

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

### Ateliers thématiques – 1<sup>ère</sup> session Débats sur les enjeux

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER  
"DEPLACEMENTS ET MOBILITE"  
16 novembre 2010 – Salle du Verger à Montigné-le-Brillant



L'objectif de cette première session d'ateliers est de permettre aux participants de s'appropriier et d'enrichir les résultats du diagnostic du SCoT, en particulier les enjeux propres à chaque thématique, puis de discuter des choix à faire pour l'avenir du territoire, de manière très large et ouverte.

**Date et heure :** 16 novembre 2010 de 17h00 à 19h00

**Elu référent :** Françoise ERGAN

**Animation de l'atelier :** Arnaud CLEVEDE, Marc LAMARE

**Personnes présentes :**

Nicole BOUILLOIN	Maire du Genest-Saint-Isle, Vice-présidente de la CCPL
Christian BRIAND	Maire de L'Huisserie, Vice-président de Laval Agglomération
Arnaud CLEVEDE	Chargé de mission SCOT des Pays de Laval et de Loiron
Robert COLAS	Conseil Général 53
Jean-Yves CORMIER	Adjoint au Maire de Changé
Bruno de LAVENERE LUSSAN	Adjoint au Maire de Montigné-le-Brillant
Frédéric DEVINEAU	TUL-KEOLIS
Françoise ERGAN	Vice-présidente de Laval Agglomération
Fabrice EYMON	Association PLACE AUX VELOS
Jean-Marc FOUCHE	Conseil Général 53
Olivier GIRMA	Laval Agglomération
Julien HAREL	Laval Agglomération
Marc LAMARE	DGA Laval Agglomération, SG SM Pays de Laval et de Loiron
René LANDAIS	Maire de Châlons-du-M., Vice-président de Laval Agglomération
Jean-Bernard LE GALLIOT	Maire de Louvigné, Vice-président de Laval Agglomération
Yves LETAILLEUR	Laval Agglomération
Hervé LEMOINE	Maire de Ruillé-le-Gravelais
Evelyne LOXQ	CODEV Pays de Loiron
Cédric MALFOIS	DDT
Alain MARSOLLIER	Adjoint au Maire d'Argentré
Joseph ROGER	Association T.R.A.C.E.S.
Alexandre ROUSSEAU	Communauté de Communes du Pays de Loiron
Jean-Paul SCHOEMANN	Maire de La Gravelle, Vice-président de la CCPL

**Personnes excusées :**

Christine BANNIER	CMA 53
Jacques COURTIN	CCI 53
Jeanne PRIOUX	Adjointe au Maire de Port-Brillet
Marielle ROLINAT	Conseillère municipale déléguée au Maire de Laval M.D.P.H. 53

Le Syndicat mixte du territoire des Pays de Laval et de Loiron a choisi de mettre en oeuvre une concertation ambitieuse pour élaborer son Schéma de Cohérence Territoriale. Les acteurs du territoire ont ainsi été conviés à participer aux ateliers thématiques, réunissant des élus, des techniciens, des personnes ressources et des spécialistes sur les cinq notions suivantes :

- Emploi et rayonnement du territoire,
- Environnement,
- Habitat et vie sociale, services de proximité,
- Aménagement et organisation du territoire,
- Déplacements et mobilité.

Les objectifs de cette réunion :

- . compléter le diagnostic territorial
- . définir et hiérarchiser les enjeux
- . mettre en avant des premières pistes d'actions

-----

Il est rappelé que la mise en chantier et l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire prévue en 2015 est un projet structurant qui doit être intégré à l'ensemble des réflexions, et notamment dans le cadre de l'atelier thématique "Déplacements et mobilité".

Des éléments clefs du diagnostic sont présentés :

### **Un territoire de marches : une position à valoriser**

- un territoire de passage
- au cœur du triangle Rennes – Le Mans – Angers
- près de 110 000 habitants

### **Le dynamisme démographique des communes périurbaines**

- + 6 000 habitants entre 1999 et 2007 (+ 6%)
- Un report du dynamisme depuis 1999 vers l'espace périurbain et dans une moindre mesure vers les communes rurales

Les données sur la répartition de la population par classes d'âges ne sont pas présentées lors de la réunion. Celles-ci auraient permis d'illustrer des caractéristiques du territoire, à savoir un territoire jeune et une tendance au vieillissement qui risque de s'accroître du fait d'un solde migratoire fortement négatif pour les personnes de 20 à 25 ans et plus généralement des actifs.

La répartition spatiale des revenus apparaît aussi comme un élément manquant dans la présentation. Ces informations écartées dans le cadre de cette première réunion sont données ci-dessous :

### **Une attractivité à construire**

- Une croissance portée par les naissances
- Un solde migratoire proche de 0 sur la période 1999-2006 (Laval Agglo : + 0% ; Pays de Loiron : + 0.7%)
- Une forte déficience avec les aires urbaines des grandes villes étudiantes proches (Caen, Rennes, Angers)

### **Un territoire jeune mais qui n'échappe pas au vieillissement**

- 27% de moins de 20 ans
- une tendance au vieillissement : 14 pers. de + de 60 ans pour 21 pers. de – de 20 ans en 2006 (10 pour 21 en 1990)
- en 2031 : 30% de la population aura plus de 60 ans contre 19% en 2006
- en 2030 : les prévisions prévoient + 12 500 habitants sur le territoire

Les données du "Portrait de Territoire" réalisé par l'INSEE, permettent de constater un bilan migratoire fortement négatif pour la classe des 20-24 ans et plus généralement des classes d'actifs.

Aussi, contrairement à ce qui peut être ressenti, le retour des actifs à l'âge de la retraite n'est que très peu significatif.

### **SCOT et déplacements**

- Un enjeu à la fois économique, social et environnemental
- sur le territoire : 4 AOT (Laval Agglomération, CG, Région et Etat)

### **Evolutions des usages de la mobilité**

- un processus de périurbanisation amorcée :
  - . le temps hors travail structure de plus en plus les déplacements
  - . développement des temps partiels et des horaires atypiques
  - . le double revenu avec l'entrée massive des femmes sur le marché du travail
  - . une motorisation des ménages qui s'est accentuée
- un usage prépondérant de l'automobile : 80% des actifs
- un allongement des distances habitat-travail : 55% des actifs travaillent hors de leur commune

L'amélioration des déplacements pour la population du territoire ne s'entend pas uniquement par l'amélioration de la desserte routière même si elle ne doit pas être occultée. En effet, l'augmentation d'une population âgée et son maintien en milieu rural ainsi que le renchérissement des énergies fossiles amène à réfléchir sur d'autres alternatives.

L'usage de l'automobile par les actifs est la conséquence d'une aire urbaine étendue où les unités démographiques périurbaines et rurales ont connu une forte croissance démographique au cours des dernières années. La concentration des emplois dans le pôle urbain soulève la question des déplacements internes mais permet une faible évocation des actifs : 13% d'entre eux travaillent à l'extérieur du territoire du SCOT.

La facilité de stationnement dans le centre ville encourage l'utilisation de la voiture par les actifs mais aussi pour les déplacements courts. De même, la très bonne desserte ferroviaire (TER) du territoire, notamment du Pays de Loiron, ne semble pas utilisée de manière optimale vers Laval : l'absence d'une "chaîne de transports" organisée à partir d'un pôle multimodal bien identifié et fonctionnel ne favorise pas son utilisation. Enfin, l'absence d'une tarification simple (TER + TUL) participe également à cette situation.

Cet usage prépondérant de la voiture (80% des actifs) peut être envisagé comme un potentiel. Les infléchissements en cours sont l'occasion de définir clairement des actions qui doivent permettre d'inverser la tendance en créant des ruptures et des modifications dans les comportements.

### **Le réseau interurbain**

Pour les liaisons régionales et interrégionales :

- des liaisons satisfaisantes vers Paris et Rennes
- un territoire cloisonné dans sa Région : liaisons contraignantes vers Nantes et Angers

L'enjeu du déclouonnement du territoire et de sa connexion aux grands axes de communication est majeur. Le raccordement au futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et l'arrivée de la LGV apparaissent comme des leviers de développement.

La mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire est une importante source d'attractivité pour les Pays de Laval et de Loiron, attractivité qui doit être portée par la ville centre. En ce sens, il est indispensable de préserver, voire d'améliorer la desserte pendulaire. En outre, Laval doit prendre

appui sur le fait d'être la seule ville à disposer d'une gare d'envergure nationale sur un espace dépassant celui du Département de la Mayenne. Le possible apport d'usagers en provenance du Nord Mayenne, de Fougères, du Sud Orne doit être souligné.

L'Etat informe de la réflexion et du travail à venir dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transports. Le territoire devrait être approché pour contribution et pourra s'exprimer sur la nécessité de l'ouverture du barreau de Massy-Valenton qui doit permettre de relier l'Ouest au reste du territoire national sans changement à Paris.

A l'échelle de la Région, la virgule de Sablé doit être soutenue par les collectivités du territoire du SCOT. Elle sera une alternative à la desserte routière insatisfaisante entre le territoire et Angers et le territoire et Nantes.

Pour les liaisons interurbaines proches :

- Laval : principal carrefour à l'échelle du Département
- Une rocade partielle qui pose la question de la distinction entre réseaux urbain et interurbain : une redistribution des flux de transports en provenance du sud par les boulevards

La desserte est-ouest est très structurée autour de l'axe A81 / RD57 et de la ligne ferroviaire. Le nord connaît également une bonne desserte avec les mises à 2x2 voies des axes en direction de Mayenne et d'Ernée (A84). Pourtant, dans un souci de connexion du territoire vers les grands ensembles métropolitains et décisionnaires de la Région, il semble que l'accent devrait être mis vers l'axe RN 162 (Angers) – compétence de l'Etat – et sur une continuité entre le nord et le sud, notamment dans le cadre du raccordement du futur Parc d'Activité Laval Mayenne à Argentré.

De la même façon, la question d'un contournement sud complet se pose afin de fluidifier les déplacements entre Est et Ouest, notamment pour les communes du Pays de Loiron, pour lesquelles le passage par l'agglomération lavalloise est encore la seule alternative.

Ces propositions d'infrastructures ont pour vocation de corriger un fort déséquilibre entre le Nord et le Sud et s'intègrent dans des réflexions sur du long terme, au-delà de l'horizon du SCOT. Même si un contournement Est qui permettrait une continuité Nord – Sud en raccordant le Parc d'Activité Laval Mayenne à Argentré apparaît nécessaire, il est précisé qu'une mise en service d'une voie supplémentaire ne désengorge pas forcément un axe (l'exemple est pris de la mise en service du Pont de Pritz et du désengorgement éphémère du Pont d'Avesnières).

### **Les transports en commun**

- Laval Agglomération au 2<sup>ème</sup> rang des villes de sa tranche en termes d'utilisation des TC
- 7.8 M de voyages en 2009 (+ 3.4% en 4 ans)

La mise en service du nouveau réseau des TUL en septembre 2010 permet d'annoncer quelques chiffres : + 3.4% entre septembre 2009 et septembre 2010 (+ 6% dans la seconde couronne et + 1.6% à Laval). Le nouveau service de transport à la demande (TULIB) rencontre un réel succès : la fréquentation est deux fois plus importantes que les prévisions.

Deux moyens sont évoqués pour rendre plus attractif le réseau TUL. D'une part, la mise en service de voies en site propre pour les lignes principales qui permettrait un raccourcissement du temps de parcours et une meilleure ponctualité. D'autre part, une refonte de la carte du stationnement en réduisant l'offre (gratuité) ou au contraire en augmentant la tarification pourrait inciter des changements dans le comportement des usagers du centre ville de Laval.

Les réseaux départemental et régional :

- le réseau Pégase : 25 communes desservies
- le réseau TER Pays de la Loire : 2 lignes ferroviaires desservant 5 gares et 3 lignes de bus

## L'intermodalité

Créer une chaîne de transports. L'enjeu principal pour les déplacements pour le territoire du SCOT est l'amélioration et la définition de l'intermodalité. Il existe aujourd'hui trois pôles d'échanges à Laval très mal reliés : Gare SNCF, Gare TUL, Gare routière. L'intérêt d'un pôle multimodal (Gare SNCF) est de faciliter l'utilisation des transports en commun pour les usagers et pour attirer des nouveaux utilisateurs. La ville centre doit être ainsi rendue plus attractive. Le bénéfice de la présence de cinq gares TER sur le territoire impose cette réflexion sur l'organisation de l'articulation des réseaux : Laval comme pôle multimodal à l'échelle du territoire du SCOT pourrait s'appuyer sur des pôles secondaires structurés autour des gares TER.

Enfin, le délaissement de la ligne par le TGV, peut être une opportunité pour améliorer l'offre de transports en augmentant et/ou améliorant la desserte.

L'intermodalité voiture / bus, dans un contexte rural, doit être facilitée. A côté de la plateforme mise en place par le Conseil Général pour développer le covoiturage et des différents parkings relais aux abords de LANO (TUL), il s'agit de répondre à des comportements qui s'observent déjà et se développent (aires de stationnement à La Gravelle, à Parné-sur-Roc).

## Les modes doux

Les EPCI devront inscrire dans leurs actions, et donc raisonner localement, des alternatives aux comportements de la population en encourageant les modes doux. Laval Agglomération propose depuis septembre 2010 d'un service d'utilisation de vélos en libre service. Le développement des pistes cyclables dans les zones urbaines mais également l'aménagement de voies pour les déplacements habitat - école à pieds ou à vélo (notamment dans les communes périurbaines et rurales) doivent être soutenus.

-----

L'intermodalité apparaît clairement comme une priorité dans la politique de déplacements pour le territoire du SCOT des Pays de Laval et de Loiron. La valorisation des infrastructures et des réseaux existant doit permettre la mise en place d'une chaîne de transports et le déploiement de la Gare SNCF comme pôle multimodal doit aider à l'attractivité de la ville centre. Ce pôle pourrait s'appuyer sur des pôles secondaires qu'il s'agira de définir selon un certain nombre de critères. L'étude "Déplacements et Villes moyennes" en cours, doit permettre d'aider à la décision en identifiant les besoins actuels à partir desquels une réflexion prospective sera possible.

D'autre part, et dans le cadre de la loi dite "Grenelle 2", le territoire sera tenu de rendre cohérent l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en transports en commun. Cf. : article L122-1-5 :

*"(Le document d'orientations et d'objectifs) précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.*

*Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs".*

Il est remarqué qu'un échange d'expériences avec d'autres territoires pourrait alimenter concrètement les discussions et les réflexions sur la question, par exemple, du développement des modes doux pour le transport scolaire des enfants dans les communes rurales et les actions pour améliorer la fluidité des déplacements dans les zones urbaines (réduction de la vitesse, zones de rencontres – exemple de la Suisse cité).

-----

## **DEFINITION DES ENJEUX**

- ➡ **DES RESEAUX A MAILLER : ORGANISER L'INTERMODALITE**
- ➡ **FACILITER LA CONNEXION DU TERRITOIRE AVEC LES GRANDS ESPACES URBAINS LIGERIENS**
- ➡ **DEVELOPPER LES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS**

Prochaine rencontre le **mardi 30 novembre 2010 de 17h00 à 19h00 – Hôtel de Ville de Laval.**