

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale des Pays de Laval et de Loiron

Comité Syndical – 20 janvier 2011
Bureau – 11 juillet 2011

ENJEUX

Syndicat Mixte du Territoire des Pays de Laval et de Loiron



ENJEUX

Proposition à l'issue de :

Diagnostic territorial
Etat Initial de l'Environnement

Bureau du Syndicat mixte du 14 octobre 2010
Comité syndical du 4 novembre 2010

Ateliers thématiques

Emploi et rayonnement du territoire : 1^{er} et 7 décembre 2010
Environnement : 17 novembre et 2 décembre 2010
Habitat, vie sociale et services de proximité : 17 nov. et 1^{er} déc. 2010
Aménagement et organisation du territoire : 16 nov. et 15 déc. 2010
Déplacements et mobilité : 16 et 30 novembre 2010

Commissions Laval Agglomération

Commission Habitat : 10 mai 2011
Commission Aménagement du Territoire : 17 mai 2011
Commission Développement économique : 19 mai 2011
Commission Prospective : 27 juin 2011

Conseil de Développement – Laval Agglomération

21 juin 2011

Sommaire

Préambule	- 7 -
ENJEU 1 : Le dynamisme démographique	- 11 -
Axe 1 : Pérenniser le dynamisme démographique	- 12 -
Axe 2 : Valoriser la situation du territoire.....	- 12 -
ENJEU 2 : Des alternatives à l'étalement urbain	- 13 -
Axe 1 : Déterminer pour chaque échelle du territoire les conditions d'un développement adapté et durable de l'urbanisation.....	- 14 -
Axe 2 : Répondre à la demande de logements	- 14 -
Axe 3 : Maintenir la biodiversité et l'identité paysagère des Pays de Laval et de Loiron.....	- 14 -
Axe 4 : Permettre l'émergence d'une agriculture périurbaine.....	- 15 -
ENJEU 3 : Un développement économique ouvert sur l'extérieur	- 17 -
Axe 1 : Le développement de l'innovation.....	- 18 -
Axe 2 : Favoriser la diversification des activités	- 18 -
Axe 3 : Structurer l'offre des zones de développement économique.....	- 18 -
Axe 4 : Déterminer un niveau d'infrastructures accompagnant le développement économique..	- 19 -
ENJEU 4 : La qualité de vie : clé de l'identité et de l'attractivité du territoire -	21 -
Axe 1 : Organiser la vie sociale	- 22 -
Axe 2 : Hiérarchiser l'offre d'équipements	- 22 -
Axe 3 : Assurer un meilleur maillage de l'offre commerciale.....	- 22 -
Axe 4 : Protéger et économiser les ressources	- 23 -
ENJEU 5 : L'intermodalité dans les déplacements	- 25 -
Axe 1 : Offrir les conditions d'un territoire économe en déplacements.....	- 26 -
Axe 2 : Organiser un territoire multipolaire	- 26 -

Préambule

Un diagnostic du territoire des Pays de Laval et de Loiron préalable au SCoT a été établi selon les thématiques suivantes : Population, Habitat et extension urbaine, Economie et tourisme, Déplacements, infrastructures et transports et Equipements structurants. Parallèlement, l'Etat Initial de l'Environnement a été réalisé par le cabinet EVEN CONSEIL

Ce diagnostic dresse un portrait contrasté du territoire, qui se situe, aujourd'hui, à une étape clef de son développement. Il possède une réelle richesse en terme d'atouts. En résumé et à grands traits :

- une situation géographique exceptionnelle, au coeur des espaces de développement du Grand Ouest français, avec un **raccordement routier et ferroviaire de qualité** et un environnement naturel patrimonial et paysager de qualité ;
- une **qualité de vie** encore préservée ;
- une économie qui se tertiarise avec une base économique locale industrielle encore forte et des potentiels de développement dans des compétences telles que la **Réalité virtuelle** qui constitue une locomotive en terme d'image.

Pour autant, si la démographie du territoire est positive et affiche même un certain dynamisme, le territoire souffre d'un certain nombre de déséquilibres mettant en jeu à terme ses possibilités de développement et son attractivité. Ces déséquilibres sont pour la plupart ceux que l'on connaît généralement dans des agglomérations de plus grande importance. Ainsi, pour ne citer que les déséquilibres les plus problématiques :

- un étalement urbain significatif s'expliquant par une ville-centre qui perd de son attractivité, en particulier pour les habitants disposant de moyens pour accéder à la propriété, essentiellement au profit d'une couronne Nord / Est ;
- une organisation spatiale de l'agglomération qui privilégie la déconnexion des lieux d'emplois et de services des lieux d'habitat, entraînant des phénomènes de congestion préjudiciables, accentués par un usage très majoritaire de la voiture individuelle pour les transports quotidiens ;
- des espaces agricoles et naturels périphériques qui subissent une forte pression.

Laval constitue ainsi une agglomération de taille moyenne qui affiche certaines difficultés d'attractivité par une situation géographique qui inscrit le territoire du SCoT dans une concurrence territoriale avec les espaces métropolitains proches (Rennes, Angers et Le Mans) mais aussi avec des espaces limitrophes comme Vitré.

Ce constat a engendré des questions, formulées et débattues dans les **ateliers thématiques** en novembre et décembre 2010. Cette démarche participative, où de nombreux acteurs locaux du développement du territoire des Pays de Laval et de Loiron, élus et techniciens, ont été associés, a abouti à la formulation de cinq enjeux autour d'une ambition : **construire l'attractivité du territoire**.

ENJEU 1 : Le dynamisme démographique

ENJEU 2 : Des alternatives à l'étalement urbain

ENJEU 3 : Un développement économique ouvert sur l'extérieur

ENJEU 4 : La qualité de vie : clé de l'identité et de l'attractivité du territoire

ENJEU 5 : L'intermodalité dans les déplacements

Les acteurs du territoire seront à nouveaux mobilisés pour apporter des réponses à ces enjeux dans la phase suivante de la mise en place du SCoT. Divers scénarios de développement seront discutés pour déterminer un scénario de référence qui sera le support du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du territoire des Pays de Laval et de Loiron.

UNE AMBITION :

Construire l'attractivité du territoire

Des atouts : dynamisme démographique, cadre de vie, facilité d'accès et de desserte, richesse du patrimoine paysager et architectural,...

Mais un territoire en concurrence directe avec des espaces métropolitains proches, attractifs et dynamiques.

ENJEU 1 : Le dynamisme démographique

Le territoire du SCoT des Pays de Laval et de Loiron a connu un réel dynamisme démographique entre 1999 et 2008 avec une croissance démographique de 7%. Ce territoire – le plus urbanisé du Département – n'a cependant pas été sur la période la plus dynamique des territoires ayant la compétence SCoT en termes d'évolutions démographiques. Le Pays de Meslay-Grez et le Pays de Château-Gontier ont connu une croissance démographique plus soutenue (respectivement 11.4% et 9.8%).

L'examen depuis 1968 de l'évolution démographique indique 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.

Les Pays de Laval et de Loiron concernent un territoire jeune qui se caractérise par une proportion forte des moins de 20 ans : 27% de la population. Cette particularité n'empêche pas le vieillissement de la population, suivant la tendance nationale, qui devrait se traduire par une érosion du dynamisme démographique.

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. Cela revient à un gain de 500 habitants par an pour une croissance moyenne annuelle de +0.4%. Une progression extrêmement importante des plus de 60 ans devrait accompagner ces évolutions : + 15 500, tandis que l'ensemble des autres classes d'âge devrait voir leur population diminuer. Si l'on se tient aux dernières données disponibles, l'évolution démographique entre 2007 et 2008 a été de +1% (1 099 habitants supplémentaires), soit des chiffres largement supérieurs à ceux annoncés par ces projections.

Avec une croissance démographique presque exclusivement portée par le solde naturel le territoire du SCoT s'avère peu attractif. L'importance des départs – sans retour – des classes d'âges correspondant à la population active traduit la concurrence avec des bassins d'emplois et des villes universitaires plus attractives. Les échanges avec la Région Pays de la Loire et les régions voisines sont fortement déficitaires mais ceux avec l'Île de France sont positifs.

Même si la croissance de la population active du territoire du SCoT des Pays de Laval et de Loiron a été significative entre 1999 et 2006 (+ 3 320) elle est nettement inférieure à celle rencontrée à l'échelle de la Région. De plus, le territoire, qui devrait connaître un vieillissement plus rapide que les autres territoires de référence¹, le nombre d'actifs devrait y diminuer de -1 200 entre 2006 et 2020. A cette date, il ne devrait y avoir plus que 1.8 actifs de 15 à 64 ans pour un inactif de 60 ans et plus.

¹ Dans le cadre du partenariat entre le Syndicat mixte du Territoire des Pays de Laval et de Loiron et l'INSEE des Pays de la Loire pour la réalisation du *Portrait de Territoire* le SCoT de référence permet la comparaison avec des espaces aux caractéristiques semblables à celle du SCoT des Pays de Laval et de Loiron. Ces critères concernent la population globale du territoire et celle de la ville centre. 6 territoires composent ce SCoT de référence : Arras, Blois, Brive-la-Gaillarde, Chalons-sur-Saône, Charleville-Mézières, La Roche-sur-Yon.

Axe 1 : Pérenniser le dynamisme démographique

- **Conforter une dynamique démographique pour assurer dans la durée le renouvellement des populations**
 - Renforcer le solde migratoire
 - Attirer et maintenir les jeunes actifs
 - Anticiper les besoins du territoire pour répondre à la croissance démographique souhaitée
- **Concevoir une urbanisation « pensée » pour chaque commune et répondre à l'aspiration d'une population désireuse de vivre dans un habitat individuel avec jardin**
- **Faciliter un développement de l'urbanisation diversifié sur les communes de la première couronne de l'agglomération (Louvigné, L'Huisserie,...) pour structurer l'organisation du territoire et répondre aux besoins des différents types de population**

Axe 2 : Valoriser la situation du territoire

- **Conforter la place du territoire dans l'espace Rennes – Angers – Le Mans**
- **Renforcer la capacité du territoire à être au cœur des projets régionaux structurants**
- **Valoriser le corridor Paris – Bretagne et développer le corridor Anjou – Normandie**
- **Prendre en compte le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire pour l'ouverture du territoire vers l'extérieur : valoriser cette position d'interface**
- **Améliorer la qualité de vie et l'image de la vie en ville (en particulier pour Laval) pour favoriser l'attractivité, notamment en ce qui concerne les familles avec enfants : sécuriser et diversifier les modes de déplacements, améliorer l'offre d'espaces verts, de loisirs, de services...**
- **Développer une attractivité d'ensemble de la ville-centre intéressant tout le territoire du SCoT**

ENJEU 2 : Des alternatives à l'étalement urbain

Des mutations importantes des ménages sont observées : entre 1999 et 2007 le nombre de ménages a cru plus rapidement (+1.6% par an, soit + 5 181) que le nombre d'habitants (+0.7% par an, soit + 6 159). Le poids des ménages de 1 et 2 personnes devient prépondérant et leur part a fortement cru (de 61.8% à 67.2%), tandis que le poids des grands logements de 5 pièces et plus s'est renforcé (de 36.7% à 42.3%). Malgré ces mutations de profils des ménages, la construction neuve reste dominée par la maison individuelle, occupée par des propriétaires.

Le parc de logements s'est développé à un rythme beaucoup plus soutenu (14%) que la croissance démographique (6%) entre 1999 et 2007 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.

La construction neuve entre 2000 et 2007 a connu un fort développement avec plus de 750 mises en chantier en moyenne par an avant de connaître un très net recul à partir de 2008. Le ralentissement de la production au cours des dernières années devraient avoir comme incidence le risque que le marché se retende si l'on se tient aux projections de la population et à une certaine reprise de l'économie. Les 390 logements qui vont se trouver libérés après le départ du 42^{ème} RT et l'encasernement des Gendarmes devront être pris en compte dans le PLH de Laval Agglomération.

Le rythme des consommations foncières pour l'habitat s'est encore accéléré entre 2005 et 2009, sur tous les espaces du territoire du SCoT et il atteint 46 hectares en moyenne par an. Le mode d'urbanisation peu dense, composé en bonne partie par la construction individuelle pure a été le facteur principal de l'étalement urbain au cours des dernières décennies.

L'offre de logements locatifs sociaux est assez satisfaisante sur l'ensemble du territoire mais reste très mal répartie au regard de la demande non satisfaite, notamment sur les communes du Pays de Loiron, et ce malgré un effort réel de développement sur certaines communes. Laval concentre 80% de l'offre en logements locatifs sociaux.

Une forte augmentation du nombre de logements vacants est à constater entre 1999 et 2007 : +61%. Une situation qui indique une inadéquation entre l'offre et la demande, mais aussi qu'il existe une réserve potentielle de logements. A Laval, le nombre de logements vacants a augmenté de +75%.

Les prévisions d'artificialisation des sols sur Laval Agglomération (documents d'urbanisme en cours) correspondent à plus de 2 000 hectares à long terme, soit plus de 50% des zones déjà urbanisées. Malgré un certain ralentissement au cours des dernières années de la consommation foncière pour les activités, les zones ouvertes à l'urbanisation devraient être, toujours pour Laval Agglomération, de 500 hectares, soit un stock de 33 années de commercialisation.

Une activité agricole qui pèse de moins en moins en terme d'emplois, et dont la déprise, le vieillissement des exploitants ainsi que l'artificialisation d'anciennes surfaces agricoles, posent question. Un travail de prospective devrait être mené afin de réfléchir sur ce que l'on souhaite avoir comme agriculture à l'horizon 20 ans.

Ces tendances peuvent conduire à une banalisation du paysage et à une rupture d'équilibre entre espace naturel et espace urbanisé.

Axe 1 : Déterminer pour chaque échelle du territoire les conditions d'un développement adapté et durable de l'urbanisation

- **S'accorder sur une série de principes d'urbanisation ayant valeur pour l'ensemble des Pays de Laval et de Loiron**
 - *Privilégier la réhabilitation des logements anciens. (« refaire » la ville sur la ville, remplir les « dents creuses »...)*
 - *Inscrire l'urbanisation nouvelle dans une continuité géographique harmonieuse avec le bâti existant ; qu'il s'agisse des centres urbains, des quartiers ou hameaux isolés*
 - *Réaliser des petits programmes de logements, densifier les lotissements pour minimiser la consommation d'espace et les coûts des réseaux*
 - *Favoriser la qualité architecturale et l'intégration dans le paysage de l'urbanisation nouvelle afin d'éviter les ruptures entre les centres et les constructions neuves, préserver l'identité des villages et mettre en valeur le patrimoine bâti*
- **Définir des approches différenciées par échelle du territoire et définir une typologie du territoire selon les caractéristiques des différentes unités démographiques**

Axe 2 : Répondre à la demande de logements

- **Répondre aux évolutions démographiques**
- **Développer et répartir le logement locatif à loyer modéré pour favoriser la mixité sociale sur l'ensemble du territoire et au sein même de la ville centre**
- **Favoriser l'accès au logement pour tous et proposer une offre plus diversifiée et mieux répartie spatialement**
 - *Avoir une approche différenciée des formes d'habitat intégrant une meilleure utilisation de l'espace tout en répondant aux attentes des familles (diversification des formes urbaines, mixité des populations, tailles de logement différentes, variété de l'offre en accession ou en locatif...)*

Axe 3 : Maintenir la biodiversité et l'identité paysagère des Pays de Laval et de Loiron

- **Préserver les grandes entités paysagères des Pays de Laval et de Loiron**
- **Concevoir un développement de l'urbanisation compatible avec la préservation du cadre de vie et des paysages**
 - *Maintenir des coupures vertes marquées entre les différentes zones urbanisées pour consolider l'identité rurale des communes*
 - *Préserver un environnement source d'une bonne qualité de vie : protection des haies bocagères, des vallées, des prairies...*
- **Renforcer les liaisons naturelles**
- **Préserver la biodiversité en milieu urbain**
- **Agir le long des infrastructures pour mettre en valeur les paysages (THT, LGV)**

Axe 4 : Permettre l'émergence d'une agriculture périurbaine

- **Pérenniser l'existence d'un important patrimoine agricole : terres et bâti liés à l'exploitation**
 - Favoriser la constitution d'une politique foncière de protection des espaces agricoles, sur l'ensemble des secteurs où l'agriculture reste présente
 - Protéger l'activité agricole pour permettre une transmission/reprise des exploitations en limitant le morcellement ou la disparition de terres cultivées
 - Conforter l'existence voire la création de nouveaux sièges d'exploitation indispensables au maintien des agriculteurs dans les différentes communes
- **Promouvoir les pratiques agricoles durables qui sont en adéquation avec le paysage (bocages), la qualité de l'eau, des milieux naturels et de la biodiversité.**
 - Appuyer les démarches de coopération ville – campagne : sensibilisation des publics urbains, éducation des jeunes, circuits de commercialisation courts (viande, lait...)
 - Inciter au développement de pratiques agricoles qui permettent la protection de la ressource (eau, biodiversité...)
 - Engager une réflexion avec les exploitations pour assurer une gestion paysagère de qualité sur les espaces les plus sensibles

ENJEU 3 : Un développement économique ouvert sur l'extérieur

Une croissance de l'emploi concentrée au nord et nord-ouest de l'agglomération lavalloise (Changé, Louverné et Argentré se distinguent) mais des performances économiques modérées avec une croissance de l'emploi marchand (+9.6% entre 1999 et 2007) nettement inférieure à celle rencontrée à l'échelle des Pays de la Loire (+16%). Cette répartition des activités économiques relève donc des inégalités au sein du territoire entre le Nord et le Sud.

Une distribution des emplois concentrée dans le pôle urbain et plus largement le long de l'A81 qui peut être source de difficultés de déplacement avec l'augmentation continue de la part des actifs mobiles au sein du territoire.

Une base économique caractérisée par une représentation "productive" plus importante que dans les principales aires urbaines de la Région. Outre cette "économie productive", l'atout du territoire de la région lavalloise tient également à la présence non négligeable du secteur public ainsi qu'à l'identité rurale du territoire. C'est dans la conjonction entre ces trois secteurs que réside le dynamisme de l'économie locale. Le développement de l'"économie résidentielle" devra être pris en compte afin de rendre plus attractif le territoire.

Cette activité industrielle encore significative (18.7% des emplois) n'a plus créé d'emplois au cours de la dernière période intercensitaire et n'a pas contribué au développement de l'agglomération lavalloise. Même si le Pays de Loiron voit le nombre de ses emplois industriels progresser de +27.7% entre 1999 et 2007, pour l'ensemble du territoire le recul est de -4.9%. Le report de l'activité vers les communes de la première couronne se traduit par une perte du 1/3 des emplois industriels pour la ville centre. Malgré ce recul, cette composante industrielle contribue au rayonnement de l'aire urbaine notamment par la présence de filières ancrées dans l'identité locale (agro-alimentaires, mécanique, plasturgie et composites,...) et par l'engagement du territoire dans trois Pôles de Compétitivité, dont l'un à vocation mondiale (Images et Réseaux) qui doit permettre de capter plus d'emplois métropolitains. L'enracinement sur place à travers un grand nombre d'entreprises à capitaux locaux et la valorisation des compétences dans le cadre des Pôles de Compétitivité sont des facteurs favorables.

Un environnement mayennais dont la bonne santé sera déterminante pour asseoir un certain nombre de fonctions centrales qu'exerce Laval (services aux entreprises, services financiers,...). Cet environnement présente les mêmes fragilités (poids des contrats précaires – intérim – dans l'industrie mayennaise, manque d'image de la Mayenne, faiblesse de l'économie résidentielle... par exemple) et les mêmes potentiels (cadre de vie, enracinement des entreprises, dessertes autoroutière et TGV,...) que Laval.

Une taille d'agglomération qui, dans le contexte actuel et avec les handicaps de l'agglomération (enclavement entre trois grandes agglomérations, éloignement des centres décisionnaires régionaux, territoire de passage,...), ne prédispose pas à attirer la fraction la plus porteuse d'avenir des emplois, à savoir ceux liés à l'économie de la connaissance (nombre de chercheurs réduit par rapport à Nantes, Rennes, Angers ou Le Mans) et ceux apportés par les fonctions métropolitaines. Pour l'aire urbaine de Laval la croissance de ces dernières entre 1999 et 2006 a été la plus faible des principales aires urbaines de la Région. Toutefois, le taux notable obtenu par Laval mérite d'être souligné, de même que les efforts déployés pour l'atteindre (Laval Mayenne Technopole, développement des formations post-BAC,...).

Un tourisme de local et de passage qui ne doit pas être appréhendé comme une faiblesse pour le territoire. Il s'agit de proposer une politique de produits à travers une offre lisible et adaptée au nouveau marché touristique.

Axe 1 : Le développement de l'innovation

- **Amarrer les acteurs locaux aux grands projets d'ampleur régionale, suprarégionale, voire internationale**
 - Situer le développement de l'agglomération lavalloise en fonction de son positionnement, au carrefour entre Bretagne, Normandie et Bassin Parisien
 - Intégrer le territoire dans une démarche compétitive
- **Mettre en œuvre une démarche métropolitaine en s'appuyant et en développant des synergies (formations universitaires et supérieures, innovation, Laval Mayenne Technopole,...)**
 - Développer localement les potentialités de recherche, les formations initiales et continues adaptées à la pérennité des Pôles de compétitivité dans lesquels le territoire est d'ores et déjà intégré
 - Développer les potentialités d'accueil et d'extension d'entreprises des pôles de compétences de la Réalité Virtuelle et des Matériaux Composites Appliqués aux Transports et créer les conditions d'émergence de pôles d'excellence
 - Construire une visibilité nationale (voire internationale) de thématiques d'excellence et se positionner sur de nouveaux marchés par le biais notamment des Instituts de Recherche Technologiques (IRT)
 - Appuyer le développement de formations supérieures et offrir aux étudiants des conditions d'hébergement et d'accès aux services de qualité satisfaisante, à des coûts limités

Axe 2 : Favoriser la diversification des activités

- **Développer les formations sur les métiers de l'artisanat pour en conforter l'activité et ainsi pérenniser l'emploi dans les communes**
- **Faciliter le développement du secteur de la logistique et des nouvelles activités (éco-activités, nouvelles constructions,...)**
- **Dynamiser l'activité agricole en aidant la mise en place de circuits courts de production – commercialisation, en promouvant des produits labellisés et en contribuant à l'essor de filières agro-alimentaires**
- **Permettre un déploiement de l'activité "tourisme d'affaires" (hébergement, lieux de réception – congrès, séminaires,...)**

Axe 3 : Structurer l'offre des zones de développement économique

- **Développer une offre foncière diversifiée (bâti ou non bâti, vente ou locatif) structurée au sein du pôle urbain central et des pôles structurants, accessibles et spécialisés**
- **Éviter le mitage économique et densifier les zones d'activités en répertoriant les dents creuses et les restructurations nécessaires**
- **Développer dans des espaces répondant aux critères de structuration du territoire, à la desserte en transports en commun et à l'accessibilité des espaces économiques d'envergure permettant de capter les investisseurs extérieurs**
- **Veiller à une bonne intégration des zones de développement économique (qualité architecturale et paysagère, contraintes liées aux secteurs « à risques » : zones d'inondation, risques technologiques...)**

Axe 4 : Déterminer un niveau d'infrastructures accompagnant le développement économique

- **Permettre un accès optimum à l'ensemble des technologies de communication, en particulier le très haut débit (THD), sur la totalité du territoire**
- **Compléter l'organisation du réseau routier existant pour favoriser les échanges internes et la desserte du territoire**
 - Prévoir le contournement Sud de l'agglomération lavalloise depuis la RN 162 vers la RD 57 à l'Est et à l'Ouest du territoire
 - Renforcer la connexion avec Nantes et Saint-Nazaire (RD 771) en vue de la réalisation de l'Aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et de l'arrivée du tram-train à Châteaubriant
 - Renforcer la connexion avec Angers (RN 162) pour permettre le développement du sud du territoire et faciliter les liaisons Nord/Sud
 - Améliorer la desserte des zones de développement économique
- **Intégrer et promouvoir l'accessibilité du territoire**
 - Prendre en compte l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en favorisant le développement d'un pôle d'emplois structurant dans le secteur Gare
 - Développer les relations avec Angers et Nantes avec la mise en place de la Virgule de Sablé qui permettra des liaisons express avec le territoire du SCoT
 - Valoriser la présence de l'Aéroport de Laval-Entrammes, notamment auprès des entreprises

ENJEU 4 : La qualité de vie : clé de l'identité et de l'attractivité du territoire.

L'accueil de la petite enfance : l'offre d'accueil est inégalement répartie sur le territoire selon les communes.. Globalement, on peut estimer que l'offre reste insuffisante. Les nouveaux comportements des actifs, l'allongement des déplacements domicile-travail et la croissance démographique dans les communes périurbaines (notamment du fait du solde migratoire et de l'arrivée de jeunes ménages), doivent susciter le développement d'une offre nouvelle et en cohérence avec la demande.

Les équipements sanitaires et sociaux : un centre hospitalier, deux cliniques et un syndicat inter-hospitalier en santé mentale constituent une capacité d'accueil d'environ 1 340 lits, quasi exclusivement à Laval. Les professionnels de la santé ne sont pas présents sur tout le territoire et la dichotomie rural/urbain apparaît clairement. Laval, de par sa taille et son statut de chef-lieu du Département, concentre une grande partie de l'offre. La demande de soins devrait aller en augmentant, compte tenu du vieillissement de la population.

Les établissements et services en faveur des personnes âgées : 21 établissements d'hébergement pour personnes âgées, représentant environ 1 000 lits, existent sur le territoire, qui s'avère assez faiblement équipé, au regard d'autres secteurs du Département. Un projet est en cours : le Centre intergénérationnel multi accueil à Laval. La demande des personnes âgées évolue vers des offres plus diversifiées : demande de rester à domicile, demande de solutions plus souples, intermédiaires entre domicile et maison de retraite, mais aussi demande de solutions répondant aux situations de dépendances.

Les équipements scolaires : une stagnation des effectifs en lycées et collèges est constatée depuis ces dernières années. Cependant, avec le développement des communes hors Laval, ces effectifs augmentent notamment dans les établissements du Pays de Loiron. Les formations supérieures totalisent un effectif supérieur à 4 000 et pourraient se développer dans certaines filières d'excellence.

Les grands équipements culturels, sportifs et de loisirs : les communes sont bien dotées en équipements sportifs et de plein air de proximité. Les besoins futurs concernent davantage les équipements sportifs et de loisirs spécialisés en réponse à une demande nouvelle ainsi que des équipements structurants et d'envergure qui peuvent jouer un rôle attractif pour le territoire. Les équipements culturels d'envergure sont situés à Laval, mais le reste du territoire offre toute une gamme d'équipements de proximité.

Un certain équilibre dans la distribution des commerces alimentaires. En revanche, un développement de l'activité qui se concentre dans la partie Nord / Nord-Ouest du territoire. Une nécessité de créer de nouvelles polarités, notamment vers le sud et vers l'est, afin de maîtriser les déplacements et de mieux irriguer le territoire et faciliter la proximité habitat-services.

Face au développement du commerce dans les grandes zones commerciales, le centre ville de Laval, premier centre commercial du Département, doit aujourd'hui être en mesure de proposer une offre complémentaire et diversifiée. L'usage de cet espace doit être amélioré afin de le rendre attractif et de permettre l'installation d'enseignes nationales afin d'éviter l'évasion vers les grandes agglomérations voisines.

Axe 1 : Organiser la vie sociale

- **Créer les conditions d'un lien physique et d'une vie sociale entre l'habitat existant et l'urbanisation nouvelle**
 - Favoriser les constructions nouvelles à proximité des centre-bourgs permettant ainsi le lien avec les nouveaux quartiers et les villages, pour faciliter l'accès aux commerces, aux services, aux équipements, aux emplois...
 - Créer les conditions d'une parfaite intégration des nouvelles populations à la vie de la commune pour conforter le lien social et l'assimilation à l'identité communale
- **Favoriser les fonctionnements de proximité pour réduire les déplacements**
 - Faciliter les liaisons entre les différents centres urbains en transports en commun ou en mode de déplacements alternatifs
 - Concevoir des aménagements (liaisons piétonnes, cyclables...) permettant une rationalisation des déplacements de proximité (commerces, école, services...).
- **Avoir une stratégie portant sur la valorisation de l'économie résidentielle**
 - Préserver les qualités ou aménités du territoire qui constituent les facteurs d'attractivité résidentielle
 - Stimuler l'économie locale, en créant les conditions pour que les revenus présents suscitent la création d'activités et d'emplois sur le territoire
 - Répondre à la demande et aux besoins des populations résidentes ou de passage

Axe 2 : Hiérarchiser l'offre d'équipements

- **Renforcer l'existant en l'adaptant aux nouveaux besoins**
- **Créer des équipements d'envergure départementale voire régionale (notamment en termes d'équipements culturels)**
- **Organiser (optimiser, rendre lisible) les acteurs de la culture, du patrimoine et du tourisme sur l'ensemble du territoire, avec une action spécifique sur les points forts que sont la ville de Laval, le tourisme fluvial, les arts naïf et singulier et le monde rural**
- **Mettre en réseau l'offre d'équipements à l'échelle des EPCI : créer des comportements intercommunaux pour un partage de l'offre d'équipements**
 - La hiérarchisation des équipements, la définition des besoins et des aires d'attraction doivent être des étapes préalables
 - Mettre en réseau les équipements et prévoir l'organisation de la desserte afin que tous les habitants puissent en bénéficier de façon équitable (transports en communs, pistes cyclables, transports à la demande)
 - La localisation des nouveaux équipements et des nouveaux logements doit être pensée conjointement.

Axe 3 : Assurer un meilleur maillage de l'offre commerciale

- **Limiter la congestion des espaces commerciaux périphériques en prévoyant un développement raisonné et en définissant une politique de transport et d'accessibilité adaptée**
- **Permettre un meilleur équilibre commercial sur le territoire en favorisant son émergence dans les pôles structurants qui seront définis.**
- **Concevoir ce développement des commerces en lien avec une politique de densification des centres et de valorisation de la qualité urbaine**

- *Améliorer la vitalité commerciale du centre-ville de Laval (accessibilité piétonne, réflexions à mener sur le stationnement, appui à la diversification et à la complémentarité avec les commerces de périphérie)*
- *Conforter l'existence des petits commerces de proximité à l'échelle des bourgs ou de secteurs géographiques réduits.*

Axe 4 : Protéger et économiser les ressources

- *Lutter contre les pollutions et limiter les émissions de gaz à effet de serre*
- *Limiter l'exposition aux risques*
- *Garantir l'accès à l'eau potable pour tous*
- *Economiser l'énergie*
- *Promouvoir la production d'énergies renouvelables*
- *Limiter la production des déchets et mieux les valoriser*

ENJEU 5 : L'intermodalité dans les déplacements

La part des déplacements automobiles est très dominante dans l'ensemble des déplacements sur le territoire du SCoT et on note un allongement des distances parcourues entre habitat et emploi. L'éparpillement de l'habitat rend moins performants les transports en commun en dehors de l'unité urbaine.

La Mayenne est bien dotée en infrastructures de transports routiers qui nécessitent néanmoins d'importants aménagements et de mises en conformité au trafic pour rendre le territoire stratégiquement attractif. Le territoire du SCoT bénéficie d'une position centrale au sein du Département et des infrastructures autoroutières et ferroviaires qui permet la liaison entre Paris et la Bretagne. Malgré ces atouts, les conditions d'accessibilité du territoire (temps de parcours, rupture de charge) depuis le nord et le sud restent médiocres.

Le projet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire a un caractère hautement stratégique pour le territoire du SCoT et plus largement pour la Mayenne et vise à réduire les temps de parcours de façon significative vers les métropoles régionales, les grandes agglomérations ligériennes et la capitale. Pour l'aérien, il s'agit d'accéder à l'international en permettant une liaison rapide vers le futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

Pour les liaisons interrégionales, l'amélioration des infrastructures demeure d'actualité que ce soit pour le réseau départemental (axes LAVAL-ERNEE-FOUGERES et LAVAL-SAINT-NAZAIRE) que pour le réseau national (axes LAVAL-MAYENNE et LAVAL-ANGERS). Ces mêmes axes permettent les liaisons internes au territoire. De plus, une distinction plus claire entre réseau urbain et inter-urbain, notamment pour le trafic marchandises, semble nécessaire (boulevards urbains qui tiennent rôle de rocade au sud et à l'ouest de la ville centre).

Si les réflexions pour les contournements Sud / Sud-Ouest et Sud / Sud-Est de l'agglomération se poursuivent, elles pourront apporter des solutions permettant de mieux désenclaver économiquement ces parties du territoire. La question de l'organisation des déplacements routiers entre le nord et le sud de l'agglomération est un point important à traiter, compte tenu de la croissance démographique qui y est constatée. De même, la concentration des activités, compte tenu des projets d'équipements et d'urbanisation en cours, au nord de Laval pose la question de la qualité des liaisons internes à cet espace.

Le réseau de transports en commun est assuré par Laval Agglomération et par le Conseil Général. La part des déplacements TC reste modeste. L'attractivité de cette offre passe en partie par une meilleure intermodalité entre ces réseaux ainsi qu'avec le réseau TER des Pays de la Loire, notamment pour le Pays de Loiron desservi par trois gares ferroviaires. La refonte du réseau TC sur le territoire de Laval Agglomération au cours de l'année 2010 va dans ce sens.

Les 2 roues occupent une part encore plus modeste des déplacements. Cependant les collectivités cherchent à promouvoir ce mode de déplacement par des projets adaptés, comme la mise en place d'un système de vélos en libre service dans la ville centre.

Axe 1 : Offrir les conditions d'un territoire économe en déplacements

- *Définir une politique de déplacements à l'échelle du territoire et prévoir les actions*
- *Proposer des alternatives à un fonctionnement "tout automobile" (développement des modes doux)*
- *Développer des itinéraires cyclables comme une alternative à l'automobile*
- *Pour Laval, résoudre les problèmes de stationnement et de circulation : utiliser l'outil stationnement comme un levier en matière de mobilité*
- *Organiser les bourgs et villes en faveur des piétons*
- *Structurer les pôles d'urbanisation en fonction de la desserte en transports collectifs : articuler déplacements et développement urbain*

Axe 2 : Organiser un territoire multipolaire

- *Affirmer le rôle stratégique du pôle lavallois au sein d'un réseau multipolaire (pôle multimodal – Gare SNCF)*
- *S'appuyer sur les gares existantes en constituant de véritables pôles d'échanges*
- *Organiser les proximités par les pôles structurants et les réseaux de communes*
- *Assurer une meilleure lisibilité des différents réseaux de transports publics*