

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

Ateliers thématiques – 3^{ème} session PADD

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER
"Déplacements et mobilité"
13 septembre 2012 – Espace Régional Pays de la Loire - Laval



DATE ET HEURE : 13 septembre 2012 à 14 H 00.

ELU REFERENT : Françoise ERGAN

Animation de l'atelier : CITADIA (BE) – Christopher RUTHERFORD

ETAIENT PRESENTS :

Jean BARREAU	CA 53
Nicole BOUILLON	Maire du Genest-Saint-Isle
Christian BRIAND	Vice-Président SM SCoT Laval Loiron
Sylvain CHESNEAU	DDT 53
Arnaud CLEVEDE	SM SCoT Laval Loiron
Jacques COURTIN	CCI 53
Frédéric DEVINEAU	KEOLIS LAVAL
Françoise ERGAN	Adjointe au Maire de Laval
Fabrice EYMON	FNAUT Pays de la Loire
Adrian FRIEDRICH	CG 53
Olivier GIRMA	Laval Agglomération
Jean-Luc LAFEUILLE	Laval Agglomération
Marc LAMARE	SG SM SCoT Laval Loiron
Isabelle LAURENT	Ville de Laval
Bruno DE LAVENERE	Adjoint au Maire de Montigné-le-Brillant
Maud LECHAT SAHASTUME	DDT 53
Hervé LEMOINE	Maire de Ruillé-le-Gravelais
Yves LETAILLEUR	Laval Agglomération
Evelyne LOXQ	CODEV Pays de Loiron
Alain MARSOLLIER	Adjoint au Maire d'Argentré
Estelle MELEARD	KEOLIS LAVAL
Philippe REVEL	SM PDELM
Marielle ROLINAT	Conseillère municipale de la Ville de Laval
Dominique WALKSTEIN	CODEV Laval Agglomération
Hervé ZIVEREC	Adjoint au Maire Saint-Berthevin

ETAIENT EXCUSES :

Bernard BONNEL	MDPH 53
Robert COLAS	CG 53
Laurent DESVIGNES	RFF
Benoît FORMSTECHE	RFF
	CETE de l'Ouest
	Région Pays de la Loire

La troisième session des ateliers thématiques du SCoT Laval Loiron fait suite à l'écriture d'une première version (provisoire) du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) après la validation des axes stratégiques pour une politique

d'aménagement du territoire à long terme. Pour l'atelier « Déplacements et mobilité », il s'agit d'apporter des premiers éléments de réponse à ces questionnements :

- Quelle mobilité à horizon 2030 et quelle structuration territoriale ?
- Enjeux et axes de développement pour l'avenir ?

Introduction :

Il est rappelé le contexte et le calendrier (les étapes) de l'élaboration du SCoT ainsi que la portée, le contenu et les objectifs du PADD. Élément pivot du SCoT, le PADD expose la vision politique et partagée à l'échelle du territoire, des communes et de leurs partenaires institutionnels du devenir du territoire. Il traduit les ambitions des élus en veillant à véhiculer l'intérêt commun tout en préservant les intérêts communaux. C'est :

- Un projet politique.
- Un projet prospectif.
- Un projet déclinable.
- Un projet cohérent.

Pour résumer, on peut simplifier de cette façon : le PADD répond à la question « que veut-on faire ? ». Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), quant à lui, devra répondre à la question « comment va-t-on faire ? ».

La stratégie de développement retenue repose sur une ambition volontariste qui fait suite à la validation d'un scénario de référence (deuxième session des ateliers thématiques). Cette ambition sous-entend une attractivité des Pays de Laval et de Loiron stimulée par une situation géographique privilégiée et un cadre de vie préservé. Pour traduire cette stratégie, trois volontés (axes) seront déclinées dans le PADD :

- La valorisation de l'attractivité et du rayonnement du territoire
 - Un territoire volontaire
- L'organisation multipolaire du territoire garantissant la complémentarité entre les espaces
 - Un territoire solidaire
- La préservation du cadre de vie et des qualités agro-naturelles du territoire
 - Un capital-nature valorisé

Quelle mobilité à horizon 2030 et quelle structuration territoriale ?

La mise en service en 2017 de la LGV est l'élément principal en termes de grandes infrastructures de communication à moyen terme pour les Pays de Laval et de Loiron. Ce projet revêt un caractère hautement stratégique. Il pose toutefois la question du rôle à donner à la ligne TER qui se verra alors déchargée par les TGV en direction de la Bretagne et de Paris sans halte à Laval. Dès le début des réflexions sur le SCoT, l'idée d'une utilisation optimale de cette voie pour assurer une meilleure desserte locale a été affirmée. La polarisation proposée par le scénario de référence s'appuie par ailleurs sur cette dorsale stratégique en définissant comme pôles structurants l'ensemble des communes desservies par la ligne TER. La logique affichée était de faire coïncider croissances démographique, du nombre de logements, de services voire d'emplois sur ces pôles et d'en permettre un accès facilité – mais également de permettre une liaison rapide et aisée avec le cœur de l'agglomération lavalloise – en transports en commun. A ce titre, il est proposé de réfléchir à la mise en service de deux haltes ferroviaires qui pourraient se situer au sein du quartier Ferrié et de la ZI Les Touches.

Dans cette logique, s'entend également la délimitation de secteurs privilégiés afin de permettre une densification plus marquée de l'habitat dans un souci de limitation des déplacements. Cette délimitation de secteurs autour des gares et le long des éventuels corridors de transports en commun en site propre (TCSP) pourra être l'une des réponses apportées par le SCoT pour réduire et limiter la consommation de l'espace. La valorisation des gares (Saint-Pierre-la-Cour, Port-Brillet, Le Genest-Saint-Isle, Laval et Louverné) devra passer par une mixité fonctionnelle à leurs abords afin d'éviter le cloisonnement de ces infrastructures par une vocation unique.

Le déploiement et l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire du SCoT Laval Loiron, est à la fois un outil pour consolider les polarités, leur permettant ainsi de se développer, mais aussi une réponse alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. D'autre part, Laval doit se positionner comme un véritable nœud de raccordement avec Paris (TGV) mais également avec l'axe ligérien (virgule de Sablé) en allant capter des utilisateurs dans un rayon élargi (Nord et Est du Département, bassins de Fougères et Vitré,...).

Afin d'aider à la décision, le Syndicat Mixte a lancé fin 2011 une Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) qui a permis de démontrer que seulement 5% des déplacements réalisés sur le territoire du SCoT se font en transports en commun. Une importante marge existe donc en termes d'amélioration de l'offre et de l'utilisation qui devra passer notamment par la réduction du temps de parcours moyen des transports en commun estimé à 28 minutes contre 17 minutes pour la voiture. Bien que l'interprétation de cette moyenne est à

considérer avec le fait qu'elle comprend le transport du public scolaire (arrivant des communes les plus éloignées de la ville centre), l'offre alternative à la voiture n'est pas concurrentielle. La durée du temps de parcours en transports en commun ne permet donc pas une bonne utilisation de l'intermodalité dans les déplacements. De plus, il ressort de ce travail que les scolaires sont les plus nombreux à utiliser le réseau TUL, laissant penser qu'il est plus adapté à cette clientèle qu'à celle des actifs.

Enfin, du fait, probablement, d'une mauvaise concertation entre les différentes autorités organisatrices des transports (AOT), les déplacements intermodaux ne représentent qu'1% de l'ensemble des déplacements.

La question de la circulation en centre ville de Laval est un point important qui est soulevé. Le rôle de la Place du 11 novembre au centre de Laval occupe aujourd'hui un rôle de transit routier plutôt que de cœur de ville à l'usage de ses habitants. La cohabitation entre transports en commun, voitures et piétons y est extrêmement difficile. Des réflexions sont en cours sur le traitement de ce cœur de ville par la Ville de Laval. Laval, qui a vocation à être le pôle d'échange multimodal au centre du territoire du SCoT devra faire l'objet d'importantes restructurations pour permettre les bouleversements nécessaires à l'alternative au tout automobile.

Sur la notion de mobilité et tout en veillant à respecter une structuration territoriale optimale, le SCoT devra donc répondre à ces questions :

- Quelles mesures restrictives / contraintes à l'utilisation de la voiture ?
- Quels objectifs de déplacements en transports en commun ?
- Quelles nouvelles infrastructures ?

Parallèlement, Laval Agglomération travaille sur l'élaboration d'un Plan Global des Déplacements (PGD) qui apportera des réponses concrètes à ces questions.

Enjeux et axes de développement pour l'avenir

Au niveau des fonctionnements territoriaux, Laval occupe une place centrale avec le développement de son pôle d'échange multimodal (PEM) sur le site de la gare TGV. A une autre échelle, l'ensemble des polarités correspondront à des pôles d'échange multimodal relais. Pour ces derniers, les communes desservies par les gares assureront les connexions à Laval par le train avec des services de rabattement depuis les communes proches. En ce sens les horaires des TER devront s'accorder avec les départs et arrivées des TGV en gare de Laval. Ces facilités d'interconnexion pourront notamment développer des liens avec Vitré. Quant aux communes de la première couronne de l'agglomération lavalloise elles seront les points d'accroche du réseau TUL depuis les autres communes vers la ville centre. Pour

exemple, un habitant de Montjean pourra emprunter le réseau Pégase du Conseil Général jusqu'à Saint-Berthevin où il pourra alors se rendre à Laval par la ligne I ou J des TUL. Cette organisation entend clairement une concertation entre les différentes AOT. C'est là une des limites du SCoT mais l'affirmation d'un réseau avec des possibilités d'échanges multimodaux doit rendre plus attractif son utilisation. Cette rationalisation de l'offre pourrait également passer par une tarification unique.

Le territoire est bien doté en infrastructures routières. Ces derniers nécessitent néanmoins d'importants aménagements et/ou de mises en conformité pour rendre le territoire stratégiquement attractif. Des projets, comme le contournement Est de l'agglomération lavalloise sont en réflexion. En termes de traductions opérationnelles, ils devront être précisés afin de permettre l'intégration de leur localisation dans le SCoT en prévision d'emplacements réservés et mettre en lien ces mêmes projets avec la trame verte et bleue. Cette question des contournements de l'agglomération lavalloise est une problématique récurrente. La vigilance en termes de limite de la consommation d'espace et de fracturation des exploitations agricoles favorise le choix de l'optimisation des voies existantes avec une mise au gabarit correspondant au trafic nécessaire au développement du territoire prévu dans le scénario de référence (+ 30 000 habitants en 2030). Il existe deux façons d'appréhender cette question : le besoin interne et le besoin externe (transit). Sur ce deuxième point, est soulevée lors de l'atelier la question de l'apport de richesses et de ressources que peut procurer le transit sur le territoire. En ce sens, le territoire doit-il investir lourdement dans de telles infrastructures pour de faibles retombées ? D'un autre point de vue, quels risques de fuite de projets si le territoire ne propose pas d'infrastructures performantes ? Si un accord semble clair sur l'idée de sortir du schéma « toujours plus d'infrastructures », la réponse à un équilibre dans les choix à faire doit s'appuyer sur une définition claire de la nécessité à faire ou ne pas faire.

Secteur par secteur, les contournements possibles s'envisagent différemment, à l'issue des échanges. Au Nord et sur un axe Est – Ouest, l'A81 est une réponse au contournement de l'agglomération. Au Sud-Ouest, le raccordement de la RN 162 depuis Entrammes à la RD 57 à hauteur de Loiron pourrait être envisagé par une amélioration de la RD 545. Enfin, le contournement Est, pourrait faire l'objet d'une nouvelle infrastructure qui desservirait le Parc de Développement Economique Laval Mayenne (PDELM) à Argentré, reliant ainsi la RN 162 à l'A81 avec l'appui d'un nouvel échangeur.