

Plan Local d'Urbanisme

LE MANS MÉTROPOLE

Aigné
Allonnes
Arnage
Champagné
La Chapelle Saint-Aubin
Chaufour-Notre-Dame
Coulaines
Fay
La Milesse
Le Mans
Mulsanne
Pruillé-le-Chétif
Rouillon
Ruaudin
Saint-Georges-du-Bois
Saint-Saturnin
Sargé-lès-Le Mans
Trangé
Yvré l'Évêque

Modification n°1

29 septembre 2022

APPROBATION - 30 janvier 2020

RAPPORT DE PRÉSENTATION

Pièce n° 3.10.1 ► Cahier communal LE MANS

Le présent document apporte, en complément des thèmes abordés à l'échelle des 19 communes de Le Mans Métropole et développés dans le diagnostic intercommunal (pièce n° 1), des éclairages sur les spécificités de la commune du Mans.

Les conclusions mises en exergue dans ce cahier communal ont pour but de guider les orientations de développement qui sont inscrites dans le PLU communautaire, en lien avec les enjeux intercommunaux.

Ce diagnostic du territoire communal exploite différentes sources de données et s'appuie sur plusieurs études thématiques :

- INSEE - Recensement Général de la Population
- DREAL Pays de La Loire - Indicateurs Habitat - Filocom DGI
- Diagnostic agricole, réalisé par la Chambre d'Agriculture de la Sarthe en 2015
- Etude déplacements, réalisée par ITEM Conseil en 2016-2017
- Etude environnementale réalisée par CERESA en 2017
- Etude sur l'identification et la définition des principes d'évolution et de valorisation du patrimoine local réalisé par l'Agence AEI en 2018.

Préambule - Le Mans cœur de l'agglomération..... 4

Diagnostic

1 - Population et habitat 5

- ▶ Une relative stabilité du nombre d'habitants
- ▶ Un cas démographique particulier au sein de l'agglomération
- ▶ Un parc de logements équilibré mais qui fait face à la vacance
- ▶ La dynamique de construction
- ▶ Des effectifs scolaires en hausse

2 - Emplois et population active 8

3 - Les principaux éléments de patrimoine 9

4 - Caractéristiques du développement urbain 11

- ▶ Développement et typologies bâties à l'échelle de la ville
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Cœur de ville
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Est
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Nord-Est
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Nord-Ouest
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Ouest
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties
- ▶ Développement et typologies bâties du secteur Sud-Est
 - Développement et époques de construction
 - Typologies bâties

▶ Développement et typologies bâties du secteur Sud-Ouest	
▪ Développement et époques de construction	
▪ Typologies bâties	
▶ Entrées de ville, paysages et grands axes	
▶ Les centralités	
5 - Environnement	78
6 - Agriculture	94
7 - Consommation foncière	95
▶ Répartition de la consommation foncière par destination	
▶ Répartition de la consommation foncière par vocation antérieure : une artificialisation des terres agricoles	
▶ Localisation des logements supplémentaires majoritairement en densification	
▶ Répartition des espaces artificialisés : une prégnance de la zone centrale agglomérée	
8 - Les hameaux	98
Organisation et évolution du Mans : Synthèse et enjeux	100
Justification des choix de développement à l'échelle du Mans	102
1 - Projet démographique	
2 - Développement résidentiel	
3 - Secteurs d'équipements	
4 - Evaluation de la consommation foncière	
5 - Articulation PLU communautaire / PLH 3	
6 - Développement économique	

PREAMBULE - LE MANS, CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION PRINCIPALE DE LA SARTHE

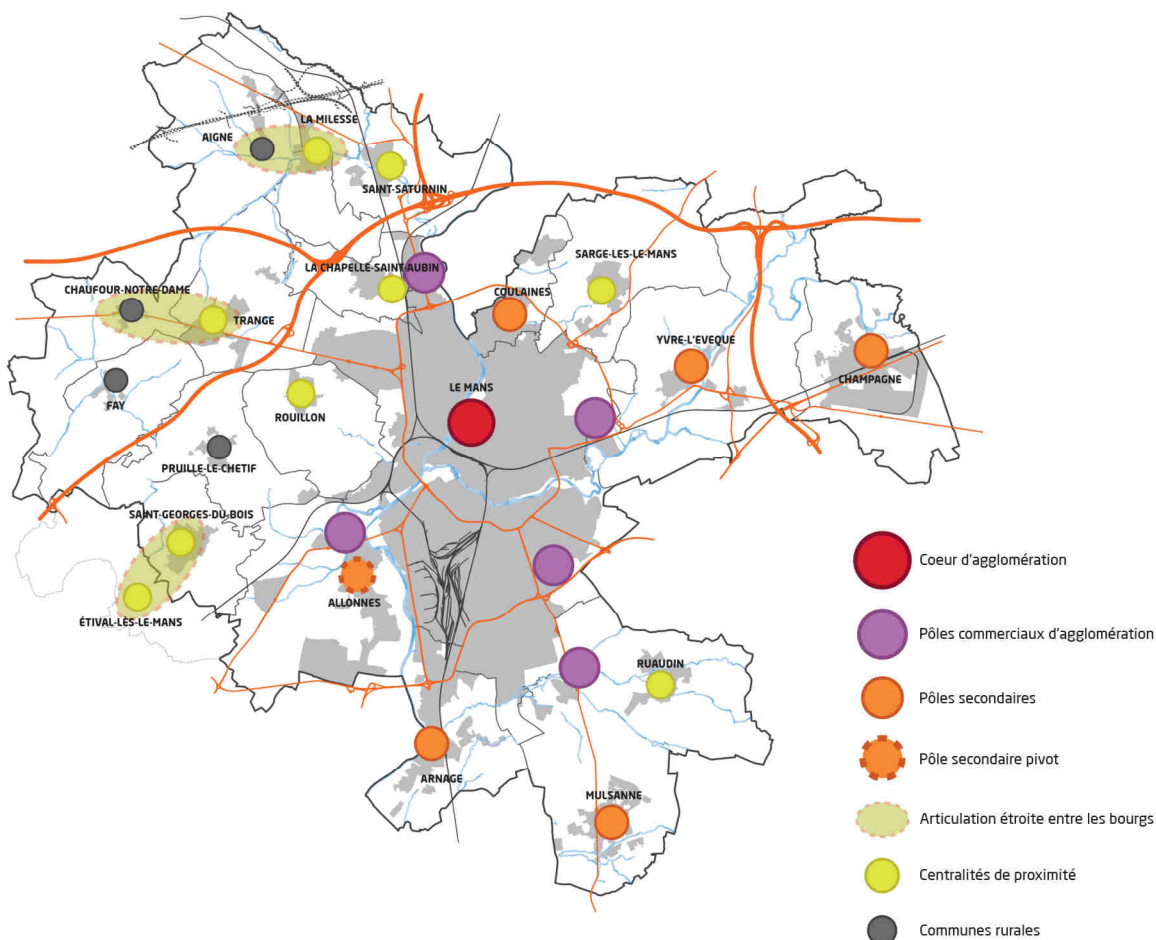
La commune du Mans se situe au cœur de l'agglomération. Capitale de la Sarthe, elle constitue le pôle central du département et bénéficie d'une attractivité pour les activités et les Hommes. Elle représente ainsi 25% de la population sarthoise et près de 38% des emplois du département.

L'offre de services et d'équipements proposée par la ville rayonne dans toute l'agglomération et au-delà, notamment grâce à la présence :

- d'équipements scolaires (3/4 des collèges et 65% des lycées de l'agglomération) et d'enseignement supérieur (notamment avec l'Université, mais aussi des écoles spécialisées),
- d'équipements sportifs (Pôle d'excellence sportive notamment),
- d'équipements culturels (Parc des expositions, Palais des Congrès et de la Culture, théâtre des Quinconces, Espal, Saulnières, Conservatoire, musées, médiathèques ...),
- d'équipements de santé (Hôpital du Mans, Pôle Santé Sud, 70% des médecins généralistes de l'agglomération),
- de pôles commerciaux (centre-ville, Centre Sud, Parc manceau pour les principaux),
- de pôles d'activités (Novaxis/Novaxud, ZI Sud, Université, ZI Nord, Californie pour les principaux).

Le Mans s'étend sur 5 280 ha environ dont plus de 85% sont artificialisés. Son paysage urbain est caractérisé par une diversité des typologies bâties, témoignant des différentes époques de construction de la ville. Il est de plus marqué par :

- la confluence de deux rivières, la Sarthe et l'Huisne,
- le circuit des 24 Heures et l'aérodrome au Sud,
- la Zone Industrielle Sud, qui s'étend sur plus de 760 hectares,
- le quartier de l'Université au Nord-Ouest,
- le parc boisé de la Californie et l'Arche de la Nature à l'Est,
- la vallée Saint-Blaise au Nord-Est.



DIAGNOSTIC

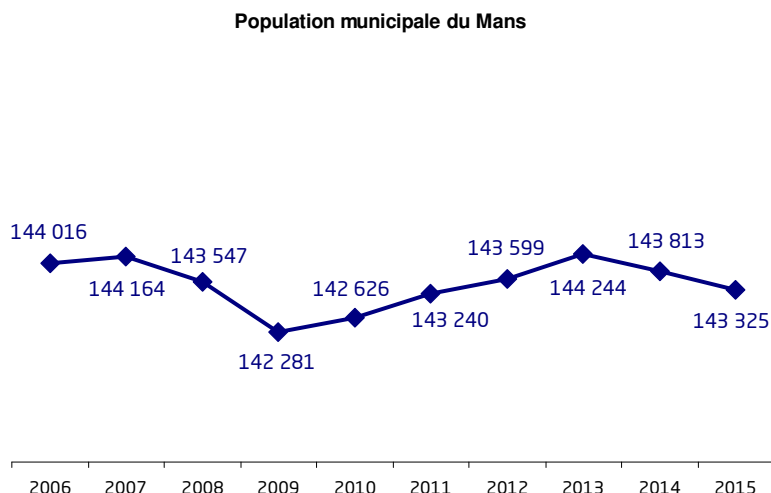
1 - Population et habitat

► Une relative stabilité du nombre d'habitants

Sur les 10 années entre 2006 et 2015, la population a diminué de 0,5%, passant de 144 016 à **143 325 habitants** (-0,05% /an).

Sur cette période, le niveau de population a légèrement fluctué, avec un minimum à 142 281 habitants en 2009 et un maximum à 144 244 habitants en 2013, soit un écart de 1 963 habitants.

Les Manceaux représentent près de 70% de la population totale de Le Mans Métropole.

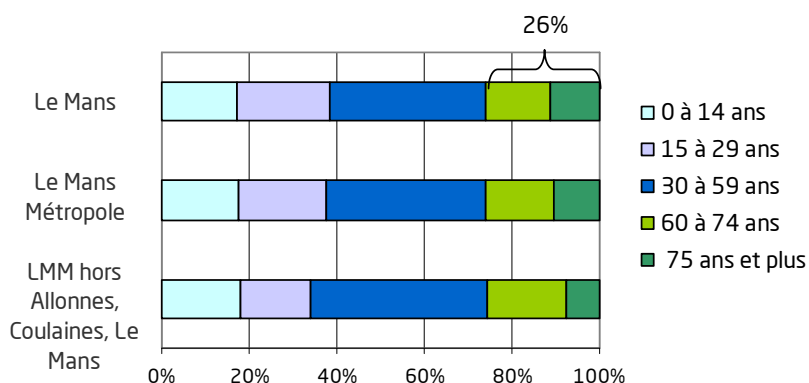


► Un cas démographique particulier au sein de l'agglomération

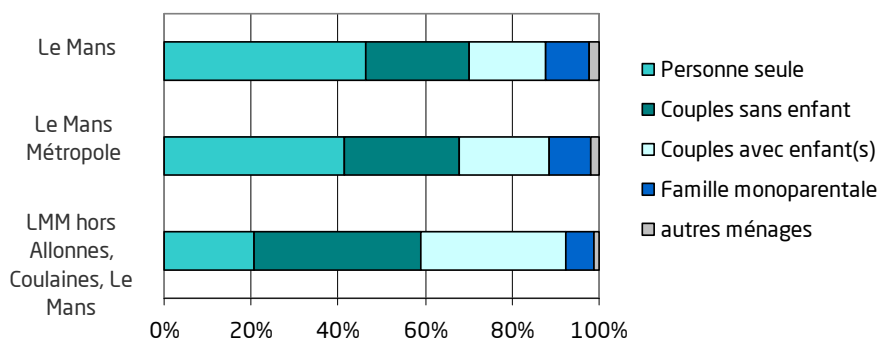
L'indice de jeunesse mesure le rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 60 ans. En dessous de 1, cet indice indique un territoire vieillissant, où la part des plus de 60 ans est supérieure à celle des moins de 20 ans. Au dessus de 1, cet indice indique un territoire jeune, où la part des plus de 60 ans est inférieure à celle des moins de 20 ans. Plus l'indice se rapproche de 1, plus il y a équilibre entre la part des plus de 60 ans et celle des moins de 20 ans.

En 2014, l'indice de jeunesse est de 0,91 (26% de plus de 60 ans, contre 23,8% de moins de 20 ans), il était de 0,99 en 2006 et 0,95 en 2010. La légère dégradation de cet indicateur illustre le phénomène de vieillissement sur la commune. **La proportion des plus de 60 ans et celle des moins de 20 ans correspondent aux moyennes observées à l'échelle de Le Mans Métropole** (respectivement 26% et 24%). Elles diffèrent légèrement des moyennes hors pôle central¹ de l'agglomération (respectivement 25,7% et 24,8%).

Population par classes d'âges (2014)



Composition des ménages (2014)



Plus de **46% des ménages manceaux sont constitués de personnes seules**, soit une proportion nettement plus importante que celle observée dans les communes hors pôle central d'agglomération (21%). Les couples avec enfants représentent 17,7% des ménages, soit un peu moins que la moyenne de Le Mans Métropole (21%), et nettement moins que la moyenne des communes hors pôle central (33%).

On observe également une tendance à

¹ Pôle centre : Le Mans, Allonnes, Coulaines

une légère baisse de la taille moyenne des ménages, qui est passée de 2,00 en 2006, à 1,96 depuis 2010.

Au regard de ces indicateurs, les communes de Le Mans Métropole peuvent être réparties, selon leur croissance démographique, les classes d'âges de la population, la taille moyenne et la structure des ménages, dans quatre profils démographiques :

- les communes encore familiales, présentant une part de couples avec enfants, une taille moyenne des ménages et un indice de jeunesse élevés ;
- les communes encore familiales amorçant une transition, qui présentent une part de couples avec enfants et une taille moyenne des ménages élevées, ainsi qu'un indice de jeunesse plus modéré ;
- les communes en transition, qui présentent une taille moyenne des ménages qui diminue, des ménages qui ne sont plus principalement composés de couples avec enfants et un indice de jeunesse inférieur à 1 ;
- les communes caractérisées par l'érosion du nombre d'habitants et un vieillissement marqué de sa population, qui ont une tendance à perdre de la population, une taille moyenne des ménages qui se rapproche de 2 personnes par ménage, une part de couples avec enfants inférieure à celle des personnes seules, et un indice de jeunesse inférieur à 1.

Le Mans est un cas particulier au sein de l'agglomération, qui s'explique par sa taille nettement plus importante et sa position de ville-centre. La ville présente une stabilité démographique mais une taille moyenne des ménages en dessous de 2, ainsi qu'une faible part des couples avec enfants.

► *Un parc de logements équilibré mais qui fait face à la vacance*

En 2015, la commune comptait 82 225 logements.

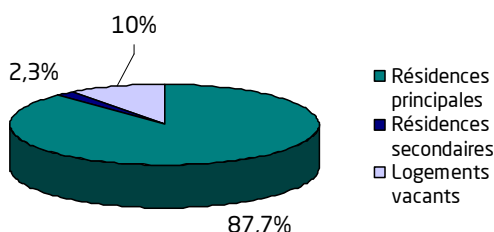
Le parc de la commune comprend majoritairement des résidences principales, qui sont pour **56,2 % des logements collectifs, contre 43,8% de logements individuels**. Cette répartition est comparable à celle que l'on trouve sur Allonnes ou Coulaines, mais très différente des autres communes périurbaines de l'agglomération où le logement individuel est majoritaire (95%).

Cette proportion importante de logements collectifs offre une plus grande diversité et une répartition équilibrée dans les tailles de logements présentes sur la commune. Cela se traduit également par une proportion moindre de propriétaires occupant leur logement (45,8% contre 78%), et une **part plus importante de locataires** (53% contre 21%).

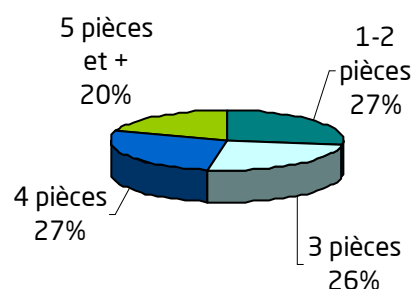
La part des grands logements de 4 pièces et plus (47,2%) reste nettement supérieure à la part des ménages en couple avec enfant(s) (17,7%), ce qui peut induire une sous occupation du parc de logements. Néanmoins les logements de petites tailles (1-2 pièces) sont plus nombreux au Mans (26,9%) que sur le reste du territoire de l'agglomération (9,6% en moyenne sur les communes de Le Mans Métropole, hors Le Mans).

Avec **10%**, la **proportion de logements vacants** est la plus élevée de l'agglomération.

Répartition des logements (2015)



Taille des résidences principales (2015)



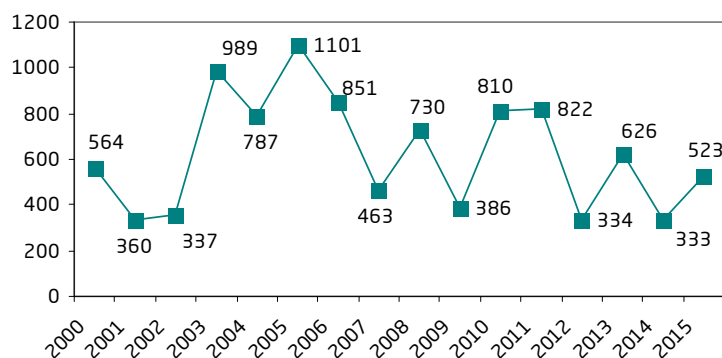
► *La dynamique de construction*

Le parc de logements a enregistré une progression de 6% entre 2007 et 2015. Cette augmentation est légèrement inférieure à celle enregistrée sur l'ensemble du parc de Le Mans Métropole (6,8 %) sur la même période.

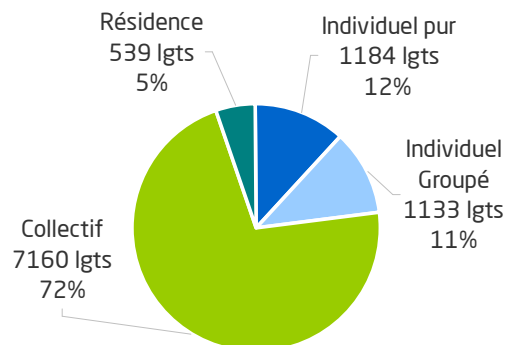
La croissance du parc de logements néanmoins plus importante que celle de la population montre que ces **nouveaux logements ont principalement permis de compenser le phénomène de desserrement des ménages**. En effet, le vieillissement de la population, principal facteur de la baisse de la taille moyenne des ménages, implique une production de logements nécessaire principalement au maintien du niveau de population.

Entre 2000 et 2015, 10 016 logements ont été commencés, soit une moyenne de plus de 626 logements par an, dont près des deux tiers étaient des logements collectifs. La production de logements n'a cependant pas été régulière, l'écart allant de 333 logements (2014) à 1 101 (2006).

Nombre de logements commencés (2000-2015)



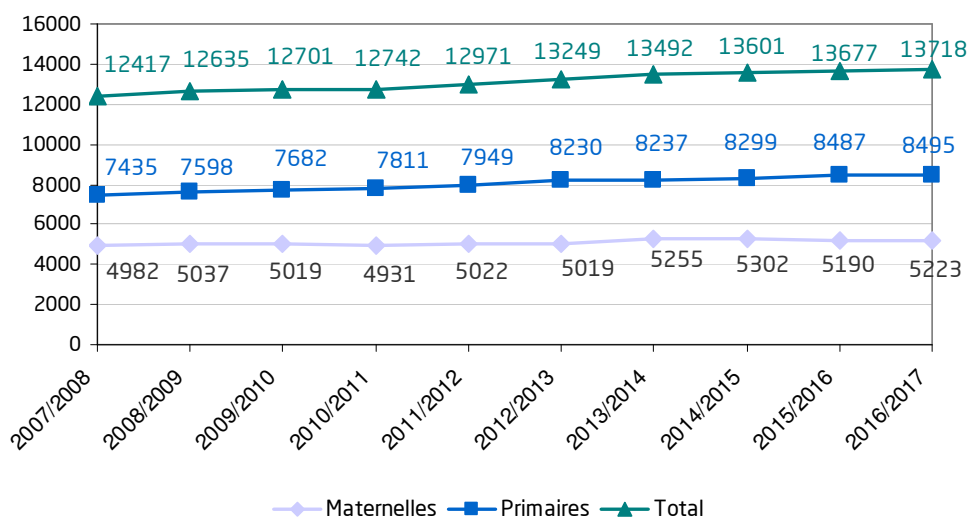
Répartitions des logements commencés par type (2000-2015)



On distingue deux types de logements individuels. L'individuel pur correspond à une maison individuelle résultant d'une opération de construction ne comportant qu'un seul logement. L'individuel groupé correspond à une maison individuelle résultant d'une opération de construction comportant plusieurs logements individuels ou un seul logement individuel avec des locaux. (INSEE)

► Des effectifs scolaires en hausse

Effectifs scolaires du premier degré (2007-2017)



Entre 2007 et 2017, les effectifs scolaires du premier degré ont augmenté de plus de 10%, avec plus de 1300 élèves supplémentaires, dont 1 060 en primaire.

Les effectifs scolaires secondaires connaissent également une hausse. Le Mans compte **23 collèges accueillant 8 781 collégiens** pour l'année 2016-2017, soit 508 élèves de plus que pendant l'année 2007-2008 (+6%). La ville compte également **10 lycées accueillant 12 617 lycéens** pour l'année 2016-2017, soit 950 élèves de plus que pendant l'année 2007-2008 (+8%).

2 - Emplois et population active

Données 2015	Le Mans	Le Mans Métropole	Le Mans Métropole hors Le Mans
Nombre d'emplois sur la commune	82 066	108 849	26 782
Population active	64 215	91 836	27 621
Nombre de chômeurs (% de la pop. active)	12 371 (19.3%)	15 622 (17%)	3 251 (11.8%)
Indicateur d'indépendance pour l'emploi	1.28	1.19	0.97

L'indicateur d'indépendance pour l'emploi mesure le rapport entre actifs et nombre d'emplois. Il est utilisé pour définir la capacité d'un territoire à proposer des emplois pour ses actifs. Plus l'indice se rapproche de 1, plus il y a équilibre entre le nombre d'actifs et le nombre d'emplois.

Emplois

La commune du Mans compte 82 066 emplois. Ville-centre de l'agglomération, elle offre davantage d'emplois qu'elle ne compte d'actifs.

Le Mans tire son attractivité économique de son centre-ville, ainsi que des nombreuses zones d'activités qu'elle accueille, dont les plus majeures sont la Zone Industrielle Sud, l'Université, la Zone Industrielle Nord, le Parc Manceau, Novaxis/Novaxud, le Technoparc des 24H et la Californie.

Population active

Entre 2006 et 2015, la population active du Mans a diminué de 4,5%, alors qu'elle a diminué de 4,1% à l'échelle de Le Mans Métropole.

Sur la même période, le nombre de chômeurs a parallèlement augmenté passant de 13,9% en 2006 à 19,3% de la population active en 2015.

La part des cadres (16% > 12,1%) et des professions intermédiaires (26,4% > 25,9%) dans la population active est supérieure à la moyenne des 18 autres communes de Le Mans Métropole, et la part des ouvriers (21,9% < 24,9%) et des employés (31,8% < 32,4%) légèrement inférieure.

14 617 ménages vivent sous le seuil de pauvreté² en 2015.

² Le seuil de pauvreté correspond à un niveau de revenu annuel par unité de consommation inférieur à 50% du montant du revenu médian, soit 8 775 € par an et par unité de consommation en 2015.

3 - Les principaux éléments de patrimoine

La ville du Mans comprend plusieurs éléments de patrimoine faisant l'objet d'une protection :

- le secteur sauvegardé de la Cité Plantagenêt,
- 26 monuments et édifices classés « Monuments Historiques »,
- 62 monuments et édifices inscrits,
- 1 site classé,
- 3 sites inscrits.

En complément, une étude spécifique réalisée en 2018, a permis l'identification de immeubles et ensembles urbains remarquables, d'intérêt et représentatifs non protégés. Le PLU Communautaire a pour objectif de permettre à la fois l'évolution de ce bâti en fonction des besoins des ménages y habitant et la préservation de leur intérêt patrimonial.

Cela se traduit par :

- des prescriptions au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme dans le règlement,
- des orientations spécifiques, rassemblées dans une OAP « Patrimoine »,
- un cahier de connaissance « typologies bâties » qui apporte des informations supplémentaires aux pétitionnaires qui envisagent la réalisation de travaux sur leurs biens.

Cet inventaire est complété par un recensement des éléments de petit patrimoine, présenté ci-dessous.



Fontaine Saint-Julien
fin XVIe
Place de l'Eperon



Statue Jeanne d'Arc
5 Rue du Tertre Maigret



Statue de la Sirène
Place de la Sirène



Eolienne de l'usine de l'eau
Rue de l'Esterel



Bunker AOK7 du Général Dollmann
26 rue Chanzy



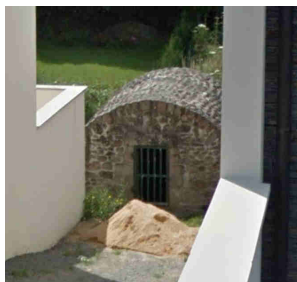
Pont des Vendéens

© Ville du Mans

© Ville du Mans

© Ville du Mans

© Ville du Mans



Fontaine Lebreton
30 allée des pompes



Fontaine Saint-Aldric
d'époque gallo-romaine
Placette Rue Tristan
Bernard

© Ville du Mans



Tourelle
24 chemin de Château Gaillard



Pilier cornier
Rue des Ponts neufs



Ancien Portail de la STAO
66 Avenue Olivier Heuzé

4 - Caractéristiques du développement urbain

► *Développement et typologies bâties à l'échelle de la ville*

▪ *Développement et époques de construction*

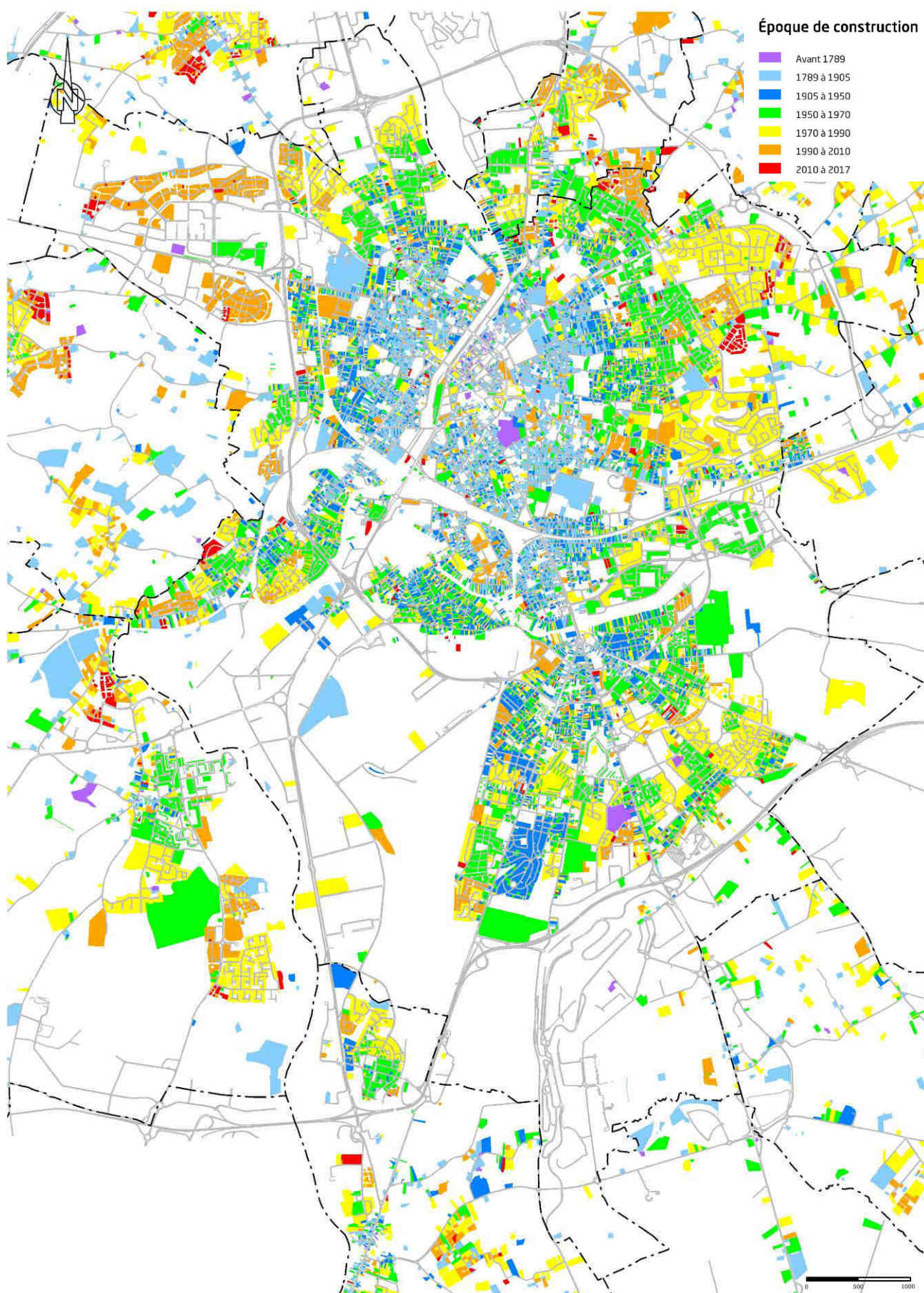
Analyser les différentes phases de "construction" de la ville, c'est aussi appréhender l'identité constitutive des quartiers, le rôle des grandes infrastructures et des initiatives publiques et l'évolution du rapport ville-campagne au fil des époques. La carte ci-contre montre les différentes étapes de développement de la ville du Mans. Elle permet d'identifier les deux modes de croissance qui ont présidé à son évolution morphologique : un développement radioconcentrique tout d'abord autour de la cité médiévale originelle, et un développement axial selon une direction Nord-Sud ensuite avec le rattachement de la commune de Pontlieue et le long des grands axes urbains.

L'interpénétration de ces deux modes de croissance explique pour partie les formes d'aujourd'hui et l'étalement urbain de la ville du Mans. En effet, les grandes phases d'expansion urbaine ont libéré la ville "primaire" d'un site originel contraignant par sa topographie (vallonnée) et son hydrographie (site de confluence). Cela s'est traduit par une forte consommation d'espace dans des zones libres de toutes contraintes physiques (Sud de l'Huisne et plateaux au Nord) et aux sols trop peu riches pour une exploitation rentable par l'agriculture "moderne".

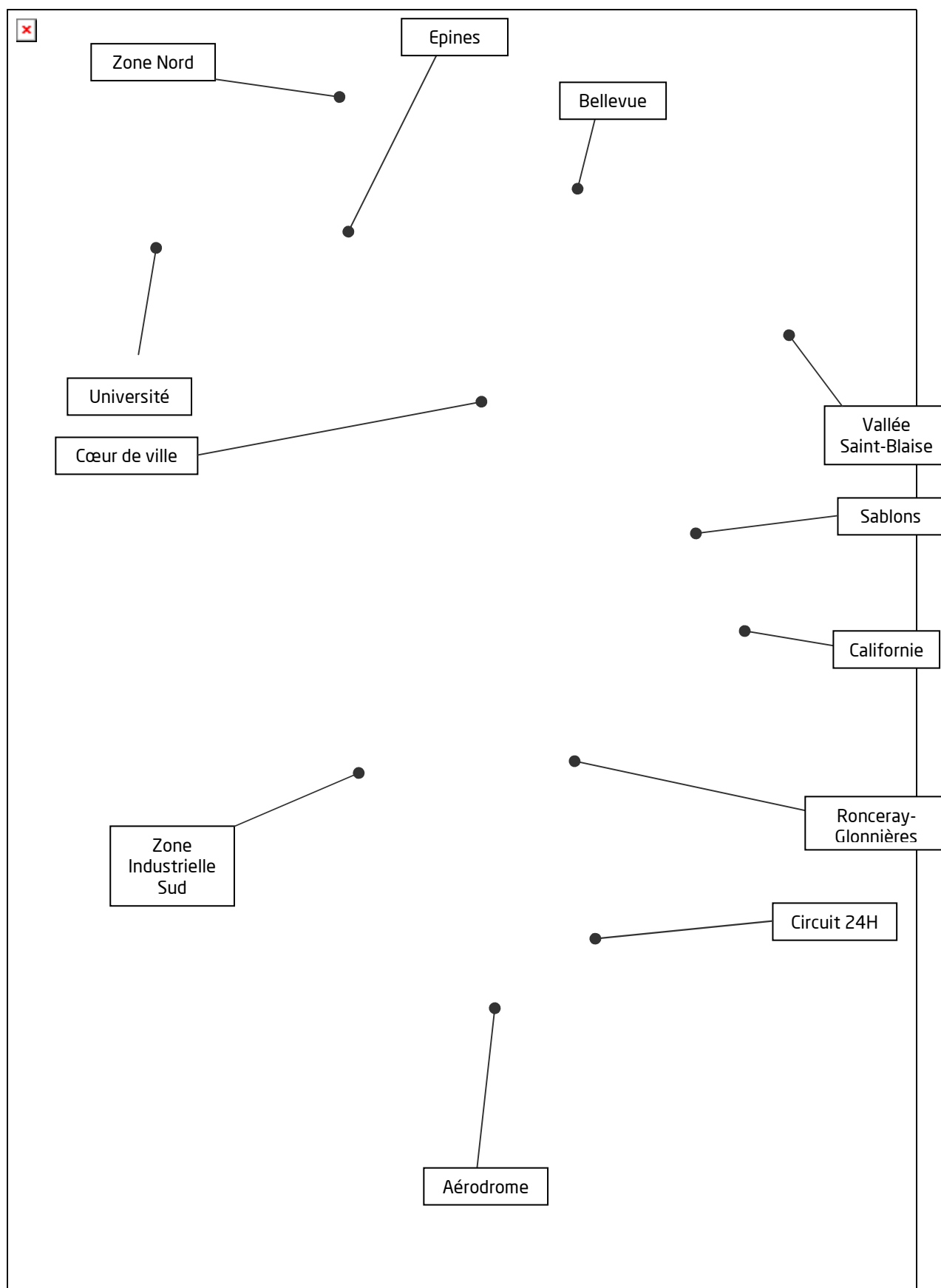
L'évolution du rôle de la ville dans l'organisation des territoires imprime aussi les formes urbaines contemporaines. D'abord lieu de pouvoir politique et religieux, la ville évolue et dépasse sa muraille gallo-romaine avec l'installation d'abbayes bénédictines dont les emprises constituent une ceinture qui entoure la ville médiévale. Au lendemain de la Révolution, la ville, libérée de ce "carcan" monastique, joue un rôle économique croissant et se développe avec le percement de nouvelles avenues et le développement de quartiers dans les enclos conventuels. Cette époque correspond aux premiers "plans d'urbanisme" qui prendront toute leur dimension à la fin du XIX^{ème} siècle quand il faudra accompagner le développement industriel généré, en outre, par l'arrivée du chemin de fer.

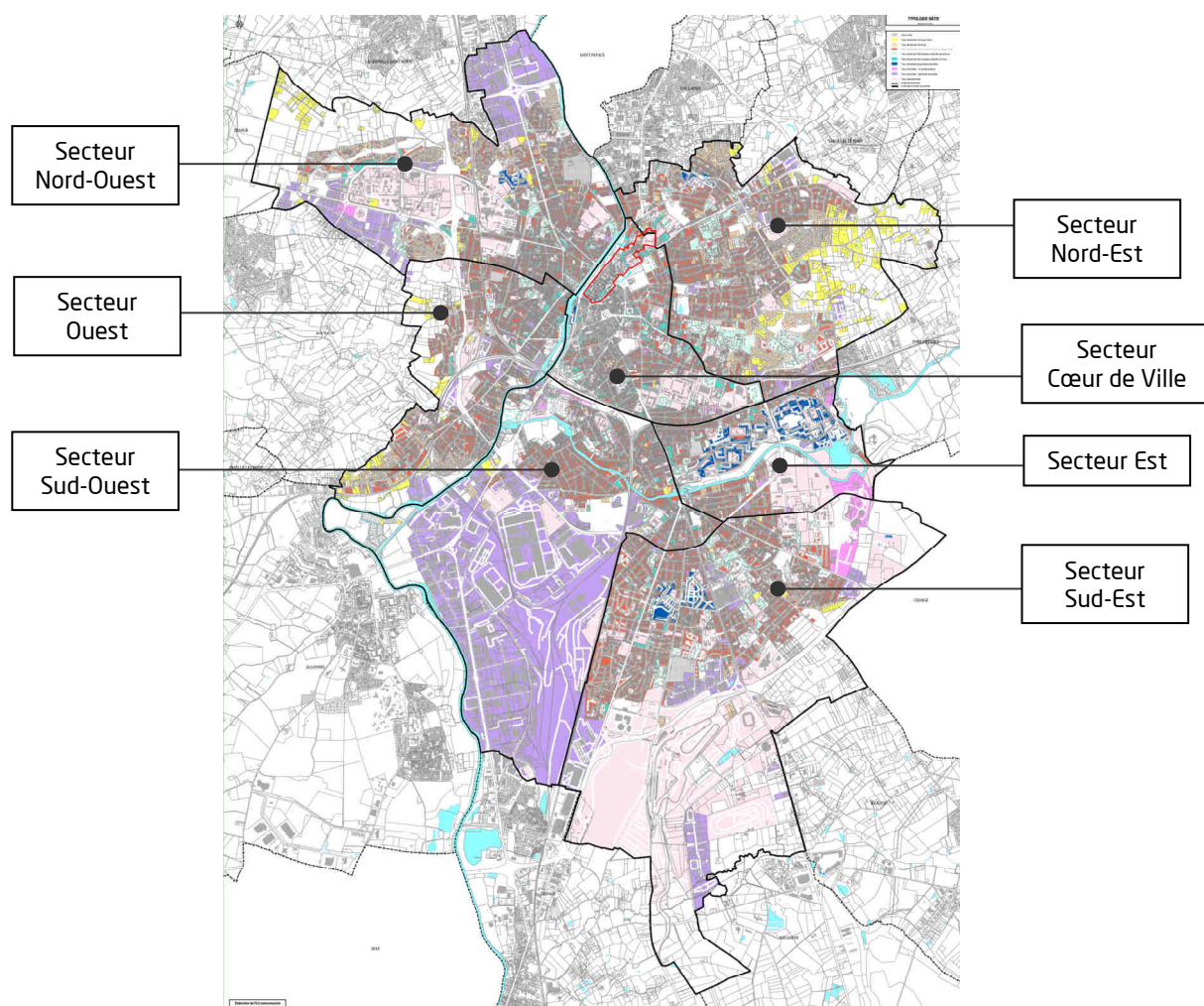
C'est ensuite la seconde moitié du XX^{ème} siècle qui verra la ville se développer de la manière la plus spectaculaire. Les années de reconstruction et des "Trente Glorieuses" génèrent d'importants besoins en main d'œuvre qui se doit d'être logée, dans la mesure du possible, à proximité des sites de production industrielle. Cette période d'expansion voit donc le développement des cités pavillonnaires (type "Cité des Pins") puis des grands ensembles d'habitat collectif (quartier des Sablons par exemple) : deux formes urbaines qui, d'une manière bien différente, occupent des espaces importants et contribuent à l'étalement urbain caractéristique de la ville.

L'évolution contemporaine est marquée par la poursuite du développement des quartiers résidentiels sous forme d'ensembles pavillonnaires (essentiellement dans la partie Nord de la ville), ainsi que le développement des opérations de renouvellement urbain rendues nécessaires par le vieillissement du parc de logements et par l'inadéquation entre certaines formes urbaines et l'évolution des besoins, tant en matière d'habitat que de déplacements.



- *Typologies bâties*





Tissu mixte

Ce tissu correspond majoritairement au cœur de bourg, et au cœur de ville pour Le Mans, caractérisés par la mixité des fonctions qui y sont présentes (habitat, commerces, équipements), et par un bâti généralement/plutôt ancien.

- Les constructions implantées à l'alignement et sur plusieurs limites séparatives y sont dominantes.
- Le parcellaire y est de taille et de forme variable, héritage de plusieurs siècles d'urbanisation.
- La hauteur du bâti est variable allant de R à R+1+C sur les bourgs, et R+4/5 sur Le Mans.
- L'emprise au sol des constructions y est assez forte.

Sur Le Mans, il s'agit du cœur de ville. Héritage de plusieurs siècles d'urbanisations successives, ce tissu est mixte et multiple, à la fois en termes de fonction (résidentielle, commerciale, économique, d'équipement ...), de forme urbaine, d'architecture et d'époque de construction.

Tissu résidentiel individuel lâche

Souvent localisé en périphérie des communes, il s'agit d'un tissu non organisé, hétérogène qui s'est constitué au coup par coup.

- L'implantation du bâti s'y est faite de manière aléatoire au gré des opportunités, en fonction des divisions parcellaires.
- Le bâti y est largement implanté en retrait de la voie.
- Les parcelles y sont généralement de grande taille et de formes variables.
- L'emprise bâtie y est faible.

Sur Le Mans, le tissu résidentiel peut se trouver plus lâche en périphérie, notamment au Nord-Est de la ville (Vallée Saint-Blaise).

Tissu résidentiel individuel

Il s'agit d'un tissu homogène ayant une fonction purement résidentielle.

- L'implantation dominante du bâti y est en retrait de la voie et des limites séparatives, au milieu de la parcelle.
- Le parcellaire y est généralement de forme rectangulaire ou carrée, avec une façade sur voie assez large.
- Ces secteurs présentent des densités variables.

Tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté

Ce type de tissu est généralement marqué par une certaine standardisation du bâti.

- Le parcellaire en lanière est assez dominant de ce type de tissu, dans le cas de maisons en bande. Les maisons jumelées présentent plutôt un parcellaire carrée. Quel que soit le cas de figure, le parcellaire y est de forme et de taille répétitive.
- Le bâti est implanté à l'alignement ou en retrait, et sur une ou deux limites séparatives.
- Ce type d'implantation permet une certaine structuration de la rue par le bâti.
- Ces secteurs sont généralement plus denses que les zones de tissu résidentiel individuel sans mitoyenneté.

Il peut s'agir : - de maisons en bande ou jumelées implantées en retrait,
- d'îlots fermés ou semi-fermés.

On y retrouve également parfois de l'habitat intermédiaire (superposition de logements individuels avec accès propre).

Sur Le Mans, il s'agit du tissu dominant que l'on retrouve sous sa forme la plus standardisée dans les quartiers de mancelles ou de maisons « Leroi-Haricot ».

Tissu résidentiel d'immeubles collectifs discontinus

Ce tissu est constitué d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire).

- L'implantation du bâti y est généralement discontinue, en retrait de la voie et en retrait par rapport aux limites séparatives.
- Par rapport au tissu de grands ensembles, le parcellaire y est plus modeste.

Sur Le Mans, les immeubles collectifs se retrouvent essentiellement le long des grands axes principaux et autour du cœur de ville.

Tissu résidentiel d'immeubles collectifs continus

Ce tissu est constitué d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire). Les rez-de-chaussée y ont parfois une vocation différente (commerciale par exemple)

- L'implantation du bâti y est généralement continue, à l'alignement de la voie et en mitoyenneté par rapport aux limites séparatives.

Sur Le Mans, les immeubles collectifs se retrouvent essentiellement le long des grands axes principaux et autour du cœur de ville.

Tissu résidentiel de grands ensembles

Les grands ensembles, qui correspondent aux quartiers développés dans les années 60/70 dominés par l'habitat social, forment un tissu singulier.

- Le bâti, le plus souvent composé d'ensembles de tours et de barres, est généralement déconnecté de la rue. Ce tissu ne présente aucun alignement, ni aucune mitoyenneté.
- Le parcellaire y est de grande dimension.
- Le bâti y est standardisé et discontinu, ce qui offre de grands espaces ouverts.
- Contrairement au sentiment qui s'en dégage, ce tissu est peu dense, avec une emprise au sol très faible.

Sur Le Mans, il s'agit notamment des quartiers Sablons, Ronceray-Glonnières, Bellevue, Epines.

Tissu d'activités - immeubles tertiaires

Les tissus d'immeubles de type bureau correspondent à des quartiers tertiaires monofonctionnels.

- Le bâti y est plutôt hétérogène, avec des volumétries assez imposantes.
- L'implantation du bâti y est variable selon que l'on se situe :
 - en cœur de ville (quartier Gares) : alignement et mitoyenneté,
 - ou en zone périphérique (Université, Californie) : en retrait de la voie et des limites séparatives.

- La densité y est également variable que l'on se situe en cœur de ville (plutôt importante) ou en périphérie (plutôt moyenne).

Sur Le Mans les principaux tissus d'immeubles tertiaires se retrouvent dans le secteur de la Californie et du Technopôle Gare TGV Novaxis/Novaxud. Ce type de tissu est néanmoins diffus sur l'ensemble de la ville.

Tissu d'activités - bâtiments d'activités

Ce type de tissu est généralement localisé en périphérie de la commune, et connecté à des axes structurants.

Il peut s'agir de zones industrielles, artisanales ou commerciales.

- Le bâti y est implanté en retrait de la voie et des limites séparatives, produisant ainsi un bâti isolé au milieu de son unité foncière.
- Le parcellaire est de forme carrée ou rectangulaire, souvent de grande dimension.
- La densité bâtie y est variable.

Sur Le Mans les principaux tissus d'activités se retrouvent dans la Zone Industrielle Sud, la Zone Nord, et l'Université. Les activités économiques sont néanmoins diffuses sur l'ensemble du tissu urbain.

Tissu d'équipements

Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés (complexes sportifs, culturels par exemple).

- Le parcellaire y est d'assez grande dimension.
- Le bâti y est généralement accompagné d'espaces verts et de stationnement.
- L'implantation est souvent déconnectée des voiries et des limites séparatives.

Sur Le Mans, certains secteurs se distinguent par la concentration d'équipements : l'Université, le circuit des 24 Heures, l'Aérodrome, Californie, Paixhans.

► Développement et typologies bâties du secteur Cœur de ville

▪ Développement et époques de construction

La cité médiévale - La ville primitive se concentre tout d'abord sur les parties hautes du Vieux Mans. Longtemps « enfermée » derrière son enceinte médiévale, la population mancelle se répartit progressivement entre les différentes paroisses, abbayes et couvents (Cordeliers, Jacobins, Ursulines, Couture, Minimes, Visitation...). La ville du Mans est alors assez restreinte et ne compte que quelques voies desservant des lieux de culte et de métairie hors de l'enceinte (actuellement les rues Prémartine, Bourg Belé ou de la Mariette). Celles-ci vont ainsi supporter une urbanisation naissante, surtout après la fin de la guerre de Cent Ans et des guerres de religion.

La ville du XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle - La Révolution libère la ville des enclos ecclésiastiques à l'intérieur desquels elle était circonscrite. La destruction de certains édifices religieux (les couvents des Cordeliers, des Jacobins, des Ursulines, des Minimes et l'Eglise Saint Nicolas) dégage des espaces dans la ville, permettant la création et l'extension de nouvelles places. L'ingénieur des Ponts et Chaussées, Louis Bruyère, s'occupe de l'aménagement de la place des Jacobins (1792-1808) et du lotissement du quartier de l'Etoile. L'aménagement urbain est alors très réglementé et les alignements de rues se généralisent. L'architecture « sobrement classique » est soignée et le percement de la rue de la Grimace (actuelle rue Gougéard) et de la rue des Promenades (rue du 33^{ème} Mobiles) ouvre le quartier Saint Nicolas/Etoile. La place des Halles (devenue place de la République en 1884) devient le centre du négoce local et constitue un vrai pôle commerciale comprenant un centre d'affaires et de messageries avec des auberges et hôtelleries. Les grands marchands négociants qui résidaient dans la vieille ville se font construire des hôtels particuliers sur cette place pour affirmer leur position sociale.

La première phase d'extension de la ville du Mans mêle donc constructions bourgeoises en dehors de l'enceinte et développement du commerce sur la place des Halles.

La ville de 1800 à nos jours - Dès le début du XIX^{ème} siècle, les espaces centraux se densifient, notamment vers l'Est (quartier Prémartine) et vers le Sud (place des Halles avec l'ouverture de la rue des Minimes en 1810 sur l'ancien couvent des Minimes). L'économie locale se transforme. La place des Halles devient le carrefour incontournable des produits agricoles du département. Ainsi, les voies de communication sont améliorées (rue Berthelot, rue Gambetta, rue du Greffier et de la Crochardière). Toujours sous l'impulsion de

Louis Bruyère, un nouveau quartier se crée vers la rue Basse (Nationale). La topographie est importante ici et le développement de l'urbanisation suit un quadrillage homogène de rues parallèles et perpendiculaires.

L'urbanisation du Mans connaît un essor considérable lorsque le rail arrive au Mans en 1854. Situé aux limites de la ville de l'époque, les opportunités économiques que la nouvelle gare apporte, imposent une liaison avec la place des Halles et le noyau central. L'avenue Thiers (Général Leclerc) est donc percée mais est seulement reliée à la place Aristide Briand en 1874.

Cependant, l'accroissement économique de la ville soulève des problèmes de communication et d'accessibilité du centre-ville. Les grandes tendances haussmanniennes de l'époque imposent l'ouverture du centre-ville par le percement du Tunnel (1870-77) et la liaison de la place de la République à la place Aristide Briand.

Les années d'Après-guerre (1950 à nos jours) tendent vers une urbanisation forte et souvent en rupture avec l'environnement bâti existant. L'opération « Percée centrale », décidée en 1962, est d'ailleurs caractéristique de l'urbanisme de cette époque. Réalisée en une dizaine d'année à partir de 1975, cette opération marque encore aujourd'hui fortement le centre-ville. Si la percée Centrale a effectivement permis de renforcer le centre-ville en facilitant d'installer de nouveaux logements, des services et des administrations et de désenclaver le centre en tranchant dans le tissu ancien, cette réalisation crée à la fois une coupure urbaine et une barrière en plein cœur du Mans. Cette opération ne s'achèvera qu'à la fin des années 80 avec le projet « Etoile-Jacobins ». Cette opération a permis de traiter la jonction entre l'avenue De Gaulle et la place des Jacobins. Ce vaste ensemble a été achevé avec la construction d'un nouvel immeuble situé à proximité de l'Eglise de la Couture qui assure la transition entre le bâti ancien et la Percée Centrale.

En 2007 avec l'arrivée de la 1^{ère} ligne du tramway et 2014 avec la seconde ligne, le cœur de ville s'est encore transformé avec le réaménagement de ses deux principales places : la place de la république et la place des Jacobins. Pour cette dernière, cet aménagement d'espace public s'est accompagné par la réalisation de deux équipements majeurs : l'Espace Culturel des Jacobins - Les Quinconces et le musée archéologique - Carré Plantagenets.

- *Typologies bâties*

Dans le secteur cœur de ville, *les typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu mixte** : Ce tissu est caractérisé par la mixité des fonctions qui y sont présentes (habitat, commerces, équipements), et par un bâti plutôt ancien. Étant le secteur le plus ancien, il a été touché par toute les grandes périodes de construction : architecture médiévale (principalement sur la Cité Plantagenêt), hôtels particuliers du XVIII^{ème}, quartiers de mancelles du XIX^{ème}, urbanisme moderne des années 1950 à 1970 et architectures contemporaines.

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Ce tissu se retrouve en périphérie de l'hypercentre mixte et est dominé par la mancelle.

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent notamment autour de l'Avenue Bollée, de la rue nationale ou de la gare.

- **Un tissu d'équipements** : Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés (complexes sportifs, culturels par exemple) : lycées, collèges, écoles, École de Gendarmerie, Préfecture, la gare, etc.

► *Développement et typologies bâties du secteur Est*

▪ *Développement et époques de construction*

Le périmètre du secteur Est correspond à 2 quartiers distincts : les Sablons et Funay.

Les Sablons - Le quartier des Sablons correspond à une Zone d'Urbanisation Prioritaire dont la réalisation a démarré en 1963. La ville a du faire face à cette époque aux effets conjugués de l'essor économique, qui draine alors une population importante issue du monde rural, et de la natalité recrudescence du baby boom.

Conçues comme le reflet de la modernité, les habitations qui y sont érigées apportent confort, ensoleillement et espaces aérés aux populations nouvelles. Progressivement les équipements nécessaires à la vie quotidienne sont mis en place : centres commerciaux, écoles, ...

Véritable laboratoire social conçu pour mélanger les populations et les couches sociales, le quartier souffre à partir du milieu des années 70 de la fuite d'une partie des classes moyennes aspirant à l'accession à la propriété.

Depuis la fin des années 80, plusieurs programmes se sont succédés pour restructurer plusieurs secteurs (réaménagement des espaces publics, diversification des formes d'habitat). La desserte du quartier par le tramway en 2007 a largement contribué à ouvrir ce quartier.

Funay - Le quartier Funay est également né de l'extension urbaine de l'après-guerre. Il est caractérisé par un habitat de faubourg et quelques opérations de petits collectifs.

L'installation dans les années 70-80 d'équipements de formation des chambres consulaires et d'équipements sportifs et de loisirs des Mutuelles du Mans Assurances participe à l'identité de ce secteur.

Plus récemment l'installation du complexe aquatique « les Atlantides » et le développement d'un quartier mixte habitat - activité tertiaire à proximité, ont contribué au renouveau de ce quartier. La réalisation de la passerelle piétonne au-dessus de l'Huisne a permis de lui faire bénéficier de la desserte tramway.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Est, les *typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu résidentiel de grands ensembles** : Les grands ensembles, qui correspondent aux quartiers développés dans les années 60/70 dominés par l'habitat social, forment un tissu singulier (cf. description ci-dessus). Il s'agit du type de tissu dominant dans le quartier des Sablons.

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit de la seconde typologie bâtie résidentielle la plus présente sur le secteur, qui se retrouve au nord des Sablons et au sud (quartier Funay).

- **Le tissu d'équipements** : Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés (complexes sportifs, culturels par exemple) : lycées, collèges, écoles, maisons de quartier, complexe de la Californie, Île au Sports, Atlantides, ESPAL, etc.

Plus ponctuellement, peut être également observé :

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent disséminés régulièrement sur le secteur.

► *Développement et typologies bâties du secteur Nord-Est*

▪ *Développement et époques de construction*

Le quartier Nord-Est s'est créé au XIX^{ème} siècle, par extensions urbaines successives à partir du centre-ville. En effet, jusqu'à la Révolution, les terrains n'étaient occupés que par de l'activité agricole. Le mouvement d'urbanisation s'accroît durant la seconde moitié du siècle car « la bourgeoisie » souhaitait s'installer sur les espaces libres et ensoleiller des hauteurs du Mans. Les vignes disparaissent alors au profit de quartiers élégants constitués de maisons plus ou moins identiques, avec quelques variantes.

Le XX^{ème} siècle correspond à une importante période de développement de l'habitat individuel à l'échelle de la ville, généré par la création de nouveaux pôles d'emploi que sont la gare, l'usine Carel et Fouché (construction de matériel roulant), la Manufacture des Tabacs, et l'usine Bollée (fabrication des voitures). La ville s'étend alors de plus en plus vers l'Est, vers la campagne. Ces nouvelles constructions sont plus modestes et économiques, en rupture avec les quartiers bourgeois de Prémartine et Sainte Croix.

Les années 70-80 marquent une nouvelle phase d'urbanisation pour ce quartier avec la création de grandes opérations de logements collectifs organisés autour d'un centre commercial et d'équipements scolaires, l'opération Bellevue en 1964 et la ZAC Gazonfier en 1972. Elles sont complétées par des opérations d'habitat individuel dense appelées « Leroi Haricot ».

Depuis la fin des années 80 et jusqu'à aujourd'hui, ce secteur continue de se développer avec différentes opérations de logements individuels pavillonnaires comme les quartiers Villaret, Meslier, les Coteaux de la Gironde et plus récemment les opérations Vallée St Blaise et rue d'Isaac.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Nord-Est, les *typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit de la typologie bâtie résidentielle la plus présente sur le secteur, représentée par les tissus de mancelles (fin XIX^{ème} - début XX^{ème}) et de maisons leroi-haricot (1950-1970). Cette typologie se retrouve donc dans de nombreux quartiers, tels que les Maillets, Prémartine, Villaret.

- **Le tissu résidentiel d'immeubles continus et d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent disséminés régulièrement sur le secteur, et notamment dans les quartiers de Gazonfier, Bellevue, La Croix de Pierre, Avenue des Maillets ou Avenue Bollée. Dans le cas d'immeubles continus, les rez-de-chaussée y ont parfois une vocation différente (commerciale par exemple), comme à la Croix de Pierre ou Avenue Bollée.

- **Le tissu résidentiel individuel** : Il s'agit d'un habitat pavillonnaire caractéristique des opérations de lotissement à Gazonfier, Villaret, Maillets et dans la Vallée Saint Blaise.

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu résidentiel individuel lâche** : Souvent localisé en périphérie des communes, comme c'est le cas pour ce secteur dans sa partie Est, il s'agit d'un tissu non organisé, hétérogène qui s'est constitué au coup par coup.

- **Un tissu d'équipements** : Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés (complexes sportifs, culturels par exemple) : Lycées, collèges, écoles, maisons de quartier, complexe sportif Villaret-Oiselère, etc...

► *Développement et typologies bâties du secteur Nord-Ouest*

▪ *Développement et époques de construction*

Le 18^{ème} siècle - L'urbanisation de la rive droite de la Sarthe débute véritablement à partir du 18^{ème} siècle. Jusqu'alors essentiellement rural (culture du chanvre, du lin...), le territoire est peu à peu investi par une population ouvrière autour de lieux de culte, notamment au bord de l'eau sur la paroisse du Pré. On y retrouve des tisserands, des teinturiers, des blanchisseurs, des fileuses. La toponymie de certaines rues et quelques maisons témoignent encore de cette activité liée à la toile avec un rez-de-chaussée surélevé pour laisser filer la lumière dans les caves humides.

Ces quartiers ont été en partie détruits lors de la construction des quais au début du 19^{ème} siècle.

Au milieu du 18^{ème} siècle, la création des grandes routes royales va permettre au Mans de faire valoir sa place de carrefour de l'ouest. La route d'Alençon en 1753 et la route de Laval en 1766 sont ouvertes pour favoriser les échanges et le négoce.

Le commerce, notamment de la toile, est en effet en pleine croissance. Il accélère le développement de la rive droite. L'urbanisation se densifie autour de Notre Dame du Pré entre la rue Saint-Victor et la rue Montoise.

Le 19^{ème} siècle - En 1833, le cimetière de l'Ouest est créé de même que la rue de Beaulieu, la rue Philippe, la rue Claircigny, et le prolongement du quai Ledru Rollin, accompagnant alors l'extension vers le nord.

A l'ouest, le quartier se structure autour de la caserne Chanzy bâtie en 1871 sur l'ancienne commune de Saint-Pavin-des-Champs, annexée en 1856. La rue Gambetta et ses mancelles à un étage et le boulevard Chantrel sont percés.

Le 20^{ème} siècle - Au 20^{ème} siècle, le secteur nord-ouest poursuit son extension autour de grands axes de circulation : l'avenue Rhin et Danube et l'avenue Rubillard.

Les quartiers Chasse-Royale, les Ormeaux, accueillent jusque dans les années 50/60 un habitat individuel groupé (mancelles ou maisons type Leroi Haricot).

Puis, les années 60/70 sont marquées par une période d'urbanisation de vastes emprises permettant l'accueil d'une zone commerciale et artisanale (Zone Nord) et de l'université du Maine sur le plateau ouest.

La ville a ensuite poursuivi son développement autour de l'Université avec principalement la ZAC Ribay - Pavillon et ses différents secteurs : Ribay, vallon Robin des Bois et plus récemment Belle Chasse. Ce quartier multi fonctionnel qui accueille aussi bien de l'habitat, des activités économiques, commerciales et des équipements est relié au centre ville par le tramway. Il représente le développement majeur de la ville du Mans depuis ces 20 dernières années.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Nord-Ouest, *les typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu d'équipements** : Sur ce secteur, le tissu d'équipements prend une place importante du fait de la présence de l'Université et du Centre Hospitalier. Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés qui comprend aussi les écoles, les maisons de quartiers, les espaces culturels ou sportifs, etc.

- **Le tissu d'activités de bâtiments d'activités** : Ce type de tissu est généralement localisé en périphérie de la commune, et connecté à des axes structurants. Dans le cas du secteur Nord-Ouest, il se retrouve à la fois sur les zones d'activités du Technopole de l'Université et sur la Zone industrielle et commerciale Nord.

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit du tissu résidentiel dominant sur le secteur, représenté par les mancelles (fin XIX^{ème} - début XX^{ème}) et maisons leroi-haricot (1950-1970), qui se retrouvent dans les quartiers du Pré, Chasse Royale, Boussinière, la Madeleine ou les Ormeaux.

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent disséminés partout dans le secteur, avec une concentration à noter le long de l'Avenue Bartholdi (quartier du Ribay), et autour de la Chasse Royale.

- **Un tissu résidentiel individuel** : Il s'agit d'un habitat pavillonnaire qui se retrouve surtout dans les quartiers du Ribay-Pavillon, de Cadran-Épine, ou de la Madeleine.

- **Un tissu résidentiel individuel lâche** : Souvent localisé en périphérie des communes, il s'agit d'un tissu non organisé, hétérogène qui s'est constitué au coup par coup. Il se situe notamment dans les quartiers de l'Université et du Cadran-Épine.

► *Développement et typologies bâties du secteur Ouest*

▪ *Développement et époques de construction*

Le périmètre du secteur Ouest regroupe plusieurs quartiers :

Le quartier St Pavin - Libération. L'urbanisation de la rive droite de la Sarthe débute véritablement à partir du 18^{ème} siècle avec la création de grandes routes royales. C'est à cette période que se développe le quartier St Pavin des Champs qui accueille la fonderie Doré et Chevé. La navigation fluviale est aussi en plein essor si bien qu'un port et le quai Amiral Lalande sont aménagés. Au 19^{ème}, le quartier St- Gilles se développe également en accueillant une société d'éclairage au gaz (1841) et la Manufacture des tabacs (1871), première entreprise mancenne de l'époque avec près de 700 ouvriers. La rue Anatole France, la rue de Valmy, la rue de la Rose, le pont des tabacs, l'église St Lazare sont alors aménagés.

Saint Georges du Plain, ancienne commune annexée en 1855 et constituée autour de l'église. Ce quartier s'est développé progressivement de part et d'autre de la rue de Sablé principalement sur le coteau, notamment sous forme de lotissements successifs à partir des années 50, jusqu'à la « Croix Georgette » sur la commune de Rouillon.

Le relief y est très prononcé, avec une déclivité nord-ouest / sud-est vers la Sarthe. Depuis le coteau des fenêtres visuelles donnent sur le centre-ville du Mans (versant opposé), et sur la Zone Industrielle Sud située en contrebas.

Saint-Georges du Plain a gardé une identité et un fonctionnement propres du fait de ses éléments de centralité (commerces, écoles, lieu de culte) hérités de son ancienne autonomie.

Les Riffaudières, ensemble majoritairement pavillonnaire amorcé à partir des années 30 le long de la rue de Sablé et dont l'urbanisation s'est diffusée peu à peu par lotissements successifs vers la Sarthe jusqu'à la fin des années 90. Sa vocation est uniquement résidentielle. Seul le centre horticole municipal situé au nord, entre la rocade et la voie de chemin de fer rompt avec cette fonction d'habitat. Par conséquent les Riffaudières fonctionnent avec les quartiers limitrophes, notamment Heuzé/Patis Saint-Lazare qui offre aux habitants des services de proximité.

Le relief est peu marqué. Les bords de Sarthe sont soumis au Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Ouest, *les typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit de la typologie bâtie résidentielle la plus présente sur le secteur, représentée par les tissus de mancelles (fin XIX^{ème} - début XX^{ème}) et de maisons leroi-haricot (1950-1970) qui se retrouvent sur l'ensemble des quartiers composant ce secteur.

- **Le tissu résidentiel individuel** : Il s'agit d'un habitat pavillonnaire qui se retrouve surtout dans les quartiers du Petit Saint-Georges et de Riffaudières.

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu d'activités de bâtiments d'activités** : Ce type de tissu est généralement localisé en périphérie de la commune, et connecté à des axes structurants. Dans le cas du secteur Ouest, il est au contraire intégré dans le tissu urbain. Il s'agit de la STAO, des magasins généraux, de la manufacture des Tabacs, de l'entreprise Drouault, ou encore du centre horticole.

- **Un tissu résidentiel individuel lâche** : Souvent localisé en périphérie des communes, il s'agit d'un tissu non organisé, hétérogène qui s'est constitué au coup par coup. Il se retrouve notamment à proximité des limites communales avec Rouillon.

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent plutôt au Nord du secteur autour de l'Avenue de la Libération. Ils résultent d'opérations ponctuelles de densification qui ont été menées en fonction des opportunités foncières.

► *Développement et typologies bâties du secteur Sud-Est*

▪ *Développement et époques de construction*

Le secteur Sud-Est est traversé par la déviation Sud-Est qui le scinde en deux ensembles distincts :

- un secteur résidentiel au nord : avec les quartiers Maroc - Glonnières - Bruyères
- un secteur d'équipement au sud.

Le secteur résidentiel - Le nord du secteur se caractérise par un bâti de type faubourg édifié à différentes époques et proches de celui observé sur le quartier Pontlieue. L'urbanisation qui s'est développée ensuite plus au sud correspond à une succession d'opérations urbaines :

Ainsi en 1929, la cité du Maroc voit le jour. 150 logements sont construits construite par SACO (filiale de la SNCF), non loin de la gare de triage. Elle sera complétée de 150 nouveaux logements en 1946. La cité des Pins, quant à elle, fut construite en 1939 par l'usine Gnome et Rhône et le ministère de l'Air. La cité des Bruyères est née, après la guerre, afin de répondre aux besoins de logements de l'époque.

Ces cités sont séparées de la ville et notamment du quartier Pontlieue par des jardins et terrains vagues. Mais cette séparation sera vite comblée par de nombreuses constructions de logements répondant à la crise des années 1950. C'est dans ce contexte que le quartier Ronceray - Glonnières voit le jour. Il s'agit en fait de deux opérations distinctes mises en œuvre par l'office public HLM de la ville du Mans. L'opération Ronceray, comprenant 817 logements, est réalisée en 1956. L'opération Glonnières, est mise en œuvre en 1959 se compose de 1 032 logements.

La ZAC de Vauguyon est créée en 1976. Son périmètre permet de relier les différentes opérations d'aménagement réalisées auparavant. Son urbanisation s'échelonna jusqu'en les années 1990. Elle comprend essentiellement du logement individuel et collectif, mais accueille également des locaux d'activités, notamment commerciaux. Plus de 2 000 logements ont été réalisés dans le cadre de cette ZAC.

Le secteur d'équipements : Antares - 24 Heures - Aéroport - Ce secteur fut très tôt destiné à l'accueil d'équipements à vocation sportive et de loisirs, avec l'implantation de l'hippodrome des Hunaudières en 1863. La première course automobile des 24 heures du Mans eut lieu en 1923, sur les circuits étendus par la suite. L'aéroport, quant à lui, vit le jour en 1934. Il s'étend sur les communes du Mans et d'Arnage et se situe à proximité des circuits précédemment cités. Cet ensemble d'équipements est complété dans les années 90 avec la réalisation de la salle omnisports ANTARES et plus récemment avec le MMArena. Malgré la présence de ces équipements, le secteur conserve un caractère naturel dominant.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Sud-Est, les *typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit de la typologie bâtie résidentielle la plus présente sur le secteur, caractéristique de plusieurs cités ouvrières construites avant la Seconde Guerre mondiale (Cité des Pins, rues de la Collectivité, Vittel ou d'Evian).

- **Le tissu d'équipements** : Sur ce secteur, le tissu d'équipements prend une place plus importante que dans les autres secteurs de la ville. Ce tissu correspond à des équipements isolés ou regroupés (complexes sportifs, culturels par exemple) : lycées, collèges, écoles, maisons de quartier, centre de loisir des Etangs chauds, Pôle santé sud, MMA, Antares, circuit des 24h, aéroport, etc.

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), qui se retrouvent disséminés régulièrement sur le secteur, notamment autour du quartier Vauguyon.

- **Un tissu résidentiel de grands ensembles** : Il se retrouve notamment aux quartiers des Glonnières et de Ronceray.

- **Un tissu d'activités d'immeubles tertiaires** : Ce tissu d'immeubles de type bureau correspond à des quartiers tertiaires, soit pour le secteur Sud-Est notamment l'emprise du MMA sur la Californie. Exceptionnellement pour ce secteur de la Californie, les caractéristiques observées se rapprochent davantage de celles des équipements (stationnements, grands espaces verts, aucun alignement) plutôt que celles des activités tertiaires de manière générale.

- **Un tissu d'activités de bâtiments d'activités** : Ce type de tissu est généralement localisé en périphérie de la commune, et connecté à des axes structurants. Dans le cas du secteur Sud-Est, il se retrouve à la fois en périphérie autour du circuit des 24h, mais également intégré dans le tissu urbain, notamment autour de l'Avenue Georges Durand (zone du carrefour Centre-Sud).

► *Développement et typologies bâties du secteur Sud-Ouest*

▪ *Développement et époques de construction*

Le secteur Sud-Ouest se compose de plusieurs quartiers :

Le quartier du Miroir : Ce secteur a particulièrement évolué dans les années 90, les anciennes implantations industrielles laissant place à de l'habitat, des activités tertiaires et des équipements (lycée). Autrefois, ce site était occupé par les usines Carel et Fouché, implantées depuis 1904 et qui furent au début du XXème siècle la 1^{ère} industrie mancelle occupant jusqu'à 30 000 m² d'ateliers couverts, spécialisée dans la construction ferroviaire. Cette implantation industrielle a longtemps marquée l'identité du quartier.

Avec l'arrivée du TGV atlantique en gare du Mans en 1989 et la construction de la gare Sud, le secteur à proximité immédiate de la gare a surtout été marqué par le développement de Novaxis puis de Novaxud, sur l'ancienne emprise du Centre Hospitalier Spécialisé.

Le quartier Batignolles, entre l'Huisne et la rocade est un secteur d'habitat individuel qui s'est développé après 18472 et la construction du pont d'Arnage sur l'Huisne. Il s'agit d'un quartier d'habitat pavillonnaire. A l'extrémité nord-ouest le Gué de Maulny est un vaste espace non urbanisé qui sert d'aire de loisirs et de zone d'expansion naturelle pour les crues, à l'embouchure des 2 rivières. En bordure immédiate de la rocade, l'ancien site militaire du GIAT, laisse place aujourd'hui à un nouveau quartier en cours d'urbanisation la ZAC de la cartoucherie, qui accueille de l'habitat et des activités économiques.

La Zone Industrielle Sud - Deux grands faits vont accélérer le développement de la zone industrielle : la création de la gare de triage (entre 1909 et 1916) et l'implantation des usines Renault en 1936. Dans les années 60 ces deux grandes activités dominent encore l'économie mancelle : Renault emploie au Mans 9 000 ouvriers et la SNCF compte 6 300 agents. Malgré les profondes restructurations de ces entreprises et notamment le développement de la sous-traitance, elles continuent de marquer fortement le tissu économique local et occupent de vastes emprises sur la Zone Industrielle Sud. Cette zone regroupe également d'importantes infrastructures publiques : l'usine d'incinération et l'usine de traitement des eaux usées.

La commune de Pontlieue, ancienne commune indépendante, est née à la fin du VIème siècle avec l'édification d'un prieuré avec hospice destiné à accueillir les pèlerins qui se rendaient aux basiliques St Pierre et St Paul du Mans. Pontlieue fut annexée en 1865 et reliée au Mans par une double avenue dénommée « les allées de Pontlieue ». Cette avenue, longue de 800 m (actuelle avenue Jean Jaurès), était plantée à l'époque de chaque côté d'une ligne de platanes alternant avec des peupliers d'Italie. Elle est aujourd'hui le support de la 1^{ère} ligne de tramway.

▪ *Typologies bâties*

Dans le secteur Sud-Ouest, les *typologies bâties principales* qui peuvent être repérées sont :

- **Le tissu d'activités de bâtiments d'activités** : Ce type de tissu est généralement localisé en périphérie de la commune, et connecté à des axes structurants. Dans le cas du secteur Sud-Ouest, il s'agit principalement de la zone industrielle sud qui occupe la majeure partie du secteur et qui constitue la principale concentration d'activités économiques de la ville. On y rencontre un mélange entre les activités économiques

consommatrices d'espaces (grandes industries et activités ferroviaires et de logistiques) et celles moins imposantes s'insérant à l'intérieur de la zone d'activités, notamment le long du Boulevard Lefauchaux.

- **Le tissu résidentiel individuel dominé par la mitoyenneté** : Il s'agit de la typologie bâtie résidentielle la plus présente sur le secteur, représentée par les tissus de mancelles (fin XIXème - début XXème) et de maisons leroi-haricot (1950-1970).

Plus ponctuellement, peuvent être également observés :

- **Un tissu d'activités d'immeubles tertiaires** : Ce tissu d'immeubles de type bureau correspond à des quartiers tertiaires, soit pour le secteur Sud-Ouest notamment le quartier de Novaxis à proximité de la gare. Il est constitué d'immeubles relativement hauts (5 étages) tranchant avec le tissu de mancelle (R+1) encore présent à proximité immédiate.

- **Un tissu résidentiel d'immeubles continus et un tissu d'immeubles discontinus** : Ces tissus sont constitués d'immeubles d'habitation collective de taille modérée (y compris habitat intermédiaire), situé principalement dans les quartiers des Sables d'Or, du Miroir, et de Jean Jaurès - Pontlieue.

- **Un tissu d'équipements** : Ce tissu correspond à des équipements plutôt isolés dans le cas du secteur Sud-Ouest (Lycée Yourcenar, MAS de l'Huisne, Maison de quartier Pierre Guédou, etc.).

► *Entrées de ville, paysages et grands axes*

Parmi les cinq unités urbaines de l'agglomération, la ville du Mans constitue l'essentiel du paysage urbanisé du cœur de l'agglomération. Il s'agit d'un paysage urbain complexe, composé de différentes typologies bâties qui s'y sont développées au fil des époques.

Une analyse par grands axes d'accès au cœur d'agglomération permet de mieux comprendre ce paysage urbain composite. Elle repose sur une description factuelle des éléments composant l'espace public (voie, stationnements, aménagements, plantations, mobiliers urbains, publicité...) et des constructions qui le bordent. Elle met en lumière les grandes caractéristiques qui permettent d'identifier et de différencier divers types d'ambiances urbaines. Chaque « itinéraire » est ainsi subdivisé en « séquences », considérées comme homogènes.

9 axes d'entrée de ville ont été identifiés :

- A l'Est
 - Avenue Bollée
 - Rue de Bonnétable-Rue des Maillets
- Au Nord
 - Boulevard de Maule - Route d'Alençon - Avenue Rhin et Danube
- A l'Ouest
 - Route de Laval - Avenue Olivier Messiaen - Avenue Rubillard
 - Rue de Sablé - Avenue Olivier Heuzé - Avenue de la Libération
- Au Sud
 - Boulevard Lefaucheux - Boulevard Demorieux
 - Route de Tours - Avenue Georges Durand - Avenue Jean Jaurès
 - Avenue Félix Géneslay
 - Avenue du Docteur Jean Mac

Avenue Bollée



Séquence 5

- Boulevard urbain en 2x2 voies avec des alignements d'arbres tout du long de l'avenue. Il s'agit d'une voie très circulante qui reste dominée par la voiture malgré les aménagements à destination des autres modes de déplacements (bus, cycles, piétons)
- La rue est bordée de maisons de ville et d'hôtels particuliers dont l'architecture remarquable caractérise l'avenue. Elle est également ponctuée de grands immeubles de logements collectifs qui « cassent » la linéarité de la rue.



Séquence 4

- 2x2 voies, avec des stationnements sur son long. La voie est « réservée » à la voiture et aux bus. L'espace cycliste disparaît mais l'espace piéton (trottoir) est davantage délimité. L'ambiance « routière » qui se dégage de la voie est notamment due à sa fonction de redistribution du trafic en provenance de la rocade.
- Apparition brutale de nombreux immeubles de grande hauteur, notamment sur le côté gauche de la rue.



Séquence 3

- Une voie à double sens, avec des stationnements sur son long qui empiètent sur l'espace piéton. L'espace public est marqué par l'absence d'éléments végétaux (plantations, arbres), mais la présence de panneaux publicitaires.
- La rue est bordée de quelques activités économiques et de maisons individuelles de hauteurs irrégulières. Au fur et à mesure de la séquence elles sont implantées de plus en plus en retrait par rapport à la rue, avec des jardins frontaux arborés de plus en plus grands. La présence de l'intermarché en retrait et en contrebas accentue cette absence de front bâti.



Séquence 2

- Une voie à double sens, avec un espace central et des stationnements aménagés sur le long. Le long de la voie, un alignement d'arbre complète un aménagement récent de la chaussée. Cyclistes et piétons ont leur place malgré une localisation d'entrée de ville.
- La rue est bordée de maisons (R+1 max.) en tissu urbain resserré. Plusieurs activités de type commerces de proximité sont concentrées à cet endroit, comme une petite centralité de proximité.



Séquence 1

- Une voie à double sens avec un espace central, sans possibilité de stationnement. Il y a une voie cycliste et un trottoir mais très étroit.
- La zone n'est pas encore urbanisée. Quelques bâtiments d'activités côté nord, et la voie ferrée au sud. Le côté nord très ouvert sur la vallée Saint Blaise contraste avec un alignement de grands arbres cachant les vues au sud. La ville est perceptible.



- Une voie à double-sens, voiture, bus et voie pour piéton d'un côté.
- La route est bordée d'un côté par des maisons individuelles accolées et de l'autre par de grands espaces agricoles (type prairie). Hormis un alignement d'arbres du a un aménagement récent en début de séquence sur le côté Est de la voie, la végétation reste fortement présente du fait de hautes haies et des vues sur les espaces naturels et agricoles alentours.

Séquence 1



- Une voie à double-sens, voiture, bus et trottoirs pour piéton.
- La voie est bordée par de grands bâtiments d'activités économiques plutôt de type commercial. Maintien de haies sur le côté sud, au pied des bâtiments. Ouverture sur des espaces naturels côté nord.

Séquence 2



Séquence 3



- Une voie à double-sens, pour voiture et bus. Aménagements pour piétons presque absents et discontinus.
- Forte présence de la nature par de hautes haies qui occultent les alentours. Légère présence bâte sous forme de maisons individuelles et un local d'activité. Vues lointaines sur la ville.

Rue de Bonnétable - Rue des Maillets



- Une voie à double-sens, pour voiture, bus et vélos. Trottoirs de chaque côté.
- La séquence passe au dessus de la rocade et offre des vues sur le centre commercial E. Leclerc qui occupe fortement le paysage côté nord. Le sud est davantage végétalisé avec de grands arbres et des haies. Il laisse entrevoir de futurs lotissements.

- Une voie à double sens, partagée entre la voiture, le bus, les vélos et les piétons.
- La rue est bordée de maisons individuelles avec une architecture diversifiée du fait de différentes époques d'urbanisation. On remarque la présence de deux collectifs de grande hauteur. Les haies et plantes privées créent une trame végétale quasi-continue le long de la voie.

Séquence 4



Séquence 5



Séquence 6



- Une voie à double sens, marquée par la voie de tramway herbée en son centre. Des arbres sont plantés le long de la voie.
- La rue est bordée d'un tissu urbain resserré avec une mixité des formes urbaines (maisons de ville et collectifs) globalement denses et une mixité des fonctions urbaines (habitations et commerces et services de proximité en rez de chaussée des immeubles)

Boulevard de Maule - Route d'Alençon - Avenue Rhin et Danube



Séquence 1



Séquence 2



Séquence 3



Séquence 4

- Voie en double sens s'élargissant au fur et à mesure, sans marquage au sol au début de séquence, puis avec une ligne séparatrice au sol et des glissières de sécurité en toute fin de séquence. Voie également empruntée par les bus (aménagement d'arrêts). Voie piétonne/vélo sur le côté ouest (et côté est en tout début de séquence). Aménagements récents du bd. De Maule. Quelques plantes.

- A l'ouest, zone d'activité surplombant la voie : bâtiments d'activités de taille moyenne, visibles mais éloignés de la voie. A l'est, grande ouverture sur espace naturel et de pâturage.

- Aménagement autoroutier de la voie

- Bâtiments d'activité économique de type « boîte à chaussures » avec une grande volumétrie et de grands parkings. Visibilité des enseignes

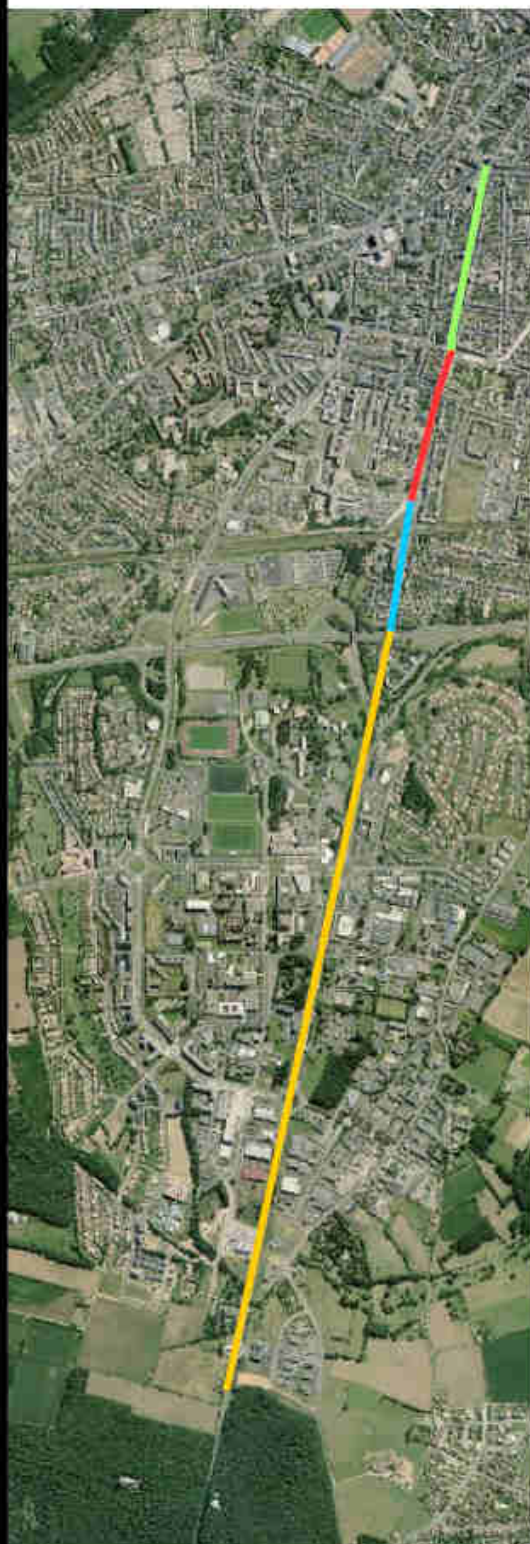
- Une voie très large bordée de stationnements, d'une bande cyclable et d'alignements d'arbres de chaque côté.

- La rue est bordée de maisons individuelles R+1 soit de type pavillonnaire, soit de type maison de ville. La silhouette du front bâti est irrégulière du fait des différences d'implantation du bâti (parfois à l'alignement, parfois en retrait) et de la topographie (pente, notamment sur le côté gauche de la rue). Plus ponctuellement, apparaissent quelques collectifs ainsi que quelques activités diverses.

- La voie se rétrécit tout en gardant la même configuration. Les alignements d'arbres disparaissent.

- La rue est bordée majoritairement de maisons de ville. On note quelques immeubles de logements collectifs, et notamment le grand immeuble de la Chasse Royale qui constitue un point de repère avec sa forme en croix et ses 9 étages. La présence d'un tissu urbain resserré et de nombreuses activités diversifiées nous indique un lieu de centralité.

Route de Laval - Avenue Olivier Messiaen - Avenue Rubillard



Séquence 1



Séquence 2



Séquence 3



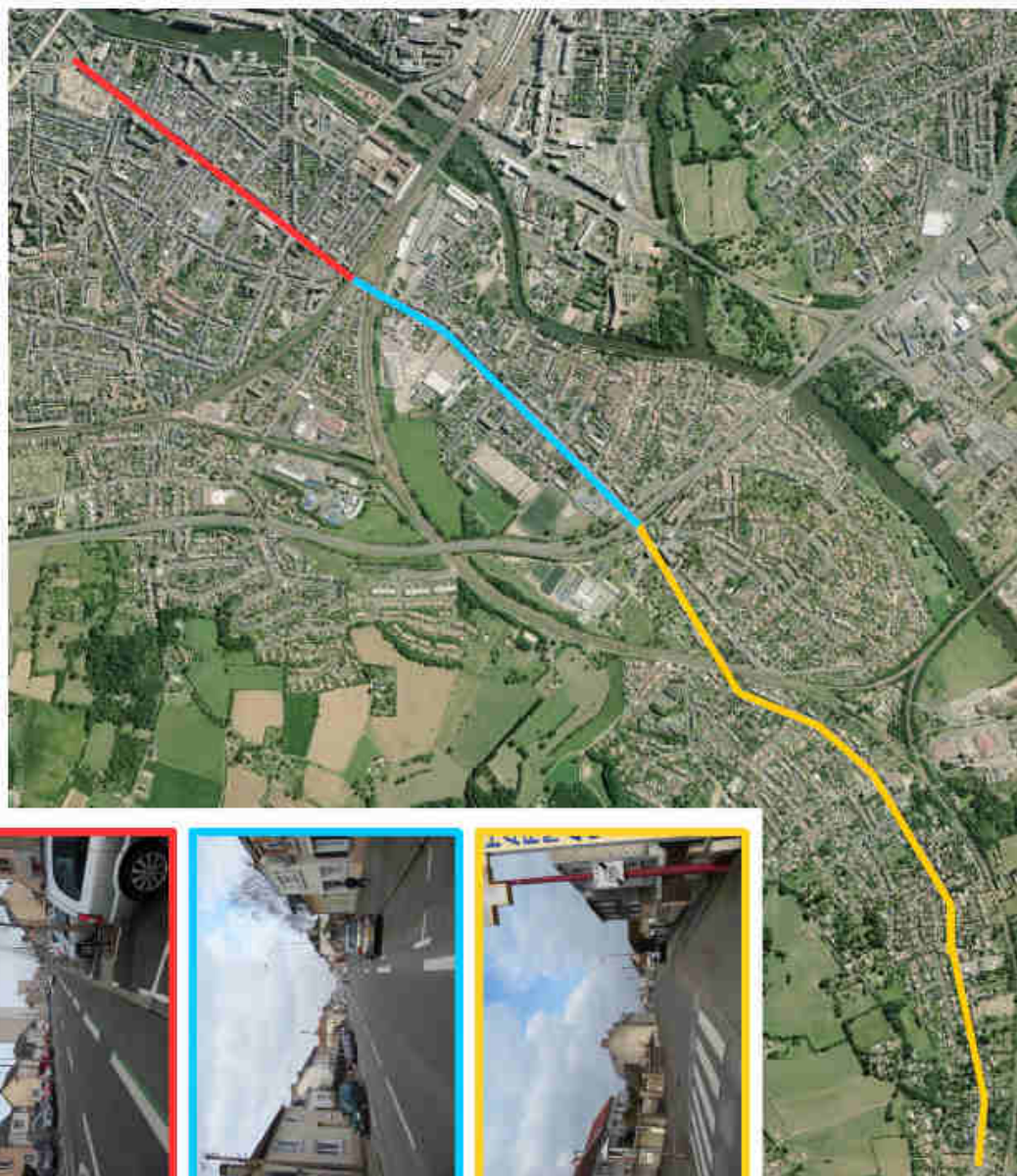
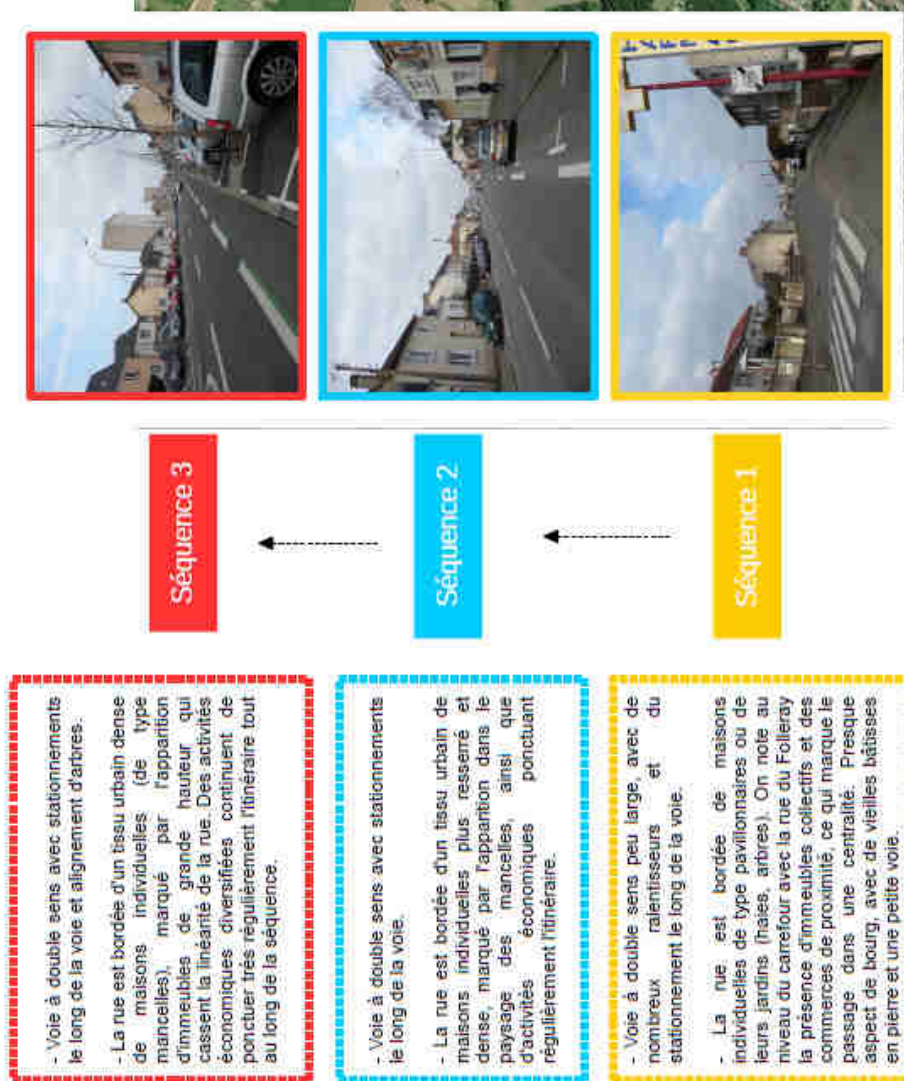
Séquence 4

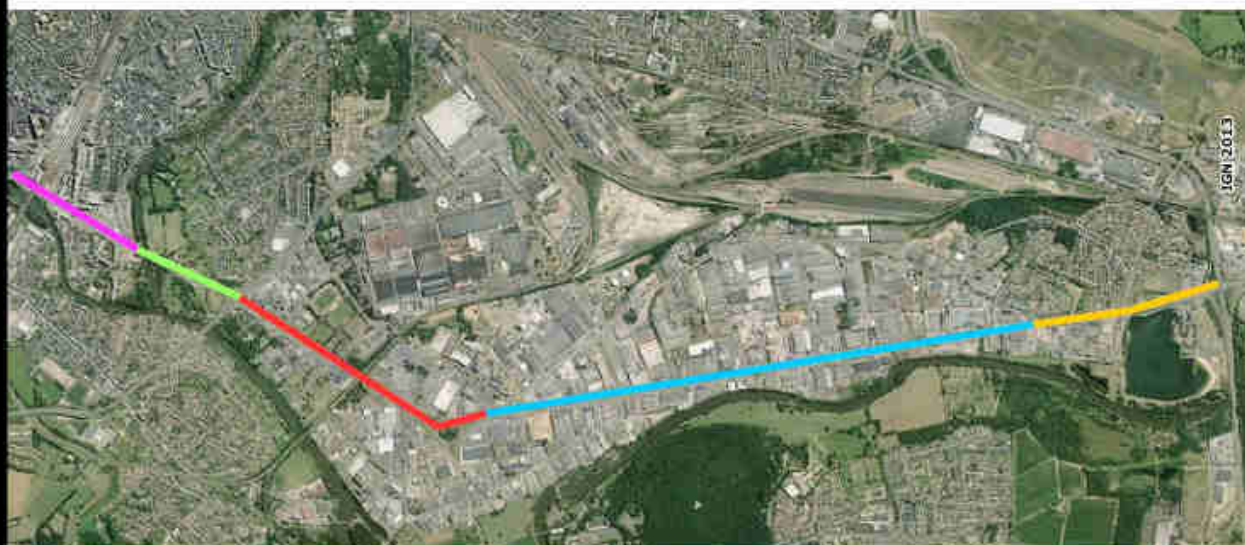
- Voie à double sens, dédiée à la circulation (sans stationnements ni trottoirs dignes de ce nom).
- La voie est bordée de bâtiments d'activité économique ou universitaire, en retrait et espacés les uns des autres. L'espace privé apporte les éléments végétaux composant ce paysage (pelouses, haies naturelles, grands arbres)

- Voie à double sens de circulation avec stationnements, trottoirs élargis, et alignements d'arbres.
- Le front bâti est constitué de maisons individuelles de type pavillonnaire

- Le tramway occupe une place centrale dans l'espace public. L'espace dédié à la voiture est réduit (aucun stationnement). L'espace public est également marqué par la verdure pelouse du tramway et alignements d'arbres.
- Le front bâti est majoritairement constitué de maisons individuelles denses (maisons de ville) R+1 ou R+2 implantées à l'alignement.

- Le tramway disparaît et la voiture reprend sa place : voie à double sens et stationnements le long de la voie. Les alignements d'arbres sont maintenus.
- Le front bâti est majoritairement constitué de maisons de villes implantées à l'alignement, comme dans la séquence précédente. Toutefois, on note quelques immeubles collectifs d'avantage présents et plus hauts que dans la séquence précédente.





Séquence 5



Séquence 4



Séquence 3



Séquence 2



Séquence 1

- Le tempo bus est toujours au centre de la voie avec circulation automobile de chaque côté. La piste cyclable et les cheminements piétons demeurent. Il n'y a pas de stationnements le long de la voie mais un grand parking qui marque le paysage. L'espace public est également marqué par des alignements d'arbres et des terres-pleins plantes.

- La rue est bordée d'une part d'habitations sous forme d'immeubles collectifs et de maisons individuelles, présentes surtout à gauche de la voie et au début de la séquence, d'autre part, d'immeubles de bureaux.

- Le tempo bus est toujours au centre de la voie avec une voie double sens pour les voitures de chaque côté. Il n'y a toujours pas de stationnements mais la piste cyclable et les cheminements piétons s'affirment dans l'espace public.

- La voie est bordée d'aucun bâtiment. La nature est omniprésente, avec la présence d'un parc et de la rivière.

- Apparition du tempo bus qui occupe une place centrale dans l'espace public. Pour les voitures, une voie à double sens de chaque côté du BHNS qui influe sur leur circulation. Les espaces verts prennent une place plus importante autour de la voie avec des pelouses et alignements d'arbres. Il n'y a pas de bande cyclable continue ni de stationnements.

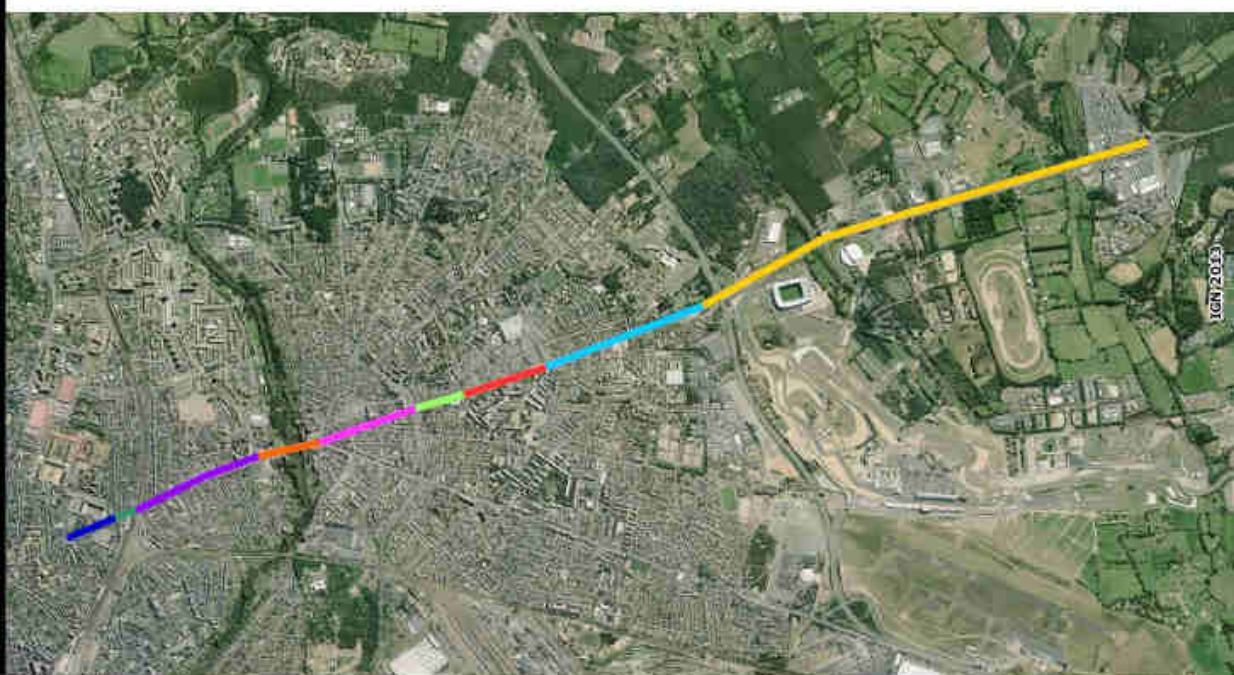
- La route est bordée de bâtiments d'activité avec une grande volumétrie, mais qui semblent plus éloignés de la route. Quelques habitations commencent à apparaître.

- Aménagement autoroutier de la voirie : 2x2 voies avec une voie plus lente de chaque côté. Pas de stationnements. Il existe une piste cyclable mais très peu de place est laissée aux piétons.

- La rue est bordée de bâtiments d'activité, avec une grande volumétrie, proches de la route et qui apparaissent en continue (peu d'espace entre chaque).

- 2x2 voies avec terre-plein central. Pas de stationnements sur le côté, ni de trottoirs. Un espace piéton séparé de la route et quelques alignements d'arbres et plantes apparaissent le long d'un quartier d'habitation.

- La voie est bordée d'activités aux volumétries variées, relativement espacées les unes des autres mais qui se rapprochent au fur et à mesure de la séquence. Elle est également bordée par un quartier d'habitat pavillonnaire à l'est, quasi tout le long de la séquence. La végétation est présente près du lac de la Gementie, et le long du quartier pavillonnaire (arbres, fleurs, plantes, jardins privés).



Séquence 5



Séquence 4



Séquence 3



Séquence 2



Séquence 1

- Une voie à double sens marquée par la place centrale laissée à la voie herbe du tramway. La voie est également partagée avec les vélos (bandes cyclables) et les piétons (trottoirs). Les alignements d'arbres disparaissent au début de la séquence mais reviennent par la suite.

- La rue est bordée par des maisons individuelles de type petites maisons de ville accolées, en RDC ou R+1 et en alignement sur la rue. On note l'apparition de quelques immeubles collectifs. Quelques petites activités de proximité apparaissent notamment à l'approche de Pontlieue.

Identique à la séquence 2

- L'espace public est identique au précédent : Une voie à double sens marquée par la place centrale laissée à la voie herbe du tramway. La voie est également partagée avec les vélos (bandes cyclables) et les piétons (trottoirs). Le paysage est marqué par des alignements d'arbres.

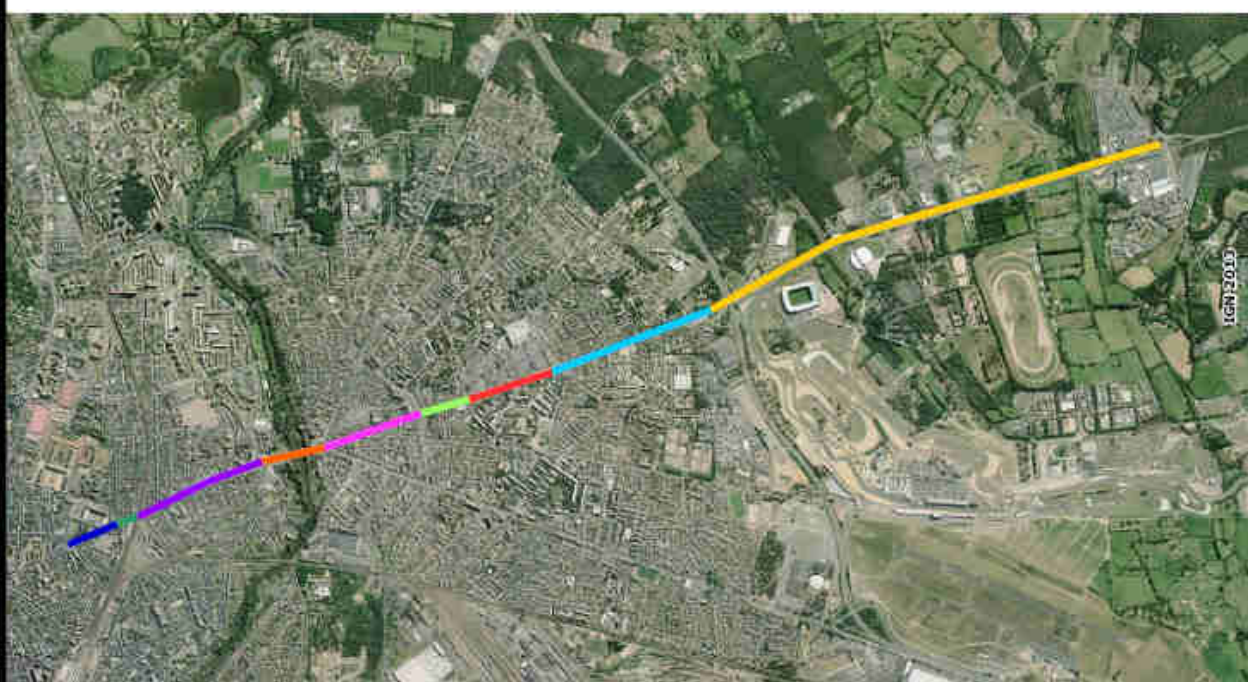
- La rue est bordée par une zone d'activité (autour de Carrefour Centre-sud) sur son côté droit, caractérisée par de grands volumes de bâtiments de faible hauteur. Sur son côté gauche, des immeubles d'habitation de moyenne hauteur (R+4) et des activités abritées par de petites maisons.

- Une voie à double sens marquée par la place centrale laissée à la voie herbe du tramway. La voie est également partagée avec les vélos (bandes cyclables) et les piétons (trottoirs). Le paysage est marqué par des alignements d'arbres.

- La rue est bordée par des maisons individuelles de type pavillonnaire, souvent accolées, en R+1 et en retrait vis à vis de la rue. La limite entre espace privé et public se fait par des haies, des clôtures et des portails aux couleurs et aux aspects diversifiés.

- Une voie à double sens, faite exclusivement pour la circulation automobile, dont certains détails rappellent le circuit des 24h (pôles, clôtures, glissières de sécurité).

- Voie bordée ponctuellement par des activités économiques aux grandes volumétries et par de grandes infrastructures (Mimarena, Antares, dépôt de la SETRAM). Le grand paysage est visible, ces bâtiments sont entrecoupés d'espaces naturels boisés visibles au plus proche de la route comme au loin, ainsi que de parcelles bocagères. Quelques habitations sont présentes le long de la route, dans un tissu résidentiel individuel lâche.



Séquence 9

- Une voie à double sens avec un terre-plein central où de grands arbres sont plantés. Bande cyclable, trottoirs et stationnements se maintiennent sur le côté. Une voie de bus. Des alignements d'arbres sont aussi sur les côtés de la voie.

- La rue est bordée par le Lycée Touchard d'un côté (bâtiment long et avec de grands volumes) et un grand parking de l'autre (espace ouvert avec une omniprésence de l'automobile).



Séquence 8

- Une voie à double sens avec un terre-plein central où de grands arbres sont plantés. Le tramway a disparu. Bande cyclable, trottoirs et stationnements se maintiennent sur le côté. Des alignements d'arbres sont aussi sur les côtés de la voie.

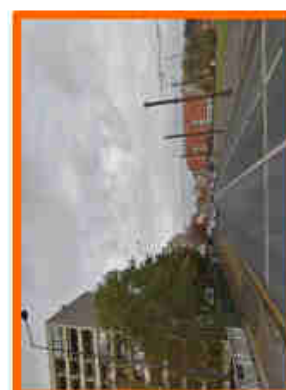
- La rue est bordée de maisons de villes R+2, alignées sur la rue.



Séquence 7

- Une voie à double sens marquée par la place centrale laissée à la voie herbée et plantée d'arbres du tramway. La voie est également partagée avec les vélos (bandes cyclables) et les piétons (trottoirs larges). Des places de stationnements le long de la route sont disponibles.

- La rue est bordée de collectifs R+4 et de maisons de ville R+2 qui forment des bandes continues alignées sur la rue. Au RDC de ces habitations (immeubles ou maisons), des activités tertiaires ou commerciales.



Séquence 6

- La voie herbée du tramway n'est plus centrale mais mise sur le côté d'une 2x2 voies. La bande cyclable se trouve entre les deux. Il s'agit d'un espace de transition.

- La rue est bordée d'un immeuble collectif. D'autres collectifs de grande hauteur sont visibles au loin. Un espace naturel le long de l'Huisne est visible à l'Est.



Séquence 5

Identique à la séquence 3



Séquence 4

- L'espace public est inchangé : 2x2 voies, terre plein central et stationnements sur le côté.

- Le tissu urbain se relâche légèrement, les bâtiments sont moins resserrés et moins alignés sur la rue. On remarque l'apparition d'immeubles de grande hauteur parmi les maisons individuelles pavillonnaires.



Séquence 3

- L'espace public est inchangé : 2x2 voies, terre plein central et stationnements sur le côté.

- Appartenance dans l'espace privé d'un front bâti resserré et aligné sur la rue. Il s'agit de maisons individuelles ou de petits collectifs avec des commerces de proximité en rez-de-chaussée.



Séquence 2

- La voie se transforme en 2x2 voies, avec le même type de terre plein central (buissons et lampadaires). Les bandes cyclables disparaissent mais les stationnements restent.

- Les rives de la voie sont en permanence dissymétriques et la rue n'est pas bordée d'un front bâti uni mais très irrégulier. La rue est majoritairement bordée de maisons individuelles. On note la présence de quelques panneaux publicitaires.

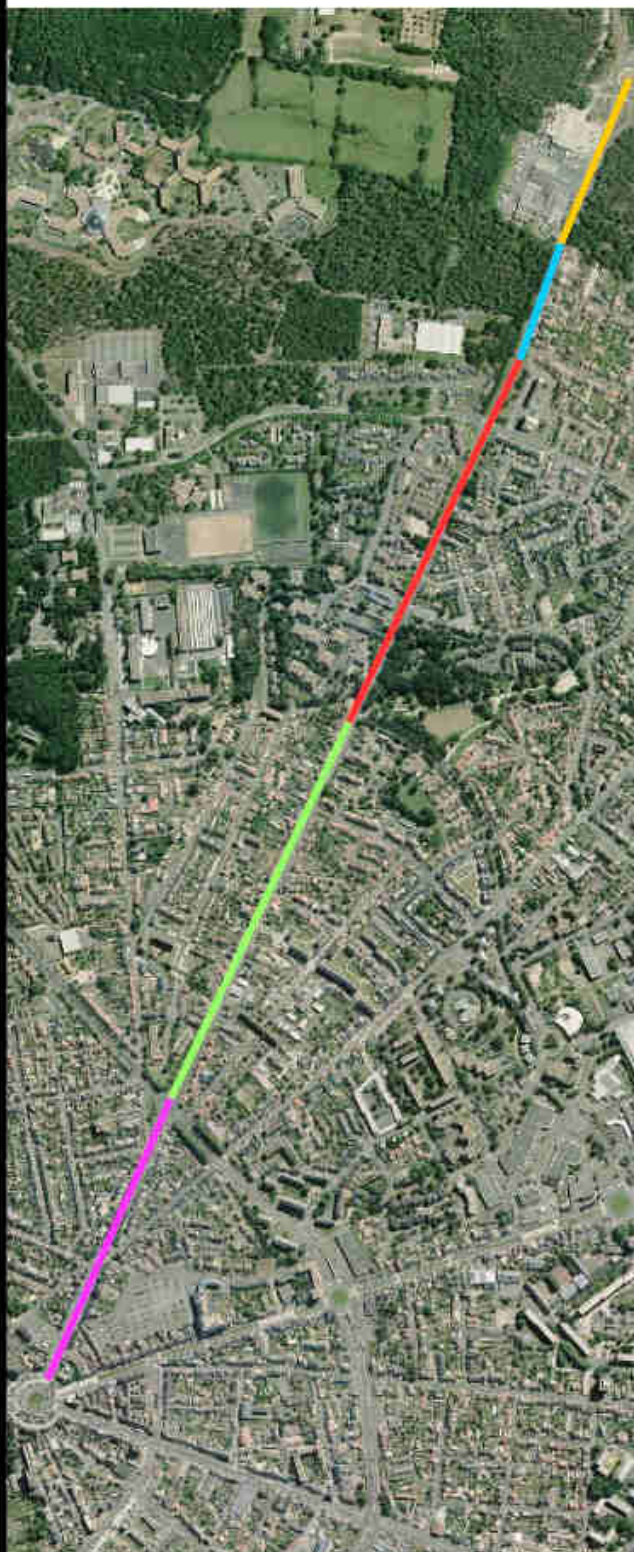


Séquence 1

- Une voie à double sens avec un terre plein central planté et des places de stationnements tout au long de la voie.

- La rue est bordée de clôtures : A droite, un talus végétalisé, et une clôture marquant l'enceinte du centre des expositions du Mans, imperceptible. A gauche, une autre clôture délimitant un terrain militaire. Les logements commencent à apparaître seulement vers la fin de la séquence.

Avenue du Dr. Jean Mac



Séquence 3

- Une voie à double sens avec trottoirs et places de stationnements en son long. La verdure fait son apparition remarquée dans l'espace public avec des pelouses, haies, alignements d'arbres et espaces verts tout le long de la séquence.
- La rue est bordée d'espaces verts nombreux, mêlant de la distance entre la rue et le bâti. Elle est entourée de deux collectifs en début de séquences et des pavillons qui (sauf quelques exceptions) ne sont pas implantés en direction de la rue et se trouvent alors éloignés d'elle.



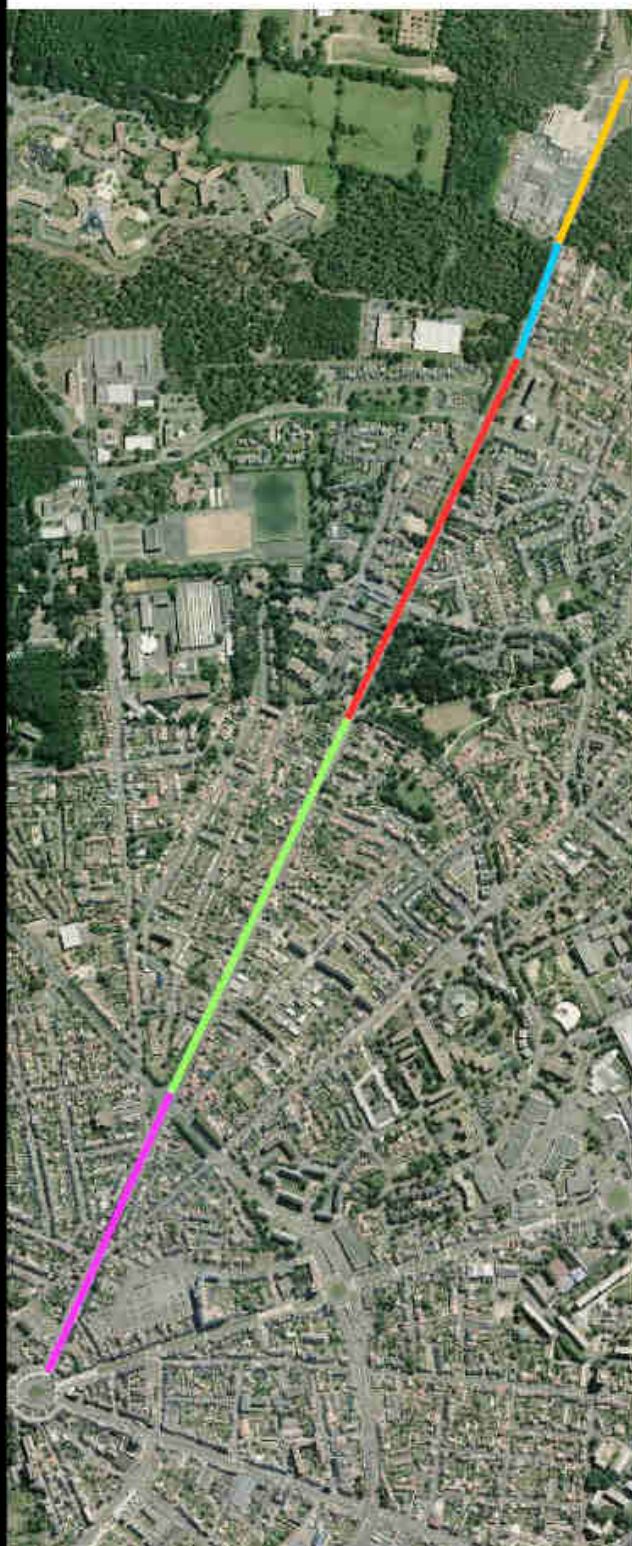
Séquence 2

- Une voie à double sens avec trottoirs et places de stationnements en son long. La bande cyclable a disparu. Tout comme les terre-plein plantés.
- La rue est bordée au sud par des pavillons R+1 implantés en retrait par rapport à la voie avec des jardins frontaux. Au nord, elle est bordée par des boisements clôturés.



Séquence 1

- Une voie à double sens avec trottoirs, quelques places de stationnements et une bande cyclable discontinue. Sur le côté sud, un chemin piéton sécurisé, séparé de la voie par des terre-plein plantés.
- La voie est bordée d'activités économiques aux volumes moyens. On note la présence d'un grand espace libre où une opération d'aménagement de la zone d'activité du Fouillet sera réalisée très prochainement.



Séquence 5

- 2x2 voies avec un terre plein central planté de haies. Quelques alignements d'arbres entrecoupant les stationnements le long de la voie dans la première moitié de la séquence. Les trottoirs sont étroits et la bande cyclable toujours absente depuis le début de l'itinéraire.
- La rue est bordée de maisons individuelles entre pavillons et maisons de ville. Elle est parfois implantée à l'alignement sur la rue, parfois en retrait comme dans la séquence précédente. Quelques commerces et services apparaissent avec une concentration au plus près de Pontlieue.



Séquence 4

- Une voie à double sens avec trottoirs et places de stationnements en son long. La verdure retourne dans l'espace privé.
- La rue est bordée de pavillons (R+1 le plus souvent) qui sont la plupart du temps implantés face à la rue, en retrait par rapport à elle. La continuité du bâti se fait ressentir par des clôtures et murets variés délimitant les petits jardins frontaux des propriétés. Les maisons ne sont pas toujours accolées les unes aux autres, mais on note un resserrement global du tissu urbain.

► Les centralités

Une centralité se définit comme un lieu de regroupement, dans un périmètre relativement restreint, de commerces et services, d'équipements collectifs et de logements. Elle est principalement caractérisée par une diversité des fonctions et un contexte urbain spécifique (traitement de l'espace public, densité bâtie, ...), propice à engendrer une animation urbaine.

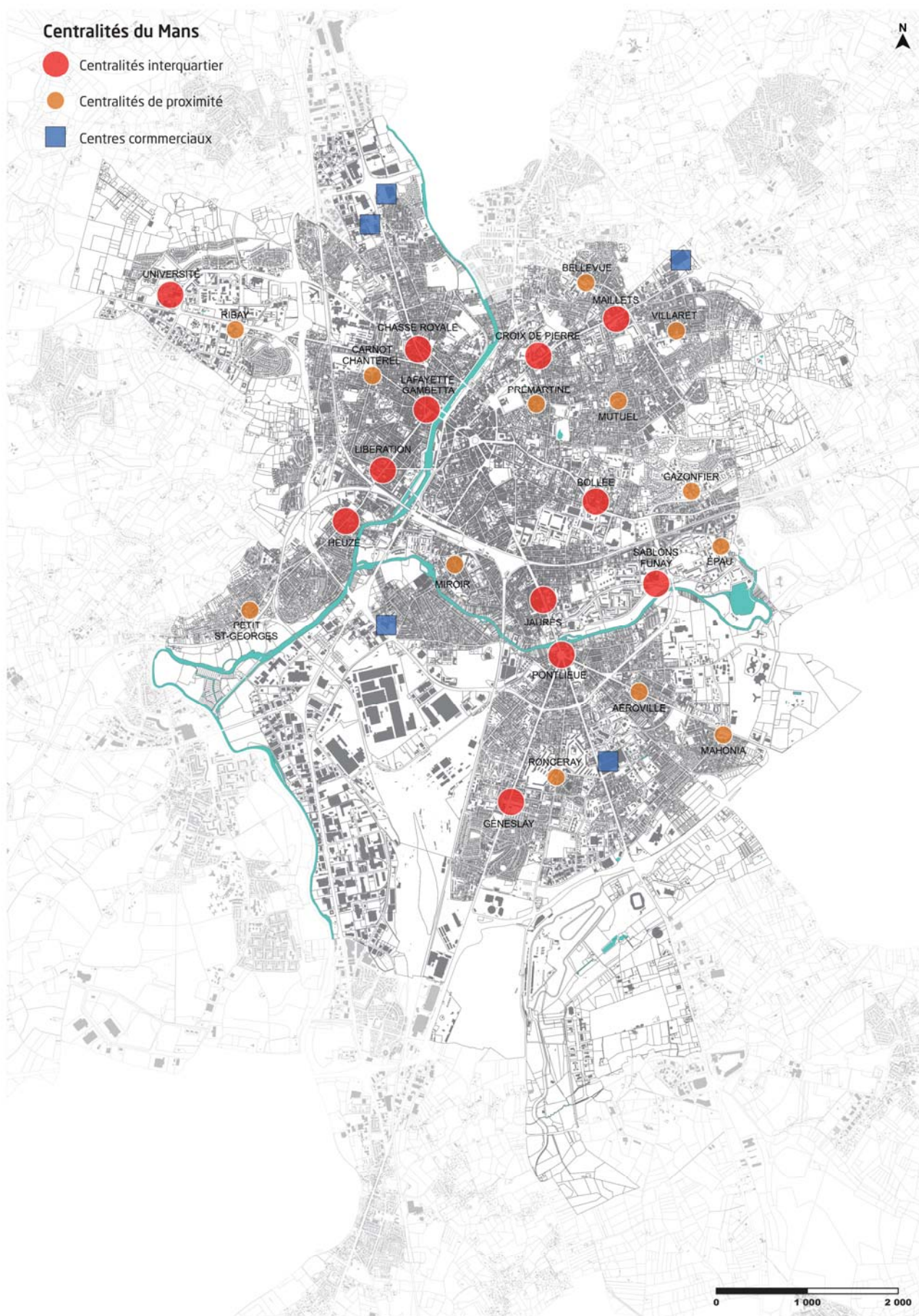
Ainsi, sont exclues de cette analyse des centralités les zones d'activités, qui ne présentent pas de mixité de fonctions, et le cœur de ville qui, de par son étendue, constitue une centralité à part.

Les centralités à l'échelle de la ville ne présentent pas le même niveau de services, commerces et équipements. Selon leur composition, leur structuration et leur dynamique, ces centralités peuvent être qualifiées soit de :

- **centralité de proximité** : proposant des services et équipements de nécessité quotidienne, il s'agit d'une centralité qui n'attire pas au-delà de ses abords immédiats,
- **centralité inter-quartiers** : proposant des services, commerces et équipements plus complets et importants, qui par leur nombre et/ou leur spécificité font de ce lieu un espace clairement identifié à une échelle plus large.

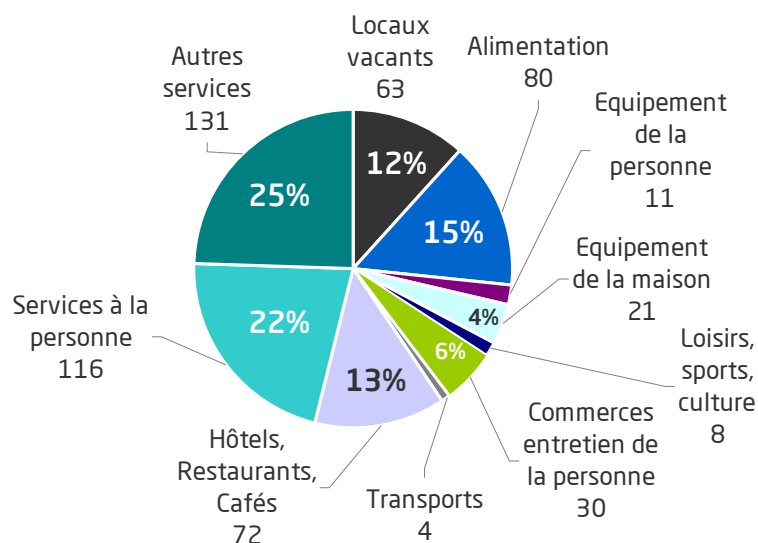
La ville du Mans compte **25 centralités**, dont 12 centralités inter-quartiers et 13 centralités de proximité. Leur répartition géographique sur l'ensemble du territoire communal est relativement homogène. Elles sont complétées sur certains secteurs par les centres commerciaux situés dans le tissu urbain.

Seuls deux quartiers (Ardriers, Riffaudières) restent moins bien desservis en raison notamment des obstacles que constituent certaines infrastructures (voies ferrées, rocade).



Au sein de ces centralités, **707 activités de commerces et de services ont été inventoriées** en mars 2018.

**Offre de commerces et services
Centralités inter-quartiers**

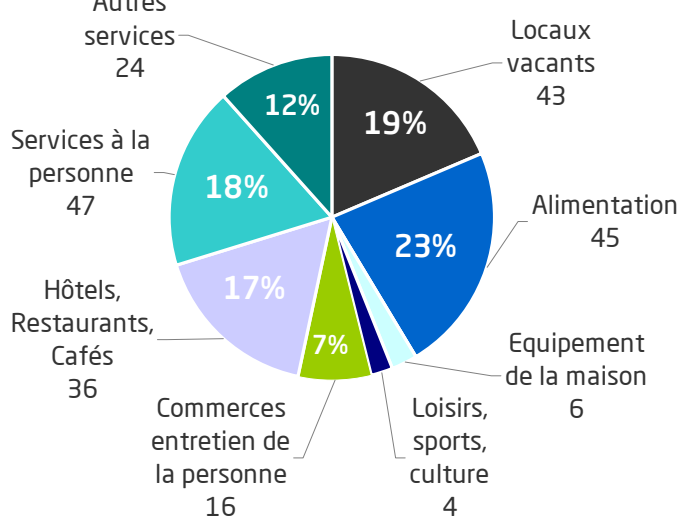


Les 12 centralités inter-quartiers concentrent 76% de cette offre (536 activités) avec près de **45 commerces et services par centralité inter-quartiers** en moyenne.

Ces centralités de taille importante sont **tournées principalement vers les services et les services à la personne**. Une part importante est également dédiée à **l'alimentation** avec la présence fréquente mais non systématique de supermarchés.

Elles font parfois face à des enjeux de vacance plus ou moins importants.

**Offre de commerces et services
Centralités de proximité**

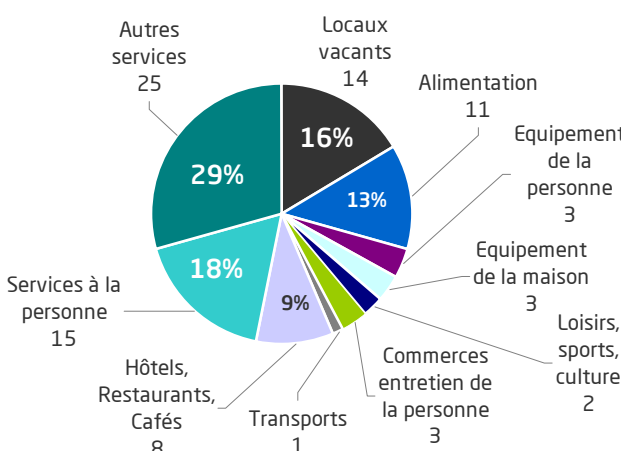


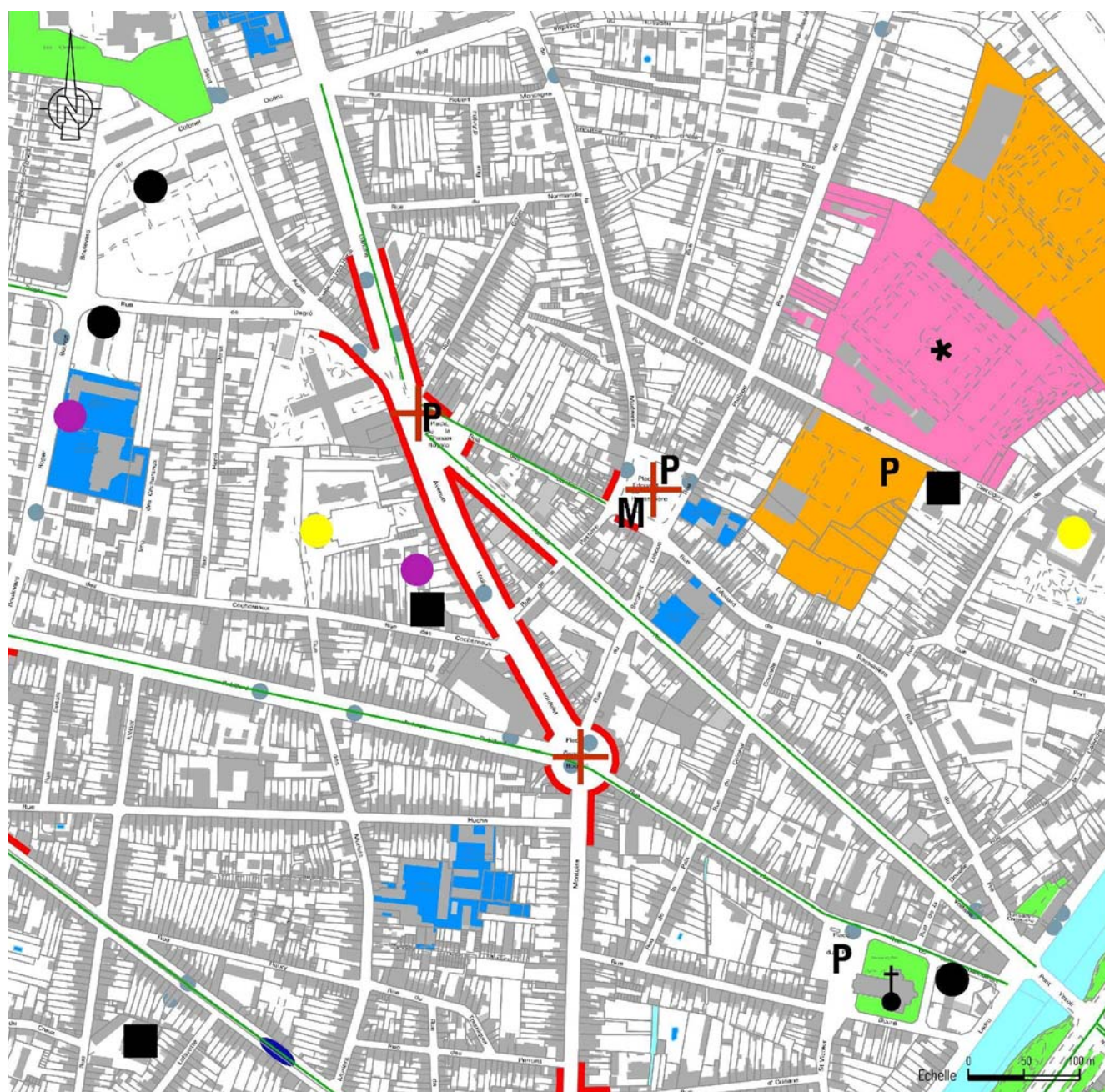
Les centralités de proximité, de taille plus modeste, ont une moyenne d'environ **13 commerces et services par centralité de proximité**, soit un total de 171 activités.

Du fait de leur utilité de proximité immédiate et de réponse aux besoins de nécessité quotidienne, elles présentent une part importante de **commerces d'alimentation** (23%) et de **services à la personne** (18%). Elles présentent également une part non négligeable de commerces de restauration (17%) avec un rôle important joué par **les bars-tabac-presse** dans l'animation de ces centralités.

En dépit de leur petite taille, elles rencontrent également de la vacance en proportion parfois élevée (jusqu'à 33%).

CHASSE ROYALE
Centralité inter-quartiers

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Cette centralité comprend 3 pôles : la place de la Chasse Royale, la place Bouttié et la place de la Boussinière. L'offre de commerces et services est importante, complète et diversifiée : 85 activités, soit un nombre d'activités largement au dessus de la moyenne : - 29% sont des services, principalement des services financiers et immobiliers, du fait de la forte présence des banques/assurances ; - 18% sont des services à la personne (15) ; - 13% sont des commerces d'alimentation, avec notamment le supermarché de la Chasse Royale ; - 16% sont des locaux vacants.  Le marché hebdomadaire sur la place de la Boussinière complète cette offre commerciale. Elle comprend également une offre importante d'artisans (dans le domaine de l'habitat) et professions libérales (dans le domaine de la santé). Dans un rayon de 500 mètres autour de la centralité, plusieurs équipements contribuent à son attractivité : 6 écoles, 1 collège, 2 structures d'accueil petite-enfance, 2 structures d'accueil personnes âgées, 1 centre social, 1 maison de quartier et les équipements sportifs Beaulieu-Claircigny.	► Veiller à ne pas accroître la possible concurrence induite par le pôle commercial Edison.
Accessibilité et espaces publics	Elle se situe sur un axe de circulation important (pour Pl. Chasse Royale et Pl. Bouttié) d'entrée de ville avec l'avenue Rhin et Danube et l'avenue Cordelet. Elle dispose d'une bonne desserte en transport en commun et une offre de stationnement satisfaisante. On constate cependant une absence de piste cyclable sur l'avenue Louis Cordelet. Projet circulation Voltaire-Cordelet	► Améliorer le maillage cyclable, notamment entre les 3 pôles. ► Affirmer l'avenue Louis Cordelet comme un axe commerçant important en termes d'aménagement de l'espace public.
Potentiel de Renouvellement Urbain	Le projet Beaulieu situé à moins de 500 mètres environ 210 logements	► Renforcer la centralité avec l'apport de nouveaux habitants dans le quartier. ► Veiller aux liaisons douces vers la centralité.



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

Secteurs de projet

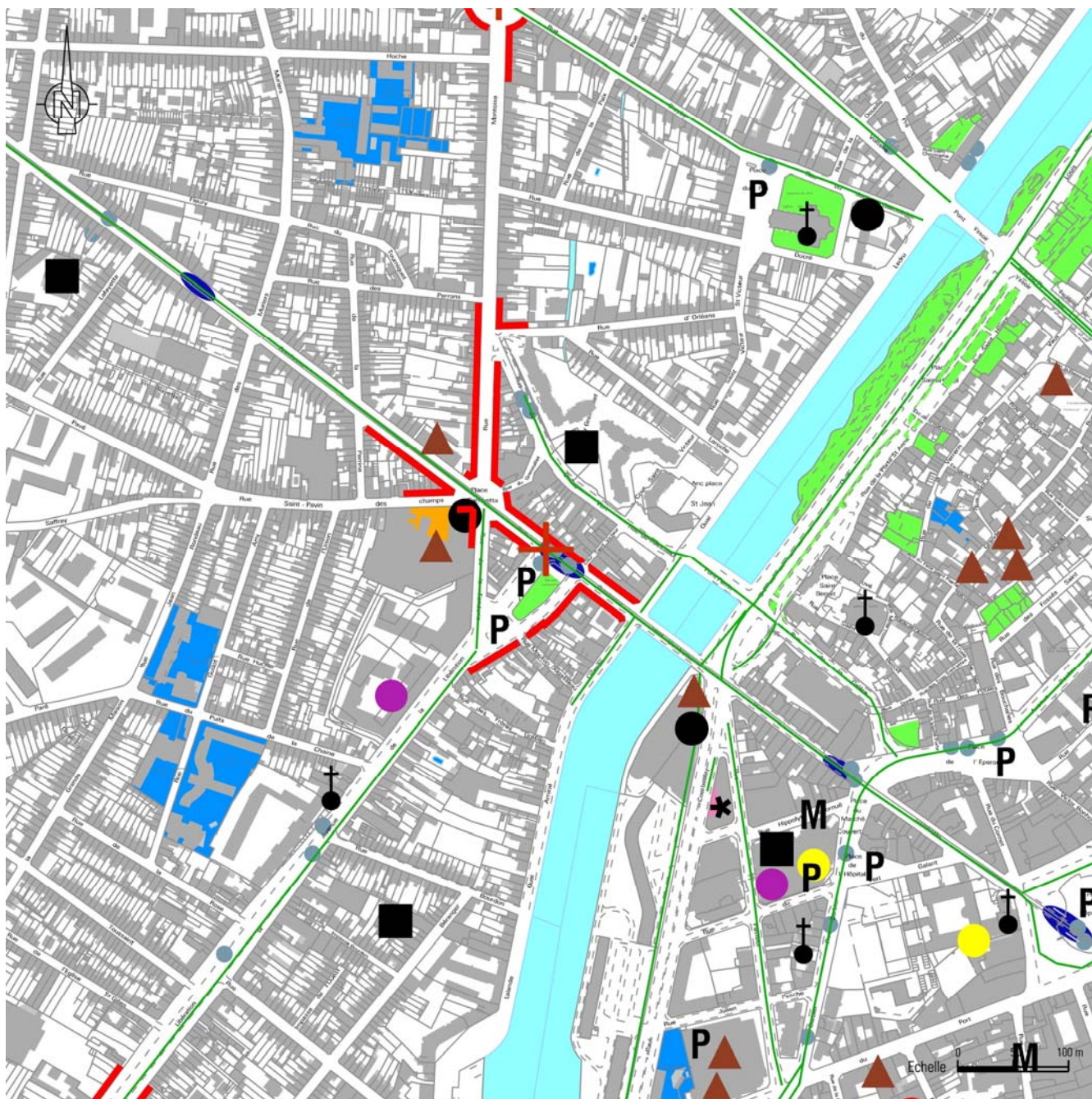
- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✠ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

LAFAYETTE-GAMBETTA
Centralité inter-quartiers

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Cette centralité est concentrique autour de la Pl. Gambetta et du Square Lafayette, avec quelques prolongements linéaires notamment rue Montoise Offre de commerces et services plutôt complète et diversifiée : 52 activités, soit nettement plus que la moyenne des centralités de proximité, - dont 31% de services à la personne ; - 13,5% sont dans la restauration ; - 11,5% sont des commerces d'alimentation ; - 21% de locaux vacants, notamment en rez-de-chaussée d'une nouvelle opération. Dans un rayon de 500 mètres, pas d'équipement public de proximité mais quelques équipements structurants avec un rayonnement communal voire intercommunal (Archives, Théâtre de la Fonderie)	► Maintenir une offre commerciale en la concentrant sur les axes majeurs
Accessibilité et espaces publics	Très bonne desserte en transport en commun (tramway) Les linéaires commerciaux qui ne sont pas le long du tramway (Sq. Lafayette, Rue Montoise) sont peu mis en valeur par l'aménagement de l'espace public	► Réaménager le Square Lafayette



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

Secteurs de projet

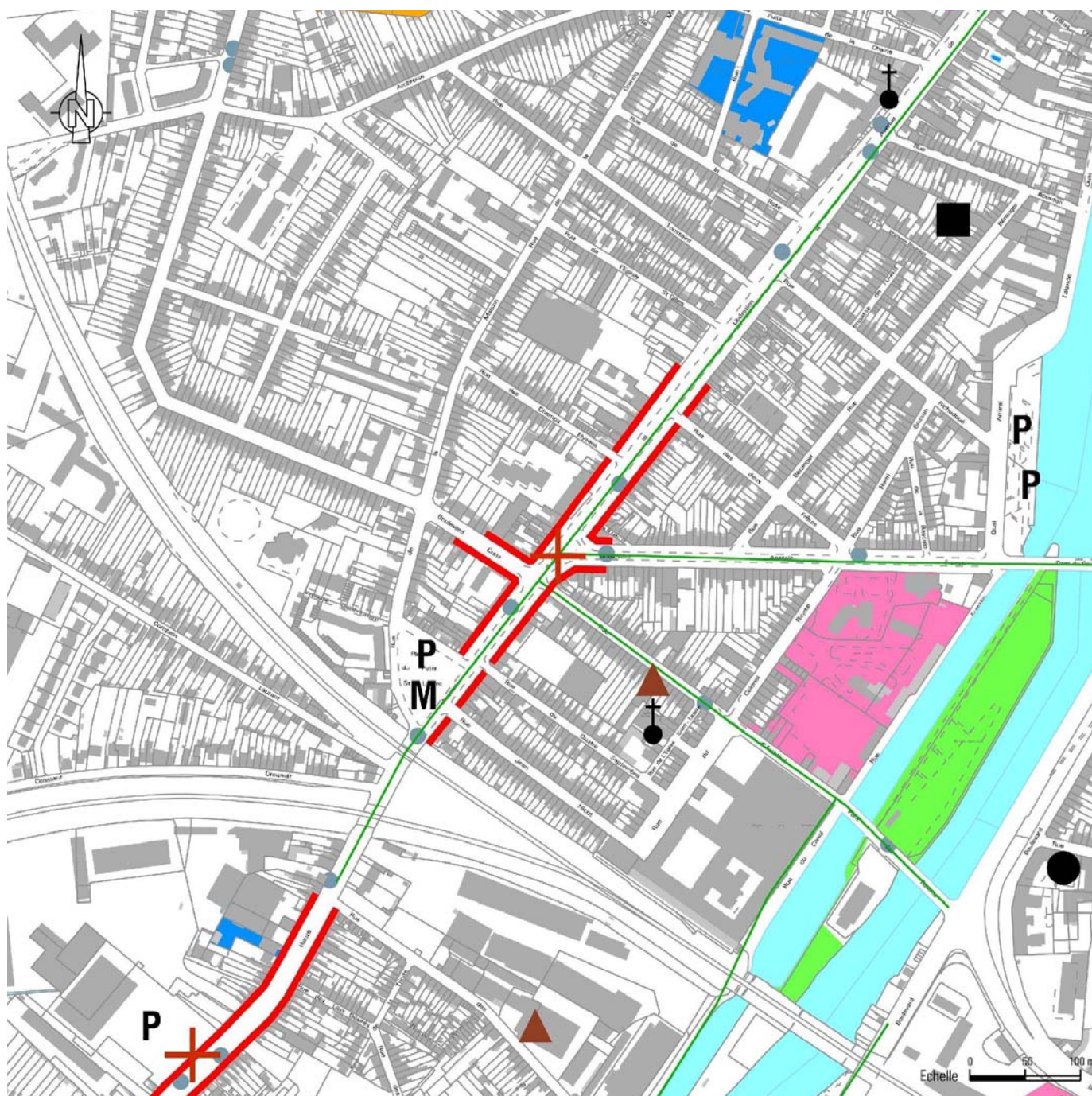
- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✠ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- ▲ Equipements sportifs
- Parcs, jardins

LIBERATION
Centralité inter-quartiers

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité très linéaire avec une concentration notable au niveau du carrefour Libération-Curie-Anatole France. Offre de commerces et services plutôt complète : 31 activités (soit moins que la moyenne des centralités inter-quartiers) : - dont 30% de services à la personne, une forte proportion par rapport à la moyenne observée; - 23% d'autres services, principalement financiers (5 banques) ; - 3 commerces alimentaires sont dénombrés, dont le supermarché de l'avenue de la Libération Le marché hebdomadaire sur la Place du Pâtis Saint-Lazare complète cette offre commerciale. La vacance y est relativement faible. Dans un rayon de 500 mètres, 2 écoles et 1 collège contribuent à l'attractivité du secteur.	► Maintenir la diversité commerciale
Accessibilité et espaces publics	Très bonne desserte en transport en commun avec deux lignes de bus structurantes (n°4 et 6). Centralité située sur un axe structurant de circulation. Offre de stationnement satisfaisante : stationnements linéaires, parking du supermarché et parking Pl. du Pâtis St Lazare.	
Potentiel de Renouvellement Urbain	Potentiel de renouvellement urbain à proximité, sur site GDF Suez. (environ 140 logements)	► Faire bénéficier la centralité de ce projet qui apportera de nouveaux habitants dans le quartier et contribuera à la renforcer



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

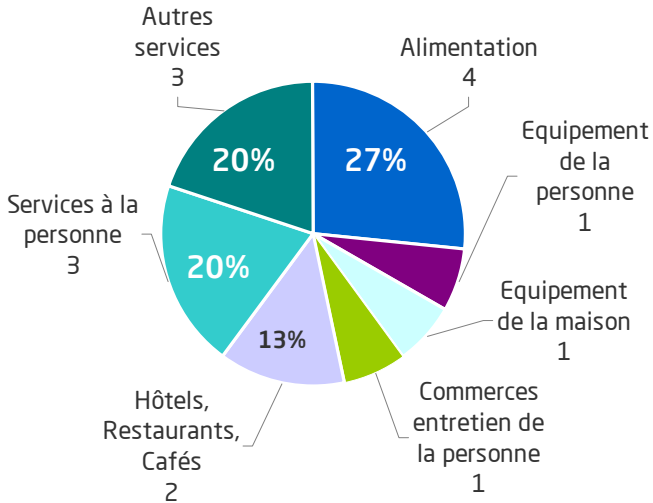
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

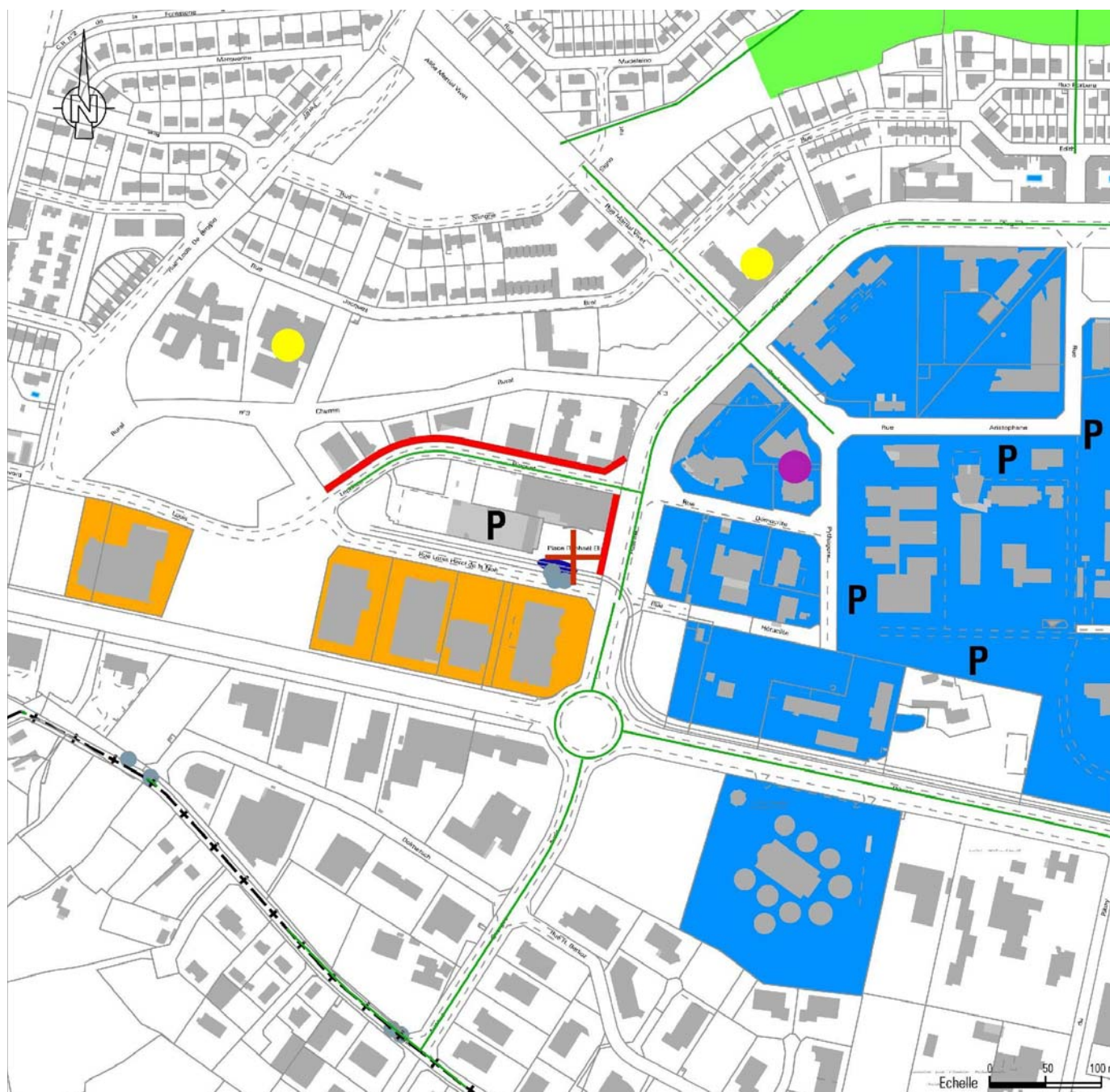
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ⚡ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité récente, organisée de manière concentrique autour de la Pl. Raphaël Elyzée puis linéaire sur la rue Leprince Ringuet. Offre de commerces et services plutôt diversifiée mais incomplète : 15 activités, soit nettement moins que la moyenne des centralités inter-quartiers : - près d'un tiers sont des commerces d'alimentation dont une supérette sur la place Raphaël Elyzée ; - 20% sont des services à la personne ; - 20% sont des services divers notamment des banques.  Cette offre s'adresse à plusieurs publics : les habitants du quartier, mais aussi les étudiants et les actifs du fait de la proximité de l'Université et de sa zone d'activités. Elle répond dans une certaine mesure aux besoins des habitants de Trangé qui se trouvent à proximité. La présence de nombreux équipements sportifs et de loisirs à proximité immédiate renforce cette centralité	
Accessibilité et espaces publics	Très bonne accessibilité en transport en commun, en vélo ou en voiture (parking). Cette centralité constitue aussi un pôle d'échange multimodal entre le réseau SETRAM (tramway), le parking relais, une aire de covoiturage et un point de rencontre pour les bus (type Ouibus ou Flixbus), ce qui renforce son attractivité. Il n'existe pas de liaison cyclable sécurisé vers les communes périurbaines	Favoriser son accessibilité par : ► L'amélioration du franchissement de la Route de Laval en provenance de la zone d'activités ou de l'Université, ► La création d'une liaison cyclable sécurisée vers les communes périphériques.



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Cœur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

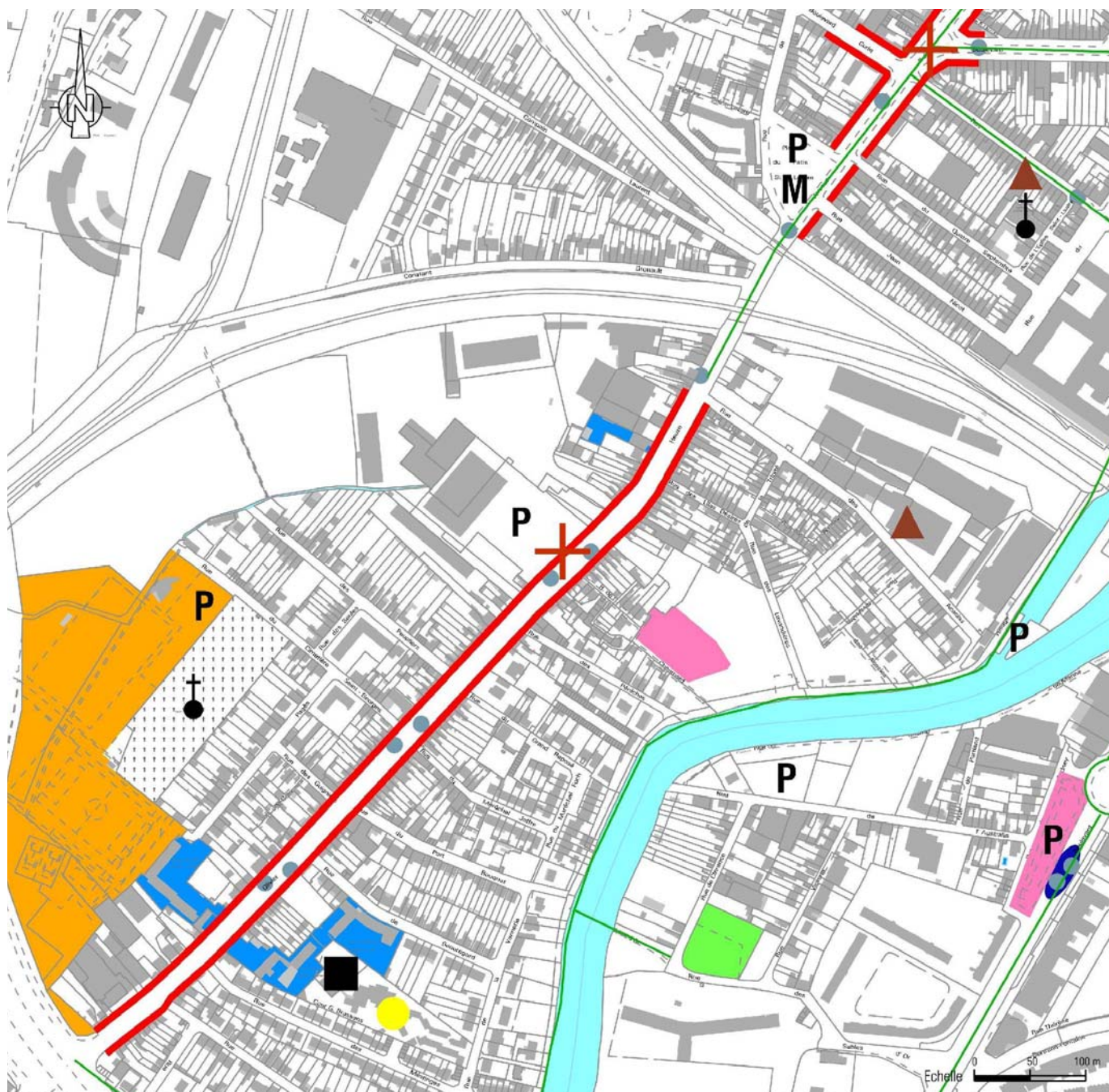
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité caractérisée par une offre linéaire disséminée sur 800 mètres, avec une concentration plus forte autour du supermarché (Carrefour). Offre de commerces et services plutôt diversifiée avec quelques commerces spécialisés : 25 activités (soit moins que la moyenne des centralités inter-quartiers), - dont 28% sont des services à la personne ; - 28% sont des commerces d'alimentation, dont le supermarché Av. O. Heuzé ; Située sur un axe d'entrée de ville important, elle n'attire pas seulement les habitants du quartier mais aussi une clientèle de passage entrant ou sortant du Mans. Dans un rayon de 500 mètres autour de la centralité, quelques équipements contribuent à son attractivité : 2 écoles, 1 structure d'accueil personnes âgées, 1 maison de quartier et les équipements sportifs Garnier-Pagès	► Maintenir la diversité commerciale
Accessibilité et espaces publics	Bonne accessibilité en transport en commun avec le passage de la ligne structurante de bus SETRAM n°4 Offre de stationnement satisfaisante Pas d'accessibilité en mode doux au linéaire commercial, malgré la proximité du chemin de halage	► Favoriser son accessibilité par l'amélioration de la circulation des modes doux tout en conservant l'offre de stationnement



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

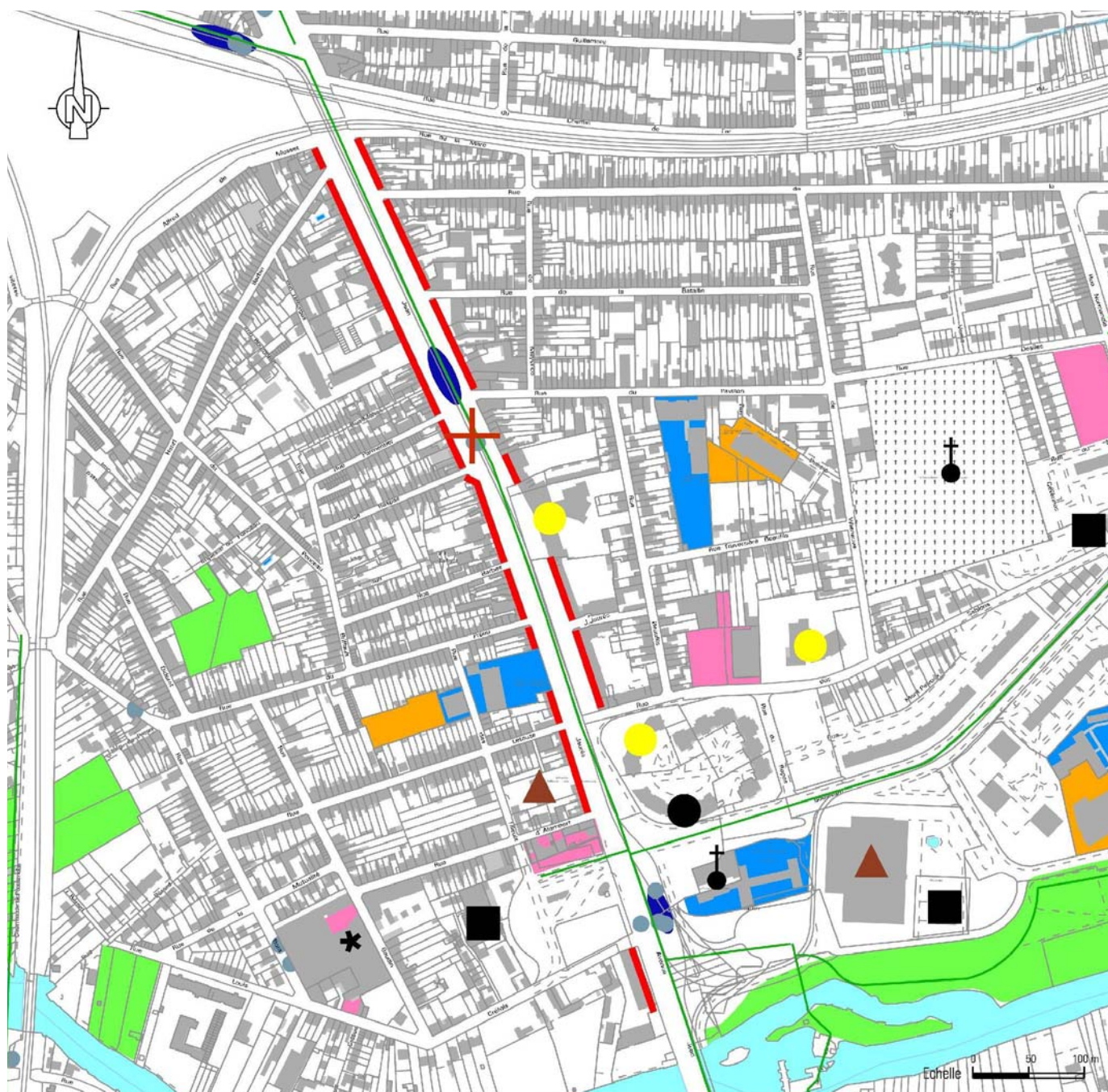
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- † Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité linéaire étendue (entre 600 et 800 mètres de long) Offre de commerces et services diversifiée : 58 activités, soit davantage que la moyenne observée des centralités inter-quartiers, dont : - 34% de services (principalement du service financier ou immobilier (12)) - 21% de services à la personne - 14% de commerces d'alimentation - 10% de locaux vacants. Qualifiée de centralité d'inter-quartiers en raison, non pas de l'offre elle-même, mais de l'étendue du linéaire commercial et de l'importance de l'axe Jean Jaurès comme axe de tramway et entrée dans le centre-ville.	► Maintenir l'offre et sa diversité
Accessibilité et espaces publics	Espace public requalifié avec le tramway Bonne accessibilité TC, voiture et cycle.	► Améliorer la lisibilité de la centralité qui est très étendue



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Cœur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

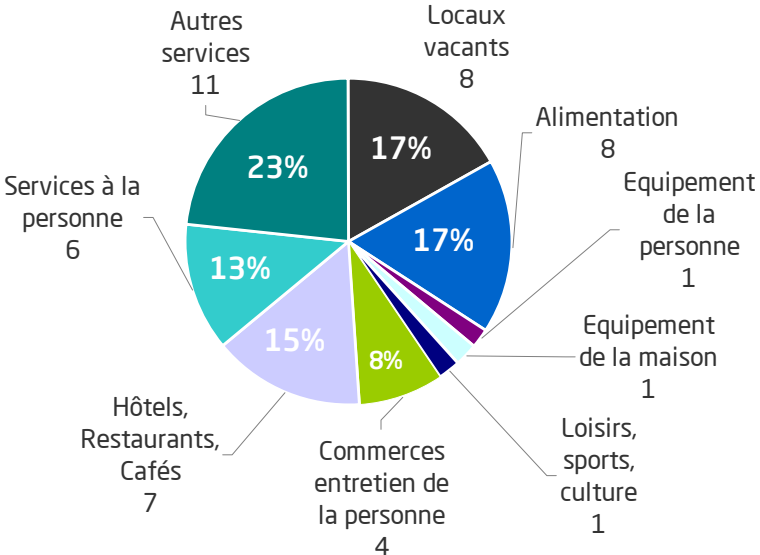
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

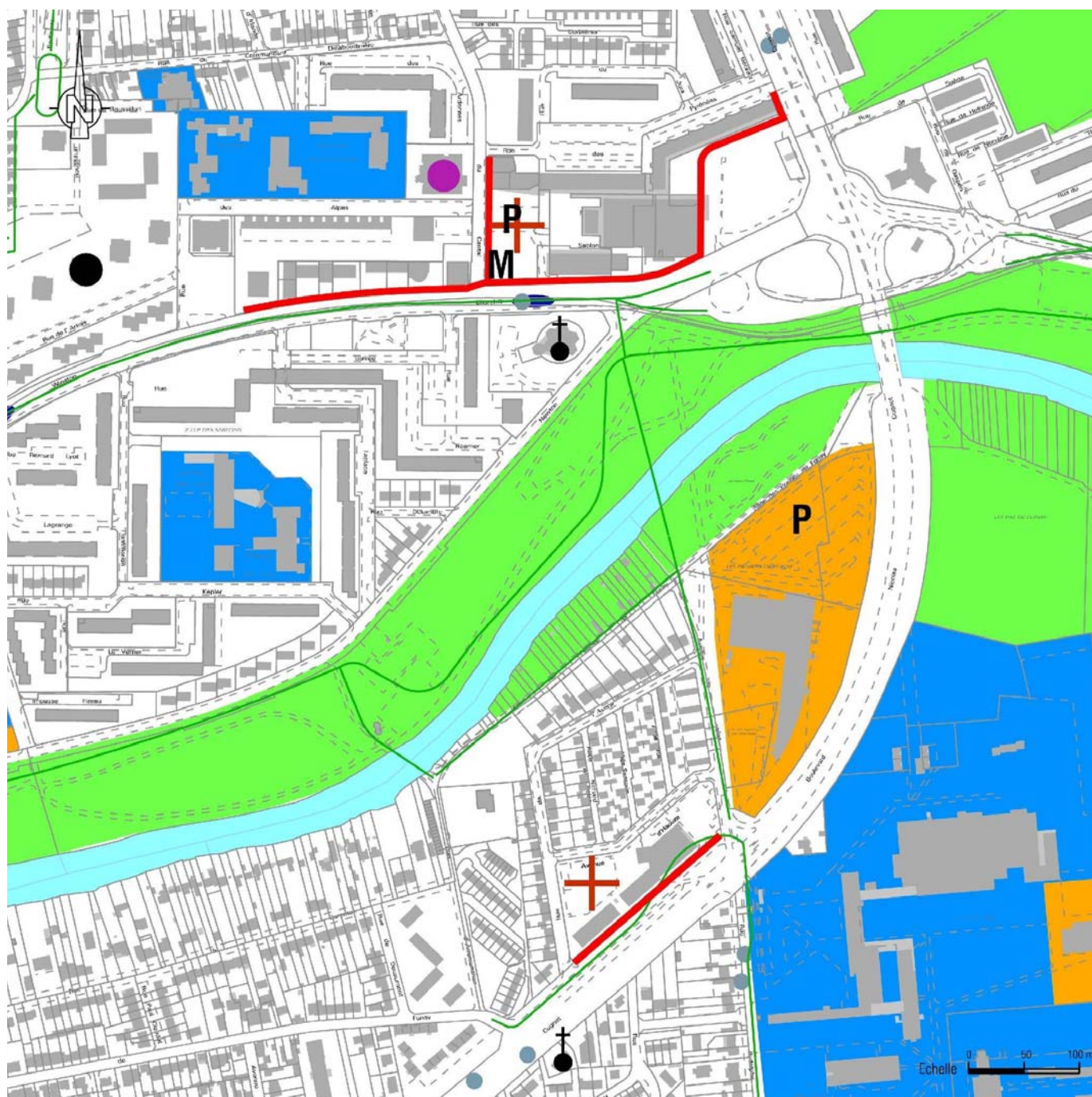
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✝ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité composée de deux pôles, qui fonctionnent en complémentarité grâce à la passerelle permettant de traverser l'Huisne, mais néanmoins différenciés : 1) un pôle organisé principalement autour du centre commercial des Sablons qui a une double orientation : vers la rue du Cantal (avec la présence du marché hebdomadaire) et vers la rocade (avec le supermarché), 2) un pôle sur le secteur Funay, avec une offre plus réduite qui cherche à capter des flux de la rocade Offre de commerces et services diversifiée : 47 activités, dont : - 23% de services notamment financiers ou immobiliers (7) - 17% de commerces d'alimentation - 15% dans la restauration - 17% de locaux vacants  Dépréciation des commerces et installation de la vacance sur le centre commercial des Sablons, entre la rue du Cantal et le supermarché, du fait d'une faible visibilité et d'un vieillissement de l'équipement commercial. Centralité qui bénéficie de la proximité d'un équipement majeur, la piscine des Atlantides, et du parc de la Californie.	► Requalifier le centre commercial avec résorption de la vacance et réaménagement des espaces piétons ► Renforcer les liens entre les deux pôles Sablons et Funay ► Chercher à capter le potentiel marchand du site de la Californie très proche (Lycées et Bureaux).
Accessibilité et espaces publics	Bonne accessibilité en transport en commun (tramway) et bonne offre de stationnement (excepté le jeudi, jour du marché).	



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Cœur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

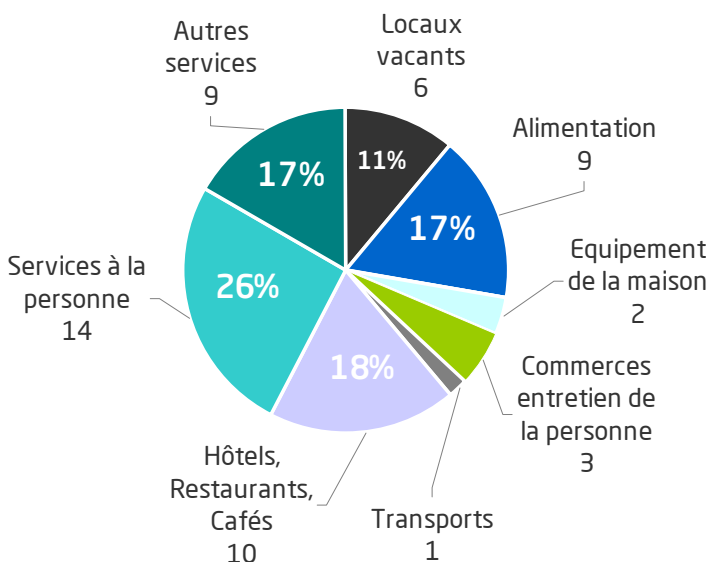
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

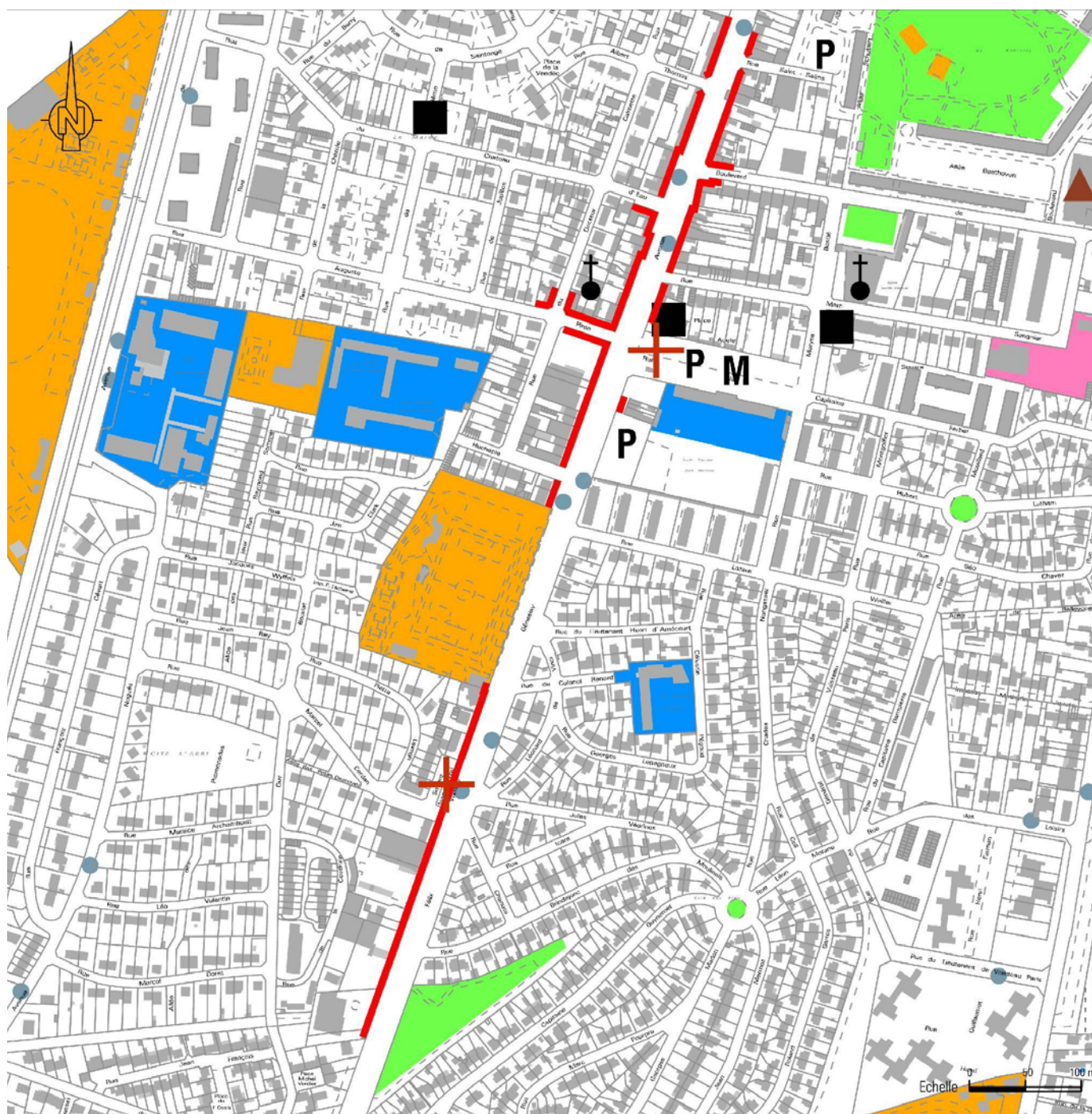
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✝ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière linéaire avec deux pôles : - un pôle entre la place Raymond Adelet et la rue Albert Thomas, qui présente une offre diversifiée comprenant un supermarché et un cinéma, - un pôle autour du square Jean Pierre Wimille avec un supermarché et quelques commerces de proximité. Offre diversifiée de commerces et services : 54 activités, soit plus que la moyenne des centralités inter-quartiers, dont : - 26% de services à la personne ; - 18% dans la restauration ; - 17% de commerces d'alimentation dont deux supermarchés ; - 11% de locaux vacants.  Le marché hebdomadaire et la présence de quelques artisans (plombier, carreleur) renforce le dynamisme de cette centralité. Elle répond aux besoins des habitants et capte également le trafic de transit lié à l'entrée de ville.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale ► Rester vigilant quant à la vacance qui est plutôt dispersée
Accessibilité et espaces publics	Traitement différencié de l'avenue Gèneslay sur la partie entre le bd. de la Fresnellerie et l'av. Pierre Semard : trottoirs plus larges, aménagements adaptés à l'activité commerciale présente des deux côtés de la voie Absence d'aménagements qualitatifs place Raymond Adelet Pas d'aménagement spécifique aux abords du square Wimille Absence de piste cyclable Bonne offre de stationnement et bonne desserte en transport en commun Projet de Chronobus sur l'avenue Félix Gèneslay.	► Valoriser l'espace autour de la place Raymond Adelet en lien avec le marché et l'école ► Prendre en compte le caractère spécifique de la double centralité dans l'aménagement



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

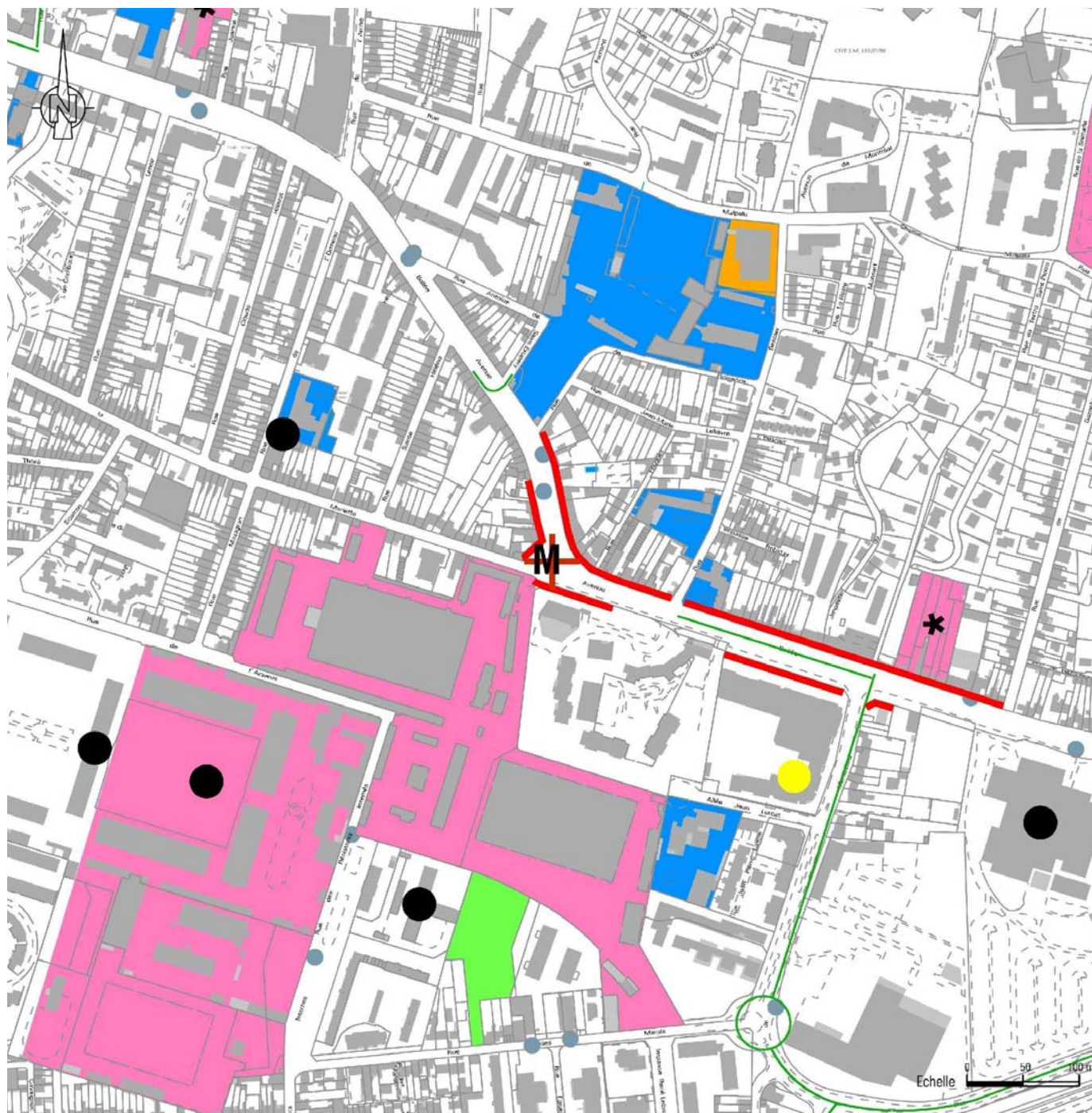
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✱ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière linéaire avec une concentration au carrefour de la Butte (Av. Bollée-rue Mariette) comprenant un supermarché et de nombreux commerces de proximité. Offre diversifiée de commerces et services : 32 activités, soit moins que la moyenne des centralités inter-quartiers, dont : - 29% de services ; - 18% de services à la personne - 16% de commerces d'alimentation dont deux supérettes, - 12% dans la restauration. Offre complétée par une offre de service, notamment de professions médicales, et de nombreux sièges administratifs (CPAM, CAF, Sarthe Habitat,...) à proximité. Elle bénéficie du transit de l'axe d'entrée de ville.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale.
Accessibilité et espaces publics	Absence de continuité cyclable Offre de stationnement insuffisante Projet de Chronobus Manque de lisibilité / Absence de mise en scène de la centralité en termes d'aménagement de l'espace public.	► Profiter de l'aménagement d'une ligne de BHNS pour valoriser cette centralité.
Potentiel de Renouvellement Urbain	Potentiel important à proximité sur le site de l'Etamat (environ 240 logements) et de Paixhans (environ 100 logements)	► Faire bénéficier la centralité de ces nouveaux projets en veillant à son accessibilité.



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

Secteurs de projet

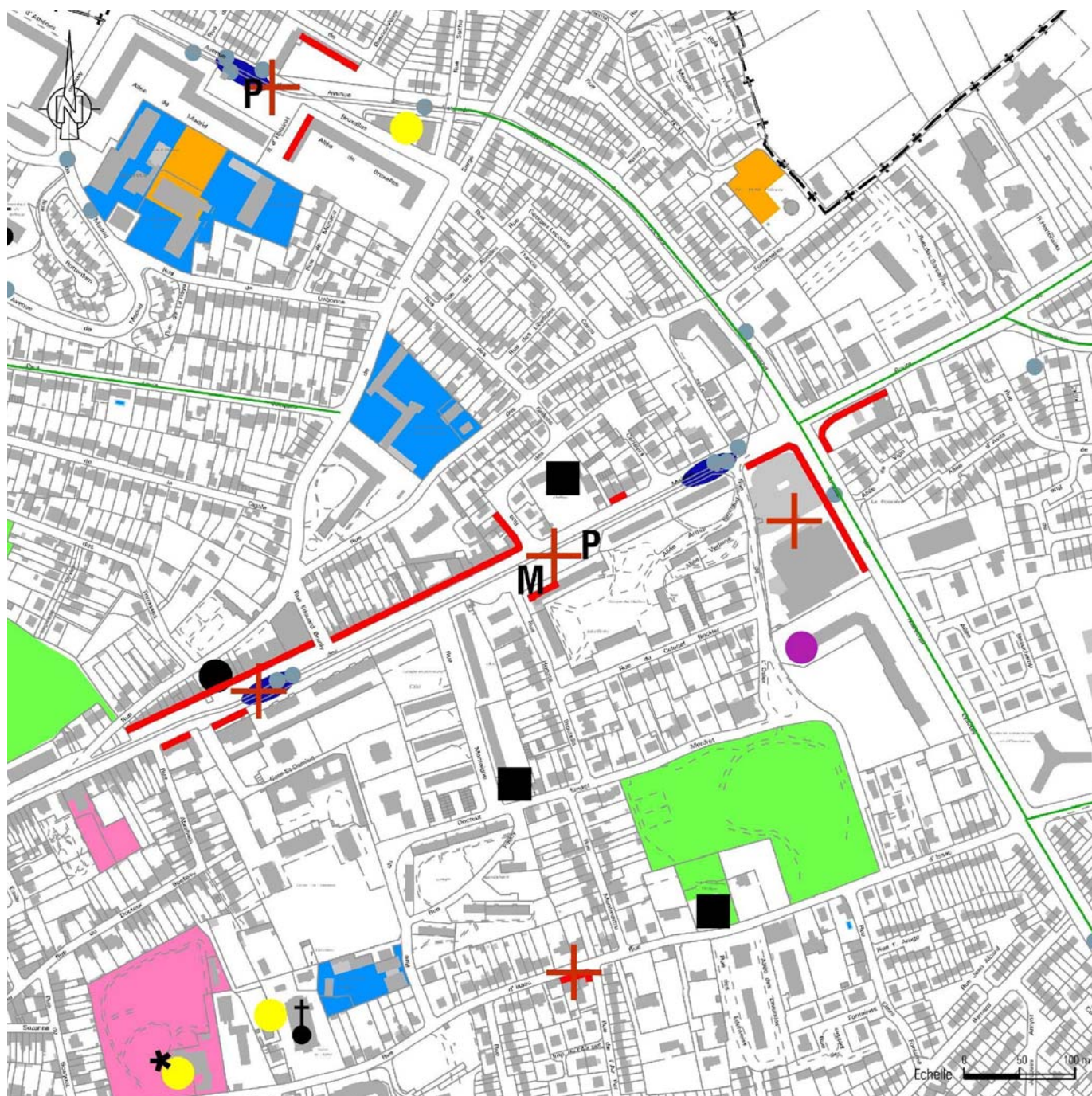
- Sites potentiels de renouvellement urbain
- *** Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ⚡ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

MAILLETS
Centralité inter-quartiers

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée sur un linéaire assez long allant de la rue de Sargé au carrefour de Zamenhof et ponctué par 3 pôles : la station Maillets-Banjan, la place des Maillets et le supermarché. Grande diversité de commerces et services avec quelques spécificités (caviste, trophées, prothèses auditives) : 41 activités, dont : - 41% de services, principalement des services financiers et immobiliers (15) ; - 20% de services à la personne ; - 15% de commerces d'alimentation dont un supermarché. Complétée par la présence de professions médicales Centralité qui bénéficie de sa situation sur un axe d'entrée de ville et sur le tracé du tramway.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale
Accessibilité et espaces publics	Offre de stationnement peu importante mais compensée par la très bonne desserte en transport en commun (tramway)	► Être vigilant sur la rotation du stationnement sur la place des Maillets pour un bon fonctionnement des commerces



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

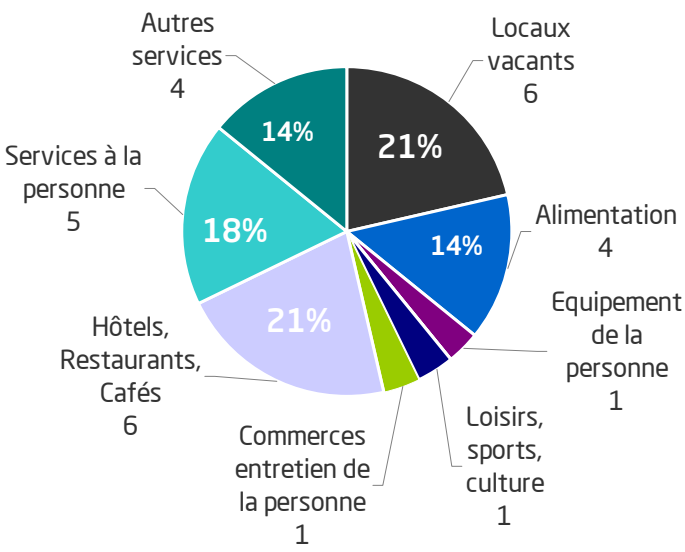
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

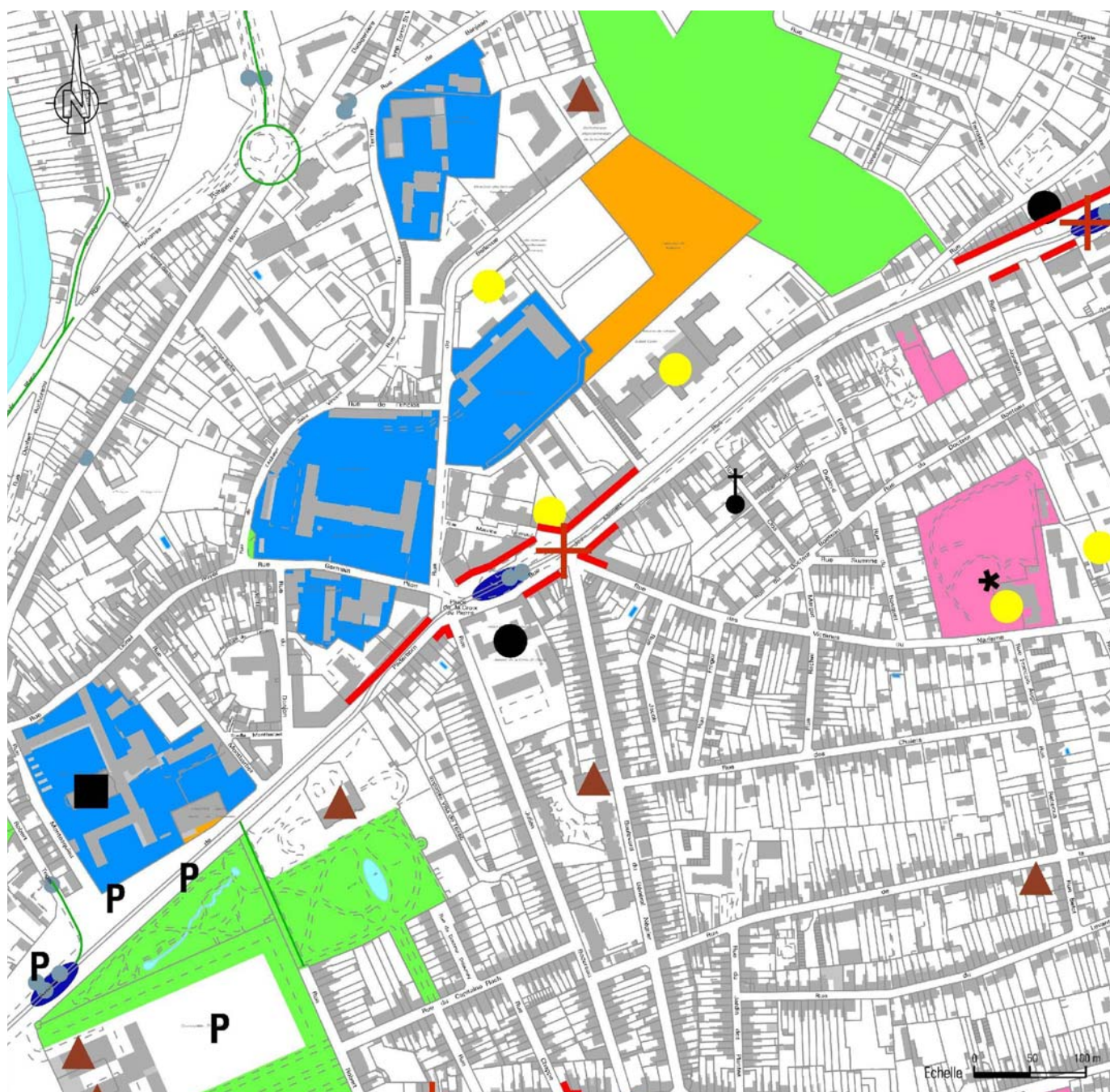
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✠ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité concentrée autour du carrefour Maillets/Général Négrier/Victimes du Nazisme Offre diversifiée de commerces et services : 28 activités, soit moins que la moyenne des centralités inter-quartiers, dont : - 21% dans la restauration, notamment la restauration rapide liée à la proximité du centre-ville et des lycées ; - 18% de services à la personne ; - 14% de commerces d'alimentation dont une supérette ; - 21% de locaux vacants, dont la plupart se situent dans les rez-de-chaussée d'un nouveau programme de logements.  Centralité qui bénéficie de sa situation sur un axe d'entrée de ville et sur le tracé du tramway. Elle bénéficie également de la proximité des lycées.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale
Accessibilité et espaces publics	Offre de stationnement peu importante mais compensée par la très bonne desserte en transport en commun (tramway)	



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

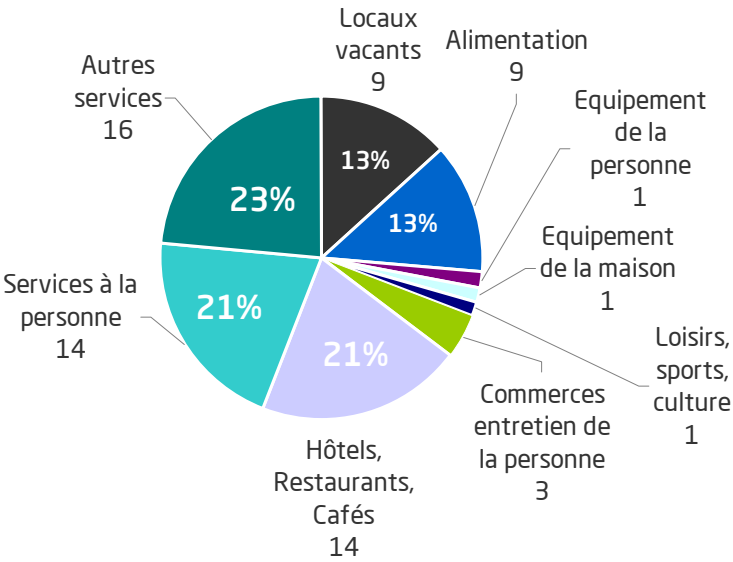
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

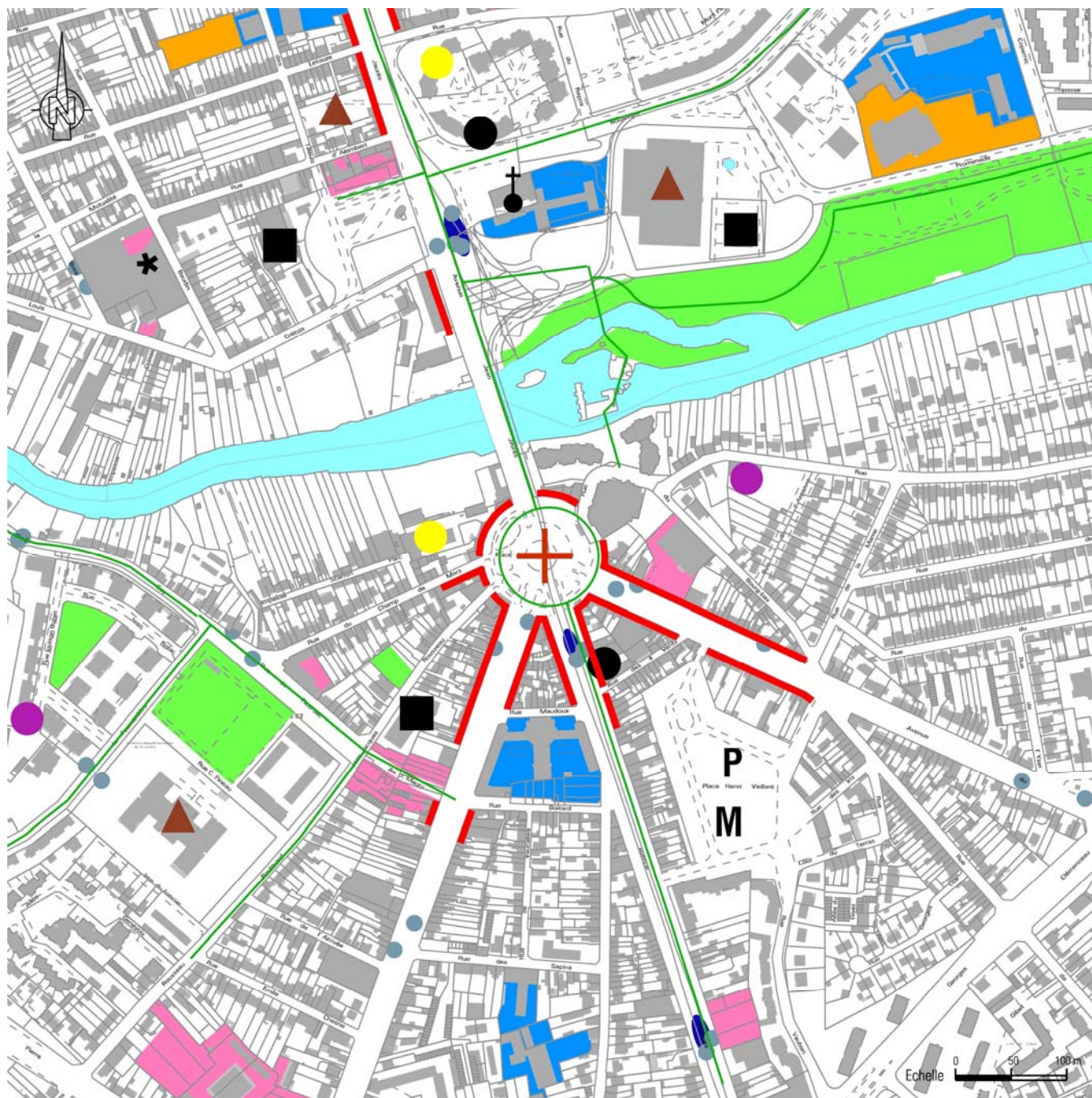
Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✠ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité concentrique autour de la Place Adrien Tironneau et linéaire au début de chacun des axes principaux rejoignant la place : av. Félix Gèneslay, av. Georges Durand et av. Jean Mac. Elle répond aux besoins du quartier tout en tirant profit aussi de sa situation de convergence d'axes d'entrée de ville. Offre diversifiée de commerces et services plutôt de proximité : 68 activités, soit nettement plus que la moyenne des centralités inter-quartiers, dont : - 23% de service, principalement financiers ou immobiliers (15) ; - 21% dans la restauration ; - 21% de services à la personne ; - 13% de commerces d'alimentation dont une superette - quelques commerces atypiques pour une centralité de proximité : magasin de musique, chausseur, horloger... ; - 13% de locaux vacants.  La centralité est également renforcée par la présence de quelques professions libérales dans le domaine médical Néanmoins une certaine vacance est observée : 9 locaux vacants	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale ► Être vigilant quant à la vacance
Accessibilité et espaces publics	Bonne desserte en transport en commun, Offre de stationnement satisfaisante Piste cyclable seulement sur l'Av. G. Durand et la place A. Tironneau Beaucoup de circulation qui peut contraindre les déplacements doux	► Améliorer l'accessibilité piétonne et vélo.
Renouvellement urbain	Quelques potentiels à proximité : ancienne caserne de pompiers (environ 30 logements), foncier le long de la nouvelle avenue Jacques Maury (environ 40 logements), ancienne trocante (environ 20 logements)	



Commerces et services

- Linéaire commercial
- + Coeur de centralité
- M** Marchés de plein air

Accessibilité

- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
- Arrêts tramway ou BHNS
- Arrêts de bus
- P** Parkings

Secteurs de projet

- Sites potentiels de renouvellement urbain
- ✱ Projet en cours

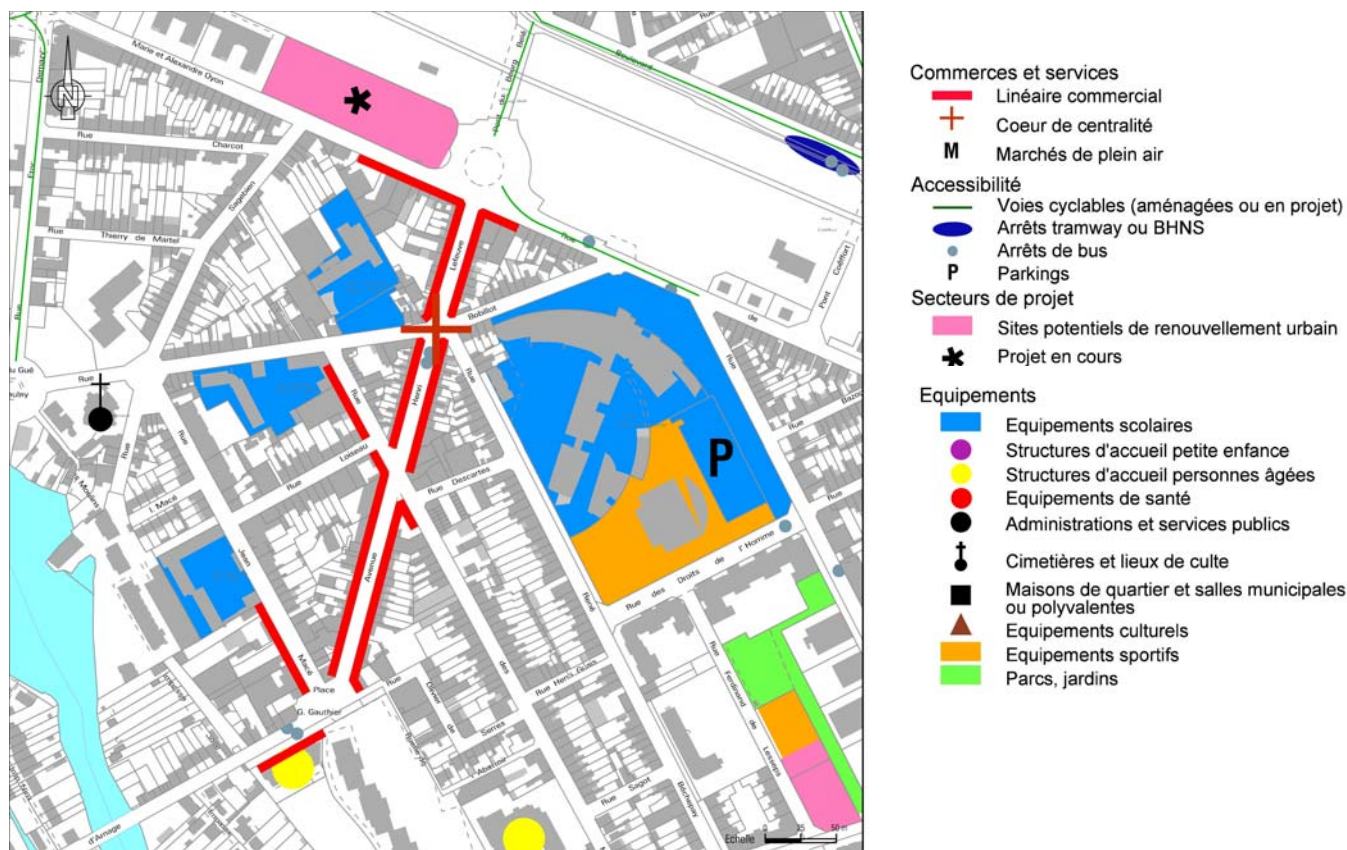
Equipements

- Equipements scolaires
- Structures d'accueil petite enfance
- Structures d'accueil personnes âgées
- Equipements de santé
- Administrations et services publics
- ✠ Cimetières et lieux de culte
- Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
- ▲ Equipements culturels
- Equipements sportifs
- Parcs, jardins

MIROIR

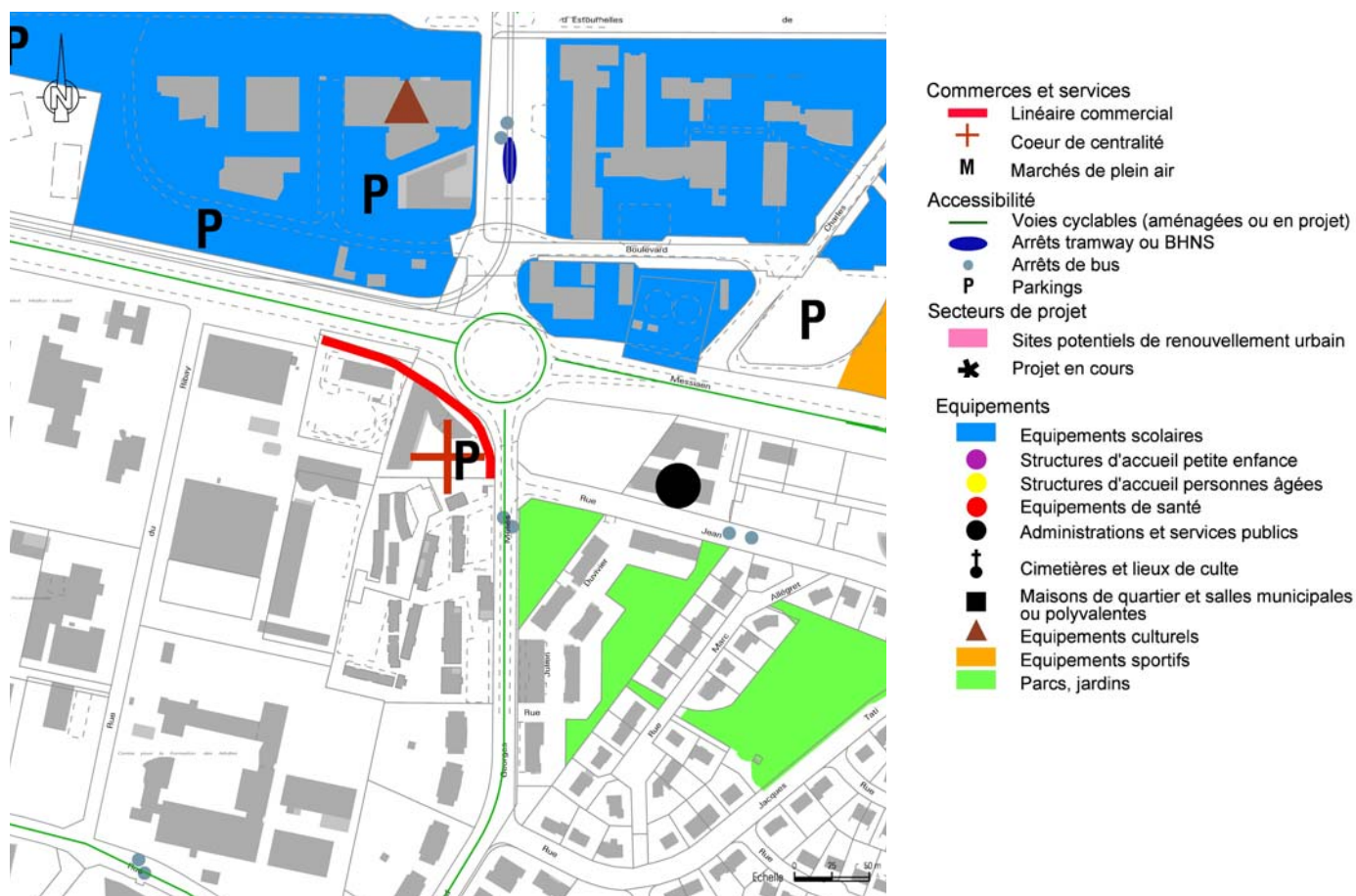
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière linéaire Offre diversifiée de commerces et services, importante pour une centralité de proximité mais éparpillée entre 300 et 400 mètres : 37 activités, dont : - 24% de commerces d'alimentation (9) ; - 19% de restauration (6) et d'hôtellerie (1) ; - 11% de services à la personne de type coiffure-beauté (4) ; - 30% (11) de locaux vacants La centralité bénéficie de sa proximité avec le Lycée Marguerite Yourcenar.	► Maintenir le niveau de l'offre commerciale ► Questionner la concurrence éventuelle d'une nouvelle offre commerciale sur Novaxud ► Rester vigilant sur la vacance
Accessibilité et espaces publics	Espace public vieillissant et trottoirs étroits : une centralité qui n'est pas agréable à pratiquer Offre de stationnement moyenne Absence de piste cyclable	► Requalifier l'espace public pour garantir le maintien des dynamiques commerciales
Renouvellement urbain	Plusieurs projets en cours : - siège social de O² bd. Alexandre Oyon - réhabilitation du site Etoc Demazy avec introduction de nouveaux logements - rénovation des tours Sarthe Habitat place Georges Gauthier Potentiels de développement : - poursuite du projet Novaxud (potentiel d'environ 80 logements) - potentiel rue Ferdinand de Lesseps (environ 5 logements)	► Faire bénéficier la centralité de ces nouveaux projets en veillant à son accessibilité et à ce qu'elle puisse répondre aux besoins de ces nouvelles populations.



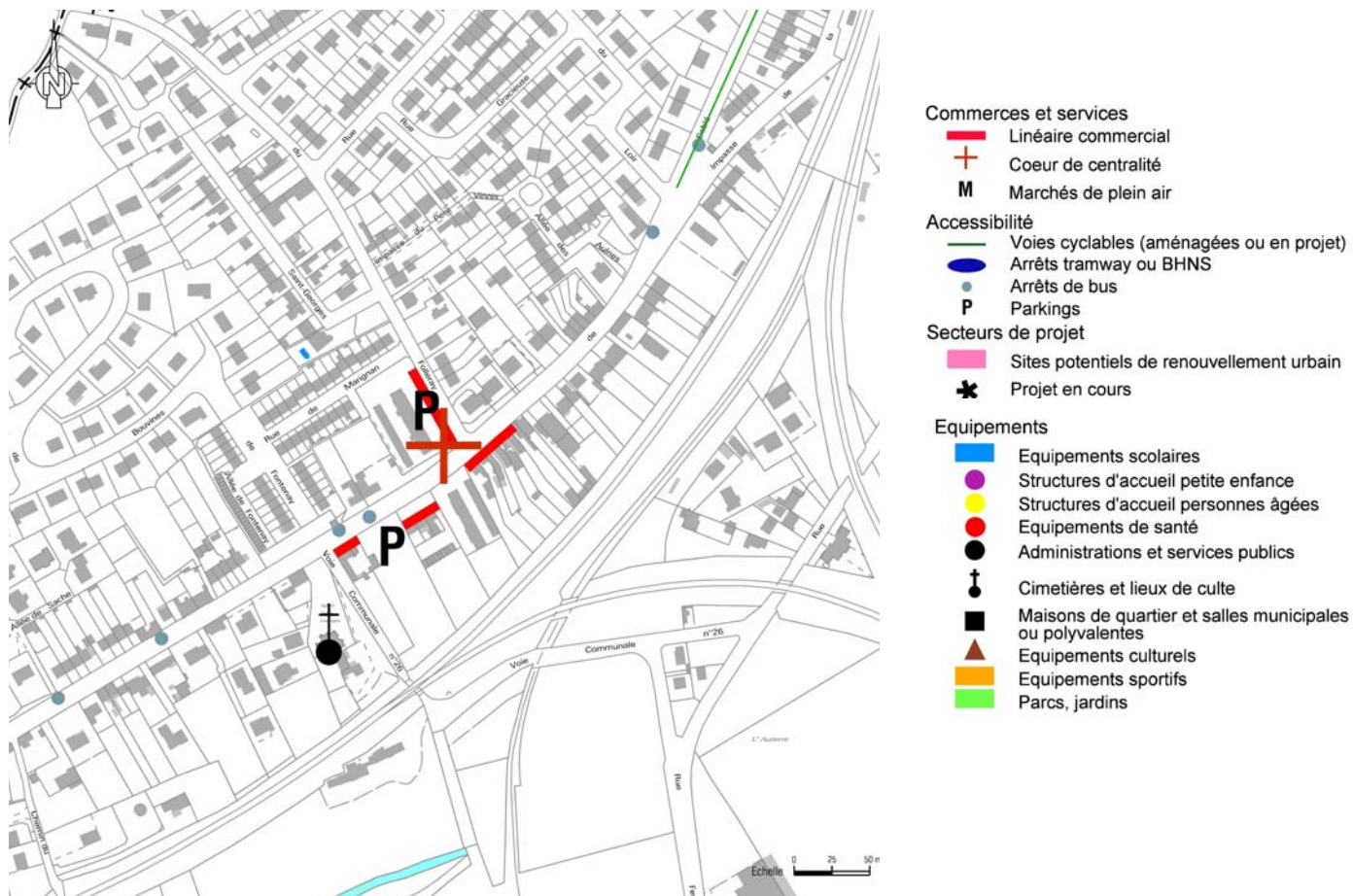
RIBAY
Centralité de proximité

	Constat
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Cette centralité est concentrique autour d'un petit ensemble commercial. Offre de commerces et services plutôt tournée vers la restauration à destination des étudiants et des actifs du secteur : 6 sur 10 activités sont dans le domaine de la restauration. Elle compte 1 local vacant.
Accessibilité et espaces publics	Très bonne accessibilité en transport en commun, et offre de stationnement satisfaisante



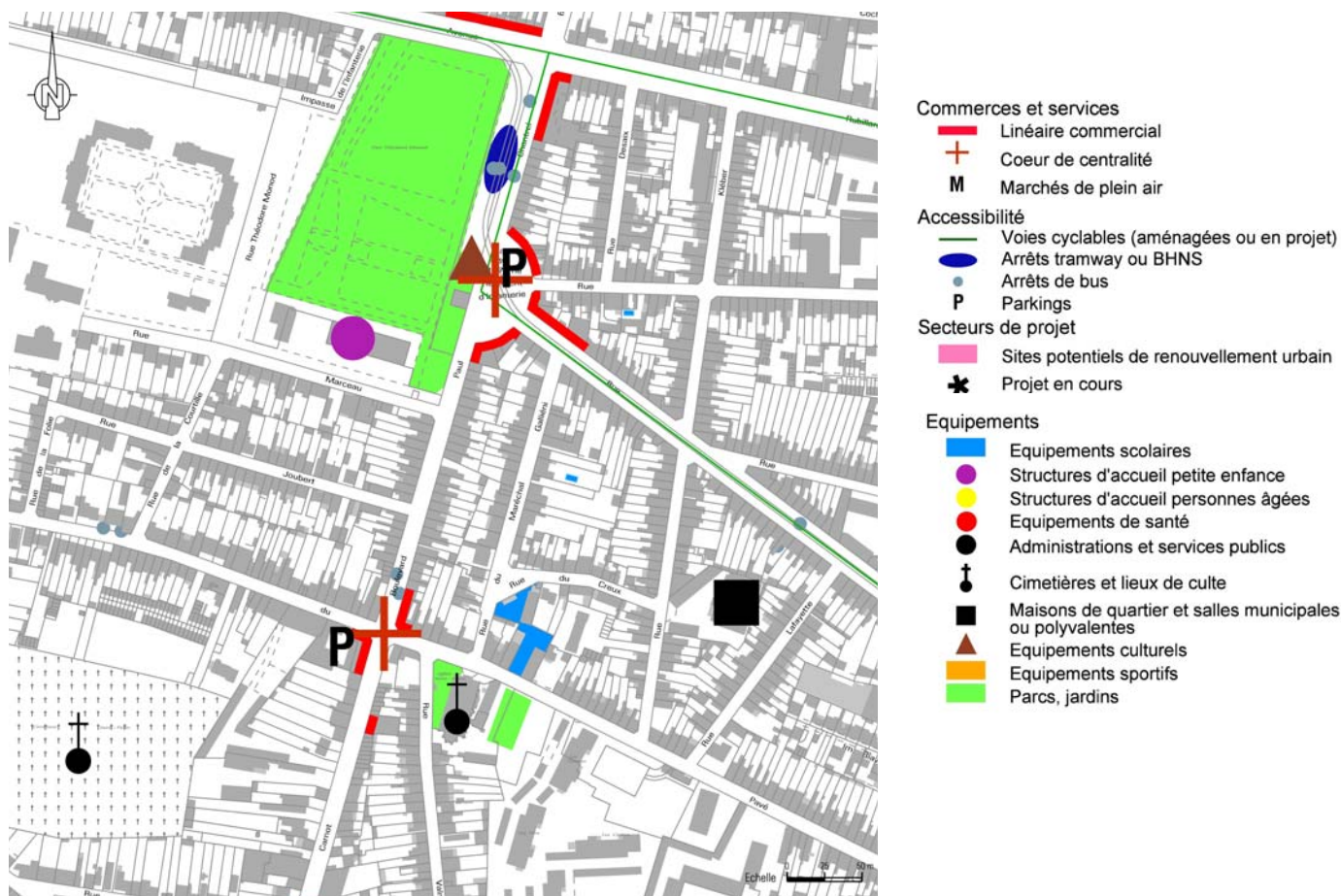
PETIT SAINT GEORGES
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Cette centralité est concentrique. Offre de commerces et services de proximité (11 activités) : boulangerie, boucherie-charcuterie, fleuriste, tabac-presse, pharmacie, salon de coiffure... Un local vacant est recensé. Située sur un axe circulant, elle peut drainer une clientèle de passage.	
Accessibilité et espaces publics	Offre de stationnement satisfaisante Projet de Chronobus	► Faciliter l'accessibilité en mode doux et aménager la rue de Sablé

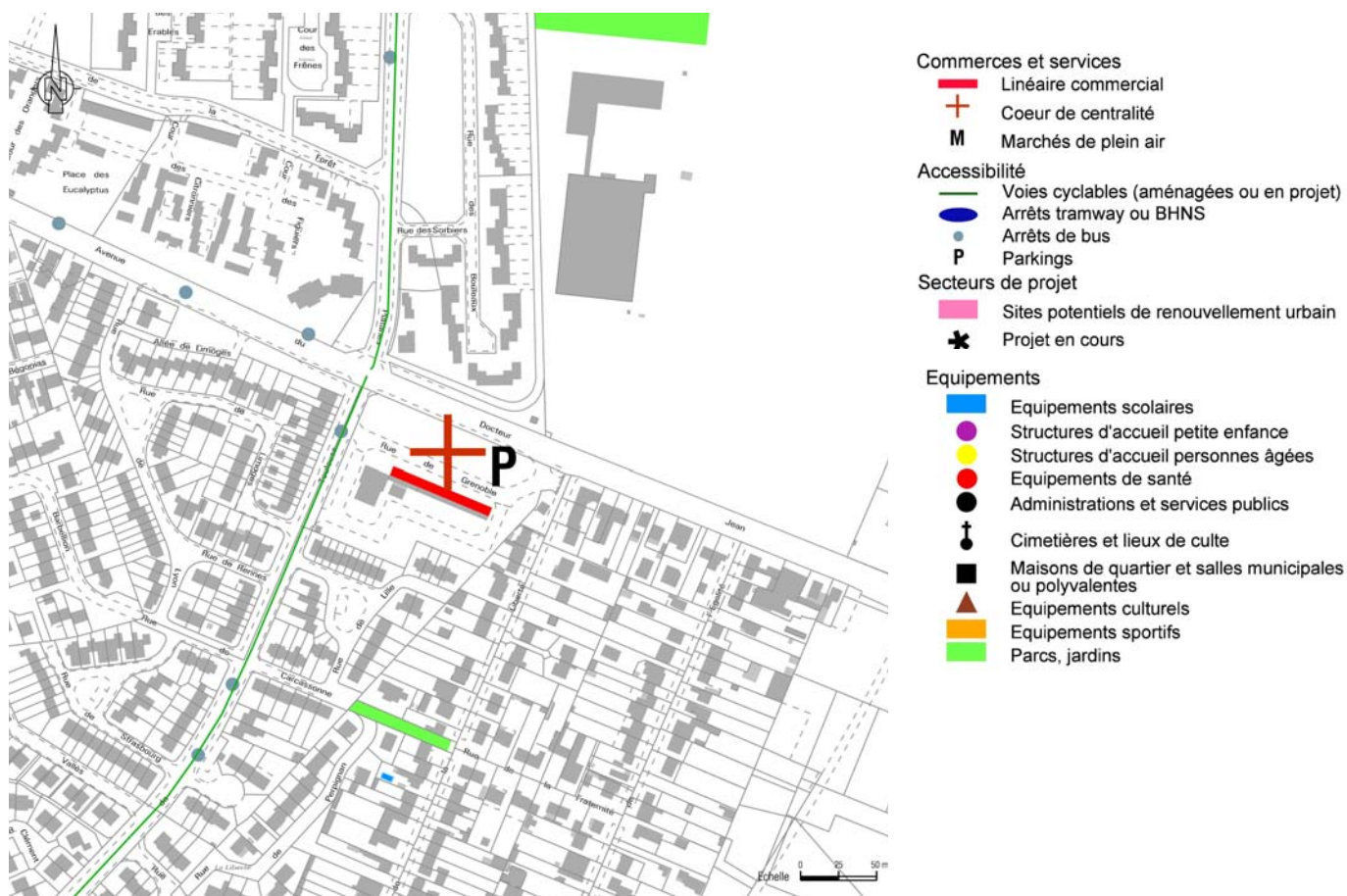


CARNOT - CHANTEREL
Centralité de proximité

	Constat
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Offre de commerces et services existante mais incomplète pour satisfaire les besoins de proximité : 14 activités, - dont 1 seul commerce d'alimentation (supérette Bd. Carnot), - 3 activités de restauration, - 4 services financiers ou immobiliers, - 3 garages automobiles, - 1 local vacant. Sur la partie boulevard Carnot, présence de quelques commerces de proximité (supérette, fleuriste, sandwicherie). Sur la partie Chanterel, présence plutôt de services qui bénéficient de la desserte du tramway.
Accessibilité et espaces publics	Bonne desserte en transport en commun (Tramway et Bus) Absence de piste cyclable sur la partie Carnot

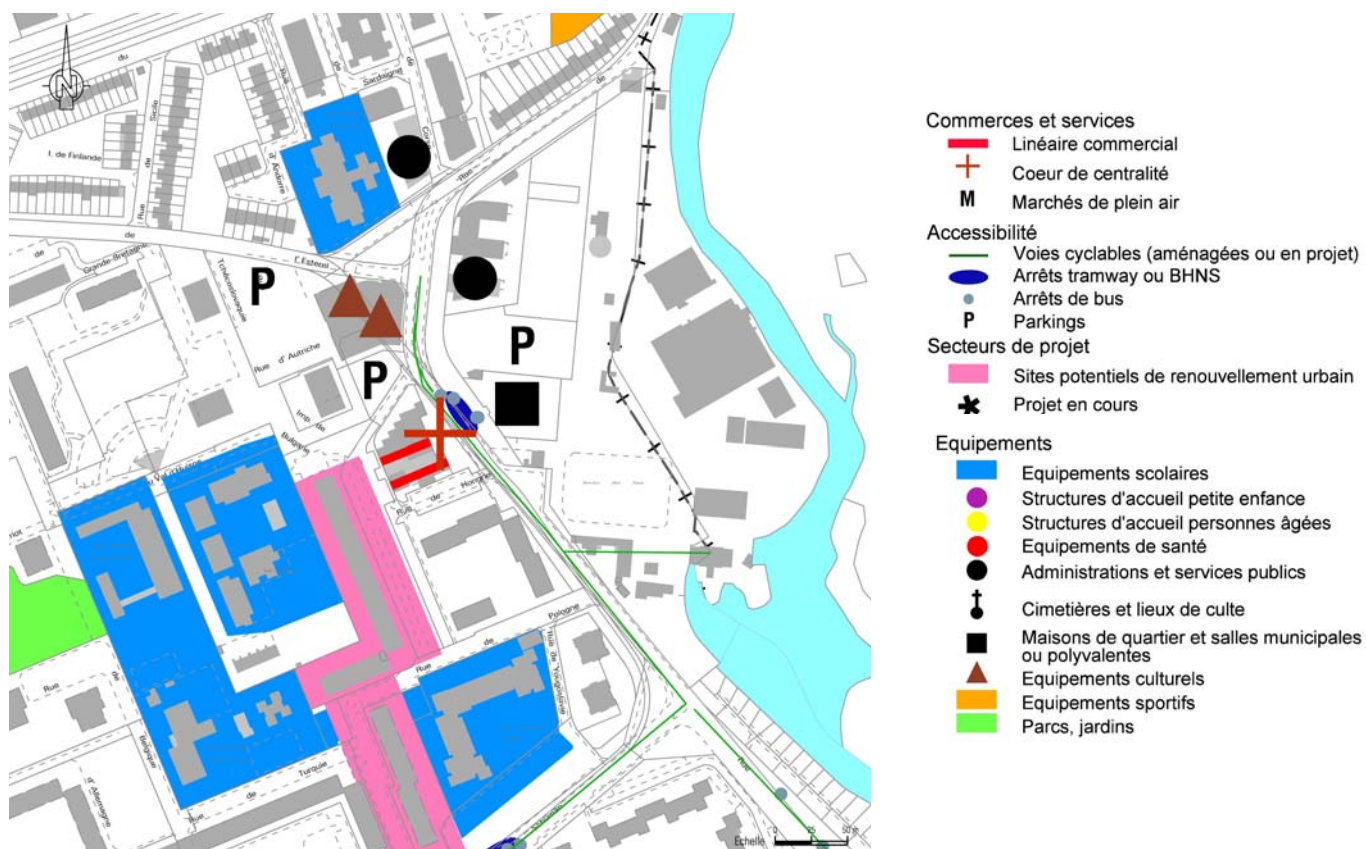


	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Offre commerciale de grande proximité située en rez-de-chaussée d'un immeuble collectif : 7 activités , dont une supérette et un local vacant. Répond aux besoins du quartier et capte les flux de l'entrée de ville.	► Mesurer l'impact de l'installation récente du supermarché sur la zone d'activités du Fouillet.
Accessibilité et espaces publics	Bonne desserte en transport en commun et bonne offre de stationnement Absence de piste cyclable	► Tenir compte des enjeux de visibilité depuis l'Avenue Jean Mac, du fait du positionnement en retrait.



EPAU
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Offre de commerces et services de très grande proximité : 12 activités , dont : - 4 dans la restauration ; - 3 commerces d'alimentation ; - 2 locaux vacants.	► Faire profiter la centralité d'une zone de chalandise potentielle assez importante du fait de la proximité du secteur d'emploi de la rue de l'Estérel, l'Espal, l'Arche de la Nature, l'Abbaye de l'Epau,...
Accessibilité et espaces publics	Très bonne desserte par les transports en commun Centre commercial refermé sur lui-même avec des commerces accessibles depuis une galerie.	► Tenir compte du projet de restructuration qui va conduire à la démolition de la partie Sud du centre commercial pour permettre une ouverture directe des commerces depuis l'espace public. ► Tenir compte du projet de réaménagement des abords en termes de stationnement et de desserte piétonne
Renouvellement Urbain	Secteur de renouvellement urbain proche avec potentiel développement de bureaux Opération de démolition/reconstruction de logement	► Faire bénéficier la centralité de ces projets en tant que potentiel apport d'une nouvelle clientèle et opportunité de requalification du quartier.



RONCERAY
Centralité de proximité

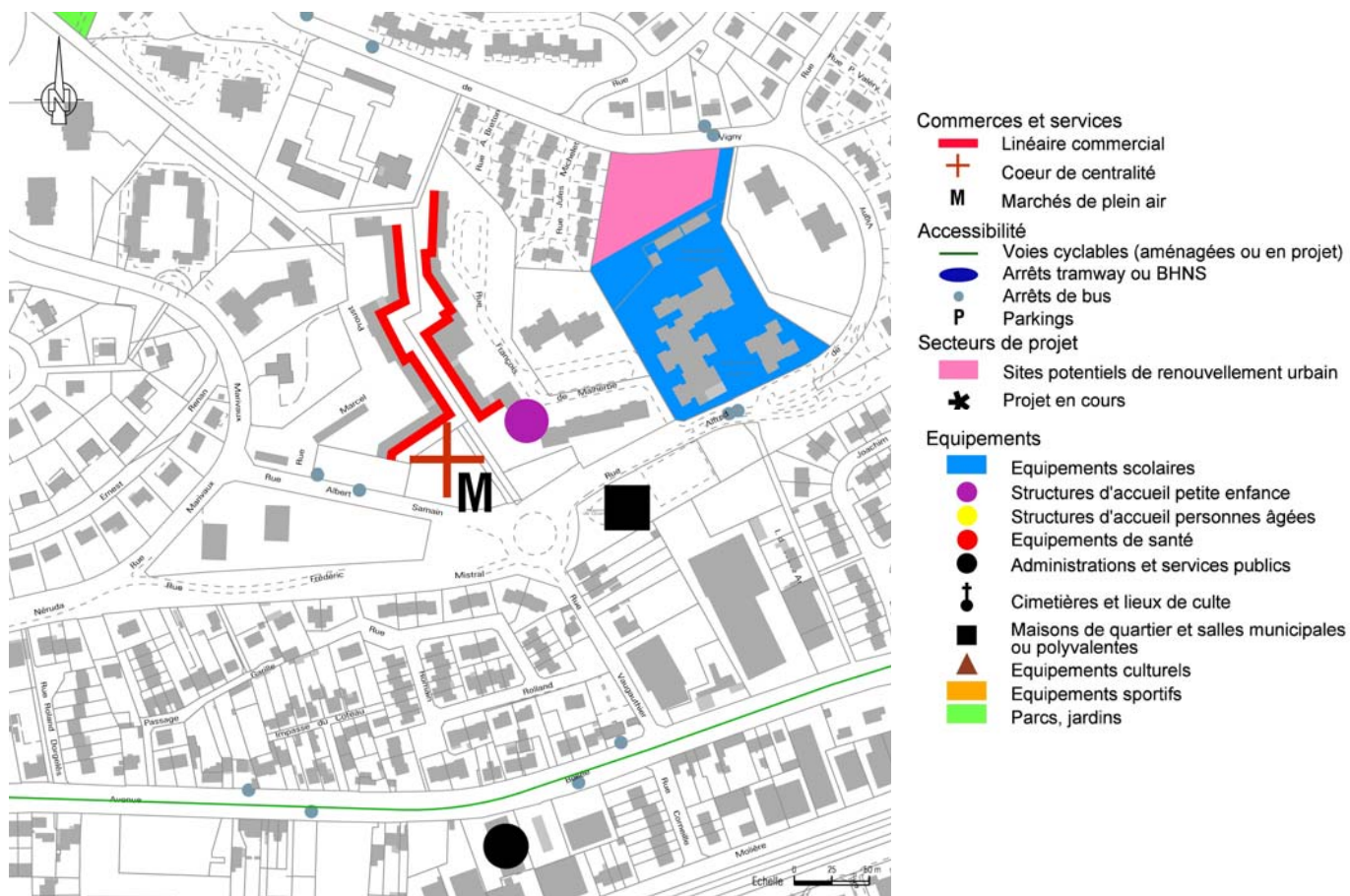
	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité linéaire le long de la rue de Laigné et assez concentrée au croisement avec la rue Mozart. Offre de commerces et services de très grande proximité : 18 activités, dont : - 28% (5) de commerces d'alimentation ; - 22% (4) de services à la personne ; - 11% (2) de services financier ou immobilier ; - 22% (4) de locaux vacants.	► Être vigilant à la vacance existante
Accessibilité et espaces publics	Bonne desserte en transport en commun, bonne offre de stationnement Absence de piste cyclable	



- Commerces et services**
- Linéaire commercial
 - Coeur de centralité
 - Marchés de plein air
- Accessibilité**
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
 - Arrêts tramway ou BHNS
 - Arrêts de bus
 - Parkings
- Secteurs de projet**
- Sites potentiels de renouvellement urbain
 - Projet en cours
- Equipements**
- Equipements scolaires
 - Structures d'accueil petite enfance
 - Structures d'accueil personnes âgées
 - Equipements de santé
 - Administrations et services publics
 - Cimetières et lieux de culte
 - Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
 - Equipements culturels
 - Equipements sportifs
 - Parcs, jardins

GAZONFIER
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière linéaire en pied d'immeuble, accessible uniquement à pied (forme de galerie non couverte). Centralité insérée dans le quartier, éloignée des grands axes de circulation. Diversité des commerces encore présente mais fragilité constatée avec de la vacance et une architecture vieillissante. Offre diversifiée de commerces et services : 17 activités, dont 47% (8) de services à la personne et 23% (4) de locaux vacants. Animation complétée avec le marché hebdomadaire	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale et/ou accompagner la diversification vers d'autres fonctions
Accessibilité et espaces publics	Bonne offre de stationnement et bonne desserte en transport en commun. Absence de continuité cyclable	► Améliorer la desserte cyclable



PREMARTINE
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière linéaire et discontinue. Offre réduite mais diversifiée de commerces et services : 9 activités, dont : - 3 services financiers et immobiliers, - 2 commerces d'alimentation, - 2 services à la personne. Proche de l'hyper-centre, elle fournit une offre pour un quartier résidentiel dense.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale
Accessibilité et espaces publics	Peu de stationnement Peu de lisibilité de cette micro-centralité, en l'absence de traitement spécifique	► Améliorer la lisibilité de la centralité



- Commerces et services**
- Linéaire commercial
 - Cœur de centralité
 - Marchés de plein air
- Accessibilité**
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
 - Arrêts tramway ou BHNS
 - Arrêts de bus
 - Parkings
- Secteurs de projet**
- Sites potentiels de renouvellement urbain
 - Projet en cours
- Equipements**
- Equipements scolaires
 - Structures d'accueil petite enfance
 - Structures d'accueil personnes âgées
 - Equipements de santé
 - Administrations et services publics
 - Cimetières et lieux de culte
 - Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
 - Equipements culturels
 - Equipements sportifs
 - Parcs, jardins

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière discontinue avec une concentration marquée par la supérette. Offre réduite mais diversifiée de commerces et services : 6 activités, dont : - 3 de services à la personne (coiffeurs et pressing), - 2 commerces d'alimentation dont une supérette, - 1 pharmacie.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale
Accessibilité et espaces publics	Desservie en transport en commun Bonne offre de stationnement Absence de réseau cyclable	► Améliorer la desserte cyclable



VILLARET
Centralité de proximité

	Constat
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité organisée de manière concentrée Centralité insérée dans le quartier, déportée de l'axe de circulation important de la rue d'Isaac. Offre réduite mais diversifiée de commerces et services : 5 activités, dont 2 commerces d'alimentation (boucherie et boulangerie) et un local vacant. Elle bénéficie de la proximité des équipements scolaires
Accessibilité et espaces publics	Desserte bus et piste cyclable à proximité sur la rue d'Isaac.
Potentiel de Renouvellement Urbain	Opportunité pour quelques logements supplémentaires à proximité (environ 30 logements)



- Commerces et services**
- Linéaire commercial
 - + Cœur de centralité
 - M Marchés de plein air
- Accessibilité**
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
 - Arrêts tramway ou BHNS
 - Arrêts de bus
 - P Parkings
- Secteurs de projet**
- Sites potentiels de renouvellement urbain
 - ✱ Projet en cours
- Equipements**
- Equipements scolaires
 - Structures d'accueil petite enfance
 - Structures d'accueil personnes âgées
 - Equipements de santé
 - Administrations et services publics
 - † Cimetières et lieux de culte
 - Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
 - ▲ Equipements culturels
 - Equipements sportifs
 - Parcs, jardins

BELLEVUE
Centralité de proximité

	Constat	Enjeux et leviers
Morphologie et niveau d'équipements commerciaux et de services	Centralité concentrée dans des pieds d'immeubles. Offre plutôt diversifiée de commerces et services de proximité : 15 activités, dont : - 27% (4) de commerces d'alimentation, - 20% (3) de services à la personne (coiffure), - 33% (5) de locaux vacants. Locaux vieillissants et risque de fragilité sur la transmission des commerces.	► Maintenir la diversité de l'offre commerciale et/ou accompagner la diversification vers d'autres fonctions
Accessibilité et espaces publics	Bonne desserte en transport en commun et bonne offre de stationnement Discontinuité cyclable Réaménagements récents de l'espace public au niveau du tramway.	



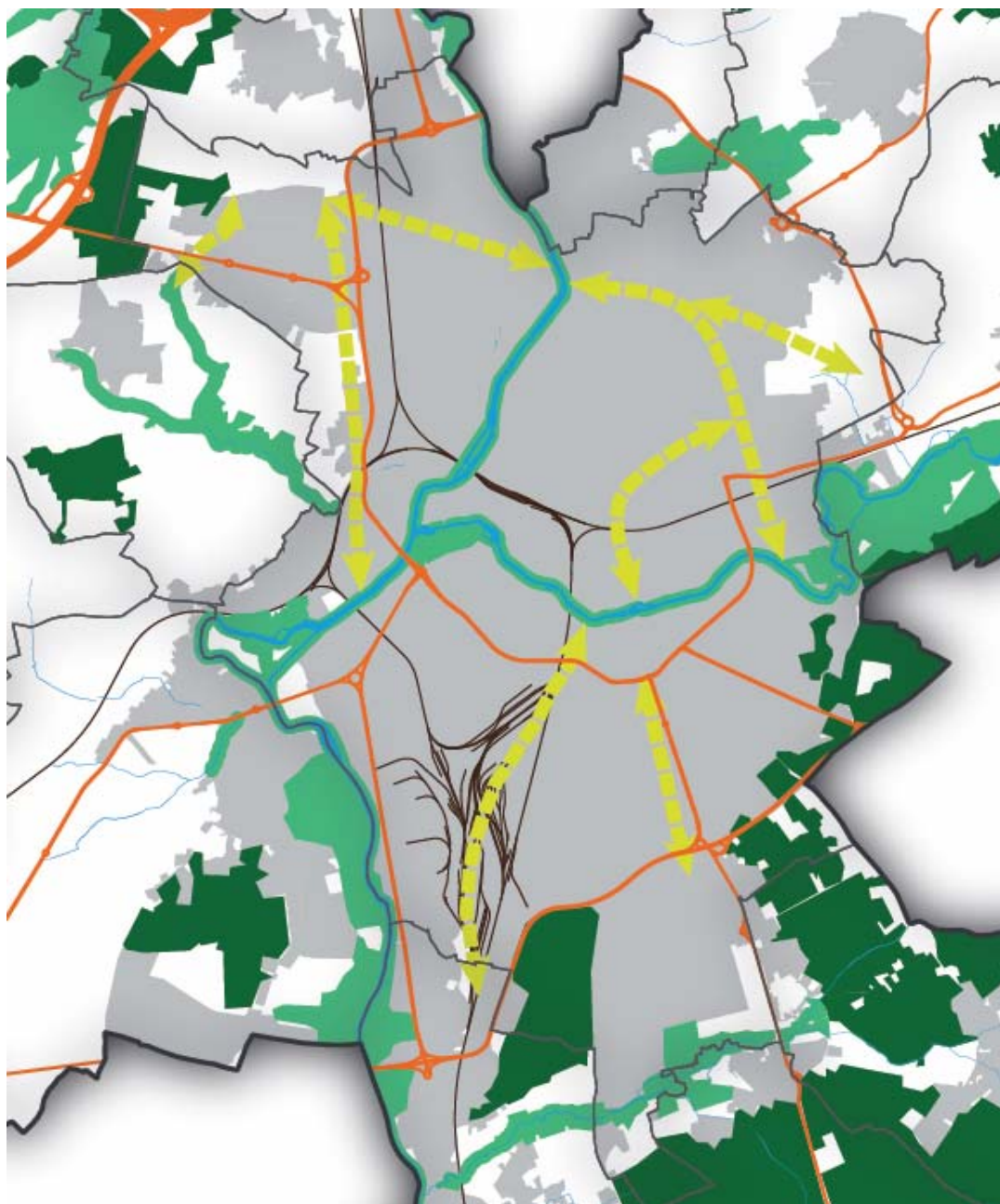
- Commerces et services**
- Linéaire commercial
 - Cœur de centralité
 - Marchés de plein air
- Accessibilité**
- Voies cyclables (aménagées ou en projet)
 - Arrêts tramway ou BHNS
 - Arrêts de bus
 - Parkings
- Secteurs de projet**
- Sites potentiels de renouvellement urbain
 - Projet en cours
- Equipements**
- Equipements scolaires
 - Structures d'accueil petite enfance
 - Structures d'accueil personnes âgées
 - Equipements de santé
 - Administrations et services publics
 - Cimetières et lieux de culte
 - Maisons de quartier et salles municipales ou polyvalentes
 - Equipements culturels
 - Equipements sportifs
 - Parcs, jardins

5 - Environnement

Pour mémoire, la méthodologie employée a permis dans un premier temps d'identifier la présence de la nature en ville et de caractériser la Trame Verte et Bleue urbaine. Dans un second temps, des outils et de moyens de mettre en œuvre la conservation et le développement de la Trame Verte et Bleue sont proposés.

La méthode est basée uniquement sur les informations disponibles sur le territoire et n'a pas donné lieu à d'inventaires complémentaires spécifiques.

Les données existantes sur le Mans, et qui se rapportent à l'environnement sont nombreuses. L'objectif du travail, dans un premier temps, a été de compiler l'ensemble des données et d'évaluer leur pertinence au regard de l'objectif de l'étude.



-  Réservoirs terrestres
-  Réservoirs vallées
-  Axes urbains de la Trame Verte et Bleue
-  Zones urbanisées

► *Le fonctionnement écologique du territoire aux abords du Mans.*

La ville du Mans s'inscrit dans un territoire dont les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité ont été caractérisés à plus grande échelle. Ces continuités écologiques déjà identifiées permettent de pressentir les différents axes que doit suivre la Trame Verte et Bleue urbaine. Les données disponibles qui concernent ces niveaux sont cartographiques et issues de la déclinaison de la Trame Verte et Bleue à l'échelle régionale par l'intermédiaire du Schéma Régional de Cohérence Écologique des Pays de la Loire (SRCE Annexe 1) et la Trame Verte et Bleue du SCoT du Pays du Mans (annexe 2). Les données sur les continuités écologiques ou les ruptures de continuité liées au cours d'eau sont issues du SDAGE Loire-Bretagne.

► *Les éléments de connaissance sur la nature du Mans*

De nombreux travaux à l'initiative de la ville du Mans et des acteurs locaux de l'environnement ont permis d'établir un diagnostic patrimonial de la faune et la flore du Mans. Ces documents ont été inventoriés et traités pour élaborer la Trame Verte et Bleue urbaine. Il s'agit :

- des inventaires naturalistes effectués sur 13 parcs de la ville du Mans dans le cadre du plan biodiversité, initié en 2011,
- des études menées par Le Mans Métropole sur l'Hélianthème faux-Alysson,
- des couches S.I.G. et documents de description des ZNIEFF¹ de types 1 et 2. Données issues du MNHN² et de la DREAL Pays de la Loire,
- des bases de données naturalistes locales, élaborées par le conservatoire botanique national de Brest pour la flore et la Ligue de Protection des Oiseaux et Mayenne Nature Environnement pour la faune,
- des notes fournies par le Musée Vert de la ville du Mans,
- des données bibliographiques issues des SAGEs bassin de la Sarthe Amont, bassin de la Sarthe Aval et bassin de l'Huisne (ROE, etc.).

La ville du Mans a mis par ailleurs à disposition des couches cartographiques utiles à la caractérisation de la Trame Verte et Bleue urbaine. Ces éléments permettent de proposer des déclinaisons réglementaires de la Trame Verte et Bleue. La localisation des sites de renouvellement urbain, des Espaces Boisés Classés, du Plan de Prévention des Risques inondation et de l'occupation partielle du sol des espaces verts, vise à mettre en perspective la prise en compte de la TVB dans la dynamique urbaine.

► *Caractérisation de la Trame Verte et Bleue*

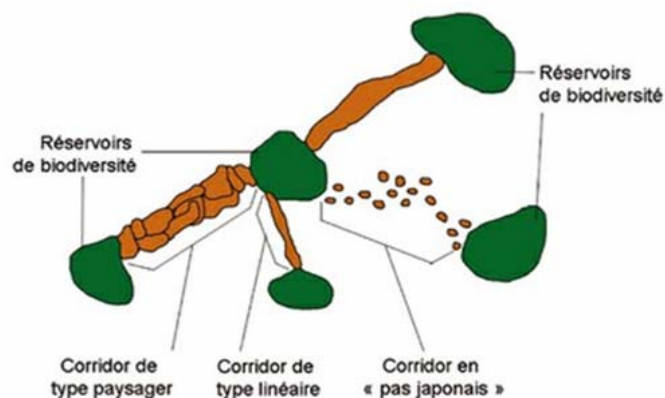
L'identification de la présence de la nature en ville et de la Trame Verte et Bleue nécessite de bien définir les éléments à mettre en évidence.

Définition des composantes de la Trame Verte et Bleue

La Trame Verte et Bleue se compose des continuités écologiques existantes et potentielles du Mans (cf. figure ci-après). Les continuités écologiques sont constituées par les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques tels que les définissent les articles L.371-1 et R.371-19 du code de l'environnement.

¹ ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique ZNIEFF

² MNHN : Muséum National d'Histoire Naturelle



Les composantes de la Trame Verte et Bleue (source cémagref)

Réservoirs de biodiversité :

Les **réservoirs de biodiversité** sont les espaces naturels où la biodiversité est la plus riche et la plus élevée. Ils doivent être fonctionnels écologiquement. C'est-à-dire qu'un nombre important d'espèces peuvent y effectuer leur cycle de vie complet. Les réservoirs de biodiversité doivent également être liés entre eux par des corridors écologiques.

Les réservoirs de biodiversité comprennent également les zonages d'inventaire et de protection des milieux naturels, de la faune et de la flore déjà identifiés sur le territoire (ZNIEFF, Site Natura 2000, etc.).

Corridors écologiques :

Les corridors écologiques sont les entités qui assurent les liaisons entre les réservoirs de biodiversité. Les milieux qui les composent vont être utilisés comme couloirs de déplacement par les espèces et comme lieu pour accomplir leur cycle biologique. Les corridors écologiques sont de deux types : continus ou discontinus.

Les **corridors continus**, ou structurants, sont des entités linéaires à travers lesquelles les espèces vont pouvoir se déplacer en restant uniquement dans des milieux naturels (linéaire de haies, coulées vertes, etc.). Il s'agit de corridors de types linéaire ou paysager.

Les **corridors discontinus**, ou en pas japonais, sont plus difficilement à mettre en évidence et sont fragmentés. Les espèces qui se déplacent d'un réservoir à un autre va traverser des milieux naturels fragmentés par le bâti et les voies de circulation. En contexte urbain, les corridors discontinus sont très représentés.

Élaboration d'une couche d'occupation du sol

La caractérisation des continuités écologiques repose sur un travail de photo-interprétation des éléments de nature, appuyé par une visite de terrain le 29 mars 2018. L'objet de cette visite a été d'appréhender la naturalité de tous les grands parcs urbains, mais également de valider l'occupation du sol faites par photo-interprétation.

Les éléments de nature ont fait l'objet d'une description par type, déclinée dans le cadre ci-après.

Les complexes de jardins mixtes

Cet intitulé regroupe les jardins contigus situés dans les îlots urbains. Ces jardins sont entourés de clôtures perméables ou non, les séparant les uns des autres. Une structure type abris de jardin est souvent présente en fond de propriété. Les arbres sont présents au sein des complexes en faible nombre et ne forment pas de continuité du couvert arboré (ou canopée). La majeure partie des surfaces de chaque entité est perméable. En termes de continuités écologiques, les complexes de jardins mixtes forment une structure de « pas japonais ». Les éléments de rupture sont le bâti et les voies de circulation environnantes. Les complexes de jardin mixte sont surtout présents dans le nord de la ville du Mans, dans les quartiers Carnot, Beaulieu et cimetière ouest. L'intérêt écologique des complexes de jardins mixtes est fort. Ils permettent l'accueil et le déplacement des espèces, notamment de la petite faune (écureuils, hérissons, etc.).

Les complexes de jardins boisés

Les complexes de jardins boisés sont similaires aux complexes de jardins mixtes. La principale différence vient du fait que les arbres sont présents en plus grande densité et forment un couvert arboré dense et continu. Les complexes de jardins boisés sont localisés essentiellement dans le nord de la ville dans les quartiers Maillets, Bellevue et Prémartine.

L'intérêt écologique des complexes de jardins boisés est fort, car ils permettent l'accueil et le déplacement de la petite faune (écureuils, hérissons, etc.) et également des passereaux.

Les boisements

Cette catégorie comprend principalement tous les boisements déconnectés des éléments bocagers (linéaires de haies et boisements) en périphérie du Mans. La plupart des boisements sont plantés, mais certains peuvent être spontanés (croissance naturelle de la forêt sans intervention de l'homme), et font suite aux friches. Les essences qui les composent peuvent être locales ou exotiques. Dans les boisements spontanés, le robinier faux-acacia (espèce exotique envahissante) est régulièrement présent (cas observé aux abords des friches). Les boisements sont localisés en densité plus importante dans et aux abords de la zone industrielle située au sud-ouest du Mans et dans un cadre plus naturel sur les rives de l'Huisne.

Les boisements péri-urbains revêtent un caractère plus naturel que les boisements urbains et sont connectés par des corridors écologiques au réseau écologique global du territoire. Ces boisements sont surtout concentrés dans le sud-est du Mans au contact du Bois de Changé.

L'intérêt écologique des boisements est fort, car ils permettent l'accueil et le déplacement des espèces de la petite faune (écureuils, hérissons, etc.) et des passereaux.

Les fourrés

Les fourrés sont des formations arbustives non gérées, souvent très denses et faisant suite aux friches urbaines. Ils abritent une faune diversifiée, notamment les petits passereaux. Les fourrés sont essentiellement présents au sud de la gare de triage et le long des réseaux de transport linéaire.

L'intérêt écologique des fourrés est fort.

Les pelouses et les prairies

Les pelouses et les prairies sont gérées de manière plus ou moins extensive dans l'aire urbaine du Mans. Elles sont présentes en grande partie dans le sud de la ville. Plusieurs d'entre elles abritent une espèce végétale protégée, l'hélianthème faux-alysson. Elles sont également un lieu particulièrement favorable à la réalisation du cycle de vie des insectes.

L'intérêt écologique des pelouses et prairies est fort.

Les friches et délaissés urbains

Les friches urbaines sont des espaces qui ont pu être urbanisés ou non par le passé, et qui sont laissés à l'abandon depuis. Elles sont surtout cartographiées dans les zones industrielles et au sud de la gare de triage. La végétation y est composée d'espèces herbacées et annuelles. Ces milieux ne semblent pas soumis à un mode de gestion et ont un rôle très important pour le maintien de la biodiversité en ville. Les friches accueillent une faune et une flore diversifiées et servent de couloir de déplacement le long des voies de circulation.

L'intérêt écologique des friches et délaissés urbains est fort.

Les parcs urbains

La catégorie « parcs urbains » regroupe tous les grands parcs de la ville du Mans. Les milieux présents sont très diversifiés et souvent composés de mosaïques d'habitats plus ou moins naturels. Le degré d'artificialisation est hétérogène d'un parc à l'autre.

L'intérêt écologique des parcs urbains est variable. Il est déterminé pour chacun d'entre eux grâce à l'indice de naturalité (cf. paragraphe ci-après « caractérisation des réservoirs de biodiversité »).

Les espaces verts

Les espaces verts sont constitués de milieux diversifiés, souvent ouverts et composés d'une prairie artificialisée tondue régulièrement. Ces espaces sont de petites surfaces et localisés sur le domaine public ou privé.

L'intérêt écologique est de faible à moyen.

Les complexes sportifs

Les complexes sportifs sont des espaces perméables. Ils possèdent un faible potentiel d'accueil de la faune et de la flore, car ils sont soumis à un entretien très régulier.

L'intérêt écologique des complexes sportifs est faible.

Les alignements d'arbres

Cet intitulé regroupe à la fois les alignements d'arbres le long des infrastructures linéaires, donc sur des secteurs très imperméabilisés et les haies ayant un caractère plus ou moins naturel.

L'intérêt écologique des alignements d'arbres est moyen.

Les jardins partagés et privés

Les jardins partagés et privés sont des espaces de grandes tailles dédiés au maraîchage pour les habitants de la ville du Mans.

L'intérêt écologique des jardins partagés et privés est faible.

Les gazons urbains

Les gazons urbains sont des espaces tondu très régulièrement. Les potentialités d'accueil pour la faune et la flore sont faibles.

L'intérêt écologique des gazons urbains est faible.

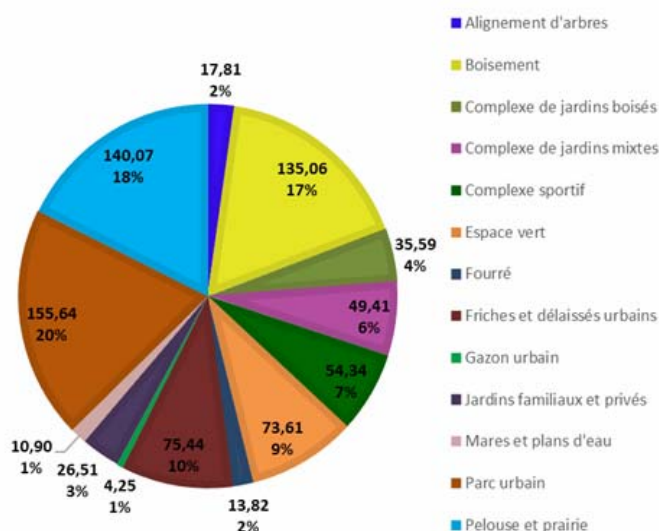
Les mares et les plans d'eau

Les mares et les plans d'eau sont des milieux aquatiques présents sur le territoire du Mans. Ils permettent l'accueil de la faune aquatique ou semi-aquatique. Ils sont importants dans l'accomplissement du cycle de vie de plusieurs groupes d'espèces, notamment les amphibiens.

L'intérêt écologique des mares et plans d'eau est variable, de faible à fort.

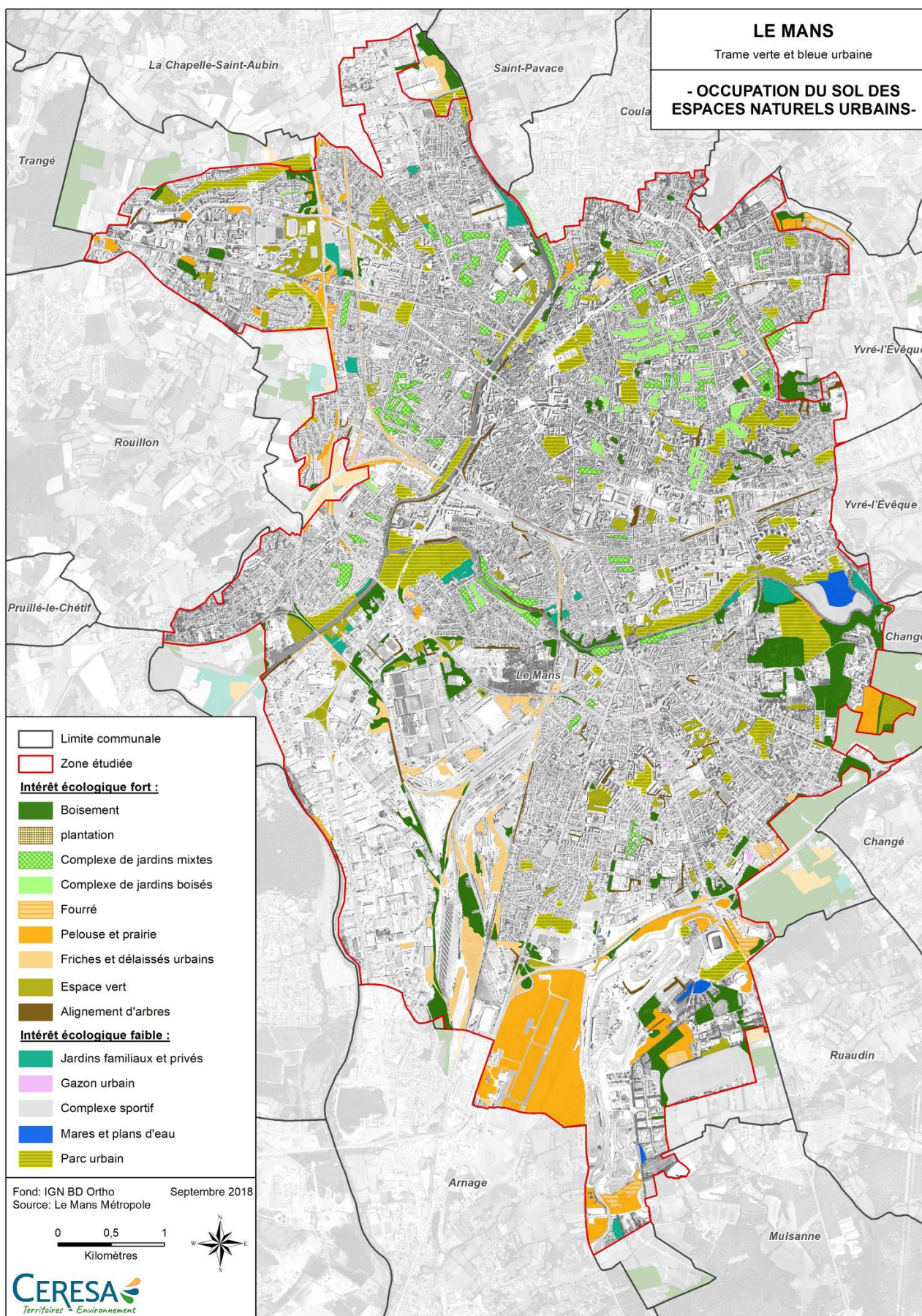
Le travail de photo-interprétation a par la suite été amendé et modifié grâce à l'aide du service « Nature en ville » et des conseils de quartiers lors d'une réunion de concertation. Il en résulte une carte finale de l'occupation du sol du Mans.

Les espaces de faibles surfaces n'ont pas été intégrés lors de cette phase. La cartographie des éléments de nature (cf. carte ci-après) n'est donc pas exhaustive. Elle a pour objectif de donner une vision globale de la présence de la nature en ville afin de réaliser diverses analyses cartographiques servant à identifier la Trame Verte et Bleue urbaine. La surface totale couverte par des éléments de nature est de 790 hectares. Trois éléments de nature principaux couvrent le territoire urbain du Mans. Il s'agit des boisements, des pelouses et prairies, et des parcs urbains. La superficie élevée des pelouses et prairies s'explique par la présence de ce milieu sur l'aérodrome du Mans.



Pourcentage et surface de recouvrement (hectares des éléments de nature dans l'aire urbaine du Mans.

Cette base pourra être complétée/amendée grâce aux outils utilisés dans le cadre de la présente étude par la ville et la communauté urbaine.



Caractérisation des réservoirs de biodiversité

Pour mémoire, les réservoirs de biodiversité comprennent également les zonages d'inventaire et de protection des milieux naturels, de la faune et de la flore déjà identifiés sur le territoire (ZNIEFF, Site Natura 2000, etc.).

En plus de ces zonages, tous les grands parcs urbains ont été étudiés afin de savoir s'ils répondent aux critères de définition des réservoirs de biodiversité.

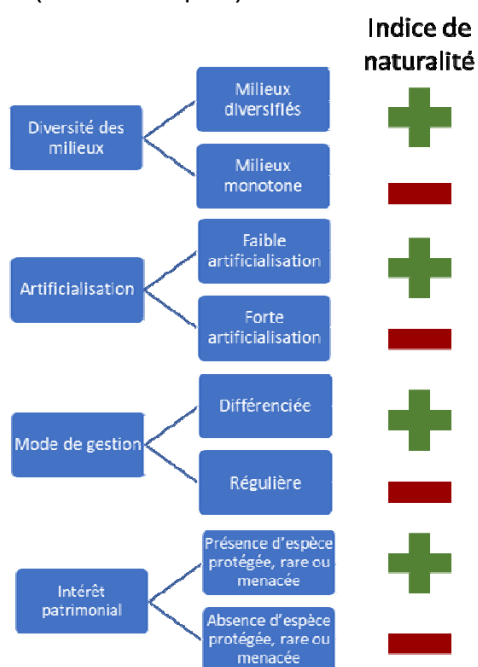
La ville du Mans a lancé avec l'aide de la région Pays de la Loire un plan biodiversité en 2011. Ce plan a permis de réaliser l'inventaire de la faune, de la flore et habitats naturels de 13 parcs urbains ou péri-urbains du Mans.

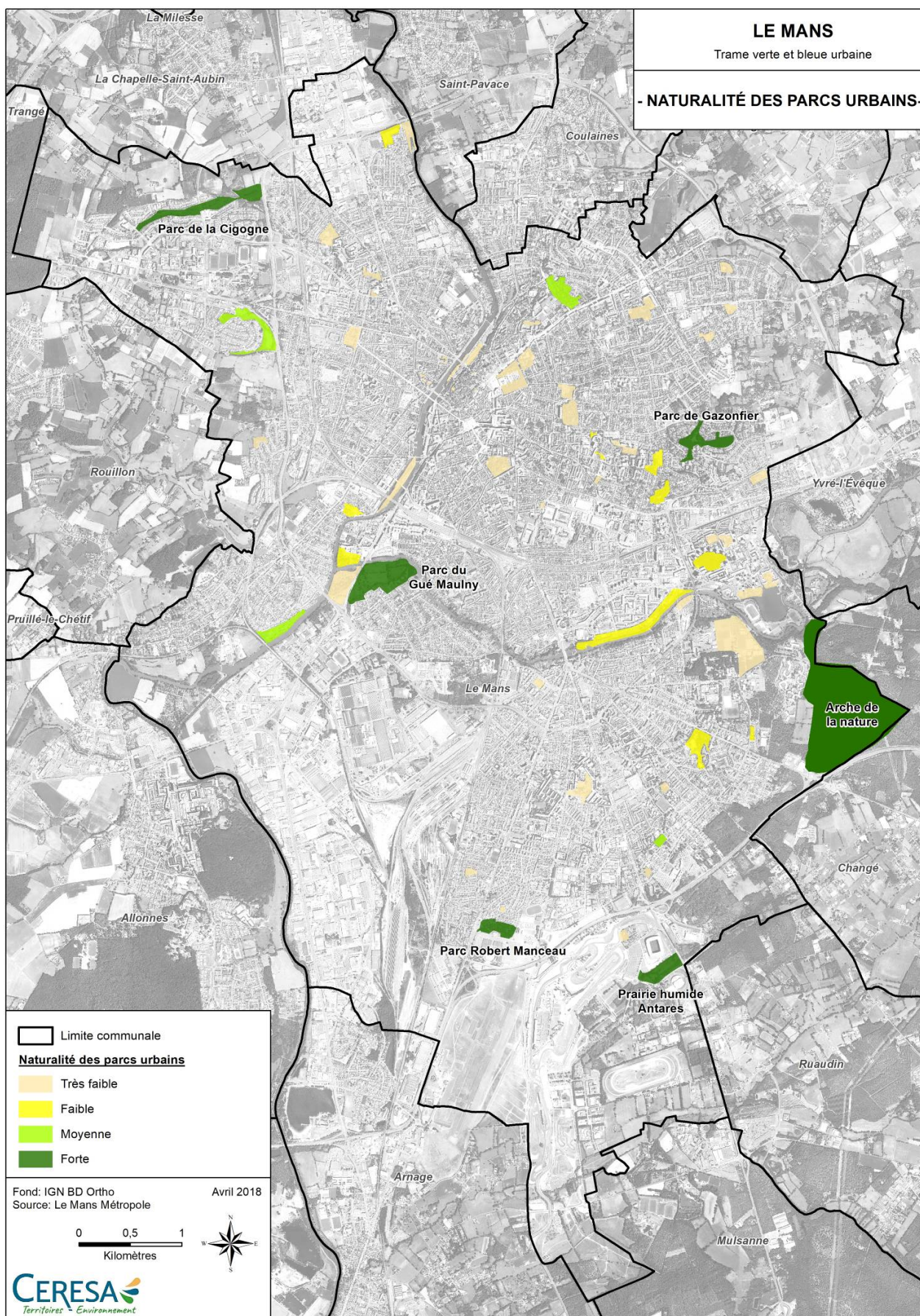
L'identification des réservoirs de biodiversité a été effectuée à partir d'un indice de naturalité. Cet indice de naturalité, propre aux parcs urbains de la ville du Mans permet de déterminer l'intérêt écologique de chacun d'entre eux selon quatre critères :

- La **diversité des milieux** : plus un parc possède des milieux naturels diversifiés et plus il sera propice à l'accueil d'une faune et d'une flore nombreuses et diversifiées.
- L'**artificialisation** : les parcs urbains de la ville du Mans ont une surface artificialisée très variable de l'un à l'autre allant de faible à fort. Plus le critère d'artificialisation sera fort et plus il influera négativement sur la naturalité du parc.
- Les **modalités de gestion** : le mode de gestion des espaces verts influe grandement sur la biodiversité. Les grands parcs urbains ont été classés en fonction de la régularité de la gestion. Plus une gestion est régulière et quotidienne et plus l'indice de naturalité sera faible, à l'inverse d'une gestion différenciée qui permet de définir un indice de naturalité fort pour le parc.
- La **diversité spécifique / intérêt patrimonial** : l'intérêt patrimonial est déterminé par la présence d'espèces protégées, rares ou vulnérables sur le secteur d'étude. La diversité spécifique est liée au nombre d'espèces dans un parc urbain. Plus le nombre d'espèces sera important et plus l'indice de naturalité sera influencé positivement. Le recensement des espèces d'intérêt patrimonial a été effectué sur la base des études menées en 2011.

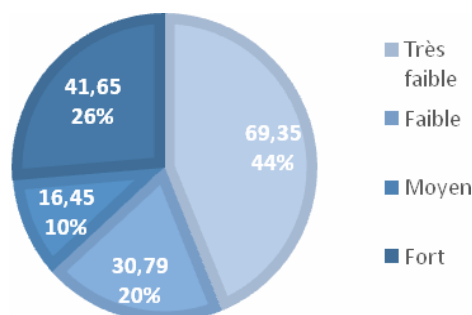
Critères de définition de l'indice de naturalité.

Un indice de naturalité de très faible à fort est ensuite calculé pour chaque grand parc urbain à partir de l'influence positive ou négative de chaque critère. Il en ressort une cartographie de la naturalité des parcs urbains (cf. carte ci-après).





Les parcs dont l'indice de naturalité est très faible couvrent une surface de l'ordre de 69 hectares. Il s'agit pour une grande partie d'entre-deux de squares de faible superficie (inférieure à 5 000 m²).



Superficie en hectares des parcs urbains en fonction de leur naturalité.

La seconde catégorie la plus représentée concerne les parcs urbains à forte naturalité avec environ 42 ha. Cette superficie importante s'explique par la taille de certains parcs, le Gué de Maulny et le parc de la Cigogne notamment.

À titre d'exemple, le parc Théodore Monod possède des surfaces artificielles très recouvrantes, et est soumis à une gestion régulière. Son indice de naturalité a donc été défini comme très faible.



Parc Théodore Monod avec un indice faible de naturalité à gauche et parc de la Cigogne avec un indice fort de naturalité à droite.

À l'inverse, le parc des Cigognes, qui a été conçu pour favoriser les déplacements doux et la biodiversité par l'intermédiaire d'une coulée verte, possède des milieux diversifiés. La gestion mise en place est différenciée. Son indice de naturalité a été défini comme fort.

Les parcs à forte naturalité remplissent les caractéristiques des réservoirs de biodiversité. La diversité animale et végétale y est importante, et les espèces peuvent y effectuer leur cycle de vie complet.

Préconfiguration des corridors écologiques

La notion de couloirs de déplacement des espèces est difficile à mettre en évidence en contexte urbain. La présence d'axes de déplacement continus est relativement faible à cause de la fragmentation des milieux naturels par le bâti et les voies de circulation. Le travail effectué a donc eu pour objet de mettre en évidence les couloirs de déplacement « potentiels discontinus » ou « corridors en pas japonais ». Si une espèce animale veut se déplacer d'un réservoir à l'autre, elle va être obligée de traverser l'espace urbain. Le travail a donc pour objectif de déterminer le chemin le plus court permettant à une espèce de se déplacer d'un élément de nature à l'autre.

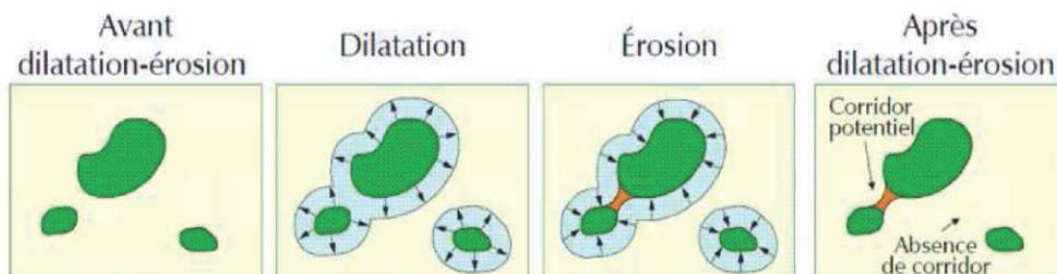
La méthode dite de « dilatation-érosion » a été appliquée pour modéliser les axes de déplacement théoriques des espèces. Cette méthode est la plus pertinente pour identifier les corridors écologiques en milieu urbain.

Cette méthode est basée sur les éléments de nature de la couche d'occupation du sol. Pour cette analyse, seules les unités pouvant jouer un rôle dans le déplacement des espèces sont prises en compte. Les entités

« complexe sportif » et « gazon urbain » ont été exclues de l'analyse. Ils ne possèdent pas d'éléments naturels tels que des arbres, un couvert végétal dense pouvant servir d'abris ou de couloirs de déplacement aux espèces. Les ressources alimentaires y sont également faibles.

Une zone tampon est créée autour de chaque élément de nature retenu. Cette zone a été testée avec 4 distances différentes : 25, 50, 100 et 150 mètres. Il s'agit de la phase de dilatation. Les tampons sont ensuite érodés afin de ne garder que les zones présentes entre deux éléments de nature suivant la distance testée. Le processus est schématisé ci-après.

Cette zone représente le chemin à parcourir par une espèce pour se déplacer d'un élément de nature à l'autre et forme donc un corridor écologique.



Mise en évidence de corridors potentiels par la méthode de la dilatation-érosion (source : Cemagref)

Chaque distance (25, 50, 100 et 150m) de corridors potentiels a été figurée sur la ville du Mans, afin d'évaluer la pertinence de chacune d'entre-elle (cartes en annexe 2).

Les **couloirs de 25 mètres** de distance illustrent des connectivités fortes entre les éléments de nature. Les liaisons sont très rapprochées et ce sont donc potentiellement ces itinéraires qui seront utilisés par la petite faune pour passer d'un élément de nature à l'autre. Cependant, si l'on prend l'échelle de la zone urbanisée du Mans, il n'y a pas de corridor écologique qui ressort visuellement. Seule l'Huisne et ses berges est bien marquée par un corridor écologique.

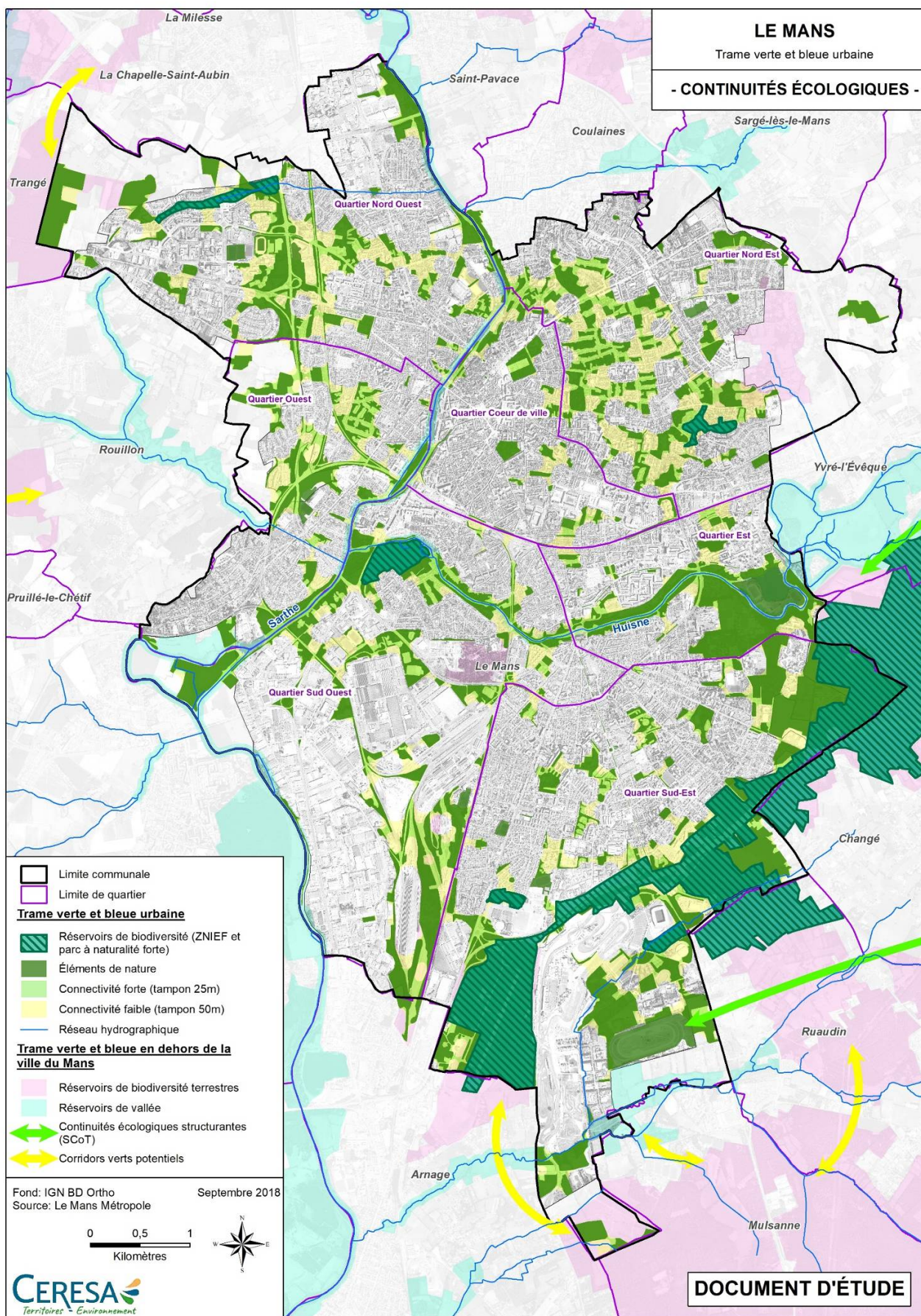
Les **couloirs de 50 mètres** de distance permettent d'identifier un second niveau de corridors écologiques. Des liaisons sont visibles entre les éléments de nature, et les deux axes structurants (la Sarthe et l'Huisne) sont bien mis en évidence, excepté sur quelques secteurs très minéraux de la Sarthe.

Les **couloirs de 100 mètres** sont continus sur une grande partie de l'aire urbaine du Mans. Leur densification ne permet plus d'identifier clairement des corridors écologiques. De plus, la probabilité de déplacement de la petite faune sur une distance aussi grande constituée de milieux défavorables (bâti dense, route, etc.) est très faible.

Les **couloirs de 150 mètres** de distance couvrent une large partie de la ville du Mans. Il n'est plus possible à ce stade d'identifier clairement des corridors écologiques

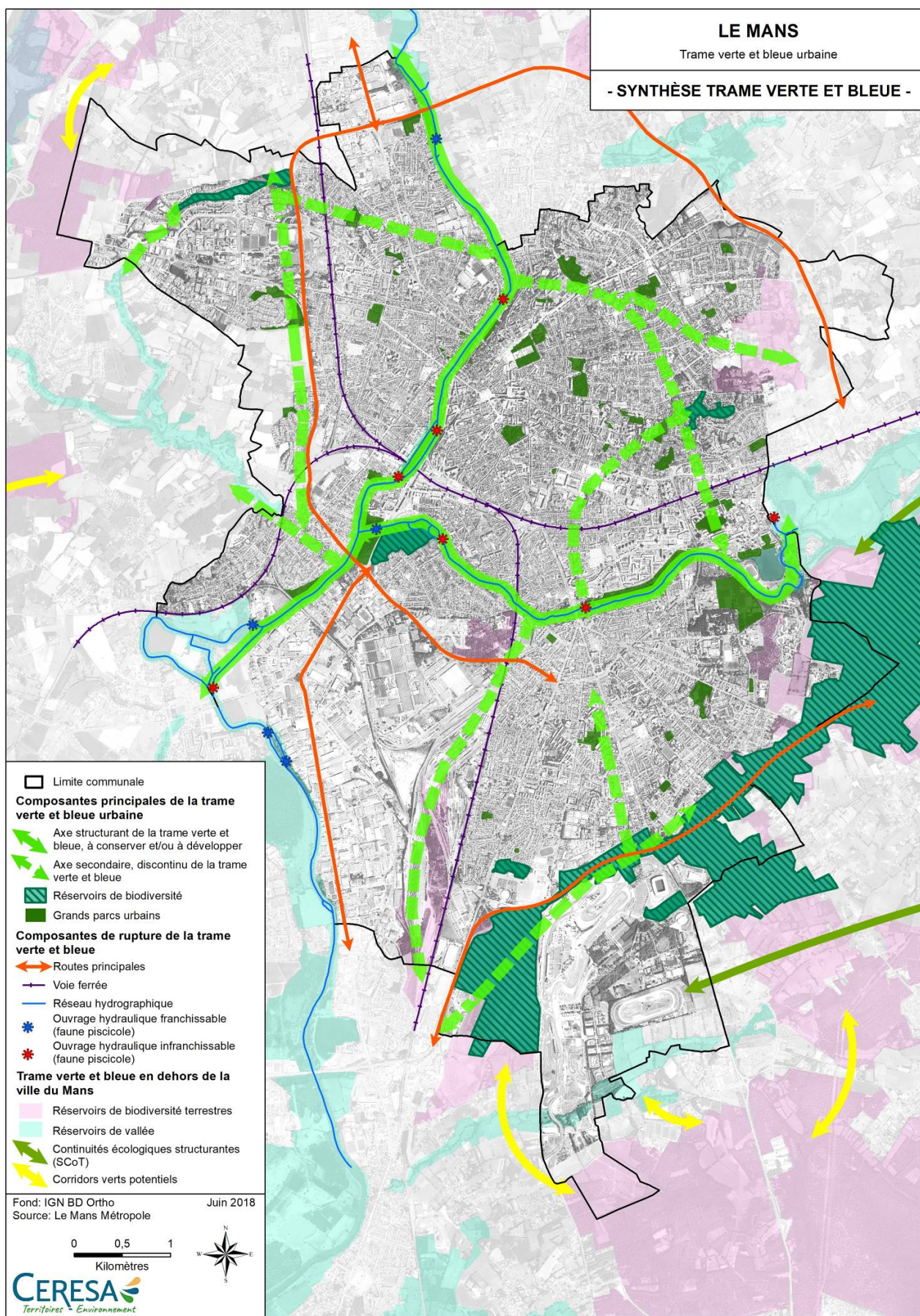
Les distances de 50 et 100 mètres apparaissent comme les plus pertinentes au regard de l'identification des corridors écologiques en milieu urbain dense. Ce sont donc ces deux valeurs qui ont été retenues, la distance de 25m ne permettant pas de mettre en évidence des continuités écologiques au regard du morcellement et de la dispersion des zones vertes au sein du tissu urbain

Enfin, les corridors de déplacement sont ensuite comparés aux continuités écologiques péri-urbaines. La localisation des réservoirs de biodiversité est également prise en compte afin de choisir les corridors écologiques les plus pertinents. Il en ressort la carte ci-après.



► *Description de la Trame Verte et Bleue du Mans*

La Trame Verte et Bleue urbaine du Mans Métropole est structurée par deux grands corridors écologiques, la vallée de la Sarthe et la Vallée de l'Huisne. Ces deux vallées sont déjà identifiées à l'échelle régionale par le SRCE des Pays de la Loire en tant que « corridors écologiques structurants » en dehors de la zone urbanisée du Mans et en tant que « corridors écologiques en milieu urbain » à l'intérieur du Mans. Les deux axes structurants vont permettre de relier les réservoirs de biodiversité entre eux et d'intégrer les continuités écologiques de la ville aux continuités écologiques définies dans le cadre du SRCE des Pays de la Loire. Les corridors secondaires ont été définis à partir de la carte des continuités écologiques, et mis en perspective par rapport au projet urbain dans sa globalité. Il en résulte une carte finale de synthèse de la Trame Verte et Bleue (ci-après).



Les corridors écologiques

La ville du Mans possède deux corridors écologiques structurants, l'Huisne et la Sarthe. Les différents corridors secondaires vont se rattacher à ces axes principaux.

L'**Huisne** et ses berges sont localisées dans un contexte naturel au sein même de la ville. La rive droite est longée par le parc Newton (grand parc urbain comprenant des cheminements doux) et complétée par des complexes de jardins dans la partie aval. La rive gauche se compose de complexes de jardins (partagés, familiaux, privés) avec une frange boisée linéaire et continue au contact du cours d'eau (ripisylve).



Vue vers l'amont de l'Huisne

L'Huisne et ses berges forment une continuité écologique structurante. Les éléments de fragmentation sont rares. Dans le lit mineur, deux ouvrages hydrauliques infranchissables pour la faune piscicole sont recensés dont un à l'extérieur de la zone urbanisée.

Ce corridor écologique structurant est relié directement aux continuités écologiques péri-urbaines dans sa partie amont. Elles se caractérisent par la vallée de l'Huisne, identifiée dans le SCoT du Pays du Mans comme « continuités écologiques structurantes ». L'Huisne est également au contact direct du bois de Changé, dont une partie est classée en ZNIEFF de type I.

Sur sa partie aval, l'Huisne rejoint la Sarthe à proximité du réservoir de biodiversité majeur de la ville du Mans, le parc du Gué de Maulny.

La **Sarthe** traverse la ville du Mans selon un axe Nord-Sud. La partie amont, jusqu'à la confluence avec l'Huisne, est très minérale. Deux parcs urbains sont présents, mais très artificialisés et déconnectés du cours d'eau (ils n'ont pas été déterminés comme réservoirs de biodiversité) par des berges en pierre. Concernant les continuités aquatiques, trois ouvrages hydrauliques sont infranchissables pour la faune piscicole.

La partie de la Sarthe en aval de la confluence avec l'Huisne se trouve dans un cadre plus naturel. Deux cheminements doux sont présents sur chaque berge qui relient différents parcs entre eux (parcs des Lavandières et des Gentianes, etc.).

Les autres axes de déplacement sont secondaires et discontinus. Cependant, ils ont vocation à être développés et favorisés. Il s'agit de corridors « en pas japonais ». Les éléments de nature y sont ponctuels. Les espèces utilisant ces corridors doivent obligatoirement passer à travers les éléments de fragmentation. Ces corridors secondaires sont répartis autour des axes structurants dans la zone urbanisée et sont reliés aux continuités écologiques déjà identifiées à l'extérieur du Mans.

Les réservoirs de biodiversité

Quatre réservoirs de biodiversité ont été identifiés dans Le Mans. Il s'agit de parcs classés comme réservoirs de biodiversité car ils sont soumis à une gestion différenciée favorable à la biodiversité, et abritent des espèces d'intérêt patrimonial et une diversité de milieu importante. Les espèces animales et végétales peuvent y effectuer leur cycle de vie complet. L'indice de naturalité pour ces parcs a été défini comme très fort.

Le réservoir de biodiversité majeur de la ville du Mans est le **parc du Gué de Maulny**. Sa localisation est stratégique vis-à-vis des couloirs de déplacement des espèces. Il se situe à la confluence de l'Huisne et de la Sarthe. Il joue donc un rôle primordial dans le déplacement des espèces le long des deux vallées en créant une

zone de refuge importante. Les milieux présents sont des prairies humides, des prairies mésophiles, des roselières et des fourrés. Le tout est encadré par plusieurs haies arborées créant ainsi un ensemble bocager de plus de 14 hectares.

Trois autres parcs sont identifiés comme des réservoirs de biodiversité.

Au Nord-Ouest, se trouve le **parc de la Cigogne**. Il se caractérise par une mosaïque de milieux et une gestion favorable à la biodiversité. De plus, deux espèces d'intérêt patrimonial (qui relèvent de la directive européenne habitat-faune-flore) ont été inventoriées par le passé. Il s'agit de l'agrion de Mercure et du grand capricorne. Le parc de la Cigogne se trouve sur un axe secondaire de la Trame Verte et Bleue urbaine.

À l'est, se trouve le **parc du Gazonfier**. Ce parc est en gestion différenciée et offre des milieux favorables à la faune comme les boisements mésophiles et les prairies maigres de fauche. Il se situe également sur un axe secondaire de la Trame verte et Bleue.

Enfin, le dernier parc identifié en tant que réservoir de biodiversité est le

bois Robert Manceau. Les milieux présents sont constitués de landes sous une pinède. L'intérêt majeur du site vient de la présence de l'hélianthème faux Alysson (cf. ci-avant), il s'agit d'une espèce végétale classée vulnérable et protégée en Pays de la Loire.

Au sud de la ville du Mans, deux ZNIEFF de type I sont incluses dans la ZNIEFF de type II. Les zones sont également déterminées comme réservoir de biodiversité, car elles abritent plusieurs espèces d'intérêt patrimonial ou protégées (cf. Contexte environnemental).



Agrion de Mercure



Ciste faux Alysson

Les éléments de fragmentation

En contexte urbain, tous les éléments de bâti et de voies de circulation (routière ou ferroviaire) sont des éléments de fragmentation. Certains sont infranchissables par les espèces tandis que d'autres sont relativement perméables et vont permettre le passage d'un élément de nature à l'autre.

Les éléments de fragmentation recensés sont liés essentiellement aux continuités des cours d'eau de la Sarthe et de l'Huisne. Les ouvrages identifiés sont :

- Sarthe depuis l'amont vers l'aval du Mans :
 - o Barrage d'Enfer : ouvrage infranchissable sans passe à poisson (avec clapet basculant). À noter qu'une étude préalable à la restauration de la continuité écologique a été menée en 2013 ;
 - o Barrage du Greffier : ouvrage infranchissable sans passe à poisson (avec clapet basculant) ;
- Huisne depuis la confluence avec la Sarthe vers la sortie du Mans :
 - o Déversoir du Gué de Maulny : ouvrage infranchissable car équipé d'une passe à poissons non fonctionnelle depuis l'abaissement du déversoir des Sables d'Or (clapets abaissés pendant les

écourues). À noter qu'une étude préalable à la restauration de la continuité écologique a été réalisée en 2013, avec proposition de scénarios d'aménagement ;

- o Barrage de Pontlieue (dit "des Vendéens") : ouvrage infranchissable car équipé d'une passe à poissons non fonctionnelle (manque d'attractivité de la passe et d'entretien des vannages, qui devront être gérés à l'avenir pour permettre la circulation des sédiments).
- o Barrage de l'Epau : ouvrage infranchissable sans passe à poisson (avec clapet). À noter qu'une étude préalable à la restauration de la continuité écologique est en cours.

► Atouts - faiblesses de la Trame Verte et Bleue urbaine

Les atouts

Les deux axes structurants de la trame verte et bleue, formés par l'Huisne et la Sarthe sont bien identifiés à l'échelle du SRCE des Pays de la Loire. Au niveau local, ces deux éléments se caractérisent par de véritables connexions écologiques dans la ville (excepté sur le Sarthe aval). Les éléments naturels (corridors boisés, prairies naturelles, etc.) forment un continuum sans être entrecoupés par les milieux artificialisés, facteurs de ruptures des continuités, et ont un vrai rôle fonctionnel.

Concernant les réservoirs de biodiversité, le parc du Gué de Maulny a la particularité de jouer un véritable rôle de « cœur de nature » au sein d'un paysage urbain dense. Il se situe au croisement des deux axes structurants de la Trame Verte et Bleue urbaine. Il s'agit également d'une zone de tranquillité pour la faune qui se déplace le long des corridors écologiques structurants (dérangement des espèces très faible par rapport aux corridors).

La ville du Mans possède dans sa partie urbanisée un réseau discontinu des éléments de nature. Ce réseau est relativement dense dans certains secteurs et a permis d'établir des axes d'orientation de la Trame Verte et Bleue qui ont vocation à être développés.

La ville du Mans possède un atout majeur dans l'amélioration du cadre de vie de ses habitants. Il s'agit du boulevard nature en cours de réalisation, dont certaines parties sont communes à la Trame Verte et Bleue. Il permet ainsi d'allier la qualité de vie des habitants et la présence de la nature en ville.

Les faiblesses

De manière globale, les faiblesses majeures des Trames Verte et Bleue sont les ruptures de continuités écologiques majeurs. Ces ruptures sont localisées sur les deux axes structurants de la Trame Verte et Bleue. Il s'agit en premier lieu de la partie amont de la Sarthe. Elle est en effet marquée par la présence de deux ouvrages hydrauliques infranchissables pour la faune piscicole, et ces berges sont entièrement minérales. Il s'agit là d'un point noir majeur de la Trame Verte et Bleue urbaine.



Berges de l'île aux planches sur la Sarthe amont

Trois autres ouvrages hydrauliques infranchissables pour la faune piscicole sont également recensés sur l'Huisne, empêchant ainsi la bonne circulation des espèces.

Comme toutes les grandes agglomérations, la ville du Mans est ceinturée par d'importants axes routiers, qui forment des ruptures de continuité écologique. Au Mans, ces ruptures interviennent selon un axe nord-Sud (essentiellement la rocade ouest).

La dernière faiblesse de la Trame Verte et Bleue concerne le cadre social des habitants. Certains quartiers ont un déficit en éléments de nature, du fait d'une forte densité d'urbanisation. C'est le cas notamment sur la partie Ouest des Quartiers Pontlieue-rocade et Ronceray-Glonnières.

6 - Agriculture

Selon le diagnostic mené par la Chambre d'Agriculture **en 2015, les terres agricoles exploitées représenteraient environ 1%** de la surface communale mancelle.

Ces terres agricoles se situent principalement aux bords Ouest de la ville et sont souvent exploitées par des agriculteurs des communes limitrophes.

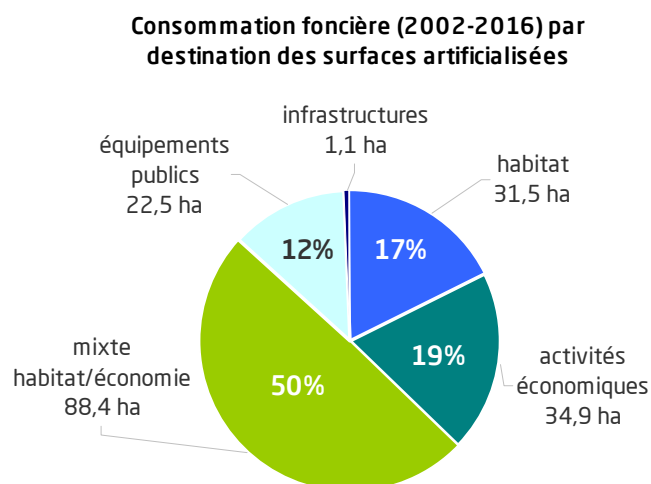
Elles subissent une pression urbaine forte qui explique leur fragilité et leur disparition progressive du territoire communal. Environ 114 ha de terres agricoles ont été urbanisés entre 2002 et 2016, principalement autour du secteur de l'Université (près de 90 ha).

7 - Consommation foncière

► Répartition de la consommation foncière par destination

Entre 2002 et 2016 (15 ans), ce sont **178,4 ha qui ont été artificialisés** (soit 3,4 % de la superficie totale de la commune) avec une moyenne de consommation foncière d'environ **11,9 ha par année**. Cette moyenne annuelle a très nettement diminué au cours de la période. En effet, la première décennie est notamment marquée par l'urbanisation de deux quartiers à vocation mixte de taille importante dans le secteur de l'Université : Robin des Bois (58,7 ha) et Ribay (29,7 ha).

	2002-2011		2012-2016	
habitat	19 ha	12,8%	12,5 ha	42,4%
activités économiques	20 ha	13,4%	14,9 ha	50,5%
mixte habitat/activités	88,4 ha	59,4%	0 ha	0%
équipements publics	21,5 ha	14,4%	1 ha	3,4%
infrastructures	0 ha	0%	1,1 ha	3,7%
autres (loisirs)	0 ha	0%	0 ha	0%
TOTAL	148,9 ha	100%	29,5 ha	100%
	14,9 ha/an		5,9 ha/an	



Sur la période 2002-2016, la consommation foncière correspond à :

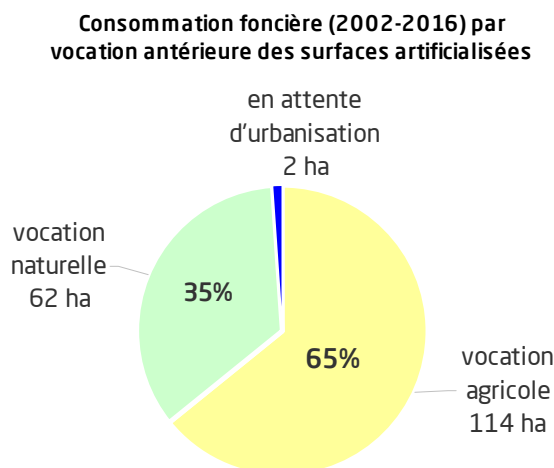
- 88,4 ha pour des secteurs de mixité entre habitat et activités économiques dans le quartier de l'Université : Robin des bois (58,7 ha) et Ribay (29,7 ha) ;
- 34,9 ha pour le développement économique, dont 15,8 ha pour le Technoparc des 24 Heures et 10,6 ha pour le Parc Manceau ;
- 31,5 ha pour l'habitat, dont les plus grandes opérations occupent 6,8 ha pour le quartier Beauregard, et 5,8 ha pour le quartier de la Colline Saint-Blaise ;
- 22,5 ha pour les équipements publics, dont le Pôle Santé Sud (11 ha) et le Centre Technique du Tramway (10,6 ha) ;
- 1,1 ha pour les infrastructures, correspondant à l'élargissement de la rocade à l'Est de la ville.

► Répartition de la consommation foncière par vocation antérieure : une artificialisation des terres agricoles

Les terrains consommés pour le développement de la commune avaient **principalement une vocation antérieure agricole**.

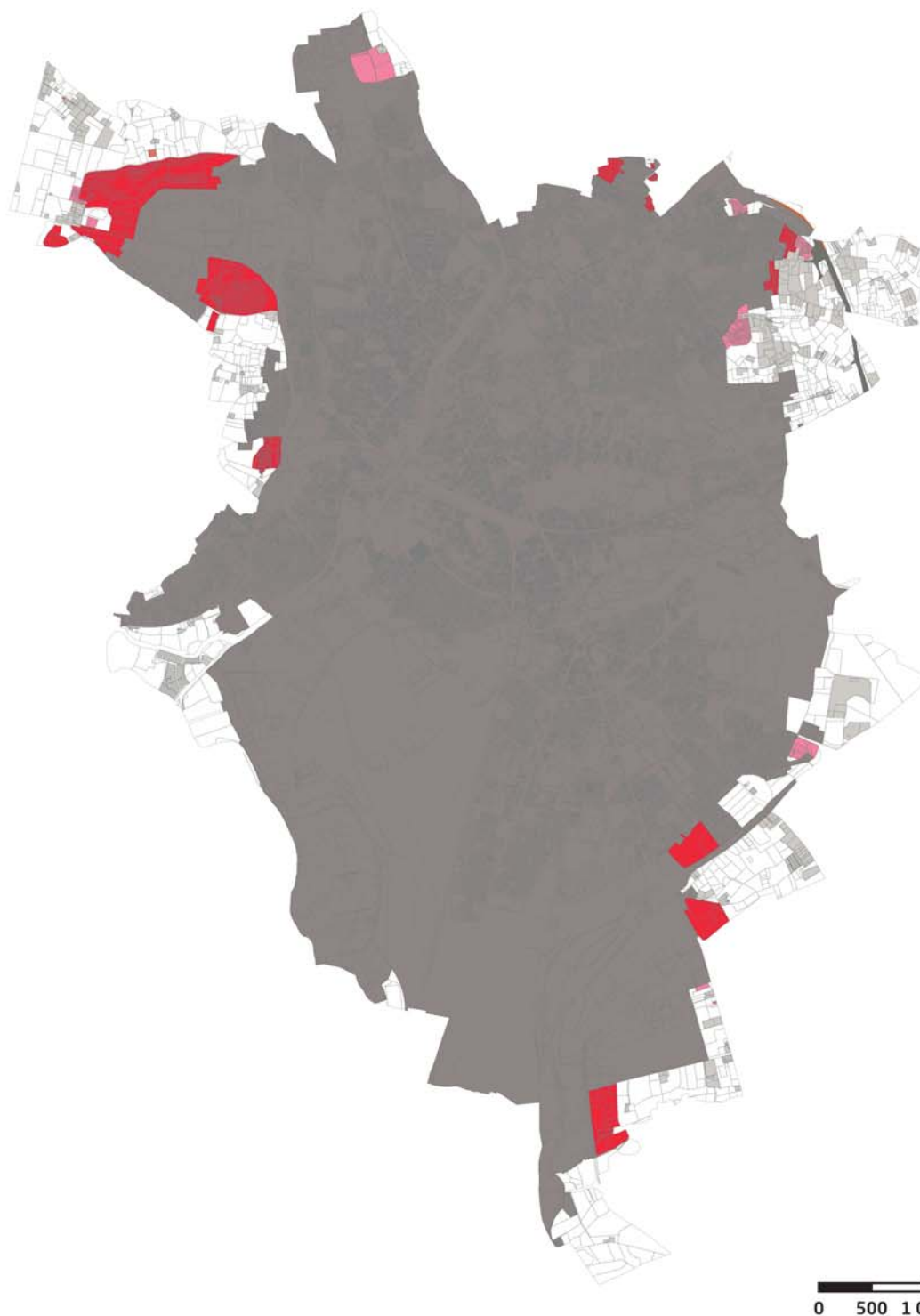
	2002-2011		2012-2016	
vocation agricole	105 ha	70,5%	9,4 ha	32%
vocation naturelle	44 ha	29,5%	18,1 ha	61%
En attente d'urbanisation	0 ha	0%	2 ha	7%
TOTAL	149 ha	100%	29,5 ha	100%

Les 2 ha qui étaient en attente d'urbanisation correspondent aux terrains d'élargissement de la rocade qui étaient prévus à cet effet et à une parcelle déjà viabilisée dans le secteur de l'Université.



Consommation foncière 2002-2011 (10 ans) et 2012-2016 (5 ans)

-  Zone centrale agglomérée en 2001
-  Extension de la zone centrale agglomérée entre 2002 et 2011
-  Extension de la zone centrale agglomérée entre 2012 et 2016
-  Secteurs hors zone centrale agglomérée en 2001
-  Extension hors zone centrale agglomérée entre 2002 et 2011
-  Extension hors zone centrale agglomérée entre 2012 et 2016
-  Infrastructures autoroutières / routières et ferroviaires en 2001
-  Extension des infrastructures autoroutières / routières et ferroviaires entre 2012 et 2016

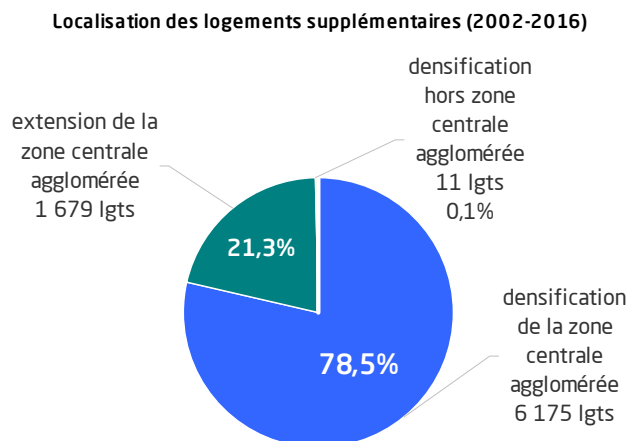


► *Localisation des logements supplémentaires : majoritairement en densification*

Près de 79 % des logements supplémentaires identifiés entre 2002 et 2016 ont été réalisés en **densification**.

La **densité moyenne³** des zones d'extension est d'environ **53,6 logements par hectare** sur la période **2002-2016**.

Nombre de logements	2002-2011		2012-2016	
densification de la zone centrale agglomérée en 2001	4567	77,4%	1608	81,7%
extension de la zone centrale agglomérée en 2001	1329	22,5%	350	17,8%
densification des secteurs hors zone centrale agglomérée en 2001	3	0,1%	8	0,4%
extension des secteurs hors zone centrale agglomérée en 2001	0	0,0%	1	0,1%
TOTAL	5899	100%	1967	100%



► *Répartition des espaces artificialisés : une prégnance de la zone centrale agglomérée*

Le Mans, en tant que commune principalement urbaine, présente peu d'espace d'urbanisation diffuse (3%). L'artificialisation des sols se concentre sur la zone centrale agglomérée (97%).

Entre 2001 et 2016, l'artificialisation dans les secteurs diffus est restée ainsi relativement stable (+0,8 ha), alors que la zone centrale agglomérée a augmenté (+175,9 ha).

	2001	2011	2016
Zone centrale agglomérée	4 237,5 ha	4 385,2 ha	4 413,4 ha
	97%	97%	97%
Hors zone centrale agglomérée	124,6 ha	125,2 ha	125,4 ha
	3%	3%	3%
Total	4 362,1 ha	4 510,4 ha	4 538,8 ha

³ Densité nette telle que définie par le SCOT :

Les espaces pris en compte sont : Les voiries, les espaces publics et espaces verts de proximité, les réseaux et collecte des eaux pluviales et bassins internes au quartier.

Les espaces exclus sont :

- Les espaces réservés à des équipements ou espaces publics à rayonnement inter quartiers et / ou communal et / ou intercommunal (voiries inter quartiers, parcs urbains, grands espaces sportifs, culturels ou de loisirs...),
- Les espaces d'activités économiques sauf bâtiment mixte habitat / commerce / artisanat,
- Les espaces rendus réglementairement inconstructibles (zones humides, loi Barnier, EBC...),
- Les espaces bâtis existants hors opération,
- Les bassins de rétention des eaux pluviales à vocation inter secteur (correspondant à au moins deux opérations de 5 000 m² de surface de plancher minimum chacune).

8 - Les hameaux

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays du Mans, approuvé le 29 janvier 2014 permet la densification, sous certaines conditions, des hameaux définis comme un ensemble d'au moins dix habitations situés en discontinuité du tissu urbain existant du bourg ou de l'agglomération.

Sur chaque commune, l'enveloppe des hameaux a été délimitée selon des critères précis définis au regard des prescriptions du SCOT et des recommandations de la Chambre d'Agriculture et de l'Etat. Ces critères conditionnent l'exclusion ou l'inclusion de parcelles bâties ou non bâties dans le périmètre du hameau, et fixent la limite externe de celui-ci. Ils sont explicités dans la justification du projet de PLUc (cf. pièce n°5).

Chaque hameau ainsi délimité a été analysé au regard de :

- sa localisation,
- sa viabilité en termes d'accessibilité et d'assainissement,
- le parcellaire et les morphologies bâties qu'il accueille,
- son impact agricole,
- son impact paysager,
- et les potentiels de densification qu'il présente.

L'analyse de ces thématiques a permis d'évaluer l'opportunité d'urbanisation et de densification de chacun de ces hameaux.

Au regard de cette analyse, 3 hameaux ont été délimités sur la commune du Mans :

- le hameau de Beausoleil, situé au Nord-Ouest, est rendu constructible,
- le hameau de la rue de la Vallée Saint-Blaise, situé au Nord-Est, est maintenu non constructible en raison de la nature argileuse des sols,
- le hameau de la rue de l'Eventail, situé au Nord-Est, est rendu constructible.

A ces derniers s'ajoutent 2 hameaux situés en grande partie sur Yvré l'Evêque et partiellement sur Le Mans, dans les secteurs de la Croix Verte et de la route d'Isaac, et qui sont rendus constructibles.



Ce qu'il faut retenir	Enjeux pour l'aménagement et le développement de la commune
Rayonnement • Cœur de l'agglomération et du Département de la Sarthe. • 25 % de la population sarthoise et 38 % des emplois du Département. • Offre d'équipements et de services de capitale départementale. • Un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs • Une attractivité économique liée au centre-ville, au secteur de la gare et aux zones d'activités Démographie et parc de logements • Relative stabilité du nombre d'habitants. • Proportion de + 60 ans et - de 20 ans plus identiques aux moyennes observées à l'échelle de Le Mans Métropole. • 46 % des ménages constitués de personnes seules. • Une répartition équilibrée entre les logements collectifs et l'habitat individuel. • Une part importante des logements sont mis en location (53%). • Des logements vacants (10%) • Une croissance du parc de logements qui permet de compenser le phénomène de desserrement des ménages Mobilités • Un réseau structurant autour des deux lignes de tramway et d'une ligne de BHNS permettant de desservir les grands pôles générateurs de déplacements et les différents quartiers. Morphologie urbaine • Une diversité de typologies bâties qui témoigne des différentes époques de construction. • Des typologies d'habitat individuel qui font la singularité de plusieurs quartiers. • Des disponibilités foncières sur le territoire communal, notamment sur des anciennes emprises militaires.	▶ Conforter la ville du Mans dans son rôle majeur à l'échelle départementale, voir régionale. ▶ Poursuivre le développement économique de la ville. ▶ Conforter le centre-ville comme pôle commercial majeur de l'agglomération mancelle. ▶ Maintenir un dynamisme démographique. ▶ Diversifier la production de logements pour accueillir de nouvelles familles et loger les petits ménages. ▶ Poursuivre la mise en œuvre de mixité. ▶ Accompagner l'évolution du bâti existant dans le respect de sa valeur patrimoniale. ▶ Poursuivre le développement des lignes en site propre. ▶ Favoriser les déplacements en mode doux. ▶ Favoriser les actions de renouvellement urbain. ▶ Construire la ville de manière plus dense, le long des grands axes et en cœur de ville. ▶ Permettre l'évolution et la valorisation du patrimoine local.

Agriculture et environnement • Des espaces naturels et agricoles encore présents sur les pourtours de la ville. • Une Trame Verte et Bleue urbaine marquée par les deux rivières, les principaux parcs urbains et des cœurs d'îlots plus ou moins arborés.	▶ Préserver des espaces naturels et identifier des dans les secteurs d'extension compatibles avec les enjeux agricoles et environnementaux. ▶ Tenir compte de la Trame Verte et Bleue urbaine pour définir les principes d'aménagement des sites de renouvellement urbain.
---	---

LE MANS - JUSTIFICATION DES CHOIX DE DEVELOPPEMENT

1 - Projet démographique

Avec plus de 70% de la population de Le Mans Métropole, la ville du Mans est au sein de l'armature urbaine le cœur de l'agglomération.

Le projet démographique est construit à partir de 2 indicateurs :

- **le desserrement des ménages**

La ville se caractérise par une taille moyenne des ménages en dessous de 2 (1,96) liée à une faible part des couples avec enfants et une part élevée de personnes seules. L'hypothèse de desserrement des ménages retenue est de - 0,55%/an (type érosion) soit une taille moyenne des ménages en 2030 de 1,77.

- **la croissance démographique**

Après une période de baisse démographique, la ville connaît une relative stabilité. En tant que cœur d'agglomération disposant de nombreux atouts pour accueillir de nouveaux habitants en termes de cadre de vie, d'équipements, d'offre de logements et d'emplois, l'hypothèse retenue prévoit une croissance démographique à l'horizon 2030 qui permettra d'atteindre 150 700 habitants.

La justification du projet démographique et résidentiel à l'échelle des 19 communes est précisée dans la pièce n° 5.

Objectif total de production de logements sur 12 ans	Moyenne annuelle	Proportion pour compenser le vieillissement de la population*	Proportion liée à la croissance démographique	Population estimée en 2030	Part dans la population LMM 2015/2030
8 280 répartis ainsi : - 780 pour la remobilisation de logements vacants - 7 500 en production neuve	625 + 65	425 log / an - 32%	265 log / an - 68 %	150 700	70 % / 68 %

* nécessaire au maintien du niveau de population de 2015

2 - Développement résidentiel

La ville du Mans s'est développée autour du noyau ancien que constitue la Cité Plantagenêt, de manière radioconcentrique tout d'abord, puis suivant un développement axial selon un axe Nord-Sud. Chaque grande étape de développement s'est accompagnée de formes urbaines privilégiées, qu'il s'agisse d'habitat individuel (mancelles, pavillon,...) ou d'immeubles collectifs (immeubles XIXème siècle, résidences, immeubles diffus ou opérations de Grands Ensembles au XXème siècle...).

La ville dispose d'une proportion importante d'habitat individuel (42%) par rapport à des villes de même taille (Angers : 22%, Tours : 20%), qui lui confère des spécificités en termes d'ambiance urbaine mais aussi de marché de l'immobilier.

La ville se caractérise par sa très grande superficie 5 275 hectares et la présence sur son territoire de plusieurs secteurs économiques majeurs dont notamment celui de la Zone Industrielle Sud qui s'étend sur près de 800 ha, ce qui implique une densité moyenne de logements assez faible (environ 15 logements / hectare).

Sur les 15 dernières années, la production de logements s'est faite pour 80 % en renouvellement urbain, et à 70% sous forme de logements collectifs. L'orientation du PLU antérieur au PLU communautaire, visant à la mise au gabarit des avenues longées par les lignes de tramway, a notamment favorisé ce développement.

Les développements en extension se sont faits pour l'essentiel dans le cadre d'opérations publiques d'aménagement notamment sur le secteur de l'Université avec la ZAC Ribay-Pavillon qui se poursuivra avec le secteur de Belle Chasse, mais aussi sur l'Est du territoire avec différents projets de lotissements.

Différents quartiers concernés par la politique de la ville ont également connus des transformations ces dernières années avec des projets de démolitions, reconstructions et réhabilitations qui ont contribué à améliorer le cadre de vie dans ces quartiers.

La ville du Mans a un taux de vacance longue (+ de 3 ans) de moins de 2%, avec environ 1 500 logements en 2015.

Le projet de développement résidentiel de la ville du Mans pour la période 2019-2030 :

- ▶ prévoit de remobiliser une partie du parc de logements vacants (environ 50% de la vacance longue) en favorisant les réhabilitations/extensions,
- ▶ oriente le développement avec près de 70% de la production neuve en renouvellement urbain par des types de logements variés qui chercheront à valoriser plutôt le logement collectif dans des formes architecturales conciliant compacité urbaine, jeux de volumes, confort d'usage, modularité, évolutivité. Les constructions à faible impact environnemental (bois et biosourcés), bas carbone et à très haute performance énergétique seront privilégiés,
- ▶ localise des secteurs de renouvellement stratégiques qui participeront au développement et au renouveau de la ville notamment en termes d'architecture et d'innovation sur lesquels des études urbaines seront menées afin de définir plus précisément le projet. Il s'agit en particulier :
 - du site Eichthal / Anatole France, site industriel propriété d'ENGIE d'environ 2 hectares qui pourrait permettre le développement d'un projet mixte répondant notamment aux besoins d'accompagnement du développement de l'offre de soin sur la ville et l'agglomération,
 - de différents sites en reconversion aux abords de la gare, qui constitue des potentiels intéressants pour développer des projets mixtes « innovants » associant logements et activités/équipement et marquant la perception que l'on peut avoir depuis cette entrée de ville majeure de l'agglomération,
 - du site Paixhans / Etamat qui s'étend sur environ 16 ha et qui fait l'objet d'un secteur d'attente de définition de projet, sur lequel au-delà des enjeux en termes de création de nouveaux logements le projet tiendra également compte des enjeux en termes d'accessibilité, de lien avec la centralité avenue Bollée et de continuité écologique,
- ▶ encadre le développement des espaces en densification urbaine afin de faciliter leur urbanisation en lien avec le tissu urbain environnant,
- ▶ facilite la poursuite des actions de renouvellement urbain sur les quartiers Bords de l'Huisne, Ronceray/Glonnières et Bellevue,
- ▶ confirme en extension urbaine le développement de la ZAC du Fouillet au Sud (ce projet comprendra notamment une offre en habitat caravane), l'achèvement de la ZAC Ribay-Pavillon à l'Ouest avec le secteur de Belle Chasse, et la réalisation de l'opération de logements qui accompagne le projet commercial de Bener sur le secteur des Perrières. Ces projets permettront la réalisation de quartiers principalement résidentiels offrant une diversité de types de logements dans un contexte paysager de qualité,
- ▶ identifie un potentiel à plus long terme à l'Est sur un secteur déjà partiellement artificialisé pour achever le développement de ce quartier et à l'Ouest sur le secteur des Rougemonts avec un projet intégrant une dimension agricole sur au moins ¼ de sa surface (soit près de 9 ha),
- ▶ reclasse en zone agricole et naturelle les espaces situés à l'Ouest (secteurs Fontaines et une partie du site Rougemonts), à l'Est (secteur Vallée St Blaise) et au Sud (secteur Grande Sapinière), inscrits en 2AU au Plan Local d'Urbanisme antérieure au PLU Communautaire soit environ 130 ha afin de limiter la consommation foncière et préserver les espaces agricoles et naturels encore présents sur le territoire de la ville centre,

- ▶ permet une densification mesurée de hameaux sur le secteur Beausoleil à l'Ouest et Vallée St Blaise à l'Est,
- ▶ prévoit un potentiel de développement d'habitat caravane sur le secteur de la Grande Sapinière, classé en 2 AU.

3 - Secteurs d'équipements

En matière d'équipement, la réalisation de nouveaux équipements notamment de proximité se fera principalement dans l'enveloppe urbaine existante.

Cependant, est maintenue en zones 2AU une réserve foncière d'environ 40 ha répartie sur deux sites : le long de la ligne droite des Hunaudières et au Sud de l'hippodrome, pour répondre aux besoins liés au développement du Circuit des 24 H - Pôle d'excellence sportive.

4 - Evaluation de la consommation foncière

Avec une densité moyenne de 35 logements par hectare pour les projets identifiés en extension urbaine, le projet sur la période 2019 - 2030 est conforme aux orientations du SCoT du Pays du Mans.

La densité sur le dernier secteur à urbaniser de la ZAC Ribay Pavillon : Belle Chasse est de 24 logements / hectare. Cette densité reste cependant supérieure à 35 log / ha à l'échelle de l'ensemble de la ZAC.

LE MANS	type de secteur	Zonage	OAP	Nombre de logements	Superficie	Densité (logements/h ectare)	Foncier déjà artificialisé	Extension sur terres naturelles	Extension sur terres agricoles	Dont extension sur terres agricoles dynamiques	Dont extension sur terres agricoles fonctionnelles	Dont extension sur terres agricoles fragilisées / délaissées
---------	-----------------	--------	-----	---------------------	------------	------------------------------	----------------------------	---------------------------------	--------------------------------	--	--	--

Opérations en densification /												
Beaulieu	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	non	210	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Mission	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	non	190	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue Robert Jarry	renouvellement urbain	U mixte 1	non	48	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
ZAC Nationale	renouvellement urbain	U mixte 1	non	45	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Anatole France / Eichthal	renouvellement urbain	U mixte 1	non	200	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Secteur de la Gare	renouvellement urbain	U mixte 1	non	150	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Hameaux	densification	N hameau	non	6	/	/	Dans l'enveloppe urbaine des hameaux	/	/	/	/	/
Densification non localisée (abattement)	densification	U mixte 1	non	2 622	/	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
				3 471								

Rue Charles Faroux	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	oui	120	1,5	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Avenue Durand - Rue de Laigné	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	oui	100	2,0	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Avenue Geneslay - Bd J. Rousseau	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	30	1,0	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Avenue Jacques Maury	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	40	0,2	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Espace vert Chemin de Montaigu	densification	U mixte 1	oui	6	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue d'Isaac - Casablanca	densification	U mixte 1	oui	30	0,9	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue de la Solitude	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	100	3,2	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Novaxud	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	80	2,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue des Sablons Gouloumes	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	22	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue Prémartine	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	180	2,0	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue d'Alembert	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	45	0,2	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue Normandie Niemen	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	20	0,7	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Collège le Ronceray	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	20	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue des Lavandières	densification	U mixte 1	oui	20	0,7	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue Rodolphe Diesel	densification	U mixte 1	oui	12	0,5	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Espace vert rue A. De Vigny	densification	U mixte 1	oui	10	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue de l'Activité	renouvellement urbain	U mixte 1	oui	9	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
ZAC Cartoucherie	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	oui	400	11,5	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue de Bary - rue de Belfort	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	oui	15	0,2	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue de l'Ardoise	densification	U mixte 1	oui	30	0,8	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue d'Arromanches - Rue de l'Avenir	densification	U mixte 1	oui	15	0,6	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
Rue Voltaire - rue des jardins	densification et renouvellement urbain	U mixte 1	oui	15	0,1	/	Dans l'enveloppe urbaine	/	/	/	/	/
				1 319	31,5							

Secteurs d'attente												
Paixhans / ETAMAT Arsenal	renouvellement urbain	U mixte 1	non	350	16,8	21	Dans l'enveloppe urbaine					
				350	16,8							

Opérations en extension conséquentes Compatibilité avec le SCoT													
ZAC du Fouillet	extension	1 AU mixte	oui	450	13,0	35	3,0	14,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3 ha retrait loi Barnier + 3 ha espaces naturels conservés
Perrière / Douce Amie	extension	1 AU mixte	oui	180	5,1	35		5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Rougemonts	extension	2 AU	non	930	26,6	35		22,0	13,5	0,0	0,0	13,5	Périmètre total : 35,5 ha - 8,8 ha à vocation agricole (25% en de la surface).
Extension Belle Chasse	extension	2 AU	non	175	5,0	35		0,0	5,0	0,0	0,0	5,0	
Vallée St Blaise	extension	2 AU	non	210	6,0	35		4,8	1,2	0,0	0,0	1,2	
Grande Sapinière	extension	2 AU	non	/	3,2	/		3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
				1 945	58,9			49,2	19,7	0,0	0,0	19,7	

Autres opérations en extension												
ZAC Ribay Pavillon Belle Chasse	extension	1 AU mixte	oui	400	17,0	24	0,2	5,1	11,7	0,0	0,0	11,7
L'Etre des Prés	extension	1 AU mixte	oui	20	1,3	16		1,3	0	0,0	0,0	0,0
				420	18			6,4	11,7	0,0	0,0	11,7
				7 505		87,0						

Zones dédiées aux équipements													
Hunaudières	extension	2 AU	non	/	21,8	/	5,8	16,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4 correspond au besoin extension pour un éventuel golf urbain
24 Heures	extension	2 AU	non	/	19,8	/	1,1	18,7	0,0	0,0	0,0	0,0	
équipements loisirs	extension	N équipement	non		1,4	/		1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	
					43,0		6,9	36,1	0,0	0,0	0,0	0,0	

5 - Articulation PLU communautaire / PLH 3

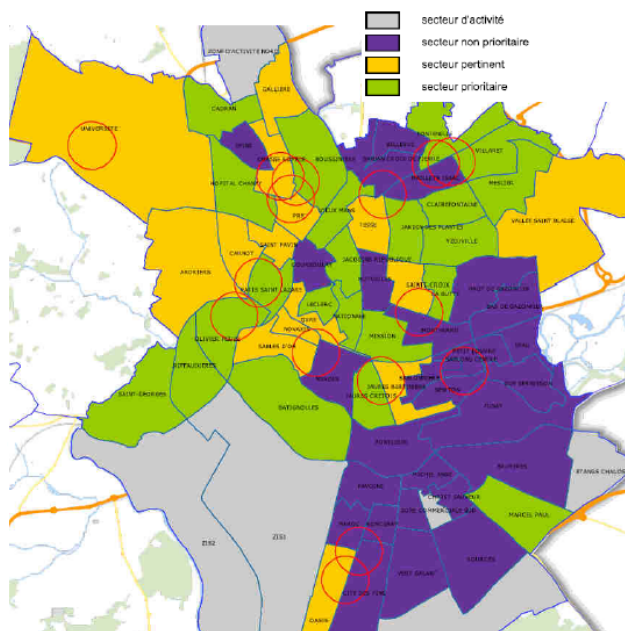
Afin de continuer à faire du logement social un levier de mixité, le Programme Local de l'Habitat (PLH3) 2019 - 2025 prévoit des objectifs de production sectorisés en fonction de la position de la commune dans l'armature urbaine ou du pourcentage et de ses obligations réglementaires liées à la Loi SRU. Cette sectorisation se décompose en 4 catégories :

- « pertinent » : sur les plus petites communes, la production de logements locatifs sociaux est recommandée sans être obligatoire
- « prioritaire » : compte tenu de la taille de la commune et de son positionnement dans l'armature urbaine, il est nécessaire de veiller à la réalisation d'une production minimum de logements locatifs sociaux pour conserver une certaine mixité (entre 15 et 20%)
- « Prioritaire SRU » : il s'agit des 5 communes de plus de 3 500 habitants et moins de 20% de logements locatifs sociaux avec la commune de Ruaudin qui est très proche du seuil démographique. Afin de répondre aux obligations réglementaires, l'objectif de production est de 30 à 40%.
- « enjeux spécifiques » ou « non prioritaire » pour les communes d'Allonnes et Coulaines qui ont un pourcentage de logements locatifs sociaux supérieur à 47%.

Le PLH3 recommande également la réalisation d'un objectif d'environ 5% de logements en accession sociale à la propriété afin de mieux répondre aux besoins d'accession des ménages sur l'agglomération.

Pour Le Mans, cette sectorisation a été utilisée à l'échelle des quartiers IRIS en fonction du taux de logements locatifs sociaux actuels.

Cette déclinaison a été prise en compte dans les OAP de secteurs.



6 - Développement économique

En matière de développement économique, le PLU communautaire distingue les secteurs majeurs destinés aux activités principalement industrielles et de production, les zones à vocation commerciale et les zones dites de proximité tournées vers des activités artisanales ou de petite production.

Le développement économique sur la ville du Mans se fera en renouvellement urbain et sur deux secteurs d'extension :

- la Zone d'Aménagement Commerciale de Béner sur environ 30 ha (sur Le Mans et Yvré L'Évêque)
- le secteur de Belle Chasse, secteur majeur à vocation industrielle et tertiaire sur environ 6,8 ha.

Le détail du projet économique à l'échelle des 19 communes de la Métropole figure pièce n° 5.