

LAVAJ



PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

03. OAP

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dossier Approuvé le 23 mai 2016

Modification simplifiée n°1



ARCHITECTURE-ACTION
31 rue de Terre Neuve 75020 Paris
tél : 01 40 24 13 81
www.architectureaction.com



INDDIGO
4 avenue Millet 44000 NANTES
tél : 02 40 48 99 99
www.inddigo.com



FUTURBAIN
5 rue de Savoie 75006 PARIS
tél : 06 88 72 95 94
www.futurbain.com



SCE
5, avenue A-L Cauchy, 44307 NANTES
tél : 02 40 68 51 55
www.SCE.fr



REPERAGE URBAIN
210 Rue Saint-Maur, 75010 PARIS
tél : 01 77 12 32 99
www.reperageurbain.com



MOSBACH PAYSAGISTES
81 rue des poissonniers 75018 PARIS
tél : 01 53 38 49 99
www.mosbach.fr

SOMMAIRE

8.	Point du Jour	3
13.	Quartier Ferrié	5
14.	Quartier de la Gare	9

8. Point du Jour

Le secteur du "Point du Jour", ex site " Mann Hummel" encore marqué par une affectation en zone d'activités, est un site de renouvellement de l'urbanisation à destination de logements.

Sur la base d'une densité compatible avec le SCOT, 270 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

Le projet urbain est structuré par un mail libre planté nord-sud qui relie les nouvelles réalisations et les programmes anciens à revitaliser, rue Honoré de Balzac et rue Jean de Sèze. Le mail aura un rôle également de régulation des eaux pluviales en permettant la rétention et/ou l'infiltration. Des études de sols précises devront permettre de préciser les choix en matière de gestion des eaux pluviales.

Une voie piétonne rejoint le rond-point de la route de Tours et traverse des jardins partagés et sont réalisés dans l'opération d'ensemble par l'aménageur/promoteur.

La programmation associe une dominante habitat au sud et des activités au nord.

L'avenue de Tours pourra être réaménagée et paysagée en boulevard urbain.

Un programme accueille commerces et logements à l'est du carrefour à réaménager.

Les nouvelles liaisons douces devront bénéficier d'un aménagement qualitatif, confortable et uniforme sur l'ensemble du secteur concerné. Lorsqu'elles sont déconnectées des voiries automobiles, elles devront être dimensionnées de telle sorte que deux vélos puissent se croiser facilement. Elles seront bordées d'aménagements paysagers et leur revêtement sera semi-perméable et roulant.

- précautions spécifiques liées aux risques et nuisances (ensemble de l'ancien site Mann-Hummel) :

Bien que les mailles identifiées comme les plus polluées de cette ancienne zone d'activité industrielle aient été excavées et dépolluées, des prescriptions de construction sont nécessaires pour s'affranchir de tout risque de remontée de gaz en provenance du sol et pour l'usage des sols comme milieux de culture. La mise en place d'un vide sanitaire est une solution d'isolement qui peut facilement être mise en œuvre pour s'affranchir de ce risque pour les parties d'habitation. A l'emplacement des mailles les plus impactées par la présence antérieure d'hydrocarbures, l'implantation d'établissements sensibles d'accueil de jeunes enfants est fortement déconseillée.

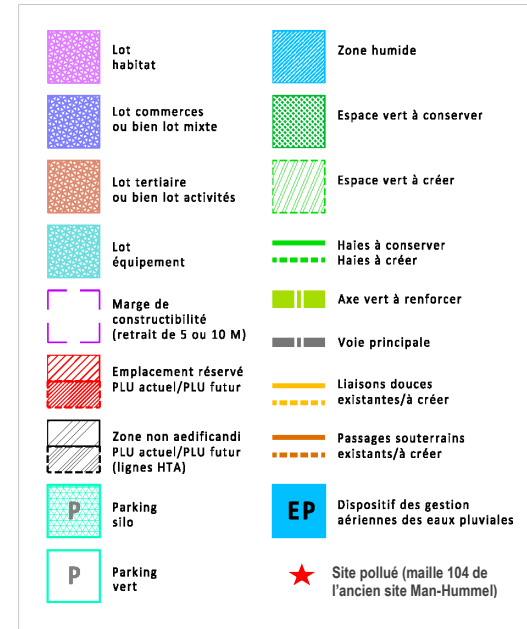
A titre d'information, une servitude d'utilité publique est en cours d'instruction sur ce point.

POINT DU JOUR

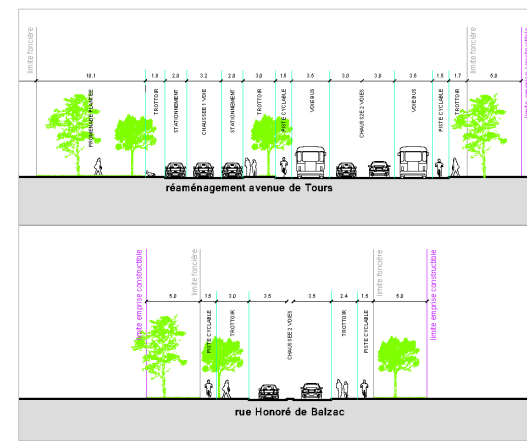


PLAN

Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE



PROFIL

13. Quartier Ferrié

La dissolution du 42^e Régiment de Transmission de Laval est effective depuis juin 2011. Dans ce cadre, la ville de Laval a repris possession d'un territoire d'une superficie de 50 hectares (dont la moitié est bâti) directement inséré dans son tissu urbain. Le quartier comprend un équipement polyvalent permettant l'accueil de manifestations culturelles ou sportives d'envergure départementale, régionale ou nationale, un pôle de formation sanitaire et social, des activités tertiaires, des services publics, un programme de logements attractifs. Le quartier Ferrié, avec une surface équivalente au centre-ville historique de Laval, est en conséquence une opportunité unique pour un projet urbain de réorganisation et de développement de l'ensemble ouest de la ville. Dans un contexte élargi, le quartier Ferrié devient un pôle pilote structurant pour Laval, rayonnant sur les secteurs proches et leur fournissant un haut niveau de services.

- renouvellement urbain :

Le quartier Ferrié, proche des grandes voies de communication et aisément joignable depuis l'autoroute, se présente comme un parc inséré entre le centre-ville de Laval et la rocade urbaine. A l'Ouest, il côtoie au niveau du giratoire de l'Octroi des zones commerciales périurbaines, avec un centre commercial généraliste (La Grivonnière), un site composé de commerces dédiés à l'habitation (Parc de l'Habitat) et des concessions automobiles.

La possibilité de réaliser un accès en dénivellation depuis la zone commerciale de Montrons devra être maintenu.

Le projet s'appuie sur le potentiel de développement que représente l'arrivée de la LGV pour Laval en 2017. Le site, très proche du centre-ville, est une contribution majeure au renouvellement urbain et s'insère dans le tissu environnant.

La réalisation d'un important programme d'habitat, d'équipements et de services est prévue :

- L'«Espace Mayenne », un équipement permettant l'accueil d'événements sportifs et culturels, de niveau départemental, régional, voire national.
- Un pôle de formation sanitaire et social qui conforte le pôle universitaire de Laval. Le pôle est en fonctionnement sur le site.
- Un programme de logements neufs intégrant les principes du développement durable, offrant une grande mixité et des formes urbaines originales, avec pour objectif de concurrencer le phénomène de périurbanisation.
- L'hôtel communautaire regroupe l'ensemble des services de Laval Agglomération, qui contribuera à l'attractivité du nouveau quartier.
- Activités tertiaires..
- Un EHPAD
- Des commerces en rez-de-chaussée d'immeubles.

Les activités sur le site, caractéristiques de la ville contemporaine, sont les outils de transformation du quartier : laboratoires, recherche, éducation, résidence, sport, travail, campagne, grand parc, culture, spectacles, divertissement.

La qualité de certains édifices, la présence de quelques grands arbres, l'importance des surfaces végétales et des haies bocagères, la faible densité bâtie et l'ambiance de calme qui se dégage ont conduit à concevoir le 42^eRT comme « un éco-campus » qu'il s'agit de reconnaître, prolonger et renforcer. Les cibles principales de ce projet urbain sont les suivantes :

- Partage des voiries et maîtrise des flux automobiles.
- Diversité des programmes de logements

- Diversification de l'offre en transports (bus en site propre notamment)
- Accessibilité pédestre des fonctions et services de la vie quotidienne
- Attractivité culturelle
- Dynamisme économique
- Economie de la consommation foncière
- Gestion de l'eau
- Economie et production d'énergie
- Présence de la nature en ville
- Qualité des espaces publics

- aménagement des espaces publics et de voirie :

La partie nord du site bénéficie d'une large couverture végétalisée à travers la programmation d'un espace public paysagé à destination des futurs habitants, des étudiants et employés, mais également des utilisateurs d'Espace Mayenne. Cet espace végétalisé urbain sera réalisé en deux phases : une ouverture rapide après des aménagements limités (verger, parcours, mobilier..) ; une nouvelle organisation à terme..

Le parti d'aménagement du projet traduit la volonté de mise en valeur des atouts paysagers du site. Ainsi l'eau, la pente, le végétal et le patrimoine architectural sont mis à contribution pour produire des espaces singuliers, reconnaissables et qui se distinguent des ambiances banalisées du lotissement. Le projet, qu'il soit public ou privé apporte et prolonge ce patrimoine notamment en dessinant le chemin de l'eau à travers l'opération.

Afin de connecter ce nouveau quartier au reste de la Ville tout en assurant sa desserte interne, un travail d'optimisation et de développement du maillage viaire est prévu, avec notamment :

- La mise en place d'un transport en commun rapide, constituant une colonne vertébrale sur laquelle viennent s'embrancher des pénétrantes douces. Par ailleurs, cette ligne de transport, dont la vocation est de relier les grands pôles Lavallois et drainer les quartiers, doit être une véritable alternative à l'automobile, et permettre la diminution progressive des stationnements aériens qui occupent aujourd'hui une grande part du site. Elle nécessite donc un site propre, suffisamment dimensionné, et qui rayonne le plus possible sur l'offre de logement. La réalisation de cet aménagement s'appuie sur la requalification et le prolongement de voies existantes qui présentent les caractéristiques nécessaires pour réaliser la traversée complète du quartier depuis le rond-point de l'Octroi jusqu'à la trémie sous le pont de la voie ferrée. Les stations sont identifiées sur le quartier au niveau des principaux points d'attraction.
- Au Sud, la place d'armes est connectée sur toute sa largeur à l'avenue de Fougères, permettant des accès différenciés.
- A l'Est, des ouvertures sont réalisées : rue de la Gaucherie, au niveau du stade Hilard ; au débouché du stand de tir ; boulevard Edward Monsallier, au niveau du collège de Martonne.
- Depuis la rocade, futur boulevard urbain, l'accès est le boulevard Monsallier et un accès en dénivellation depuis la zone des Montrons et Changé.
- A l'Ouest, la communication avec l'avenue de Fougères est réalisée par l'avenue Patton et par le giratoire créé au niveau du croisement rue de Grenoux.
- Une voie d'accès depuis la rocade dessert dans un premier temps le parking visiteur d'Espace Mayenne. A terme, elle complétera le maillage viaire du quartier Ferrié.

Enfin, le quartier est irrigué par des cheminements doux qui traversent l'ensemble des programmes afin de favoriser la ville des courtes distances. Positionnés dans le sens des courbes de niveau, les cheminements mettent en lien les lieux de vie dans un confort d'usage. Toutefois, pour garantir des accroches avec les tissus jouxtant le site Ferrié et

notamment les équipements d'Hilard des cheminements sont également prévu au gré des opportunités de passage. Enfin, dans le sens Nord-Sud, c'est plutôt dans une pente marquée que le piéton chemine. Plus sportif, cet itinéraire a pour vocation à traverser, à terme, la voie ferrée et remonter vers le collège et Espace Mayenne.

L'axe Sud-Ouest / Nord-Est relie la place d'armes au collège de Martonne en passant par le cœur du quartier, le gymnase Ferrié et le stand de tir. C'est une voie mixte qui dessert une diversité fonctionnelle (commerces, activités et logements).

Il est complété par un axe Sud-Ouest / Nord-Ouest qui dessert des pôles générateurs d'activités existants (SATM, Hôpitaux de jour, Pôle de formation santé-social) et à venir (Espace Mayenne). Il est également bordé par des secteurs d'habitat. Connecté au chemin de la Fuye, il constitue un axe paysager de premier ordre.

En entrée de quartier, le pôle tertiaire et l'hôtel communautaire sont accompagnés par une zone de rencontre animée par un ensemble de commerces et d'habitations. Des emmarchements plantés conduisent de l'avenue de Fougères à la place d'armes.

L'urbanisation sera développée en priorité par la densification des secteurs urbanisés, principalement au Sud du site.

Le programme de logements est établi à partir d'un plan potentiel de densification sur la longue durée. Cette prospective réaliste permet d'anticiper une vision à terme du quartier et en particulier de ne pas consommer les terrains par de l'habitat individuel isolé.

Sur la base d'une densité résidentielle compatible avec le SCoT, deux phases principales permettront la réalisation du quartier d'un objectif maximum de :

- 850 logements en 2025
- 1500 logements en 2040

Pour répondre aux aspirations des ménages lavallois et de ceux qui arrivent, l'offre est au maximum diversifiée. Le plus souvent, les îlots opérationnels comprennent eux-mêmes des fonctions (activités, commerces, équipements, et surtout habitat) et des types de logements différents, afin que la mixité soit présente partout. Toutefois pour garantir une cohabitation optimale entre ces différentes fonctions et assurer une composition urbaine de qualité (jeu de gabarits) une attention particulière est portée à la question de la préservation de l'intimité, à l'ensoleillement ou encore aux ouvertures et vues en directions des espaces publics.

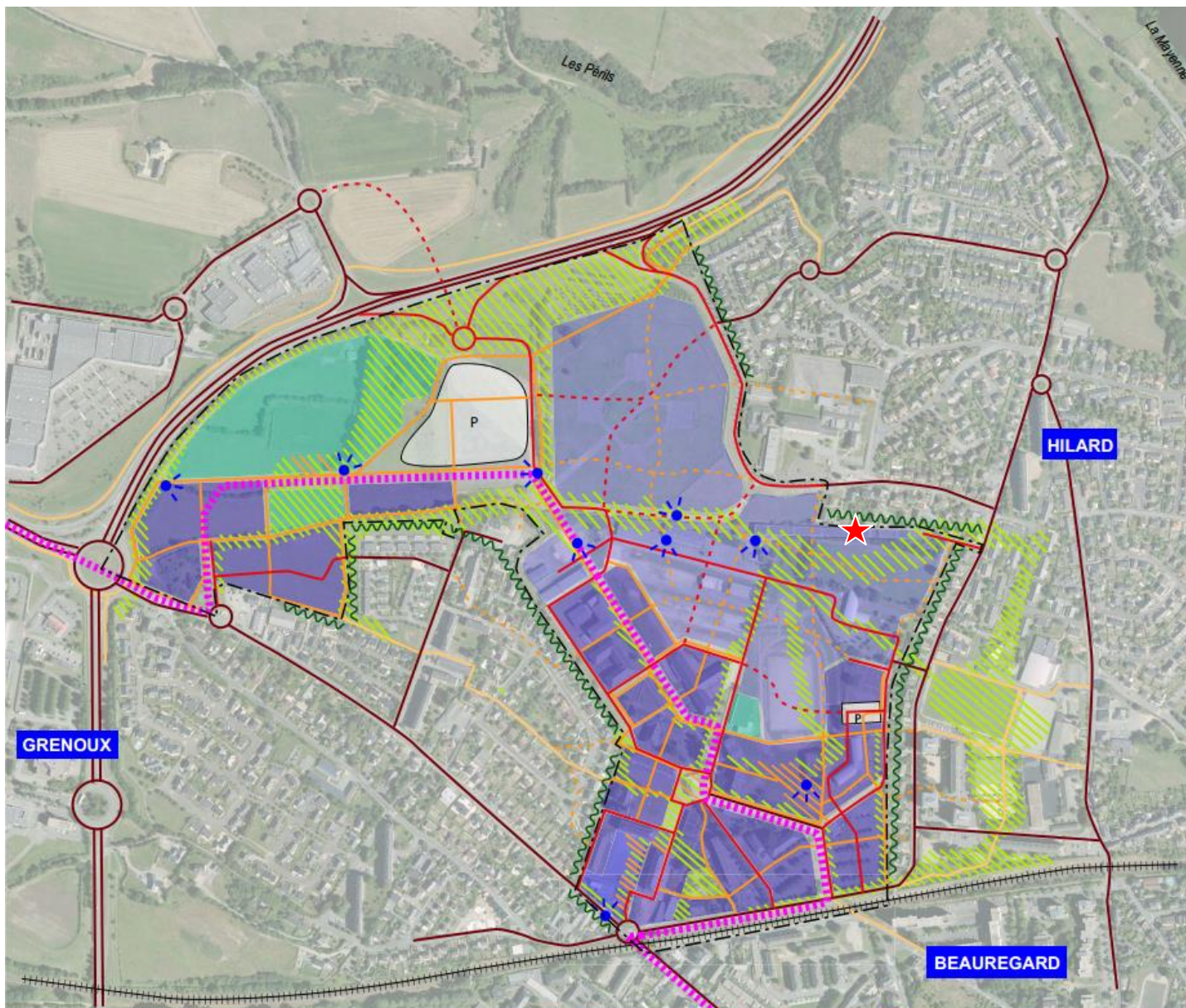
Le projet prévoit une large diversité de fonctions : habitat diversifié, services, commerces et équipements. Il laisse la possibilité d'accueillir des constructions à vocation d'agriculture urbaine, de découverte et de pédagogie autour de la nature. Le projet prévoit également un parc urbain au nord-est du quartier Ferrié qui permettra l'introduction de la nature en ville dans le cadre d'une fonction récréative. Le projet contribue également au maintien de la coulée verte entre Ferrié et Hilard.

Pour mener à bien ce projet, la Ville de Laval a retenu la procédure de la Zone d'Aménagement Concerté. Toutefois, compte tenu des délais envisageables pour la reconversion globale du site, de l'ordre de 30 ans, la Ville a choisi de limiter cette ZAC à une partie du site, dont la réalisation est envisageable sous 15 ans. La ZAC du quartier Ferrié couvre une partie de l'ancien terrain militaire, elle s'étend sur deux sites de 29,2 hectares au total. La première zone au nord-ouest (14,1 ha) intègre l'emplacement retenu pour un grand équipement public culturel, événementiel et sportif: l'Espace Mayenne. Elle pourra aussi accueillir des locaux d'activités et des logements. Le deuxième site (15,1 ha) au sud de l'ancienne caserne comprend les anciens bâtiments militaires : majoritairement résidentiel, il reçoit également une mixité de programmes tertiaires, commerciaux, de services et d'équipements.

- précautions spécifiques liées aux risques et nuisances :

Secteur Espace Mayenne : les zones d'habitat jouxtant le rond-point de la rocade et le projet Espace Mayenne devront être correctement isolées des nuisances acoustiques générées par la circulation sur la rocade et par l'ensemble des activités sur ce site, dont les bruits de parking.

Secteur du pas de tir (voir secteur étoilé sur le schéma page suivante) : le réaménagement de l'ancien pas de tir en équipement culturel polyvalent modulable devra être précédé obligatoirement d'une étude diagnostic complète sur la présence de métaux lourds et autres résidus habituellement présents pour ce type d'activités. Le plomb et le mercure (balles traçantes et amorces) peuvent encore être présents mais aussi l'antimoine, l'arsenic, et à danger moindre, le cuivre et le zinc. Les sols et les murs intérieurs doivent être particulièrement contrôlés mais aussi les éventuels dépôts de poussières sur les charpentes et autres éléments de construction. Selon les résultats du diagnostic, la dépollution du site ou, le cas échéant, l'isolement des surfaces, pour rendre le plomb non accessible par exemple, devront être mis en œuvre sur la base de ce qui est prévu par le dispositif législatif et réglementaire visant à lutter contre le saturnisme. Les très jeunes enfants ont une sensibilité toute particulière à la toxicité de métal et il est indispensable d'en tenir compte pour l'usage futur du bâtiment.



- PERIMETRE**
- Périmètre OAP - Zone UBf
- OCCUPATIONS / AFFECTATIONS**
- Ilot mixte à dominante résidentielle / activités / services
 - Ilot mixte à dominante équipements
 - Ilot mixte : vocation à déterminer
 - ★ Site pollué
- MAILLAGE / ACCESSIBILITE**
- Tracé du Transport en Commun
 - Voie ferrée
 - Réseau viaire existant et ses compléments (périumètre OAP)
 - Réseau viaire existant et ses compléments (hors périmètre OAP)
 - - - Principe de compléments du réseau viaire : opportunités à long terme
 - Principe de liaisons douces (périumètre OAP)
 - Principe de liaisons douces (hors périmètre OAP)
 - - - Principe de compléments du maillage modes doux: opportunités à long terme
- P** Stationnement public mutualisé
- PAYSAGES URBAINS**
- Espaces publics et paysagés structurants
 - Vues et perspectives à valoriser
 - Soin du traitement en lisière
- Les surfaces comprenant plusieurs légendes sont référencées ainsi afin de leur permettre d'accueillir à la fois des constructions respectant la vocation mixte de la zone (habitation, tertiaire, ...) ainsi que des équipements publics (espaces verts, stationnement, ...).*

14. Quartier de la Gare

Le quartier de la gare est une entrée de ville majeure de Laval, dont elle entend tirer parti afin de renforcer l'attractivité du territoire à toutes ses échelles.

La réalisation du PEM est le point de départ d'un projet urbain pour l'ensemble du quartier et le nord de la ville. La Ville de Laval a engagé l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare. Il s'agit d'accompagner l'arrivée prochaine de la Ligne à Grande Vitesse (LGV), qui mettra Laval à 1 h10 de Paris, ainsi que la nouvelle offre des trains régionaux (TER) qui en découlera.

Pour mener à bien ce projet, la Ville de Laval a retenu la procédure de la Zone d'Aménagement Concerté.

- renouvellement urbain :

L'aménagement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire va considérablement réduire les distances entre les villes et accentuer les opportunités de mise en réseau des territoires. C'est une accroche à laquelle le territoire doit se fixer dans le cadre de son développement et de son attractivité.

Pour accroître l'attractivité du territoire, il convient de se positionner comme un carrefour stratégique entre les trois métropoles régionales que sont Rennes, Angers et Le Mans, tout en renforçant les relations avec les villes voisines de plus petite taille (Mayenne, Château-Gontier, Fougères, Vitré) afin de renforcer les relations entre les territoires.

La mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Rennes et Le Mans et sa liaison avec le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe à l'horizon 2017 constituent un atout important pour l'essor économique de l'agglomération lavalloise. La réduction des temps de parcours entre Laval et Paris (1h10 contre environ 1h40 actuellement) ainsi qu'avec les autres métropoles régionales constitue une opportunité pour renforcer l'attractivité de l'agglomération. La mise en service de cette ligne à grande vitesse, qui contribuera à augmenter le trafic des voyageurs TER et TGV, permettra à Laval d'attirer une population nouvelle, notamment chez les actifs.

Aussi, cette amélioration notable du transport ferroviaire autour de Laval ne peut qu'intéresser les investisseurs. Pour tirer profit de l'arrivée de la LGV, et en prévision de l'accroissement connexe des trafics des différents modes de transports, la Ville de Laval a convenu avec l'État et les collectivités locales la réalisation d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Ce projet englobe la création d'une gare routière, la réhabilitation du bâtiment voyageurs, la création d'une nouvelle passerelle, des aménagements autour de la gare (parking, parvis, stationnement, arrêt minute) ainsi que des aménagements de voirie et des programmes immobiliers associés (commerces, services, tertiaire, logements).

Le projet de PEM prend tout son sens s'il est associé à un projet urbain d'ensemble, et les études ont montré la possibilité d'engager une importante opération d'aménagement sur 13,8 hectares d'un périmètre incluant la gare, les emprises au nord et au sud des voies ferrées, les rues du Dépôt et des trois Régiments, l'îlot Magenta, l'îlot ex-Trésorerie, et une section de l'avenue de Mayenne et de ses abords sur le quartier des Touches.

L'opération permettrait de réaliser une surface de plancher dans une fourchette d'environ 120 000m² à 138 000 m², dont :

- Logements : 1 000 à 1 100 logements, selon une densité compatible avec le SCoT, dont environ 90 logements étudiants et 25% de logements sociaux,
- Locaux d'activités : environ 40 000 à 50 000 m² affectés au tertiaire,
- Autres locaux d'activités : environ 6 000 m² affectés aux commerces, hôtellerie et services.
- Equipements publics ou à usage public : environ 9 000 m², dont 6 000 m² de centrale de mobilité.

Au total le projet urbain de la Gare ainsi défini affiche une triple volonté :

- contribuer à l'amélioration de l'attractivité de Laval par une offre significative de locaux tertiaires et résidentiels,
- réduire la coupure urbaine entre le centre ville, les quartiers des Touches, Pommeraies et Pillerie,
- d'amorcer la transition vers la ville durable de l'ensemble de la commune, notamment grâce aux choix de mobilités, d'efficacité énergétique, d'environnement, de qualité des espaces publics, de mixité sociale et de qualité du "vivre ensemble" qu'il organise.

- aménagement des espaces publics et de voirie :

Le PEM est une entrée de ville de Laval qui sera, par la qualité de ses aménagements, un véritable facteur d'entraînement du renouvellement urbain de l'ensemble du quartier de la gare, et au-delà favorisera l'attractivité de l'agglomération et du département.

Le quartier de la gare accueillera un ensemble multifonctionnel : hôtel, résidence hôtelière, résidence étudiants, logements, commerces, activités culturelles, programmes publics et services.

Le projet du PEM et du quartier de la gare doit trouver sa place dans une synergie avec d'autres vecteurs du projet urbain de Laval et de son agglomération. Il s'articulera avec le projet de rénovation du quartier des Pommeraies situé entre la gare et la zone d'activités des Touches, en contribuant à son désenclavement via la construction de la nouvelle passerelle entre le nord et le sud de la gare. Il s'articulera également avec le projet de reconversion du 42^e Régiment de Transmissions de Laval et participera plus généralement au renforcement de l'attractivité.

A cet égard, le projet urbain intègre l'avenue de Mayenne entre la rue des Grands Carrés et le Pont de Paris, ainsi que le débouché de l'avenue Pierre de Coubertin qui dessert le parking nord au pied de la passerelle. Ces deux voies délimitent le projet ANRU de requalification des Pommeraies, situé au nord du faisceau ferroviaire.

Il convient de souligner toute l'importance de la passerelle piétonne qui rapprochera le quartier des Pommeraies et l'intégrera dans la dynamique nouvelle.

Sur les délaissés SNCF, au nord et au sud, entre la rue du Dépôt et la rue des Trois Régiments, un programme multifonctionnel associera l'ensemble des composantes de la vie de quartier : logements, activités, commerces, services. Cette opération majeure pourra être engagée dans la continuité des travaux de la gare routière.

- précautions spécifiques liées aux risques et nuisances :

L'augmentation du linéaire de façades ferroviaires consacré à l'usage résidentiel de ce quartier nécessitera la mise en place d'une isolation acoustique de très haute performance pour les façades exposées et un traitement particulier de l'ensemble des bâtiments pour réduire la transmission des vibrations.

Pour les secteurs où les sols ont été dépollués et ceux où la présence de polluants a été constatée sans nécessiter pour autant leur traitement ou leur excavation, les points de pénétration des différents réseaux et l'interface des bâtiments avec le sol seront conçus pour interdire la pénétration des gaz du sol dans les parties d'habitat.

