

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

Ateliers thématiques – 4^{ème} session DOO

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER
"DEPLACEMENTS ET MOBILITE"
15 mai 2013 – Quartier Ferrié - LAVAL



DATE ET HEURE : 15 mai 2013 à 16H00.

ELU REFERENT : Françoise ERGAN

Animation de l'atelier : CITADIA – Christopher RUTHERFORD ; SM – Arnaud CLEVEDE

ETAIENT PRESENTS :

Christian BRIAND	Vice-Président SM SCoT Laval Loiron
Arnaud CLEVEDE	SM SCoT Laval Loiron
Robert COLAS	CG 53
Jacques COURTIN	CCI 53
Christophe DENIS	CC Pays de Loiron
Clotilde DEPARIS	OT
Frédéric DEVINEAU	KEOLIS Laval
Marie-Cécile DION	Région Pays de la Loire
Françoise ERGAN	Vice-Présidente SM SCoT Laval Loiron
Fabrice EYMON	Place au vélo
Patrick GENIN	CODEV Laval Agglomération
Julien HAREL	Laval Agglomération
Bruno DE LAVENERE	Adjoint Montigné-le-Brillant
Marc LAMARE	DGA Laval Agglomération
René LANDAIS	Maire Châlons-du-Maine
Maud LECHAT	DDT 53
Yves LETAILLEUR	Laval Agglomération
Alain MARSOLLIER	Adjoint Argentré
Jacques POIRIER	CODEV Laval Agglomération
Louis RACINE	MNE
Philippe REVEL	SM PDELM
Christopher RUTHERFORD	CITADIA

La quatrième session des ateliers thématiques du SCoT Laval Loiron fait suite à l'écriture d'une première version (provisoire) du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) après la validation du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), débattu lors du Comité Syndical du 21 mars 2013. Pour l'atelier « déplacements et mobilité », il s'agit de présenter les principales orientations sur les thématiques suivantes :

- La cohérence entre urbanisation et mobilité
- Les grands projets d'infrastructures de transports

Introduction :

Le contexte et le calendrier (les étapes) de l'élaboration du SCoT sont rappelés ainsi que la portée, le contenu et les objectifs du DOO. Le DOO qui répond à la question « comment va-t-on faire ? » pour traduire le projet politique du territoire définit les conditions permettant d'atteindre les objectifs fixés par les orientations stratégiques du PADD et notamment :

- Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation des continuités écologiques.
- Les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, ventilés par secteur géographique.
- 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.
- Les grands projets d'équipements et de services.
- Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis par secteur géographique.

Le DOO définit les règles du jeu en matière d'aménagement et de développement durables, sous forme de prescriptions et de recommandations permettant la mise en oeuvre de ces objectifs, assurant ainsi les grands équilibres du territoire.

Les prescriptions

Elles correspondent à des mesures dont la mise en oeuvre est obligatoire afin d'atteindre les objectifs du SCoT et doivent être compatibles avec les documents d'urbanisme et de planification inférieurs. Les prescriptions s'imposent aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

Les recommandations

Elles correspondent à des intentions générales, des grands principes parfois illustrés de bonnes pratiques.

La recherche d'une cohérence entre urbanisation et mobilité

➤ *Développement urbain et politique de déplacements*

La cohérence entre le développement urbain et une offre en transport alternative aux véhicules motorisés individuels est un enjeu environnemental (réduction des émissions en CO2 des véhicules polluants), social (qualité de vie, mobilité pour tous, amélioration de la qualité de l'air), et économique (économie pour les ménages, économie des ressources, moindre frais de réhabilitation des bâtiments endommagés par la pollution, etc.).

La réduction des déplacements individuels et motorisés passe par une série d'actions conjointes favorisant l'émergence de la ville de la proximité. Le SCoT pose ainsi les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Il s'agit de rapprocher les différents espaces de la vie quotidienne (logements, entreprises, commerces / services...) en les connectant par des services de déplacements adaptés et durables tout en aménageant des espaces qualitatifs favorisant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Les documents d'urbanisme identifient à cet égard des espaces prioritaires pour Laval et la première couronne, autour des gares pour les communes desservies et au regard de la densité de logements, de commerces et de services pour les autres polarités et communes. Reprenant ces éléments, les prescriptions relatives à la recherche d'une cohérence entre développement urbain et mobilité sont :

La desserte de Louverné par le réseau TER a soulevé des interrogations quant à l'inscription dans les prescriptions de la commune dans la liste de celles tenues à l'obligation de travailler dans le sens de la densification du secteur autour des gares. Aujourd'hui, le développement de la commune ne permet pas d'envisager une connexion entre les secteurs urbanisés (dont le centre-ville) et la gare. En ce sens, il est rappelé que le SCoT n'a pas vocation à construire le projet urbain des différentes entités du territoire. Toutefois, il est décidé qu'une réflexion sur la question de la valorisation de la gare de Louverné soit inscrite dans les prescriptions du DOO. Une des justifications de ce choix repose sur le développement souhaité du site ECHOLOGIA, qui se situe à proximité de la gare.

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA COHERENCE ENTRE URBANISATION ET TRANSPORT COLLECTIF

- De manière générale, les liens entre urbanisation et desserte en transports collectifs sont à privilégier afin de développer la ville des courtes distances.
- Les documents d'urbanisme des communes suivantes concernées par une desserte ferrée : Saint-Pierre-la-Cour, Port-Brillet, Le Genest-Saint-Isle et Laval, favorisent la densification autour de leur gare et ménageront les possibilités de mutabilité des quartiers avoisinants le cas échéant. Un soin tout particulier est apporté dans leur conception et dans leur programmation.
- Une réflexion sur la valorisation et l'optimisation de la gare TER de Louverné sera menée.

La Région des Pays de la Loire, présente lors de l'atelier, exprime sa volonté de promouvoir l'utilisation du transport en commun ferroviaire suite à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire. L'optimisation de la desserte des gares existantes, voire la mise en service de nouvelles haltes ferroviaires, ne pourra s'envisager que dans le cadre d'une concertation poussée avec l'ensemble des acteurs et autorités organisatrices des transports (AOT). La prise en compte des projets de chacune d'entre elles évitera la superposition de l'offre de services. Cette modalité de concertation soutenue par la Région est un levier supplémentaire à la réalisation de cette volonté du SCoT qui est de faire du rail l'axe structurant des déplacements en transports en commun du territoire.

D'autres recommandations relatives à la prise en compte des enjeux de la mobilité dans les développements urbains sont présentées :

RECOMMANDATIONS RELATIVES A LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX DE LA MOBILITE DANS LES DEVELOPPEMENTS URBAINS

Le Schéma de Cohérence Territoriale recommande :

- D'examiner l'intérêt d'utiliser les voies ferrées existantes comme complément aux autres moyens transport en commun (création de haltes ferroviaires, notamment sur le site du Quartier Ferrié).
- D'encourager l'usage du vélo en poursuivant le déploiement de l'offre en vélo en libre service (VELITUL) et en prévoyant, dans les règles relatives au stationnement, des aménagements permettant le stationnement des vélos, en particulier pour les opérations de logements collectifs et les équipements recevant du public.
- De poursuivre l'évolution de l'offre en stationnement en cohérence avec l'objectif de promotion des transports collectifs, notamment à proximité des lieux privilégiés de l'intermodalité (gare ferroviaire, arrêts de bus structurants), en y prévoyant une offre adaptée selon le type et la localisation des constructions.
- De veiller à l'application des réglementations portant sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Sur la question de la logistique urbaine de proximité, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) demande à ce que la réflexion sur l'organisation des flux de marchandises notamment portées par le e-commerce soit inscrite dans les prescriptions.

➤ ***L'offre en transports en commun***

Les réflexions à mener sur l'amélioration de la desserte TER du territoire inscrites en prescription et en recommandation dans le DOO s'accompagnent d'une volonté d'organiser la complémentarité entre les différentes offres de transports en commun. Il est ici question d'intermodalité dans les déplacements et des AOT. Aujourd'hui, le territoire de Laval Agglomération est desservi par les transports urbains lavallois (TUL) et le Pays de Loiron par le réseau départemental (Pégase). La mise en place d'un système de rabattement depuis les communes non desservies vers les pôles dotés d'une gare ou vers les lignes structurantes du réseau urbain lavallois est un exemple de service à mettre en place pour rendre concurrentielle l'utilisation des transports en commun. Cette nouvelle armature des transports collectifs conforterait également le rôle de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Gare de Laval dans la perspective de la future desserte par la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire.

La recherche d'attractivité de l'offre des transports urbains lavallois est également précisée en incitant à la réflexion de la mise en service de lignes du bus en site propre et/ou à haut niveau de service plus particulièrement sur des lignes structurantes à définir ou encore sur un parcours circulaire desservant les principaux espaces économiques et commerciaux ainsi que les parkings relais, points d'accroche au reste du réseau urbain. Il est précisé que le site propre ne couvre pas obligatoirement l'ensemble du parcours d'une ligne. Des discontinuités sont possibles au sein desquelles le bus reste néanmoins prioritaire.

Dans la version provisoire du DOO ces derniers points ne sont pas développés en tant que prescription ou recommandation. Il est proposé que les réflexions ou études pour la mise en place de cette nouvelle offre soient inscrites dans les prescriptions.

➤ ***Développer les modes de transports alternatifs***

La prise en compte du maillage de liaisons douces au sein des centralités et entre les quartiers est inscrite, après échanges, comme prescription. Sur la question du déploiement du réseau des pistes cyclables un document de planification à l'échelle du territoire du SCoT est proposé. Sur ce thème, la Région des Pays de la Loire précise qu'un appel à projet a été lancé pour le développement des pistes cyclables dans les secteurs desservis par le train. Ces secteurs s'entendent dans le cadre d'un périmètre de 3 km de rayon autour des gares.

PRESCRIPTION RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DE SYSTEMES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

- Les documents d'urbanisme accentuent le maillage de liaisons douces du territoire. Ces itinéraires sont principalement orientés depuis les quartiers d'habitation vers les centralités urbaines (zones d'emplois, lieux de consommation).
- Le SCoT rappelle la nécessaire poursuite du développement du réseau cyclable intercommunal dans le double objectif d'adaptation du réseau aux besoins des habitants (actifs notamment) et du développement touristique.

RECOMMANDATIONS RELATIVES AU DEVELOPPEMENT DE SYSTEMES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

- Promouvoir les transports à la demande (TAD) dans les espaces les moins bien desservis et les connecter à la polarité la plus proche. La connexion aux gares TER devra être recherchée.
- Le SCoT encourage au développement des plans de déplacements des entreprises ou inter-entreprises (PDE – PDIE).
- Développer des aires de covoiturage à proximité des échangeurs autoroutiers et des routes express de grande circulation et poursuivre l'aménagement de parkings relais en entrée d'agglomération et à proximité des arrêts de transports collectifs structurants.

Les grands projets d'infrastructures des transports

Le DOO affirme les grands projets d'infrastructures précisés dans la prescription suivante :

PRESCRIPTIONS RELATIVES AU RENFORCEMENT DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE

En tant que grands projets d'infrastructures routières, le SCoT :

- soutient le projet de contournement Est de l'agglomération Lavalloise entre la RN 162 et la RD 57. Les documents d'urbanisme des communes concernées prennent en compte son aménagement et permettent les infrastructures liées. Cet aménagement permettra de desservir le Parc de Développement Economique Laval – Mayenne (PDELM) et la connexion à l'A81 notamment grâce à la création d'un nouvel échangeur autoroutier. Au Sud, le contournement se connecte à la RD910 depuis le rond-point du Riblay.

D'autre part, le SCoT préconise l'amélioration et à la mise en sécurité :

- De la RN 771 (connexion à Nantes via Châteaubriant – tram-train ; accès au futur aéroport du Grand Ouest)
- De la RD 545 entre la RD57 et la RD771 afin de faciliter les déplacements Ouest – Sud sur le territoire.
- De la desserte des zones de développement économique

Le Schéma de Cohérence Territoriale identifie des zones à fort enjeux de desserte, à savoir : le pôle urbain central, les pôles structurants, les principaux équipements structurants, les grandes zones commerciales et d'activités, les principaux secteurs de logements sociaux.

La Direction Départementale des Territoires (DDT) demande à ce que le Plan Global des Déplacements (PGD) en cours d'élaboration par Laval Agglomération apparaisse dans les documents du SCoT. Ce travail doit permettre notamment de préciser le projet de contournement Est de l'agglomération lavalloise. D'en faire référence permettrait d'insister sur l'harmonisation des réflexions menées aux différentes échelles du territoire. Par ailleurs, une telle étude sur l'ensemble du territoire du SCoT faciliterait une approche globale de la problématique des déplacements et des projets inscrits et développés dans le DOO.