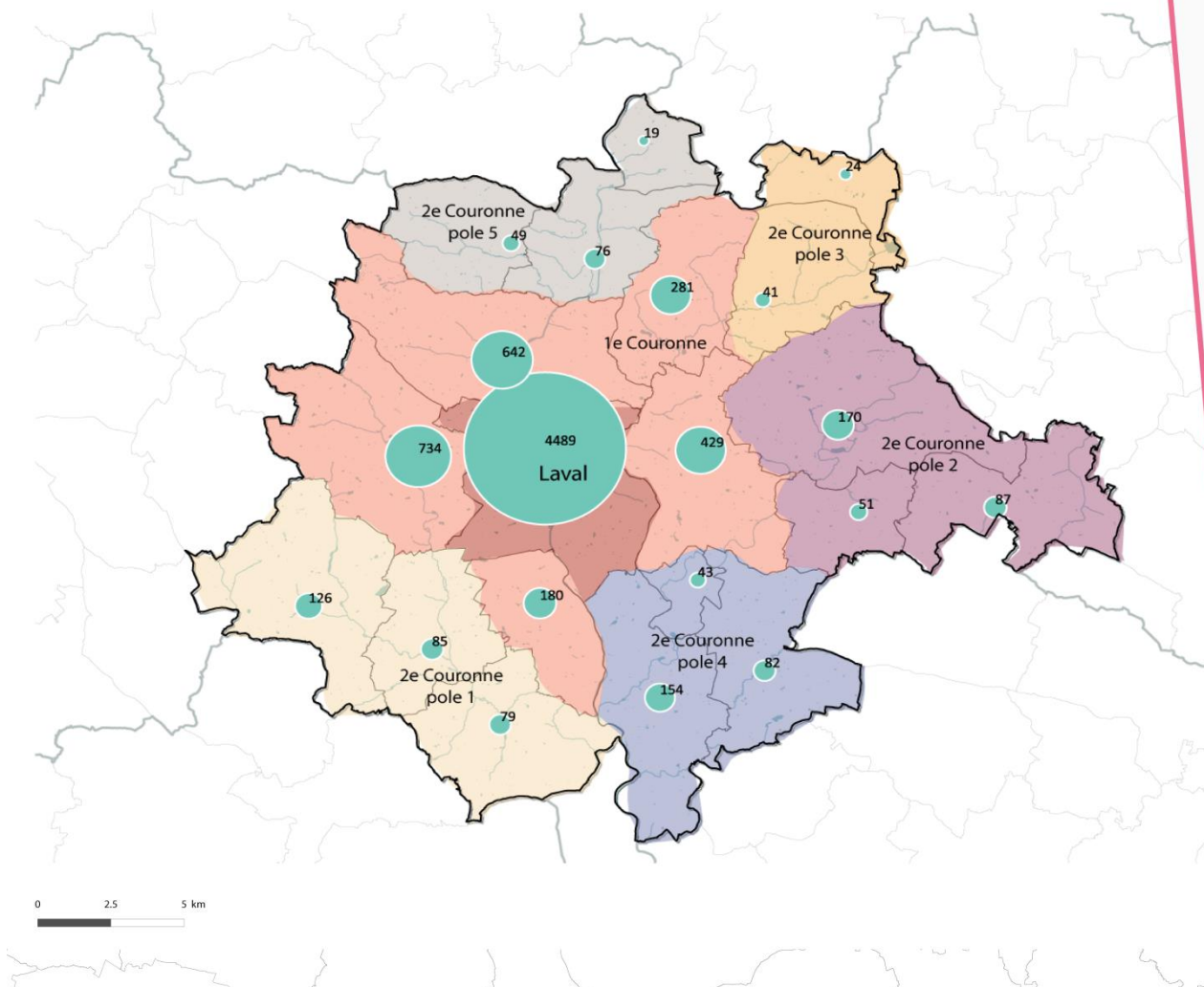
Localisation des établissements en 2013

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



Nombre d'établissements



Sources : IGM ; INSEE, CLAP 2013

II. Le profil comparatif des emplois

1. Des emplois plutôt qualifiés

Comparativement aux données de référence régionales et départementales, la structure de l'emploi sur Laval Agglomération présente :

- Des taux des fonctions d'encadrement (cadres et professions intellectuelles supérieures) (13,8 %) et des professions intermédiaires (27,9 %) supérieurs aux moyennes de référence.
- Une proportion d'employés 28 % qui se place dans les moyennes.
- Des professions traditionnelles (ouvriers, artisans-commerçants, agriculteurs) moins représentées.

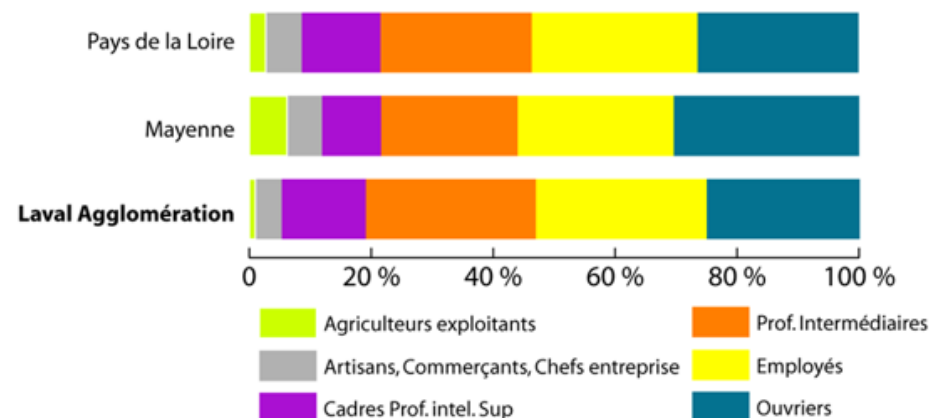
2. Une économie largement tertiairisée

Les services marchands (commerces, transports, services aux entreprises, ...) concentrent plus d'emplois sur le périmètre qu'en Région et dans le Département, de même, dans un niveau moindre, que le tertiaire non marchand (santé, enseignement, administration publique). Au total, les services dans leur ensemble (marchand et non) occupent 75 % des emplois.

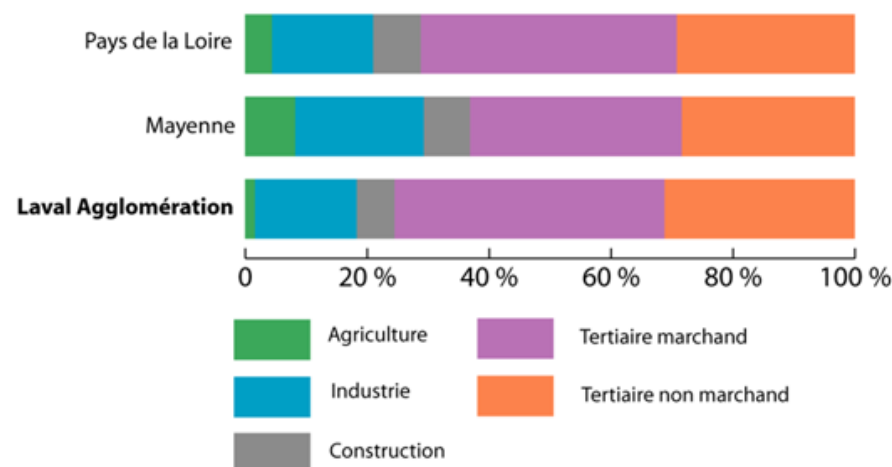
Le poids de l'industrie dans l'emploi total correspond à la moyenne régionale (16,7 % contre 16,6 % pour les Pays de la Loire) mais compte moins que dans le Département (21,1 %). La construction avec 6,2 % des emplois est légèrement moins représentée. Enfin l'agriculture est largement en retrait sur l'emploi total (1,6 %) notamment comparativement aux moyennes de référence.

Cette répartition des emplois selon les secteurs se rapproche de celle de la CA de La-Roche-sur-Yon. La part du secteur des services est légèrement inférieure à Laval Agglomération (79%) au profit de l'industrie moins présent à La-Roche-sur-Yon (13%).

Les emplois au lieu de travail par CSP



Les emplois au lieu de travail par secteur d'activités



3. Une sectorisation géographique des activités



La ville-centre concentre les fonctions tertiaires autour des emplois d'employés, professions intermédiaires et cadres – professions intellectuelles supérieures au sein d'activités très majoritairement servicielles (+ de 80 % des emplois).



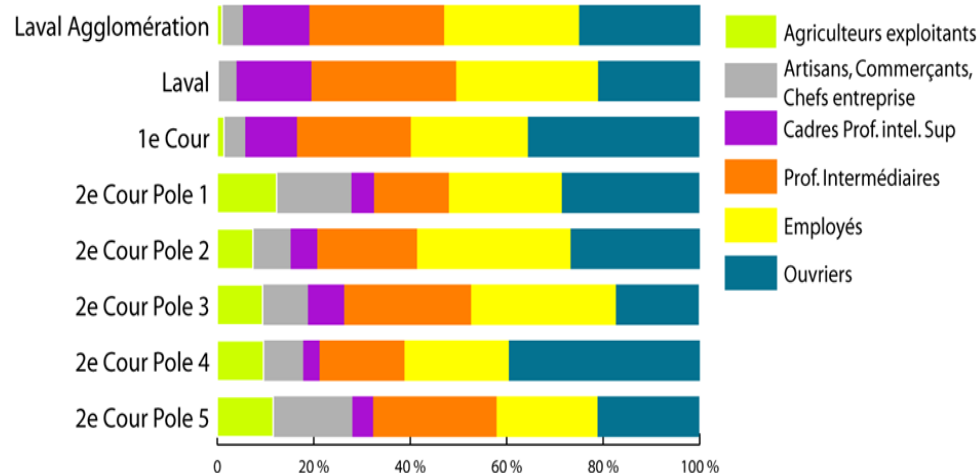
La première couronne présente un profil plus productif avec notamment une part des ouvriers et des activités industrielles surreprésentées pour le territoire mais également un secteur des services marchands très conséquent.



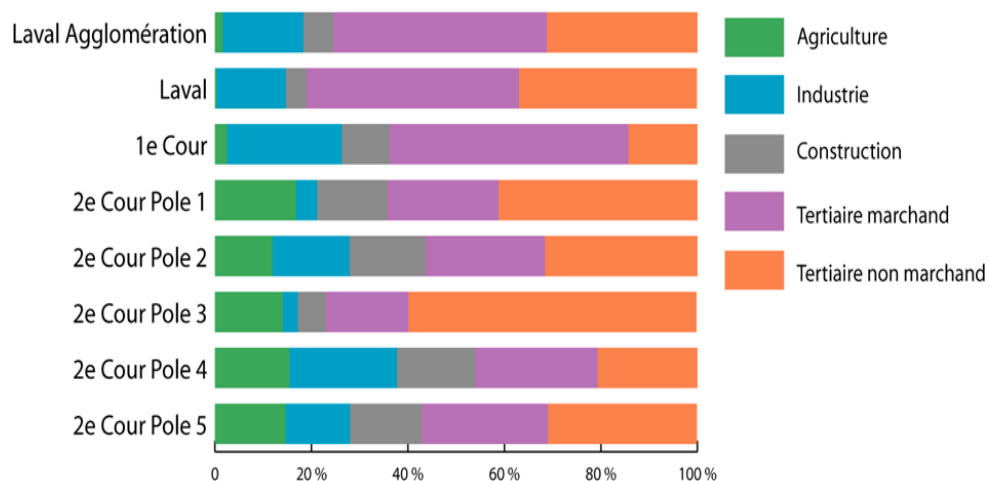
Enfin les différents pôles géographiques de la deuxième couronne comptent proportionnellement plus d'activités de construction ou d'agriculture et également des emplois plus traditionnels (employés, ouvriers, agriculteurs, artisans, commerçants).



Les emplois au lieu de travail par CSP



Les emplois au lieu de travail par secteur d'activités

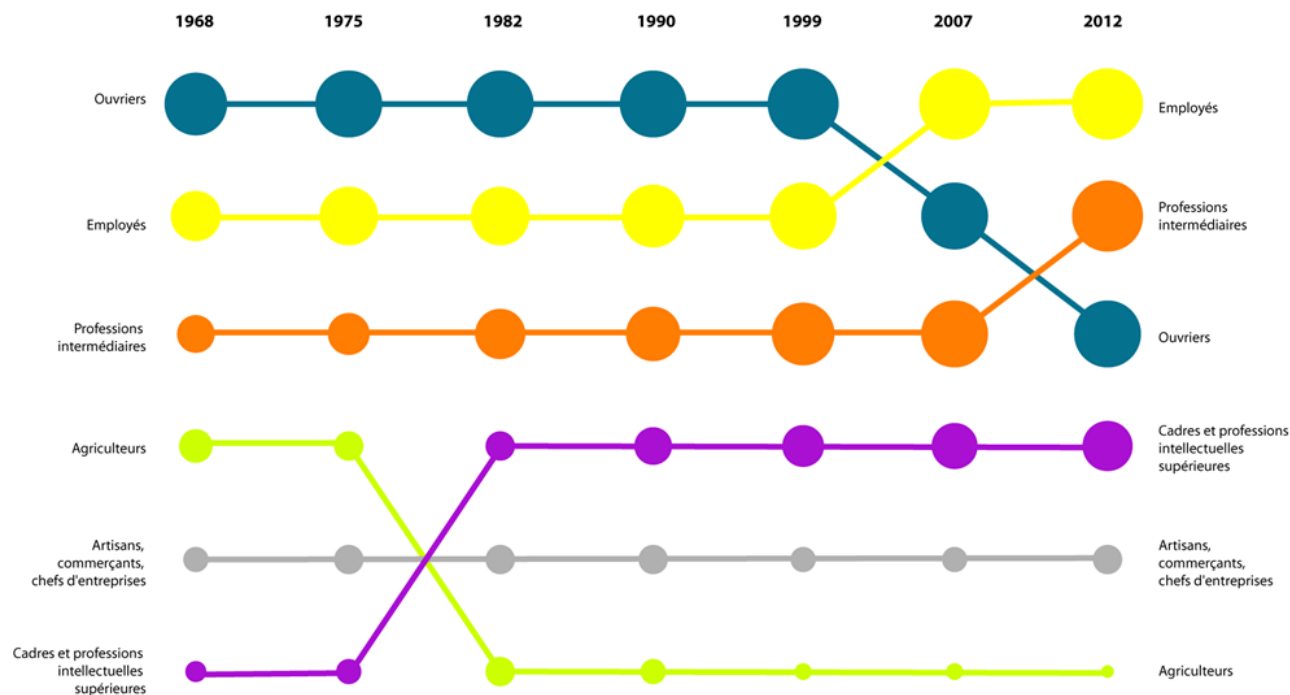


4. Des profils d'emploi toujours plus tertiaires

L'évolution des catégories socioprofessionnelles des emplois du périmètre, depuis 1968 mais également depuis 1999 relèvent :

- Un large recul des agriculteurs (- 85 % depuis 1968, - 41 % depuis 1999)
- Des ouvriers qui peinent à se maintenir (- 9 % depuis 1999)

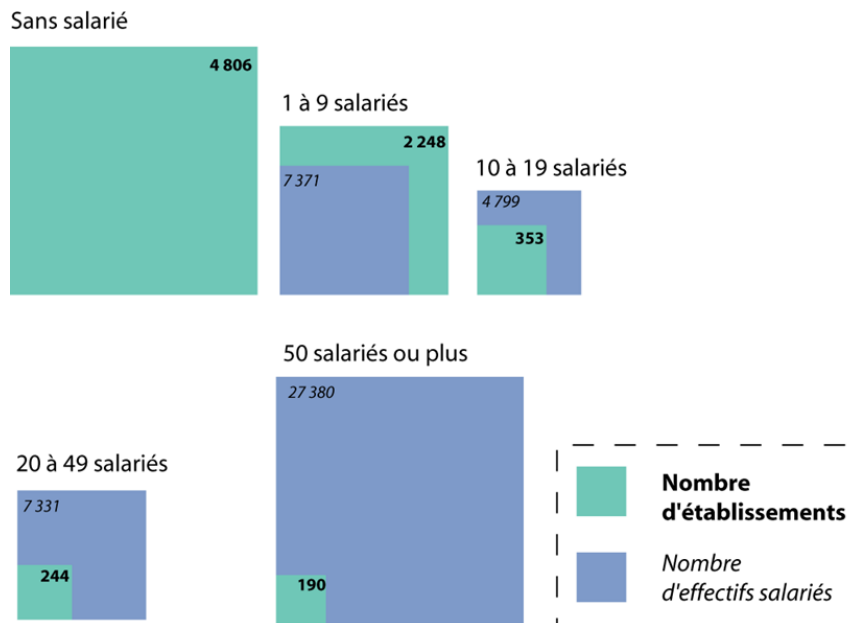
- Des artisans qui se stabilisent sur un volume d'emplois stable (+ 2,9 % depuis 1999)
- Des employés, professions intermédiaires et CSP supérieures qui explosent (respectivement + 12,3 %, + 30 % et + 50,3 % depuis 1999).



5. Un tissu économique principalement composé de TPE/PME

Une majorité des établissements recensés sont unipersonnels (4 806 établissements en 2013).

Les établissements de moins de 10 salariés représentent 90 % du tissu des entreprises. Toutefois, plus de la moitié des effectifs salariés (à savoir 27 380 effectifs) se concentre dans une petite minorité d'établissements. C'est ainsi que 2,4% des établissements (les établissements de plus de 50 salariés) regroupent près de 60% des effectifs salariés.



Source : INSEE CLAP 2013

a rencontré la hausse la plus spectaculaire (+ 38 % et gains de près de 3 500 emplois contre 2 000 pour Laval pour la période).

La deuxième couronne s'est maintenue avec un volume d'environ 3 000 emplois mais s'inscrit depuis 1982 dans des diminutions progressives.

Une logique de résidentialisation soutenue est donc apparue. La dynamique longue durée (1975-2012) sur le territoire relève d'une croissance largement endogène avec une sphère présentielle (activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone) qui a augmenté de plus de 75 %.

Sur cette période, si elle n'a pas reculé, la sphère productive (activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère) a rencontré une hausse moins soutenue avec près de 15 % de progression.

Surtout, cette logique de résidentialisation des activités s'est renforcée entre 1999 et 2012 (+ 4 400 gains d'emplois pour la sphère présentielle contre 1 300 gains d'emplois pour la sphère productive).

6. De grandes évolutions de l'emploi sur le territoire

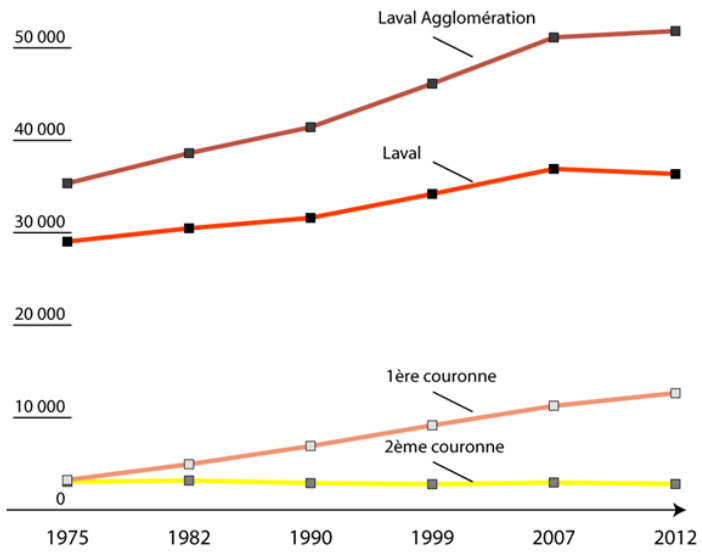
Depuis 1975, l'emploi total a progressé de 47 % sur le territoire (contre + 38,1 % pour la Région et + 11,8 % pour le Département). L'emploi a toutefois connu des dynamiques différenciées sur le territoire.

Si la ville centre de Laval reste le chef de file, sa croissance (qui reste positive sur la période) s'est progressivement ralentie (+ 6,4 % entre 1999 et 2012).

Le volume des emplois de la première couronne a quasiment été multiplié par 4 depuis 1975. Particulièrement entre 1999 et 2012, c'est le secteur géographique qui

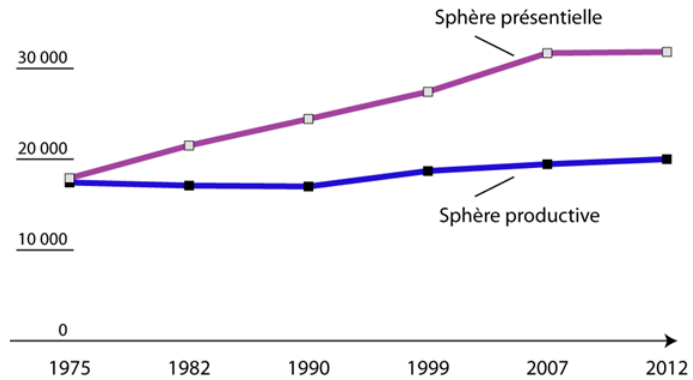


Evolution des emplois par secteur géographique



Source : INSEE RP 1975 à 2012

Evolution des emplois par sphère économique



Source : INSEE RP 1975 à 2012

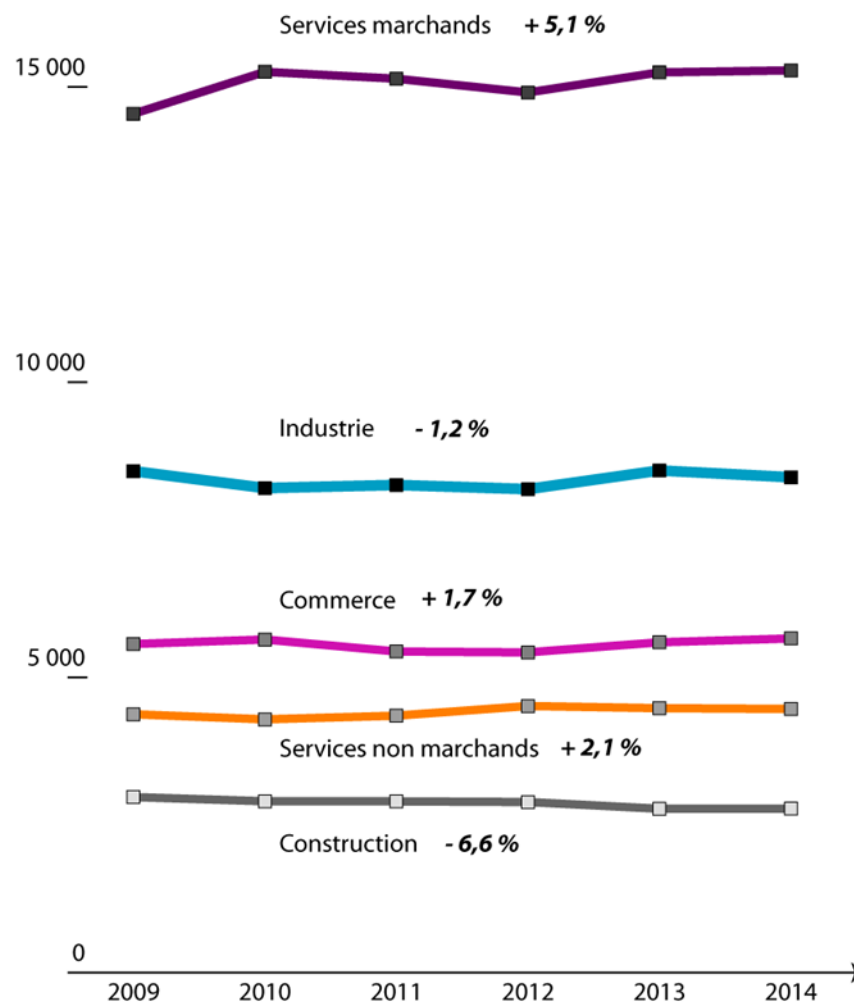
Les logiques rencontrées sur la période longue se confortent avec des données économiques plus récentes (statistiques sur les effectifs salariés et établissements de l'ACOSS pour 2009-2014), à savoir :

- Des services marchands qui continuent de progresser notamment dans les services aux entreprises (les activités de centres d'appels ont notamment créé près de 200 ETP -équivalents temps pleins-) en 5 ans.
- Des activités commerciales en progression, spécifiquement dans le commerce de détail.
- Des activités industrielles qui se maintiennent plus difficilement avec des secteurs en régression (produits électroniques et informatiques, réparation/installation de machines et équipements) et un secteur agroalimentaire plus dynamique.
- Un secteur de la construction fortement affecté par la crise économique et financière de 2007/2008, avec près de 300 effectifs salariés perdus dans les travaux de construction spécialisés entre 2009 et 2014.

Parallèlement aux logiques sectorielles des activités, les déterminants géographiques se relèvent également sur la période 2009-2014 :

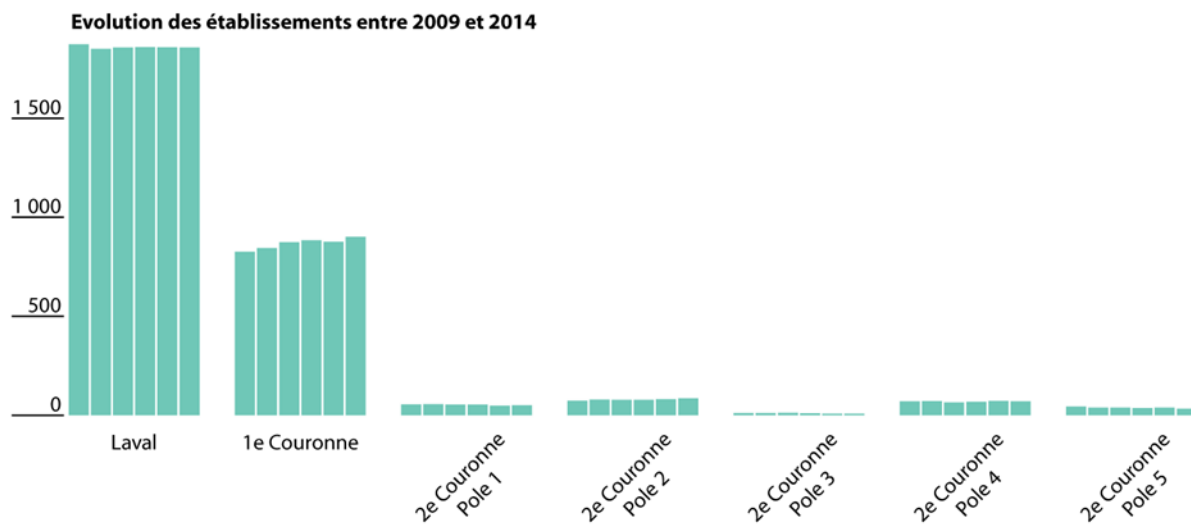
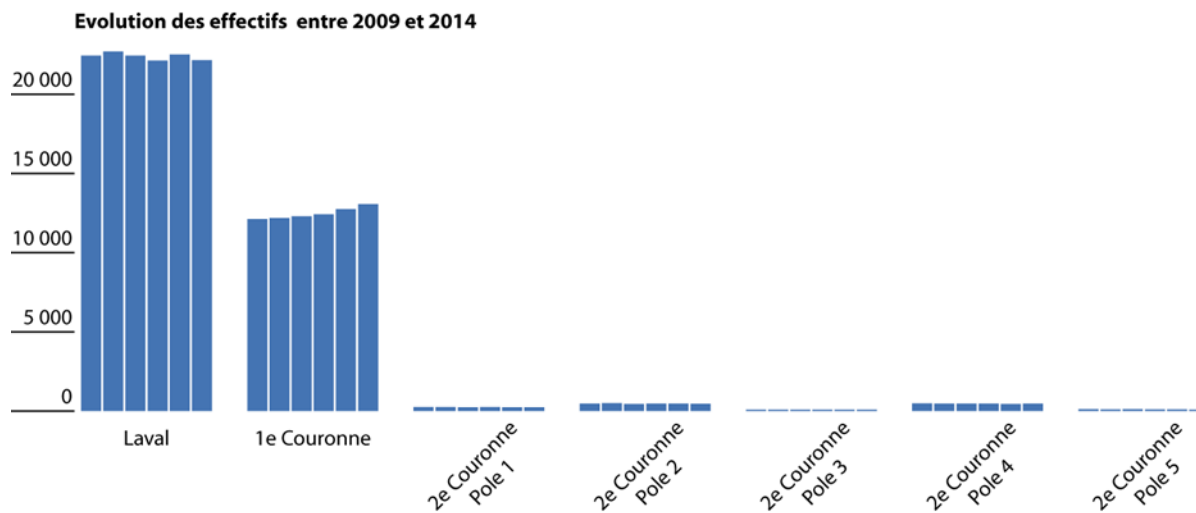
- La ville centre de Laval maintient légèrement son volume d'établissements et d'effectifs.
- La première couronne poursuit son essor avec des évolutions positives en matière d'effectifs et d'établissements.
- La deuxième couronne apparaît plus en retrait et ne rencontre pas de tendances lourdes.

Evolution des effectifs salariés par grand secteur économique



Source : ACOSS SEQUOIA





Source : ACOSS SEQUOIA

III. Le chômage



1. Un territoire relativement épargné par le chômage



En raison de son poids économique pour la Mayenne, la Zone d'Emploi (ZE) de Laval* présente des données très similaires à celles du Département, à savoir un taux de chômage de 7 % au 4ème trimestre 2015.



Ce taux place la ZE de Laval à 2 points de la moyenne régionale (8,9 %) et à 3 points de la moyenne métropolitaine (10,0 %).

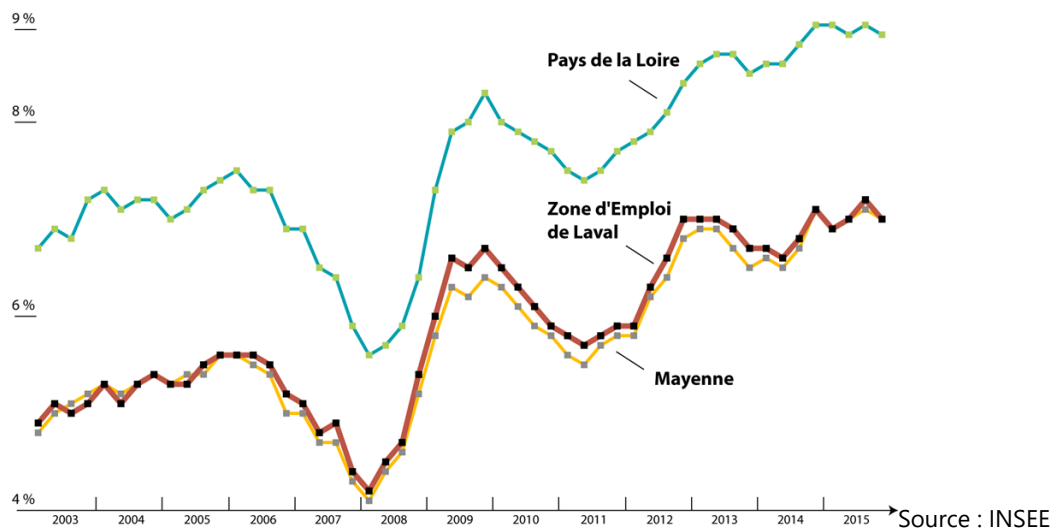


Ce taux situe aussi le périmètre dans l'une des 20 zones d'emploi les plus faiblement touchés par le chômage en 2015 (et dans les 20 une des rares en milieu urbain).

La ZE de Laval regroupe 157 communes et 223 509 habitants. L'intégralité des 20 communes du périmètre y sont incluses.

* Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

Taux de chômage trimestriel de 2003 à fin 2015



IV. Les locaux et zones d'activités



1. Des rythmes de construction très irréguliers de locaux d'activités (hors locaux agricoles)



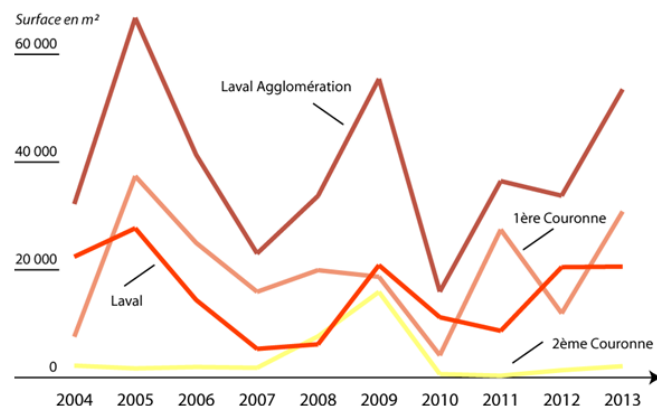
La première couronne, malgré les fortes disparités annuelles, a connu un rythme d'environ 20 000 m² de SHON/an entre 2004 et 2013. Laval, sur cette période, rencontrait un rythme de construction de 16 000 m² de SHON/an.



L'ensemble des communes de la deuxième couronne, de façon plus résiduelle (hormis Châlons-du-Maine), 3 500 m² de SHON/an.



Les rythmes de construction par secteur géographique

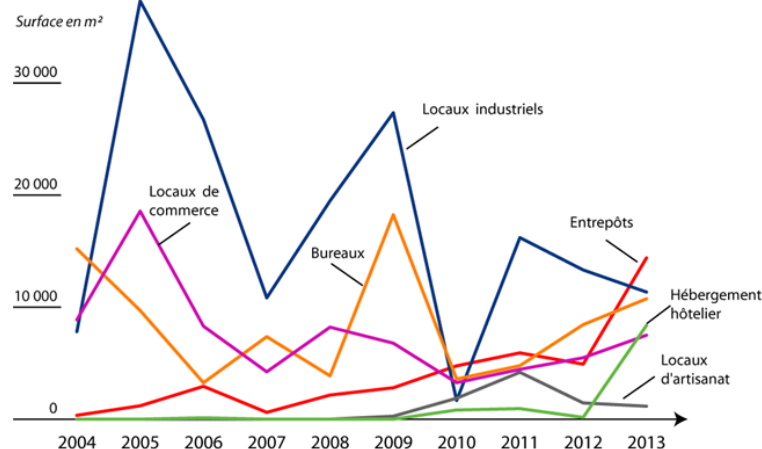


Source : Sitedel 2

Sur cette période, ce sont les locaux industriels qui présentent la moyenne de construction annuelle la plus élevée avec 17 000 m² de SHON/an, les bureaux représentent 8 500 m² de SHON/an, les locaux de commerce 7 500 m² de SHON/an

et les entrepôts 4 000 m² de SHON/an. Les locaux d'hébergement hôtelier et d'artisanat sont plus atones.

Les rythmes de construction par vocation



Source : Sitedel 2

Le volume des constructions sur 2004-2013 fait apparaître :

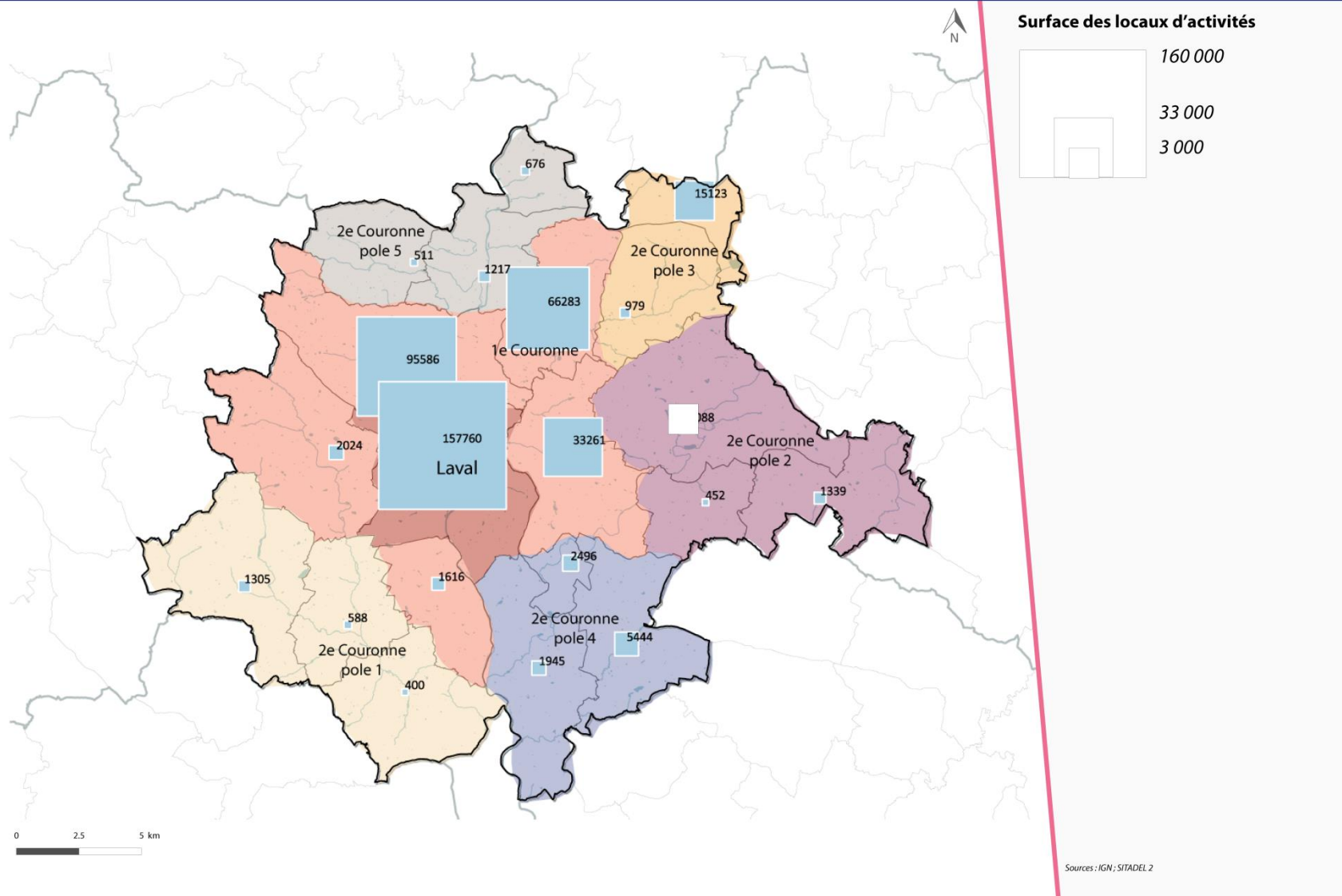
- La ville centre de Laval avec 155 000 m² de SHON.
- Les communes de la première couronne :
 - Changé : 95 586 m² de SHON
 - Louverné : 66 283 m² de SHON
 - Bonchamps-lès-Laval : 33 261 m² de SHON
- Une commune de la deuxième couronne Châlons-du-Maine avec 15 123 m² de SHON



Surface des locaux d'activités construits entre 2004 et 2013

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



Sources : IGN; SITADEL 2

2. Les zones d'activités : des disponibilités principalement en Première couronne



Plus de 850 ha sont recensés sur une cinquantaine de zones d'activités économiques du périmètre.



Les principales surfaces occupées sont localisées en première couronne, puis sur Laval.



Actuellement, peu de surfaces commercialisables sont disponibles sur la ville centre (7,6 ha sur la Gaufrerie).



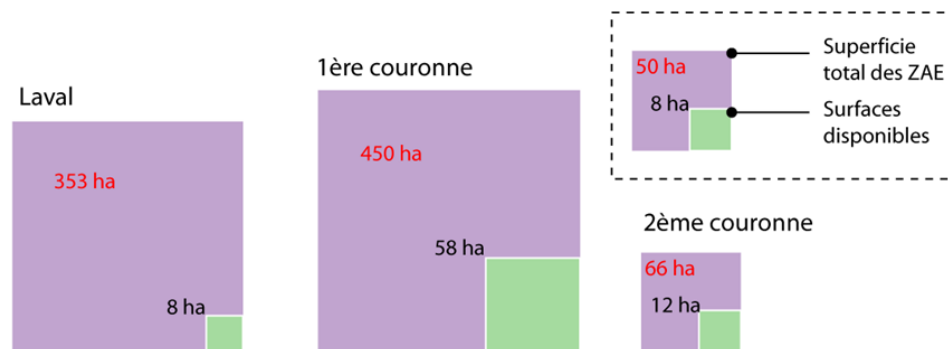
58 ha sont disponibles en première couronne sur une dizaine de sites. Dans ce cadre, 5 ZAE proposent des disponibilités supérieures à 5 ha.



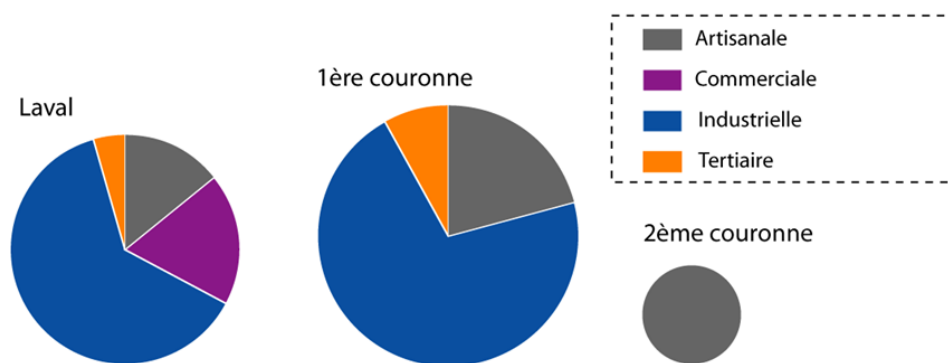
En deuxième couronne, 8 zones offrent des disponibilités, souvent sur de faibles emprises foncières de moins de 2 ha (hormis la Chauvinière à Louvigné avec 3,6 ha).

En termes de vocations, les surfaces actuelles sont principalement industrielles sur la première couronne et Laval et artisanales en deuxième couronne.

L'offre actuelle en superficie par secteur géographique



La répartition des vocations par secteur géographique



Source : Laval Economie & SCoT Pays de Laval et de Loiron

V. L'offre commerciale

1. Le pôle commercial majeur de la Mayenne

Avec 492 équipements commerciaux recensés dans la Base Permanente des Equipements de l'INSEE (BPE), Laval Agglomération représente 3,1 % de l'offre commerciale de la Région Pays de la Loire.

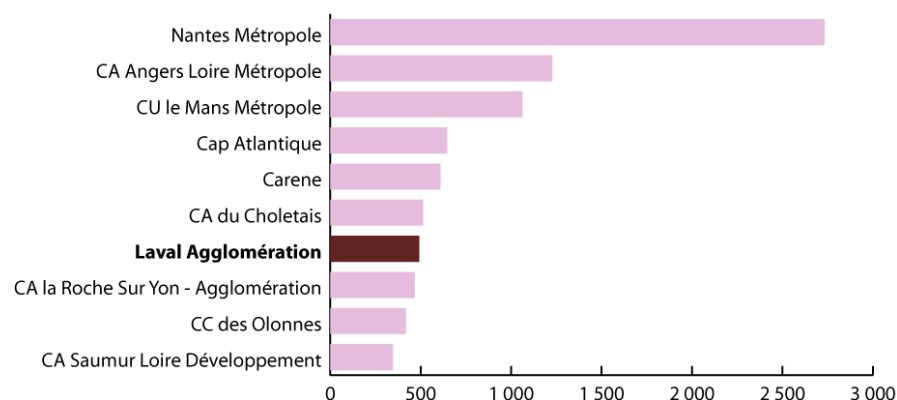
Surtout elle concentre 37,5 % de l'offre du Département de la Mayenne.

Concernant les emplois commerciaux avec 7 262 emplois commerciaux au lieu de travail en 2012, Laval Agglomération représente 48,3 % des emplois du secteur en Mayenne et 3,8 % des emplois commerciaux ligériens.

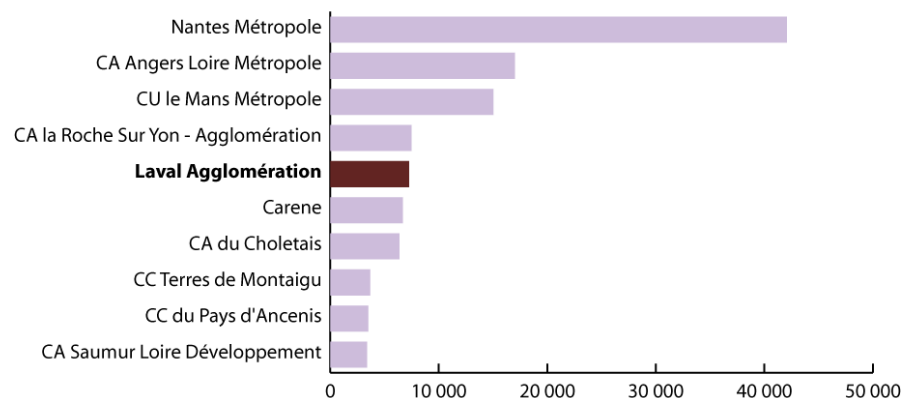
Comparativement aux structures intercommunales régionales, Laval Agglomération constitue le 7ème pôle commercial pour les équipements commerciaux et le 5ème pôle pour les emplois commerciaux.



Les équipements commerciaux



Les emplois commerciaux



Source : INSEE RP 2012

2. Une offre concentrée sur Laval et en première couronne

Avec 351 des équipements commerciaux recensés du territoire, la ville de Laval regroupe 71 % des équipements commerciaux du périmètre.

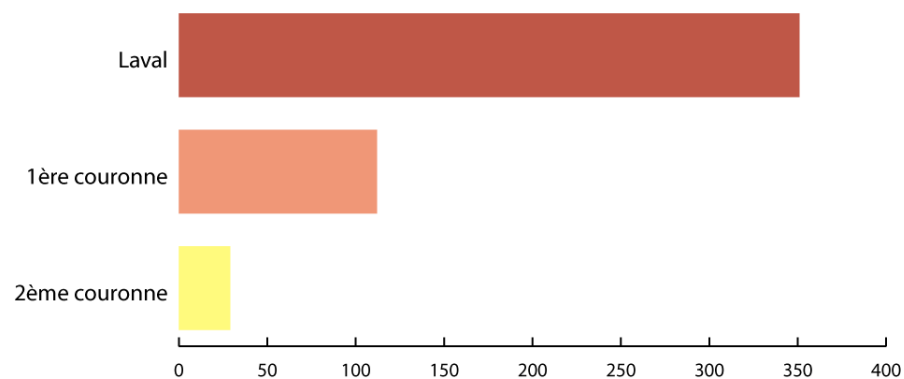
La première couronne, avec 112 équipements, accueille 23 % de l'offre commerciale locale.

Enfin la deuxième couronne, plus en retrait, ne constitue que 6 % de l'offre commerciale totale.

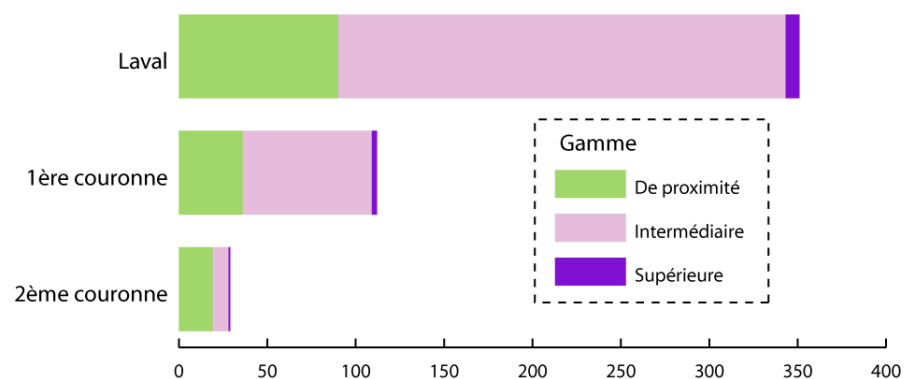
Le profil des activités commerciales révèle une offre majoritairement de proximité sur la deuxième couronne et des équipements plus qualifiés (de gamme intermédiaire) en première couronne et sur Laval.



L'offre commerciale



L'offre commerciale par gamme



Source : INSEE BPE 2015

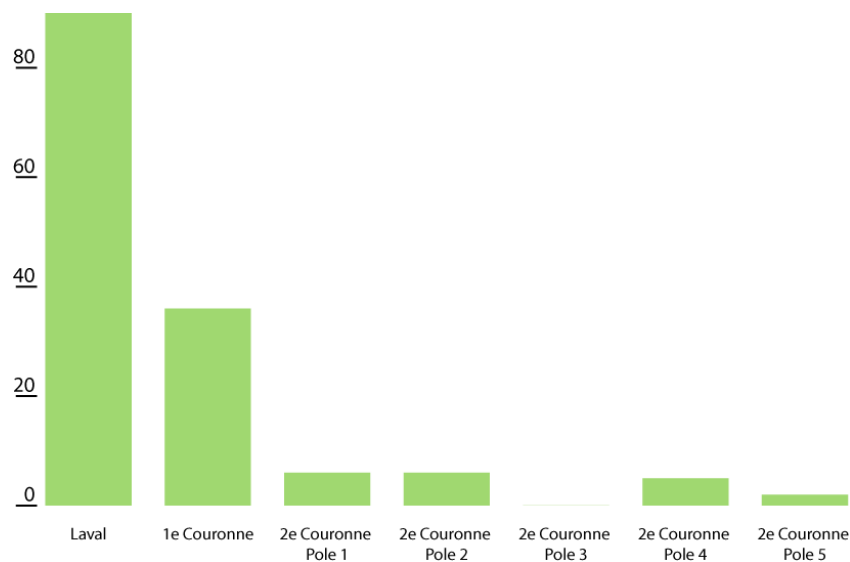
3. L'offre de proximité



Des équipements de proximité maillent le territoire de façon relativement homogène. Seul le pôle 3 de la deuxième couronne ne dispose d'aucune offre commerciale de proximité.



Par équipements de proximité, l'INSEE entend : les boucheries, charcuteries, épicerie, supérettes, fleuristes, etc.



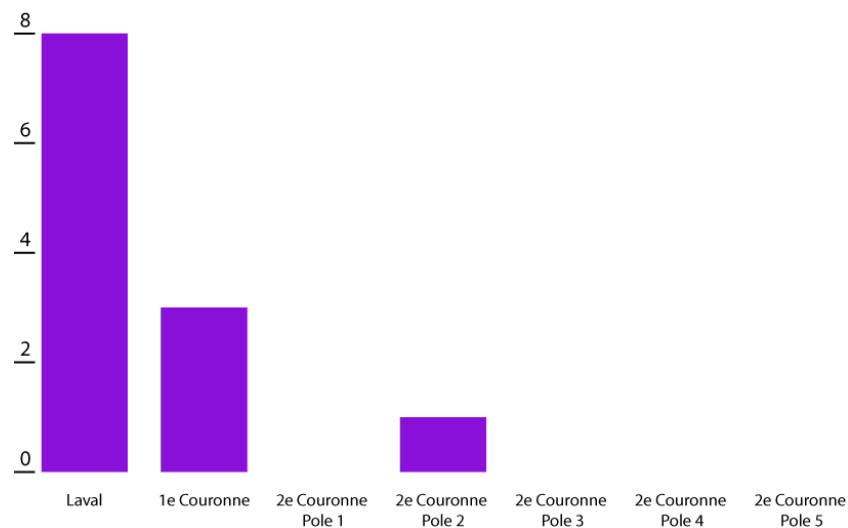
Source : INSEE BPE 2015

4. L'offre commerciale intermédiaire

L'offre intermédiaire est moins bien répartie et se trouve quasi exclusivement (97,3 %) sur Laval et en première couronne. La ville de Laval concentrant à elle seule plus des 3/4 de cette gamme d'offre.

L'offre commerciale intermédiaire rassemble :

- Droguerie, quincaillerie, bricolage, horlogerie, bijouterie, librairie, papeterie, journaux
- Magasin d'articles de sports et de loisirs, magasin de chaussures, magasin de meubles, magasin de vêtements, magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo, magasin d'équipements du foyer, magasin d'optique
- Parfumerie
- Station-service
- Supermarché, etc.



Source : INSEE BPE 2015

5. L'offre en grandes/moyennes surfaces et en multi-services

L'offre en grandes/moyennes surfaces et en commerces multi-services est concentrée sur Laval et en première couronne. Les hypermarchés et grands supermarchés sont localisés en cœur d'agglomération à proximité des principaux axes structurants. Les petits supermarchés sont répartis en périphérie (spécifiquement en première couronne) et fonctionnent en pôles relais des communes plus rurales.

Toutefois, la présence et le maintien d'une offre alimentaire généralistes sur les communes rurales de deuxième couronne apparaît comme un enjeu prégnant.

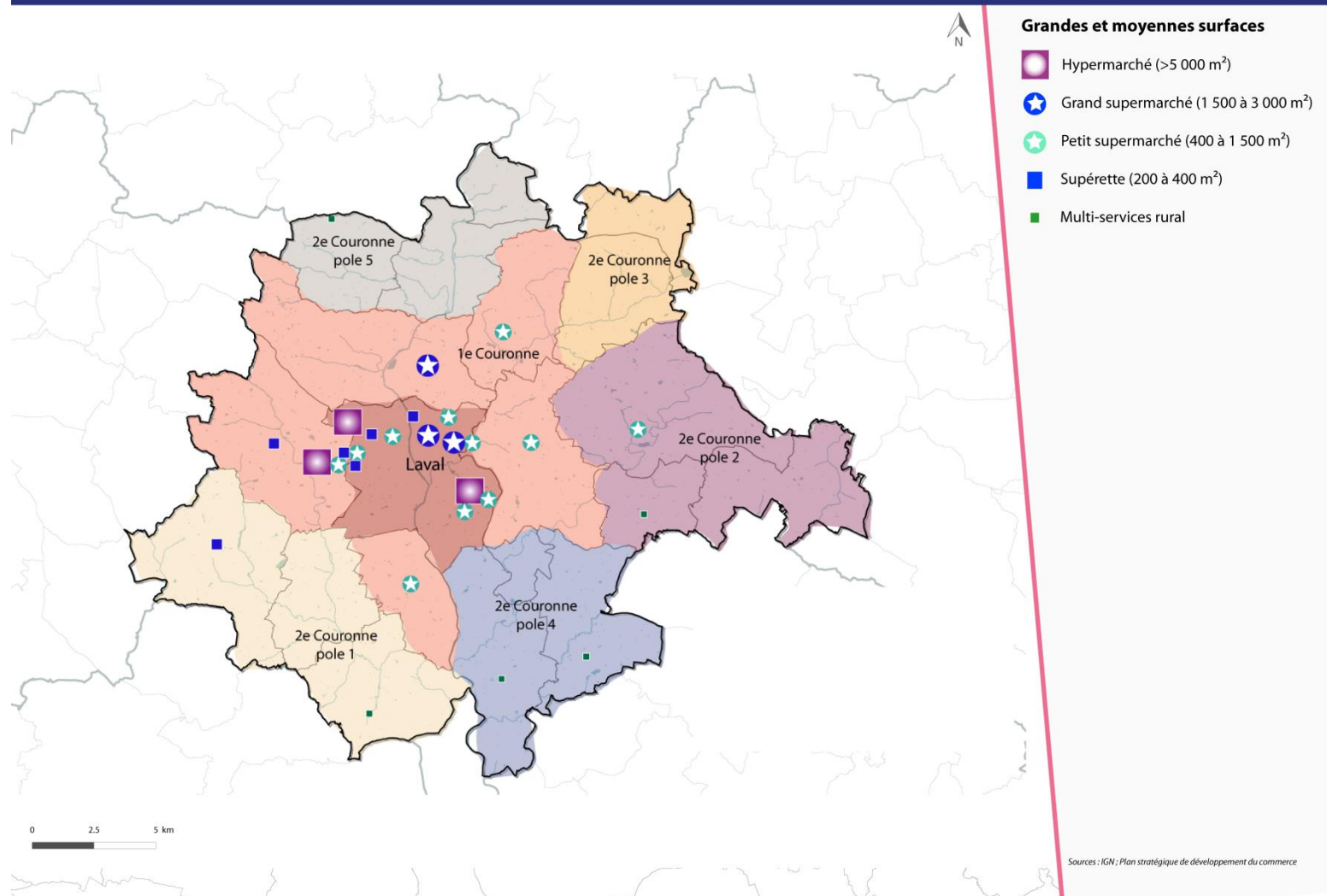




Offre en grandes/moyennes surfaces et en multi-services

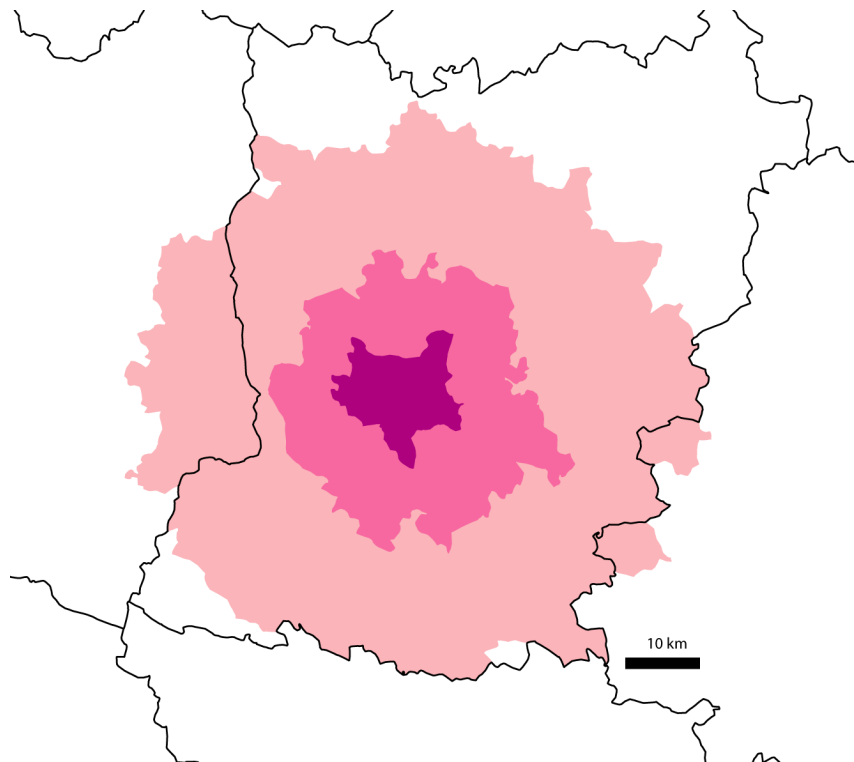
PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



VI. La zone de chalandise

Les commerces du territoire comptent une clientèle plus ou moins captive* d'environ 75 000 habitants et un potentiel de rayonnement de 250 000 habitants.



- Zone primaire
= 75 000 habitants
- Zone secondaire
= 50 000 habitants
- Zone tertiaire
= 125 000 habitants

* Client dont on sait, qu'il reviendra nécessairement faire ses achats au sein de la zone concernée.

Source : Laval Agglomération / Plan stratégique de développement du commerce

VII. Les tendances



L'offre commerciale de Laval Agglomération se caractérise par un commerce de détail dynamique et un commerce de gros en recul.



Le commerce de détail se révèle être le secteur le plus dynamique sur la période 2009-2014 avec une progression de 7,1 % de ses établissements et de plus de 10 % de ses effectifs salariés.



Si le nombre de supermarchés et supérettes s'est maintenu quasiment à l'identique sur la période, les effectifs salariés ont progressé de près de 15 %.

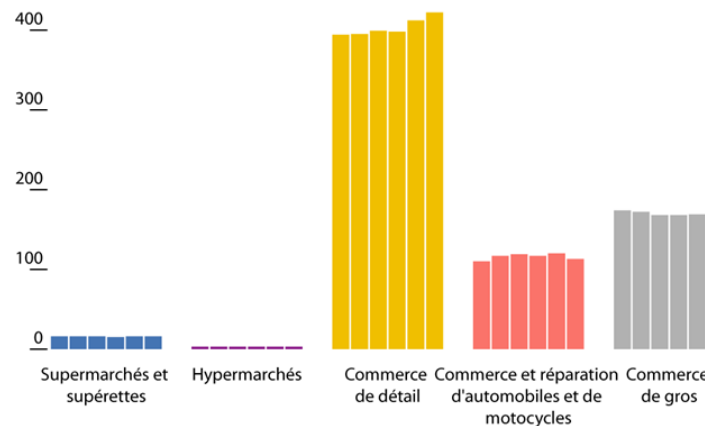


Dans le même temps, les 3 hypermarchés rencontraient une légère baisse de leurs effectifs, à savoir -2,5 %. Les établissements de commerce et réparation d'automobiles ont rencontré une légère progression (+ 2,7 %) malgré un recul des effectifs salariés.

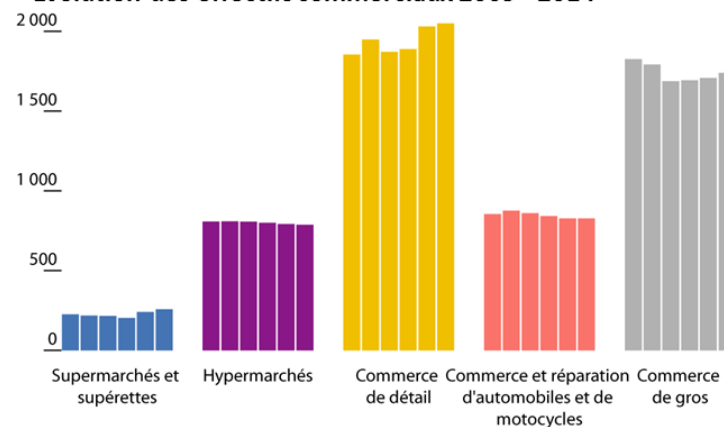


Enfin le commerce de gros subissait le plus fort recul du secteur avec une perte de 5 % de ses effectifs.

Evolution des établissements commerciaux 2009 - 2014



Evolution des effectifs commerciaux 2009 - 2014



Source : ACOSS SEQUOIA

VIII. Les pôles commerciaux majeurs

Deux pôles commerciaux majeurs existent à l'échelle de Laval Agglomération : le centre-ville de Laval et la zone d'activités commerciales Ouest (Laval - Saint-Berthevin).

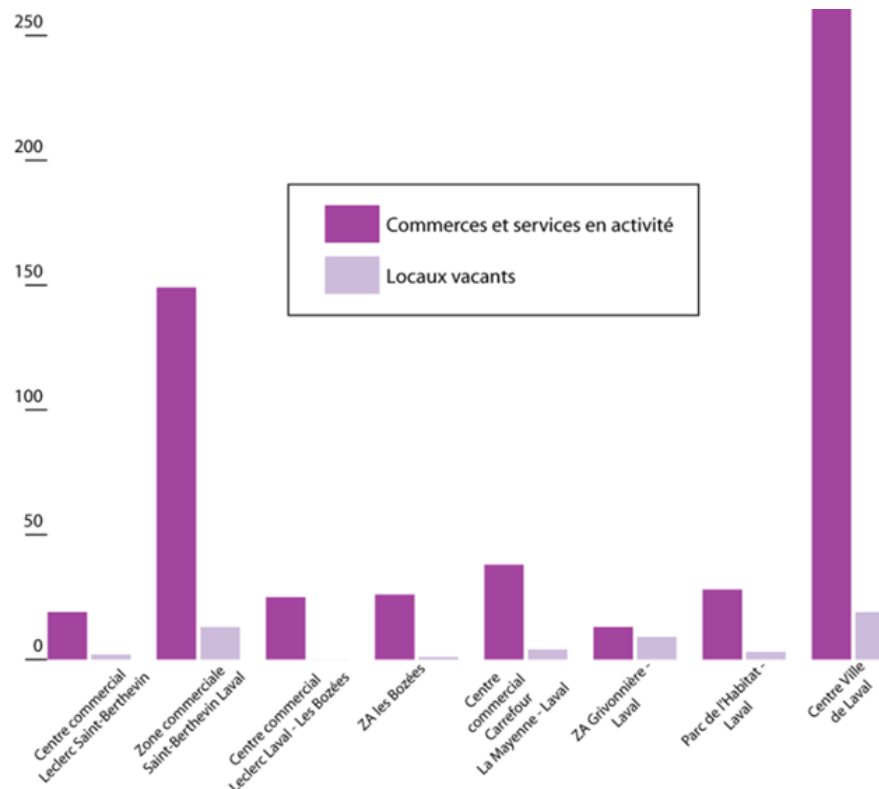
Ils concentrent $\frac{3}{4}$ des commerces des pôles commerciaux de destination, soit les commerces pour lesquels les consommateurs sont prêts à effectuer une visite spécifiquement pour son offre.

La vacance est relativement peu marquée à l'exception de la ZA de la Grivonnière qui présente des signes de déprise commerciale.

Entre 2006 et 2016, le développement commercial s'est davantage accentué sur la périphérie lavalloise (source : Plan stratégique de développement du commerce).

Elle a ainsi gagné 25% de commerces supplémentaires en 10 ans grâce au développement de la zone commerciale Saint-Berthevin – Laval et du Parc de l'Habitat.

Le centre-ville marchand a eu tendance à se contracter spatialement sur la même période. Les rues du centre historique et les rues perpendiculaires à la rue de la Paix ont perdu en dynamisme.



Source : ACOSS SEQUOIA



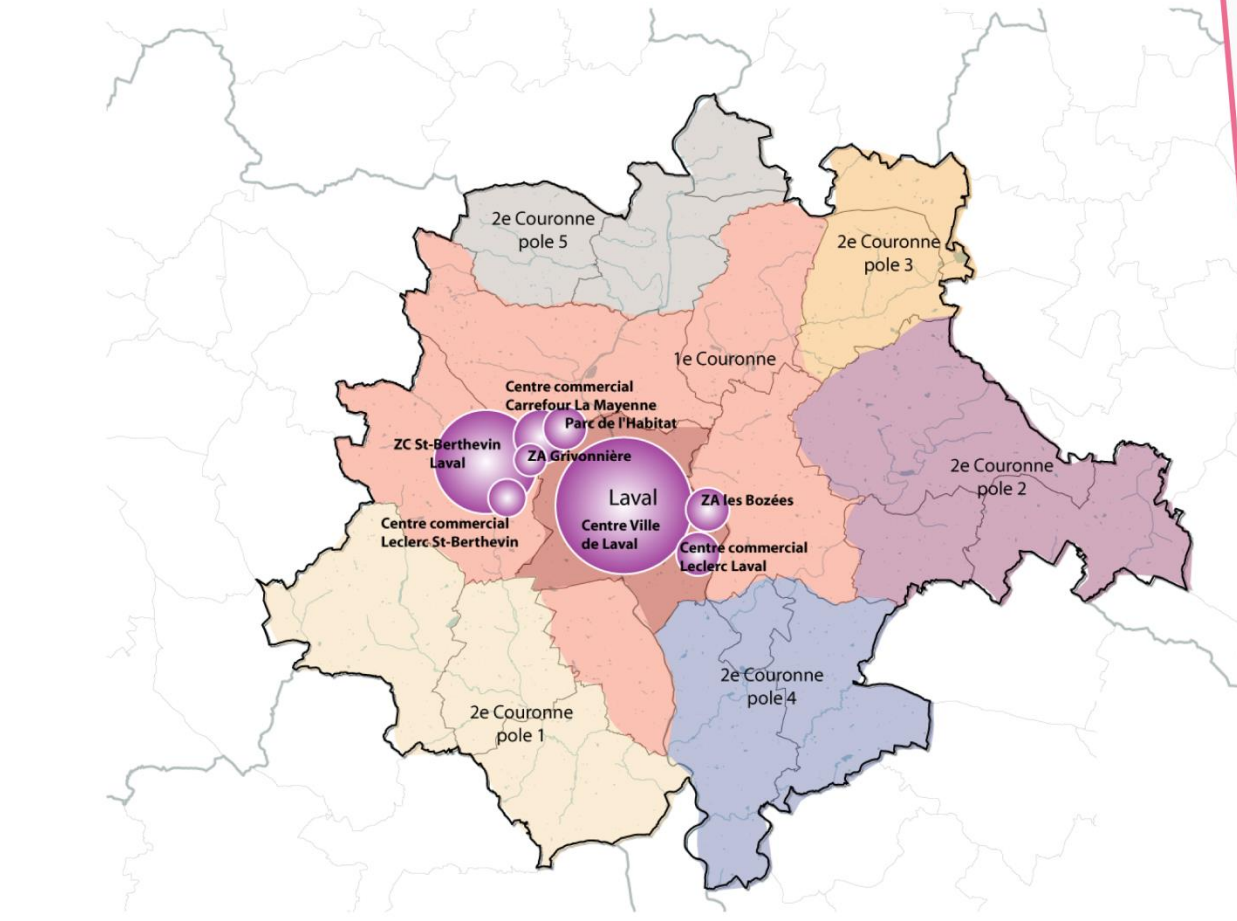
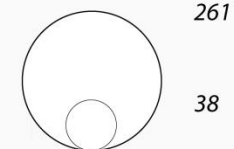
Pôles commerciaux

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



Commerces et services en activités



Sources : IGN ; Plan stratégique de développement du commerce



CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> • Activités économiques : <ul style="list-style-type: none"> ○ Laval Agglomération, pôle d'emplois majeur de la Mayenne ○ Un nombre d'emplois en hausse depuis 1975 ○ Une logique de résidentialisation soutenue ○ Une sectorisation géographique des activités ○ Une concentration des salariés dans quelques grands établissements ○ Un territoire relativement épargné par le chômage • Commerce : <ul style="list-style-type: none"> ○ Laval Agglomération, pôle commercial majeur du Département ○ Des équipements de proximité qui maillent le territoire ○ Une armature commerciale hiérarchisée ○ Une zone de chalandise potentielle de 250 000 habitants ○ Un commerce de détail dynamique ○ Une faible vacance commerciale ○ Un maintien d'une offre alimentaire généraliste problématique en deuxième couronne, notamment dans les communes rurales 	<ul style="list-style-type: none"> • 37,5% de l'offre commerciale départementale et 48,3% des emplois commerciaux départementaux • 71% des équipements commerciaux de Laval Agglomération sont concentrés à Laval • Trois quarts des commerces des pôles commerciaux de destination sont concentrés dans le centre-ville de Laval et à Saint-Berthevin • +25% de commerces en périphérie lavalloise entre 2006 et 2016
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir l'attractivité économique et commerciale du territoire <ul style="list-style-type: none"> ○ Maintenir le bon niveau d'emplois ○ Accompagner la tertiarisation de l'économie et valoriser les filières innovantes, en garantissant notamment l'attractivité de Laval auprès des cadres. ○ Assurer le maintien d'activités industrielles et agricoles ○ Améliorer l'équilibre entre TPE / PME et grands établissements, afin de limiter la fragilisation du tissu économique du territoire ○ Maintenir l'armature commerciale existante, en termes de localisation et de hiérarchie des polarités • Optimiser l'aménagement des zones d'activités économiques et des zones commerciales actuelles : <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimiser le foncier disponible ○ Améliorer la qualité urbaine et environnementale des zones ○ Conforter l'attractivité commerciale dans le centre-ville de Laval. • Encadrer les nouvelles implantations économiques et commerciales, conformément aux prescriptions du SCoT, et en accord avec les principes du développement urbain durable <ul style="list-style-type: none"> ○ Limiter les implantations économiques et commerciales en entrées de ville. 	

Equipements

I. Que disent les documents-cadres ?



1. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Pays de Laval et de Loiron

Le SCoT des Pays de Laval et de Loiron approuvé en février 2014 a été élaboré à l'échelle de l'Agglomération de Laval et du Pays de Loiron.

La partie 6 du diagnostic est consacrée à la question des équipements structurants et met en avant :

- Le caractère insuffisant et l'inégale répartition des structures d'accueil de la petite enfance;
- La dichotomie urbain/rural quant à l'offre des équipements sanitaires et sociaux ;
- Le faible nombre d'établissements et services pour personnes âgées ;
- La stagnation des effectifs en lycées et collèges ;
- Le bon maillage d'équipements sportifs et culturels de proximité et les besoins en équipements structurants ;
- L'équipement en cours du territoire en Très Haut Débit.

L'axe 3 du PADD énonce des orientations relatives aux équipements :

- La promotion du territoire pour attirer les populations : une nouvelle offre (Axe 3, objectif 4)
 - Créer des équipements d'envergure départementale voire régionale tout en adaptant l'offre existante et en les mettant en réseau à l'échelle des EPCI

- Répondre aux besoins générés par l'arrivée de nouvelles populations
- Assurer une présence à l'échelon communal garante du lien social

Présentation des principales données utilisées

Base permanente des équipements 2014 – Insee

« La base permanente des équipements (BPE) est destinée à fournir le niveau d'équipements et de services rendus sur un territoire à la population. Cette base permet de produire différentes données, comme la présence ou l'absence d'un équipement, la densité d'un équipement ou un indicateur de disponibilité d'un équipement du point de vue des habitants, toutes ces données étant rapportées à une zone géographique qui peut être infra-communale. » (Insee)

Schéma de cohérence territoriale des pays de Laval et de Loiron

Les données du SCoT approuvé en 2014 seront reprises et réactualisées afin de mener le diagnostic à l'échelle de Laval agglomération.

II. Accueil de la petite enfance

L'offre pour l'accueil de la petite enfance sur le territoire de Laval Agglomération est diversifiée mais insuffisante et très concentrée dans la ville-centre.



Laval Agglomération compte 18 structures d'accueil collectives sur son territoire dont 12 situées à Laval :



- Laval : 3 micro-crèches, 1 multi-accueil associatif, 1 crèche inter-entreprises, 7 multi-accueils (406 places)
- Changé : 1 multi-accueil (12 places)
- Bonchamps-lès-Laval : 1 multi-accueil (15 places)
- Saint-Berthevin : 1 micro-crèche et 1 multi-accueil (26 places)
- Louverné : 1 crèche (12 places)
- L'Huisserie : 1 multi-accueil (15 places)



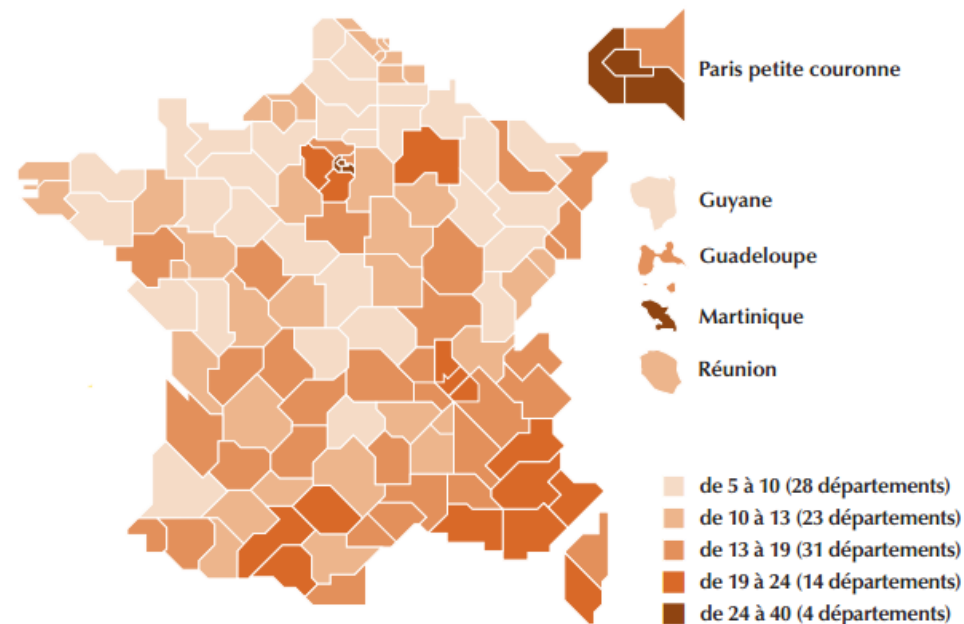
(Source : SCoT)

Avec un total de 486 places, l'agglomération compte 1 place pour 7 enfants âgés de moins de 3 ans (source : SCoT et INSEE). L'offre collective est donc quantitativement insuffisante et concentrée à Laval et en première couronne à proximité des secteurs d'emploi, alors que les jeunes ménages résident en périphérie.

Cette offre est toutefois supérieure à celle du Département qui compte 1 place pour 10 à 20 enfants. (Source : CAF)

Un réseau de 6 relais d'assistantes maternelles complète cette première offre (source : communes) afin de répondre aux besoins des ménages qui n'ont pas pu obtenir de place dans les modes de garde collectifs.

Répartition géographique du nombre de places en établissements d'accueil du jeune enfant pour 100 enfants de moins de 3 ans (en %) en 2011



III. Les établissements scolaires

1. Les écoles maternelles et primaires



En 2016, Laval Agglomération compte 14 écoles pré-élémentaires dont 11 à Laval et les autres en première couronne pour un total de 1 184 élèves. (Source : Laval Agglomération). 14 écoles élémentaires accueillent, également à Laval et en première couronne, 1 893 élèves.



L'agglomération compte également 43 groupes scolaires regroupant les deux niveaux et accueillant 2 179 élèves supplémentaires en niveau pré-élémentaire et 4 352 élèves en niveau élémentaire.



Entre 2012 et 2016, une école pré-élémentaire et une école élémentaire ont fermé, en conséquence à la baisse d'effectifs (-4% d'effectif pré-élémentaire et -2% d'effectif élémentaire entre 2012 et 2016, soit respectivement 171 et 148 élèves).



Ces chiffres illustrent la baisse d'attractivité du territoire auprès des familles et des jeunes ménages. Afin de maintenir l'offre, l'arrivée de nouvelles familles et de jeunes couples doit être encouragée.



2. Les collèges et lycées

Les 9 collèges de l'agglomération sont regroupés dans la ville-centre (source : bpe 2014). Ceux-ci ont connu une baisse des effectifs de -5,4% entre 2000 et 2009 (source : SCoT).

L'agglomération compte 7 lycées généraux et technologiques, 3 lycées professionnels et 1 lycée agricole. Ils sont tous situés à Laval. (Source : SCoT)

3. L'enseignement supérieur

L'offre de formation d'enseignement supérieur est limitée sur le territoire car concentrée dans les métropoles voisines (Rennes, Angers, Le Mans).

Elle propose néanmoins :

- 2 écoles d'ingénieurs, classes préparatoires
- 2 IUT et une antenne de l'Université Catholique de l'Ouest
- 1 UFR (source : INSEE)

En dehors des écoles d'ingénieurs, les parcours présents ne proposent pas de formation niveau master.

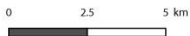
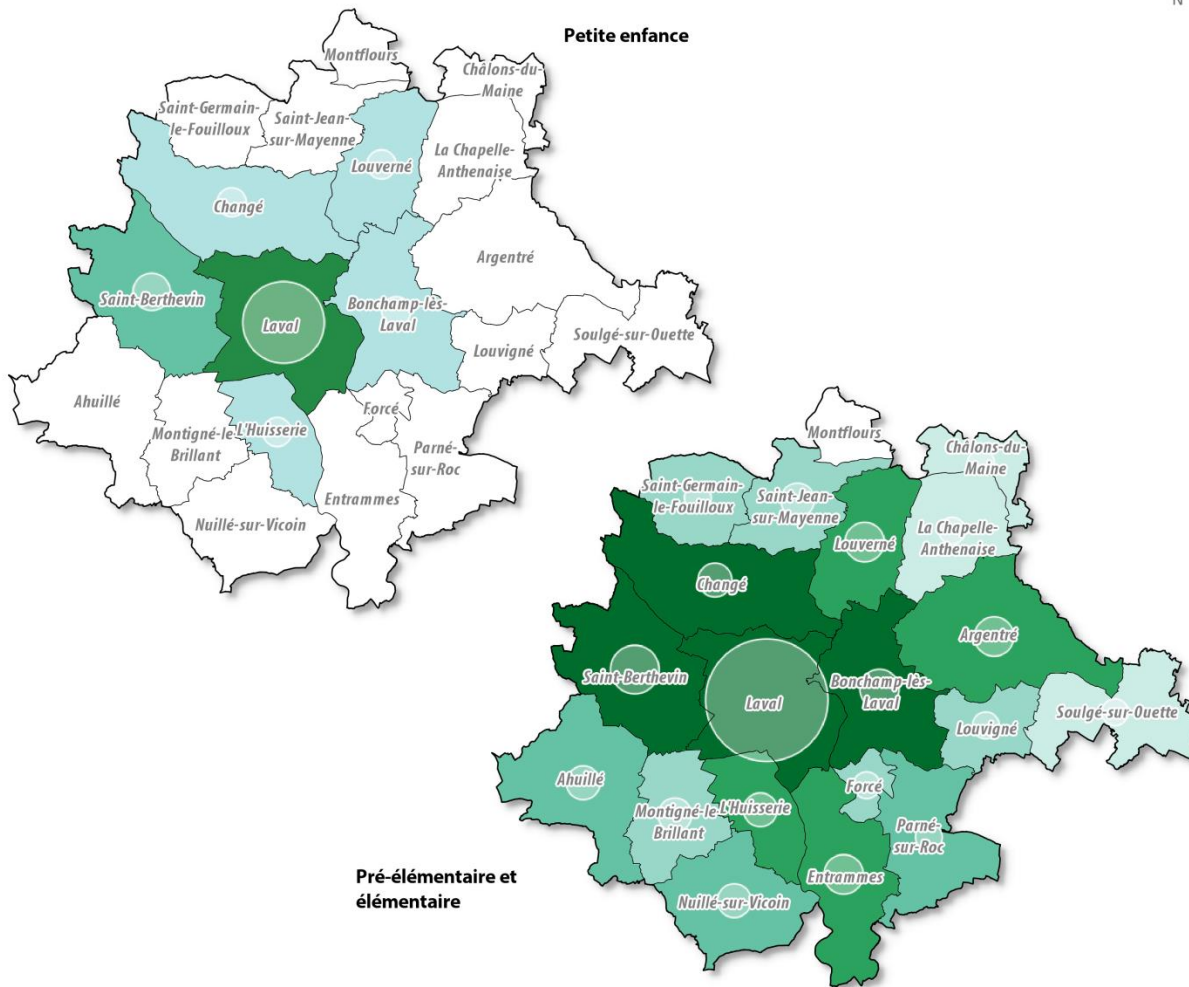
A la rentrée 2009-2010, 4 000 étudiants suivent leur formation à Laval. (Source : SCoT)



Équipements à destination des jeunes

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Avril 2017



Petite enfance

Nombre de places

- De 1 à 15
- De 15 à 30
- De 30 à 406

Nombre d'établissements

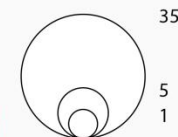


Pré-élémentaire et élémentaire

Élémentaire

- De 1 à 130
- De 130 à 160
- De 160 à 240
- De 240 à 600
- De 600 à 4866

Nombre d'établissements



Sources : IGN ; INSEE

Cette carte des équipements à destination des jeunes (petite enfance, enfance, adolescents et jeunes adultes en formation) nous permet d'observer la concentration de la ville de Laval, à la fois en matière d'effectifs mais également en matière d'équipements.

Notons également le rôle complémentaire joué par la première couronne qui participe à la réponse aux besoins des équipements scolaire, de la petite-enfance et de formation.

IV. Equipements sanitaires et sociaux



Laval agglomération compte 499 praticiens ou structures sanitaires et sociales sur le territoire dont 348 dans la ville centre (source : BPE 2014).



Sur les 1 390 lits des établissements hospitaliers, 1 340 sont situés à Laval. Ils se répartissent entre :



- Le centre hospitalier de Laval (1 110 lits-places)
- La Polyclinique du Maine (170 lits-places)
- La Clinique Notre-Dame de Pritz à Changé (50 lits)
- Le Syndicat inter-hospitalier (SIH) en santé mentale de la Mayenne à Laval (10lits) (source SCoT)



La totalité des spécialistes et la seule maternité du territoire sont localisés dans la ville-centre. (Source : BPE)



Les médecins omnipraticiens, dentistes, infirmiers, kinésithérapeutes et pharmacies sont moins concentrés à Laval mais demeurent principalement dans la ville-centre et en première couronne (source : bpe 2014). Ainsi, seuls 6 des 85 médecins généralistes du territoire exercent dans les communes de la seconde couronne.

Laval Agglomération compte 1 médecin omnipraticien pour 1 126 habitants contre 1 pour 1 330 à l'échelle du Département (source : BPE, Insee). En France, on compte en moyenne 1 médecin pour 1 055 habitants. L'offre à Laval et en Mayenne est ainsi largement insuffisante et devrait encore se dégrader car en 2015, plus d'un médecin sur 2 en Mayenne est âgé de plus de 55 ans (source : Ministère des Affaires Sociales et de la Santé).

Néanmoins, il faut ici rappeler les actions de regroupement pluri-professionnel qui ont été menées depuis plusieurs années, tant sur la première que la seconde couronne, avec des projets de santé validés par l'Agence régionale de santé (ARS). Ainsi, des réalisations de maisons et pôles de santé ont été menées notamment à

Louvigné, Bonchamp, Argentré, ou encore l'expérimentation du Service médical de proximité pour les patients sans médecin traitant.

Par ailleurs, un projet d'exercice coordonné est également en phase de finalisation à Laval.

Ces dynamiques, couplées à la maîtrise de stages et l'accueil régulier d'internes en médecine générale, ont permis l'installation de 6 jeunes médecins depuis 2014 sur le territoire de Laval Agglomération (Source : Conseil Départemental 53).

V. Etablissements à destination des personnes âgées

L'offre à destination des personnes âgées est diversifiée et concentrée à Laval et en première couronne.

Laval agglomération compte 1 383 places en 2016 ou appartements d'accueil permanent à destination des personnes âgées dans différents types d'établissement en fonction du degré de dépendance des personnes accueillies. (Source : Conseil départemental 53)

L'offre sur l'agglomération est répartie entre :

- 1 161 places permanentes dans 14 EHPAD (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes)
- 244 appartements et 16 maisons d'accueil permanent dans 4 résidences services
- 55 places permanentes en Unité de Soins de Longue Durée à Laval
- 38 places en Foyer logement en hébergement permanent à Bonchamps-lès-Laval

Cette offre en hébergement permanent est complétée par 55 places en hébergement temporaire, 16 places en accueil de jour. 53 places en EHPAD sont

des unités spécialisées pour la maladie d'Alzheimer et 28 places pour les personnes âgées désorientées.

L'EHPAD de Soulgé-sur-Ouette compte également 12 places en Pôle d'activités et de soins adaptés (source : Conseil Départemental 53).

Il convient également de noter que l'équipement d'EHPAD sur le territoire de Laval Agglomération connaît et connaîtra dans les années à venir, un renouvellement particulièrement important. L'ouverture de la résidence Ferrié et la construction programmée de deux EHPAD du Centre hospitalier porteront le renouvellement de 390 places d'hébergement permanent en 3 années, soit le tiers de l'offre du territoire (source : Conseil Départemental 53).

L'offre s'est développée depuis 2014 grâce au Schéma départemental de l'autonomie, volet « Personnes âgées » avec notamment l'ouverture d'une quatrième résidence services. Un nouveau schéma pour 2016-2021 a été approuvé.

Avec 8 265 personnes de plus de 75 ans (8,6% de la population) en 2012, l'Agglomération compte 1 place pour 5,98 personnes âgées (6,03 pour le Département) (source : Insee).



VI. Etablissements à destination des personnes en situation de handicap

Les services spécialisés autour de la prise en charge des personnes en situation de handicap sont presque tous regroupés à Laval.

Laval Agglomération compte 14 établissements destinés à l'hébergement des adultes en situation de handicap dont 10 sont situés à Laval, 2 à Nuillé et 2 à La Chapelle-Anthenaise. (Source : bpe 2014).

L'offre destinée spécifiquement aux enfants se trouve dans la ville-centre et compte 6 établissements. 117 enfants sont scolarisés dans des classes « ULIS » (Unités localisées pour l'inclusion scolaire), dispositifs pour la scolarisation des élèves en situation de handicap dans le premier et le second degrés.

Les services ambulatoires et qui permettent le maintien à domicile se concentrent également tous dans la ville centre avec 11 unités pour les enfants et 5 pour les adultes. (Source : bpe 2014).

La Maison départementale de l'autonomie est également située à Laval.

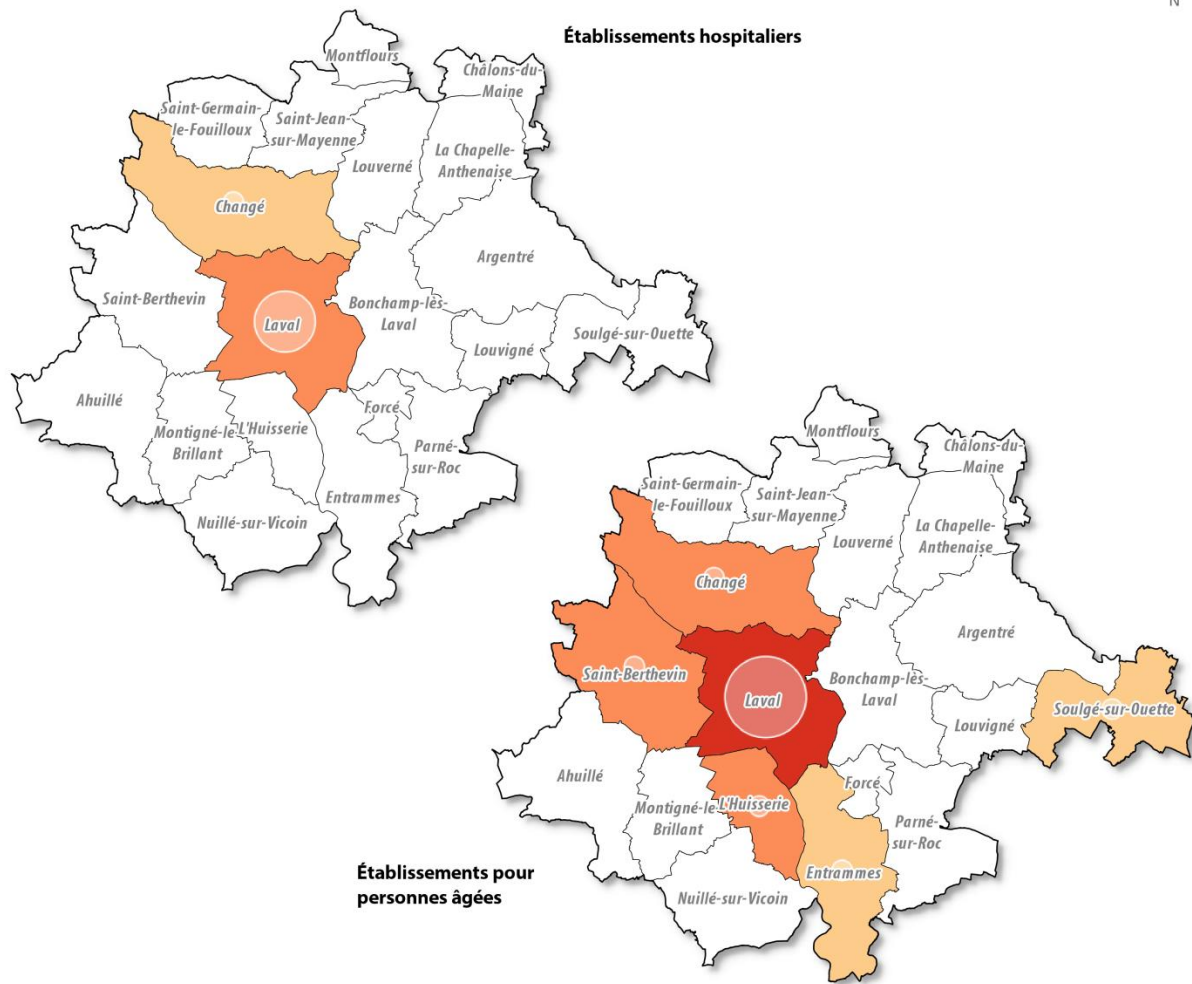
Communes	Nombre d'EHPAD
Bonchamps-lès-Laval-lès-Laval	1
Changé	1
Entrammes	1
L'Huisserie	1
Laval	8
Saint-Berthevin	1
Soulgé-sur-Ouette	1



Équipements sanitaires et sociaux

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Avril 2017



Établissements hospitaliers

Nombre de places

- 50
- 1340

Nombre d'établissements

- 3
- 1

Établissements pour personnes âgées

Nombre de places

- De 1 à 50
- De 50 à 100
- De 100 à 647

Nombre d'établissements

- 8
- 1

Cette carte des équipements sanitaires et sociaux regroupant les établissements hospitaliers et dédiés aux personnes âgées nous permet de constater la concentration des effectifs et des établissements dans la ville-centre.

Il est également important de constater le rôle des communes de première couronne qui viennent participer à la réponse aux besoins.

Par ailleurs, on note plusieurs particularités locales à Soulgé-sur-Ouette et à Entrammes qui proposent toutes deux une offre dédiée aux personnes âgées.

Sources : IGN ; INSEE

VII. Les équipements sportifs, de loisirs et culturels



1. Les équipements sportifs et de loisirs

A l'exception de Montflours, chaque commune dispose au minimum d'un terrain de sport mais seule Laval dispose d'une offre quasi-complète sur son territoire communal.



L'agglomération est dotée d'équipements sportifs et de loisirs variés pour pratiquer à la fois en salle et en plein air : 41 bouledromes, 9 pistes d'athlétisme, 16 salles de remise en forme, 7 centres équestres, 8 salles de combat, 3 bassins de natation (2 à Laval et 1 à Saint-Berthevin), 4 parcours de santé (à Changé, Laval, Louverné et Saint-Berthevin), etc. (source : bpe 2014)



Avec l'ouverture de l'Espace Mayenne en 2018, Laval agglomération sera dotée d'un équipement de grand envergure qui regroupera un espace sportif pouvant accueillir jusqu'à 4 000 visiteurs, une salle de spectacle de 4 300 places et un espace évènementiel pour des congrès, des séminaires et des salons.



2. Les équipements culturels

L'offre en salles de spectacle et centres culturels est regroupée à Laval et en première couronne : (source : Laval Agglomération)

- Le Théâtre de Laval
- Le 6PAR4 à Laval
- Les Angenoises à Bonchamps-lès-Laval
- Les Ondines à Changé
- Les Pléiades à Louverné
- La salle polyvalente et son auditorium à Laval
- Le Petit Théâtre Jean Macé à Laval
- Le Théâtre de l'Echappée à Laval

Les communes du territoire sont également bien équipées en salles polyvalentes et salles des fêtes.

L'offre culturelle à l'échelle de l'agglomération est dense et diversifiée mais contrairement au Pays de Loiron, aucune programmation n'est organisée à l'échelle intercommunale.

L'agglomération compte 6 écoles de musique sur le territoire, au rayonnement plus ou moins important.

- Le Conservatoire à Rayonnement Départemental de Musique et de Danse (CRDMD) à Laval
- L'Ecole de Musique et de Danse de Saint-Berthevin (intercommunal)
- L'Ecole Intercommunale de Musique et de Danse Maurice Ravel à Bonchamps-lès-Laval
- L'Ecole municipale de Musique de Louverné
- L'Ecole municipale de Musique de Changé
- L'Ecole municipale de Musique de L'Huisserie (intercommunale)

Hormis Châlons-du-Maine, Louvigné, Montflours, St-Germain-le-Fouilloux et Soulgé-sur-Ouette, toutes les communes de l'Agglomération sont dotées d'au moins une bibliothèque ou médiathèque. Pour les arts plastiques, il existe le Musée Ecole de la Perrine à Laval. Le Pôle d'enseignement artistique de Changé regroupe des activités de musique et de danse.

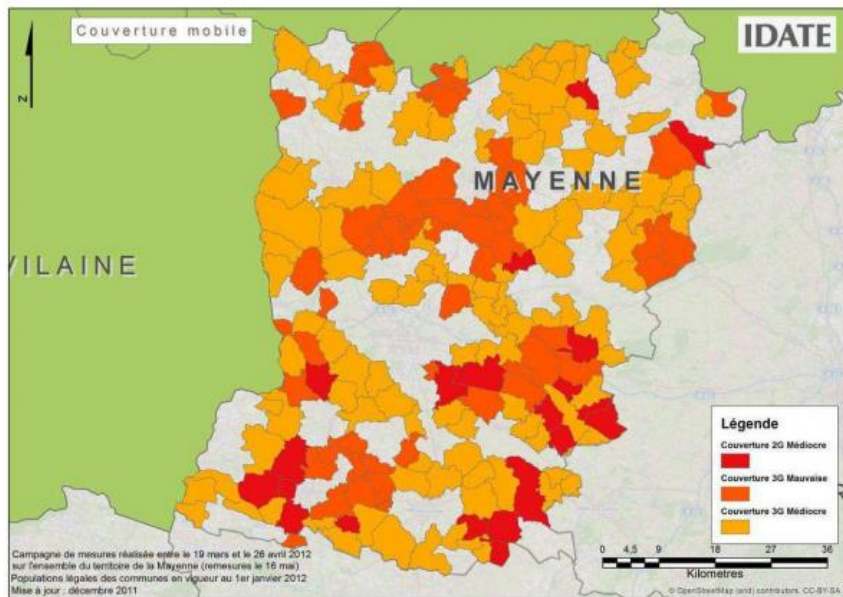
VIII. L'équipement numérique

L'amélioration de la connexion numérique de l'Agglomération est un enjeu pour le développement économique du territoire.

Actuellement la SCORAN (Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique) des Pays de la Loire de 2015 identifie plusieurs communes dont la couverture 2G et 3G est médiocre ou mauvaise.

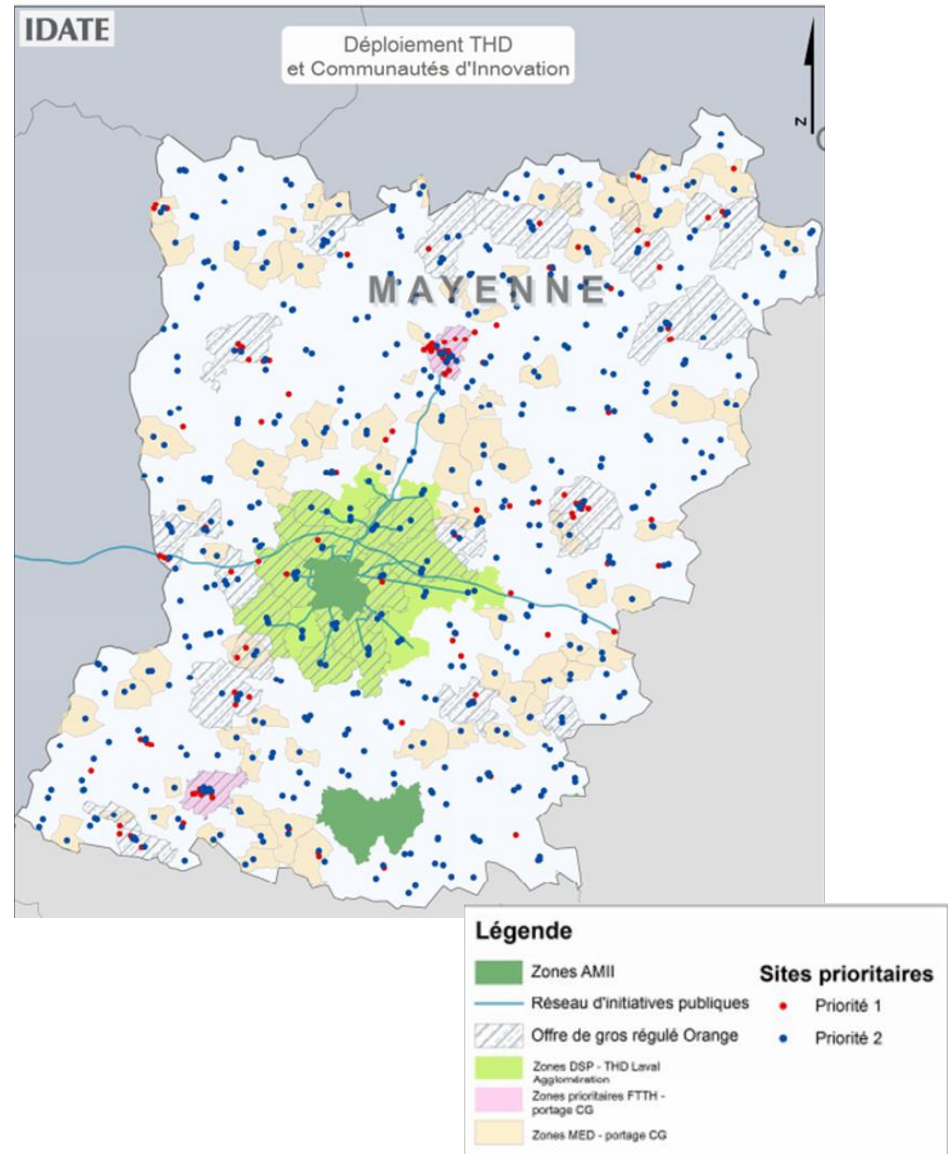
La connexion de l'Agglomération au Très Haut Débit est une priorité pour le Département. Elle est donc maillée par des infrastructures de réseau d'initiatives publiques.

Fig 9 : carte des communes présentant un niveau de couverture 2G et 3G « médiocre » ou « mauvais »



Source : SCORAN, Pays de la Loire, 2015

Fig 54 : Carte des communautés d'innovation en Mayenne





CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> ○ Une offre d'accueil petite enfance supérieure à la moyenne départementale ○ Une offre en équipements de proximité scolaires, sportifs et culturels plutôt satisfaisante ○ Des efforts déjà largement entrepris en matière d'aménagement numérique ○ Un nombre de médecins par habitants inférieur à la moyenne départementale ○ Une offre d'enseignement supérieur concurrencée par les métropoles voisines 	<ul style="list-style-type: none"> ● 18 structures d'accueil collectives pour la petite enfance ● 1 383 places ou appartements d'accueil permanent à destination des personnes âgées ● 1 médecin omnipraticien pour 1 126 habitants contre 1 pour 1 330 à l'échelle du Département
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> ● Optimiser les équipements existants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer la mutualisation des équipements existants ○ Améliorer l'offre en équipements de la ville-centre, aujourd'hui vieillissante : trouver un équilibre entre mutualisation des équipements à l'échelle de l'agglomération et rénovation des équipements lavallois ● Augmenter l'offre d'équipements : <ul style="list-style-type: none"> ○ Adapter l'offre en équipements au vieillissement de la population ○ Améliorer l'offre de soins du quotidien ○ Renforcer l'offre d'accueil petite enfance, en lien avec les ambitions démographiques du territoire ● Poursuivre le développement du réseau très haut débit 	

Transports et déplacements

I. Que disent les documents-cadres ?



1. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Pays de Laval et de Loiron

La partie 5 du diagnostic est consacrée à la question des infrastructures, des déplacements et des transports et met en avant :

- la prédominance des déplacements automobiles et l'incidence négative de l'étalement urbain sur la performance du réseau de transports en commun ;
- Le caractère stratégique du projet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;
- La nécessité d'améliorer les infrastructures pour les liaisons interrégionales ;
- La qualité des liaisons internes à l'agglomération et des déplacements routiers ;
- L'intermodalité pour rendre plus attractive l'offre en transports en commun ;
- La nécessité de mener des projets pour promouvoir les déplacements en 2 roues.

Deux des trois axes du PADD énoncent des orientations relatives aux transports et déplacements :

- Une accessibilité renforcée : relier le territoire au reste du monde. (Axe 1, objectif 1)
 - ✓ Permettre une accessibilité performante grâce aux dessertes et aux technologies de communication et au très haut débit sur tout le territoire
 - ✓ Compléter l'organisation du réseau routier existant pour favoriser les échanges internes et la desserte du territoire
 - ✓ Valoriser la présence de l'aéroport de Laval-Entrammes
- Des déplacements performants, durables et accessibles (Axe 2, objectif 3)
 - ✓ Développer l'intermodalité et les pôles d'échanges
 - ✓ Des transports en commun pour le plus grand nombre
 - ✓ Favoriser les fonctionnements de proximité pour réduire les déplacements automobiles et encourager les modes alternatifs
 - ✓ Résoudre les problèmes de stationnement et de circulation dans l'agglomération
 - ✓ Donner un accès à la mobilité à tous

2. Le Plan Global de Déplacements de Laval Agglomération

Laval Agglomération a approuvé sa politique globale de déplacements en mai 2016. Elle est déclinée au sein d'un Plan Global de Déplacements (PGD).

Après avoir effectué un diagnostic sur les pratiques de mobilité et les infrastructures de transport du territoire, le PGD élabore une stratégie autour de 5 axes et 42 orientations :

- ✓ Axe 1 : Articuler urbanisme et déplacements
- ✓ Axe 2 : Améliorer l'accessibilité à l'agglomération et aux centralités
- ✓ Axe 3 : Sortir du tout-automobile et de la voiture solo
- ✓ Axe 4 : Développer les modes alternatifs à l'automobile
- ✓ Axe 5 : Accompagner les changements de comportement



Présentation des principales données utilisées pour réaliser le diagnostic Mobilité et Transport

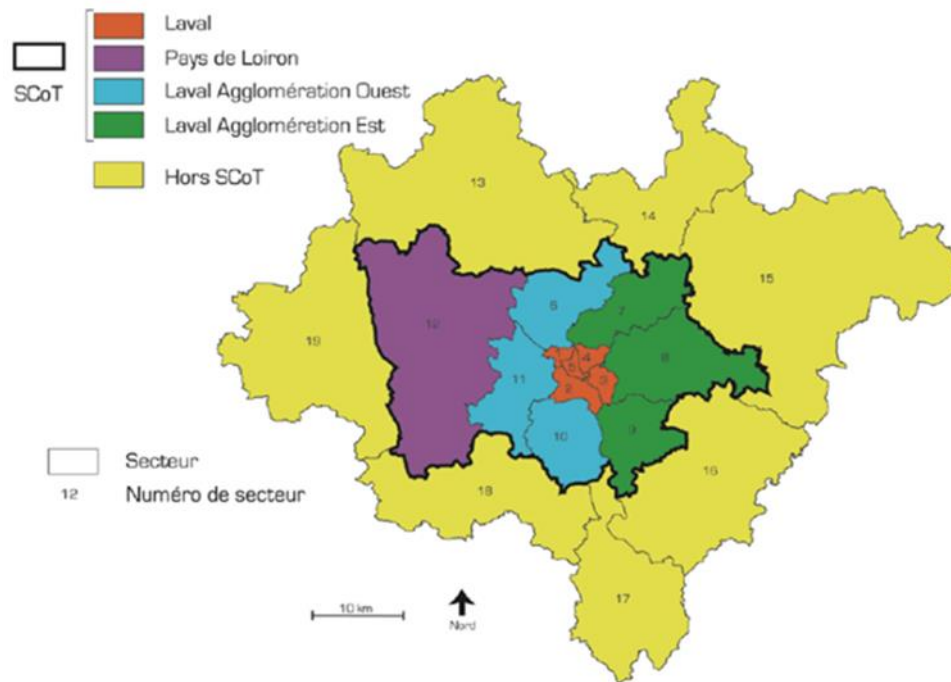
Enquête Déplacements Villes Moyennes

Une Enquête Déplacements Villes Moyennes est une étude de déplacements réalisée selon une méthode élaborée par le Certu et permet d'élaborer, d'évaluer une politique de déplacements et d'effectuer des comparaisons. Elle est destinée aux agglomérations dont le pôle urbain n'excède pas 100 000 habitants. Conformément à cette méthode, les 35 communes du Pays de Laval et Loiron et 74 communes autour de ce Pays ont réalisé leur Enquête Déplacements Villes Moyennes en 2011. Celle-ci couvre ainsi un périmètre au-delà de Laval Agglomération, et même du territoire du SCoT.

Données Insee

Plusieurs bases de données Insee ont été traitées afin d'actualiser les chiffres proposés dans les documents supra-communaux et les différentes études.
 Base de données PRINC18 : recensement de la population de 2012 et nombre de voitures du ménage
 Base de données NAV2 : Flux domicile-travail de 2010 et 2012, et répartition modale des déplacements domicile-travail de 2012.

Découpage en 5 zones :



Source : SCoT des Pays de Laval et du Loiron

II. Une accessibilité au grand territoire assurée par un positionnement stratégique entre Rennes et Paris



La communauté d'agglomération de Laval profite de son positionnement stratégique sur l'axe Paris-Le Mans-Rennes et des infrastructures de transport qui relie ces villes. Elle est toutefois moins bien intégrée aux réseaux de la Région Pays-de-la-Loire.

1. Une accessibilité routière à conforter

1.1. Un réseau routier en étoile...

Laval Agglomération a une position centrale au sein du Département et du réseau routier mayennais.

Organisé en étoile, le réseau viaire est hiérarchisé comme suit :

- Une autoroute A81 qui traverse le territoire d'Est en Ouest et permet de rejoindre Rennes (50 min) et Paris (2h40) via le Mans (A11). Cet axe est dédoublé par la D57 qui suit un tracé similaire et présente une alternative au péage autoroutier.
- Une route nationale N162 diamétrale Nord-Sud, permettant de rejoindre Angers au Sud et Alençon au Nord via la N12.
- Des départementales radiales (D31, D57, D21, D771, D57) reliant les autres pôles urbains mayennais. La D31 permet d'emprunter la A84 vers Caen.
- Des axes départementaux secondaires au trafic important (D1, D162, D30, D910, D131, D32, D576)

Sur les 300 km du linéaire routier majeur, 23% sont équipés de 2X2 voies. (Source : Plan Global Déplacements, 2015)

1.2. ...mais un maillage à compléter pour améliorer l'accessibilité du territoire

L'A81 traverse l'agglomération d'Est en Ouest mais ne dispose que de deux échangeurs situés à Changé au Nord et à Louverné au Nord-Ouest et ne dessert donc pas la partie Est de l'agglomération. Un nouvel échangeur à Argentré à l'Est doit permettre la desserte du Parc de Développement Economique Laval Mayenne.

La rocade (D900) autour de Laval est incomplète et ne connecte pas l'ensemble des radiales, au Sud notamment :

- Au sud-Est : absence de contournement pour relier la RN 162 à la D57 et à l'A81
- Au Sud : liaison entre la N162 et la D771 à renforcer (actuellement 2x1 voie urbaine : D910 à Montigné-le-Brillant)
- Au Sud-Ouest : le réseau local sert de rocade

Outre l'absence de liaison, le sud du territoire comporte des infrastructures au gabarit insuffisant pour supporter le trafic notamment la D771 (vers St-Nazaire et Nantes) et la D21 (vers Tours). En résulte un temps de parcours important pour relier les grandes villes de la région : 2h pour rejoindre Nantes (135 km) par exemple.

Au cours de dernières années, le Conseil départemental a mené des travaux permettant de restructurer les liaisons vers Ernée (Fougères/Caen, RD31) et vers Saint-Nazaire (RD771).

2. Une position stratégique sur la ligne ferroviaire Paris-Brest



2.1. Un réseau à grande vitesse tourné vers Paris et la Bretagne

Laval-Agglomération bénéficie d'une desserte de lignes à grande vitesse avec :

- LGV Paris-Rennes : 9 liaisons TGV quotidiennes Paris-Laval via Le Mans (1h40 env.). 11 liaisons vers Rennes (35 min)
- 3 liaisons quotidiennes vers les gares d'interconnexion Massy (1h40) et 1 vers Roissy-CDG (2h30) pour rejoindre Lyon/Marseille et le Sud-Est.



Aucune liaison à grande vitesse directe ne permet de rejoindre les grandes villes de la Région : Nantes (min. 2h14 pour 130km avec rupture de charge) et Angers (1h31 pour 73km).



L'agglomération ne bénéficie pas non plus d'une desserte vers d'autres villes européennes.

L'accessibilité à la gare TGV de Laval est à un bon niveau pour l'ensemble des communes de l'agglomération et du bassin de vie. (Source : diagnostic du SCoT)

2.2. Un réseau TER peu complémentaire

L'offre en TER offre également des liaisons directes vers Rennes (8 par jour, 50 min env.) et vers Le Mans (11 par jour, 50 min env.).

Les liaisons TER vers Nantes et Angers sont assurées en autocar : 4 liaisons par jour vers Nantes (2h45) et 7 vers Angers (1h45).

La commune de Louverné dispose également d'une gare TER sur la ligne Le Mans-Rennes (6 A/R par jour) qui permet essentiellement une liaison avec Laval dans le cadre des déplacements domicile-travail. Les chiffres de fréquentation sont

cependant très faibles : 9 montées et descentes par jour en moyenne en 2010 (source : SCoT).

FOCUS : La ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire

En 2017, mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire qui renforce la liaison entre Paris et la Bretagne/Pays de la Loire et réduit les temps de parcours :

- Paris-Laval : 1h10 (-30 min)
- Laval-Rennes : 24 min (- 11 min)
- Laval-Le Mans : 24 min (- 11 min)

Le tronçon utilisé actuellement par les TER et les TGV sera partiellement libéré au profit des trains régionaux et du fret.

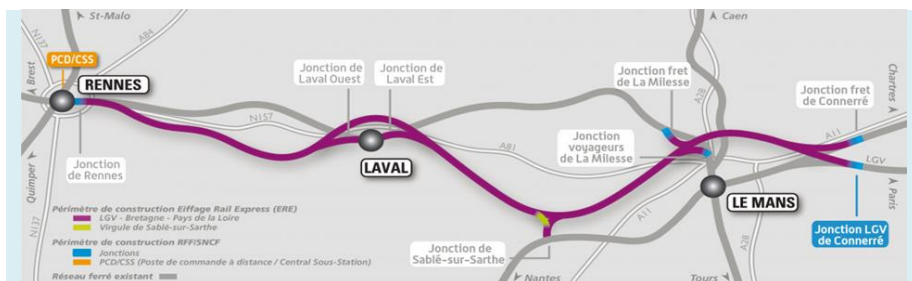
Le projet prévoit également un tronçon dit « Virgule » vers Sablé-sur-Sarthe, synonyme de gain de temps de parcours sur les liaisons Laval/Sablé-sur-Sarthe/Angers, en évitant le passage actuel par Le Mans. Ce nouveau tronçon permet de libérer les tronçons existants et d'offrir de nouvelles possibilités de liaison vers Nantes via Angers.

Une réflexion autour du prolongement de la LGV vers d'autres agglomérations bretonnes (Brest, Quimper, etc.) via Rennes est en cours.

Afin d'anticiper l'augmentation de fréquentation attendue et de profiter de l'élan insufflé par le projet, la rénovation de la gare de Laval en Pôle d'échange multimodal (PEM) a été lancée.



Projet de prolongement de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Source : lgv-bpl.org



3. L'accessibilité aéroportuaire : un équipement mineur et une accessibilité aux aéroports voisins à conforter

Laval Agglomération dispose d'un aéroport sur son territoire, l'aéroport Laval-Entrammes, dédié uniquement à l'activité d'aviation de loisirs ou d'affaires. En 2015, 398 mouvements commerciaux et 11 617 mouvements non-commerciaux ont été enregistrés par l'Union des aéroports français. Ces chiffres sont en baisse par rapport à 2014 (-2,6%).

A proximité, se trouvent :

- L'aéroport du Grand Ouest situé à Notre-Dame-des-Landes (en projet), dont l'accessibilité n'est pas optimale depuis l'agglomération.
- Les aéroports parisiens, dont Roissy-CDG qui bénéficie d'une liaison à grande vitesse quotidienne directe.
- D'autres aéroports mineurs : Dinard et Tours qui permettent des connexions avec le reste de la France et de l'Europe.

Le SCoT identifie cependant les liaisons aériennes comme « indispensables au décloisonnement du territoire et indissociables du développement économique et des échanges avec le reste de la France et l'Europe ». L'accessibilité au futur aéroport international Notre-Dame des Landes est vue comme un enjeu majeur.

4. La Mayenne, une coupure qui n'est pas support de déplacement

Aménité à valoriser, la Mayenne représente cependant un obstacle pour les mobilités au sein de l'agglomération puisque seuls 3 franchissements concentrés dans la ville centre (Pont Vieux, Pont Aristide Briand, Pont de l'Europe) supportent à la fois le trafic local et de transit et atteignent un niveau de saturation.

Les autres franchissements présents sur le territoire ne sont pas propices aux mobilités locales :

- 2 franchissements au niveau de la rocade : ponts d'Avesnières (RD57) et de Pritz (RD900)
- 1 franchissement par l'A81
- 1 franchissement au niveau de la commune de St-Jean-sur-Mayenne
- 1 franchissement au niveau de l'abbaye de Port-Salut (RD103 – contournement Sud-Ouest)

Seules des croisières touristiques sont organisées sur ce cours d'eau qui ne supporte par ailleurs aucun transport de marchandises ou de passagers.

5. Un important trafic de marchandises

5.1. Laval Agglomération, un pôle émetteur de nombreux flux de marchandises

Avec la présence de 57 zones d'activités (production, logistique ou commerce) sur son territoire, Laval Agglomération est génératrice de nombreux flux de marchandises (Source : Laval-développement). La plupart sont situées en périphérie de Laval, au contact de la rocade et des grands axes (N162, D57, D900, etc.). La Zone Industrielle des Touches se trouve à l'intérieur de la rocade, au Nord-Est de Laval, et génère un important trafic de poids lourds sur les voies de desserte locale. De nombreux transporteurs sont également implantés près de l'échangeur de

Louverné sur l'A81. Près de la N162, le transport de la production de la carrière d'Entrammes se fait également par voie routière.

Laval Agglomération est par ailleurs un point de transit pour les marchandises en provenance de Saint-Nazaire vers Paris. L'absence d'infrastructures adaptées, notamment en termes de gabarit, entraîne une saturation progressive de la D771 et des voies urbaines traversant Laval.

Par ailleurs, une dizaine de convois de fret circulent quotidiennement sur la voie ferrée Paris-Brest, mais sans échanges avec l'agglomération. Il existe ainsi un potentiel de plateforme logistique qui pourrait être exploité avec la libération des voies suite au projet LGV Bretagne-Pays de la Loire.

5.2. Une circulation des poids lourds réglementée (source : PGD)

La circulation des poids lourds est autorisée sur les axes radiaux pour permettre une desserte des zones d'activités et assurer leur transit. A l'approche de la ville centre, le trafic poids lourds est restreint via une interdiction aux plus de 3,5 t.

L'accès aux liaisons transversales de première et deuxième couronnes est également limité aux poids lourds en transit pour atténuer les nuisances sur la D561 qui traversent Changé, la D211 Bonchamps-lès-Laval et la D103 Louvigné et Parné-sur-Roc.

A Laval, la circulation des poids lourds de plus de 7,5 t est interdite par arrêté municipal, sauf livraisons. Le jalonnement incite à emprunter la rocade qui traverse, à l'Ouest notamment, des zones urbanisées. Malgré l'absence de réglementation des horaires de livraison, on dénombre peu de conflits en termes de stationnement selon le Plan Global de Déplacements.

Malgré ces réglementations, les poids lourds traversent certaines agglomérations (Bonchamps-lès-Laval, Forcé, Entrammes), générant des nuisances en termes de bruit, de paysages, d'émission de particules et de sécurité, et conduisent à une saturation de la rocade.

Des convois exceptionnels transitent également par Laval Agglomération via la rocade notamment.

6. Un pôle d'emploi au rayonnement départemental

L'agglomération de Laval est le principal pôle d'emploi de la Mayenne avec 51 799 emplois, et donc la destination de nombreux actifs. Sur les 16 245 actifs qui ne résident pas dans l'agglomération mais y travaillent en 2012, 80% sont issus du Département de la Mayenne et 11% du Département de l'Ille-et-Vilaine. Laval Agglomération a donc principalement un rayonnement départemental. (Source : Insee, 2012)

En 2012, sur les 5 908 actifs résidents qui travaillent en dehors de l'agglomération, 67% sont des navetteurs à destination d'autres communes de la Mayenne, 14% de l'Ille-et-Vilaine, 6% de la Sarthe et 5% de l'Île-de-France. Rennes métropole, Vitry Communauté et Le Mans Métropole sont les trois agglomérations en dehors de la Mayenne qui attirent le plus d'actifs lavallois (Source : Insee, 2012).

L'étude des flux domicile-travail confirme les liens privilégiés de Laval avec la Bretagne et l'Île-de-France, et ceux plus faibles avec les Pays de la Loire, hormis la Sarthe : en 2012, seuls 1% des actifs Laval Agglomération travaillent dans un autre Département de la Région Pays de la Loire (Source : Insee, Nav2, 2012).

Qu'ils travaillent dans une autre commune du Département ou dans une autre région, les actifs sortants de Laval Agglomération utilisent principalement la voiture pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

III. Accessibilité et mobilité au sein de Laval Agglomération



1. Une mobilité proche de la moyenne française et différenciée selon les secteurs du territoire



1.1. Caractéristiques de la mobilité lavalloise

Laval Agglomération anime tout un bassin de vie qui s'étend au-delà du périmètre de l'intercommunalité et forme un territoire d'une vingtaine de kilomètres de rayon en moyenne. Cette influence induit un nombre important de migrations à la fois vers et depuis l'agglomération. Logiquement, Laval reçoit plus de migrations qu'elle n'en émet. On recense en outre 35 000 migrations internes à Laval Agglomération (Source : PGD, Insee).



En 2011, les habitants de Laval Agglomération réalisent en moyenne 3,9 déplacements par jour et par personne, ce qui est comparable au taux de mobilité des agglomérations françaises de taille moyenne. (Source : Enquête Déplacements Villes Moyennes) Ce taux est variable en fonction du lieu de résidence et de l'occupation des habitants. Ainsi, les habitants du Nord-est de Laval, où les retraités et personnes au foyer sont plus nombreux, se déplacent moins que les habitants du reste de l'agglomération, où la part d'actifs est plus élevée.



Le taux de motorisation varie également en fonction des secteurs : Laval compte 20% de ménages non-motorisés et un taux plus faible de ménages motorisés que les communes en périphérie. Outre la desserte en transports en commun, là encore le taux d'activité est à prendre en compte, avec une surreprésentation des actifs dans les communes périurbaines.

En dehors du retour au domicile, travail, achats et accompagnement sont les principaux motifs de déplacement des habitants de l'agglomération, avec respectivement 19, 11 et 11% des déplacements (source : PGD).



Les déplacements se répartissent majoritairement selon trois périodes de pointe (matin entre 7h30 et 8h30, soir entre 17h30 et 18h30, midi entre 12h30 et 13h30). Ces périodes de pointe correspondent majoritairement à des déplacements domicile-travail effectués en voiture, même si les autres modes, en dehors de la marche, ont des heures de pointe similaires. (Source : PGD)

1.2. Une répartition modale prédominée par la voiture

La répartition modale des déplacements des habitants de l'agglomération est sensiblement identique aux moyennes françaises : la voiture est utilisée 3 fois plus que la marche, et 10 fois plus que les transports collectifs. On y retrouve également les mêmes objectifs de report modal. (Source : PGD)

De légères différences entre les différents secteurs sont à discerner, avec une utilisation moindre de la voiture au profit de la marche, et partiellement des transports en commun, dans les secteurs les plus centraux de l'agglomération. (Source : PGD)

1.3. Des déplacements domicile-travail polarisés

Parmi les 366 000 déplacements effectués dans le périmètre de l'EDVM en 2011 et ayant au moins une extrémité dans l'agglomération, 73% concernent des déplacements à destination ou depuis Laval, ou les deux. Par conséquent, seul un quart des déplacements au sein du bassin de vie n'a pas d'extrémité sur Laval, ce qui démontre l'autonomie encore limitée de la périphérie, malgré le développement des zones d'activités sur ces territoires. Ces quinze dernières années, la longueur des déplacements domicile - travail et domicile - études a augmenté de 13% (source : Enquête nationale transport déplacements 2010).

A l'échelle de l'Agglomération, on compte 35 058 flux domicile-travail en 2012, dont 51% au sein de la même commune, part en baisse de 2% depuis 2007 (source : Insee 2010 et 2012). La différenciation entre la commune de résidence et celle de travail reste donc croissante.

Laval constitue à cette échelle également le principal pôle d'attraction avec 70% des flux à destination de la ville centre. Saint-Berthevin (8%), Changé (7%) et Bonchamps-lès-Laval (5%) forment des pôles secondaires (source : Insee 2012). L'attractivité de ces quatre communes s'explique par la présence de plusieurs zones d'activités sur leur territoire. En effet, la structuration du réseau routier a contribué fortement à orienter la localisation des activités dans les communes traversées par l'A81, la rocade Nord et la D57.



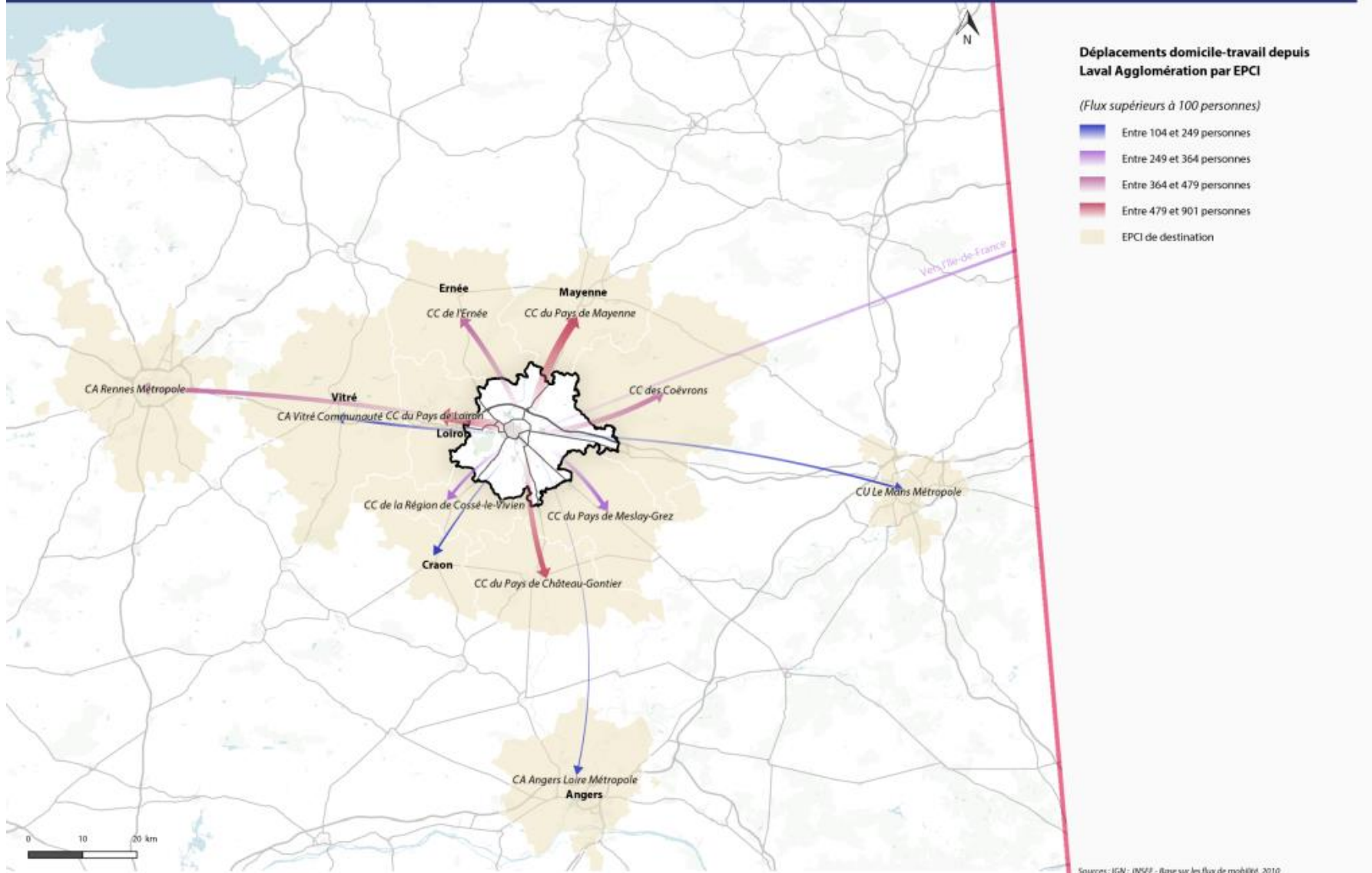
En 2012, 65% des déplacements domicile-travail réalisés par les actifs travaillant dans leur commune de résidence à l'échelle de l'agglomération étaient motorisés, malgré de faibles distances, contre seulement 17% à pied. Les déplacements pour rejoindre une autre commune se font également majoritairement en voiture. (Source : Insee 2012)



Déplacements domicile-travail depuis Laval Agglomération par EPCI en 2010

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016

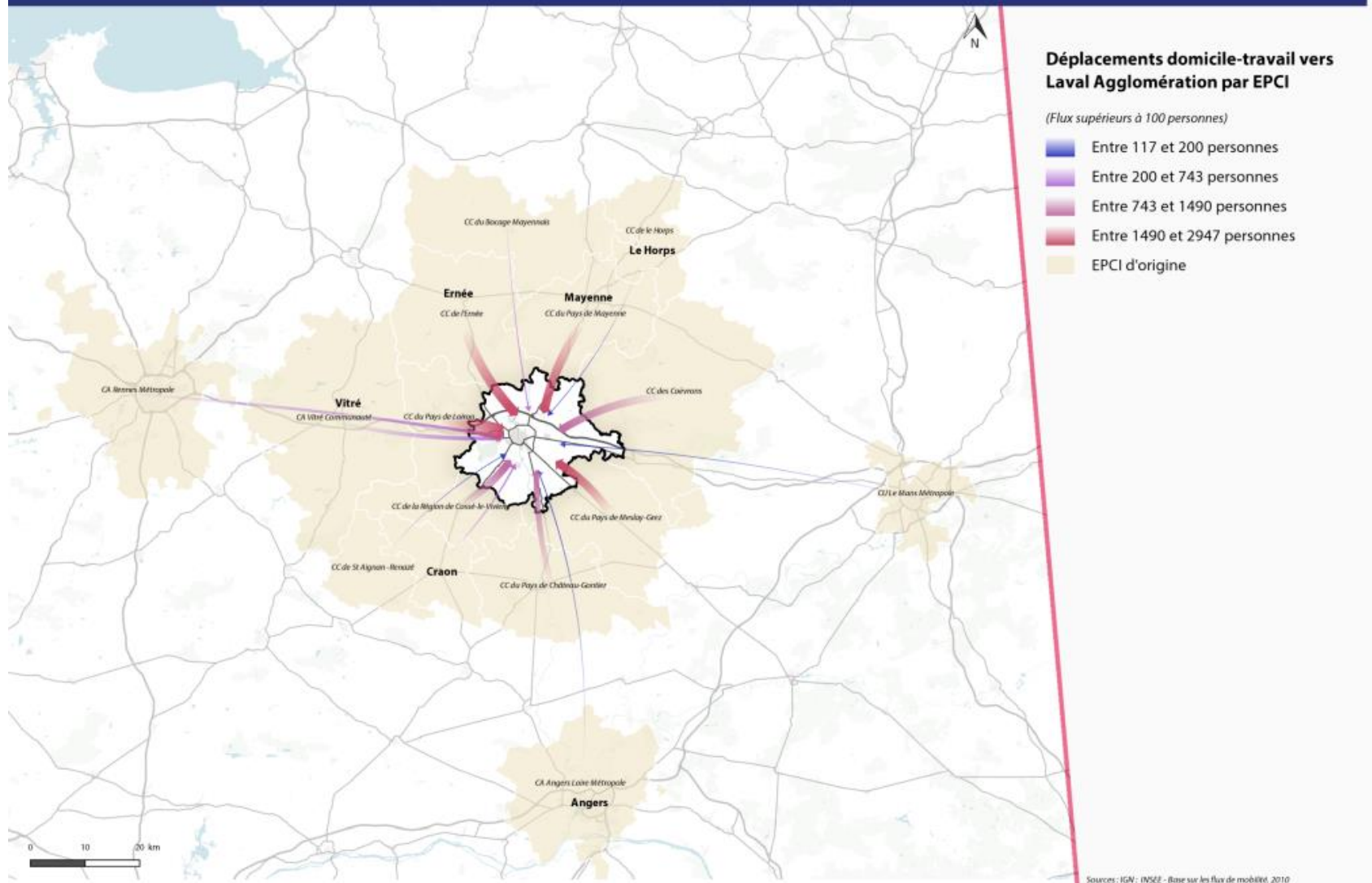




Déplacements domicile-travail vers Laval Agglomération par EPCI en 2010

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016

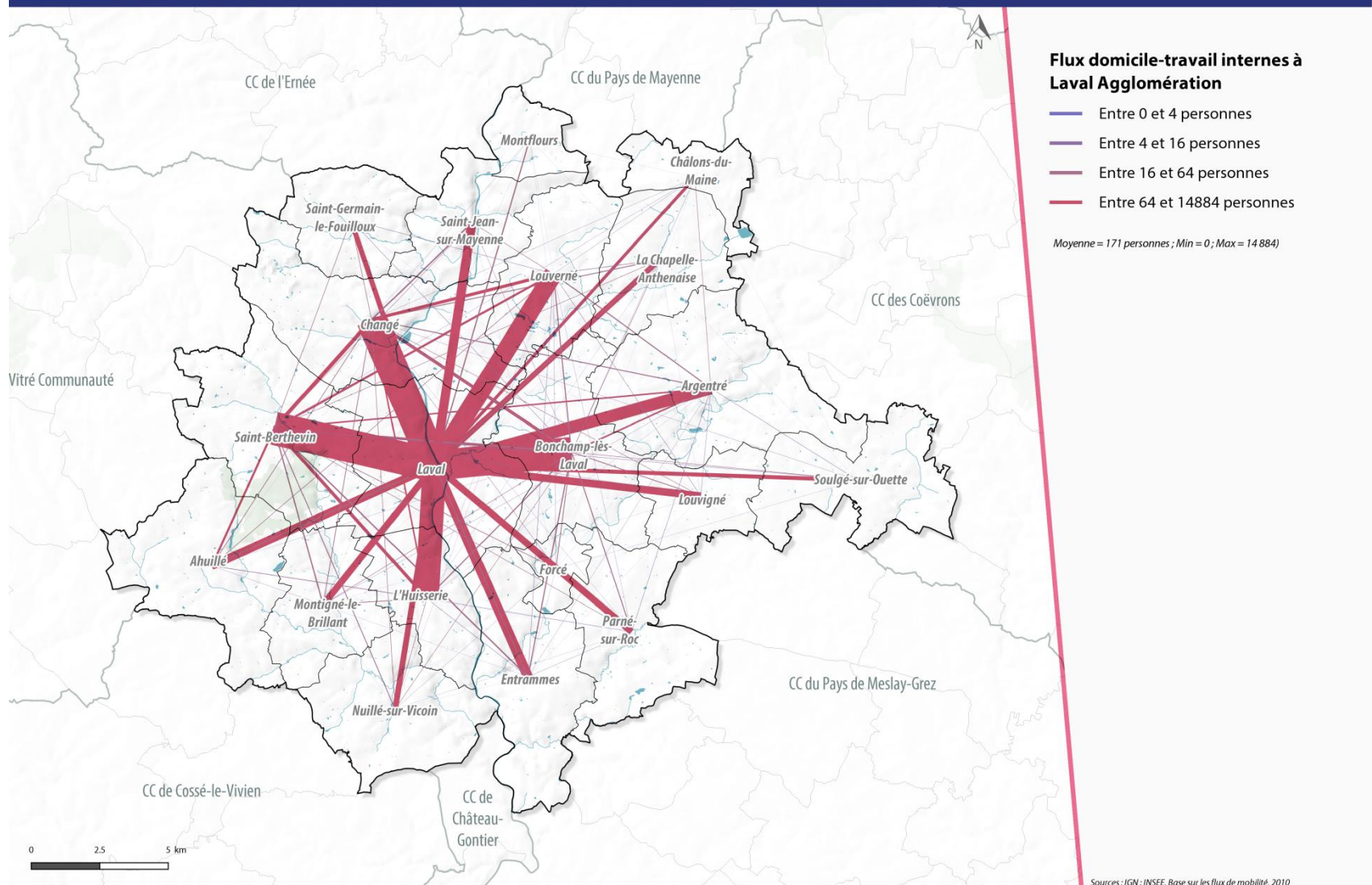




Flux domicile-travail internes à Laval Agglomération en 2010

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



2. Un fort recours à la voiture

2.1. Des mobilités majoritairement motorisées...



Présente pour 67% des déplacements, la voiture particulière est le mode le plus utilisé par les habitants de Laval Agglomération en 2011. Cette part comprend à la fois les déplacements en tant que conducteurs (54%) et passagers (13%). Ces derniers, majoritairement réalisés par des femmes, des seniors et des enfants, représentent 50% des déplacements au Nord-Est de la ville-centre de Laval jusqu'à 81% de ceux au Sud-est de l'agglomération. (Source : PGD)



Cette forte part modale peut s'expliquer par l'armature urbaine de l'agglomération composée d'un pôle urbain concentré sur 3 communes et une multitude de communes périphériques avec une démographie croissante.



Outre l'habitat, la localisation des zones d'activité à proximité des axes structurants encourage également les déplacements motorisés : plus de 80% des habitants du bassin de vie lavallois utilisent la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. 27% des déplacements en voiture concernent ce motif. (Source : PGD)



En 2014, 87% des ménages de l'agglomération possèdent au moins 1 voiture et 37% au moins 2 voitures (source : Insee). L'Enquête-Villes Moyennes montre que les secteurs de Laval comptent un taux de motorisation et une part de personnes ayant le permis de conduire moins importants que le reste de l'agglomération.

Avec 18%, le motif « achats » représente également une part importante des déplacements motorisés. Les trajets vers les grandes surfaces sont réalisés à plus de 80% en voiture, mais pour se rendre dans les petits et moyens commerces, cette part baisse à 57% au profit de la marche (37%). (Source : PGD)

2.2. ...qui s'appuient sur un réseau routier local développé...

L'agglomération est irriguée par de nombreux axes de grande circulation qui permettent des liaisons à la fois avec le Département et internes à l'Agglomération. Elle dispose également d'une rocade qui passe partiellement au cœur de zones

urbanisées en particulier à l'Ouest et au Sud du territoire. Non-homogène sur l'ensemble de son tracé (vitesses réduites à 50 km/h et 70 km/h sur certains tronçons), elle ne comporte pas d'échangeur dénivelé et est incomplète au Sud.

Dans la ville de Laval, les boulevards en 2x2 voies et la rocade permettent les liaisons entre quartiers. Toutefois, la circulation d'une rive à l'autre de la Mayenne dans le centre-ville est difficile et l'absence de véritable contournement génère un transit inter-quartiers à travers le centre-ville. Certains axes principaux ont également la particularité d'être à sens unique comme la Rue du Général de Gaulle ou le Quai Sadi-Carnot, même si de récents travaux ont diminué leur nombre.

2.3. ...et qui génèrent des nuisances

Le trafic routier sur le territoire de l'agglomération est important. La rocade accueille les flux les plus élevés, avec sur la quasi-totalité de son parcours un trafic supérieur à 2 000 véhicules en heure de pointe du soir, deux sens confondus. 4 entrées d'agglomération ont un trafic similaire (Route de Mayenne, Route de Fougères, Rue de Bretagne, Bd Francis Le Basser). A l'intérieur de la rocade, seul l'hypercentre de Laval enregistre des flux supérieurs à 1 000 v/h. (source : PGD)

Certains points noirs routiers se dessinent avec des carrefours (non-dénivelés) qui peuvent supporter jusqu'à 4 000v/h (Pritz, Octroi, le Bourny, rue de Bretagne et av. de Tours). Des problèmes de congestion touchent l'agglomération, en particulier sur la rocade, qui n'est pas aménagée pour supporter à la fois des trafics locaux et de transit (Source : PGD).

Un report du trafic se fait alors à travers le centre-ville de Laval, lui-même sujet à congestion malgré le dimensionnement imposant de certains axes.

Ces épisodes fréquents de congestion restent toutefois mineurs et ne sont pas assez dissuasifs pour remettre en question l'utilisation de la voiture pour se rendre dans la ville-centre.

2.4. Une offre en stationnement propice à l'utilisation de la voiture

Une offre supérieure à la demande à Laval

Pour la ville-centre, l'offre de stationnement s'élève à :

- 6 500 places en parking, dont près de 2 000 payantes (30%)
 - 673 places dans 4 parkings en ouvrage (Gare, Théâtre + Paradis et St-Martin réservés aux abonnés),
 - 565 places dans 6 parkings en enclos : Hôtel de Ville, Remparts, Général de Gaulle, Gambetta, Boston, Paix,
 - 209 places dans trois autres parkings de surface payants (Buron, Trémoille et H. de Lévaré)
 - Près de 400 places gratuites aux parkings Viaduc, Corbineau, Hercé,
 - 160 places gratuites au parking Nord de la Gare. (PGD)
- 2500 places gratuites sur rue (source ville)

Le stationnement sur voirie est réglementé dans l'hyper centre et le long des principaux axes commerçants selon 3 types de zones :

- Une zone rouge (2h max)
- Une zone verte (8h max) dont certaines sont réservés aux commerçants, chalandes et livraisons pour 15 minutes maximum.
- Des zones à disque européen (zone bleue).

L'objectif de cette réglementation est de favoriser la rotation des véhicules et de garantir l'accessibilité aux services et commerces notamment. Les résidents bénéficient de tarifs préférentiels et les actifs peuvent souscrire à des abonnements « travail ».

Les tarifs du stationnement payant relativement homogénéisés en 2013 varient entre 0 et 1 euro pour la première heure de stationnement, et entre 0,80 et 1,25 euros pour la deuxième heure.

L'offre présente cependant quelques irrégularités à corriger :

- Présence de parkings aux tarifs élevés (Théâtre, Trémoille et Buron) à proximité directe d'une offre gratuite ou classée en zone verte. Ceux-ci sont donc peu fréquentés.
- Faible offre en entrée de ville gratuite ou au tarif relativement bas pour soulager les parkings hypercentraux dédiés au stationnement rotatif.
- Certains parkings sont peu accessibles et manquent de visibilité notamment au Sud-Ouest de la ville : accès par des voies à sens unique, absence de visibilité depuis les pénétrantes, etc. (Parkings Buron, Corbineau, de Gaulle, Théâtre et Gare Sud)

L'offre à Laval est supérieure à la demande et constitue donc une situation favorable à l'utilisation de l'automobile. Les parkings ne sont pour l'essentiel pas remplis, en journée comme en soir. Seuls les parkings Hôtel de Ville et Boston en hypercentre ont des taux d'occupation assez élevés. En zone péri-centrale, les parkings gratuits Hercé, Corbineau et Viaduc profitent aux actifs, avec une fréquentation croissante depuis la récente extension de la zone verte. (Source : PGD)

En renforçant le réseau de transport en commun, une diminution du nombre de places de stationnement est envisageable ainsi que le développement d'une offre incitant au report modal aux entrées de la ville.

Une offre en stationnement publique privatisée dans le reste de l'agglomération

Près d'une commune sur deux dispose d'un parking majeur, près de ses équipements collectifs ou en centre bourg. Cette offre permet de stationner près des pôles générateurs de déplacements et de répondre aux besoins lors des

manifestations ponctuelles. Elle sert parfois également à compenser le manque de places publiques le long des voies. (Source : PGD)

Aucune commune n'a instauré de réglementation pour le stationnement en voirie hormis Changé et Saint-Berthevin qui ont mis en place une zone à disque européen en centre-bourg.

Cette offre publique peu développée couplée au manque d'équipement des ménages est à l'origine de tensions autour de la question de stationnement pour plus de la moitié des communes : manque de stationnement nocturne pour les résidents, difficulté à se garer près des écoles et des commerces en fin de journée, etc. (source : PGD)

Des ménages motorisés mais qui ne disposent pas d'une offre de stationnement privée

Le taux d'équipement des ménages en place de parking est plus faible que celui de motorisation. Dans certains cas (au Sud-Est de Laval par exemple), ce taux est même inférieur à 25%. Les centres-bourgs anciens denses ne disposent pas toujours de garages ou ceux-ci ont parfois été transformés en pièces d'habitation.

A Laval, en moyenne, à peine plus d'1 logement sur 2 dispose d'un parking. En première et deuxième couronnes, les valeurs sont plutôt homogènes autour de 75%, avec toutefois un taux d'équipement moindre pour des communes telles que Montflours, Saint-Berthevin, Nuillé-sur-Vicoin, Soulgé-sur-Ouette ou St-Jean-sur-Mayenne alors que le taux de motorisation y est supérieur à 92%. Ainsi, 69% des logements comptent un parking alors que 97% des ménages sont motorisés.

Le manque de places privées conduit ainsi à une privatisation des places publiques au détriment de l'accessibilité des commerces et des services.

Ce défaut d'équipement tend cependant à se résorber avec une augmentation du taux d'équipement en parking supérieure à celle du taux de motorisation dans 60% des communes.

Des parcs ouverts au public qui peuvent favoriser le développement de la mutualisation

Le stationnement automobile est une problématique complexe qui répond à plusieurs enjeux et dont l'impact sur l'attractivité de l'agglomération est important. Il est à la fois :

- ✓ Une composante de l'offre automobile au même titre que la route et donc un puissant levier sur le choix modal des habitants ;
- ✓ Un élément d'attractivité et de développement économique des communes. Répondre aux besoins de stationnement des particuliers et des activités de l'agglomération est donc un impératif ;
- ✓ Une composante du paysage et de l'environnement urbain car il occupe en partie l'espace public, une voiture étant immobile une grande partie du temps.

Conformément à l'article L151-4 du Code de l'urbanisme, l'inventaire des capacités de stationnement des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation permet de jouer sur les trois enjeux principaux du stationnement.



Communes	Nombre de parcs ouverts au public	Capacité minimale des parcs	Possibilités de mutualisation*
Ahuillé	9	266	4 parcs rassemblant 52 places en centre-bourg
Argentré	14	340	2 parcs rassemblant 120 places en centre-ville
Bonchamps-lès-Laval	9	474	1 parc en centre-ville rassemblant 165 places
Chalons-du-Maine	5	27	2 parcs en centre-bourg rassemblant 17 places
Changé	39	2 819	5 parcs en centre-ville rassemblant 183 places 7 parcs à proximité du technopôle rassemblant 754 places
Entrammes	6	295	3 parcs en centre-ville rassemblant 44 places
Forcé	NC	NC	NC
La Chapelle-Anthenaise	8	202	3 parcs en centre-bourg rassemblant 30 places
Laval	170	13 161	3 parcs en centre-ville rassemblant 473 places 2 parcs à proximité du Technopôle rassemblant 381 places 8 parcs à proximité d'une ZAE rassemblant 1874 places 4 parcs à proximité d'une ZAE rassemblant 475 places
L'Huisserie	15	750	3 parcs en centre-ville rassemblant 269 places
Louverné	16	304	3 parcs en centre-ville rassemblant 95 places
Louvigné	5	65	1 parc en centre-bourg rassemblant 10 places
Montflours	2	28	Néant
Montigné-le-Brillant	11	287	2 parcs en centre-bourg rassemblant 36 places
Nuillé-sur-Vicoin	5	120	2 parcs en centre-bourg rassemblant 50 places
Parné-sur-Roc	7	190	1 parc en centre-bourg rassemblant 8 places

* Pour les communales de seconde couronne, les parcs ouverts au public situés au sein du centre-bourg sont apparus comme les plus à-même d'être associés à une initiative de mutualisation. Pour les communes de Laval et de première couronne, les parcs situés au sein de quartiers multifonctionnels a complété, même s'ils ne sont pas situés dans les quartiers les plus centraux ont également été retenus.

Communes	Nombre de parcs ouverts au public	Capacité minimale des parcs	Possibilités de mutualisation*
Soulgé-sur-Ouette	6	101	1 parc en centre-bourg rassemblant 25 places
Saint-Berthevin	18	2 781	1 parc en centre-ville rassemblant 168 places
Saint-Germain-le-Fouilloux	8	190	2 parcs en centre-bourg rassemblant 44 places
Saint-Jean-sur-Mayenne	14	258	3 parcs en centre-bourg rassemblant 34 places

Source : données communales 2016.



3. Un réseau de Transports en commun urbains (TCU) relativement bien développé

3.1. Une offre large et hiérarchisée

Laval-Agglomération présente une taille suffisante pour disposer d'un réseau de transport collectif attractif, qui ne doit pas se limiter aux personnes non motorisées. Ce réseau est régulièrement redessiné pour être en adéquation avec les besoins des habitants.

En 2017, le réseau régulier de Transports Urbains Lavallois (TUL) a été repensé pour être hiérarchisé comme suit :

- 2 lignes structurantes : A et B
- 1 ligne principale : C
- 6 lignes complémentaires : D à H
- 7 lignes secondaires : I à O

Les communes de Laval, Saint-Berthevin, Changé, Bonchamps-lès-Laval, L'Huisserie, Louverné et Argentré bénéficient de la desserte du réseau régulier. Au sein de l'unité urbaine, rares sont les secteurs non desservis par un arrêt à moins de 300 mètres (quartier Ferrié, Est de la ZA Millénium ...).

- Laval, ville-centre de l'agglomération, dispose d'une offre encore plus complète avec :
- LANO : un parcours semi-circulaire autour de Laval pour relier les différents quartiers.
- CITYTUL : parcours entre la Gare SNCF et le Nord de Laval, en passant par la gare TUL
- FLEXO : service en soirée à Laval qui permet des départs depuis la gare TUL et la gare SNCF à des horaires fixes de soirée et dessert des zones prédéfinies.
- DIM'TUL : service qui dessert les principaux quartiers de Laval le dimanche. Deux lignes sont proposées aux usagers.

Unité urbaine : L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes caractérisée par une continuité du bâti de moins de 200 m et qui regroupe au moins 2 000 habitants. (d'après la définition de l'Insee)

Seuls deux services desservent les 20 communes de l'agglomération :

- TULIB : Transport à la demande qui permet l'acheminement vers le point d'arrêt des lignes régulières le plus proche et les ZA
- MOBITUL : service assuré auprès des personnes à mobilité réduite

L'architecture du réseau actuel permet à 60% de la population de l'agglomération d'habiter à moins de 10 minutes d'un arrêt de transport collectif urbain régulier. Pour la ville-centre de Laval, cette part s'élève à 76%, ainsi que pour la première couronne. A contrario, la seconde couronne n'est pas couverte par l'offre régulière mais uniquement par des services à la demande.

La gare TUL est le barycentre du réseau avec 13 des 16 lignes qui y passent. La proximité de la gare routière du réseau départemental Pégase, rue de Verdun, peut encourager à l'intermodalité.

La fréquence est élevée pour les lignes structurantes : un bus toutes les 12 minutes pour la ligne A, toutes les 15 minutes pour la ligne B. Pour les autres lignes, la fréquence varie de 20 à 45 minutes en heure de pointe. L'amplitude horaire est satisfaisante pour l'ensemble des lignes. Elle est adaptée aux scolaires et à la plupart des actifs.

La tarification est modérée (1,15 euro le ticket en 2017) par rapport aux autres agglomérations de taille semblable et des abonnements intéressants favorisent l'usage régulier du réseau. Ces derniers sont plus avantageux que les abonnements « travail » en parkings (23 euros / mois contre 25 à 70) mais sont comparables aux abonnements travail en zone verte pour les non Lavallois (23 euros / mois) et sont supérieurs à ceux pour les Lavallois (23 euros / mois contre 10). Par ailleurs, les usagers ne bénéficient pas de tarification intégrée TUL – Pégase (départemental) – TER.

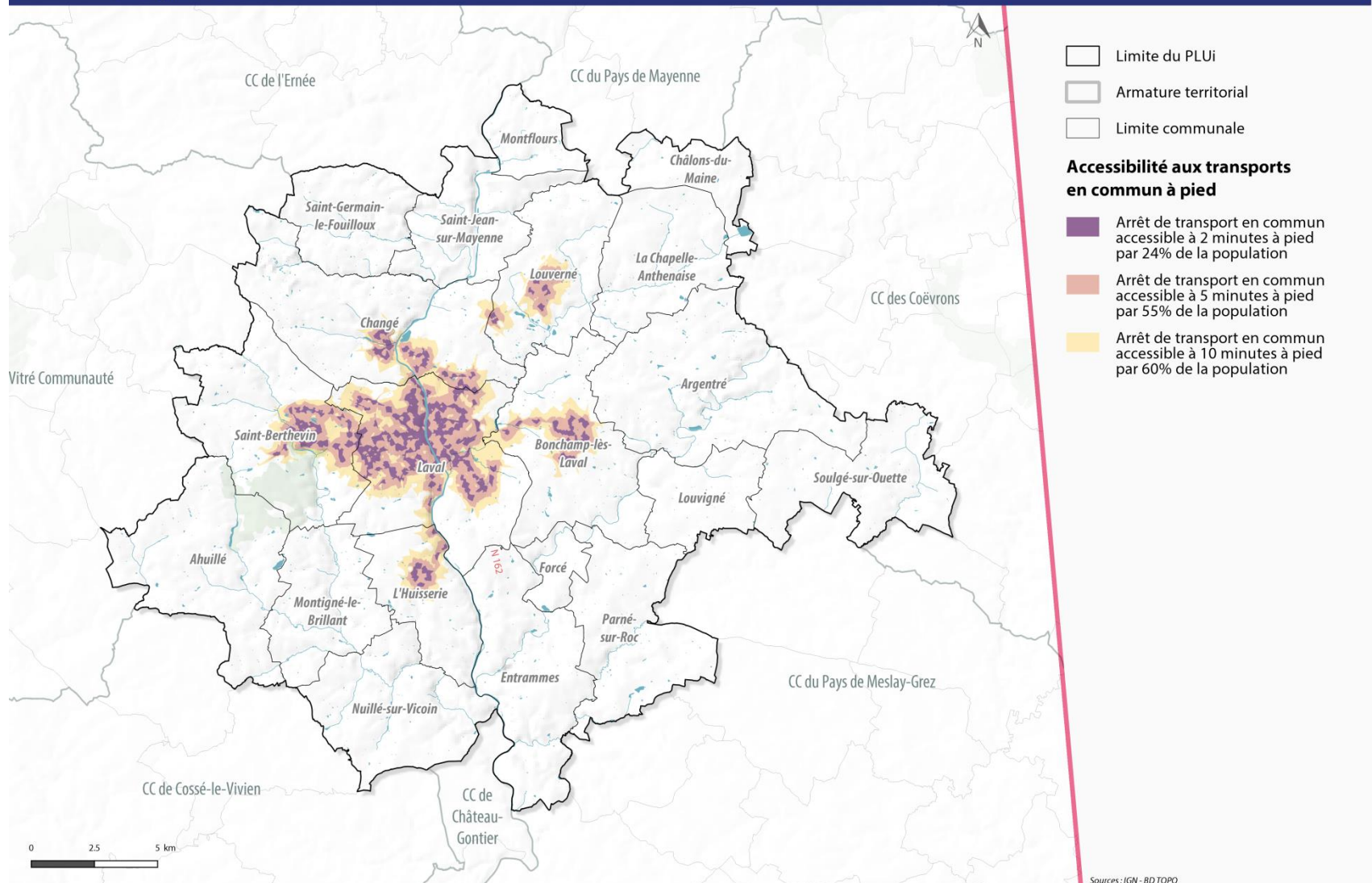




Accessibilité aux transports en commun

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Novembre 2016



3.2. Un réseau de TUL complété par une offre départementale centrée sur Laval Agglomération

Le réseau départemental de transport collectif, "Pégase", dessert le territoire via 14 lignes dont 13 partent de Laval. 2 lignes proposent des liaisons à haute performance, alliant des fréquences de passage supérieures à 10 par jour (lignes 1 et 2). Dans l'agglomération, seules les communes suivantes ne sont pas desservies par cette offre : Châlons-du-Maine, La Chapelle-Anthenaise, Entrammes, Montflours et Saint-Germain-le-Fouilloux.

Une meilleure intermodalité entre les deux réseaux ainsi qu'avec le réseau TER des Pays de la Loire permettrait de développer l'attractivité du réseau de TUL. Dans cet objectif, la gare routière, actuellement située en centre-ville de Laval (Verdun), va être déplacée à la gare SNCF. Le Conseil Départemental de la Mayenne a mis en service des lignes de bus directes entre Laval et Château-Gontier, Laval et Mayenne et Laval et Ernée.

3.3. Une part de déplacements en transports en commun relativement faible pour un réseau plutôt performant

L'offre très disparate selon les communes explique une part modale des transports en commun (7%) à l'échelle de l'agglomération. Cette part est légèrement plus forte (9 à 10%) chez les résidents de Laval. On note toutefois un taux d'utilisation supérieur à d'autres agglomérations de taille comparable : Laval Agglomération se situe au premier rang des villes françaises de moins de 100 000 habitants en termes d'utilisation des transports en commun avec en 2015 94 voyages effectués par habitant desservi devant Bourges (93 voyages par an), Arras (80 voyages par an) et Colmar (68 voyages par an). (Source : PGD)

Les scolaires et étudiants (60% de la clientèle des TUL) se déplacent le plus souvent en transports en commun (38% en moyenne) tandis que les actifs les utilisent peu pour se rendre au travail (11%). Le réseau TUL présente ainsi une clientèle composée majoritairement de « captifs ». La faible vitesse commerciale des bus (16

km/h), l'absence de priorité des bus et la congestion (400m de tronçons en site propre) rendent peu attractif ce mode auprès des autres publics. (Source : PGD)

Les usagers des TUL sont également des habitants du centre de l'agglomération avec 90% de résidents lavallois ou dans une des communes limitrophes (Bonchamps-lès-Laval, Changé, l'Huisserie, Louverné, Saint-Berthevin). (Source : PGD)

Le rôle social des TUL dans l'Agglomération se traduit par un nombre important de voyageurs bénéficiant de la gratuité ou d'abonnements à prix modéré. Néanmoins, l'augmentation de la fréquentation est soutenue par des usagers qui paient le service. (Source : PGD)

La fréquentation tend par ailleurs à progresser : la refonte du réseau en 2010 a permis une progression de +3.4% entre 2009 et 2010 depuis la mise en place du nouveau réseau. Avec au total plus de 9,5 millions de voyages annuels en 2015, soit une croissance de 44% par rapport à 2002, la fréquentation du réseau TUL est en hausse de 5% par rapport à 2011. (Source : PGD)

La fréquentation est concentrée sur les lignes A et B qui totalisent à elles seules 51% des voyages. L'arrêt Gare TUL compte près de 5 000 montées et descentes quotidiennes, soit plus de 13% des mouvements. Les 4 autres arrêts majeurs - 11 Novembre, Mairie, Cité Administrative et Préfecture - cumulent la desserte par plusieurs lignes (notamment la A) et enregistrent chacun 1 000 à 1 500 montées et descentes. (Source : PGD).



4. Des modes actifs qui nécessitent des aménagements pour devenir des modes de déplacement à part entière



4.1. Un recours encore limité aux modes doux



Malgré un cadre de vie agréable avec la Mayenne, de nombreux espaces verts et des bourgs aux tissus architectural et urbain de qualité, la marche et le mode cyclable ne représentent qu'une part faible des modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération, respectivement 21% et 3%. A l'image du reste du Département, les modes doux se limitent à un usage récréatif (Source : PGD).



Le manque d'aménagements sur le territoire n'encourage pas les habitants de l'Agglomération à effectuer un report modal, depuis les modes motorisés notamment : en 2015, seuls 31 km de voirie sont réglementés en zone de circulation apaisée. (Source : PGD)



La plupart des communes de l'agglomération ont pourtant déjà mis en place des dispositifs réglementaires relatifs à la réduction des vitesses en centre-ville avec des zones 30 ou des zones de rencontre, et même des aires piétonnes à Laval. La zone 30, aménagement privilégié, est également mise en place sur certains axes spécifiques de transit situés hors des centres-villes (Saint-Berthevin, Bonchamps-lès-Laval) ou plus ponctuellement dans des secteurs sujets à conflits (Louvigné, St-Jean/M., Nuillé/V.). Près d'une commune sur deux a pour projet de développer ces types d'espaces sur son territoire. (Source : PGD)



Ces aménagements ne sont cependant pas généralisés à toutes les centralités (Parné, Soulgé, quartiers péri-centraux de Laval) et les quartiers et bourgs périphériques disposent majoritairement de peu d'aménagement.

Le réseau viaire de l'agglomération, structuré en étoile, crée par ailleurs des coupures urbaines sur plusieurs communes, difficilement contournables pour les modes doux.

Les statistiques relatives à l'accidentologie sur le territoire de l'agglomération mettent en avant la nécessité de réaliser des aménagements en faveur des modes doux. En effet, le risque d'être blessé ou tué est 8 fois plus élevé en vélo qu'en voiture selon l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). A l'échelle de l'agglomération, 44% des victimes d'accidents sont des automobilistes, 21% des piétons et 5% des cyclistes alors que la part des modes de déplacement respective est de 67%, 21% et 3%. Par ailleurs, le taux de gravité des cyclistes est plus élevé que pour les autres modes. (Source : PGD)

4.2. Des déplacements à vélos encore faibles

En 2011, 3% des déplacements des habitants de Laval Agglomération ont été réalisés à vélo, un chiffre relativement faible mais très légèrement supérieur à la moyenne française (source : PGD). Il est à relier au nombre de vélos par habitant, au relief, à l'insécurité rattachée aux déplacements en 2 roues et au peu d'aménagements réalisés sur l'agglomération.

36% des ménages du bassin de vie de Laval ne disposent pas de vélo, 17% d'1 vélo et 47% d'au moins 2 vélos. Le taux est plus élevé en périphérie qu'à Laval en raison de place disponible et d'enfants plus nombreux. Pourtant, ce sont bien les Lavallois qui utilisent davantage les vélos, et plus particulièrement en centre-ville (Source : PGD).

76 % des habitants du bassin de vie de Laval ne se déplacent jamais à vélo. Seulement 11 % pratiquent ce mode de transport avec 3 % qui se déplacent à vélo tous les jours ou presque, 5 % au moins deux fois par semaine et 3 % au moins deux fois par mois (Source : PGD).

Les principaux motifs de déplacement pour le vélo sont le travail, le motif « autre » et les achats de proximité. Les déplacements vers les établissements scolaires représentent finalement une part assez faible (5%) parmi tous les déplacements à vélo malgré une surreprésentation des mineurs chez les utilisateurs du vélo. (Source : PGD)

4.3. Des aménagements en faveur du vélo encore insuffisants

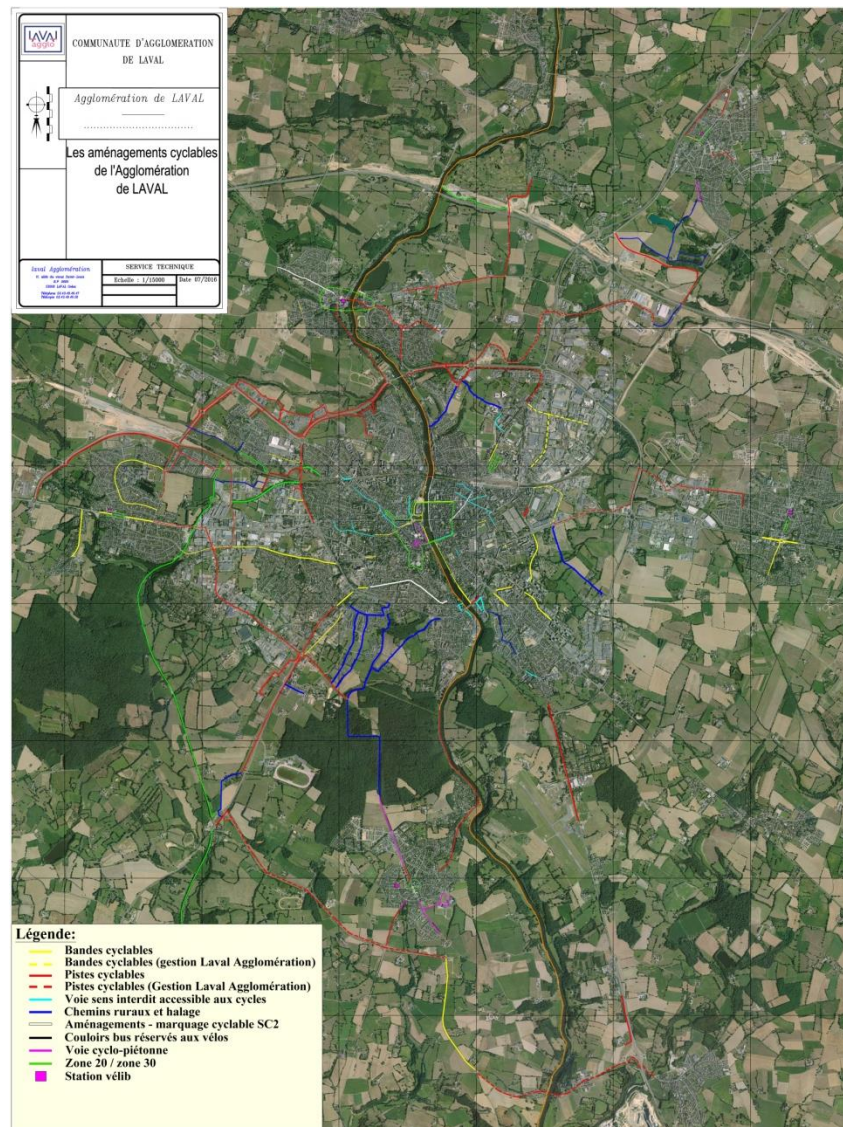
Laval Agglomération s'est dotée en 2003 puis en 2010 d'un Schéma directeur d'aménagements cyclables afin de créer d'un réseau homogène de 80.5 km couvrant les communes de Bonchamps-lès-Laval, Changé, L'Huisserie, Laval, Louverné et Saint-Berthevin. Son objectif est de relier le réseau cycliste de Laval aux communes périphériques et de créer des liaisons entre les différentes communes et inter-quartiers. (Source : PGD)



En 2009, 55 km de pistes et bandes cyclables sont à la disposition des habitants. Elles desservent majoritairement les communes de première couronne et le Nord et l'Ouest de Laval. Ces aménagements sont cependant peu adaptés du fait de leur localisation le long de certains axes routiers structurants (RD21 vers Forcé et RD 57 en traversée de Bonchamps-lès-Laval) et d'une largeur insuffisante (1,00 à 1,20 m. contre 1,50m préconisés par le CERTU préconise 1,50 m). L'entretien et la signalisation font également défaut à certains endroits. (Source : PGD)

Le réseau est par ailleurs incomplet avec des discontinuités en particulier au Sud-Ouest et Sud-Est, ou pour la traversée Nord – Sud de Laval au niveau des ponts de Pritz et d'Avesnières.

Moins urbains, plusieurs itinéraires structurants d'axe Nord – Sud traversent l'agglomération et sont aménagés à l'échelle de Laval Agglomération (voies vertes Laval-Renazé et le chemin de halage bordant la Mayenne) mais ces itinéraires, également ouverts aux piétons, servent surtout de chemins de promenade.



Carte des aménagements cyclables, source : Laval Agglomération.

En 2010, dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable, Laval Agglomération a aménagé 46 parcs à vélos à Laval et un système de vélos en libre-service dans la ville-centre.



Les parcs à vélos peuvent accueillir 10 bicyclettes chacun et sont pour la plupart situés à proximité d'un arrêt de bus. Des arceaux de stationnement complètent cette offre près des principaux équipements et dans les centres-bourgs.



Depuis 2010, l'offre de vélos en libre-service de Laval Agglomération, VELITUL, comporte 100 vélos répartis dans 9 stations pour le moment toutes situées en ville-centre. On compte 8 355 locations par an pour 767 abonnés en 2012, avec un pic de fréquentation en septembre – octobre dû à une offre commerciale du gestionnaire. La fréquentation a fortement cru au début des années 2010, puis connaît une baisse ces deux dernières années. Les gares TUL et SNCF concentrent à elles seules plus de 50% de la fréquentation.



4.4. La pratique de la marche



L'utilisation de la marche à pied pour Laval Agglomération est légèrement inférieure à la moyenne nationale avec 21% de part modale. Comme pour la plupart des agglomérations, c'est dans la ville-centre que cette part modale est la plus importante, notamment en centre-ville et au Nord-Est où le nombre d'étudiants est élevé (source : PGD).

Les motifs de recours à la marche sont très diversifiés, avec en premier lieu le commerce de proximité (23%) : ainsi, 37% des déplacements vers les petits et moyens commerces sont effectués à pied (57% en voiture). La marche est également pratiquée le plus souvent pour le motif « autre » avec une proportion de 40%. Comme pour les deux-roues, la part des déplacements liés à l'école et aux études reste faible, avec 9% des déplacements à pied (source : PGD).

La faible utilisation de la marche dans les communes périphériques s'explique par le peu d'espaces dédiés aux piétons en dehors des sentiers de randonnées, au profit de la voiture : le bâti s'y est d'abord développé à l'alignement des axes viaires et le

stationnement a progressivement rogné les trottoirs de moins en moins larges. Le confort et la sécurité des piétons ne sont ainsi pas suffisants. (Source : PGD)

En première couronne, les lotissements intègrent fréquemment des venelles piétonnes complétant le réseau viaire qui peuvent représenter une alternative à la voiture pour les déplacements fonctionnels de courte distance (domicile-commerces de proximité, domicile-écoles, etc.).

Dans les centres-bourgs et dans l'hypercentre de Laval, les zones de circulations apaisées sont aménagées pour réduire la place de la voiture et offrir de meilleures conditions de circulation aux piétons. Certains axes stratégiques tels que les entrées de ville, ont bénéficié d'aménagements structurants qualitatifs. A titre d'exemple, l'avenue de la Libération à Saint-Berthevin a été totalement restructurée, requalifiant l'image de la ville et offrant un confort et une sécurité nouveaux aux habitants. (Source : PGD)

Les itinéraires de promenade et de randonnée complètent les liaisons piétonnes avec un maillage dense.

Un service Pédibus est offert à Changé, Saint-Berthevin, Bonchamps et Montigné-le-Brillant afin de sécuriser les déplacements des scolaires et limiter les besoins de stationnement. Montigné et Bonchamps ont arrêté cette pratique faute d'accompagnants.

5. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

9,4 millions d'euros ont été investis par l'agglomération dans le cadre des Plans de mise en Accessibilité de la Voire et des Espaces public (PAVE) établis par les commune en 2009. Il consiste principalement au traitement du revêtement des cheminements (pour la circulation des fauteuils roulants) et à l'implantation de bandes podotactiles aux passages piétons. Ces améliorations sont au bénéfice de tous les piétons du territoire. (Source : PGD)



6. De nouvelles pratiques de mobilité à développer ?

6.1. Le covoiturage

Le covoiturage : le Conseil départemental a mis en place un site internet (Covoiturage53) qui permet à plusieurs actifs se rendant sur le même lieu de travail de se mettre en relation et de n'utiliser qu'une voiture pour le trajet.

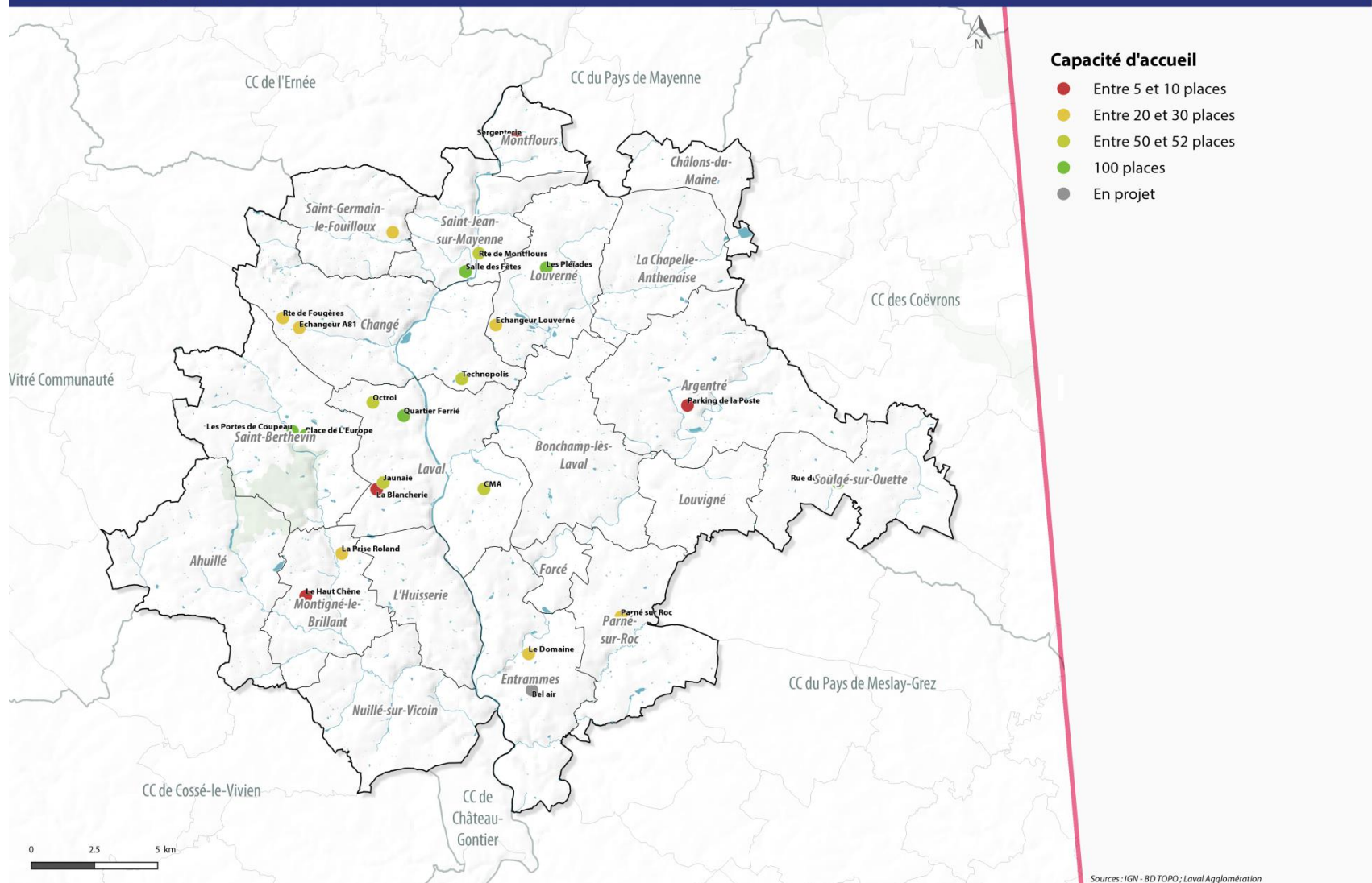
L'agglomération compte 22 aires de covoiturage de 5 à 100 places sur son territoire. Elles sont réparties à la fois au cœur du tissu urbain ou le long d'axes routiers structurants. Trois d'entre elles sont situées à proximité d'une zone d'activités afin de favoriser le covoiturage inter-entreprises. Une aire supplémentaire est en projet à Entrammes.



Aires de covoiturage

PLUI Laval Agglomération

Diagnostic - Mai 2016



6.2. Les voitures électriques

Le Syndicat Départemental pour l'Electricité et le Gaz de la Mayenne et le Conseil départemental de la Mayenne ont lancé en Septembre 2013 leur plan de déploiement d'un réseau d'infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables.



Aujourd'hui, les 9 points de charge présents sur le territoire sont privés (entreprises ou concessions automobiles). (Source : chargemap.com)

6.3. L'intermodalité et la multimodalité

Les déplacements intermodaux, soit l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement, sont encore très rares (1,1%). (Source : PGD)

L'intermodalité train/bus : un projet de pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare de Laval comprend notamment l'aménagement des abords de gare et l'amélioration de la liaison du centre-ville avec la gare. La LGV et le nouveau quartier de gare vont conduire à une augmentation du trafic routier qui nécessite des aménagements. La desserte en transports collectifs sera améliorée et l'intermodalité entre les bus urbains et les cars Pégase sera revue (horaire, itinéraire, etc.). L'accessibilité piétonne et cyclable sera revue (franchissement des voies ferrées, etc.). Enfin, l'offre de stationnement sera mieux répartie au Nord et au Sud et mieux dimensionnée.

Des réflexions sont en cours sur l'optimisation de la gare de Louverné qui doit être aménagée pour devenir un PEM Relais : les abords de la gare actuellement desservie par une seule ligne de bus sont tournés entièrement vers la voiture et ne sont pas sécurisés pour les modes doux.

L'intermodalité réseau départemental/TUL : la gare de TCU et la gare routière sont situées à deux extrémités de la Place du 11 Novembre, ce qui présente un potentiel d'intermodalité, même si les liaisons entre elles doivent être améliorées.

L'intermodalité voiture/bus : cette pratique est actuellement très marginale. La facilité d'accès au centre-ville et de stationnement, ainsi que la configuration du réseau de bus n'encouragent pas le report entre les deux modes. Des améliorations du réseau (voie en site propre, augmentation des fréquences) sont des pistes pour permettre une évolution des pratiques. Toutefois, 4 parcs-relais ont été aménagés aux entrées d'agglomération au contact de la rocade afin de favoriser le rabattement depuis la deuxième couronne vers le réseau de TCU mais ceux-ci sont généralement utilisés pour du covoiturage ou du stationnement.

En plus de ces mesures, l'implantation de parcs relais à proximité des arrêts de transports en commun, en particulier de la ligne circulaire LANO, pourraient encourager l'intermodalité voiture/bus. 4 parkings ont déjà été aménagés le long de la RD771 (à Laval et Montigné-le-Brillant) et de la RD21 (à Parné-sur-Roc) mais ceux-ci servent principalement au co-voiturage. 2 sont par ailleurs implantés à l'intérieur du périurbain, ce qui ne permet pas de favoriser un changement modal.



IV. Une compacité à conserver pour développer les modes alternatifs à la voiture

1. Une agglomération inscrite dans la compacité



Laval Agglomération présente une urbanisation dont l'emprise urbaine est plutôt équilibrée. Laval et les communes limitrophes (Saint-Berthevin, Bonchamps-lès-Laval et Changé) forment une zone urbaine centrale dense. La densité atteint 220 hab./km² en moyenne sur le territoire contre 115 en France métropolitain et 59 en Mayenne. A Laval, elle s'élève à 1 500 hab./km². (Source : PGD)



L'unité urbaine regroupe la majorité des logements du territoire. Le reste du territoire est ponctué de bourgs ruraux bien répartis géographiquement. Cette compacité est en théorie favorable aux modes alternatifs à la voiture. Seule une zone au Sud-Est de Laval semble sujette à l'étalement urbain, à proximité de l'aéroport.



Les équipements publics majeurs sont également principalement localisés au sein de la ville-centre (centre hospitalier de Laval, lycées) et des communes limitrophes (campus universitaire entre Laval et Changé, divers complexes sportifs...), desservies par les TCU.



Les pôles commerciaux principaux (centres urbains de Laval, Bonchamps-lès-Laval, Changé, L'Huisserie, Louverné, St-Berthevin et trois ZACO) sont également plutôt bien desservis par les TCU : seule la zone d'aménagement commerciale Ouest Laval/St-Berthevin n'est pas accessible en bus et les principales zones commerciales sont également bien desservies (sauf Parc de l'habitat – Montrons).



Les zones d'activités sont implantées dans les secteurs les mieux desservis par le réseau routier alors que l'accessibilité en TCU n'est que partielle.

2. Une compacité à préserver et à renforcer

Les communes en première couronne de l'agglomération telles que Changé, St-Berthevin, Bonchamps-lès-Laval ou Louverné conservent une forte capacité d'accueil et bénéficient déjà d'une certaine qualité de desserte en transports collectifs. Le développement urbain doit donc favoriser le maintien de la compacité de l'agglomération.

Toutefois les projets d'extension de l'habitat sont quasi tous situés au-delà d'un rayon de 1km autour des centres-bourgs, soit potentiellement des arrêts de TCU, du fait d'une urbanisation déjà importante dans ce secteur.

A Laval, parmi les orientations majeures du PLU en vigueur, figure l'abandon du développement de secteurs excentrés au profit d'opérations de renouvellement urbain (42ème RT, Gare – Pommeraies ...). (Source : PGD)

De la même façon, le développement commercial, dans un souci de mobilité durable, devra privilégier à la fois le renforcement des pôles existants et le rééquilibrage d'une offre de proximité pour limiter les déplacements.

3. Une compacité favorable aux modes doux et aux transports en commun urbains ?

Trois quarts des communes du territoire sont urbanisées favorablement aux courtes distances, mais la quasi-totalité des extensions dépassent le rayon d'1 km autour du centre-bourg.



Le vélo est un mode de rabattement vers les TCU à encourager car il est possible partout. Ainsi, la quasi-totalité de la ville de Laval est couverte par l'isochrone 3 km, ce qui lui permet une bonne accessibilité à vélo, excepté depuis les quartiers excentrés de Grenoux, Saint-Pierre-le-Potier ou de la Croix Bataille. De la même façon, le centre-bourg de la totalité des communes périphériques est accessible sans véhicule.



En première couronne, Louverné et l'Huisserie présentent une zone agglomérée assez dense, ce qui permet leur bonne couverture par l'isochrone 1 km. A l'inverse, Saint-Berthevin et Changé disposent d'un centre-bourg excentré et Bonchamps-lès-Laval d'un tissu urbain desserré qui nuit aux modes alternatifs à la voiture. Ces obstacles à l'accessibilité douce sont cependant compensés par la présence de commerces et d'équipements qui permettent de réduire les distances de déplacements et par la desserte en TCU.



4. Les enjeux environnementaux liés au transport

Les habitants de Laval Agglomération consomment annuellement 200 Tonnes Equivalent Pétrole (TEP) et émettent annuellement plus de 520 Tonnes Equivalent CO2 d'origine énergétique. Les transports sont le premier poste de consommation et d'émission devant l'habitat. Ces chiffres sont en hausse en raison notamment de la croissance de la population et de l'étalement urbain. Ils traduisent une dégradation de la qualité de l'air dans l'Agglomération, sujet de préoccupation de plus en plus important pour les élus et la société civile. (Source : PGD)



Les transports sont également facteurs de bruit, notamment routier. La ville de Laval fait adopter au printemps 2016 les plans bruit sur les infrastructures routières principales, conformément à la directive européenne.

Enfin, les infrastructures de transport et leur développement sont à l'origine d'une consommation d'espace importante et créent des coupures néfastes pour les flux générés par les différents écosystèmes. Par ailleurs, la construction d'une nouvelle infrastructure conduit souvent au développement de l'urbanisation. Enfin, les infrastructures entraînent une imperméabilisation des sols qui perturbent la gestion de l'eau.



CE QU'IL FAUT RETENIR	
Constats	Chiffres clefs
<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne intégration départementale mais une accessibilité régionale et nationale limitée vers le sud du territoire : un positionnement stratégique sur l'axe Paris – Le Mans – Rennes • Une majorité de déplacements pour le motif travail, polarisés par Laval et réalisés en voiture • Des modes alternatifs à la voiture à valoriser et renforcer : Un réseau de transports en commun bien développé mais une utilisation plutôt faible / Des modes doux qui se limitent aux loisirs • Une circulation automobile et une offre de stationnement aisées, incitant à l'usage de la voiture • Le manque de mobilité, un facteur majeur de la perte d'autonomie des publics seniors et handicapés. 	<ul style="list-style-type: none"> • 300km de linéaire routier principal • 2 gares ferroviaires : Laval et Louverné • 7 franchissements de la Mayenne • 3,9 déplacements par jour par personne • 35 000 flux domicile-travail internes • 14 lignes de bus régulières • 67% des déplacements réalisés en voiture • 21% des déplacements réalisés à pied • 7% des déplacements réalisés en transports en commun • 3% des déplacements réalisés à vélo • 4 parc-relais
ENJEUX ASSOCIES	
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la desserte du territoire • Maîtriser le stationnement en centre-ville pour développer son attractivité tout en réduisant l'emprise de la voiture particulière • Développer l'offre en mobilité en transport en commun • Mieux organiser le transport de marchandises et les livraisons • Développer les modes actifs • Développer les nouveaux services à la mobilité. 	