

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

Ateliers thématiques – 1^{ère} session Débats sur les enjeux

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER
"DEPLACEMENTS ET MOBILITE"

30 novembre 2010 – Salle du Conseil – Hôtel de Ville de Laval



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 : 30 novembre 2010 de 17h00 à 19h00

Elu référent : Françoise ERGAN

Animation de l'atelier : Arnaud CLEVEDE, Marc LAMARE

Personnes présentes :

Thierry BAILLEUX	Adjoint au Maire de L'Huisserie
Jean BARREAU	Chambre d'agriculture de la Mayenne
Nicole BOUILLON	Maire du Genest-Saint-Isle, Vice-présidente de la CCPL
Christian BRIAND	Maire de L'Huisserie, Vice-président de Laval Agglomération
Aurélie CEVAER	GART
Arnaud CLEVEDE	Chargé de mission SCOT des Pays de Laval et de Loiron
Robert COLAS	Conseil Général 53
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
Olivier GIRMA	Laval Agglomération
Julien HAREL	Laval Agglomération
Jacky HUARD	Chambre syndicale des artisans taxis 53
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
Eric LEROUX	Conseil Général 53
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
Odile NEDJAAI	Conseil Général 53
Jeanne PRIOUX	Adjointe au Maire de Port-Brillet
Joseph ROGER	Association T.R.A.C.E.S.
Marielle ROLINAT	Conseillère municipale déléguée au Maire de Laval
Jean-Paul SCHOEMANN	Maire de La Gravelle, Vice-président de la CCPL
Isabelle THIERY	Ville de Laval
Hervé ZIVEREC	Adjoint au Maire de Saint-Berthevin

Personnes excusées :

Laurent DESVIGNES	MDPH 53
Benoît FORMSTECHE	RFF
Claude CHARON	RFF
	Chambre d'agriculture de la Mayenne

Les objectifs cette première session d'ateliers thématiques :

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

Il est rappelé la synthèse du diagnostic et des éléments clefs à travers le tableau ci-dessous :

Faiblesses	Atouts
<ul style="list-style-type: none"> • Une dépendance à la voiture particulière (contexte rural et de périurbanisation, nombreuses zones d'activités éclatées sur le territoire) • Un éparpillement de l'habitat qui rend moins performant les transports en commun. • Des liaisons non adaptées vers le sud du territoire. • L'absence de contournements au sud-ouest et au sud-est de l'agglomération lavalloise. • Un trafic poids lourd important qui se rajoute au trafic d'échanges domicile/travail et passe au cœur de l'agglomération lavalloise. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire bien doté en infrastructures de transports : Laval au cœur d'un réseau en étoile. • Des infrastructures routières et ferroviaires qui offrent des liaisons favorisées vers Paris et la Bretagne. • Le projet de LGV qui permettra de faciliter (gain de temps) les liaisons vers Rennes, Le Mans et Paris mais aussi de proposer une alternative à la route pour les liaisons vers Angers et Nantes (virgule de Sablé). • Un réseau de TC récemment modifié et performant.
Menaces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les conséquences de la périurbanisation facilitent un allongement des distances parcourues entre l'habitat et l'emploi et un accroissement global des déplacements. ▪ Fragilisation accentuée d'une population face à la crise énergétique et économique. ▪ La non-conformité des gabarits des liaisons Saint-Nazaire, Angers défavorise le sud du territoire en termes de développement économique. ▪ Une saturation des boulevards urbains notamment par le trafic marchandises à Laval. ▪ La concentration des activités et les projets d'équipements et d'urbanisation en cours, au nord de Laval, pose la question de la qualité et des besoins en liaisons internes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communiquer sur les facilités de desserte du territoire. ▪ Attirer des nouveaux habitants avec l'arrivée de la LGV. ▪ Favoriser l'intermodalité notamment sur le territoire du Pays de Loiron en s'appuyant sur les gares TER. ▪ Mieux hiérarchiser le réseau de transports (trafic de transit, d'échanges, interne). ▪ Agir sur la densité urbaine pour accentuer le choix modal (Ex. : quartier Gare – densifier par la mobilisation et reconquête du foncier). ▪ Intégrer les modes doux et alternatifs dans le choix de planification urbaine (localisation, densité, TC attractif, synergies entre les Autorités Organisatrices de Transports ...). ▪ Une modification profonde des attitudes et habitudes à accompagner

Ces caractéristiques du territoire ont permis d'orienter les discussions de l'atelier thématique et ont conduit à la définition d'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**

L'intermodalité

Le territoire des Pays de Laval et de Loiron est globalement bien desservi par les transports en commun. Le bus, le train et le vélo offrent des possibilités multiples aux habitants mais l'absence de complémentarité entre ces différents moyens de déplacement ne permet pas une utilisation optimale et un délaissement significatif de la voiture.

Les ateliers thématiques ont permis d'identifier l'intermodalité comme l'un des grands enjeux pour le territoire. Afin de mettre en exergue toutes les connexions possibles, et d'aider à la décision en faisant apparaître les "nœuds" les plus évidents sur le territoire, une carte présentant l'ensemble des réseaux existants devra être réalisée. Les données sur la fréquentation du réseau Pégase (CG 53) et du TER (Région Pays de la Loire) viendront compléter celles disponibles auprès de Laval Agglomération sur l'utilisation du réseau TUL. La définition de ces pôles d'échange permettra de proposer une organisation des modes de transports alternatifs, notamment dans le secteur le plus urbanisé du territoire. Pour rappel, 35 000 habitants sont directement desservis par la ligne TER Le Mans – Rennes sur un faisceau de 1 km de part et d'autre du tracé entre la Zone Industrielle des Touches et Saint-Berthevin.

L'ensemble de ces pôles devront offrir des conditions d'accès et de stationnement favorables à leur utilisation.

Afin d'illustrer la nécessité de structurer le territoire autour d'infrastructures de type pôle multimodal (gare de Laval), le GART nous invite à nous référer aux exemples suivants :

- SCoT de la Région Flandres-Dunkerque, qui prévoit la valorisation des abords de gares, notamment TGV. Ce projet va de pair avec la mise en place d'une voirie de contournement, amélioration de l'offre de TC, et déplacement de la gare routière. Ce SCoT favorise le renforcement des centralités secondaires d'agglomération (centralités où doivent être assurés : la mixité des fonctions urbaines, le report du stationnement automobile depuis les centres touristiques vers des parkings accessibles à pieds, la valorisation des abords des gares) ;
- SCoT du Pays de Lorient : il demande le renforcement des liaisons interurbaines par le car et le train en tenant compte du projet de LGV. Les secteurs proches des gares doivent faire l'objet de projets de quartiers ;
- SCoT Nantes-St Nazaire : favorise un développement polycentrique du territoire, et en plus des deux principales agglomérations prévoit le développement de quatre pôles structurants où est focalisée l'urbanisation. Cela va de pair avec la valorisation de l'étoile ferroviaire.

A travers cet enjeu qui est d'organiser l'intermodalité, il est question de :

- Créer des zones mixtes autour de ces pôles multimodaux
- Organiser l'accessibilité de ces pôles
- Organiser les connexions avec l'ensemble des modes transports en communs et alternatifs à la voiture

La connexion du territoire avec les grands espaces urbains ligériens

Au-delà de la desserte interne du territoire, la connexion avec la métropole Nantes - Saint-Nazaire doit être facilitée. L'arrivée du tram-train à Châteaubriant en 2012 pourrait être l'occasion de proposer une autre solution pour se rendre à Nantes avec la mise en service de navettes bus vers la gare de Châteaubriant.

D'autre part, le SCoT et les collectivités locales concernées devront soutenir l'aménagement d'un pôle multimodal structuré autour de la gare de Laval dans le cadre de la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire et de la mise en service de la virgule de Sablé. A ce sujet, un complément d'information est livré en annexe de ce compte-rendu. Il s'agit du dossier de presse présenté le 23 novembre 2010 à Evron lors de la réunion du comité de ligne "Le Mans – Laval – Vitré / Nantes – Laval / Angers – Laval" organisé par la Région sur le développement des transports collectifs régionaux.

Deux possibilités s'offrent au territoire pour le relier à Nantes : l'une mêlant le bus et le tram-train, l'autre s'appuyant sur l'utilisation du TER par la virgule de Sablé. A ce titre, il faudra s'interroger sur la nécessité ou pas de privilégier l'amélioration des infrastructures routières existantes ou bien éduquer à l'utilisation des transports en commun. En revanche, l'amélioration des infrastructures routières existantes (RD 771) semble être la seule option pour relier efficacement le territoire du futur aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes (44).

Mayenne entretient d'importantes relations avec Laval, notamment en termes de desserte SNCF. La mise en place en 2010 d'une navette express (bus) entre les deux villes par le Conseil Général traduit la prise en compte de la nécessité de favoriser les connexions entre les deux villes et le souci de désenclaver le Nord Mayenne. Malgré cette nouvelle offre, des limites à son utilisation sont apparues de manière évidente : difficultés d'accès depuis les points d'arrêts lavallois vers les gares routière et SNCF.

Déplacements et urbanisation

L'organisation des déplacements sur le territoire du SCoT des Pays de Laval et de Loiron devra répondre à une gestion économe de l'espace. Dans ce cadre, l'optimisation de l'utilisation des transports en commun doit passer par une densification des espaces desservis pour éviter le cloisonnement de la population. Les transports collectifs doivent être considérés comme des éléments centraux favorisant le développement urbain. Le GART nous réfère à des territoires qui ont mené leur réflexion dans ce sens :

- Le SCoT de Montbéliard a prévu une création de cœur d'agglomération autour de la mise en place d'un transport collectif en site propre, également lié aux installations modes doux.
- Le SCoT de Métropole Savoie prévoit de définir des espaces d'urbanisation en fonction de la desserte en transports collectifs ; et prévoit que le temps de trajet en bus entre le centre et le terminus, à Chambéry et à Aix les Bains, ne doit pas excéder 20 minutes (en parallèle, mise en place de lignes secondaires de rabattement).
- Le SCoT du Pays de Lorient prévoit d'adapter les zones d'activités au niveau de desserte : les plus proches des transports publics doivent accueillir les activités les moins consommatrices d'espace et accueillir le plus large public. Sur cette question, il est précisé l'importance d'anticiper sur les capacités en terme de trafic des infrastructures routières desservant les zones d'activités, notamment celles qui ont vocation à accueillir des entreprises logistiques.

Il est aussi possible de définir dans le SCoT des intensités de développement urbain en fonction de la proximité avec les services transports, de hiérarchiser la voirie et organiser la trame viaire en fonction de l'organisation urbaine et des aménagements.

D'autre part, il existe des contrats d'axes, qui sont des outils pouvant servir à décliner les orientations du SCoT. Objets de contractualisations entre autorités compétentes en matière de transports et autorités compétentes en matière d'urbanisme, ils permettent de coordonner les calendriers de programmation des politiques transport et urbanisme et de conditionner l'urbanisation à la desserte en TC. Toulouse, Grenoble, Genève, Lille... sont des endroits où ont été déployées des démarches de ce type qui pourraient vous intéresser.

Les travaux menés dans le cadre du SCoT doivent s'articuler assez étroitement avec ceux relatifs au futur plan de déplacements urbains (PDU) de Laval Agglomération qui s'impose lui-même aux PLU.

Les infrastructures routières

La question de la continuité entre le nord et le sud du territoire est une priorité. Il s'agit de faire de l'axe Caen – Angers un axe structurant pour le territoire du SCoT et même pour le Département afin de les connecter avec les autres pôles urbains. La traversée de l'agglomération lavalloise – à l'est – doit trouver une réponse dans ce projet. L'aménagement de la RN 162, qui est inscrit dans le Schéma national des infrastructures de transports (2010), doit être clairement appuyé par les collectivités locales.

Le contournement Sud de l'agglomération lavalloise faciliterait les déplacements des habitants de cette partie du territoire mais plus généralement les migrations entre l'est et l'ouest (Pays de Loiron). Une telle infrastructure ne semble pas être la priorité pour le territoire, néanmoins des solutions alternatives devront être proposées et les possibilités de réalisation intégrées dans les éventuelles études à venir, comme celle de l'utilisation gratuite de l'A81 pour les habitants du territoire du SCoT. Toutefois, les coûts de gestion pour la prise en charge de la gratuité de cette portion d'autoroute pour les collectivités rendent difficilement envisageable cette solution, même s'il semble nécessaire de soutenir et de porter ce projet. Aujourd'hui, il existe un contournement à 2x1 voie qui relie la RD 771 à Montigné-le-Brillant à la RN 162 à Entrammes. Le projet consisterait à prolonger ce contournement jusqu'à la RD 57 au niveau du rond point débouchant sur la RD 900 à Saint-Berthevin. Les difficultés pour mener à bien ce projet sont évidentes : la traversée de la forêt de Concise.

Si l'amélioration de la desserte du territoire des Pays de Laval et de Loiron doit passer par la mise en service d'infrastructures routières importantes, il faudra être vigilant à ce que celles-ci ne favorisent pas le phénomène de périurbanisation. Le SCoT des Pays de Laval et de Loiron est l'occasion de se projeter à moyen et long terme et au-delà des contraintes financières. En ce sens, un schéma de développement des infrastructures routières pourrait être réalisé dans lequel, avant tout projet, devront apparaître des estimations et des simulations sur les capacités en termes de support de trafic,... L'intégration de faisceaux dans les éléments cartographiques qui viendront illustrer le SCoT permettra de les identifier visuellement. Ces faisceaux devront alors être pris en compte dans les documents d'urbanisme communaux en cours d'élaboration ou de révision

Les modes doux

L'utilisation du vélo doit être facilitée. Pourtant, l'étalement urbain au cours des dernières décennies ne facilite pas la mise en place d'un réseau de pistes cyclables performant. L'arrivée à Laval d'un système de vélos en libre service instaure cette notion de développement des modes de transports alternatifs à la voiture comme une priorité.

Pour favoriser leur utilisation, il faut que le territoire s'organise en se densifiant, en se projetant. Il s'agit de parvenir à concilier l'image idéalisée que l'on se fait du territoire avec la volonté des habitants.

L'aéroport

Plusieurs questions se posent autour de cette infrastructure :

- . Quel rôle ?
- . Quel développement ?

L'agrandissement en cours répond aux obligations de mise aux normes européennes. Il n'est pas question de soutenir un développement de l'aéroport pour l'accueil de vols commerciaux court ou moyen courriers, néanmoins son développement s'accompagne du développement économique local et de l'attractivité du territoire.

LES SUITES DE LA DEMARCHE

