

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

03. OAP

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLU APPROUVE LE 23 MAI 2016

- MODIFICATION SIMPLIFIEE N°1 APPROUVEE LE 19 JUIN 2017
- MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUITE A LA DECLARATION DE PROJET N°1 APPROUVEE LE 18 SEPTEMBRE 2017
- MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUITE A LA DECLARATION DE PROJET N°2 Arrêté Préfectoral du 28 DECEMBRE 2018



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	5
1. Boulevard du 8 mai 1945- boulevard des Trappistines	08
2. Beucherie/Montrons	10
3. Avenue de Chanzy	12
4. Grenoux	14
5. Jeanne Jugan	16
6. La Malle - rue de Bretagne	18
7. Le Tertre	20
8. Point du Jour	22
9. Pommeraies	24
10. Site Erdf	26
11. Val de Mayenne	28
12. La Baclerie	32
13. Quartier Ferrié	32
14. Quartier de la Gare	37
15. Grenoux – terrain SNCF chemin de la Malle- Déblai de Bézières	

INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

Article L151-7 du code de l'urbanisme

L'étude des Orientations d'Aménagement et de Programmation porte sur l'ensemble des zones mutables de la ville, afin de définir un parti d'aménagement global cohérent, dans la suite du projet urbain.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation ciblent les parties de la ville ayant des secteurs mutables majeurs.

Il est précisé que sur les différents secteurs, un minimum de 20% de logements sociaux devra être réalisé pour toute opération de plus de 8 logements.

Suite au Grenelle de l'environnement et confirmées par la loi ALUR, les Orientations d'aménagement sont devenues un élément obligatoire des PLU.

Les densités sont à calculer en densité brute conformément au DOO du SCOT.

Les schémas "PROFILS" proposés en accompagnement des plans d'aménagement ne sont opposables, il sont à considérer en terme d'illustration et à titre d'exemple uniquement.

Ces orientations prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ».

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont opposables aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement. Les orientations traduisent les principaux choix arrêtés par la ville de Laval. Elles définissent le cadre et les intentions de développement des secteurs concernés. Chaque orientation d'aménagement est établie en cohérence avec les orientations générales du PADD.

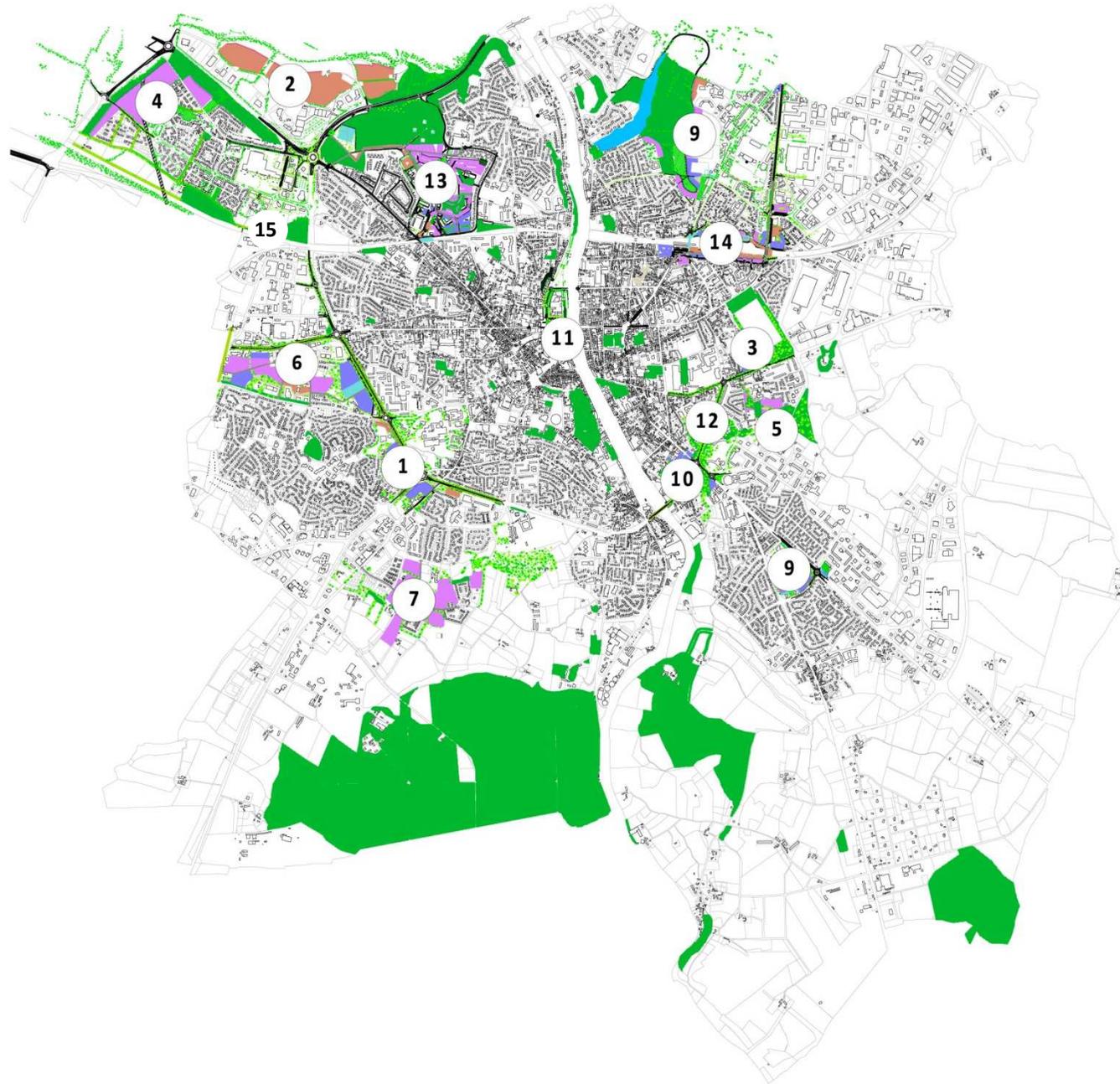
Les orientations concernent les secteurs de projet dans lesquels sont menées des actions et opérations d'aménagement, déjà engagées ou à venir à plus ou moins long terme dans la ville de Laval.

Les orientations d'aménagement du PLU se présentent sous la forme de schémas d'aménagement accompagnés d'une fiche explicative qui fournit les informations relatives à la compréhension des intentions d'aménagement.

Chaque action ou opération contribue à la mise en œuvre des objectifs de développement durable que la ville de Laval s'est fixée en matière d'aménagement urbain.

La présentation des orientations d'aménagement est basée sur une approche synthétique et une représentation schématique des orientations poursuivies.

LES ORIENTATIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT



1. Boulevard du 8 mai 1945
- boulevard des Trappistines
2. Beucherie/Montrons
3. Avenue de Chanzy
4. Grenoux
5. Jeanne Jugan
6. La Malle - rue de Bretagne
7. Le Tertre
8. Point du Jour
9. Pommeraies
10. Site Erdf
11. Val de Mayenne
12. La Baclerie
13. Quartier Ferrié
14. Quartier de la Gare
15. Grenoux – terrain SNCF chemin de la Malle- Déblai de Bézières

1. Boulevard du 8 mai 1945- boulevard des Trappistines

Le PADD a inscrit comme objectif l'intégration urbaine et l'aménagement paysager des boulevards et avenues de Laval.

Sur une base de 50 logements/ha, densité conforme au SCOT, 270 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

- aménagement des espaces publics et voirie :

Les boulevards du 8 mai 1945 et des Trappistines sont réaménagés et paysagés pour passer du statut de rocade à celui de boulevard urbain.

Un maillage libre d'arbres pourra être planté et une contre-allée pourra être réalisée sur la rue du Bourny.
Des giratoires pourront assurer la transition avec le boulevard Jean-Jaurès et le boulevard de l'Atlantique.

Afin d'affirmer le caractère des boulevards, cette transformation du paysage s'accompagnera d'une limitation de la vitesse à 50 km/h.
Le bruit est également limité par la présence de la végétation.

- renouvellement urbain :

A l'Ouest et Sud-Ouest des boulevards, les espaces libres ou anciennement à fonction industrielle sont mobilisés pour accueillir des logements ou activités.

Le boulevard du 8 mai 1945 est une infrastructure routière qui génère des nuisances sonores. Afin de limiter l'exposition la population à ces nuisances, plusieurs principes sont exigés :

- Localiser les locaux d'activités près de la voie plutôt que les logements (locaux à occupation prolongée)
- Créer une façade urbaine continue le long de la voie afin de créer un écran sonore vis-à-vis de l'intérieur de l'îlot
- Adapter l'épannelage (hauteur maximum le long du boulevard et dégressive ensuite)
- Créer une bande paysagère tampon entre le boulevard et les emprises bâties (dans le cadre de la requalification du boulevard).

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 leur revêtement devra être semi-perméable et roulant.

La topographie est favorable. Le projet devra permettre d'optimiser des apports solaires directs.

La gestion des eaux pluviales devra faire l'objet d'aménagements qualitatifs avec des dispositifs de gestion aérienne intégrés à l'aménagement des espaces extérieurs. Sont à privilégier des systèmes de noues paysagères permettant de favoriser l'infiltration et la rétention des eaux à la parcelle. Le choix des dispositifs devra être justifié selon la nature du sol.

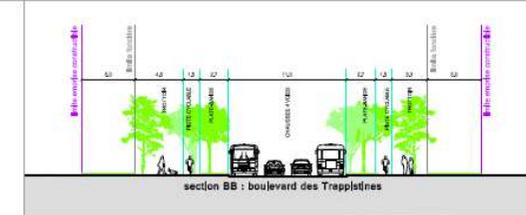
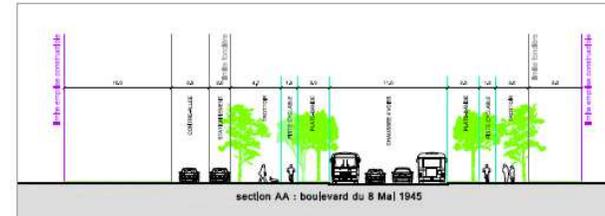
BD DE 8 MAI 1945 - BD DES TRAPPISTINES



ARCHITECTURE ACTION 31, rue de Terre Neuve 75020 PARIS 16. 01.40.24.13.81 Fax: 01.43.48.73.26 Date : 08/12/2018

PLAN 1/2500

Orientations d'aménagement et de programmation



PROFIL



LEGENDE

2. Beucherie / Montrons

Le SCOT des Pays de Laval-Loiron a donné au secteur Beucherie/Montrons une vocation commerciale et d'activités étendue sur la totalité du site.

- aménagement des espaces publics et voirie :

La Loi Barnier est appliquée sur la route de Fougères et sur le boulevard Elain, ce dernier pouvant évoluer en boulevard urbain entre le carrefour de l'Octroi et le boulevard Edward Monsallier.

Les haies repérées graphiquement, la coulée verte, le vallon du ruisseau des Périls sont à protéger. La coulée verte sera aménagée pour y créer une continuité piétonne et un espace vert sera maintenu entre Grenoux et la campagne de Changé.

Au nord, le ruisseau des Périls et son environnement constituent une zone naturelle à protéger. Au regard de la topographie, un retrait des constructions est exigé. Des plantations d'arbres sont réalisées en bordure de zone d'activités.

Les continuités piétonnes existantes sont maintenues et de nouveaux cheminements sont aménagés pour poursuivre les bouclages.

Une zone tampon devra être préservée. Cette dernière sera traversée par un cheminement piéton. Cet espace sera un espace favorable à la biodiversité. Il pourra être planté et des modes de gestion différenciée pourront être appliqués. Les coulées vertes devront bénéficier d'un même traitement.

Les haies bocagères devront être denses et atteindre une hauteur minimale de 3 mètres (à terme). Elles devront être composées de strates arbustives et arborées en privilégiant des essences locales et rustiques.

Ce maillage bocager permettra d'intégrer les futures constructions dans le paysage. En effet, la topographie existante engendre une forte visibilité de ce futur parc depuis le nord ouest.

Les opérations futures ne devront pas entraver la possibilité de réaliser un accès en dénivellation depuis la zone des Montrons pour rejoindre le quartier Ferrié et "l'Espace Mayenne". Selon l'évaluation environnementale: cet aménagement aura des impacts sur la qualité environnementale (Présence de la mare et de haies). Cet aménagement s'il occasionne la suppression de ce milieu devra faire l'objet de mesures compensatoires (restauration de haies bocagères et zones humides ailleurs sur le secteur ou ailleurs sur le territoire communal).

Les futurs projets devront opter pour une gestion alternative des eaux pluviales avec un rejet possible directement dans le milieu récepteur (Ruisseau des Périls). Des dispositifs favorisant l'infiltration et la rétention de l'eau devront être prévus sur les espaces privatifs de telle sorte à limiter le débit de fuite.

Des dispositifs seront également mis en place pour veiller à la bonne qualité des eaux rejetées et éviter le risque de pollution du milieu naturel.

Un inventaire des zones humides devra être établi sur le secteur selon la méthode du SAGE Mayenne.

BEUCHERIE / MONTRONS



Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE

3. Avenue de Chanzy

Les boulevards seront réaménagés et paysagés pour passer du statut de rocade à celui de boulevard urbain. Des giratoires pourront être réalisés.

Sur une base de 50 logements/ha, densité conforme au SCOT, 70 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

- aménagement des espaces publics et de voirie :

Les boulevards, les rocades et grands axes sont retenus comme devant être restructurés et transformés en boulevards intégrés à la vie urbaine. Les boulevards pourront être plantés et le croisement Chanzy-Montmorency pourra être réaménagé. Le profil en illustration est un exemple non opposable.

- renouvellement urbain :

De nouvelles constructions de logements, selon la représentation graphique, prennent place à l'ouest immédiat du cimetière afin de reconstituer une façade urbaine.

CHANZY



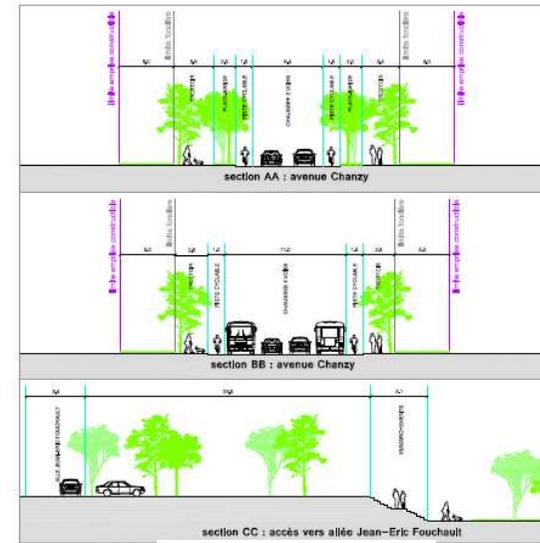
ARCHITECTURE ACTION 31, rue de Terre Neuve 75020 PARIS Tél. 01.40.24.13.81 Fax 01.43.48.73.26 Date : 08/12/2014

PLAN 1/2000

Orientations d'aménagement et de programmation

	Lot habitat		Zone humide
	Lot commerces ou bien lot mixte		Espace vert à conserver
	Lot tertiaire ou bien lot activités		Espace vert à créer
	Lot équipement		Hales à conserver
	Marge de constructibilité (retrait de 5 ou 10 M)		Hales à créer
	Emplacement réservé PLU actuel/PLU futur		Axe vert à renforcer
	Zone non aedificandi PLU actuel/PLU futur (lignes HTA)		Voie principale
	Parking silo		Liaisons douces existantes
	Parking vert		Liaisons douces à créer
			Passages souterrains existants
			Passages souterrains à créer

LEGENDE



Exemples de profil

PROFIL

4. Grenoux

- L'extension de l'urbanisation

L'orientation d'aménagement organise la création de nouveaux logements. La densité attendue doit répondre aux objectifs de densité du SCOT en zone d'extension urbaine et sur ce secteur il sera accepté une densité de 30 logements/hectare pour tenir compte d'une position excentrée de ce site éloigné du centre-ville, soit 294 logements attendus.

L'aménagement du site du Poirier doit permettre de conserver une jonction nord/sud pour une voirie de desserte automobile. La haie bocagère centrale est à conserver. Une percée est acceptée pour la réalisation d'une voie principale dans le respect des éléments de haie à conserver.

Des dispositifs de régulation des eaux pluviales sont exigés.

La ligne à haute tension impose une zone non aedificandi. La Loi Barnier impose un recul de 75 mètres depuis l'axe de la rocade. Les opérations devront intégrer le maintien et l'aménagement d'une continuité écologique le long de la RD 900 qui se traduira par la réalisation d'une continuité piétonne et d'un maillage planté d'arbres. Des merlons plantés pourront être réalisés pour protéger les riverains du bruit et de la vue sur la rocade.

Le long du chemin de Grenoux (côté lotissement la Bretonnière) qui conserve ses caractéristiques et sa configuration actuelles, l'aménageur/lotisseur réalisera une allée piétonnière rejoignant le rond-point de l'avenue du Maréchal Juin.

L'Orientation d'Aménagement inscrit le souhait d'assurer des perméabilités piétonnes à l'intérieur des opérations afin de rejoindre les espaces naturels environnants et de compléter les bouclages piétons existants.

Les jardins partagés sont maintenus.

La gestion des eaux pluviales devra faire l'objet d'aménagements qualitatifs avec des dispositifs de gestion aérienne intégrés à l'aménagement des espaces extérieurs. Sont à privilégier des systèmes de noues paysagères permettant de favoriser l'infiltration et à la rétention des eaux à l'échelle du projet d'ensemble. Le choix des dispositifs devra être justifié selon la nature du sol.

Ce secteur est en limite de la ville à proximité de la ceinture verte. La place de la nature doit être nettement valorisée à la fois dans l'aménagement des espaces publics et aussi dans le traitement des espaces extérieurs privés.

Les nouvelles liaisons douces devront bénéficier d'un aménagement qualitatif, confortable et uniforme sur l'ensemble du secteur concerné. Lorsqu'elles seront 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 devra être semi-perméable et roulant.

GRENOUX



Orientations d'aménagement et de programmation

	Lot habitat		Zone humide
	Lot commerces ou bien lot mixte		Espace vert à conserver
	Lot tertiaire ou bien lot activités		Espace vert à créer
	Lot équipement		Haies à conserver
	Marge de constructibilité (retrait de 5 ou 10 M)		Haies à créer
	Emplacement réservé PLU actuel/PLU futur		Axe vert à renforcer
	Zone non aedificandi PLU actuel/PLU futur (lignes HTA)		Voie principale
	Parking silo		Point d'échange
	Parking vert		Liaisons douces existantes
			Liaisons douces à créer
			Passages souterrains existants
			Passages souterrains à créer
			PÉRIMÈTRE

LEGENDE

5. Jeanne Jugan

- *Renouvellement urbain* :

L'orientation d'aménagement organise la réalisation d'une ou de plusieurs opérations de logements autour d'un mail planté qui assurera une continuité piétonne réalisée dans le cadre de la ou des opérations immobilières (depuis le ruisseau).

Sur une base de 50 logements/ha, densité conforme au SCOT, 125 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.
Le verger existant est protégé.

Le nouvel ensemble donnera au Sud sur la coulée verte maintenue aux abords du ruisseau Saint-Nicolas.

Ce secteur est très bien orienté avec des pentes vers le sud. Les futures constructions devront optimiser les apports solaires en développant de larges ouvertures. Cela permettra également de faire bénéficier aux futurs habitants du cadre paysager de qualité de la coulée verte.

Le futur projet devra opter pour une gestion alternative des eaux pluviales avec un rejet possible directement dans le milieu récepteur (Ruisseau Saint Nicolas). Des dispositifs favorisant l'infiltration et la rétention de l'eau devront être prévus sur les espaces privatifs de telle sorte à limiter le débit de fuite à la parcelle. Des dispositifs seront également mis en place pour veiller à la bonne qualité des eaux rejetées et éviter le risque de pollution du milieu naturel.

Les futures constructions devront s'intégrer avec la maison de retraite. Des percées visuelles et des perméabilités devront être développées au sein de cet îlot la maison de retraite afin que les résidents continuent de bénéficier de la proximité de la coulée verte.



ARCHITECTURE ACTION 31, rue de Terre Neuve 75020 PARIS Tél. 01.40.24.13.81 Fax: 01.43.48.73.26 Date : 08/12/2014

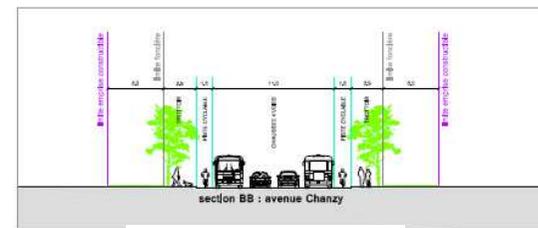
PLAN 1/2000

Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE

Légende



Exemple de profil

PROFIL

6. La Malle - rue de Bretagne

Le secteur délimité par la rue de Bretagne, le boulevard du 8 mai 1945, le Boulevard Jean Jaurès et la rue Albert Thomas est destiné à accueillir de nouvelles opérations de constructions de logements et/ou d'activités. De nouveaux programmes se substituent à une urbanisation d'entrée de ville largement constituée de halles commerciales et d'activités périphériques peu qualitatives.

Sur une base de 50 logements/ha, densité conforme au SCOT, 105 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

- Aménagement des espaces publics et voirie :

La rue de Bretagne pourra être réaménagée et paysagée en tant que boulevard urbain. Le profil est un exemple.

Cette mutation de l'entrée de ville s'accompagne d'une politique de renouvellement qualitative de la frange commerciale. La ZA du Bourny est requalifiée selon les orientations définies par Laval Agglomération. La zone non aedificandi est mobilisée en espace vert dans la ZA du Bourny.

Le projet urbain s'appuie sur la présence des boulevards pour réaliser un maillage à dominante douce de " zone de partage" à l'intérieur de la ou des opérations immobilières neuves.

L'organisation des nouvelles constructions est définie graphiquement et présente des programmes de logement à l'intérieur de la zone secondés par des opérations mixtes le long des axes de circulation.

Le boulevard du 8 mai 1948 est une infrastructure routière qui génère des nuisances sonores. Afin de limiter l'exposition la population à ces nuisances, plusieurs principes sont exigés :

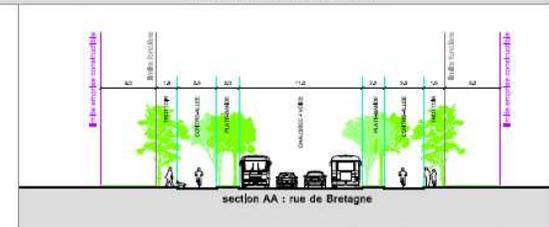
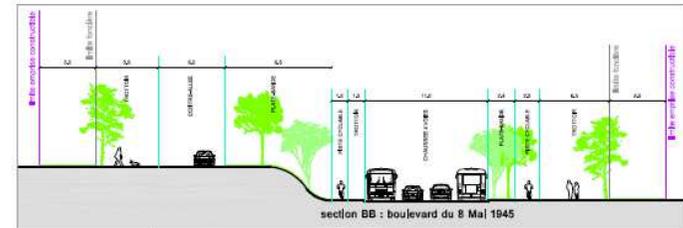
- Créer une façade urbaine continue le long de la voie afin d'établir un écran sonore vis-à-vis de l'intérieur de l'îlot.
- Adapter l'épannelage (hauteur maximum le long du boulevard et dégressive ensuite)
- Créer une bande paysagère tampon entre le boulevard et les emprises bâties (dans le cadre de la requalification du boulevard).

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.

Des dispositifs doivent être développés pour limiter les débits de fuite et favoriser la rétention et l'infiltration des eaux pluviales sur les parcelles.

LA MALLE - RUE DE BRETAGNE

Orientations d'aménagement et de programmation



Exemple de profil

PROFIL

Légende



7. Le Tertre

Une orientation générale du PADD, conforme aux évolutions introduites par le Grenelle de l'environnement, est de marquer une ceinture verte autour de la ville et de développer progressivement des continuités vertes depuis la périphérie de la ville vers la Mayenne et le centre-ville.

Ces continuités, intégrées dans les opérations de constructions de nouveaux logements, sont supports d'itinéraires doux structurants à l'échelle de la ville (que ces itinéraires soient utilisés à fin de loisirs ou de déplacements quotidiens à vélos).

La biodiversité repérée au SCOT sur ce secteur sera préservée par la conservation d'arbres et de haies existantes (qui pourront être renforcées).

L'urbanisation du secteur à vocation principale d'habitat est complétée par une allée piétonne sillonnant au sein des opérations pour relier le vallon vert au boulevard Volney.

Les limites parcellaires privées, lorsqu'elles donnent sur la continuité verte, sont végétalisées par l'aménageur/lotisseur avec la plantation de haies d'essences locales dans une composition champêtre en accord avec les haies qui se sont naturellement développées aux alentours. Les haies mono-spécifiques sont interdites.

Sur une base de 40 logements/ha, densité conforme au SCOT, 500 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

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 très roulant (l'enrobé est à proscrire).

Un inventaire des zones humides devra être établi sur le secteur selon la méthode du SAGE Mayenne.

LE TERTRE



Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE

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

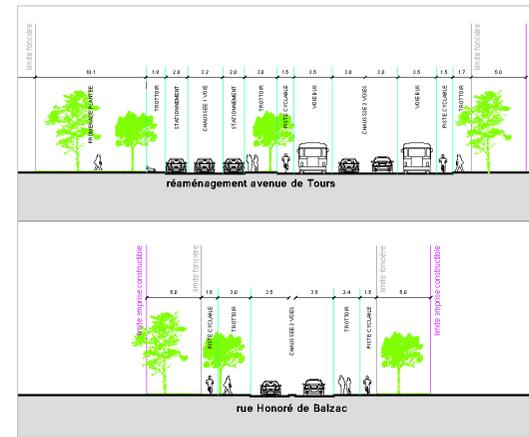


PLAN

Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE



PROFIL

9. Pommeraias

Le projet urbain des Pommeraias rassemble les quartiers nord de la ville autour d'un grand parc entouré par la technopole et les importantes activités sportives à l'est, des quartiers pavillonnaires réalisés dans à partir des années 50 à l'ouest et une école au sud.

Le parc devient le centre de ce grand secteur de la ville. En se retournant sur son cœur vert, le grand quartier construit son identité et permet de finaliser l'urbanisation du nord de la ville en créant une continuité urbaine légère entre la technopole et la gare. 900 logements pourraient être attendus à terme sur ce site, dont 600 logements sur une période de 10 ans.

L'espace central est délimité dès le départ de l'opération. Cet espace protégé est un espace naturel qui préserve et engendre l'avenir de la ville.

Une allée périphérique délimite le parc qui se prolonge sur la Technopole de la commune de Changé et dessert des programmes qui développent les activités scientifiques et culturelles de la technopole, tout en accueillant des logements le long des stades. Au sud, une liaison douce qui pourra à terme passer en voirie relie l'avenue Pierre de Coubertin et les rues des Sport et de la Pillerie.

L'allée périphérique sera exclusivement à vocation douce. Cette voie n'a pas vocation à supporter de circulation à motorisation thermique (hormis véhicules d'entretien et secours incendie sur une portion en dehors de la zone humide). L'objectif est de mieux relier les quartiers entre eux par des liaisons douces (Aubépin et Vaufleury avec le secteur Pommeraias, le Technopôle et la gare). Il s'agit aussi de créer de nouveaux parcours de promenade et d'activités sportives (vélo, course à pied, marche, ...).

Cet aménagement doit s'inscrire pleinement dans son contexte en veillant à ne pas impacter la sensibilité du milieu naturel. En effet, il est repéré une zone humide importante aux abords du ruisseau de l'Aubépin. Cet aménagement devra donc veiller à ne pas modifier les écoulements de surface et ne pas induire de changements d'apport d'eau vis-à-vis de la zone humide. Cet aménagement ne devra pas non plus faire obstacle à la petite faune.

Pour éviter ou réduire ces impacts, certains principes d'aménagement de la voie sont préconisés :

- Accompagnement de la voie par une ou deux haies de bocage
- Mise en place de passages pour la petite faune
- Tronçons construits sur pilotis
- Surface en stabilisé et passage busés pour maintenir le ruissellement des eaux pluviales

Le grand espace central se décompose de la manière suivante :

- Le parc urbain sera un espace enherbé polyvalent permettant de multiples usages (jeux de ballon, promenade, pique-nique). Cet espace pourra accueillir des animations, événementiels, fête estivales...
- Les terrains de sport (existants) qui peuvent être maintenus.
- Un secteur naturel de prairies bocagères au nord et le long du ruisseau intégrant les zones humides. Le maillage bocager devra être conforté et la zone humide devra être préservée. Les aménagements sur ce secteur ne devront pas imperméabiliser le site. La gestion de cet espace devra être assurée par des pratiques écologiques et respectueuses de l'environnement.

Ce secteur présente un potentiel de densification qui se justifie notamment par la proximité du futur pôle d'échanges multimodal de la gare et du technopôle au nord.

Les programmes de logements devront s'ouvrir sur le futur parc en offrant des façades et des espaces qualitatifs. Au sein de ces programmes, la place de la nature devra être nettement valorisée dans le traitement des espaces extérieurs collectifs et privés. Des dispositifs devront être développés pour limiter les débits de fuite et favoriser la rétention et l'infiltration des eaux pluviales sur les parcelles.

Un inventaire des zones humides devra être établi sur le secteur selon la méthode du SAGE Mayenne.

POMMERAIES



Orientations d'aménagement et de programmation

	Lot habitat		Zone humide
	Lot commerces ou bien lot mixte		Espace vert à conserver
	Lot tertiaire ou bien lot activités		Espace vert à créer
	Lot équipement		Haies à conserver
	Marge de constructibilité (retrait de 5 ou 10 M)		Haies à créer
	Emplacement réservé PLU actuel/PLU futur		Axe vert à renforcer
	Zone non aedificandi PLU actuel/PLU futur (lignes HTA)		Voie principale
	Parking silo		Liaisons douces existantes
	Parking vert		Liaisons douces à créer
			Passages souterrains existants
			Passages souterrains à créer

LEGENDE

10. Site Erdf

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du site ERDF anticipe une reconversion du site à moyen terme et prend place dans un projet d'ensemble d'intégration des boulevards au cœur de la vie urbaine.

La nouvelle opération assurera un lien entre un quartier de maisons de ville d'époques diverses au nord, des programmes immobiliers récents à l'ouest, l'usine patrimoniale des tissus d'Avesnières et le boulevard des Tisserands au sud.

L'implantation au croisement de la rue Victor Boissel et du boulevard des Tisserands, la présence automobile marquée dans un secteur urbain de lecture encore peu claire, concourent à la réalisation d'un projet structurant à destination de logements et ou d'activités tertiaires.

Sur une base de 50 logements/ha, densité conforme au SCOT, 94 logements neufs pourraient être attendus sur ce secteur.

D'est en ouest, un mail organise une desserte douce.

Le boulevard des Tisserands et la place des Victoires sont réaménagés et paysagés en boulevard urbain.

Un programme de logements assure la jonction entre la zone humide du ruisseau Saint-Nicolas et la place des Victoires.

Afin de limiter l'exposition aux nuisances sonores des futurs habitants, un espace tampon planté est prévu le long du boulevard. Cet espace tampon sera planté d'arbres de moyenne tige.

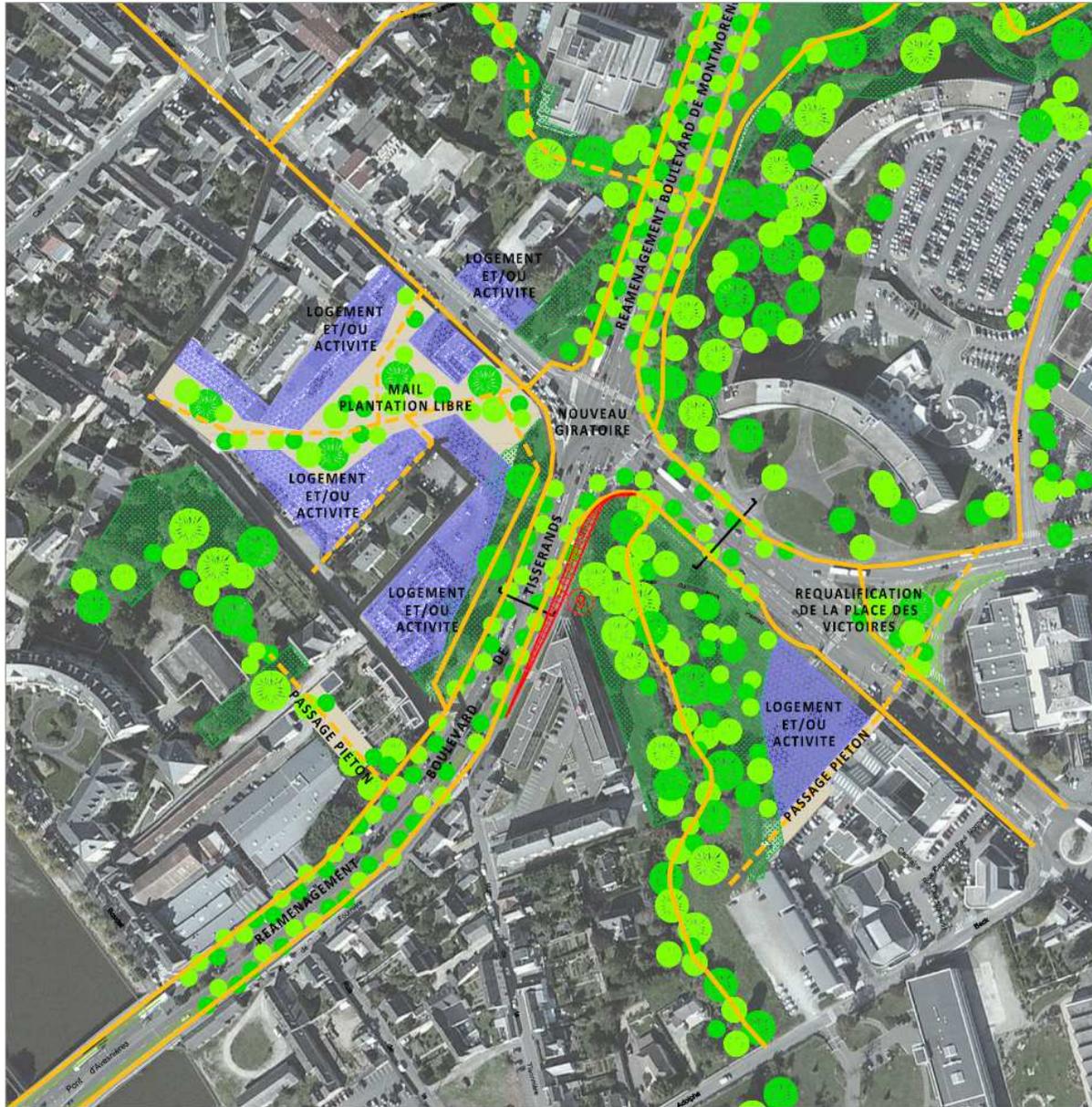
Le cœur de l'îlot devra être un espace apaisé et sécurisé pour les piétons. Cet espace sera public et accessible par tous.

Le stationnement automobile ne devra pas être rendu visible depuis les voiries alentours. Dans la mesure du possible, ils devront être intégrés au bâti (en souterrain ou en rez-de-chaussée).

Les dispositifs de rétention des eaux pluviales seront à intégrer aux aménagements paysagers en veillant à prendre en compte la qualité des sols. Des études de sol permettront d'évaluer la capacité de ce dernier à infiltrer les eaux pluviales.

Sur l'ensemble du secteur, 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.

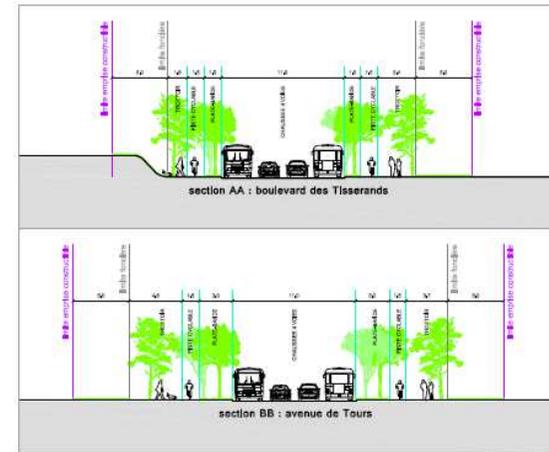
SITE ERDF



Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE



PROFIL

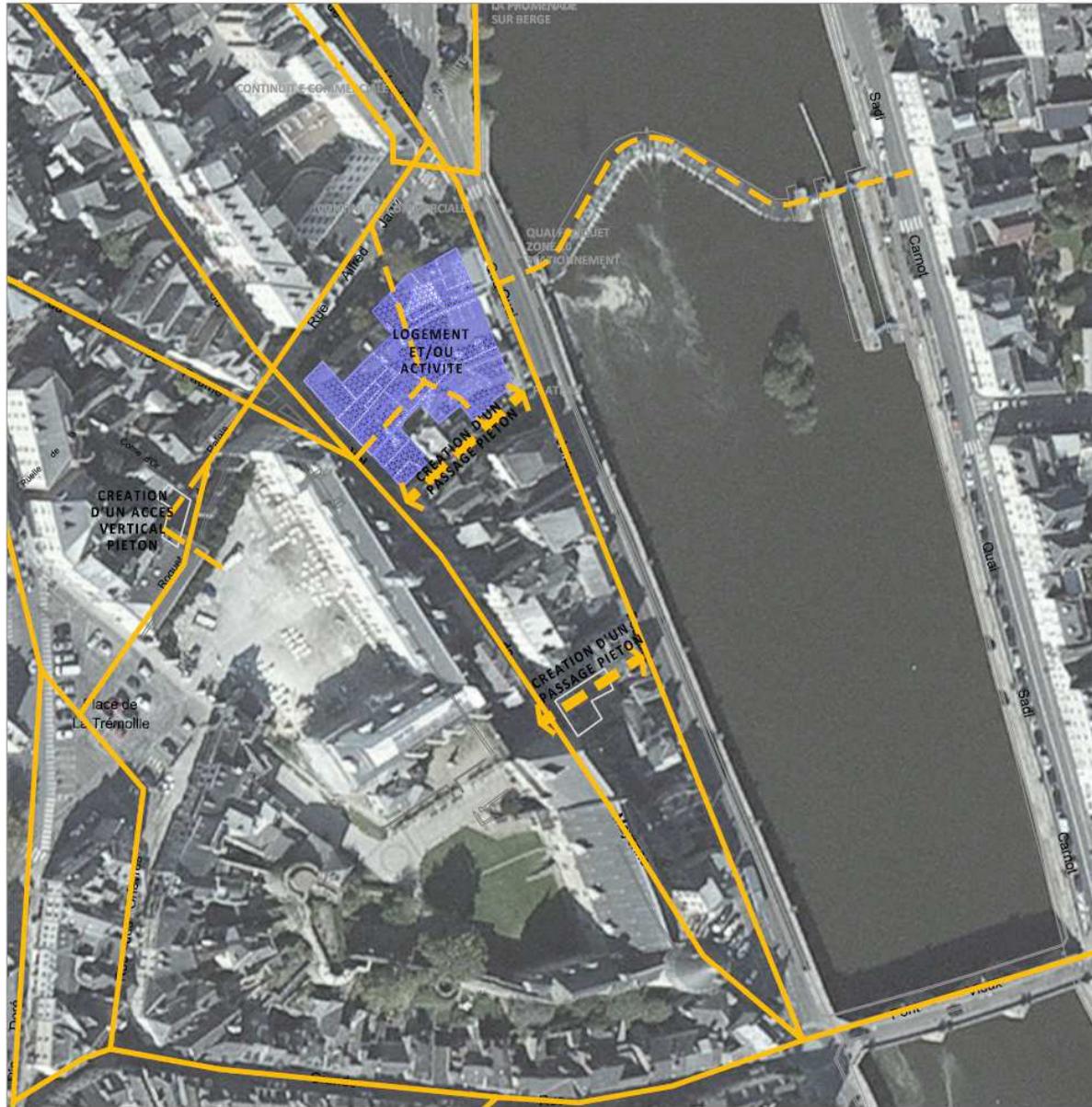
11. Val de Mayenne

L'objectif de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation est le développement de l'activité commerciale et de la fréquentation touristique de la rue du Val de Mayenne ainsi que son intégration dans le circuit patrimonial de la ville, reliant la place du 11 Novembre, le Château Neuf et le Vieux Pont.

Au niveau de la rue A Jarry et au débouché de la rue de Verdun, un programme de services et/ou de logements et/ou d'activités commerciales (y compris activité hôtelière) prolonge l'attractivité de la rue du Val de Mayenne et la met en relation avec le quai Jehan Fouquet.

Des passages traversants seront ouverts entre la rue du Val de Mayenne et le quai Jehan Fouquet, permettant des parcours en boucle et ouvrant des vues sur la Mayenne. Une liaison verticale pourra être édifiée.

VAL DE MAYENNE



Orientations d'aménagement et de programmation



LEGENDE

12. La Baclerie

Les boulevards, rocadés et grands axes de la ville ont été retenus dans les PLU successifs et dans le PADD comme devant être restructurés et transformés en boulevards intégrés à la vie urbaine.

Les boulevards sont plantés et un giratoire remplace les feux au croisement Chanzy- Montmorency. Le profil de voirie proposé est une illustration à titre d'exemple.

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation, conforme aux objectifs de restructuration des boulevards, avenues et axes de l'ensemble de la ville, est complétée sur le secteur de la Baclerie/DDT par un aménagement paysager qui valorise et structure les espaces libres et distendus caractéristiques de l'urbanisme des années 60-70.

Une continuité végétale est projetée. Elle relie le gymnase Baclerie et les bâtiments administratifs de la DDT, et se prolonge sur la coulée verte du ruisseau de Saint-Nicolas.

Le maillage végétal se développe sur le site de la CPAM.

Des implantations nouvelles sont programmées afin de reconstituer une armature urbaine :

- Rue Pierre Laroque
- Rue Royalieu
- Rue du colonel Heulot
- Boulevard de Montmorency

Sur l'avenue de Chanzy, un programme éducatif devant le stade du lycée Robert Buron réalisera la continuité urbaine.

Sur l'ensemble du secteur, 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.

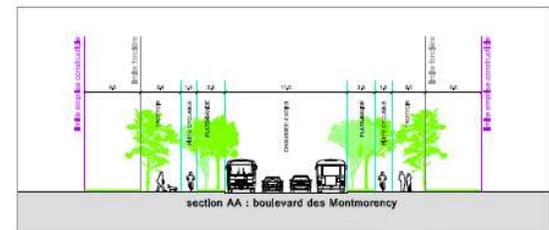
BACLERIE



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.

- *renouveau 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 Grivonnaire), un site composé de commerces dédiés à l'habitation (Parc de l'Habitat) et des concessions automobiles.

La possibilité de réaliser un accès en dénivelation 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.

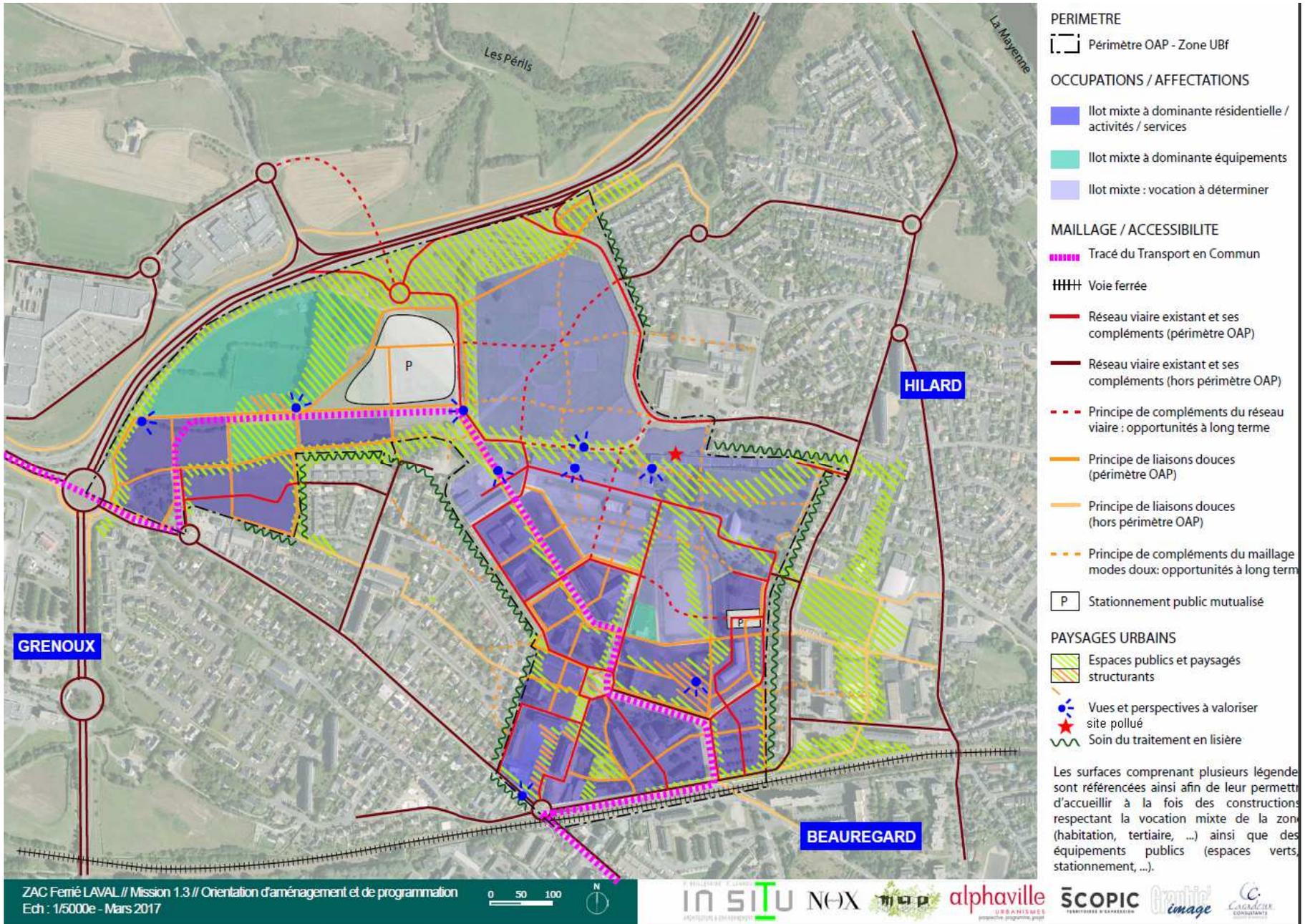
Le projet prévoit une large diversité de fonctions : habitat diversifié, services, commerces et équipements. Il laisse la possibilité d'accueillir des constructions à vocation d'agriculture urbaine, de découverte et de pédagogie autour de la nature. Le projet prévoit également un parc urbain au nord-est 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.



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.

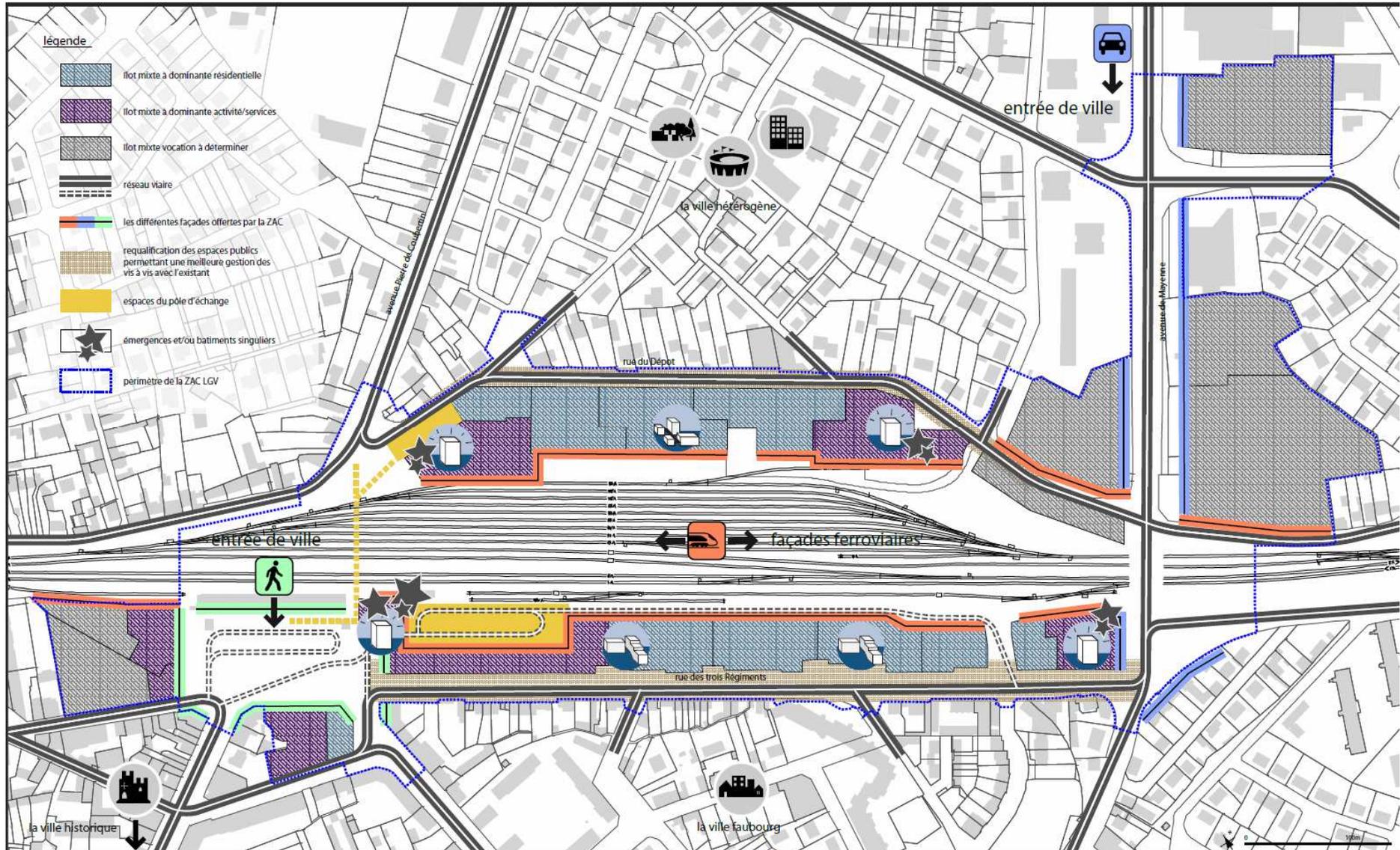
Il convient de souligner toute l'importance de la passerelle piétonne qui rapprochera le quartier des Pommeraies et l'intégrera dans la dynamique nouvelle.

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.



15. Grenoux – terrain SNCF chemin de la Malle – Déblai de Bézières

Le déblai de Bézières, situé sur les communes de Laval et Saint-Berthevin, le long de la ligne ferroviaire reliant Laval à Rennes connaît depuis quelques années des problématiques d'inondations des pistes de la voie ferrée avec des risques avérés pour les circulations ferroviaires (ex : glissement ponctuel le 5 janvier 2001 ayant entraîné le déraillement d'un train). En effet, sur cette zone, la voie ferrée est située en contrebas du terrain naturel avec un dénivelé atteignant jusqu'à 7 mètre de hauteur et le système de drainage actuel des eaux de pluies est insuffisant.

C'est pourquoi, SNCF Réseau, en accord avec la commune et les services de l'Etat, crée un système de drainage en crête de talus pour supprimer les arrivées d'eau venant des bassins versants alentours se déversant jusqu'alors directement sur la voie ferrée. Ce système de drainage est notamment composé d'un ouvrage de rétention constitué de deux bassins ayant la fonction de tampon et permettant une meilleure maîtrise des conditions d'écoulement en termes de débit, de vitesse et de volume transité.

Cet ouvrage se situe sur une parcelle initialement classée en tant qu'espace boisé au PLU de Laval. À la suite d'une procédure de mise en compatibilité du PLU, il a été convenu qu'en compensation du déclassement de cette parcelle, et après travaux, un aménagement paysager de celle-ci sera réalisé afin de remettre en état le site. Cet aménagement sera traduit par la création d'une orientation d'aménagement et de programmation.

Cette OAP se traduit par la replantation d'une haie arbustive issue d'essence locale au nord-ouest de la parcelle, par la mise en place de pelouse, ... L'orientation d'aménagement permettra à SNCF Réseau l'entretien du site par tous moyens matériels et humains (nettoyage des fossés et de leurs abords, des bassins de rétention, des accès...) ainsi que les travaux nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement.



- ⋯⋯⋯ Principe d'implantation du système de drainage (buses + fossés)
- ⋯⋯⋯ Principe d'implantation des accès maintenance
- — — Principe de conservation de la haie actuelle en tant qu'EBC
- - - Principe de plantation d'une haie arbustive en tant qu'écran végétal après travaux
- ⋯⋯⋯ Principe d'implantation des bassins de rétention des eaux
- OAP : principe d'aménagement paysager