



ZONE D'ACTIVITÉS NORD

Du SCoT au PLU Communautaire

Beven Alexis
Daguerre Mathieu
Férard Anthony
Simonot Luc

*Tuteur universitaire : Feildel Benoit
Tuteur professionnel : Péneau Camille*

Printemps 2015
Stage collectif



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement


Le Mans
métropole
Communauté urbaine

Préambule	4
A. La zone Nord, un corridor commercial en mutation	6
I. Éléments de cadrage	6
1. La zone Nord de l'agglomération Mancelle, point d'éclatement vers l'Ouest	6
2. Un développement en quatre temps	8
3. De nombreuses contraintes réglementaires	12
II. Une zone d'activités au potentiel économique fort	19
1. La zone Nord, un pôle commercial majeur	19
2. D'une activité industrielle à une activité commerciale spécialisée	22
III. Des possibilités d'extension	26
1. Une progression de la vacance...	26
2. ...en lien avec d'importantes disponibilités foncières	29
IV. Une urbanisation conçue autour de la voiture	32
1. L'omniprésence du véhicule	32
2. La forte emprise du stationnement	35
3. Une offre légère en transports en commun	38
4. La place des mobilités douces	40
5. Des déplacements piétons peu encouragés...	43
6. ...de même pour les cyclistes...	44
7. ...ces mobilités douces sont perturbées par des ruptures	46
V. Limites et relations avec l'environnement immédiat	49
1. Un fort patrimoine naturel autour de la zone	49
2. Présence d'entités environnementales sensibles	51
3. Architecture et composition urbaine	53
B. Délimitation par sous-secteurs	55
I. Paysage urbain, constats et enjeux	55
1. Zone Industrielle Nord	56
2. Parc Manceau	58
3. Rue Louis Delage	60
4. Moulin aux Moines	62
5. Auchan	64
6. Rond-point de L'Océane	66
7. Extrémité Nord	68
II. Tableaux des constats et enjeux	70
III. Groupe territorial et mise en perspective	74
Conclusion	75
Table des figures	79

« On pense le commerce comme une boîte économique sans rapport à la ville, sans rapport à l'urbanisme {...} Il faudrait que l'urbanisme commercial retombe dans l'urbanisme commun, général. »

*A. Gasnier
Enseignant chercheur à l'Université du Maine*



Préambule

La zone Nord étudiée correspond à une entrée d'agglomération classique. Ces espaces sont décrits comme « des ensembles commerciaux composés en majorité de moyennes surfaces spécialisées, situés en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade, à l'entrée d'une agglomération urbaine »¹.

Les entrées de ville témoignent de l'évolution de nos modes de vie ces cinquante dernières années. Leurs expansions sont liées à la fois à la croissance des villes mais également au développement des équipements automobiles qui ont sans cesse repoussé les frontières. Longtemps cet étalement urbain s'est caractérisé par un développement sans accompagnement et une politique qualifiée de « laisser faire ». Cette indifférence se traduit également dans la littérature, longtemps ces espaces sont restés à part, occultés des débats politiques, laissant proliférer ces espaces commerciaux. En France on compte 1150 entrées de ville, dont 2/3 s'organisent selon une logique de zone commerciale¹, le développement de ces espaces n'a cessé de s'accélérer au point que tout les dix ans l'équivalent d'un département disparaît sous l'asphalte et la tôle des espaces commerciaux¹.

Une entrée de ville présente généralement différentes formes urbaines, elle forme une frontière entre l'espace urbain et l'espace rural, dont l'impact visuel dévalorise trop souvent l'image de la ville. En publiant en 2010, un article intitulé

« Comment la France est devenue moche », Télérama illustre l'intérêt grandissant pour ces périphéries au traitement des espaces publics minimalistes, à la faible qualité architecturale et paysagère. **On assiste aujourd'hui à l'émergence de questions majeures concernant la poursuite de l'extension de ces espaces** ainsi que leurs fonctions. Depuis une quinzaine d'années ce modèle de développement conduit à un déséquilibre de plus en plus important entre l'évolution des surfaces de vente (+ 3,2% env. par an) et celui de la consommation (+ 2,5% env. par an)². **Cette compétition territoriale augmente à terme le risque de friches industrielles et commerciales.** À cela s'ajoute des problèmes grandissants de congestion accompagnés d'une absence de réflexion sur la place donnée au piéton. Généralement sur ces zones les transports en commun ne permettent pas un report modal depuis l'automobile, en raison d'une desserte et d'un cadencement généralement peu adaptés aux chalands et salariés de la zone.

Pourtant ces entrées de ville représentent un poids conséquent en matière d'économie. Elles génèrent un chiffre d'affaire annuel moyen de 50M€, représentant environ 25% du chiffre d'affaire global d'une agglomération moyenne en France³. De plus ces zones sont des bassins d'emplois importants pour les agglomérations, selon une étude de la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) elles peuvent concentrer jusqu'à 20 à 30% du nombre d'emplois d'une aire métropolitaine⁴.

¹ Conférence thématique sur la « requalification des entrées de ville » - www.institut-ville-commerce.fr

² Urbanisme commercial, une implication croissante des communautés mais un cadre juridique à repenser, étude de l'assemblée des communautés de France, Juillet 2012

³ Conférence thématique sur la « requalification des entrées de ville » - www.institut-ville-commerce.fr

⁴ « les grandes zones d'activités économiques et commerciales: des espaces stratégiques pour le renouvellement urbain » Les dossier FNAU Décembre 2008

Face à ces problématiques les pouvoirs institutionnels, qui ont longtemps laissé de côté ces questions, s'intéressent de plus en plus à ces espaces. Un rapport du Sénat⁵ affirmait en 2009 que les aménagements commerciaux devraient dorénavant devenir une véritable question d'urbanisme. Car comme le rappelle David Mangin dans son ouvrage *La ville franchisée*, « *Il ne faut pas considérer que ce chaos sort de terre tout seul, mais qu'il résulte de rapports de forces politiques, de visions idéologiques et de cultures techniques* »

La zone Nord du Mans, la nécessité d'une réflexion

Notre zone d'étude n'échappe pas aux problématiques nationales pointées par le SCOT du Pays du Mans approuvé en janvier 2014. En effet ce texte réglementaire montre que nous sommes sur des espaces composés d'adjonction d'opérations d'aménagement, sans plan directeur initial, ce qui soulève des questions majeures en matière de circulation, d'espaces publics, d'architecture, d'environnement et plus particulièrement de programmation à plus ou moins long termes. En décidant de la mise en place d'un PLU Communautaire, Le Mans Métropole s'offre ainsi la possibilité d'aborder la question de la requalification de ses entrées d'agglomération, ce qui représente une réelle opportunité pour mettre en place une ville plus agréable. L'objectif de ce rapport est ainsi d'offrir aux acteurs locaux, et notamment aux élus, une vision globale de cette zone d'activités, permettant de dégager des enjeux et proposer des pistes d'orientation dans la perspective de la mise en place du PLU Communautaire en 2018.

Justification de l'étude

Le SCoT du pays du Mans fixe sur la zone Nord un objectif de « renouvellement des cases commerciales vieillissantes et la diversification des fonctions » de l'espace. Notre étude s'appuie sur ce document mais va chercher à dépasser ce cadre afin d'effectuer une analyse plus large de cette zone à vocation économique. Celle-ci s'inscrit dans le processus de mise en place du PLU Communautaire et doit répondre à la fois à des questions de programmation futures mais également à une analyse de l'existant. Pour ce faire, notre travail sera développé en trois parties. En premier lieu nous apporterons une vision globale de la zone d'activités. À partir de celle-ci, nous avons fait le choix d'effectuer une division de notre zone d'étude. Ces partitions nous les nommerons sous-secteurs. Ils nous permettront de dégager des constats et enjeux qui seront discutés avec les élus et techniciens du territoire.

Nous avons réalisé un document de cadrage qui présente notre méthodologie, fait l'état des lieux des différentes séances de travail réalisées. Ce complément permet de comprendre le cheminement qui a abouti à la remise de ce rapport et d'un second concernant la zone d'activités Sud. Un regard théorique à portée universitaire est également présent dans celui-ci et met en avant les questions soulevées par les entrées de ville ainsi que les moyens d'action pour penser l'urbanisme de demain. Analyses qui ont alimenté nos réflexions et propositions sur nos deux territoires d'étude.

⁵ « Une réforme du droit de l'urbanisme inachevée », rapport d'étape du Sénat quant à la loi de modernisation de l'économie, 2009

A. La zone Nord, un corridor commercial en mutation

I. Éléments de cadrage

1. La zone Nord de l'agglomération Mancelle, point d'éclatement vers l'Ouest

La zone Nord fait partie intégrante de la métropole du Mans. Celle-ci regroupe 14 communes. Créée en 1972 avec 8 communes sous le nom de Communauté Urbaine du Mans, l'intercommunalité s'est développée et l'appellation « Le Mans Métropole » a été adoptée en 2005. La communauté urbaine compte à ce jour 198 161 habitants⁶ et s'étend sur près de 220 km². Cette structure intercommunale est située dans le département de la Sarthe, dans la région des Pays de la Loire.

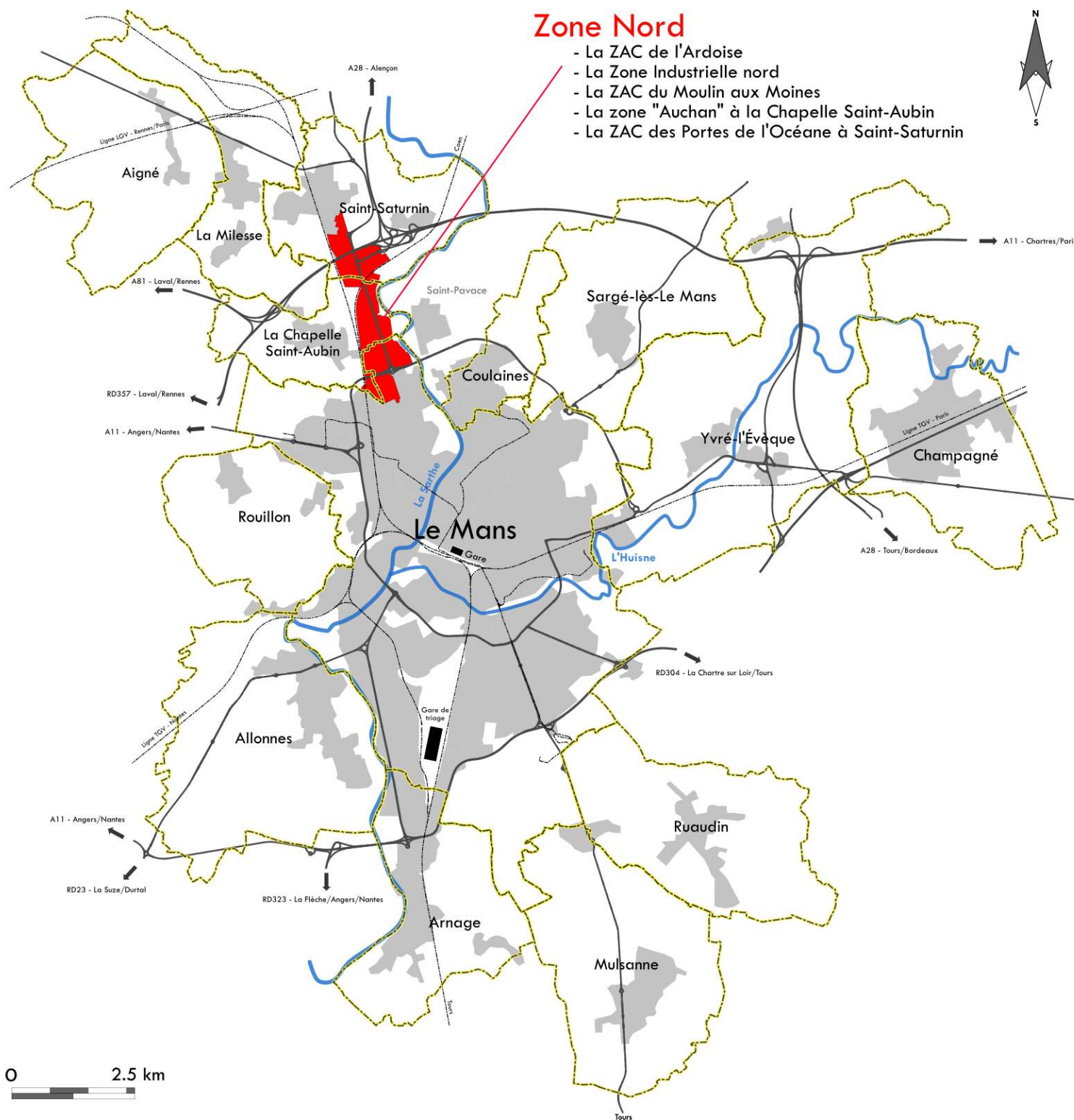
La zone d'étude est située à cheval sur les communes du Mans, de la Chapelle Saint-Aubin et de Saint-Saturnin et s'étire depuis la Zone Industrielle jusqu'à l'extrémité Nord de la ZAC des Portes de l'Océane. **Cette localisation sur trois communes rend la gestion de la zone complexe et favorise l'étalement des activités et l'émiettement des projets.**

Traversée du Nord au Sud par la route d'Alençon (RD338), cet axe primaire structurant constitue un accès privilégié en tant qu'entrée de ville au Nord de l'agglomération Mancelle. Cette départementale est irriguée par l'échangeur autoroutier des autoroutes A11 (Paris-Nantes) et A28 (Tours-Le Mans). Le Mans étant un point d'éclatement vers l'Ouest, la zone Nord **se présente comme un lieu d'implantation stratégique pour des activités.**

La carte suivante présente la localisation de la zone à l'échelle métropolitaine, le découpage administratif et les axes structurants :

⁶ Données INSEE 2015

UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE

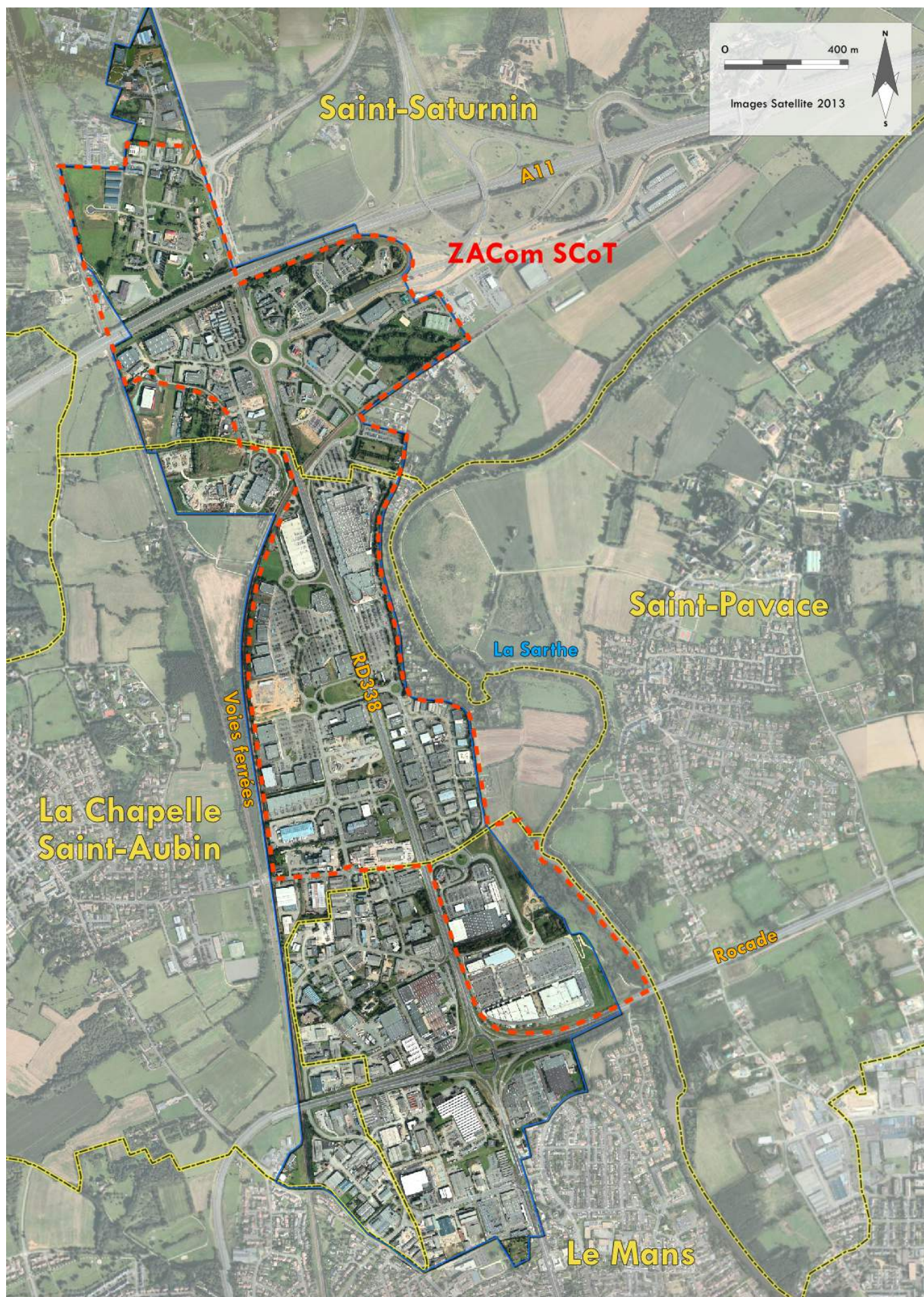


Carte n°1 : Localisation zone Nord - AB/AF/LS/MD

Fortement enclavée du fait de frontières physiques et naturelles (voies ferrées, autoroute, rocade, la Sarthe), la zone Nord présente une certaine originalité quant à sa morphologie : celle-ci est étalée en ruban entre Le Mans et Saint-Saturnin.

Les bourgs des communes limitrophes sont relativement proches, tout comme des espaces naturels et agricoles. Le périmètre d'étude d'une superficie de 281 ha concentre toute la zone d'activités et se délimite comme tel :

DÉLIMITATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS



Carte n°2 : Délimitation de la zone d'activités - AB/AF/LS/MD

2. Un développement en quatre temps

1^{er} Phase - Années 1970 :

Dans les années 1970, la zone Nord du Mans était principalement **tournée vers l'industrie**. Cet espace a connu dans les années 70-80 un développement important tourné vers les activités tertiaires et commerciales suite à la baisse de l'activité économique du secteur secondaire. La mise en place d'une ZAC le long de la RD338 entre le giratoire de l'Océane et la rocade du Mans a favorisé le développement de l'activité économique sur l'ensemble de la zone Nord, sous l'impulsion d'aménageurs privés. **Les opérations d'aménagement sur cette zone se sont succédées, par assemblage**. L'absence à cette époque d'approche urbaine d'ensemble et l'absence d'opérateur commun explique aujourd'hui le fait que certaines voiries ne soient pas classées dans le domaine public. Ainsi les collectivités rencontrent des problèmes concernant les réseaux et l'entretien de ces zones.

Parallèlement à la fin des années 1970, la création de la ZAC du Moulin aux Moines à l'Est de la route d'Alençon (RD338) a permis à la commune de la Chapelle Saint-Aubin de développer des activités spécialisées dans l'équipement à la personne et de la maison, profitant du dynamisme de la Communauté Urbaine du Mans.

2^{ème} Phase - Années 1980 - 1990 :

La Communauté Urbaine du Mans accepte au début des années 1980 la création d'une zone d'activités en prolongement de la Zone Industrielle Nord. L'implantation de nombreuses enseignes ont

participé à la densification commerciale de la zone Nord sous l'impulsion de la locomotive alimentaire Auchan implantée en 1983.

3^{ème} Phase - Années 2000 - 2010 :

Motivé par le succès de la commune voisine, Saint-Saturnin se lance dans la construction de sa propre zone, la ZAC des Portes de l'Océane à proximité de l'échangeur autoroutier. Elle y plantera un cinéma en collaboration avec le groupe CGR.

Victime de son attractivité, la zone Nord rencontrera des problèmes de congestion liés à la saturation des voies routières, en particulier la RD338 (Le Mans - Alençon). **L'expansion sera ainsi freinée dès 2006 par le gel des autorisations prononcées en CDAC**. Malgré cette baisse de dynamisme, la zone Nord continue d'attirer. En 2008, elle proposait 115 000 m² de surface de vente dédiées à tous types de commerces et de services. Elle atteindra près de 200 000 m² en 2011⁷. A la fin des années 2010, l'implantation de nouvelles enseignes et l'agrandissement du parking d'Auchan témoignent de l'attrait économique que possède toujours la zone.

	Surface de vente en 2008/09	Surface de vente en 2010/11
Zone Nord	115 000 m ²	196 600 m ²

4^{ème} Phase - Années 2010 - aujourd'hui :

L'implantation du Parc Manceau, une opération de 35 000 m² menée par l'opérateur local CCV Val de Sarthe du groupe DesJouis, accueille différentes activités tertiaires et commerciales depuis septembre 2012.

⁷ A. GASNIER, B.METAIS, rapport de l'Université du Maine 2011-2012

Au total, **près de 10 000 salariés travaillent aujourd'hui au sein des quelques 400 entreprises implantées sur la zone d'activités**⁸. Cependant, la situation économique de la zone semble s'essouffler en relation avec la conjoncture économique actuelle et la concurrence avec les pôles commerciaux existants et émergents à l'aire métropolitaine⁹.

⁸ Étude Mall & Market 2013

⁹ À noter l'arrivée du pôle commercial Béner (*cf p.19*)

HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE

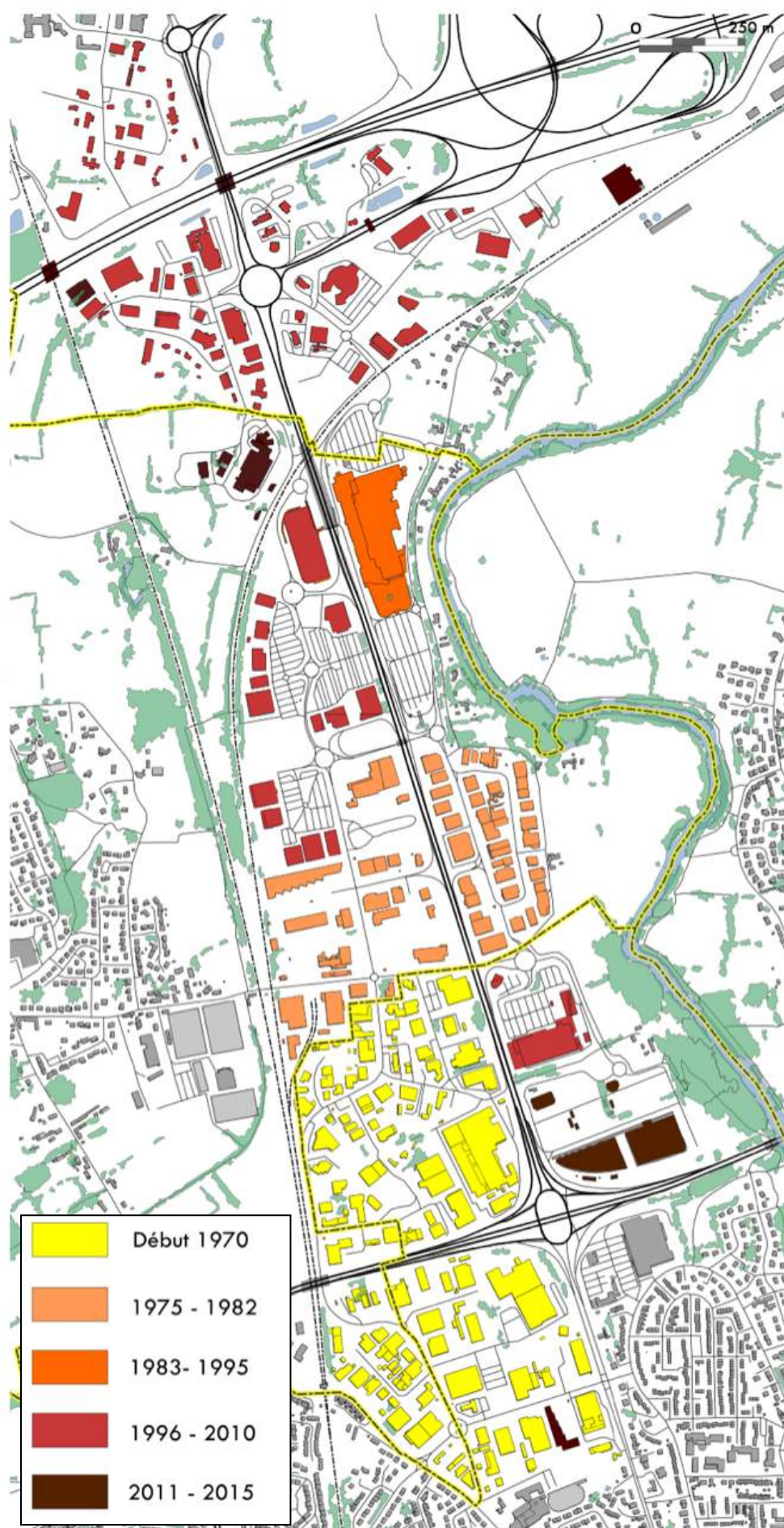
ZAC des Portes
de l'Océane

ZAC Moulin
aux Moines

ZAC de
l'Ardoise

Opérations commerciales
Immochan

ZI Nord



Carte n° 3 : Historique de développement de la zone - AB/AF/LS/MD

3. De nombreuses contraintes réglementaires

Le SCoT du Pays du Mans

À la suite d'un premier schéma directeur réalisé en 1973, les élus du syndicat mixte du Schéma directeur de la région mancelle (SDIREM) ont révisé ce document dès le début des années 1990. Un nouveau schéma directeur a été adopté en 2001 et le dernier fut approuvé en janvier 2014. 46 communes se sont regroupées au sein de six communautés dont la Communauté Urbaine Le Mans Métropole. Les communautés administratives du SCoT du Pays du Mans sont présentées ci-contre. Ci-dessous, le cadre fixé par la SCoT et les **questions soulevées pour la zone d'activités Nord, elles ont guidé la structuration de l'étude :**

ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU SCoT DU PAYS DU MANS



Carte n°4 : Organisation administrative - AB/AF/LS/MD

Cadre fixé par le SCoT pour la ZACom Nord

Zone d'aménagement commercial (ZACom) : Délimite des espaces préférentiels pour l'implantation d'activités commerciales

OBJECTIFS : RENOUVELLEMENT DES CASES COMMERCIALES VIEILLISSANTES ET DIVERSIFICATIONS DES FONCTIONS

1. MODERNISER LE TISSU COMMERCIAL VIEILLISSANT

- Inciter au renouvellement urbain
- Favoriser la densification des locaux commerciaux
- Permettre le changement de vocation

Où ?

Avec quelles orientations en terme de vocations et d'aménagement ?

2. OPTIMISER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

- Analyser la faisabilité d'un arrêt TER
- Améliorer les fréquences du transport urbain
- Etudier la faisabilité d'un transport en commun en site propre

Objectifs appréhendés dans le cadre du PDU

3. DIVERSIFIER LES FONCTIONS

- Réimplanter de l'activité économique hors commerce
- Développer les services
- Envisager de l'habitat

Quel types d'activités ?
Dans quelles proportions ?
Où ?

4. AMÉLIORER LA CIRCULATION INTERNE

- Développer les liaisons douces internes à la zone
- Améliorer la gestion du stationnement en lien avec la desserte en transports commun

Quel(s) mode(s) ?
Quelle(s) échelle(s) pertinente(s) ?

5. VALORISER LES ABORDS DE LA SARTHE

De nombreux documents d'urbanisme existent pour identifier les possibilités d'action, en plus d'orienter et d'encadrer les projets d'aménagement à l'échelle locale. Le PLU communautaire devra être compatible avec les documents de norme supérieure, et tiendra lieu, en plus du PLH, PDU, SCoT et du PCET du Pays du Mans, des particularités de chaque commune, à savoir les éléments de chaque PLU communal.

En matière d'économie, le PLU communautaire s'attachera à décliner la stratégie de développement économique du SCoT, de manière à :

- Consolider le rayonnement national au travers des secteurs d'intérêt majeur : technopôles, zones industrielles et logistiques, gare de triage,
- Veiller à une répartition de l'emploi et de l'offre foncière à l'échelle du territoire à travers le développement des secteurs d'équilibre (entreprises artisanales et de petite production...),
- Favoriser la complémentarité de l'offre commerciale du cœur d'agglomération avec les zones périphériques et pérenniser l'offre de proximité dans les bourgs et les quartiers.
- Maintenir l'agriculture périurbaine en prenant en compte l'agriculture dans ses dimensions économique et environnementale.

En matière de consommation de l'espace, le PLUc veillera à :

- Mobiliser le tissu résidentiel et économique, au travers du potentiel de renouvellement urbain, de construction sur des terrains libres, de densification des tissus peu denses.
- Définir les objectifs de densité adaptés au contexte urbain.
- Recourir de façon mesurée à l'extension de l'urbanisation et encadrer les conditions de développement de l'habitat diffus.

En matière d'environnement, le PLUc portera les objectifs suivants :

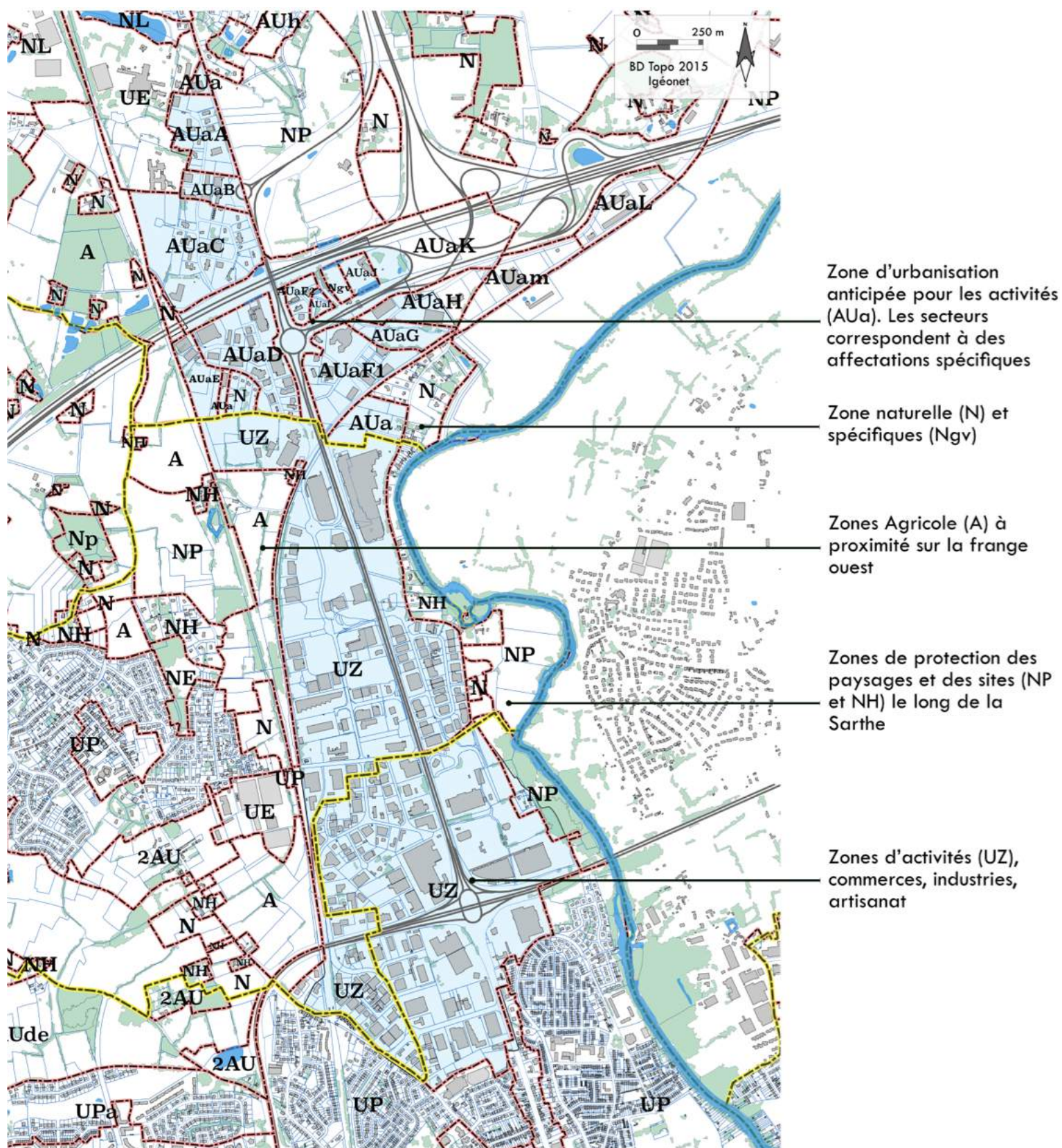
- Intégrer les risques naturels et technologiques dans l'élaboration du projet, notamment le risque d'inondation,
- Identifier les Trames Vertes et Bleues.
- Protéger la présence et l'accès à la nature,
- Améliorer l'accessibilité aux espaces naturels et de loisirs périurbains,
- Prendre en compte le patrimoine architectural et urbain.

En matière de déplacements, le PLUc veillera à promouvoir une mobilité durable sur le territoire au travers des objectifs suivants :

- Maintenir la desserte ferroviaire et routière de l'agglomération, qui contribue à l'attractivité économique du territoire.
- Améliorer le fonctionnement du réseau viaire par l'organisation des flux de transit, d'échanges et de marchandises.
- Optimiser la chaîne des déplacements en transports en commun.
- Développer les modes doux comme alternative à la voiture.
- Faire du stationnement un outil de régulation des déplacements.

La zone Nord étant à cheval sur plusieurs communes elle se doit par conséquent de respecter les différentes règles stipulées par les documents d'urbanisme suivants : elle est soumise au PLU du Mans, approuvé le 9 Février 2006 (modifié le 7 Février 2013), au PLU de la Chapelle-St-Aubin, approuvé le 27 Juin 2013 ainsi qu'au PLU de St-Saturnin approuvé le 31 Mars 2006 et modifié le 15 Novembre 2011. Ci-après les zonages relatifs à la zone Nord :

ZONAGES RELATIFS À LA ZONE NORD



Carte n°5 : Zonage zone Nord - AB/AF/LS/MD

Extraits des règles en vigueur des PLU des communes concernées :

PLU de Saint-Saturnin

- Le secteur Ngv est destiné à l'accueil des gens du voyage.
- Les secteurs Np sont des zones plus strictement protégées pour les sites, paysages et risques naturels.
- Les zones N sont des zones naturelles protégées pour les sites et paysages et les risques naturels.
- AUa* : zone d'urbanisation anticipée pour les activités. Le périmètre de la ZAC des Portes de l'Océane comprend 14 secteurs morcelés. Les habitations sont interdites. Les constructions à usage d'activités, d'hôtellerie, de restauration, d'artisanat, de commerce, de bureaux, de services et de stationnement de véhicules sont de manière générale autorisées.

PLU de La Chapelle Saint-Aubin

- La zone urbaine UZ est principalement réservée à l'implantation d'activités. La réglementation permet notamment la réalisation des bâtiments et installations nécessaires au maintien et au développement des industries et des activités commerciales et artisanales, au sein de cette zone urbaine, sont interdites les constructions nouvelles à usage d'habitation à l'exception.
- A noter que la zone UZ à proximité des Portes de l'Océane s'intègre dans le Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) du Palluau.
- La zone NP est une zone naturelle protégée qui correspond aux secteurs où les enjeux de maintien de la biodiversité et/ou de la qualité des paysages sont plus importants qu'en zone naturelle classique.

Surfaces relatives au zonage

Zonage	Hectares
Le Mans	
UZ	84,1
La Chapelle Saint-Aubin	
UZ	97,8
Saint-Saturnin	
AUaH	6,1
AUaC	16,7
AUaB	3,1
AUaE	3,7
AUaK	29,9
AUaA	6,3
AUa	0,8
AUaD	10,5
AUaF2	1,7
AUaI	0,7
AUaF1	10,3
AUaG	3,3
AUa	4,3
AUaJ	1,6
Somme	99 ha
Surface totale zone d'activités	281 ha

Tableau n°1 : Surfaces zonage - AB/AF/LS/MD

Les emplacements réservés, les servitudes d'utilité publique et le patrimoine végétal apparaissent comme **des éléments réglementaires qui encadrent et contraignent l'urbanisation** :

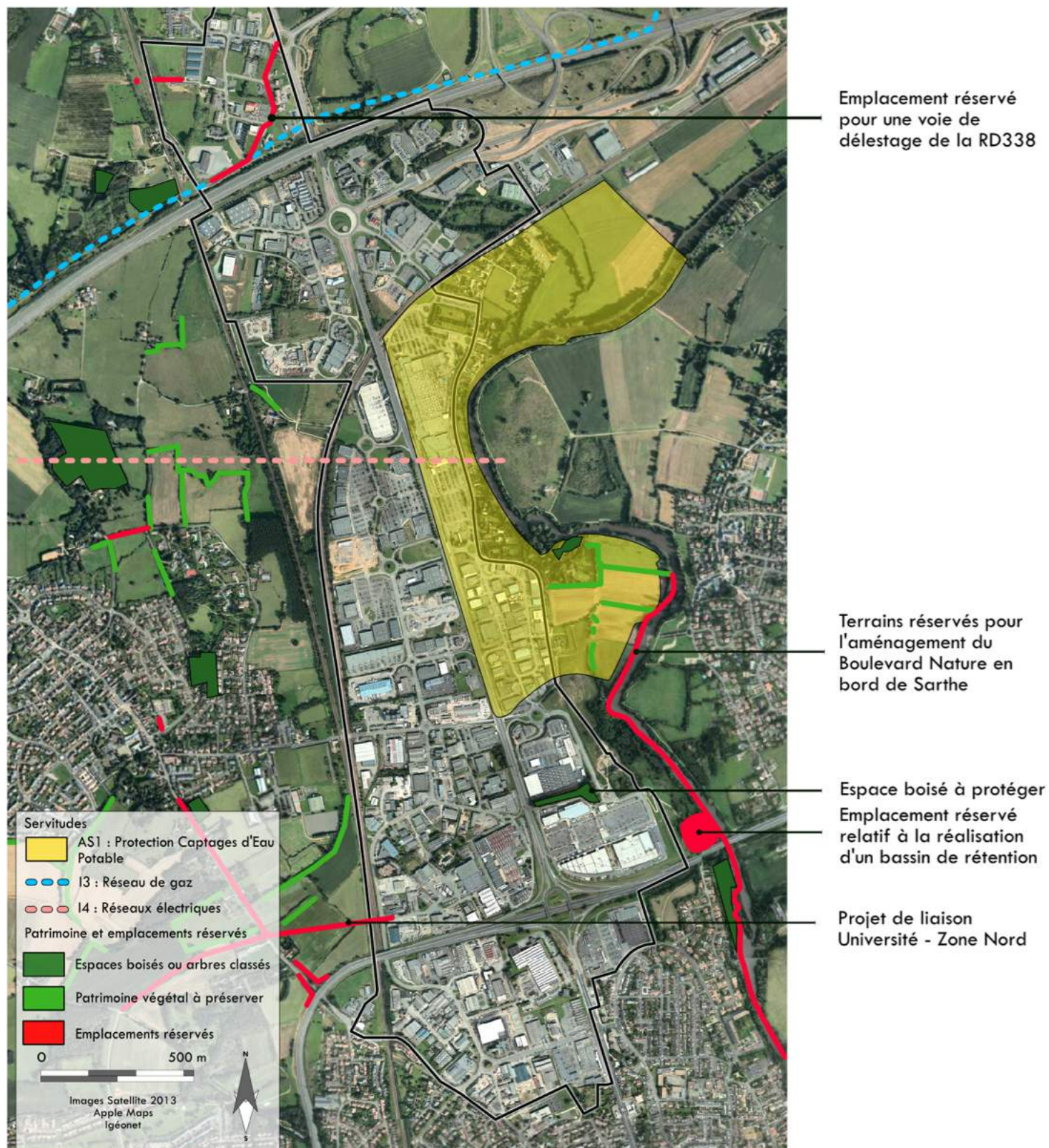
PPRNI SUR LA ZONE NORD



Zone inondable,
inconstructible,
actuellement en AUaG

Carte n°6 : PPRNI Zone Nord - AB/AF/LS/MD

SERVITUDES, EMBLEMENTS RÉSERVÉS ET PATRIMOINE VÉGÉTAL



Carte n°7 : Servitudes, emplacements réservés et patrimoine végétal - AB/AF/LS/MD

Aspect réglementaire concernant la publicité

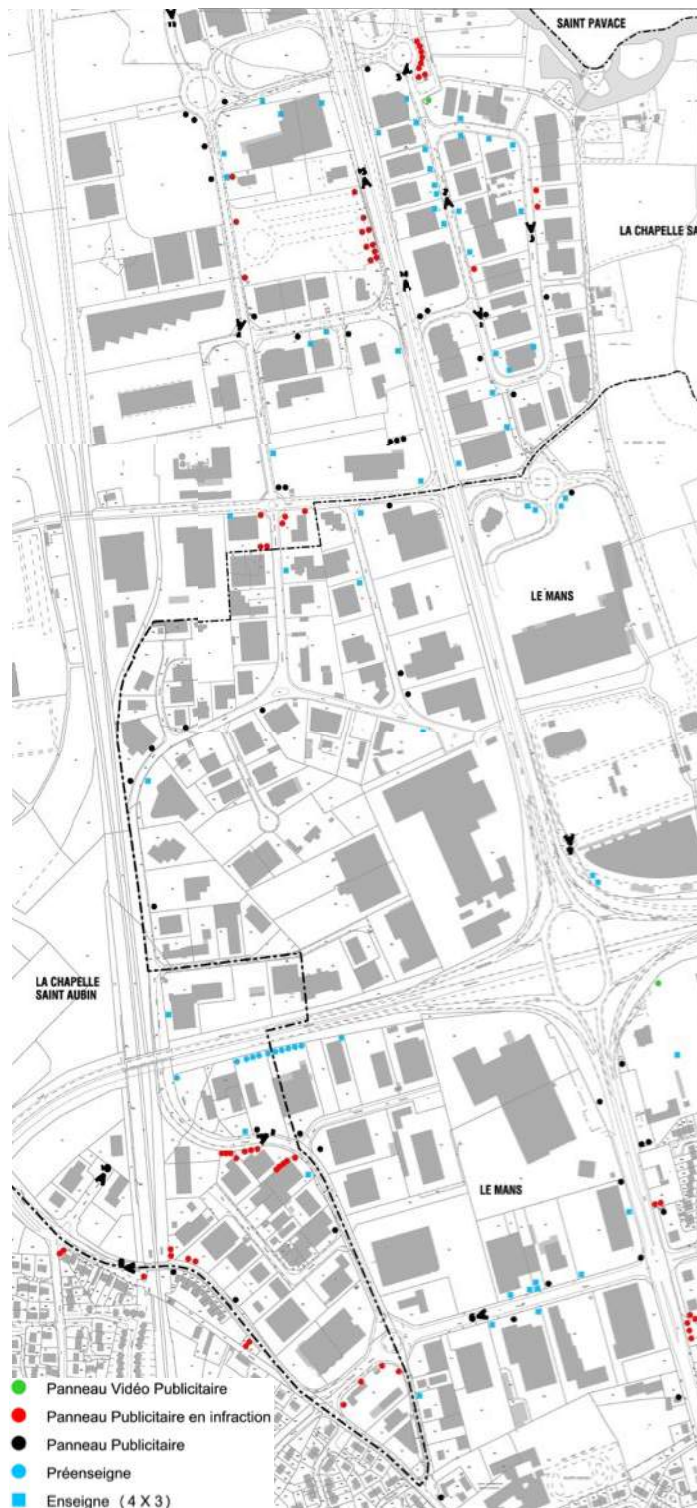
Étude réalisée par le Service Urbanisme - Foncier, Pôle Droit des Sols, Le Mans Métropole, déc. 2014.

Le règlement local de publicité encadre l'implantation des panneaux publicitaires selon trois principales règles, la règle de prospect, celle relative au recul des panneaux et une dernière concernant leur densité. La dernière réforme rigidifie l'implantation des panneaux publicitaires. **Au sein de la zone étudiée des panneaux recensés se trouvent en infraction et sont donc sujets à la suppression.**



Photo n°1 : Panneaux rond-point Moulin aux Moines - AB/AF/LS/MD

Sur la séquence ci-contre, **71 panneaux ont été recensés et considérés comme en infraction**, notamment au rond-point Nord de la zone du Moulin aux Moines et aux abords de la RD338. Au 13 juillet 2015, l'application de l'article R581-25 relatif à la densité des dispositifs permettra la **suppression de 23 panneaux, l'impact paysager en sera d'autant réduit.**



Carte n°8 : Panneaux publicitaires en infraction - Service Urbanisme

II. Une zone d'activités au potentiel économique fort

1. La zone Nord, un pôle commercial majeur

La carte d'orientations du développement commercial du SCoT du Pays du Mans (ci-dessous) identifie la **zone Nord** comme l'un de trois pôles commerciaux majeurs avec le centre-ville du Mans et le Secteur Cormier / Les Hunaudières au Sud.

La zone Nord se distingue des autres pôles commerciaux par sa zone industrielle et son appui sur une thématique d'équipements de la maison et de la personne¹⁰. L'offre présente au cœur de la ville du Mans se base sur des services et commerces de proximité ou d'équipements à la personne spécialisés.

La zone Nord représente un pôle d'activités majeur à l'échelle de l'agglomération et même de la région comme l'atteste l'étude de la zone de chalandise ci-dessous. La zone d'activités jouit d'une attractivité importante, jusqu'à Alençon (50 km au Nord), Nogent-le-Rotrou, Besse-sur-Braye à quelques kilomètres au Nord-Ouest de Vendôme, la Flèche et Sablé-sur-Sarthe au Sud-Ouest.

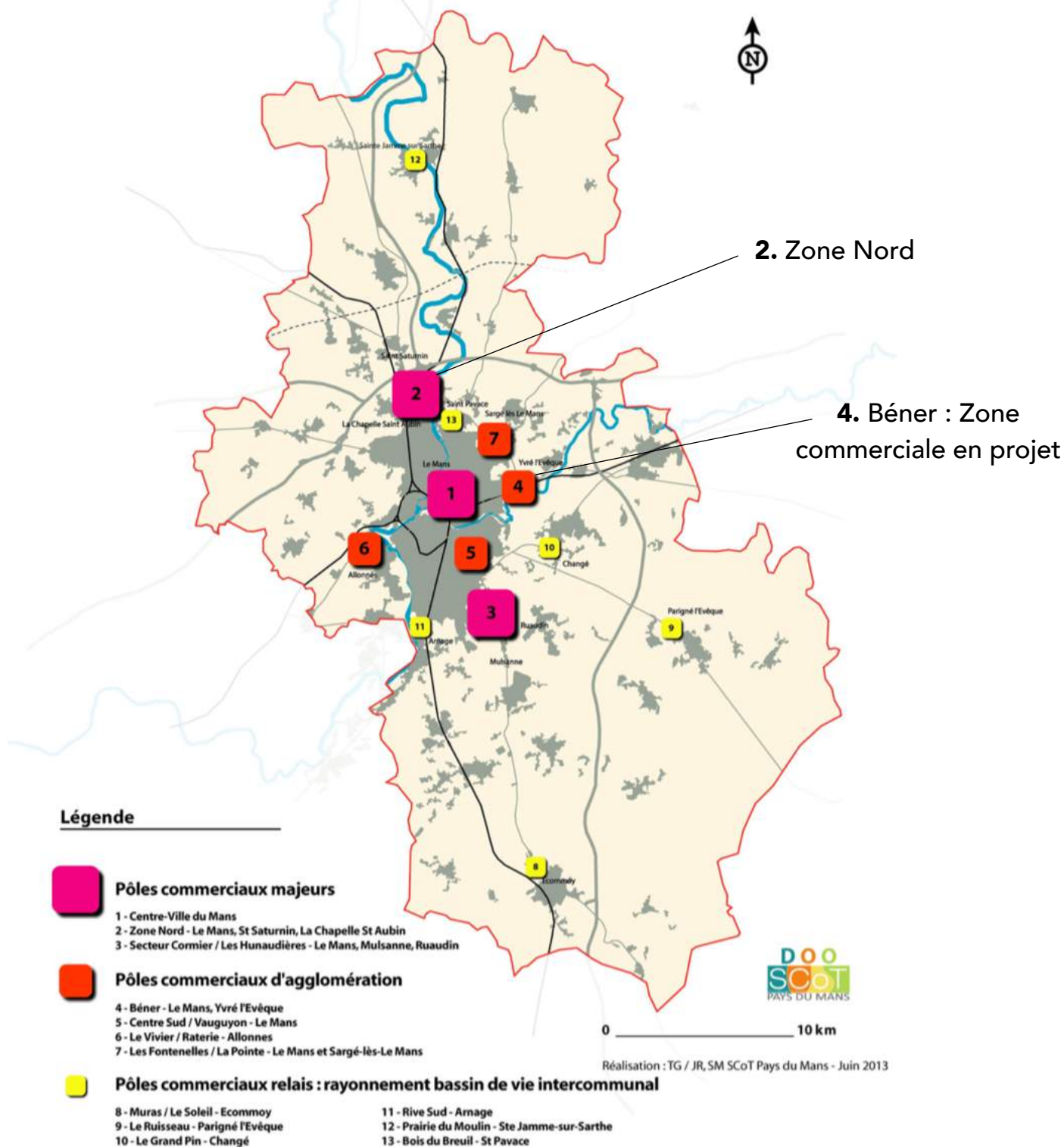
ZONE DE CHALANDISE DU PÔLE COMMERCIAL NORD



Carte n°9 : Zone de chalandise - AB/AF/LS/MD

¹⁰ Cf Carte des Vocations p. 25

CARTE D'ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DU SCoT DU PAYS DU MANS



Carte n°10 : Carte d'orientations du développement commercial

Les principaux secteurs sur la zone se distinguent par le nombre d'emplois qu'ils accueillent. La ZI Nord propose 3 100 emplois, le Parc Manceau et la ZAC de l'Océane possèdent respectivement 300 et 400 emplois : la période d'urbanisation et les vocations des secteurs induisent ces fortes disparités.

Données Sept 2014 Le Mans Développement	Sociétés	Emplois	Surface (ha)
ZI Nord	142	3 100	72
Ardoise - Parc Manceau	18	310	20
Les Portes Océanes	80	460	98

Tableau n°2 : Données emplois

Ci-après le poids de chaque zone en termes de nombre de cellules commerciales et de surfaces de vente. La morphologie en « petites boîtes » de la zone du Moulin aux Moines explique le nombre important de cellules commerciales que celle-ci propose. À la ZAC des Portes de l'Océane, pour une surface de vente identique avec la ZAC du Moulin aux Moines, celle-ci possède deux fois moins de cellules commerciales et est par conséquent, bien moins dense. La large disparité des surfaces commerciales comparativement au nombre d'emplois ou de sociétés s'explique par la vocation, commerciale ou non de certains secteurs.

Poids des zones en nombre de cellules commerciales

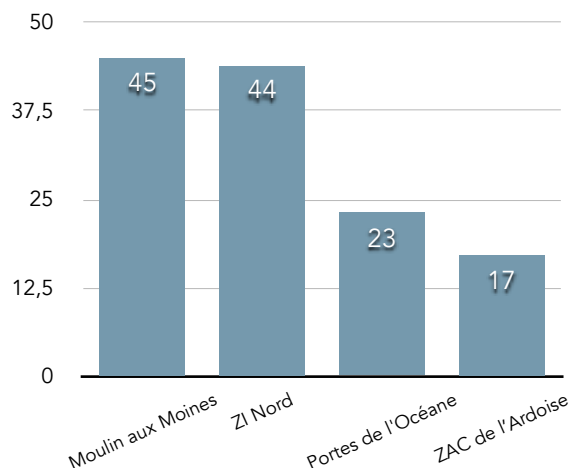
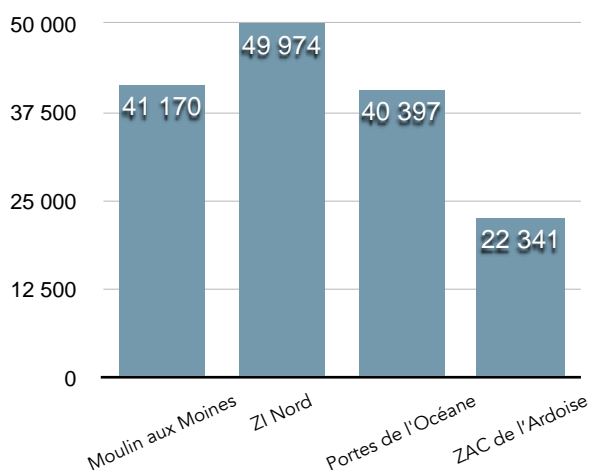


Figure n°1 : Données surfaces de vente

Poids des zones en surface de vente en mètres carrés



2. D'une activité industrielle à une activité commerciale spécialisée

À l'origine, la zone Nord concentrait une activité quasi-exclusivement industrielle au sein de la ZI Nord. Au cours de l'expansion de la zone et sous l'impulsion de la locomotive alimentaire Auchan, de nombreuses surfaces commerciales spécialisées en équipement de la maison et du jardin puis de la personne se sont implantées sur la zone de part et d'autre de la route départementale, afin de profiter de la visibilité offerte par l'axe routier. Au fil des différentes opérations réalisées, la spécialisation a été confortée par l'arrivée d'Alinéa, de Baboo sur la ZAC de l'Ardoise. Les commerces spécialisés en équipement de la maison, du jardin et de la personne font contrepoids face à l'activité industrielle historique.

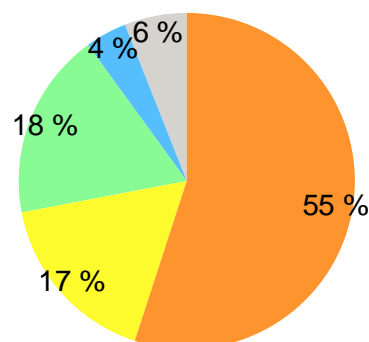
Sur la totalité de la zone, différents types d'enseignes et d'entreprises sont implantés :

- Alimentaire
- Hôtels - Restaurants - Cafés
- Equipements et entretiens à la personne
- Equipements de la maison et du jardin
- Loisirs, Culture
- Activités industrielles, tertiaires et services

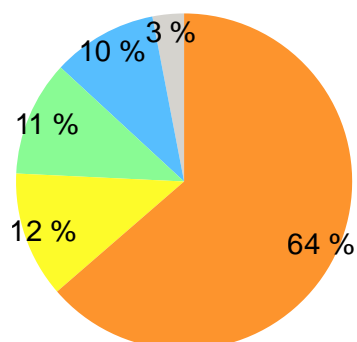
Notons également la présence de :

- Parkings à plusieurs niveaux
- Zones de stationnement en surface
- Locaux vacants
- Espace vacant d'un ancien centre routier
- Friches
- Espaces naturels/agricoles
- Fermes/habitations (le long de la Sarthe et de la ligne de chemin de fer notamment)

Repartition des cellules commerciales



Repartition de la surface de vente sur 15 ha

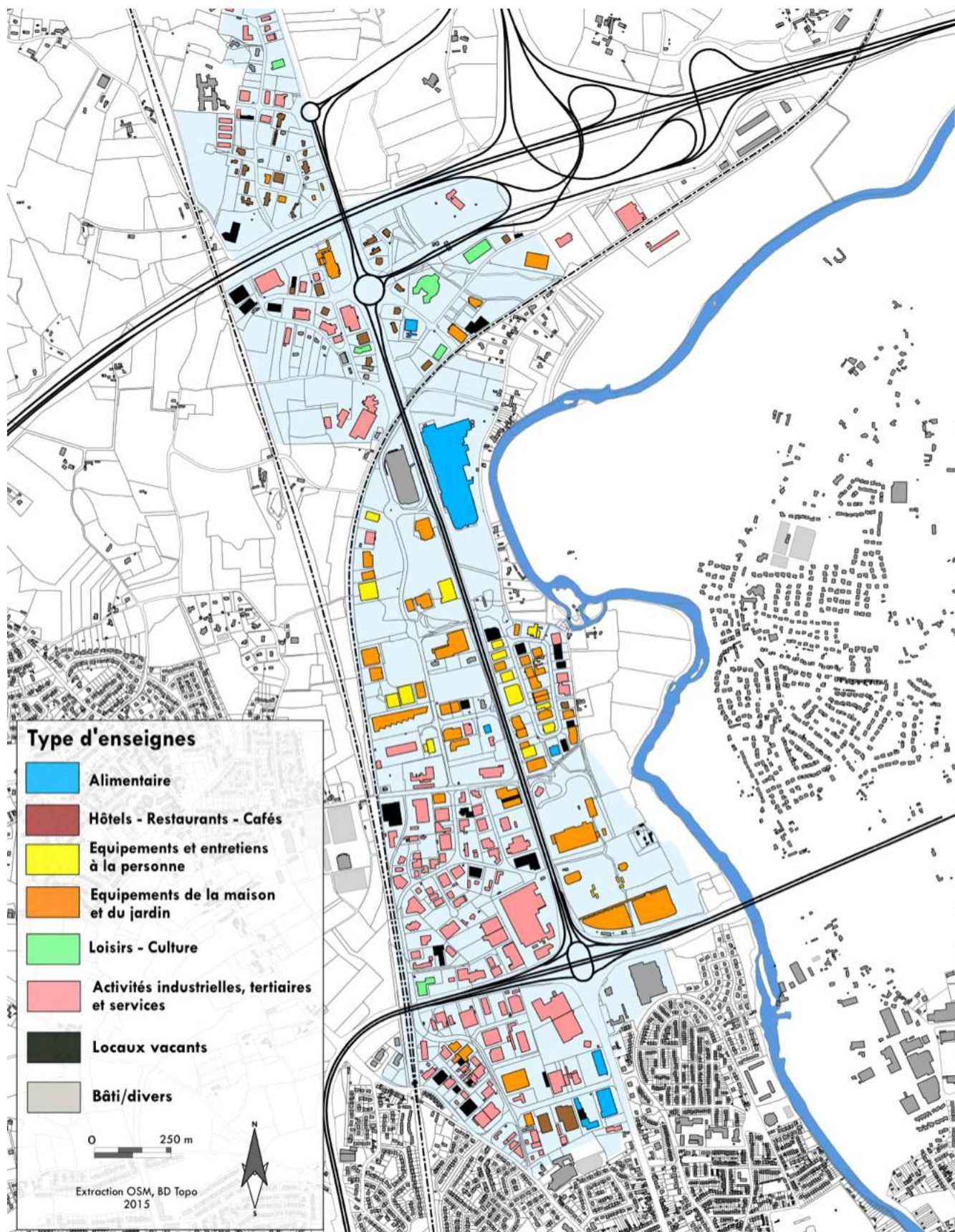


- Equipement maison
- Equipement personne
- Loisirs - Culture
- Alimentaire
- Divers

Caractéristiques Zone Nord
Source Mall & Market 2013

Figure n°2: Répartition cellules commerciales et surface de vente

VOCATIONS PRINCIPALES



Carte n°11 : Vocations principales - AB/AF/LS/MD

La mixité des activités participe à la diversité du maillage économique. **On remarque une hyperspécialisation des enseignes commerciales pour les équipements de la maison et du jardin.** Elles représentent plus de 60% de la surface de vente totale sur la zone.

La faible part des locaux commerciaux à vocation alimentaire s'explique par la présence de la grande surface Auchan. On retrouve certaines enseignes alimentaires discount, spécialisées « surgelés » et Drive à proximité de la frange sud de la zone, en bordure d'un secteur résidentiel.



Photo n°2 : Enseigne Auchan - AB/AF/LS/MD

La zone bâtie par le promoteur Immochan est restée dans une logique de spécialisation des commerces en équipement de la maison et de la personne. Dans la dynamique d'Auchan, une galerie commerciale attenante permet également la diversification des commerces en interne du centre commercial.

D'autres secteurs présentent des caractéristiques spécifiques. L'extrémité Nord de la ZAC des Portes de l'Océane possède de nombreux hôtels du fait de la proximité de l'autoroute A11 et de ses bretelles d'accès. **De nombreux chauffeurs poids lourds y voient par conséquent un endroit pratique pour passer la nuit.**

On observe par ailleurs la part relativement faible de locaux à vocation culturelle ou de loisirs.

Le choix d'une faible offre culturelle au sein des zones commerciales périphériques s'explique par une volonté politique, et stratégique assumée. Face à la concurrence économique entre les zones commerciales et le centre-ville du Mans, le choix a été de favoriser la culture en cœur de ville. Il n'est ni souhaité ni souhaitable de développer l'offre culturelle en périphérie du centre mancel. Seul le complexe cinématographique CGR constitue un pôle culturel, accompagné d'enseignes de loisirs.

SYNTHÈSE CONSTATS ET ENJEUX PARTIE I & II ÉLÉMENTS DE CADRAGE & CONTEXTE



Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Éléments de cadrage et historique	<ul style="list-style-type: none"> - Zone d'activités de 281 ha - Entrée d'agglomération sur 3 communes - ZACom SCoT - 200 000 m² de surface de vente - Des limites Nord et Sud floues - Proximité de la Sarthe (trame bleue) - À proximité du bourg de La Chapelle Saint-Aubin et conurbation avec Saint-Saturnin - Zone d'un seul tenant, formée par adjonction d'opérations - Mutation des activités (industrielle puis commerciale) depuis 1970 - Zones monofonctionnelles - Des secteurs vieillissants (Moulin aux Moines) - face à de nouvelles opérations (Parc Manceau) 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles limites à cette zone constituée au gré des opportunités ? (franges avec de l'habitat, avec l'environnement immédiat) - Prendre en compte les mutations à venir : Boulevard Nature, aménagement du Boulevard de Maule, projet de liaison Université - zone Nord - Amener à une cohérence d'ensemble - Requalifier les secteurs vieillissants (Moulin aux Moines, ZI) ? - Introduire d'autres fonctions - La zone peut-elle/doit-elle encore s'étendre ?
Contexte réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> - Classée UZ (PLU du Mans et La Chapelle) - Morcellement de zones AUa Portes de l'Océane vers St-Saturnin - Zones NP - NH le long de la Sarthe - Des espaces réservés : voie de délestage, Boulevard Nature - Espaces boisés classés - Servitudes d'utilité publique (PPRN Inondation) - L'étude sur l'implantation des panneaux publicitaires révèle des infractions 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechercher plus de cohérence entre les différents zonages - Quel devenir des panneaux publicitaires en infraction ?

Tableau n°3 : Synthèse éléments de cadrage et contexte - AB/AF/LS/MD

III. Des possibilités d'extension

1. Une progression de la vacance...

Le phénomène de la vacance traduit la situation économique dans laquelle évoluent les activités de la zone Nord. Témoignant de la santé économique du secteur et expliquant les dynamiques actuelles, un local ou entrepôt vacant représente une entité déjà bâtie, au potentiel de fait non-exploité. Certains secteurs, **notamment la zone du Moulin aux Moines et la ZI Nord, semblent de plus en plus impactés par la vacance.**

Avant même de localiser les locaux ou entrepôts commerciaux touchés il convient d'évoquer, de manière non exhaustive, les quelques raisons susceptibles d'accroître ce phénomène. Le travail mené en amont à la suite de rencontres avec des acteurs du territoire (agent d'immobilier d'entreprise, agent de développement économique ou universitaire) nous a permis de mettre en lumière différentes causes générant ou accentuant ce phénomène.

La conjoncture économique actuelle a compliqué la situation financière de certaines enseignes, au même titre que la concurrence ces dernières années qui s'est intensifiée. Au fil des nouvelles opérations commerciales ex-nihilo menées sur le territoire manseau avec l'arrivée d'enseignes dynamiques dans des locaux neufs, **certaines enseignes sont amenées à transférer leur activité vers ces zones plus attractives et plus récentes, délaissant par conséquent les anciens espaces commerciaux**, de plus en plus vieillissants et en perte de vitesse. Cela s'explique également du fait qu'il est généralement plus avantageux pour une

entreprise de s'implanter sur un terrain vierge que de procéder à une opération de renouvellement urbain. La rénovation coûte généralement plus cher que la construction, notamment du fait des nouvelles normes environnementales. **Les nouvelles implantations se font généralement à la marge des zones existantes, ne comblant pas les espaces vacants au sein des secteurs commerciaux existants, et provoquant une accentuation de l'étalement urbain.** Les espaces vacants au sein des zones sont souvent inutilisés et délaissés et ils participent à la perte d'attractivité de celle-ci. Face à ce constat le SCoT pointe la nécessité de limiter l'étalement urbain et d'encourager le renouveau sur la ville. Il est ici question de s'appuyer sur l'existant par du renouvellement si besoin est mais également de densifier à défaut d'étendre.

La zone du Moulin aux Moines est la plus fortement touchée par la vacance, **notamment en deuxième rideau.** Cet espace vieillissant couplé à un manque de visibilité perd en attractivité et ne répond plus aux attentes des commerçants et des consommateurs. L'obsolescence de cette ZAC est en marche, en témoigne l'évolution de la vacance ces dix dernières années. **Il y a une incohérence entre l'offre et la demande en termes de surface de locaux commerciaux** : les petits locaux (200 m²) sont bien plus recherchés que ceux existants sur le secteur (600 à 1 000 m²). A contrario, des grands locaux (3 000 m²) n'existent pas, hors ils permettent d'accueillir des grandes enseignes qui amènent du flux¹¹. Ces grandes enseignes s'installent sur la zone du promoteur Immochan là où il y a une offre adaptée. On retrouve le même phénomène au sein de la Zone Industrielle Nord, vieillissante et actuellement en « reconversion » avec l'apparition d'enseignes commerciales.

¹¹ Informations entretien avec une agence immobilière d'entreprise (ARTIM - mai 2015)

En 2015, on recense un nombre important de locaux/entrepôts vacants. **Le vieillissement des locaux** associé à la **concurrence avec de nouveaux programmes**, **l'incohérence entre l'offre commerciale et la demande** en termes de superficie, **de rapport qualité-prix** accentuent le phénomène. Il est également à noter qu'il y a des difficultés de commercialisation de programmes neufs.

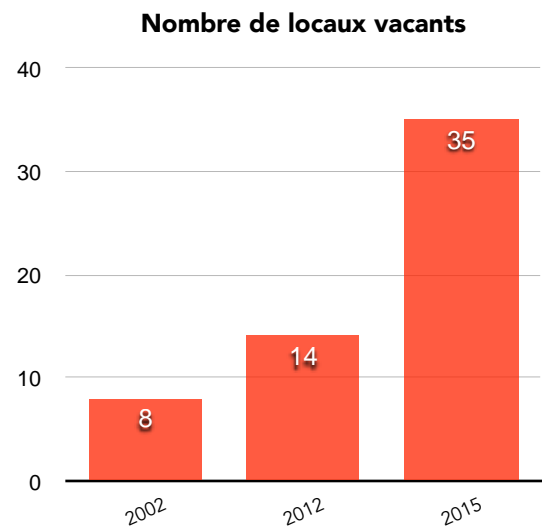


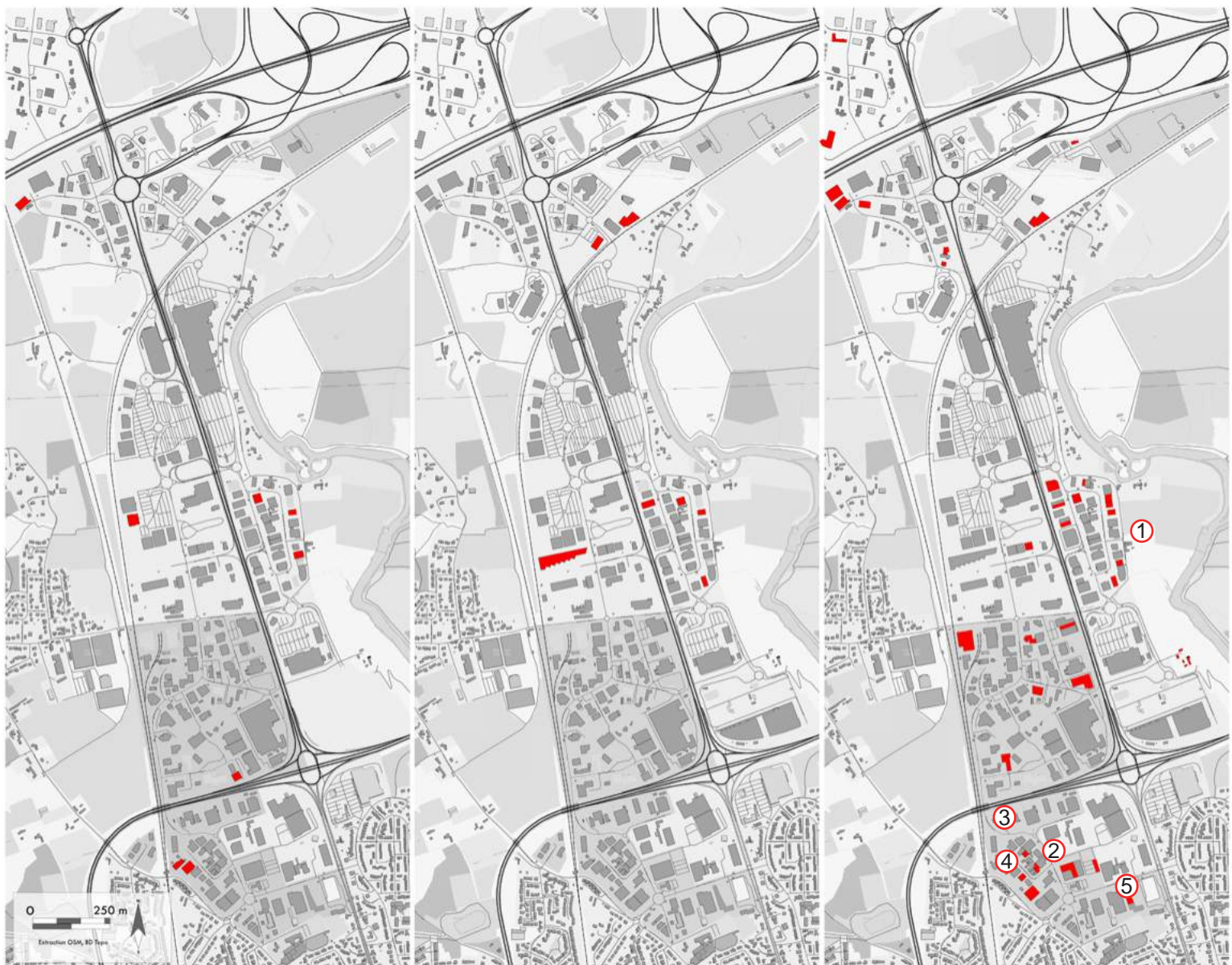
Figure n°3 : Évolution du nombre de locaux vacants

EVOLUTION DE LA VACANCE

2002

2012

2015



Source données 2002 & 2012 : ESO Le Mans

Carte n°12 : Évolution de la vacance - AB/AF/LS/MD

Le travail de recensement effectué est critiquable du fait que les locaux identifiés étaient vacants à une date précise, il ne rend pas compte de la santé réelle des secteurs : la vacance frictionnelle n'a pas le même impact que la vacance longue durée.

Note : La taxe annuelle sur les friches commerciales mise en place par Le Mans Métropole en 2008 incite le relogement ou la revente des locaux vacants. Cependant la difficulté de mise en place de cette taxe est d'avoir un recensement exhaustif des friches et des locaux vacants, elles seront taxées si présentes depuis plus de 5 ans pour les friches et 2 ans pour les espaces vacants. Cela sera possible par une démarche qui s'intègre dans la durée, nécessitant un travail de suivi des friches et locaux vacants (organisme en train de se mettre en place).

LOCAUX VACANTS



Photo n°3 : Locaux vacants - AB/AF/LS/MD

2. ...en lien avec d'importantes disponibilités foncières

Les disponibilités foncières représentent un potentiel foncier à prendre en compte dans l'analyse prospective. Cela nous amène à déterminer des lieux d'implantation privilégiés amener de nouvelles vocations. Nous distinguerons trois types de disponibilités foncières : les terrains disponibles et viabilisés, les parcelles jugées « sous-bâties » présentant un potentiel de densification et les éventuelles extensions à questionner.

En grande partie les disponibilités foncières se situent de chaque côté de l'autoroute A11, en direction de Saint-Saturnin et sur la ZAC des Portes de l'Océane. **Au total, près de 15 hectares de terrains viabilisés ne sont pas bâtis (soit 5% de la superficie de la zone Nord)** tandis que plus de 4 hectares présentent un potentiel de densification du fait de la sous-exploitation de la surface des parcelles.

La question de l'utilisation et de la gestion de ces disponibilités se pose alors. A l'évidence, les promoteurs préfèrent envisager des nouvelles implantations sur ces fonciers pour mener des opérations ex-nihilo plutôt que de procéder à des opérations de renouvellement urbain, généralement plus chères sur la ZI Nord ou la ZAC du Moulin aux Moines.

Au-delà de la gestion de ces terrains, la vocation des futures activités est un point que **les aménageurs publics peuvent encadrer en accompagnant les opérations privées**. À l'extrémité Nord, la vocation des futures enseignes qui pourraient s'implanter sur les fonciers disponibles est à interroger. La dimension de village induite par la proximité avec le bourg de Saint-Saturnin ne favorise en rien la poursuite d'implantation d'activités commerciales, privilégiée par la ZACom du SCoT.

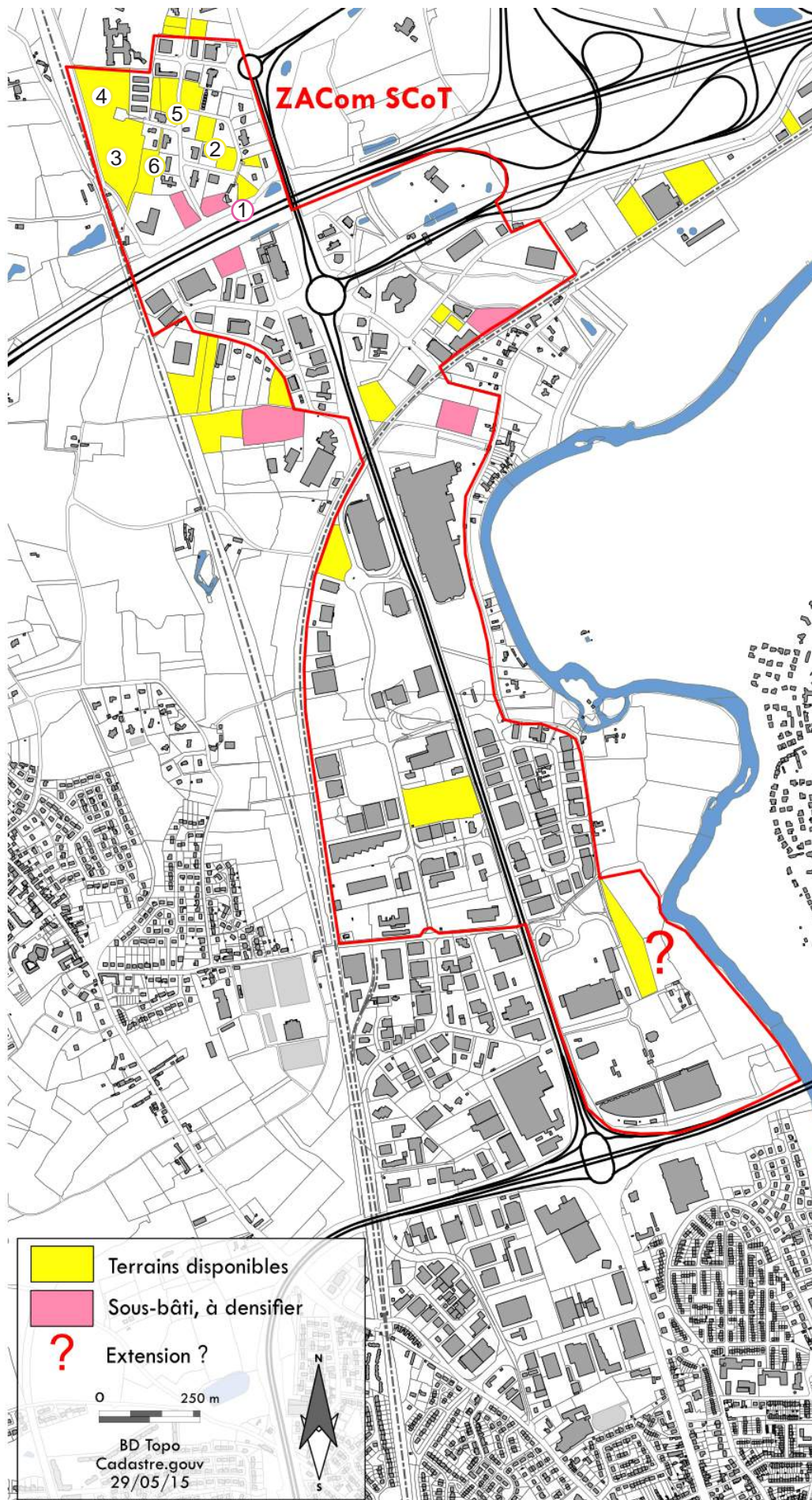
Les disponibilités foncières sont des **opportunités pour amener de nouvelles fonctions**, non commerciales, mais plus artisanales ou tertiaires en pensant à la complémentarité des vocations, aux flux générés de manière alternative...

DISPONIBILITÉS FONCIÈRES



Photo n°4 : Disponibilités foncières - AB/AF/LS/MD

DISPONIBILITÉS FONCIÈRES



Carte n°13 : Carte des disponibilités foncières - AB/AF/LS/MD

SYNTHÈSE CONSTATS ET ENJEUX PARTIE III VACANCE ET DISPONIBILITÉS FONCIÈRES



Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Vacance & disponibilités foncières	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de locaux commerciaux et entrepôts vacants, notamment Moulin aux Moines et ZI - Vacance en augmentation ces dernières années : - Du fait de la conjoncture économique et de la concurrence accrue entre pôles commerciaux et zones vieillissantes - Des difficultés de commercialisation des programmes neufs - Des coûts des locations - De l'incohérence entre offre et demande - Disponibilités foncières importantes / 14,6 ha (zone Immochan, Saint-Saturnin) 	<ul style="list-style-type: none"> - Quels potentiels de mutation ? - Encourager le renouvellement urbain - Questionner la réhabilitation ou la destruction de locaux vieillissants (Moulin, ZI) - Envisager de nouvelles fonctions sur les espaces en perte de vitesse ? - Quelle vocation pour les disponibilités foncières ? - Les disponibilités foncières présentent-elles des enjeux en termes d'aménagement ?

Tableau n°4 : Synthèse vacance et disponibilités foncières - AB/AF/LS/MD

IV. Une urbanisation conçue autour de la voiture

1. L'omniprésence du véhicule

La zone Nord fait partie des grands pôles d'emplois et se situe à proximité de zones densément peuplées, elle capte une part importante des déplacements domicile-travail et des flux de transit. Celle-ci joue un rôle majeur en termes d'accessibilité à l'échelle de l'agglomération. La zone Nord est située entre l'autoroute l'Océane A11 reliant Paris à Nantes et la RD313 correspondant à la rocade du Mans. Ces axes structurants sont reliés par un axe Nord-Sud : la RD 338 dite route d'Alençon (Tours – Alençon – Rouen). La desserte routière est catégorisée comme bonne de par les nombreuses routes nationales, départementales et communales qui lient et desservent les grands axes de la ville. Les liaisons avec les départementales assurent la bonne accessibilité de la zone, et de nombreux espaces de stationnement sont présents pour garantir l'accessibilité des commerces.

La zone Nord, urbanisée et conçue pour la voiture, s'insère dans un réseau bien maillé. En ce sens, la route d'Alençon (RD 338) peut être assimilée à une « **autoroute urbaine** » destinée à servir l'intérêt du véhicule automobile. **Cet axe majeur central draine tous les flux** et rencontre des problèmes de congestion aux heures dites « de pointe ».

Afin de réguler le trafic routier il était nécessaire d'adapter les différentes infrastructures afin de garantir la fluidité de la circulation automobile¹². À l'exemple de la traversée Est-Ouest initialement difficile avec le franchissement de la RD338, les bretelles d'accès et de sortie de cette même

départementale permettent désormais de traverser la zone Nord plus aisément avec la mise en place de trémies¹³.

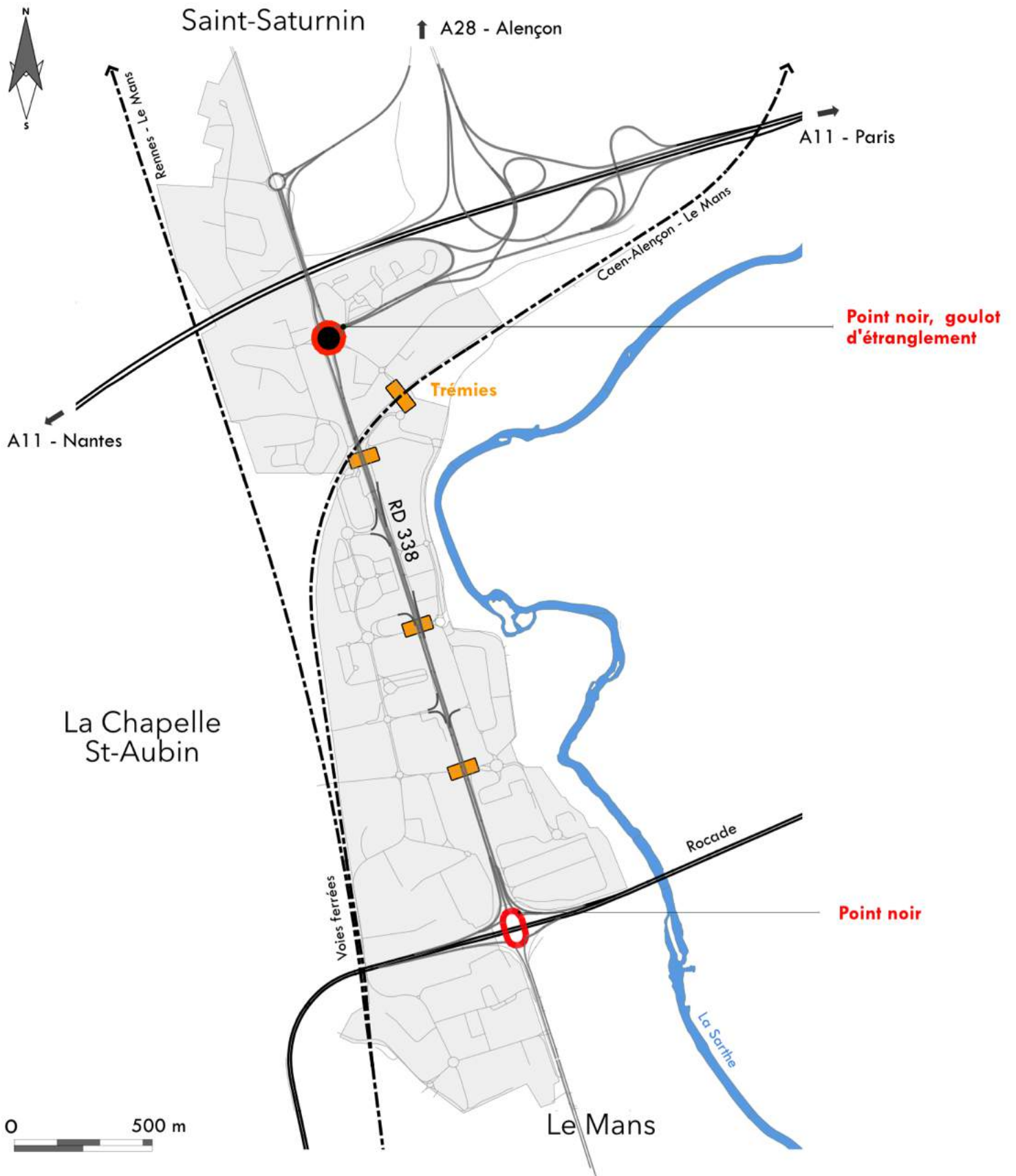
Quatre traversées existent aujourd'hui, elles ont fortement participé à l'amélioration de la circulation :

- La première est située au niveau du giratoire de l'Océane.
- La seconde se situe au niveau de la voie ferrée reliant le centre « Auchan » et son parking à étages avec la traversée de l'Avenue Le Mans.
- La troisième se situe rue Delahaye au sud du centre « Auchan ».
- Une trémie d'accès à la ZAC de l'Ardoise, cette dernière a fortement participé à l'amélioration de la circulation Est-Ouest.

¹² Enquête de circulation, Etude d'accès, Charré Conseils, 2010

¹³ Voir description et schémas trémies Est-Ouest

AXES STRUCTURANTS



Carte n°14 : Axes structurants - AB/AF/LS/MD

Sur la zone Nord, les flux sont générés par :

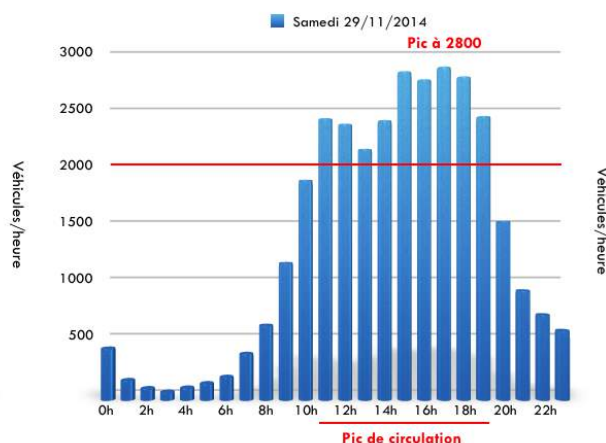
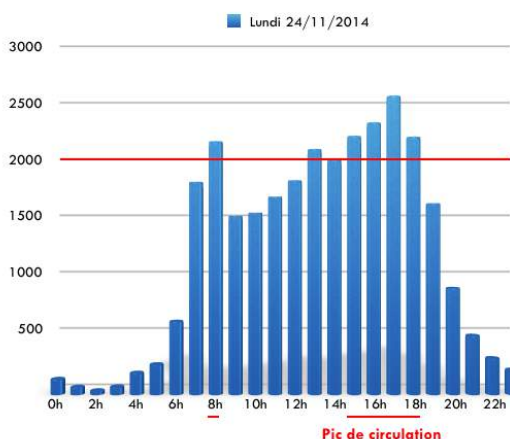
- le trafic de transit
- le trafic relatif aux emplois
- le trafic lié aux équipements de loisirs
- le trafic des usagers se rendant sur les espaces commerciaux

Les données de comptage sur la RD338 au niveau de Auchan sur une semaine type mettent en évidence un trafic élevé aux heures de pointe : de 7h à 9h et de 16h à

18h, avec des pics de circulation à 2700 véhicules par heure. Les déplacements domicile-travail expliquent en grande partie ce phénomène. Du fait de la vocation commerciale de la zone, la circulation est très élevée le samedi avec des pics à 2800 véhicules par heure dans les deux sens. Le manque de fluidité du trafic et les problèmes de congestion en témoignent, notamment sur deux points noirs que sont : le Giratoire de l'Océane et le Giratoire de la Rocade.

Comptages Alençon -> Le Mans | Semaine Type

Heure	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Totaux
Lundi 24/11/2014	128	61	31	64	180	252	613	1780	2119	1497	1523	1657	1793	2054	1965	2164	2277	2500	2157	1601	892	494	304	205	28311
Mardi 25/11/2014	110	53	43	71	169	231	589	1717	2226	1461	1521	1669	1666	2042	1991	2170	2310	2548	2094	1654	938	575	358	250	28456
Mercredi 26/11/2014	133	62	55	78	167	235	515	1669	2114	1469	1608	1904	1909	2113	2004	2377	2540	2332	1552	1934	982	574	363	253	28942
Jeudi 27/11/2014	137	54	40	70	173	233	594	1735	2211	1593	1583	1669	1847	2246	2047	2252	2338	2576	2222	1821	1068	628	460	271	29868
Vendredi 28/11/2014	162	68	45	82	157	241	580	1695	2104	1587	1751	1934	2123	2454	2250	2514	2640	2686	2458	2182	1618	986	686	572	33575
Samedi 29/11/2014	434	167	98	68	103	140	194	389	628	1152	1844	2358	2312	2102	2342	2750	2683	2789	2707	2376	1501	920	717	584	31358
Dimanche 30/11/2014	662	319	281	142	91	63	106	179	226	415	732	1153	1243	1052	1259	1603	1901	2436	2190	1323	844	565	341	221	19347



Comptages Le Mans -> Alençon | Semaine Type

Heure	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Totaux
Lundi 24/11/2014	54	46	42	75	122	270	570	1348	1716	1847	1773	1786	1922	1873	2159	2105	2131	2338	2112	1267	710	374	254	327	27221
Mardi 25/11/2014	85	58	62	81	125	247	469	1461	1687	1808	1706	1744	1984	1743	2119	2049	2201	2499	2220	1396	774	410	297	177	27402
Mercredi 26/11/2014	87	39	71	87	117	299	450	1348	1766	1896	1930	1811	2108	1863	2311	2253	2287	2567	2229	1477	821	461	275	154	28707
Jeudi 27/11/2014	94	74	51	91	88	275	469	1398	1860	1805	1788	1855	2083	1907	2267	2109	2254	2548	2411	1563	857	471	277	193	28788
Vendredi 28/11/2014	127	71	66	87	130	245	440	1305	1900	1993	2046	2035	2315	2040	2400	2298	2568	2762	2644	2169	1272	604	408	280	32205
Samedi 29/11/2014	236	134	111	99	103	141	238	460	1098	1998	2558	2430	2169	2299	2858	2782	2657	2414	2074	1980	1041	488	385	354	31107
Dimanche 30/11/2014	334	241	184	157	109	83	115	147	404	710	1262	1397	1442	1246	1711	1873	1842	1839	1408	1035	590	396	211	114	18850

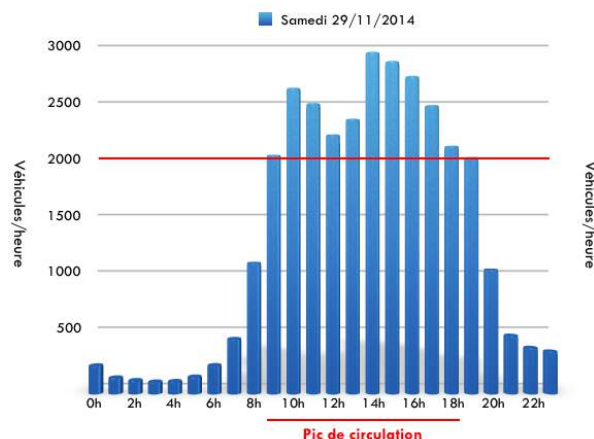
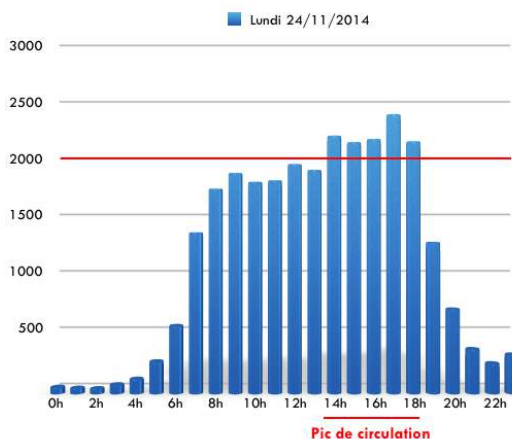


Figure n°4 : Comptages véhicules RD338 - AB/AF/LS/MD

2. La forte emprise du stationnement

Les parkings communs permettent de mieux partager l'espace : la consommation foncière est limitée.

Le stationnement n'a pas la même morphologie sur toute la zone Nord. Pour les plus anciennes zones comme la ZI Nord et la ZAC du Moulin aux Moines, et plus récemment la ZAC des Portes de l'Océane, le stationnement est reparti le long de la voirie, individuellement pour chaque parcelle de chaque entreprise, il répond très localement aux besoins de celles-ci et empiète de manière générale sur les trottoirs et contraint la place du piéton.



Photo n°5 : Parking non planté Gulli Parc - AB/AF/LS/MD

Dans les zones plus récentes, le stationnement a été pensé en amont, il est structuré et commun, afin de permettre aux clients de se déplacer d'un magasin à l'autre sans utiliser un véhicule. Cependant, bien que de rester le long des magasins pour se déplacer en sécurité soit aisé, **circuler au sein des parkings se relève dangereux et trop peu de voies piétonnes et/ou de passagers piétons existent aujourd'hui**. En témoigne la zone de la Chapelle Saint-Aubin :



Photo n°6 : Difficultés pour les piétons, zone Immochan - AB/AF/LS/MD

Par ailleurs, certains parkings communs récents sont non plantés et peu agréables, ils ne respectent pas le PLU en vigueur, à l'image de ce parking au sud de la zone industrielle.



Photo n°7 : Parking non planté ZI Nord - AB/AF/LS/MD

Le Parc Manceau, également peu sécurisé pour le piéton, propose des espaces de stationnement plantés et agréables, tout comme certaines enseignes comme Jardiland et Terre & Eaux qui possèdent des parkings bien plantés limitant fortement l'impact paysager des enseignes et des stationnements. **La perception de l'utilisateur de la zone Nord passe d'abord par l'image qu'il possède des espaces de stationnements.**



Photo n°8 : Parking planté Terre & Eaux - AB/AF/LS/MD

À la problématique qualitative des parcs de stationnement concernant leur traitement variable s'ajoute une problématique quantitative en termes de superficie. Communs ou non, les parkings représentent une surface très importante sur la zone Nord. L'utilisation relativement ponctuelle de ces espaces suscite des interrogations. Sous-utilisés en soirée et le dimanche, les parkings consomment le même espace que lorsque ces derniers sont remplis.

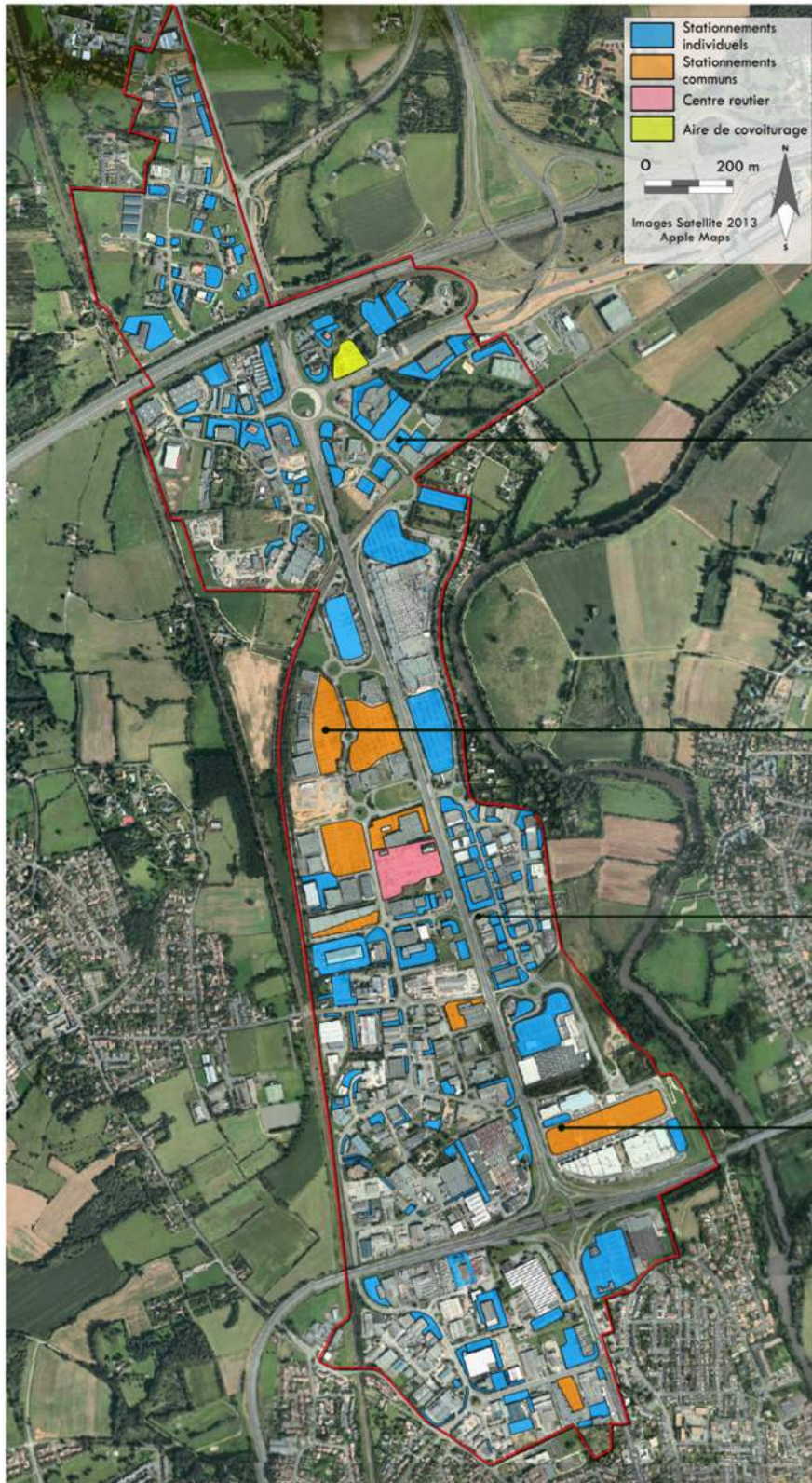
Une fois le véhicule stationné les automobilistes peuvent être assimilés à des piétons, et c'est en cela que les parcs de stationnement sont des lieux centraux dans le développement des voies piétonnes. Avec la mise en commun des parkings, des espaces piétons sont libérés le long des enseignes pour faciliter le déplacement des chalands motorisés, ou non.

L'idée serait ici d'encourager le stationnement, sur une longue durée, des véhicules individuels pour favoriser les déplacements piétons et ainsi limiter les déplacements motorisés sur une courte distance. Le parking offrirait alors une solution d'encadrement des véhicules et permettrait de développer et privilégier des déplacements doux, du véhicule jusqu'aux différents pôles de centralité commerciaux.

Bien que pour un usage différent, l'espace de co-voiturage, mis en place en juillet 2012 à la croisée des autoroutes A11, A28 et A81, illustre l'intérêt et les possibilités multiples qu'offrent les parkings. À l'entrée et sortie 7 de l'A11, « le parking du Mans Nord est le plus grand parking de covoiturage géré par Cofiroute » avec 190 places de parking dont 10 pour les poids lourds. De nouveaux services ont également été ajoutés tels qu'un point de rencontre couvert, un espace toilettes et des containers de tri sélectif. Ce cas met également en évidence la nécessité de penser l'intermodalité avec le transports en commun notamment afin de garantir la mobilité des piétons (aujourd'hui l'espace de covoiturage n'est plus desservi après 21h30).

Il est à noter que le centre routier sur la zone Nord est sur le point de fermer, la question du stationnement poids lourd se pose. Du fait de la proximité de l'échangeur autoroutier bon nombre se garent d'ores et déjà vers Saint-Saturnin pour passer la nuit, notamment du fait de la proximité d'hôtels et de restaurants. La fermeture prochaine du centre routier laisse présager une accentuation du phénomène.

LA MORPHOLOGIE DES STATIONNEMENTS



Les parkings individuels consomment plus d'espace

Parkings communs à plusieurs enseignes, meilleure visibilité et cheminements piétons plus sécuritaires par endroits

La zone du Moulin aux Moines ne possède que des parkings individuels

Le Parc Manceau est un exemple réussi de stationnement en commun

Carte n°15 : Stationnements - AB/AF/LS/MD

3. Une offre légère en transports en commun

La zone d'étude est desservie par deux lignes de transports en commun (réseau SETRAM). La ligne 8 dessert presque toute la zone Nord depuis le centre du Mans. Douze arrêts sont répertoriés. La ligne 20, reliant Aigné au Mans en passant par la Milesse et Saint-Saturnin, compte quant à elle deux arrêts sur la zone Nord (CGR et Bourdonnière) avant de relier directement le Mans par la RD338. La Linéaire l'Antonnière du réseau SETRAM garantit l'accès aux personnes à mobilité réduite.

La fréquence des bus est relativement faible, seulement deux bus passent chaque heure entre 7h et 16h. La fréquence est augmentée à 3 bus entre 17 et 20h le soir. **La ligne n°8 et n°20 ne desservent plus la zone après 21h30**, ce qui ne permet pas de rejoindre le centre ville après être arrivé sur l'espace de covoiturage ou après avoir passé du temps dans une enseigne de loisir ou dans des restaurants.

Deux lignes de tramways existent au Mans, cependant il n'y a pas d'intermodalité avec les lignes de bus desservant la zone Nord, la ligne T1 passe à quelques centaines de mètres de la Zone Industrielle. Le tramway peut servir de transport jusqu'au centre-ville, où les bus, peuvent prendre le relais pour se rendre sur la zone.



Photo n°9 : Terminus Parc Manceau - AB/AF/LS/MD

Aux heures de pointe, du fait de l'absence de voies dédiées aux transports en commun, ceux-ci connaissent les mêmes difficultés que les autres véhicules et **de nombreux retards** peuvent être observables.

*Dans ses travaux universitaires l'enseignant chercheur Arnaud Gasnier a mis en évidence l'importance de la desserte collective, par des transports en commun sur ces zones péri-urbaines, dans le but d'affirmer de nouveaux pôles de centralité accessibles à tous. En lien avec la prédominance du véhicule individuel, l'hypothèse suivante peut être avancée : « Plus ces zones seront accessibles en transport en commun plus les flux automobiles seront allégés ». Cette supposition, faisant suite au questionnement de la place de la voiture, permet d'imaginer à long terme la possibilité d'une reconversion de la RD338 : **d'une autoroute urbaine vers un boulevard apaisé.***

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LA ZONE NORD



Aire de covoiturage
desservie uniquement
par la ligne n°20

La ligne n°20 dessert Saint-Saturnin, elle est soumise aux problèmes de circulation

Ligne n°8 dessert toute la zone du côté du Mans, **ne dessert pas le Méga CGR et les restaurants**

Pas d'intermodalité entre le tram et les lignes desservant la zone Nord

Carte n°16 : Réseau SETRAM sur la zone Nord - AB/AF/LS/MD

4. La place des mobilités douces

Que ce soit en tant qu'employé, chaland ou promeneur, le piéton (ou cycliste) doit pouvoir se rendre sur la zone et y circuler à l'intérieur de manière sécurisée et agréable. Cheminements adaptés, visibilité des accès et clarté des transitions, signalétique homogène, traitements paysagers valorisants, ce sont autant de démarches qui faciliteront le développement de ces pratiques. Il convient de s'intéresser à la place des mobilités douces et leurs déplacements, externes et internes. **Faut-il s'attacher aux mobilités douces dans cette zone conçue autour de la voiture ? Quelles sont les infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes ?**



Photo n°10 : Piétons aux abords des voies - AB/AF/LS/MD

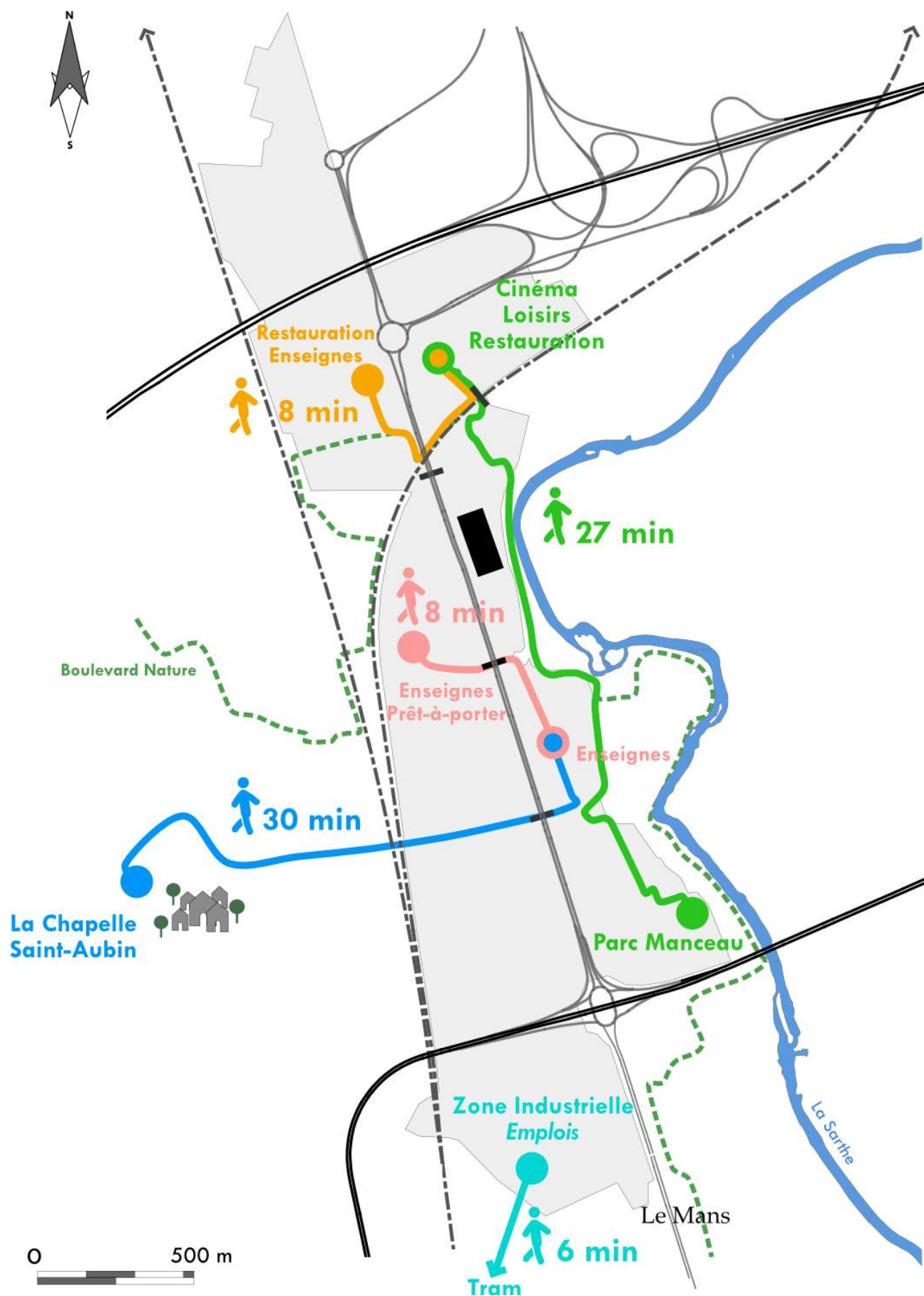
Avant même de dresser un constat des infrastructures dédiées aux mobilités piétonnes et cyclistes, il convient de justifier l'étude sur les déplacements doux. En termes de distance et de temps de parcours, les cartes ci-après mettent en évidence **des temps de trajet raisonnables et comparables à ceux réalisés en centre-ville**. Bien que certains parcours apparaissent peu envisageables pour le piéton, depuis les centres bourgs par exemple, il l'est moins pour les cyclistes. A l'inverse, d'autres trajets motivés par une complémentarité entre les enseignes (restaurants et cinéma par exemple) sont raisonnables et sont susceptibles d'être envisagés par les usagers,

sous condition d'une signalétique claire et de cheminements sécurisés.

La seconde carte a été réalisée sur la base des temps de trajets à partir d'une poche de stationnement (zone Auchan ouest). Les zones accessibles à 15 min à pied sont visibles et les frontières physiques apparaissent nettement. Seuls le double passage à niveaux, les trémies sous la voie ferrée et la RD338 permettent de franchir ces entités structurantes.

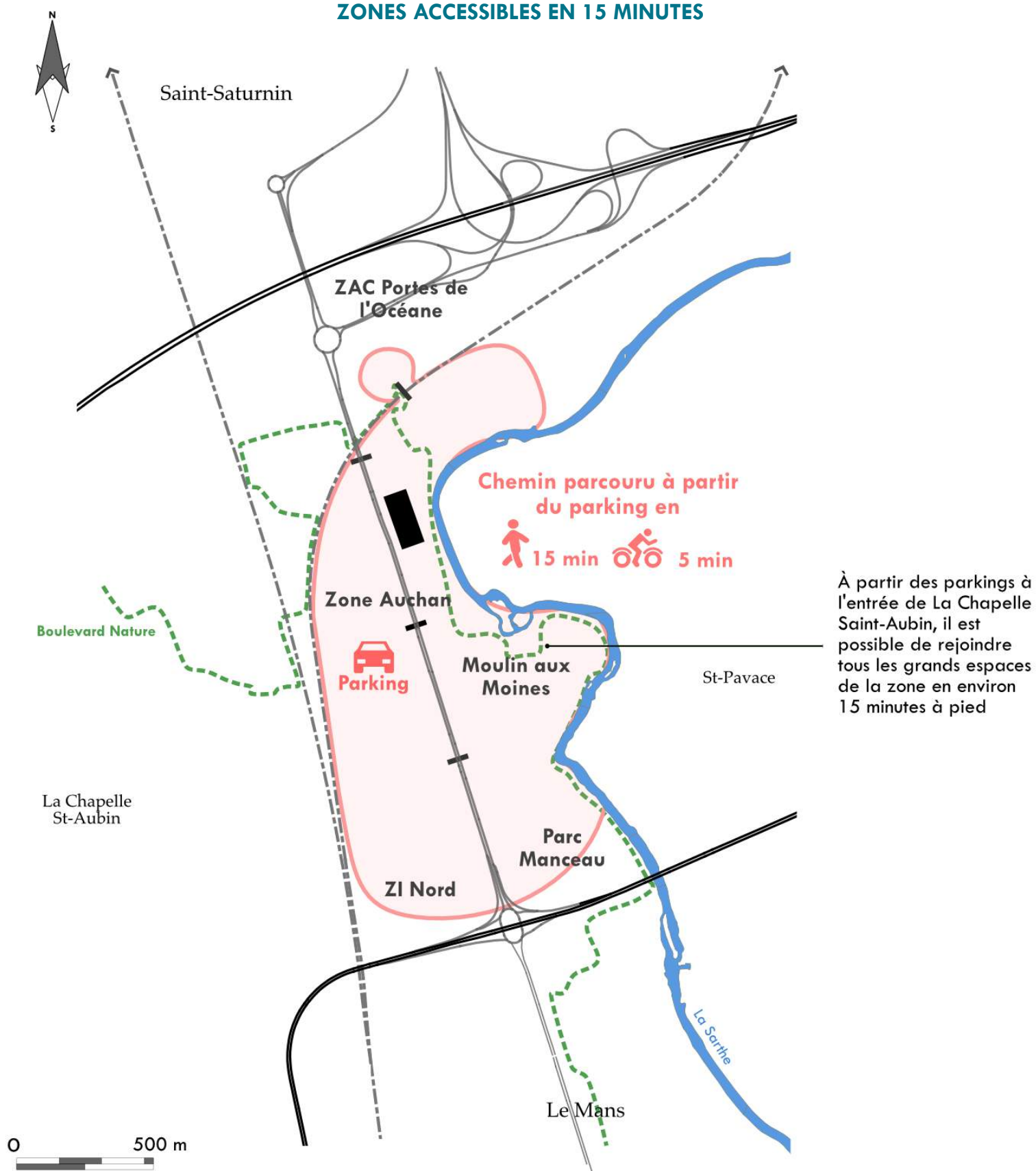
On constate qu'une grande partie de la zone est accessible à partir d'un parc de stationnement central. En cela, l'étude des déplacements piétons et cyclistes se justifie d'elle-même, par la possibilité d'accéder aux différentes entités de la zone (enseignes commerciales ou de loisirs, Boulevard Nature en projet, bords de Sarthe...). **Il est question ici d'envisager de donner une autre place à la voiture, tout en proposant d'améliorer les cheminements piétons.**

TEMPS DE PARCOURS À PIED



Carte n°17 : Temps de parcours à pied - AB/AF/LS/MD

ZONES ACCESSIBLES EN 15 MINUTES



Carte n°18 : Zones accessibles en 15 minutes - AB/AF/LS/MD

5. Des déplacements piétons peu encouragés...

L'arrivée dans la zone commerciale se fait très majoritairement en véhicule individuel ou en transports en communs. Seuls les habitants des bourgs situés à proximité sont susceptibles de se rendre sur la zone à pied. Des bourgs de la Chapelle-Saint-Aubin et de Saint-Saturnin, les déplacements doux sont possibles mais peu encadrés et dangereux, notamment du fait par exemple de la présence d'un double passage à niveau au Nord de la Zone Industrielle et d'un aménagement, pour le moment, insuffisant du boulevard entre le centre-bourg et la zone d'activités dans l'autre.

Au sein de la zone de nombreux chemins piétons existent notamment aux abords du Parc Manceau, à l'est du Moulin aux Moines et du côté ouest de la voie ferrée à la Chapelle Saint-Aubin. Néanmoins, ces chemins ne sont pas très bien indiqués et beaucoup en ignorent l'existence.



Photo n°11 : Chemin piéton, 3^{ème} rideau Moulin aux Moines
- AB/AF/LS/MD

D'autres aménagements favorables au piéton sont présents à certains endroits comme au sein de la ZAC des Portes de l'Océane comme en témoigne la photo suivante :



Photo n°12 : Chemin piéton ZAC Portes de l'Océane - AB/AF/LS/MD

Cependant, ce chemin s'arrête de manière nette une fois arrivé au rond-point de l'Océane, où l'absence de passages piétons se fait ressentir¹⁴. Ce rond-point est situé entre des pôles générateurs de déplacements (CGR, équipements de loisirs et restaurants), et de nombreux usagers entreprennent dangereusement de le traverser.



Photo n°13 : Rond-point de l'Océane - AB/AF/LS/MD

Ces ruptures sont nombreuses sur toute la zone et d'une manière générale **il manque des cheminements sécurisés et une signalétique claire annonçant les voies et espaces dédiés aux piétons sur la zone Nord** : le développement de ces pratiques passe d'abord par l'implantation d'infrastructures qui encouragent ce mode de déplacement. Le projet du Boulevard Nature est une occasion pour amorcer une démarche favorisant l'implantation d'une signalétique adaptée.

¹⁴ La RD338 est une route départementale, les passages piétons ne sont pas autorisés

6. ...de même pour les cyclistes...

De la même manière que les chemins piétons, les voies cyclables sont limitées et le cycliste partage, bien souvent, sa voie avec les automobilistes.

Le temps de trajet depuis la Chapelle Saint-Aubin et Saint-Saturnin est relativement court et permet aux habitants de se rendre rapidement sur la zone en vélo. **À l'Est, l'absence de passerelle entre Saint-Pavace et la zone du Moulin aux Moines** implique qu'il faut rejoindre le centre-ville du Mans pour passer la Sarthe. Il faut compter vingt minutes pour se rendre sur la zone Nord depuis le centre-ville. **La proximité des bourgs limitrophes permet de supposer qu'il y a un intérêt pour les habitants à se rendre sur la zone en vélo**, dans le but de faire des petites courses, de se rendre au complexe cinématographique ou aux restaurants.

Concernant les infrastructures et voies dédiées aux déplacements à l'intérieur de la zone nord, une voie cyclable a été mise en place le long de la ligne de bus n°8 à l'Ouest de la RD338 et permet de traverser la partie ouest du nord au sud en passant par la rue L.Delage, la rue A.Eistein, jusqu'à la ZI Nord. Elle franchit la départementale d'Ouest en Est à hauteur du «Auchan» et au niveau du Parc Manceau grâce aux trémies.

Le Parc Manceau possède de nombreux cheminements adaptés, il est agréable de s'y déplacer à pied ou en vélo comme en témoigne la photo suivante :



Photo n°14 : Cheminements piétons et cyclistes - AB/AF/LS/MD

Les aménagements pour le cycliste ne sont pas suffisants pour permettre le déplacement sécurisé de ces derniers à l'échelle de la zone d'étude. Même si quelques aménagements existent (dont le réaménagement du boulevard de Maule engagé), de nombreuses coupures entre secteurs posent problème.

TEMPS DE PARCOURS EN VÉLO

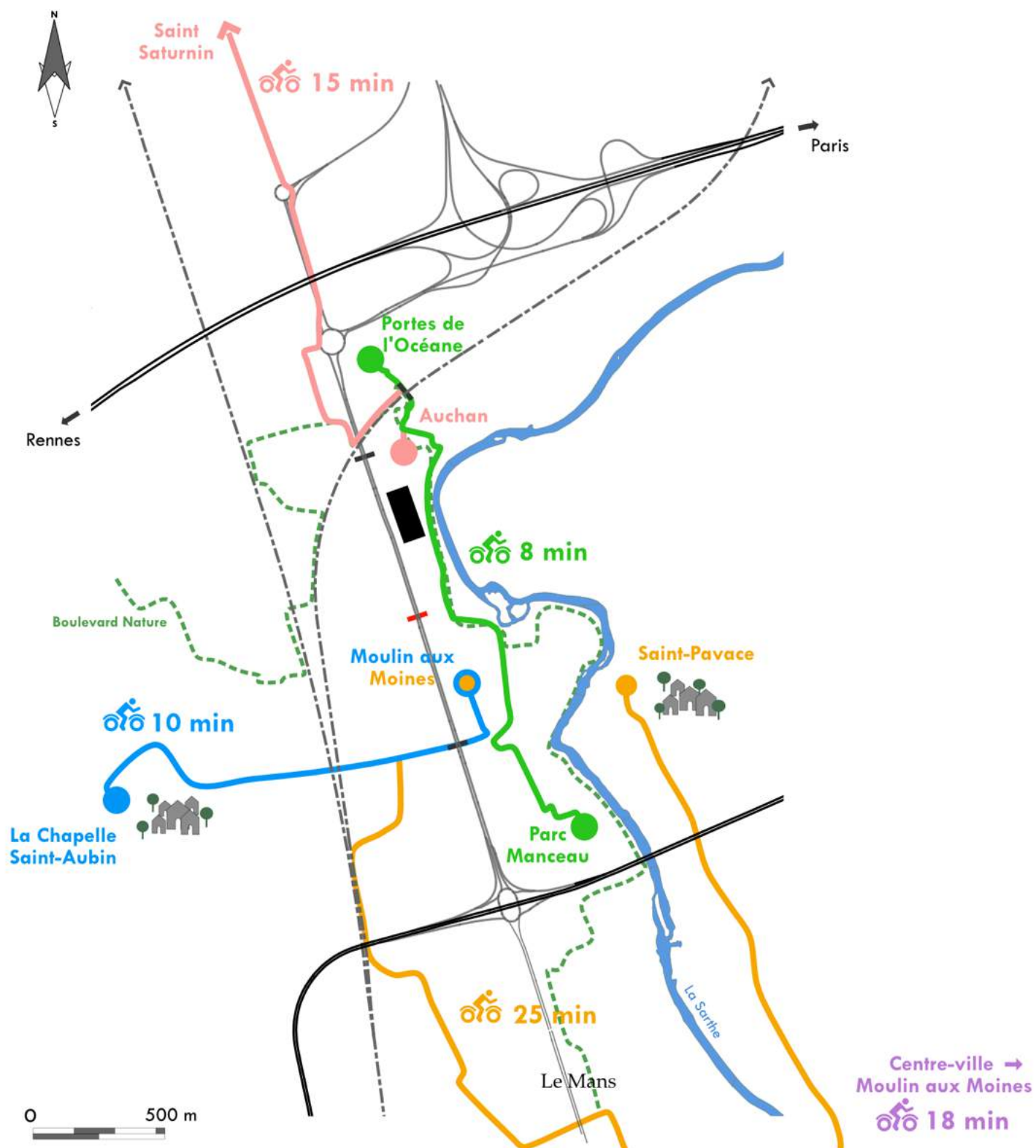


Figure n°19 : Temps de parcours en vélo - AB/AF/LS/MD

7. ...ces mobilités douces sont perturbées par des ruptures

La modernisation des équipements routiers tels que la trémie a permis la mise en place de quelques abords réservés aux piétons et aux cyclistes afin d'encourager et encadrer les mobilités douces. Ces trémies illustrent les possibilités en matière de circulation douce au sein des zones d'activités. Cependant certaines sont trop peu visibles et par conséquent peu empruntées, à l'image de celle entre Auchan et les Portes de l'Océane, les trémies et autres voies existantes mériteraient une signalétique adaptée.

De nombreuses ruptures sont observables à l'échelle de la zone Nord. Les ruptures entre les espaces sont causés par des axes structurants infranchissables ou des entités plus ponctuelles, des « points noirs » en termes de flux automobiles qui bloquent le passage à pied ou en vélo. Certaines voies et pistes cyclables sont coupées entre elles sur quelques centaines de mètres. **Paradoxalement, les grandes distances Nord-Sud sont plus aisément réalisables que les distances Est-Ouest, alors que ces dernières sont susceptibles d'être d'avantage empruntées.** Par exemple la trémie centrale au sud d'Auchan ne permet pas aux cyclistes de traverser (et celle-ci se révèle très étroite pour le piéton) :



Photo n°15 : Trémie centrale - AB/AF/LS/MD

Elle constitue une réelle coupure transversale, au même titre que le rond-point de l'Océane.

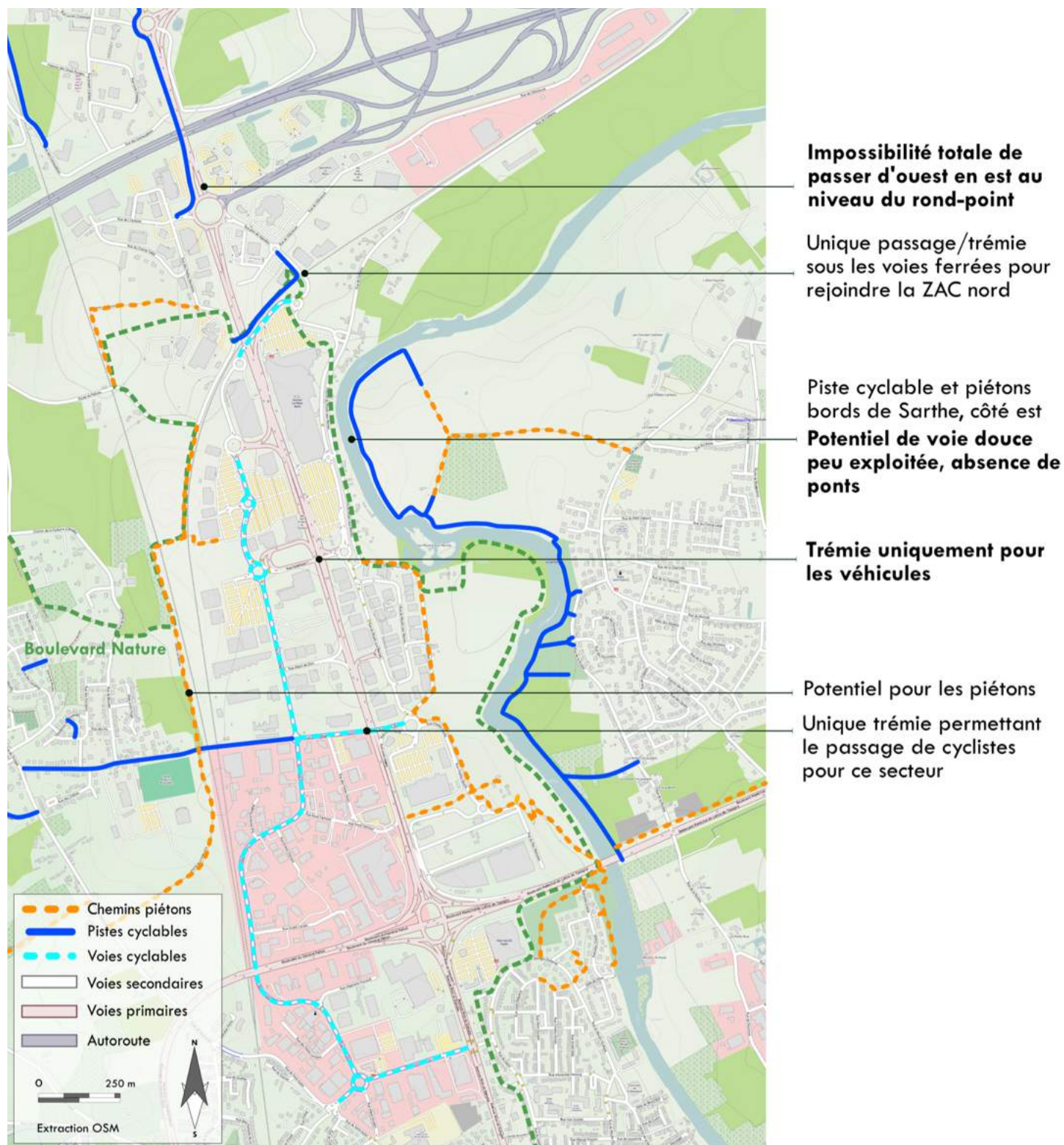


Photo n°16 : Rond-point de l'Océane - AB/AF/LS/MD

Au rond-point, **Il est impossible de passer d'un côté à l'autre de la RD338 en raison de l'absence de passages piétons** ou de voies cyclables. La présence d'équipements de loisirs tel que le CGR et des restaurants situés de part et d'autre du giratoire laissent penser que certains entreprennent de le traverser : quand certains tentent par tous les moyens de franchir ce rond-point, d'autres reprennent leur véhicule pour parcourir les 50 mètres qui séparent les enseignes, ce qui accentue d'avantage l'omniprésence des véhicules. **D'une manière générale, les infrastructures actuelles sont limitées et n'encouragent pas les déplacements doux.** Le partage de l'espace avec les automobilistes est peu encadré et toute **la zone est perçue comme dangereuse par les piétons et cyclistes.** Il manque des tronçons aménagés pour les voies douces.

*Le PLUi devrait en ce sens intégrer dans ses objectifs les logiques d'intermodalité entre les modes doux, les transports collectifs et les lieux d'échanges avec la voiture. **Il apparaît que l'échelle pertinente pour améliorer et sécuriser les cheminements piétons est le cœur de la zone.** Les déplacements d'une enseigne à l'autre, du fait de la nature de certains achats, ne pourront être compléments limités.*

INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉS DOUCES



Carte n°20 : Infrastructures et mobilités - AB/AF/LS/MD

SYNTHÈSE CONSTATS ET ENJEUX PARTIE IV MOBILITÉS ET DÉPLACEMENTS



Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Accessibilité & dessertes tous modes	<ul style="list-style-type: none"> - Echangeur autoroutier - Accès rocade - Entrée de ville - Déplacements est-ouest limités (4 trémies) - Flux générés par le trafic de transit/zones commerciales/équipement de loisirs/emplois - Points noirs : giratoire de l'Océane, giratoire de la rocade, congestion interne - Fréquence faible des TEC - Zone non desservie après 21h30 (enseignes de loisirs, espace de covoiturage) - Pas d'intermodalité avec le tramway - Déplacements piétons peu encouragés et peu sécurisés au sein de la zone (point noir au giratoire de l'Océane) - Ruptures entre les secteurs, piéton cloisonné - Quelques voies réservées aux piétons et aux cyclistes - Boulevard Nature bords de Sarthe en projet - Manque d'une signalétique adaptée pour encourager les déplacements doux 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles limites imposer à la voiture ? - Une amélioration de la performance du réseau TEC permettrait-elle de diminuer la place et l'impact de la voiture ? (et TCSP ?) - Reconvertir la RD 338 ? - Quelle place pour le piéton ? <ul style="list-style-type: none"> - A l'échelle de la zone ou en privilégiant certains secteurs, quelle intégration ? - Quel partage de l'espace (piétons et stationnements) ? - Quelle perméabilité entre les espaces ?
Stationnements	<ul style="list-style-type: none"> - Des vastes parkings communs pour des enseignes multiples - Les aménagement actuels incitent à reprendre le véhicule entre les enseignes - Traitement paysager très variable (planté/non planté) - Espace de covoiturage près du CGR - Stationnement poids lourds sur Saint-Saturnin 	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrer le stationnement et pointer l'intérêt des parkings communs - Mieux informer de la présence d'un espace de covoiturage et les moyens pour s'y rendre - Quelles solutions pour les poids lourds ?

Tableau n°5 : Synthèse mobilités et déplacements- AB/AF/LS/MD

V. Limites et relations avec l'environnement immédiat

L'analyse des éléments paysagers et environnementaux constitutifs des environnements naturels et urbains montrent les entités à préserver afin de créer une identité visuelle cohérente dans la zone d'activités. Sur la zone Nord des espaces sont à protéger afin de préserver les écosystèmes naturels dans la mesure où l'enjeu semble être de concilier les impératifs de développement et de protection de la nature à trois échelles : Le territoire de la zone Nord, le secteur et la parcelle.

1. Un fort patrimoine naturel autour de la zone

Ce sont deux types de paysages qui se confrontent et s'opposent dans et autour de la zone. Entre la campagne et la ville, le minéral prend le pas sur le végétal et les terres agricoles. De nombreux points de vue, du coteau de la Sarthe ou de la partie Est de la Chapelle-Saint-Aubin, illustrent la confrontation de deux mondes aux paysages bien différents.

Très présente sur la zone, la trame bleue avec la Sarthe constitue une entité paysagère remarquable à l'Est. À l'Ouest, des terres agricoles et des zones naturelles font office de coupures vertes entre le bourg de la Chapelle Saint-Aubin et la ZI Nord. À l'Est la Sarthe semble limiter l'urbanisation de la zone Nord et l'intégration de Saint-Pavace, ou un enjeu de connexion semble émerger.

La carte ci-après montre l'opposition entre les surfaces minérales et végétales de l'espace. On observe de grandes surfaces agricoles et naturelles de part et d'autre de la zone d'activités. A l'inverse, le poids de l'urbanisation est mis en évidence par la superficie grise des parkings, voiries et autres bâtis commerciaux ou industriels.

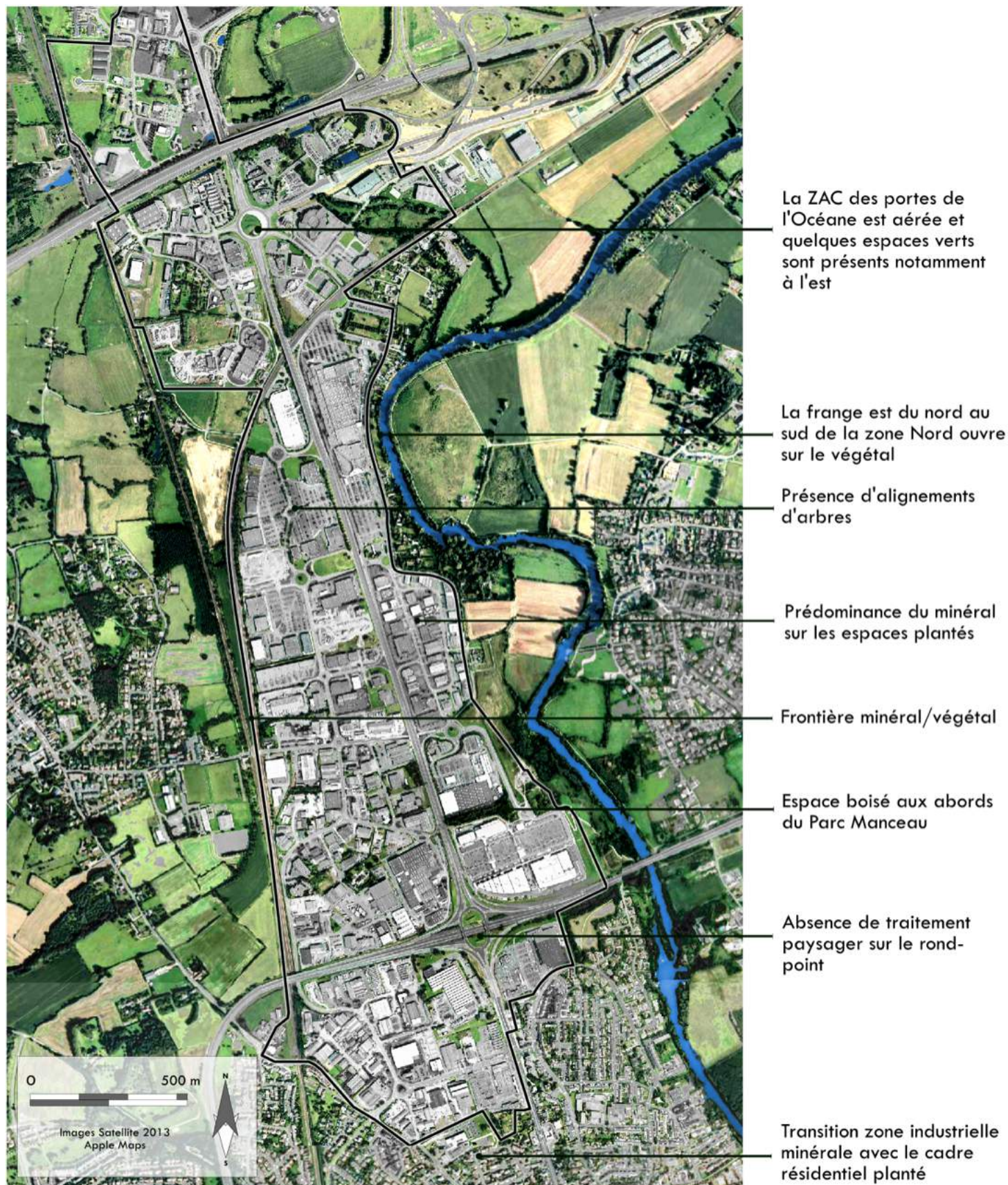
L'homogénéité de l'espace urbanisé est frappante tandis que la densité de la surface grisée semble prendre le dessus sur les espaces verts malgré les limites imposées par la voie ferrée à l'Ouest et la Sarthe à l'Est. **Ces deux entités représentent des frontières entre le minéral et le végétal**, elles limitent l'urbanisation de la zone d'activités.

Le relief élevé à l'est du Moulin au Moines et du Parc Manceau laissent une vue imprenable sur la commune voisine, les champs et le paysage naturel. Invisible depuis la voie primaire et depuis la plupart des magasins, ce paysage est bien trop délaissé.



Photo n°17 : Ouverture sur la Sarthe (Parc Manceau) - AB/AF/LS/MD

LA PREDOMINANCE DU MINÉRAL



Carte n°21 : Trame verte et bleue - AB/AF/LS/MD

2. Présence d'entités environnementales sensibles

La zone Nord présente des entités et servitudes environnementales qui limitent l'extension de la zone, notamment avec le risque d'inondation cité sur la cartographie du PPRNI.

A la lisière entre la ville et la campagne, la zone commerciale s'inscrit dans un paysage modelé par la Sarthe. Des zones humides ainsi que des prairies humides sont présentes à l'Est de notre aire étude et le long de la rivière. Des plans d'eaux sont également dispersés sur le territoire, notamment au Nord de l'autoroute. Bien que non concernés par l'urbanisation aujourd'hui, il convient de se rappeler la présence de ce patrimoine environnemental qui borde la zone d'activités.

Zone humide et prairie humide : Au sens de l'article L.211.1 du code de l'environnement, une zone humide « est un espace caractérisé par la présence d'eau stagnante [...] elles abritent en France Métropolitaine environ 25% de la biodiversité »¹⁵. Les prairies humides sont des habitats de zone humide plus riches en biodiversité, elles participent à la régulation des cours d'eau.

¹⁵ Note d'instruction du ministère chargé de l'agriculture et de l'environnement, 9 mars 2011

LES ENTITÉS ENVIRONNEMENTALES



Carte n°22 : Entités environnementales - AB/AF/LS/MD

3. Architecture et composition urbaine

Tout comme l'aménagement urbain, **l'architecture dans une zone d'activités exprime à la fois l'identité et l'image d'une ville et de ses entreprises.**

Des bâtiments industriels aux « boîtes à chaussures », en passant par les immenses « malls » commerciaux, l'expression architecturale de la zone d'activités est pauvre et peu développée. La cohérence des volumes, l'alignement et l'implantation du bâti sont des éléments qui structurent et caractérisent l'approche urbaine d'une zone d'activités. En plus des matériaux et couleurs utilisés, c'est au travers de ces détails que se forge l'image de la zone, souvent perçue de manière négative par les habitants. La qualité architecturale représente donc tout autant un facteur d'attractivité pour les entreprises qu'un enjeu pour le confort et le cadre de vie de l'ensemble des usagers.

Au cœur de notre sujet d'étude, la zone Nord représente une porte d'entrée de ville à dominante commerciale, peu valorisante ni valorisée. Longtemps **l'aménagement des entrées de ville se basait sur une bonne circulation, desserte** et sur une offre commerciale fonctionnelle, **aujourd'hui la question du cadre de vie se pose.** L'accumulation de « boîtes » et de grandes surfaces commerciales, l'omniprésence des véhicules individuels, l'absence d'espaces publics ou la pollution visuelle induite par les grands panneaux publicitaires marquent le paysage de l'entrée de ville Nord de l'agglomération mancelle. Le retrait des bâtiments de la voirie et l'aménagement des espaces donnent lieu à une multiplication des enseignes scellées au sol. Cette surenchère rend illisible les différents messages commerciaux à la fois en intérieur de la zone et depuis la route d'Alençon.



Photo n°18 : Pollution visuelle - AB/AF/LS/MD

L'axe structurant que représente la route d'Alençon (RD338) est perçu comme le seul à desservir la zone, plus comme une voie rapide qu'une voie urbaine. Son influence sur la localisation des commerces est notable : on constate une différenciation assez marquée des types de commerces selon la visibilité. Les commerces proches de la RD338 proposent de manière générale du plus haut de gamme et une architecture plus soignée que les commerces situés au second plan, dans des zones en retrait.



Photo n°19 : Pollution visuelle Moulin aux Moines - AB/AF/LS/MD

La Sarthe est invisible depuis la zone commerciale et au-delà, du fait du relief plan et du talus qui la borde. Les activités et la pollution visuelle s'additionnent à ce manque de visibilité du cours d'eau et de sa ripisylve. En cela, **la Sarthe représente un atout non-exploité du secteur, étouffé par l'activité commerciale**, qui mériterait à l'avenir d'initier un questionnement quant à son rôle et sa place dans la valorisation de la zone Nord.

SYNTHÈSE CONSTATS ET ENJEUX PARTIE V LIMITES ET RELATIONS AVEC L'ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT



Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Limites et relations avec l'environnement immédiat	<ul style="list-style-type: none"> - Traitement paysager inégal - Présence d'entités naturelles et agricoles (Sarthe, prairies humides, terres agricoles) - Quelques points de vue remarquables sur le coteau de la Sarthe - Le paysage minéral prend le dessus sur le paysage végétal - Impact visuel fort des panneaux publicitaires sur la zone 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser l'image en entrée de ville du Mans, notamment le long de la RD338 - Valoriser la présence de la Sarthe et des zones naturelles environnantes, atouts paysagers et vecteurs naturels de mixité, en s'appuyant sur le Boulevard Nature - Préserver les éléments paysagers et environnementaux - Traiter les panneaux en infraction pour limiter l'impact visuel

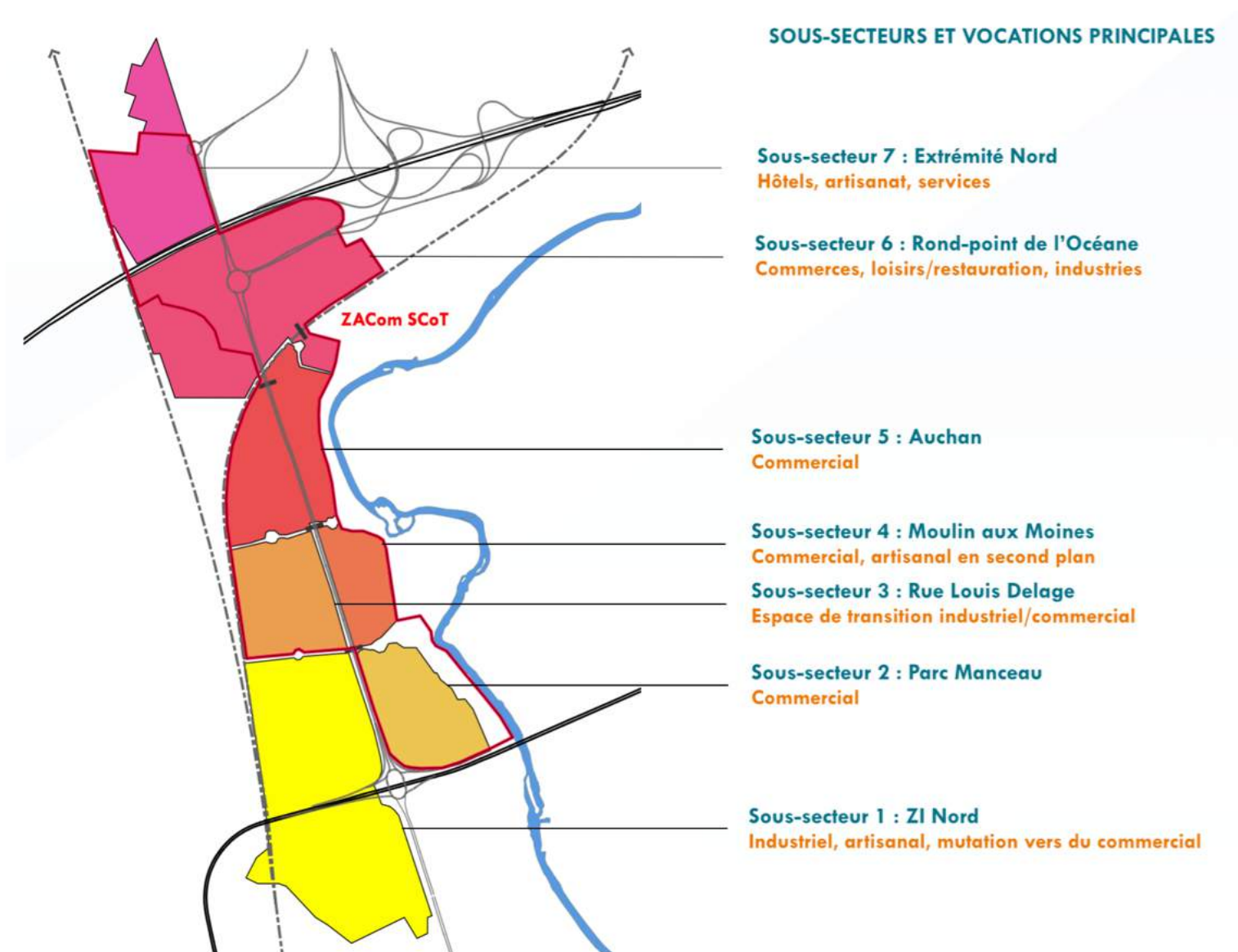
Tableau n°6 : Synthèse entités naturelles et architecturales- AB/AF/LS/MD

B. Délimitation par sous-secteurs

I. Paysage urbain, constats et enjeux

En se basant sur l'historique, la vocation et la morphologie de la zone, sept sous-secteurs se dessinent sur lesquels seront analysés les paysages rencontrés et où seront pointés les éléments forts accompagnés des enjeux correspondants.

Ce basculement d'échelle permet d'identifier les atouts et faiblesses de chaque sous-secteur dans le but de conduire notre réflexion sur les scénarios d'aménagement à proposer. Chaque sous-secteur possède une morphologie particulière émanant de son histoire et de ses axes structurants. L'autoroute A11 n'a pas limité l'urbanisation de la zone d'activités, celle-ci a continué à s'étendre vers le bourg de Saint-Saturnin.



1. Zone Industrielle Nord

Voie ferrée (TER-TGV)



Frontière :
- Contraint l'urbanisation
- Séparation avec les terres agricoles



Nuisance sonore

Traitement paysager



- Espaces verts en fond de parcelle



- Bas cotés plantés le long de la D338



- Rond point planté

Traitement architectural



- Travaillé
- Valorise une image de marque



- Cubique peu travaillé
- Toile ondulée grise vieillissante



- Aménagements et mobiliers urbains minimalistes

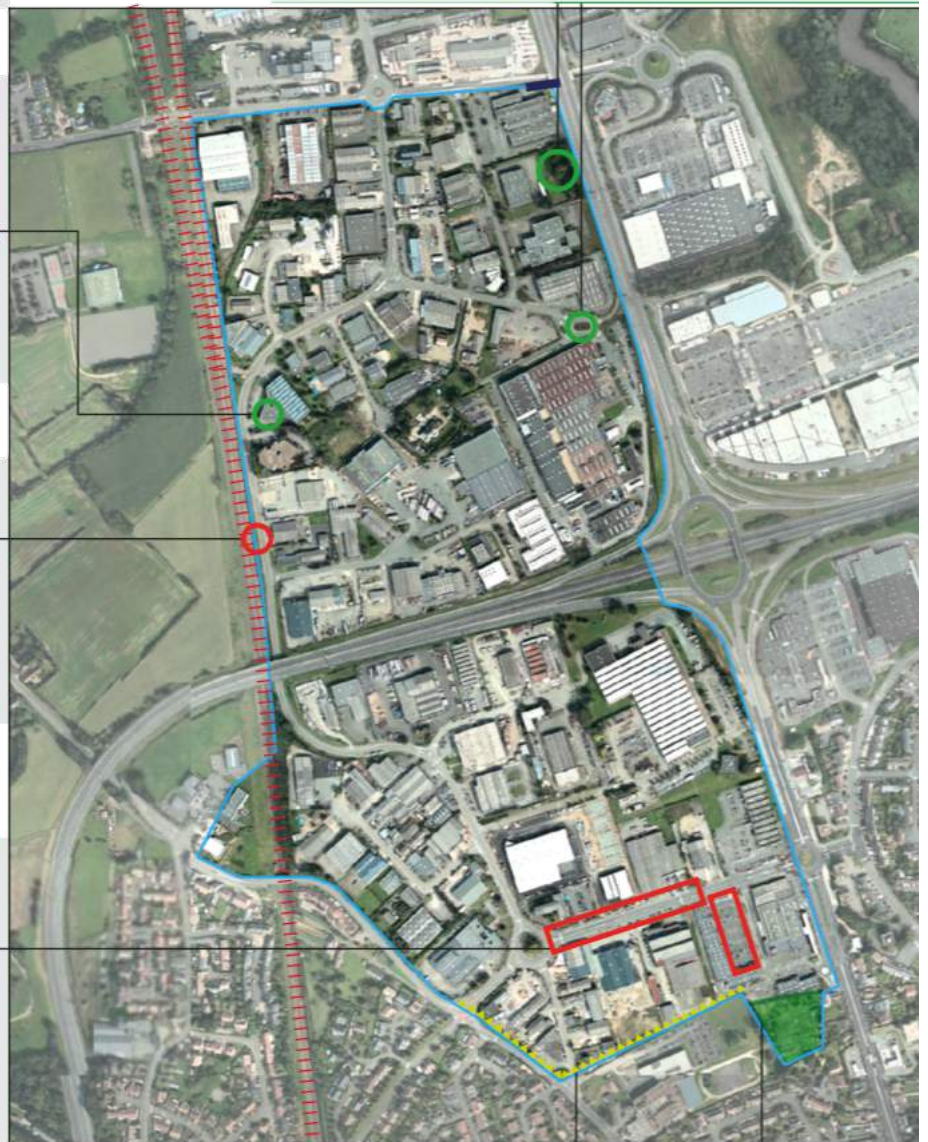
Traitements voirie et parkings



- Surabondance des panneaux publicitaires



- Parcs de stationnement non plantés



Architecture & morphologie urbaine

- Frange sud marquée par la transition entre commerce et habitat (jardins, lycée privé Ste-Catherine et route de Saint-Aubin)

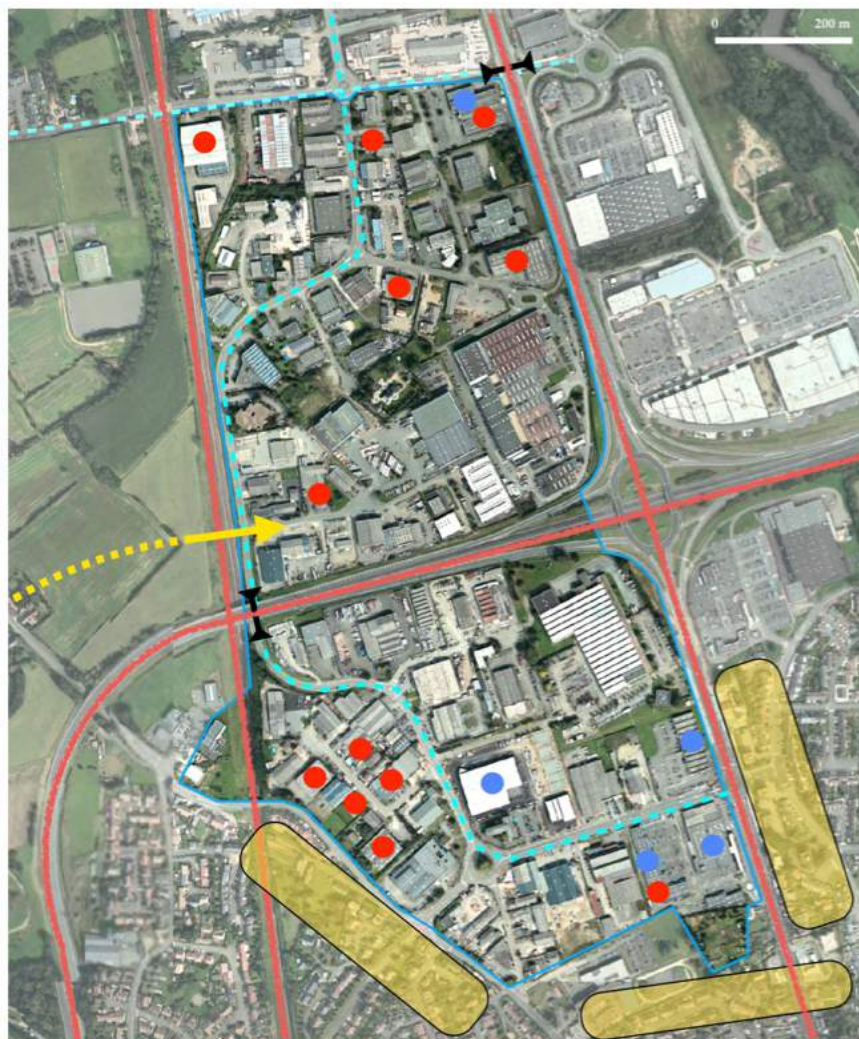
- Rupture entre la zone pavillonnaire et les enseignes (commerces et bureaux)

- Hétérogénéité des hauteurs et surfaces bâties

- Hétérogénéité des tailles des parcelles

0 100 m

Un secteur industriel en reconversion



CONSTATS

Axe structurants : RD338, rocade, voie ferrée

Trémie accès Parc Manceau
72 ha (26 % de l'ensemble)

3 100 emplois

Secteur vieillissant

Hors ZACom

● **Mutation industrie vers commerce**

● **Locaux vacants**

➔ **Projet de liaison Université - Zone Nord**

● Habitations

..... Présence de voies cyclables

Habitat au niveau de la frange sud

Impact visuel fort de la publicité

Traitement paysager variable (parking plantés/non plantés)

Absence de cohérence architecturale

ENJEUX

Implantations commerciales à poursuivre ou à enrayer ?

Quel impact à terme du projet de liaison Université - Zone Nord ?

2. Parc Manceau

- Point de vue en hauteur (70m) de la ZACom
- Visibilité (Castorama + Parc Manceau)
- Ouverture visuelle vers la Sarthe
- Tronçon piéton en partie aménagé dans le cadre du projet de Boulevard Nature



Traitement paysager



- Rond-point planté



- Traitement paysager depuis l'accès routier



- Traitement paysager depuis accès TEC (ligne 8)
- Rideau vert encourage et facilite l'accès piéton

Traitement architectural



- Bardage bois sur la façade nord
- Image à la fois moderne et durable du Parc



Traitement parc de stationnement



- Parking mutualisé et planté



- Equilibre relatif entre minéral et végétal



Un site récent, intégré et ouvert à la nature



CONSTATS

Axes structurants : RD338, Rocade, Sarthe

20 ha (7 % de l'ensemble)

300 emplois

Surface de vente : 22 000 m²

Opération récente du Parc Manceau

Enseigne Castorama



Disponibilités foncières (ZAC et zone NP)

Cheminements doux développés

Traitement paysager et architectural de qualité

Zone naturelle protégée aux abords de la Sarthe



Ouverture vers la Sarthe et le Boulevard Nature

ENJEUX

Quel lien avec les autres secteurs ?

Quelle vocation des disponibilités foncières ?

3. Rue Louis Delage

Analyse des axes structurants

- Maillage transversal de la zone : déplacements importants nord-sud par le rue L. Delage et est-ouest par les rues E.Bugatti et du Coup de Pied en direction de la Chapelle Saint-Aubin

- La route d'Alençon (D338) sépare la zone du Moulin aux Moines. Seule la trémie rue E.Bugatti rend son franchissement possible

Traitement parcs de stationnement

- Historiquement les premiers parcs mutualisés et plantés avec commerces en fond de parcelle



- Fermeture du centre routier
- Délaissé foncier stratégique



- Parc de stationnement peu planté
- Prédominance du minéral
- Travail peu esthétique de la façade au profit de la visibilité

Mixité fonctionnelle et frontière



- Passage dangereux de la voie ferrée



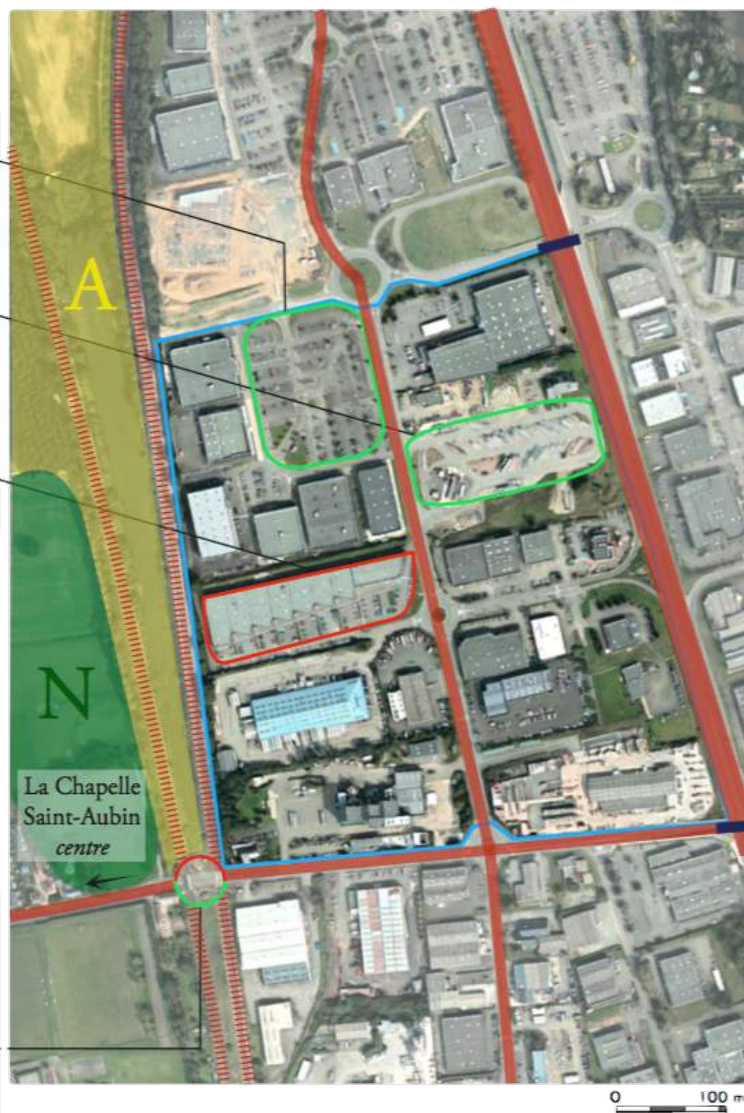
- Transition entre les terres agricoles et ZI Nord matérialisée par la voie ferrée



- Présence d'habitat le long de la rue du Coup de Pied vers la Chapelle



- Au delà continuité de la trame verte : le sentier des bassins



Une vocation commerciale qui s'affirme



CONSTATS

Axes structurants : RD338, voie ferrée
23 ha, (8 % de l'ensemble)
2 trémies transversales

ZACom

- Centre routier en reconversion
- **Vocation mixte commerces/industries**
- **industries**

↔ Flux N/S et E/O importants
Proximité et accès au bourg de LCSA par un double passage à niveau

⋯ Voies cyclables
Stationnements individuels et communs
Traitement architectural variable

ENJEUX

Implantations commerciales à poursuivre ou à enrayer ?

Quel impact à terme du projet de la fermeture à la circulation du double passage à niveau, en lien avec le projet de liaison Université/ Zone Nord

4. Moulin aux Moines

Publicité intérieure



- Vieillessement des façades des «boîtes»



- Abandon des panneaux publicitaires

Publicité extérieure



- Recherche de l'effet «vitrine»
- Surcharge de publicité



- Pollution visuelle depuis la D338
- Mauvaise image de la ZAC



- Mauvais traitement et vieillissement des façades ou panneaux publicitaires



- Ilôt intérieur peu esthétique
- Vue premier rideau

Mixité fonctionnelle



- Commerces, artisanat, habitat en bordure

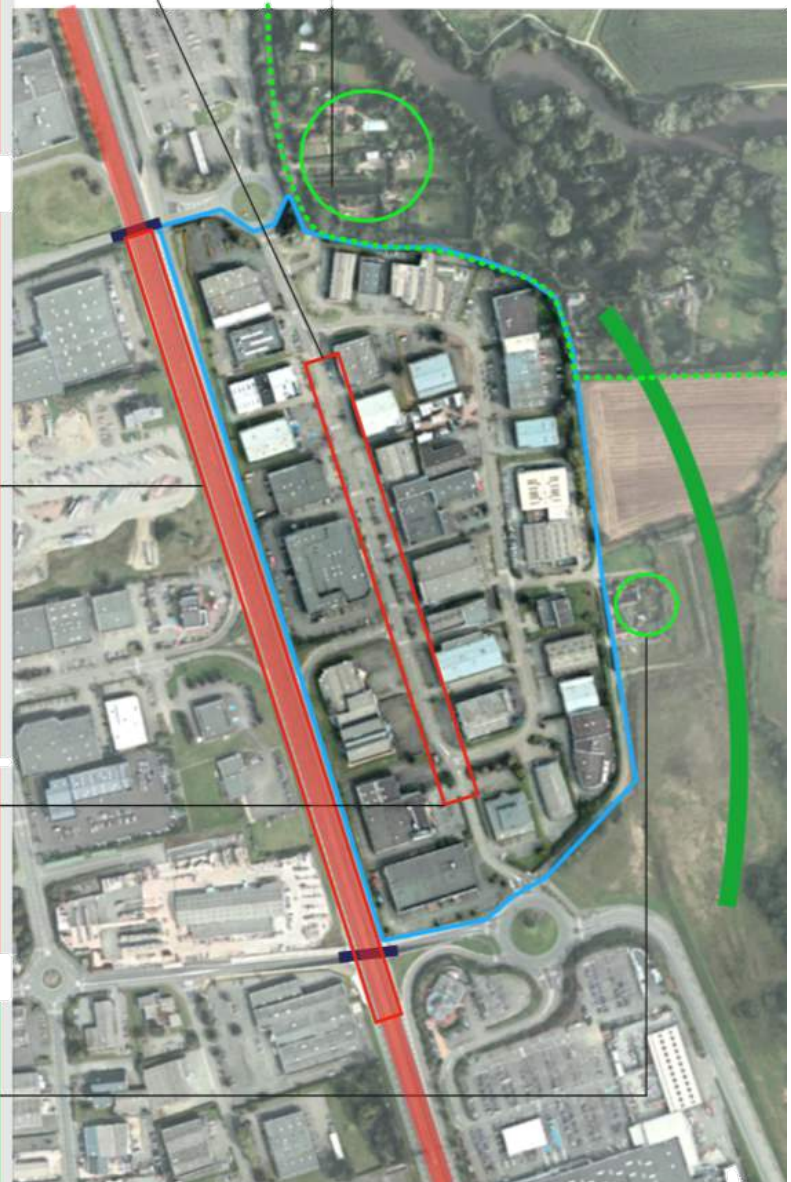
Aménagement mobilités douces



- Proximité des prairies et de la Sarthe
- Tourne le dos à un espace naturel

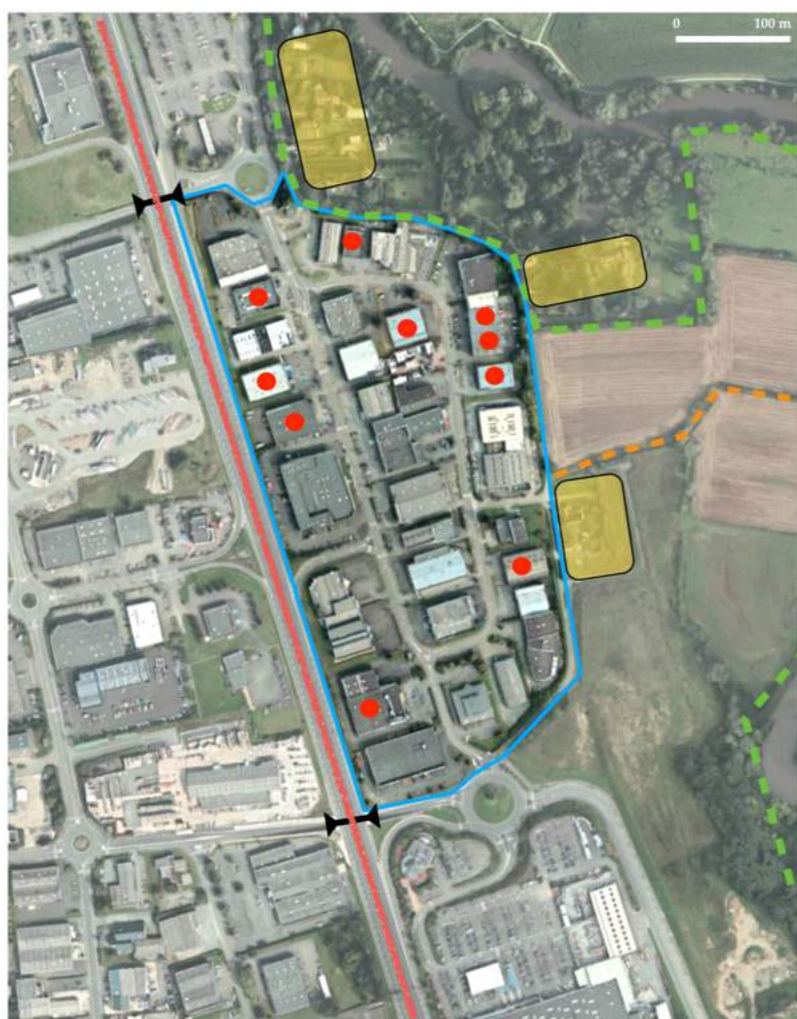


- Chemin piéton non-aménagé reliant le Parc Mançeau aux Portes de l'Océane



0 100 m

Un secteur commercial central mais vieillissant



CONSTATS

Axe structurant : RD338
13 ha (5 % de l'ensemble)

Surface de vente : 41 000 m²

Secteur vieillissant

- **Vacance importante notamment en deuxième rideau**

Stationnements individuels et accessibilité réduite

Voie à sens unique en second rideau
Flux de transit important

- Zones d'habitat**
 Recherche de l'effet vitrine
 Impact visuel fort des panneaux publicitaires
 Vieillesse des façades
 Qualités paysagère et architecturale faibles
- Boulevard Nature en projet**
 Lien possible au grand paysage

ENJEUX

Comment renouveler cet espace ?

- Envisager de nouvelles fonctions
- Recomposer le paysage urbain
- Atténuer la place de la voiture

5. Auchan

La Sarthe : Un vecteur de mixité naturel

- Axe structurant la trame verte et bleue de la zone
- Contraint le territoire : prairies humides et zones inondables
- Atout paysager à l'est du Auchan et complémentaire au futur Boulevard Nature
- Moteur naturel pour des activités de loisirs
- Rives de Sarthe habitées

La Route d'Alençon (D338)

- Axe structurant de la zone
- Congestion ponctuelle fréquente
- Dessert les parcs de stationnement et les commerces
- Frontière pour les déplacements piétons est/ouest, impossibles sans la présence de trémies

Traitement des parcs de stationnement



- Parking à étage minéral
- Traitement végétal faible



- Commerces implantés en fond de parcelle
- Surface piétonne le long des commerces



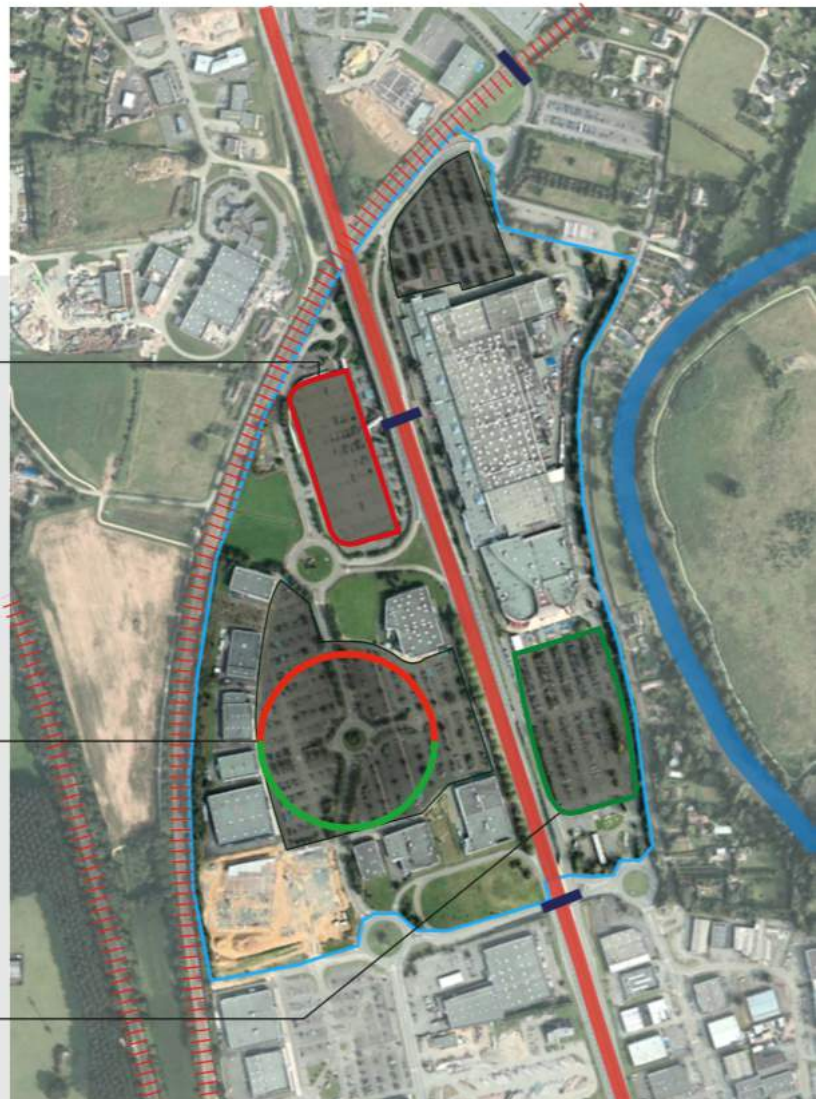
- Parc mutualisé et planté



- Aménagements sécurité piétonne non suffisants



- Parc de stationnement planté
- Barrière verte qui cache le centre commercial depuis le



0 100 m

La place prédominante du stationnement



CONSTATS

Axe structurants : RD338, voie ferrée
30 ha (11 % de l'ensemble)
Accessible depuis 3 trémies sans emprunter la RD338
Flux importants
Proximité de la Sarthe
Cohérence d'ensemble

● Des disponibilités foncières

■ Nombreux parkings communs
(30% du sous-secteur)

Sécurité des piétons relative
Parcs de stationnements plantés
Parking minéral à étages

■ Zones d'habitat
- - - Boulevard Nature en projet



ENJEUX

Quelle valorisation des espaces de stationnement ?

Quelle vocation pour les disponibilités foncières ?

6. Rond-point de L'Océane

Rond-point de L'Océane



- Congestion ponctuelle
- Trafic et espace qui contraint l'accès automobile et piéton



- Aucun passage piéton
- Cohabitation entre piéton et automobiliste difficile et dangereuse

St-Saturnin - Centre

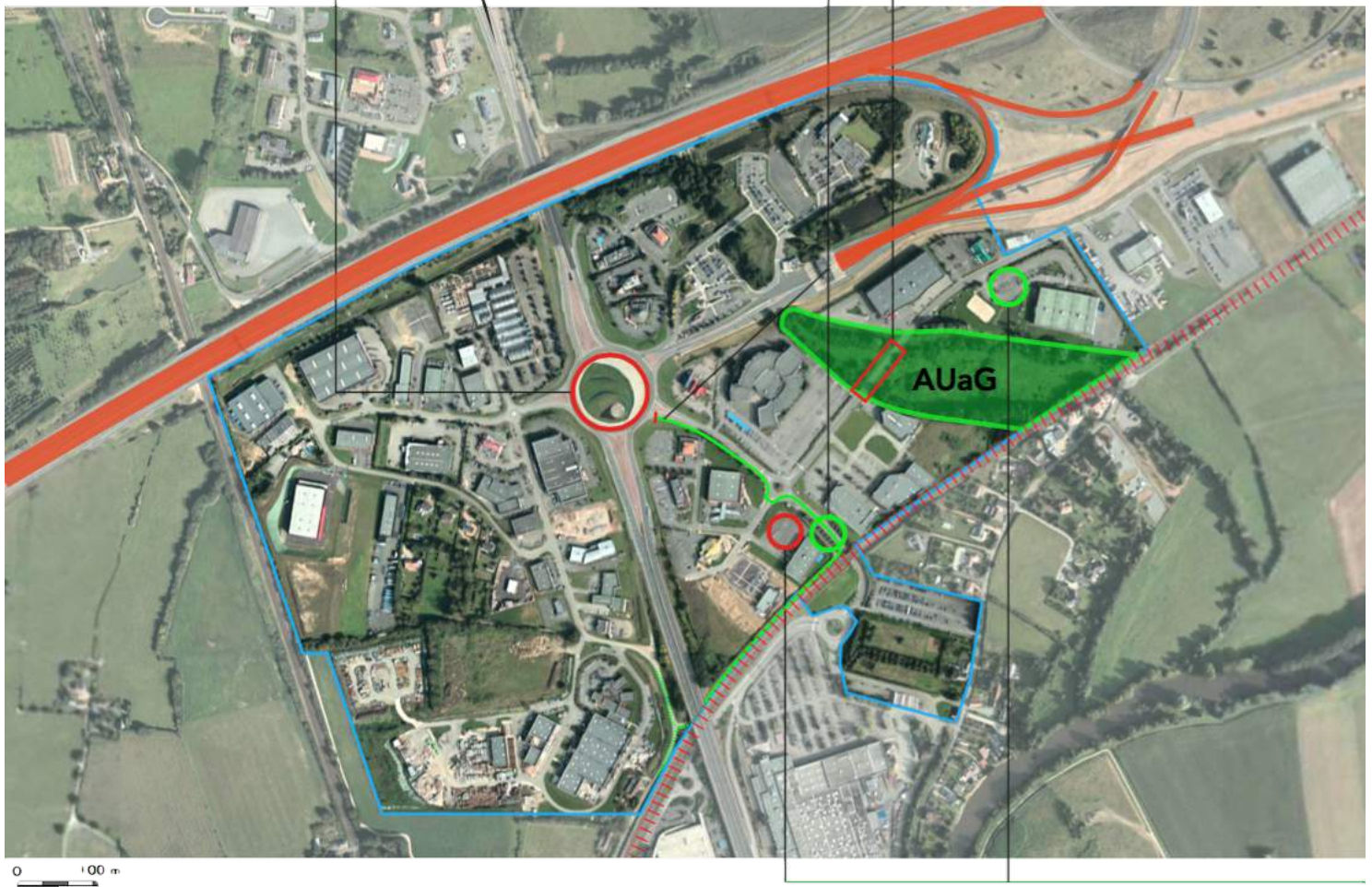
Traitements voirie et espaces publics



- Voie piétonne plantée
- Rupture et déconnexion aux abords du rond-point de L'Océane



- Absence de voie piétonne en direction de Terre&Eau
- Passage naturel sur une prairie humide (AUaG)



Analyse axes structurants

- Voie ferrée délimite zone d'habitat au Nord d'Auchan et la ZAC des Portes de l'Océane
- Zone fragmentée et contrainte par ses axes de circulation
- Autoroute A11 au Nord offre une bonne accessibilité mais se définit comme une frontière entre la ZACom et St-Saturnin

Traitements architecturaux et paysagers



- Parking planté et traitement végétal riche
- Meilleure intégration du local commercial et du parking



- Espace peu dense et aéré
- Espace vert entretenu
- Foncier disponible pour densifier



- Parking non planté
- Prédominance de gris entre le minéral et la taule grise en façade

Une triple vocation : industries, commerces, loisirs/restauration



CONSTATS



Axe structurants : RD338, A11, voies ferrées

98 ha (35 % de l'ensemble)

Secteur enclavé

Accessibilité depuis 2 trémies

Congestion ponctuelle au rond-point

Une organisation fragmentée

Peu dense et aérée

● Des disponibilités foncières

● Locaux et entrepôts vacants

— Pistes cyclables

— Zones d'habitat

Aménagements non adaptés aux piétons

Traitement des espaces publics variable

— Aire de covoiturage

Parcs de stationnements individuels, plantés et non plantés

— Boulevard Nature en projet

— Zone inondable

ENJEUX

Comment canaliser et sécuriser les plus piétons ?

Quelle articulation entre les enseignes de loisirs et de restauration ?

Quelle vocation pour les disponibilités foncières ?

Quels liens avec les zones d'habitat ?

7. Extrémité Nord

Analyse axes structurants

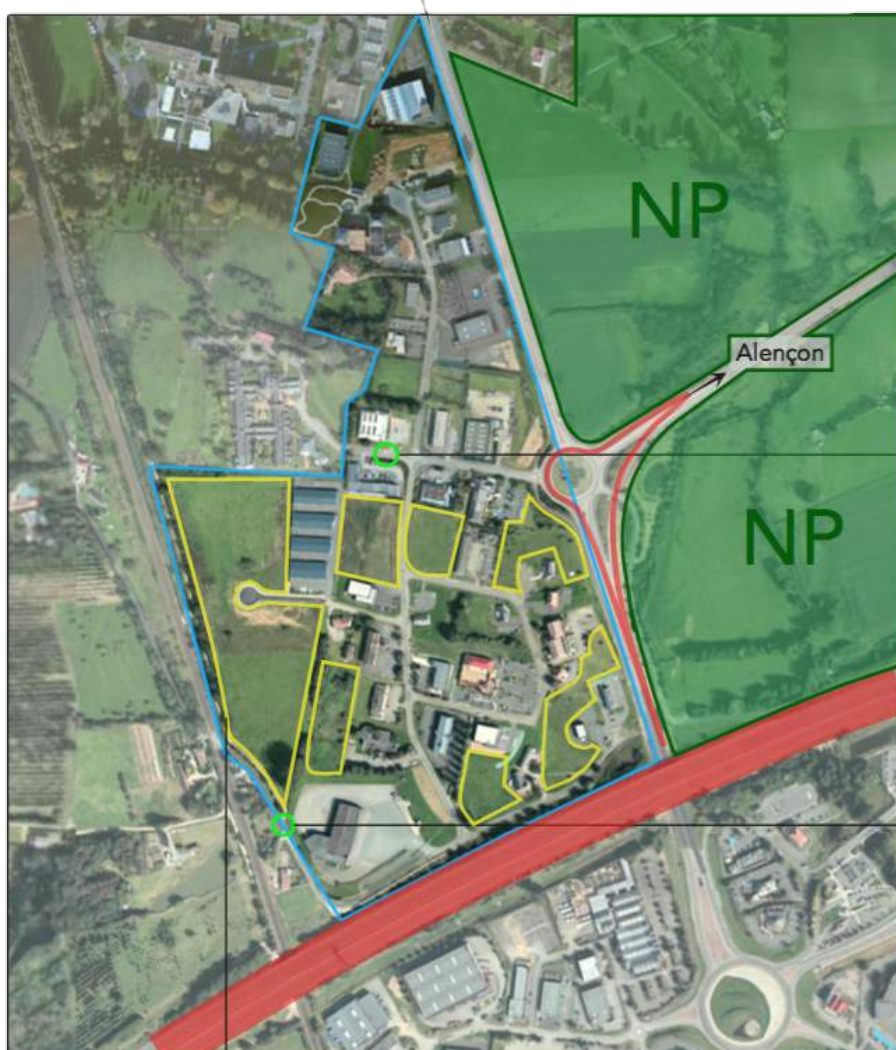
- Autoroute de l'Océane (A11) contraint l'urbanisation au Sud de la zone - Coupure avec la ZACom
- A11 : Accessibilité privilégiée pour les routiers en lien avec l'activité hôtelière
- Route d'Alençon : Aux déplacements vers le pôle commercial s'ajoutent les déplacements professionnels (mouvements pendulaires)
- Boulevard de Maule, à l'entrée de Saint-Saturnin (prochainement requalifié)

Paysages naturels et agricoles



- Cadre paysager à l'entrée de Saint-Saturnin (NP)

St-Saturnin - centre



- Présence de trottoirs
- Traitements paysagers des talus

Traitement des espaces publics



- Présence de voies piétonnes et cyclables aux côtés plantés

Gestion foncière



- Espace urbanisé peu dense et aéré
- Nombreuses disponibilités foncières, libres ou sous-occupées (AUa)

Zone d'activités qui s'étend vers le bourg de Saint-Saturnin



CONSTATS

Axe structurants : RD338, A11, voie ferrée
26,7 ha, 9,5 % de l'ensemble
Proximité du bourg de Saint-Saturnin au Nord
Secteur de transition entre la ZAC et le centre bourg
Trémie avec voie cyclable

Limite ZACom
Présence d'hôtels

- **Disponibilités foncières importantes**
- Entrepôts vacants

- Pistes cyclables
 - Aménagement du boulevard de Maule en projet
 - Habitations
- Accessibilité privilégiée pour les poids lourds en lien avec l'activité hôtelière
Frange Est en lien avec une zone naturelle

ENJEUX

Interrogations sur la frange nord et le lien avec le centre-bourg

Quelles vocations pour les disponibilités foncières ?

Developper le stationnement poids lourds ?

II. Tableaux des constats et enjeux

Les tableaux suivant font état des différents enjeux identifiés présentés dans la première partie de ce dossier. Ces problématiques ont été présentées aux élus et techniciens des communes concernées lors de la réunion de travail le 23 Juin 2015 (compte rendu à suivre).

ANALYSE THÉMATIQUE

Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Éléments de cadrage et historique	<ul style="list-style-type: none"> - Zone d'activités de 281 ha - Entrée d'agglomération sur 3 communes - ZACom SCoT - 200 000 m2 de surface de vente - Des limites Nord et Sud floues - Proximité de la Sarthe (trame bleue) - À proximité du bourg de La Chapelle Saint-Aubin et conurbation avec Saint-Saturnin - Zone d'un seul tenant, formée par adjonction d'opérations - Mutation des activités (industrielle puis commerciale) depuis 1970 - Zones monofonctionnelles - Des secteurs vieillissants (Moulin aux Moines) face à de nouvelles opérations (Parc Manceau) 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles limites à cette zone constituée au gré des opportunités ? (franges avec de l'habitat, avec l'environnement immédiat) - Prendre en compte les mutations à venir : Boulevard Nature, aménagement du Boulevard de Maule, projet de liaison Université - zone Nord - Amener à une cohérence d'ensemble - Requalifier les secteurs vieillissants (Moulin aux Moines, ZI) ? - Introduire d'autres fonctions - La zone peut-elle/doit-elle encore s'étendre ?
Contexte réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> - Classée UZ (PLU du Mans et La Chapelle) - Morcellement de zones AUa Portes de l'Océane vers St-Saturnin - Zones NP - NH le long de la Sarthe - Des espaces réservés : voie de délestage, Boulevard Nature - Espaces boisés classés - Servitudes d'utilité publique (PPRN Inondation) - L'étude sur l'implantation des panneaux publicitaires révèle des infractions 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechercher plus de cohérence entre les différents zonages - Quel devenir des panneaux publicitaires en infraction ?

Thème	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
Accessibilité & dessertes tous modes	<ul style="list-style-type: none"> - Echangeur autoroutier - Accès rocade - Entrée de ville - Déplacements est-ouest limités (4 trémies) - Flux générés par le trafic de transit/zones commerciales/équipement de loisirs/emplois - Points noirs : giratoire de l'Océane, giratoire de la rocade, congestion interne - Fréquence faible des TEC - Zone non desservie après 21h30 (enseignes de loisirs, espace de covoiturage) - Pas d'intermodalité avec le tramway - Déplacements piétons peu encouragés et peu sécurisés au sein de la zone (point noir au giratoire de l'Océane) - Ruptures entre les secteurs, piéton cloisonné - Quelques voies réservées aux piétons et aux cyclistes - Boulevard Nature bords de Sarthe en projet - Manque d'une signalétique adaptée pour encourager les déplacements doux 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles limites imposer à la voiture ? - Une amélioration de la performance du réseau TEC permettrait-elle de diminuer la place et l'impact de la voiture ? (et TCSP ?) - Reconvertir la RD 338 ? - Quelle place pour le piéton ? <ul style="list-style-type: none"> - A l'échelle de la zone ou en privilégiant certains secteurs, quelle intégration ? - Quel partage de l'espace (piétons et stationnements) ? - Quelle perméabilité entre les espaces ?
Stationnements	<ul style="list-style-type: none"> - Des vastes parkings communs pour des enseignes multiples - Les aménagement actuels incitent à reprendre le véhicule entre les enseignes - Traitement paysager très variable (planté/non planté) - Espace de covoiturage près du CGR - Stationnement poids lourds sur Saint-Saturnin 	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrer le stationnement et pointer l'intérêt des parkings communs - Mieux informer de la présence d'un espace de covoiturage et les moyens pour s'y rendre - Quelles solutions pour les poids lourds ?
Vacance & disponibilités foncières	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de locaux commerciaux et entrepôts vacants, notamment Moulin aux Moines et ZI - Vacance en augmentation ces dernières années : - Du fait de la conjoncture économique et de la concurrence accrue entre pôles commerciaux et zones vieillissantes - Des difficultés de commercialisation des programmes neufs - Des coûts des locations - De l'incohérence entre offre et demande - Disponibilités foncières importantes / 14,6 ha (zone Immochan, Saint-Saturnin) 	<ul style="list-style-type: none"> - Quels potentiels de mutation ? - Encourager le renouvellement urbain - Questionner la réhabilitation ou la destruction de locaux vieillissants (Moulin, ZI) - Envisager de nouvelles fonctions sur les espaces en perte de vitesse ? - Quelle vocation pour les disponibilités foncières ? - Les disponibilités foncières présentent-elles des enjeux en termes d'aménagement ?
Limites et relations avec l'environnement immédiat	<ul style="list-style-type: none"> - Traitement paysager inégal - Présence d'entités naturelles et agricoles (Sarthe, prairies humides, terres agricoles) - Quelques points de vue remarquables sur le coteau de la Sarthe - Le paysage minéral prend le dessus sur le paysage végétal - Impact visuel fort des panneaux publicitaires sur la zone 	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser l'image en entrée de ville du Mans, notamment le long de la RD338 - Valoriser la présence de la Sarthe et des zones naturelles environnantes, atouts paysagers et vecteurs naturels de mixité, en s'appuyant sur le Boulevard Nature - Préserver les éléments paysagers et environnementaux - Traiter les panneaux en infraction pour limiter l'impact visuel

ANALYSE PAR SOUS-SECTEURS

Sous-secteurs	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
1/ ZI Nord	<ul style="list-style-type: none"> - Axe structurants : RD338, rocade, voie ferrée - Trémie accès Parc Manceau - 72 ha (26 % de l'ensemble) - 3 100 emplois - Secteur vieillissant - Hors ZACom - Mutation industrie vers commerce - Locaux vacants - Projet de liaison Université - Zone Nord - Habitations - Présence de voies cyclables - Habitat au niveau de la frange sud - Impact visuel fort de la publicité - Traitement paysager variable (parking plantés/non plantés) - Absence de cohérence architecturale 	<p>Un secteur industriel en reconversion</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implantations commerciales à poursuivre ou à enrayer ? - Quel impact à terme du projet de liaison Université - Zone Nord ?
2/ Parc Manceau	<ul style="list-style-type: none"> - Axes structurants : RD338, Rcade, Sarthe - 20 ha (7 % de l'ensemble) - 300 emplois - Surface de vente : 22 000 m2 - - Opération récente du Parc Manceau - Enseigne Castorama - Disponibilités foncières (ZAC et zone NP) - Cheminements doux développés - Traitement paysager et architectural de qualité - Zone naturelle protégée aux abords de la Sarthe - Ouverture vers la Sarthe et le Boulevard Nature 	<p>Un site récent, intégré et ouvert à la nature</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel lien avec les autres secteurs ? - Quelle vocation pour les disponibilités foncières ?
3/ Rue Louis Delage	<ul style="list-style-type: none"> - Axes structurants : RD338, voie ferrée - 23 ha, (8 % de l'ensemble) - 2 trémies transversales - ZACom - Centre routier en reconversion - Vocation mixte commerces/industries - Flux N/S et E/O importants - Proximité et accès au bourg de LCSA par un double passage à niveau - Voies cyclables - Stationnements individuels et communs - Traitement architectural variable 	<p>Une vocation commerciale qui s'affirme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel lien entre les différentes opérations commerciales ? - Quelle identité commerciale ? (impact du projet de l'ancien centre routier) - Un aménagement du passage à niveau ?
4/ Moulin aux Moines	<ul style="list-style-type: none"> - Axe structurant : RD338 - 13 ha (5 % de l'ensemble) - Surface de vente : 41 000 m2 - Secteur vieillissant - Forte vacance (turn-over important) - Stationnements individuels et accessibilité réduite - Voie à sens unique en second rideau - Flux de transit important - Zones d'habitat - Recherche de l'effet vitrine - Impact visuel fort des panneaux publicitaires - Vieillessement des façades - Qualités paysagère et architecturale faibles - Boulevard Nature en projet - Lien au grand paysage 	<p>Un secteur commercial central mais vieillissant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment renouveler cet espace ? <ul style="list-style-type: none"> - Envisager de nouvelles fonctions - Recomposer le paysage urbain - Atténuer la place de la voiture - Quel degré d'ouverture vers la Sarthe ?

Sous-secteurs	CONSTATS	ENJEUX - QUESTIONS
5/ Auchan	<ul style="list-style-type: none"> - Axe structurants : RD338, voie ferrée - 30 ha (11 % de l'ensemble) - Accessible depuis 3 trémies sans emprunter la RD338 - Flux importants - Proximité de la Sarthe - Cohérence d'ensemble - Des disponibilités foncières - Nombreux parkings communs (30 % de la zone) - Sécurité des piétons relative - Parcs de stationnements plantés - Parking minéral à étages - Zones d'habitat - Boulevard Nature en projet 	<p>Un secteur attractif qui génère des flux importants</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle valorisation des espaces de stationnement ? - Quelle vocation pour les disponibilités foncières ?
6/ Rond-point de l'Océane	<ul style="list-style-type: none"> - Axe structurants : RD338, A11, voies ferrées - 98 ha (35 % de l'ensemble) - Secteur enclavé - Accessibilité depuis 2 trémies - Congestion ponctuelle au rond-point - Une organisation fragmentée - Peu dense et aérée - Des disponibilités foncières - Locaux et entrepôts vacants - Pistes cyclables - Zones d'habitat - Aménagements non adaptés aux piétons - Traitement des espaces publics variable - Aire de covoiturage - Parcs de stationnements individuels, plantés et non plantés - Boulevard Nature en projet - Zone inondable 	<p>Une organisation fragmentée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment canaliser et sécuriser les flux piétons ? - Quelle articulation entre les enseignes de loisirs et de restauration ? - Quelle vocation pour les disponibilités foncières ? - Quels liens avec les zones d'habitat ?
7/ Extrémité Nord	<ul style="list-style-type: none"> - Axe structurants : RD338, A11, voie ferrée - 26,7 ha, 9,5 % de l'ensemble - Proximité du bourg de Saint-Saturnin au Nord - Secteur de transition entre la ZAC et le centre bourg - Trémie avec voie cyclable - Limite ZACom - Présence d'hôtels - Disponibilités foncières importantes - Entrepôt vacant - Pistes cyclables - Aménagement du boulevard de Maule en projet - Habitations - Accessibilité privilégiée pour les poids lourds en lien avec l'activité hôtelière - Frange Est en lien avec une zone naturelle 	<p>Zone d'activités qui s'étend vers le bourg de Saint-Saturnin</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interrogations sur la frange Nord et le lien avec le centre-bourg - Quelle vocations pour les disponibilités foncières ? - Développer le stationnement du poids lourds ?

Tableau n°7 : Synthèse constats et enjeux zone Nord - AB/AF/LS/MD

III. Groupe territorial et mise en perspective

Suite à la première réunion du 4 juin 2015 intitulée « Partager un diagnostic commun afin de définir des enjeux pertinents », une seconde sera programmée d'ici fin 2015 pour aller de l'avant concernant les entités jugées comme les plus sensibles. La collectivité souhaite approfondir les réflexions sur certains sous-secteurs afin de proposer des scénarii pertinents en accord avec les attentes des acteurs de « l'économie réelle » présents sur la zone.

Le présent rapport ne contient pas de partie scénarii et orientations d'aménagement, Le Mans Métropole ira de l'avant dans le cadre de la réalisation du PLUi d'ici 2018.

Le présent compte rendu fait état des lieux de la réunion qui s'est déroulée sur le diagnostic et les enjeux relatifs à la zone Nord. Il a été écrit en collaboration avec l'urbaniste Camille Péneau. Le support de présentation est joint à ce dossier.

Le **13 AOUT 2015**

PLU Communautaire
Groupe Territorial Nord-Ouest
4 juin 2015

Compte-rendu

Réf : URBAFON/CP/2015-40647
Affaire suivie par Camille PENEAU
☎ 02.43.47.45.35
✉ camille.peneau@lemans.fr

Objet : Thématique Economie
Enjeux d'évolution de la zone Nord

Présents :

- Madame GOUHIER	Le Mans Métropole - Vice-Présidente déléguée à l'Urbanisme
- Monsieur LANDY	Le Mans Métropole - Vice-Président délégué au Développement Economique
- Monsieur CHESNE	Aigné - Adjoint à l'Urbanisme
- Madame FARINA	La Chapelle Saint-Aubin - Ajointe à l'Urbanisme
- Monsieur DYAS	La Chapelle Saint-Aubin - Conseiller Municipal
- Monsieur SEPPE	La Milesse - Adjoint à l'Urbanisme
- Monsieur CHOLLET	La Milesse - Conseiller Municipal
- Monsieur BOURDAUS	Rouillon - Adjoint à l'Urbanisme
- Monsieur PARIS	Rouillon - Conseiller Municipal
- Monsieur GOULETTE	Saint-Saturnin - Maire
- Monsieur CAMPAS	Saint-Saturnin - Conseiller Municipal
- Monsieur ROISSE	Pays du Mans - Chargé du SCOT
- Monsieur MACOUIN	Le Mans Développement - Délégué Général
- Madame FLOQUART	Le Mans Métropole - Chargée de Mission
- Madame SIMON	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier
- Madame PÉNEAU	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier
- Monsieur BEVEN	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier - stagiaire
- Monsieur DAGUERRE	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier - stagiaire
- Monsieur FERARD	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier - stagiaire
- Monsieur SIMONOT	Le Mans Métropole - Service Urbanisme-Foncier - stagiaire

Excusés :

- Monsieur CHAMPION	Aigné - Conseiller Municipal
- Madame GARNIER	La Chapelle Saint-Aubin - Conseillère Municipale
- Monsieur JOSSELIN	Rouillon - Maire
- Monsieur MALEVILLE	Saint-Saturnin - Conseiller Municipal
- Madame PERCHERON	Le Mans Métropole - Chargée de Mission déléguée au commerce

L'entrée d'agglomération Nord s'est développée autour de la route d'Alençon, à cheval sur 3 communes. En l'absence de plan directeur initial, cette zone présente aujourd'hui des enjeux d'aménagement identifiés au Schéma de COhérence Territorial. L'étude qui a été présentée a pour objectif de préciser ces enjeux et définir des orientations à moyen et long termes, qui pourraient être inscrites dans le PLU Communautaire.

Elle a été confiée à un groupe d'étudiants de Polytech Tours, encadrés par le service Urbanisme - Foncier.

Cette réunion visait à partir de ce travail, à :

- partager un diagnostic commun sur la zone,
- dégager les enjeux d'aménagement et de développement,
- s'interroger sur l'évolution de la zone à court et long termes.

Les éléments présentés en séance sont joints au présent compte-rendu.

Les enjeux identifiés sont partagés. Les débats ont porté sur les points suivants :

VACANCE

La vacance constatée sur la zone d'étude semble résulter de différents phénomènes :

- un vieillissement des cases commerciales qui induit une perte d'attractivité du secteur, face à une concurrence qui est de plus en plus intense
- une inadéquation entre l'offre et la demande :
 - surface de vente trop grande, cases >300m² (sur la zone du Moulin aux Moines par exemple)
 - des loyers inadaptés (prix trop élevés par rapport à la qualité des locaux)
- plus rarement, des difficultés de commercialisation des programmes neufs
- de manière générale, du « turn-over » régulier en réponse à une logique d'investissement

Néanmoins, il convient de différencier une vacance longue problématique (> 2 ans) d'une vacance frictionnelle, plus courte. Afin de mieux caractériser cette vacance, un travail complémentaire d'observation sur le long terme serait nécessaire.

DEPLACEMENTS / ACCESSIBILITE

Le trafic de transit sur la RD338 perturbe l'accès à cette zone. La reconversion de cet axe en boulevard apaisé, accueillant une ligne de transport en commun en site propre, est discutée.

Il est supposé que la mise en place d'une ligne de transport en commun de ce type permettrait d'irriguer les différents sous-secteurs identifiés de manière plus efficace que le bouclage actuel par l'intérieur de la zone. Les difficultés à reporter sur un autre axe le trafic de transit (accès à un échangeur autoroutier, à la rocade et au centre-ville du Mans) et les investissements liés à un tel projet apparaissent comme des freins à la mise en œuvre de cette option de desserte.

Aborder la question du piéton et du cycliste sur cette zone nécessite au préalable de définir l'échelle pertinente pour ces modes. L'intérêt de faciliter et sécuriser les déplacements piétons sur le cœur de la zone apparaît pertinent. Il est cependant jugé que les déplacements d'une enseigne à l'autre en voiture ne pourront être complètement limités, du fait de la nature de certains achats. Les élus de Saint-Saturnin partagent l'idée de rendre accessible la zone en vélo. C'est d'ailleurs dans ce sens que le réaménagement du boulevard de Maule est engagé.

Ces différents aspects de la mobilité seront étudiés plus précisément dans le cadre du volet déplacements du PLU Communautaire (révision du PDU pour intégration).

STATIONNEMENT

Le diagnostic doit être complété avec les superficies occupées par le stationnement.

Ces emprises sont relativement importantes. Dans un contexte où l'urbanisation en extension doit être mesurée par souci de préservation des zones naturelles et agricoles, l'hypothèse d'investir ces espaces et de réaliser des parkings en ouvrage, moins consommateurs de foncier, est abordée.

CENTRE ROUTIER

La fermeture du centre routier soulève plusieurs questions :

- où vont stationner les poids lourds ? (risque de stationnement sauvage à proximité de l'échangeur autoroutier, infrastructures inadaptées)
- où devrait-il être réimplanté ? (un équipement de ce type apparaissant comme indispensable pour une agglomération de cette taille, jouissant d'un positionnement au cœur d'une étoile autoroutière)

Les lieux d'implantation à privilégier correspondent aux grandes zones logistiques telles que celle du Monné. Le maintien de cet équipement dans le périmètre de la zone Nord, de par la nature des activités qui y sont implantées, n'apparaît pas souhaitable.

SOUS-SECTEUR MOULIN AUX MOINES

La nécessaire action de renouvellement urbain sur ce site questionne la ou les vocations à y maintenir ou à y développer. Plusieurs pistes sont discutées :

- introduire des activités tertiaires à condition d'améliorer la desserte par les transports en commun. Cette option apparaît peu pertinente au regard de la vocation de la zone (ZACOM au SCOT) et des secteurs déjà dédiés à l'accueil des activités tertiaires, de surcroît bien identifiés (Gare et Université).
- développer la dimension de loisirs en lien avec la présence de la Sarthe
- conforter la présence d'activités artisanales déjà implantées en 2^{ème} rideau. Ce type d'activités recherche moins la visibilité depuis les voies de circulation, contrairement aux commerces qui sont captifs de l'effet vitrine induit par la RD338.
Il est fait remarquer que la mixité activités artisanales / loisirs fonctionne plutôt bien puisque ces fonctions génèrent des flux sur des temporalités différentes.
- affirmer la vocation commerciale : l'offre commerciale sur ce secteur et le vieillissement des cellules commerciales tendent à proposer une mutation de cette activité. À l'inverse, le maintien d'une activité commerciale en premier rideau semble pertinent avec l'effet vitrine que permet la RD338.
- introduire de l'habitat, dans l'optique à long terme de faire évoluer la zone Nord en quartier multifonctionnel : cette vocation n'est pas jugée compatible avec les activités commerciales environnantes. L'éloignement de ce sous-secteur par rapport aux centre-bourgs et leurs équipements ainsi qu'aux commerces de proximité tend à exclure cette option, à laquelle les élus de La Chapelle Saint-Aubin s'opposent.

SOUS-SECTEUR EXTREMITÉ NORD

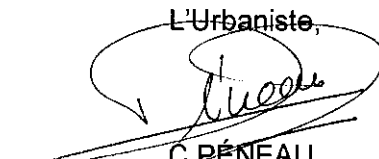
Les élus ne souhaitent pas que des activités soient développées dans ce secteur, l'enjeu étant de maintenir une transition avec le bourg de Saint-Saturnin. L'aménagement en cours du Boulevard de Maule concourra à maintenir l'esprit de village évoqué.

Il est par ailleurs soulevé que les déplacements à vélo mériteraient d'être sécurisés entre Jardiland et le Boulevard Nature, pour éviter la traversée du giratoire de l'Océane.

La sécurisation des déplacements piétons au niveau de ce giratoire fait également partie des enjeux pointés (mouvements entre l'offre de loisirs et les restaurants, de part et d'autre de la RD 338).

***NB :** La réunion programmée le 2 juillet pour aborder, suite à la présentation du diagnostic et des enjeux, les orientations possibles sur les sous-secteurs du Moulin aux Moines et de l'extrémité Nord a été annulée.*

La poursuite des réflexions sur ces deux espaces n'ayant pas débouché jusqu'à présent sur des propositions suffisamment abouties et pertinentes, ce travail sera reprogrammé à partir de la rentrée.

L'Urbaniste,

C. PÉNEAU

Diffusion :

- Membres des 4 groupes territoriaux (élus et techniciens)
- Nicolas LANDY Le Mans Métropole - Vice-Président délégué au Développement Economique
- Didier BAHIN Le Mans Métropole - Directeur Général des Services
- Bruno MELOCCO Le Mans Métropole - Directeur du Développement Urbain

Conclusion

Ce rapport est l'aboutissement d'une étude approfondie de l'entrée de ville Nord de l'agglomération Mancelle. Il a pour objectif d'être un point de départ à la redéfinition de cet espace. Avec l'élargissement de la communauté urbaine et la mise en place d'un nouveau PLU Intercommunal, cette agglomération s'offre la possibilité d'entreprendre une réflexion à une échelle, géographique et temporelle, plus large de cet espace commercial.

L'entrée Nord de l'agglomération Mancelle, urbanisée en ruban dès les années 1970, se fait vieillissante sur certains secteurs et montre des signes d'essoufflements. Bien que toujours dynamique et disposant d'une bonne accessibilité, cette vaste zone commerciale rencontre également une concurrence forte en raison d'un développement important des autres espaces commerciaux. **Le Mans Métropole a souhaité obtenir une étude, une base de concertation sur laquelle s'appuyer pour aller vers les acteurs économiques avec des éléments d'analyse globaux.** Au travers de cette étude l'idée est de passer au filtre les éléments des diagnostics et les enjeux au travers de réunions avec les élus, afin **d'obtenir des éléments de conclusion solides et partagés, dans l'optique d'imaginer le devenir possible de ces zones au travers de mises en perspectives.**

Il est devenu primordial pour une agglomération d'analyser ces lieux. Trop longtemps non-considérés, le développement d'espaces périphériques commerciaux s'est fait au rythme des opportunités, créant des territoires hybrides, à l'architecture pauvre et fortement dépendant de l'automobile.

Notre zone d'étude n'échappe pas à ces problématiques. **En effet son développement s'est fait sur une base « d'opportunités », où trois communes ont créé indépendamment leurs espaces économiques** : celles-ci doivent aujourd'hui, faire face à des enjeux communs. Les conclusions de ce rapport s'appuient à la fois sur des observations de terrain, mais également sur les rencontres avec les acteurs du territoire (cf:document de cadrage). C'est ainsi que suivant les constats de notre diagnostic, nous avons défini des enjeux pertinents à l'échelle de la zone et aussi par sous-secteurs. Ceci dans le but de proposer des pistes de réflexion et de programmation de l'espace à plus ou moins long terme.

En remplissant ce besoin d'information, ce rapport permet d'ouvrir un dialogue grâce à la connaissance de la situation de cet espace. Il permet de comprendre ses dysfonctionnements, ses atouts, mais également les perspectives de développement de ce secteur. Il s'agit là du premier pas vers la requalification de la zone et des pratiques urbanistiques à employer, comme l'a souhaité le Mans Métropole, préalablement à l'élaboration de son futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Table des figures

Table des cartes

Carte n°	1	: Localisation zone Nord	7
Carte n°	2	: Délimitation de la zone d'activités	8
Carte n°	3	: Historique de développement de la zone	11
Carte n°	4	: Organisation administrative	12
Carte n°	5	: Zonage zone Nord	14
Carte n°	6	: PPRNI Zone Nord	16
Carte n°	7	: Servitudes, emplacements réservés et patrimoine végétal	17
Carte n°	8	: Panneaux publicitaires en infraction	18
Carte n°	9	: Zone de chalandise	19
Carte n°	10	: Carte d'orientation du développement commercial	20
Carte n°	11	: Vocations principales	23
Carte n°	12	: Évolution de la vacance	27
Carte n°	13	: Carte des disponibilités foncières	30
Carte n°	14	: Axes structurants	33
Carte n°	15	: Stationnements	37
Carte n°	16	: Réseau SETRAM sur la zone Nord	39
Carte n°	17	: Temps de parcours à pied	41
Carte n°	18	: Zones accessibles en 15 minutes	42
Carte n°	19	: Temps de parcours en vélo	45
Carte n°	20	: Infrastructures et mobilités	47
Carte n°	21	: Trame verte et bleue	50
Carte n°	22	: Entités environnementales	52
Carte n°	23	: Sous-secteurs et vocations principales	55

Table des figures

Figure n°	1	: Données surfaces de vente	21
Figure n°	2	: Répartition cellules commerciales et surface de vente	22
Figure n°	3	: Évolution du nombre de locaux vacants	27
Figure n°	4	: Comptages véhicules RD338	34

Table des photos

Photo n°	1 : Panneaux rond-point Moulin aux Moines	18
Photo n°	2 : Enseigne Auchan	24
Photo n°	3 : Locaux vacants	28
Photo n°	4 : Disponibilités foncières	29
Photo n°	5 : Parking non planté Gulli Parc	35
Photo n°	6 : Difficultés pour les piétons, zone Immochan	35
Photo n°	7 : Parking non planté ZI Nord	35
Photo n°	8 : Parking planté Terre & Eaux	35
Photo n°	9 : Terminus Parc Manceau	38
Photo n°	10 : Piétons aux abords des voies	40
Photo n°	11 : Chemin piéton, 3 ^{ème} rideau Moulin aux Moines	43
Photo n°	12 : Chemin piéton ZAC Portes de l'Océane	43
Photo n°	13 : Rond-point de l'Océane	43
Photo n°	14 : Cheminements piétons et cyclistes	44
Photo n°	15 : Trémie centrale	46
Photo n°	16 : Rond-point de l'Océane	46
Photo n°	17 : Ouverture sur la Sarthe (Parc Manceau)	49
Photo n°	18 : Pollution visuelle	53
Photo n°	19 : Pollution visuelle Moulin aux Moines	53

Tableaux

Tableau n°	1 : Surfaces zonage	15
Tableau n°	2 : Données emplois	21
Tableau n°	3 : Synthèse éléments de cadrage et contexte	25
Tableau n°	4 : Synthèse vacance et disponibilités foncières	31
Tableau n°	5 : Synthèse mobilités et déplacements	48
Tableau n°	6 : Synthèse entités naturelles et architecturales	54
Tableau n°	7 : Synthèse constats et enjeux zone Nord	73