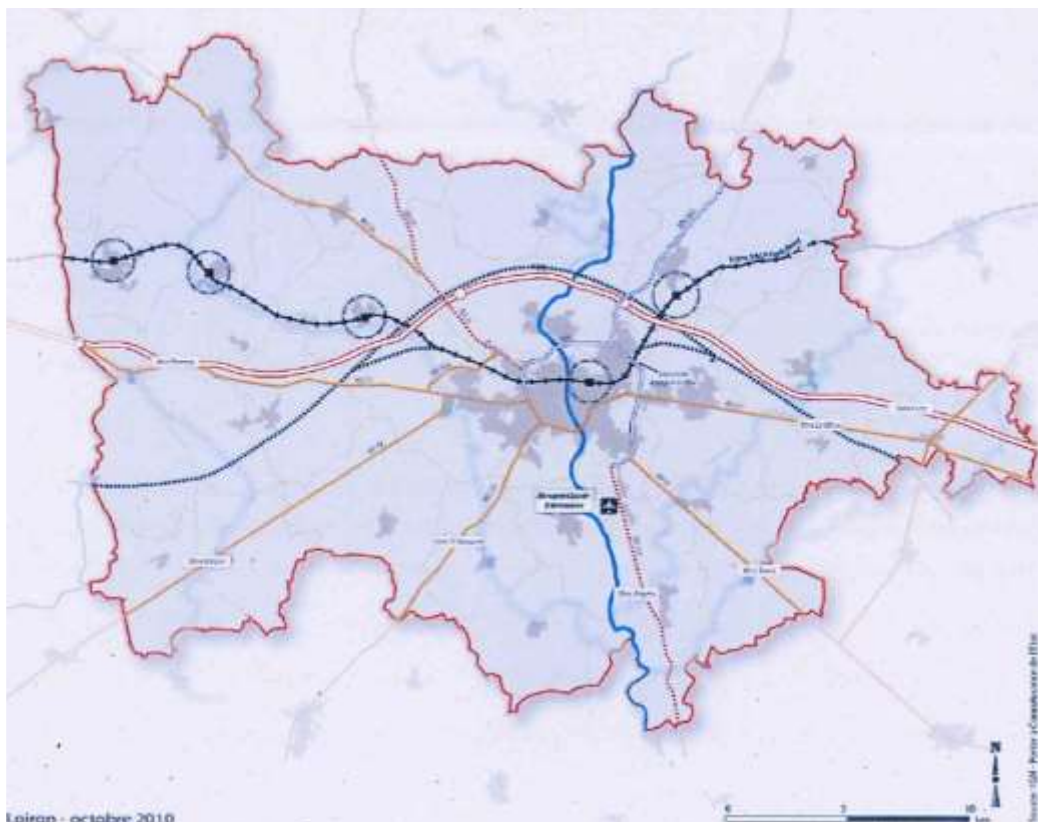


- Etude urbaine
- d'AMENAGEMENT DES SECTEURS GARE
- et
- MISE EN ŒUVRE DES POLES D'ECHANGE MULTIMODAL RELAIS

CONSEIL SYNDICAL

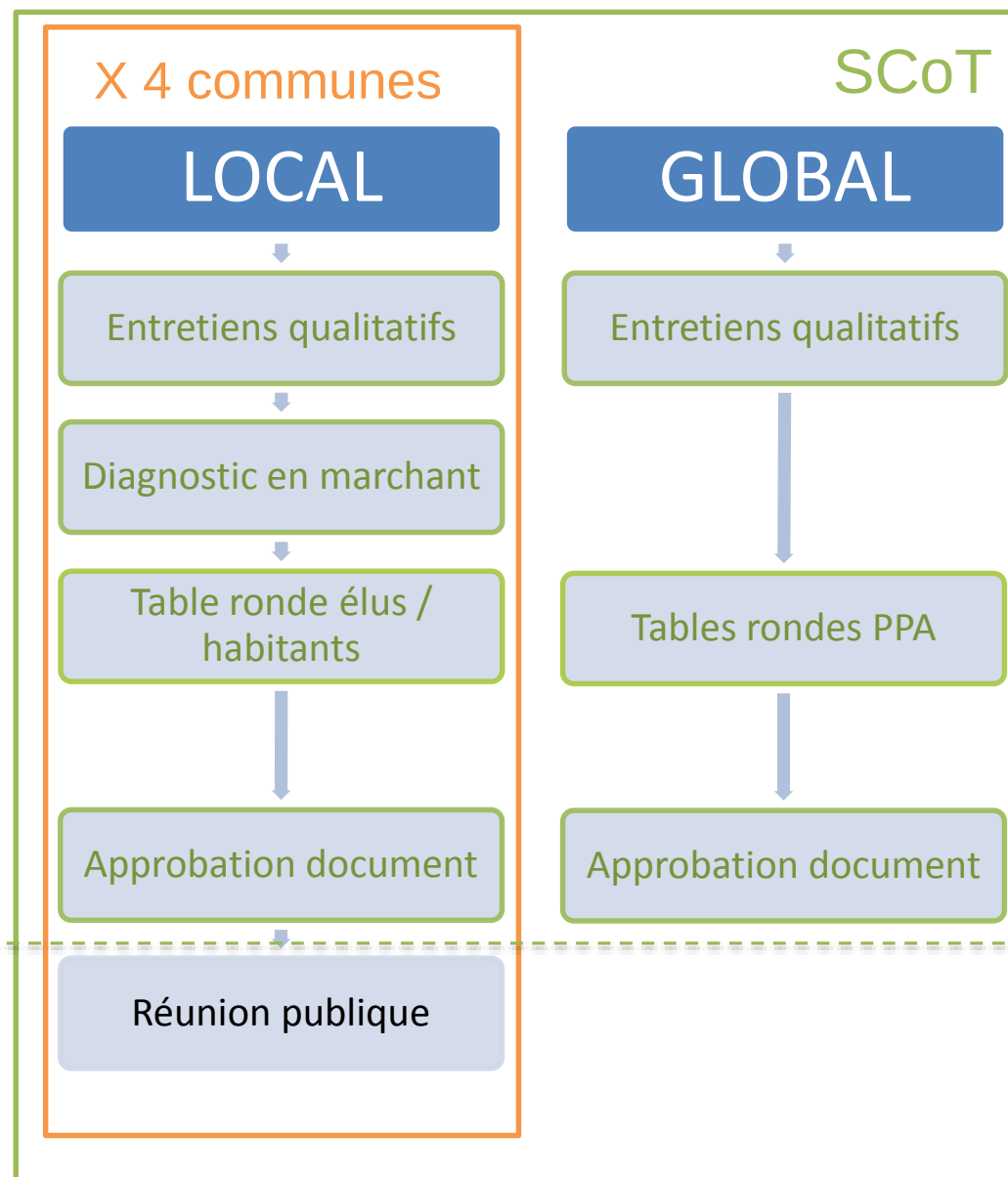
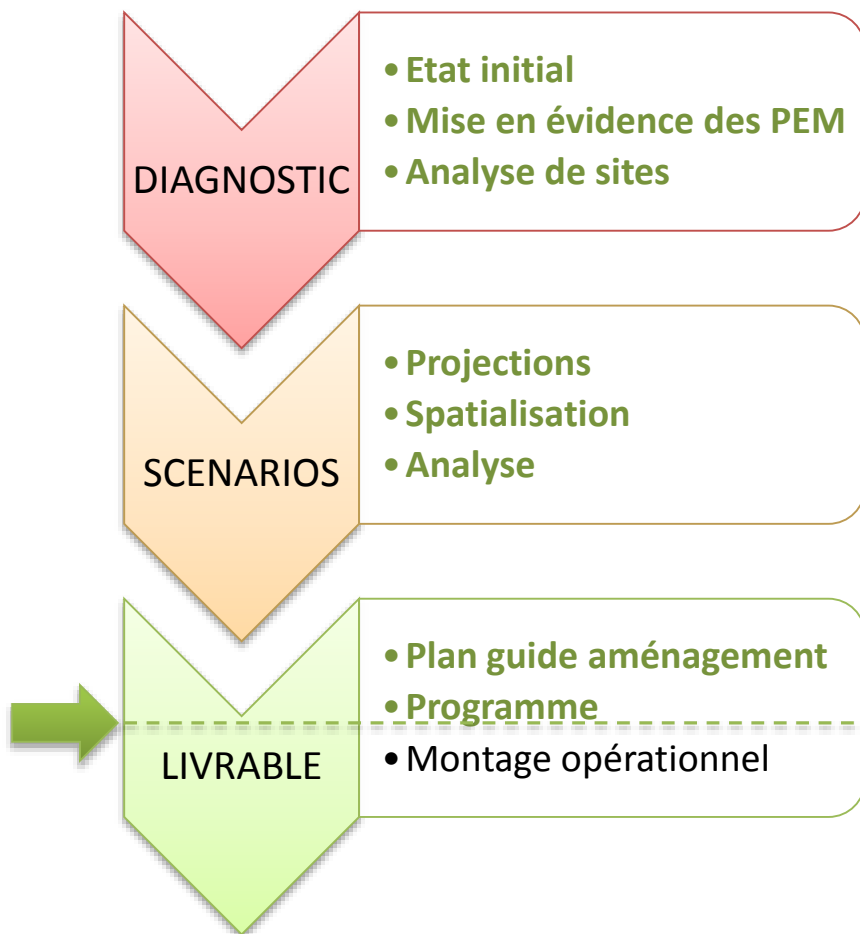
ESQUISSES

02 SEPTEMBRE 2016



Trame de l'étude

Avancement de l'étude



Dimensionnement des scénarios

PRINCIPE DE SCENARISATION

Il s'agit de concevoir, dans un horizon proche de celui du SCoT (2025 – 2030), les évolutions nécessaires et/ou suffisantes pour engager la dynamique suivante :

Renforcer la polarité des communes

La polarisation d'une commune repose sur :

- Une centralité dynamique en termes d'activité et d'habitat,
- Une démographie tendant vers l'objectif du SCoT de + 25 % sur 2014 - 2030

Soutenir la demande de T.C.

Il s'agit de favoriser :

- La demande endogène : densification activités et habitat sur le secteur gare
- L'accessibilité depuis tout point de la commune (itinéraires confortables) ou depuis l'extérieur (rabattement en véhicule particulier ou transports en commun routier),

Améliorer l'offre dédiée

Vers un pôle d'échange multimodal par :

- Les conditions d'accueil : stationnement, information, quais, accessibilité PMR, ...
- L'adaptation de l'offre de transports en commun proprement dite : cars, bus, et bien entendu train

Dimensionnement des scénarios

- Orange : Données issues du diagnostic
- Noir : Données élaborées lors des scénarios



Démographie

- population,
- Structure par âge

Hypothèse volontariste = + 25%

Besoin en logement

Ratios solde démographique / taille des ménages
+ répartition typologique sommaire

Besoin en mobilité

Ratios population X mode accès gare
+ localisation arrêts transports en commun

PEM Relais

Articulation avec capacité site

Programme construction

Besoin logement hors « autres opérations »
+ bâtiments activités, équipements,...

Programme espace public

Voirie, parkings, espaces verts
Accessibilité et sécurité

Mode d'accès à la gare

- Véhicule particulier,
 - Dépose,
 - Longue durée
- Piéton, vélo,
- Train, bus,
- T à D,
- ...

Capacité site PEM :

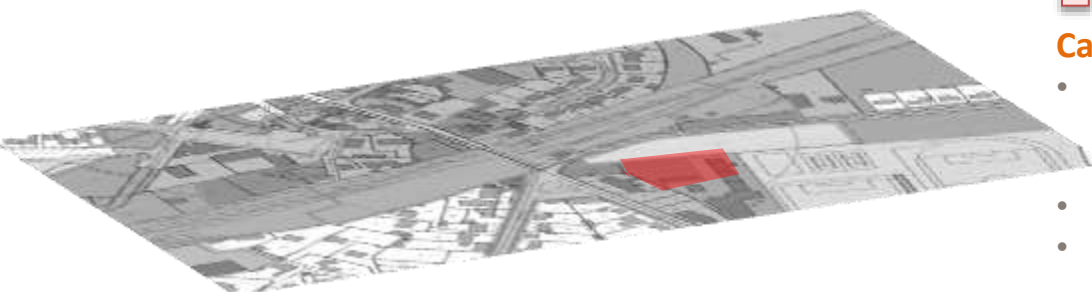
- Foncier:
- Mutabilité
- Disponibilité
- zonage PLU
- ...

Synoptique méthodologique de dimensionnements des programmes de construction et d'espaces publics. Le détail de la méthodologie est donnée dans les pages qui suivent.



Autres opérations pouvant absorber une part des logements à créer :

- ZAC, lotissements en cours à court terme
- Zones 2AU habitat à plus long terme
- ...



Hypothèses démographiques

POPULATION DE REFERENCE DU SCENARIO TENDANCIEL PAR COMMUNE

La première observation concerne les importantes disparités communales, tant en valeurs absolues qu'en relatif (les classes d'âge les unes par rapport aux autres) et en tendance (les pourcentages d'évolution).

SAINT PIERRE LA COUR

Age	2012	2025	2025	2025	Diff	Evol
0-14 ans	464	494	557	526	62	13,40%
15-19 ans	106	177	139	158	52	48,87%
20-44 ans	645	747	736	741	96	14,87%
45-59 ans	336	528	351	440	103	30,76%
60 ans et +	496	531	606	569	73	14,69%
TOTAL	2 047	2 477	2 389	2 433	386	18,86%

PORT BRILLET

Age	2012	2025	2025	2025	Diff	Evol
0-14 ans	329	312	319	316	-13	-4,03%
15-19 ans	98	106	74	90	-8	-8,06%
20-44 ans	538	350	450	400	-138	-25,68%
45-59 ans	338	375	319	347	9	2,61%
60 ans et +	538	535	581	558	20	3,70%
TOTAL	1 840	1 678	1 741	1 710	-131	-7,09%

LE GENEST SAINT ISLE

Age	2012	2025	2025	2025	Diff	Evol
0-14 ans	501	440	479	459	-42	-8,42%
15-19 ans	133	137	199	168	35	26,38%
20-44 ans	627	660	600	630	3	0,52%
45-59 ans	405	408	366	387	-18	-4,52%
60 ans et +	431	474	591	533	102	23,69%
TOTAL	2 097	2 119	2 234	2 177	80	3,80%

LOUVERNE

Age	2012	2025	2025	2025	Diff	Evol
0-14 ans	916	930	918	924	8	0,84%
15-19 ans	224	263	277	270	47	20,81%
20-44 ans	1 222	1 326	1 293	1 310	88	7,22%
45-59 ans	758	1 038	799	919	161	21,24%
60 ans et +	864	1 300	1 294	1 297	433	50,17%
TOTAL	3 983	4 858	4 582	4 720	737	18,50%

Hypothèse programmatiques

DIMENSIONNEMENT DES PROGRAMMES DE CONSTRUCTION PAR COMMUNE

Le tableau ci-dessous présente l'application à chaque commune de la méthodologie décrite aux pages précédentes. La réflexion qualitative concerne la répartition des logements à produire entre PEM et reste de la commune : pour chaque commune, la production « **secteur PEM** » dépend du foncier mutable / disponible autour de la gare. La production « **hors PEM** » correspond au solde à produire, en regard des opérations en cours ou des zones potentiellement constructibles.

Commune	Saint Pierre la Cour	Port Brillet	Le Genest Saint Isle	Louverné	Mode de calcul
Population 2012	2 047	1 840	2 097	3 983	a
Taille des ménages 2025 (=INSEE – 0,1)	2,3	2,1	2,6	2,4	b
Projection Omphale / fil de l'eau 2025	2 433	1 710	2 177	4 720	c
Nombre de logements à produire	167	0	30	307	$d = \frac{c - a}{b}$
Scénario volontariste (+ 25% visés)	2 559	2 071	2 383	4 979	e
Nombre de logements à produire	222	110	110	415	$f = \frac{e - a}{b}$
Nombre de logements à produire secteur PEM	40	70	70	130	$g = f - h$
Nombre de logements à produire hors PEM (lotissements, ZAC + centre ville à Louverné)	182	40	40	285	h

Tendanciel

Volontariste

Hypothèses urbaines

SCHEMAS DE DYNAMIQUE SPATIALE

3

Apport de population important, extension urbaine modérée et croissance en densification de centre bourg, centrée sur le secteur gare ou à proximité piétonne, toutes vocation d'habitat ou d'activités, voire apport un équipement structurant.

SITUATION ACTUELLE



- Centre bourg dense ou densifié
- Extensions pavillonnaires
- Zone d'activités
- Hameaux
- Voie ferrée
- Routes
- Modes d'accès actifs
- Modes d'accès VP

OPTION « AMBITIEUSE »



Niveaux d'ambition

Politique urbaine	Démo	Activité
Marché immo	Polarité faible	Tendance
Projet urbain	Polarité forte	Action

Impact environnemental / hab ou usager supplémentaire

Neutre + / positif

Implications mobilité :

- Un fort développement des flux de **modes actifs**
- Un renforcement modéré des flux de **véhicules particuliers**, et un déclin de leur part modale. L'extension de parking est secondaire dans le développement de la polarité PEM relais.
- En termes de **transports en commun** : une demande supplémentaire notable est envisageable et peut bouleverser les usages constatés.

Hypothèses mobilité

OPTIONS TRANSPORTS EN COMMUN

Option **C** : ambitieuse

Objectifs :

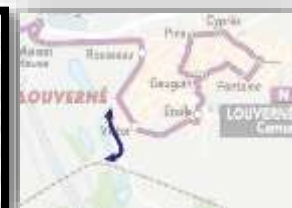
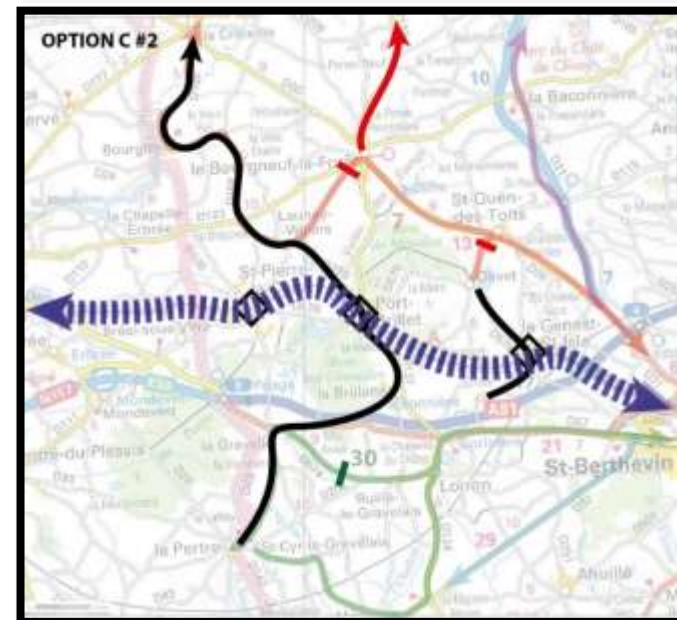
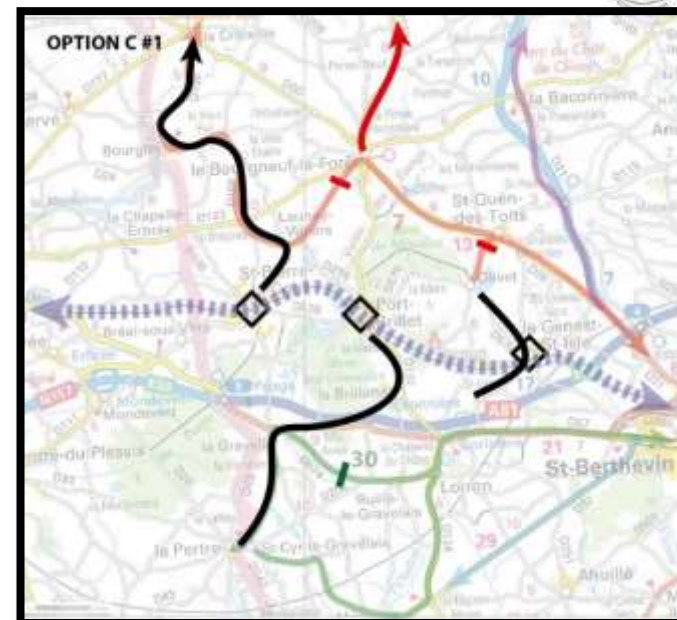
- étoffer et diversifier l'offre de TC,
- réduire ou redéployer les kms en car,
- limiter les encombrements routiers autour de Laval

Service ferroviaire en plus du niveau précédent (B)

- Augmentation du niveau de service (plus de trains le matin et le soir),
 - soit régionalement
 - soit avec une navette locale (St Pierre <> Evron pour un service équilibré autour de Laval)
- Desserte éventuelles de nouvelles haltes :
 - St Berthevin ?
 - Quartier Ferrié ?

Service transport routier

- Développer les rabattements vers les gares et assurer au besoin le service avec des cars standards (#1)
- Organiser une ligne régulière transversale Nord-Sud (#2)
- Un service accru des TUL pour desservir la gare de Louverné



Hypothèses mobilité

ESTIMATION USAGERS TRANSPORTS EN COMMUN ET OFFRE DE STATIONNEMENT

Le tableau ci-dessous reprend les productions de logements (page 24), les croise avec les modes d'accès (diagnostic) et les espérances de progrès réalistes, pour déduire un nombre d'utilisateurs et un besoin en stationnements à créer.

Commune		SPLC	PtBr	LGSi	Louverné	TOTAUX
Calcul nombre usagers transports en commun parmi résidents du PEM						
Nb de logements à créer sur le PEM Nouveaux habitants ratio usagers espéré NB usagers PEM	Nb de logements à créer sur le PEM	40	70	70	130	310
	Nouveaux habitants	92	147	182	312	733
	ratio usagers espéré	25%	25%	25%	25%	
	NB usagers PEM	23	37	46	78	184
Calcul nombre usagers transports en commun parmi autres résidents						
taux d'accès en VP dépose minute Parking dépose = nb VP /4 avec mini 2 taux d'accès en VP longue durée Parking longue durée = nb VP	Population 2012	2047	1840	2097	3983	9967
	Nombre usagers 2015	80	94	77	3	254
	Nouveaux habitants non PEM	418	84	104	684	1290
	total habitants non PEM	2465	1924	2201	4667	11257
	ratio utilisateurs (observé 2015)	3,91%	5,11%	3,67%	0,08%	
	Progrès taux usagers + 25% en 2025	4,9%	6,4%	4,6%	0,1%	
	NB usagers non PEM	121	123	102	5	351
	taux d'accès en VP dépose minute	20%	30%	10%	10%	
	Parking dépose = nb VP /4 avec mini 2	6	9	3	2	
	taux d'accès en VP longue durée	40%	20%	30%	80%	
	Parking longue durée = nb VP	48	25	31	4	
Bilan usagers transports en commun						
Nombre usagers total espéré Nombre nouveaux usagers Taux de croissance espérée	Nombre usagers total espéré	144	160	148	83	535
	Nombre nouveaux usagers	64	66	71	80	281
	Taux de croissance espérée	80%	70%	92%	2667%	111%

Offre parking
Usagers T.C.

PARTIE 2 : Scénarios par commune

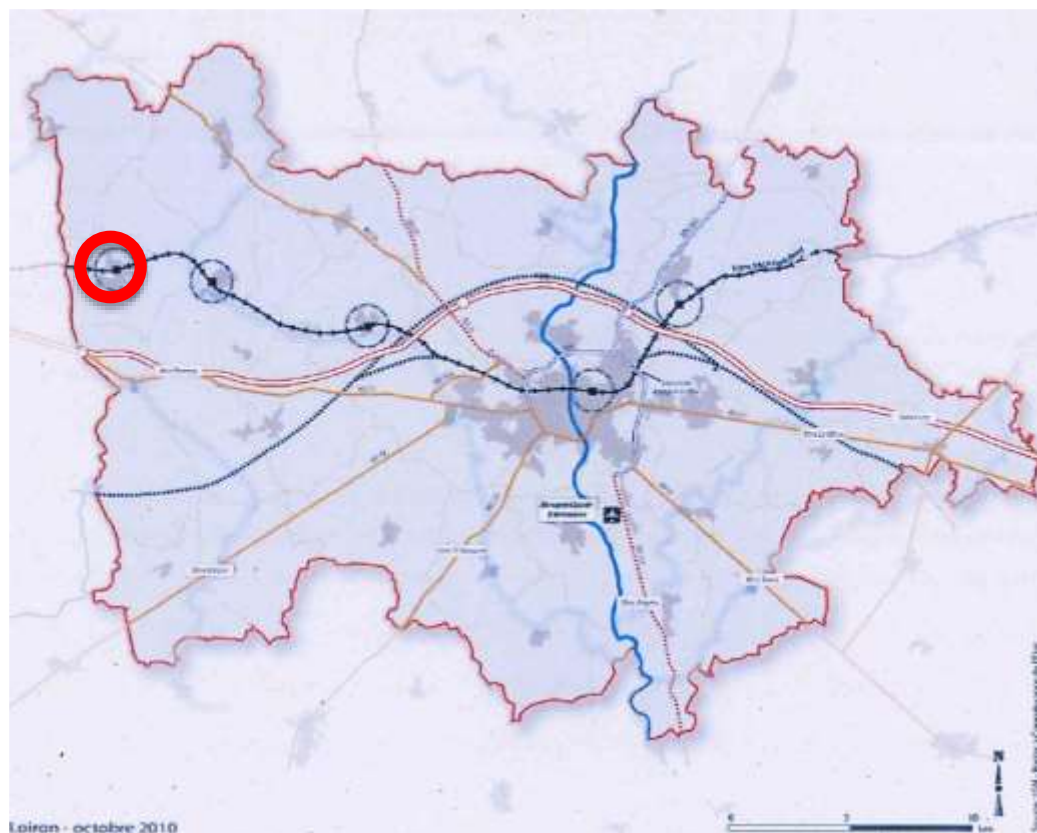
- Cette partie présente l'objet essentiel de la phase : la construction de scénarios pour chaque commune, par application des méthodes décrites en partie 1. On aboutit à des simulations de principe, à titre indicatif, permettant de se faire une image des niveaux de polarité et de requalification potentiels. Ces simulations préfigurent la phase ultérieure d'approfondissement.



Pour chaque commune

- **Rappels succincts**
 - Synthèse au regard des mobilités
- **Projections démographiques**
 - Projection fil de l'eau et Omphale
- **Développement du scénario**
 - Programme mobilité et intention qualitative
 - Base scénarisation
 - Développement court terme
 - Programme volontariste logements et typologies
 - Développement moyen et long terme
- **Simulation du scénario**
 - Esquisse commentée
 - Maquette numérique

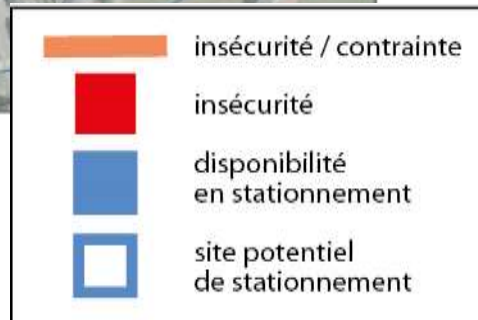
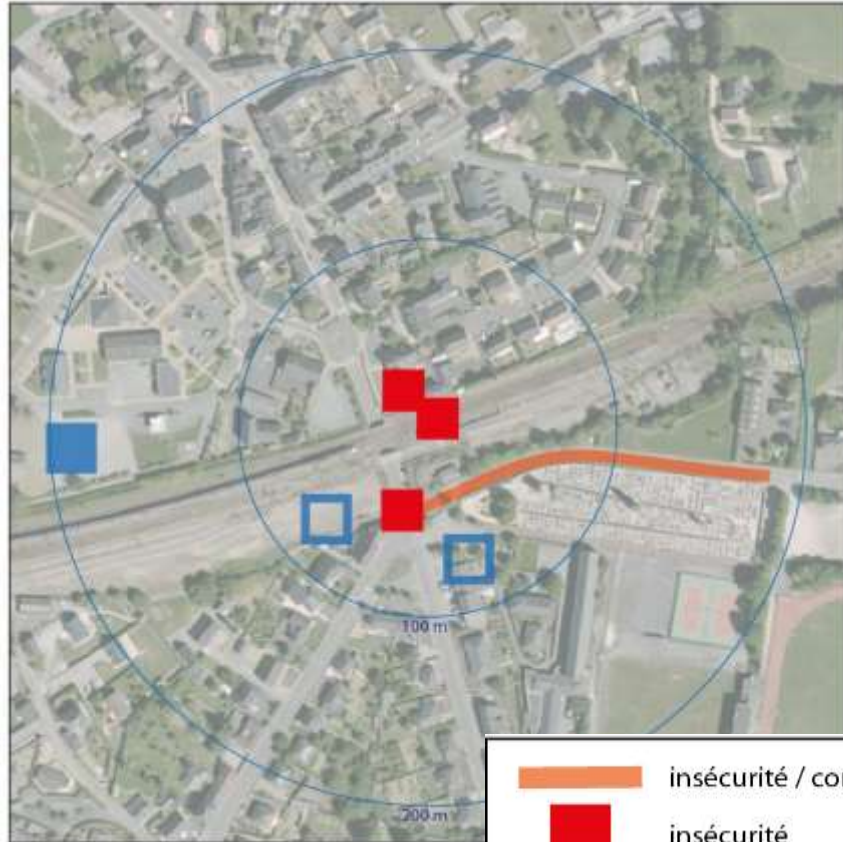
Saint Pierre la Cour



Loiron - octobre 2010

Synthèse au regard de la mobilité

St-Pierre-la-Cour



ETAT DES LIEUX

Gare en centre-bourg, accès aisé et sécurisé pour tous usagers.

Peu de stationnement proche, réserves plus éloignées et peu accessibles

Problèmes fonctionnels :

- Circulation et sécurité routière au sud du P.I.
- Défaut majeur d'accessibilité aux trains,
- Encombrement rapide de la cour de la gare et stationnement difficile à l'arrivée des trains du soir

PROBLEMATIQUE / PEM RELAI

→ PEM d'intérêt certain entre Laval et Vitré,

→ Potentiel bridé par manque de stationnement et absence d'arrêts de car à proximité immédiate.

→ Besoin maîtrise foncière à proximité

Programme mobilité et analyse qualitative

St-Pierre-la-Cour

Age	2012	2025	2025	2025	Diff	Evol	Part 2012	Part 2025
0-14 ans	464	494	557	526	62	13,40%	22,65%	21,60%
15-19 ans	106	177	139	158	52	48,87%	5,18%	6,49%
20-44 ans	645	747	736	741	96	14,87%	31,53%	30,47%
45-59 ans	336	528	351	440	103	30,76%	16,42%	18,07%
60 ans et +	496	531	606	569	73	14,69%	24,22%	23,37%
TOTAL	2 047	2 477	2 389	2 433	386	18,86%		

Mode	%	2012	2025 tendanci el	2025 volontarist e
A pieds	30	27	32	59
Voiture / stat. Long	40	36	43	48
Covoit /dépose	20	18	22	24
Autres	10	9	11	13
TOTAUX		90	108	144

Intentions qualitatives

Aménagement du secteur gare

La question du stationnement identifiée au diagnostic se confirme en termes quantitatifs comme qualitatifs :

- Améliorer les cheminements piétons depuis les parkings jusqu'aux quais,
- Politique foncière à mener vis-à-vis du stationnement
- Rabattement possible

Mise en œuvre du PEM relais

Au plan du développement :

- Opérations de centre bourg nécessaires pour diminuer le besoin d'accès au train en voiture, notamment logements adaptés (studios, T2, T3) à destination de jeunes isolés ou ménages, jeunes travailleurs,...
- Des entreprises actives sur la Mayenne et l'Ille et Vilaine pourraient trouver place également au PEM
- Toutefois : conflictualité possible avec besoin en stationnement

Développement du scénario

BASE SCENARISATION

St-Pierre-la-Cour



■	offre pour les cycles
19	offre longue durée
□	réserve (non calibrée)
19	offre non mobilisée
19	offre à durée limitée
19	offre co-voiturage

Rappel Enjeu majeur

- répondre à la demande croissante

Développement du scénario

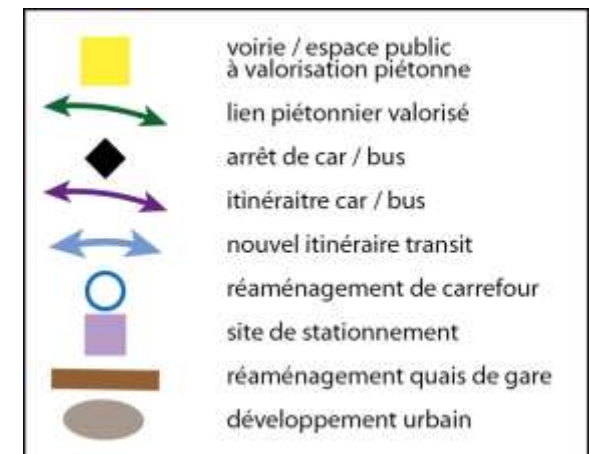
DEVELOPPEMENT COURT TERME

St-Pierre-la-Cour



Propositions court terme

- aménager cheminement piétonnier vers réserves Ouest du côté Nord
- préserver sites de stationnement à vocation de service/commerce de l'occupation longue durée



Développement du scénario

DEVELOPPEMENT LONG TERME

St-Pierre-la-Cour

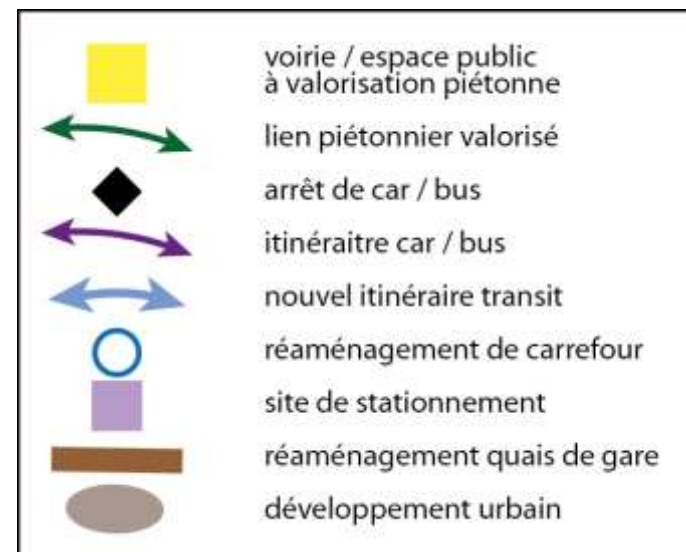


Propositions moyen terme

- Réserver la cour de la gare pour co-voiturage, voire une partie du parking le plus proche,
- Aménager une offre de parking complémentaire côté Sud, dont pour covoiturage,

Propositions long terme / volontariste

- Création complémentaire d'offre côté Sud
- Favoriser un début de rénovation urbaine au Sud des voies.



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Etat existant

St-Pierre-la-Cour



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Simulation programmatique ambitieuse

St-Pierre-la-Cour



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Pôle d'échanges
multimodal



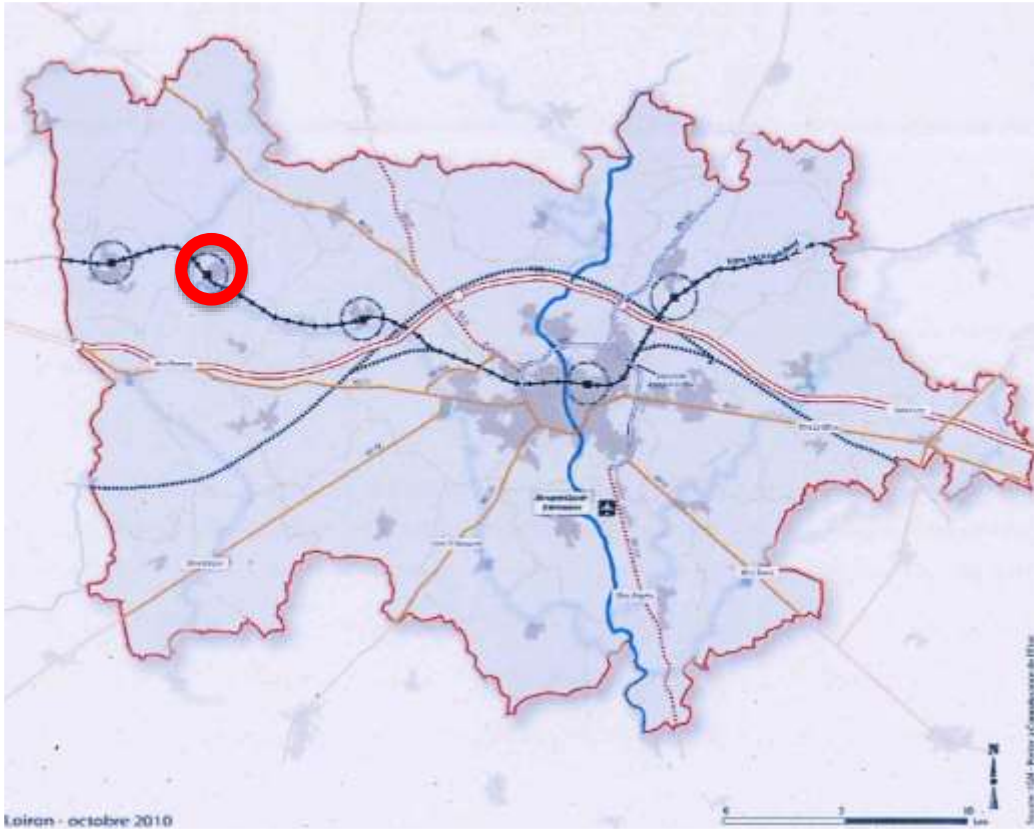
Estimation sommaires sur la base d'avant métrés surfaciques et de ratios connus.

Les coûts sont des coûts de travaux et non des coûts opérationnels

SOUS TOUTES RESERVES.

Estimations sommaires	Surfaces m ² / Espaces cessibles	Coût travaux estimé €HT
Mise en œuvre PEM (hors ferroviaire)	5 400	650 000
Quartier de la gare	9 800	320 000
TOTAL		980 000

Port Brillet



Synthèse au regard de la mobilité

PROBLEMATIQUE COMMUNALE

Port Brillet



- insécurité / contrainte
- insécurité
- disponibilité en stationnement
- site potentiel de stationnement

ETAT DES LIEUX

Une gare située sur un passage à niveau encadré par deux carrefours importants pour la vie locale.

De larges disponibilités de stationnement à proximité, quasiment sans usage local sinon événementiel (cirque, rassemblements de véhicules de collection, autres...).

Problèmes fonctionnels

- des encombrements ponctuels de circulation des deux côtés du passage à niveau (périodes de fermeture parfois longues) impactent fortement le fonctionnement local, et génèrent parfois des franchissements intempestifs de piétons ou cycles.

A l'horizon 2017, la baisse du trafic ferroviaire suite à la mise en service de la LGV va réduire très sensiblement les périodes de fermeture du passage à niveau, diluant le besoin de sa suppression.

PROBLEMATIQUE / PEM RELAI

La disponibilité immédiate de stationnement au sud de la voie ferrée et les possibilités offertes par le site PEBECO dégagent un beau potentiel pour développer un PEM Relais sans problème particulier à résoudre.

ENJEUX

- Requalification mesurée du site PEBECO
- Mise en valeur de l'étang et du bourg

Programme mobilité et analyse qualitative

Port Brillet

Age	2012	2025	2025	2025
0-14 ans	329	312	319	316
15-19 ans	98	106	74	90
20-44 ans	538	350	450	400
45-59 ans	338	375	319	347
60 ans et +	538	535	581	558
TOTAL	1 840	1 678	1 741	1 710

Diff	Evol	Part 2012	Part 2025
-13	-4,03%	17,87%	18,46%
-8	-8,06%	5,30%	5,24%
-138	-25,68%	29,23%	23,39%
9	2,61%	18,38%	20,30%
20	3,70%	29,22%	32,61%
-131	-7,09%		

Mode	%	2012	2025 tendanciel	2025 volontariste
A pieds	40	36	33	86
Voiture / stat. Long	20	18	16	25
Covoit /dépose	30	27	25	36
Autres	10	9	8	12
TOTAUX		90	82	160

Intentions qualitatives

L'enjeu de stationnement est faible : espaces disponibles, tendance démographique contraire à celle d'une dynamique de polarité :

Aménagement du secteur gare

Les enjeux de mobilité sont qualitatifs :

- Améliorer la dépose minute,
- Régler les conflits d'usage et les difficultés des carrefours
- Organiser un rabattement ambitieux,

Mise en œuvre du PEM relais

L'usage du train sera alimenté par un volontarisme urbain

- Opérations de centre bourg : populations travaillant / étudiant à Laval, logements pour ménages avec enjeu de fixation, retraités profitant du cadre de vie (si mis en valeur)
- Populations visées à faible taux de motorisation

Intérêt à construire rapidement: foncier gare / PEBECO, garage bistrot...

L'avantage pour la fixation est la mise à disposition rapide de logement ancien, et le faible coût permettant d'attirer en locatif social par exemple des jeunes ménages désireux de réaliser une première acquisition à portée de leurs moyens.

Développement du scénario

BASE SCENARISATION

Port Brillet



	offre pour les cycles
	offre longue durée
	réserve (non calibrée)
	offre non mobilisée
	offre à durée limitée
	offre co-voiturage

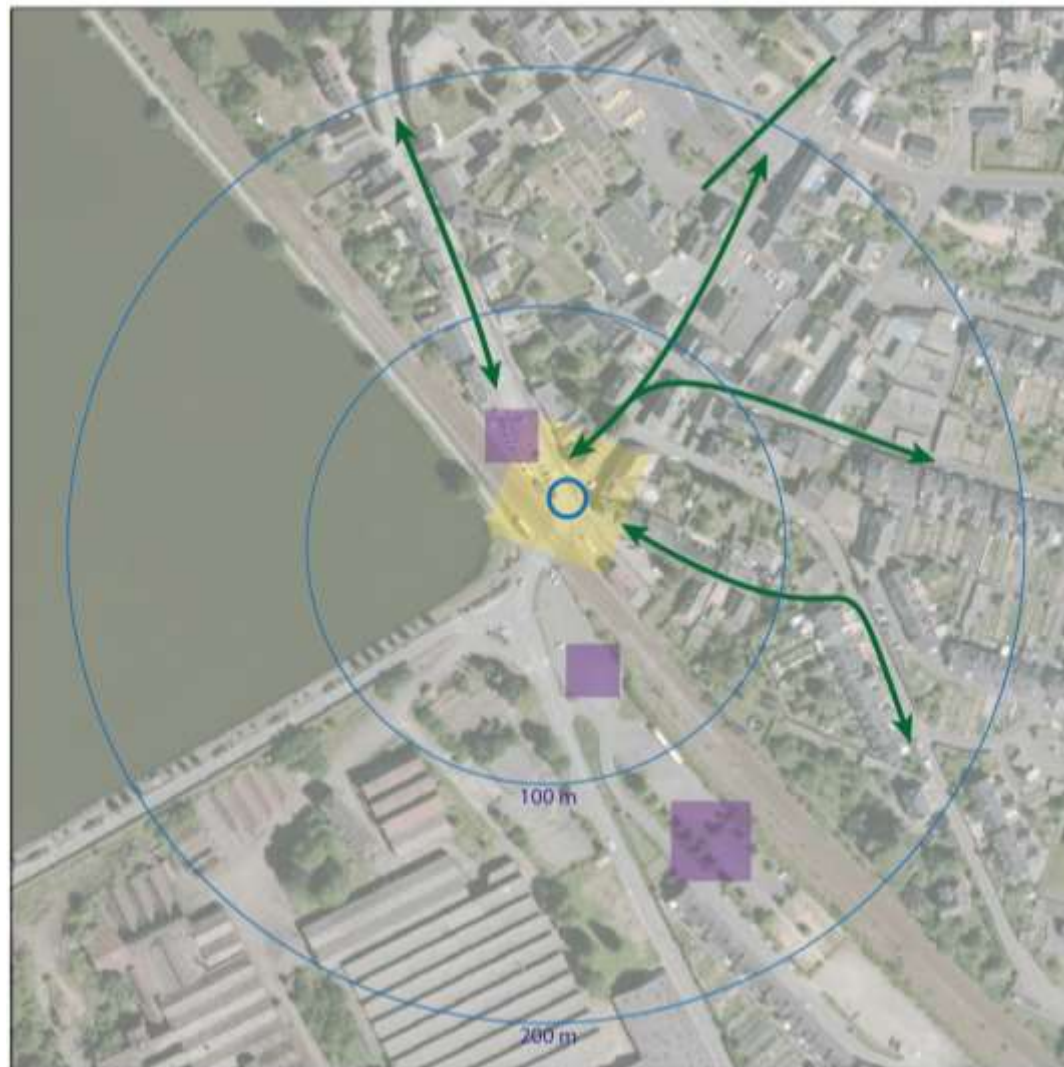
Rappel Enjeu majeur

- préserver / garantir une capacité de stationnement pour l'activité locale commerciale et de service
- Inverser la tendance socio démographique
- Créer un cercle vertueux

Développement du scénario

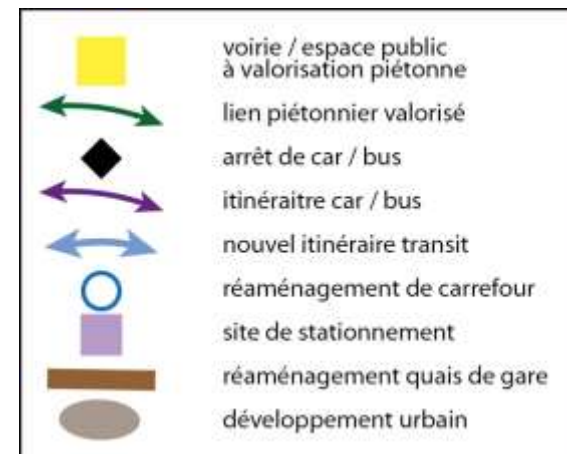
DEVELOPPEMENT COURT TERME

Port Brillet



Propositions court et moyen terme

- empêcher le stationnement de longue durée le secteur Nord de la gare sauf stationnement estampillé covoiturage
- Ne mobiliser côté Sud que la pointe Ouest du vaste site de stationnement (co-voiturage et longue durée)



Développement du scénario

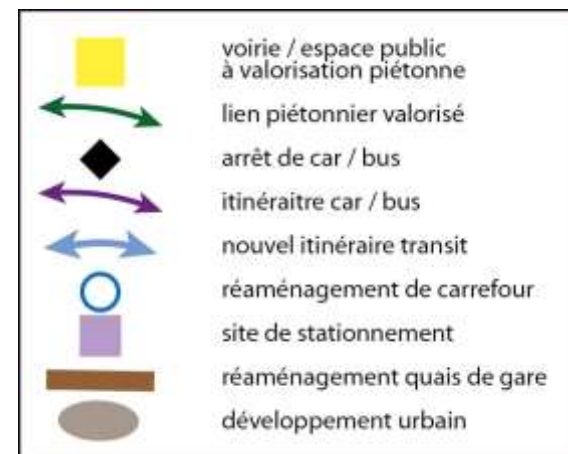
DEVELOPPEMENT LONG TERME

Port Brillet



Propositions long terme / volontariste

- utilisation des vastes réserves au Sud des voies ferrées
- Mise en place d'un équipement majeur
- Rabattement car
- Développement urbain
- Eventuel franchissement des voies ferrées pour transit



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Etat existant

Port Brillet



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Simulation programmatique ambitieuse

Port Brillet



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Pôle d'échanges
multimodal



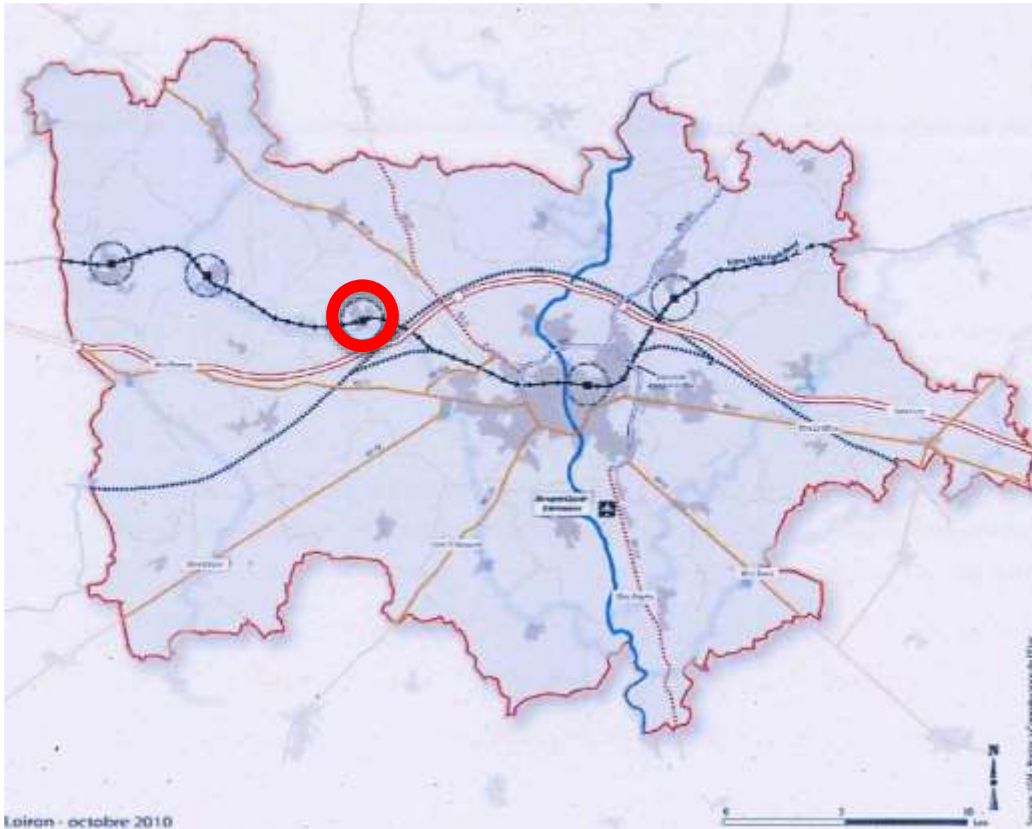
Estimation sommaires sur la base d'avant métrés surfaciques et de ratios connus.

Les coûts sont des coûts de travaux et non des coûts opérationnels

SOUS TOUTES RESERVES.

Estimations sommaires	Surfaces m ² / Espaces cessibles	Coût travaux estimé €HT
Mise en œuvre PEM (hors ferroviaire)	5 400	680 000
Quartier de la gare	9 800	1 200 000
TOTAL		1 880 000

Le Genest Saint Isle



Loiron - octobre 2010

Source : SNCF - Plan de l'axe Laval - Loiron

Synthèse au regard de la mobilité

Le Genest-St-Isle



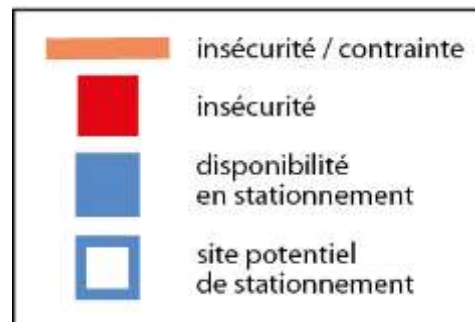
ETAT DES LIEUX

Gare en porte du bourg, sur RD de liaison avec Laval, site actif sans grandes possibilités de stationnement

La rue de la Gare concentre les difficultés : étroite, plus problématique que le passage à niveau pour tous usagers.

PROBLEMATIQUE / PEM RELAIS

- Fort potentiel PEM à condition de disposer de foncier aménageable au Nord et/ou au Sud de la voie ferrée
- Besoin alternatives piétonnes / cyclables voire VL / PL à rue de la Gare



Programme mobilité et intentions qualitatives

Le Genest-St-Isle

Age	2012	2025	2025	2025
0-14 ans	501	440	479	459
15-19 ans	133	137	199	168
20-44 ans	627	660	600	630
45-59 ans	405	408	366	387
60 ans et +	431	474	591	533
TOTAL	2 097	2 119	2 234	2 177

Diff	Evol	Part 2012	Part 2025
-42	-8,42%	23,91%	21,09%
35	26,38%	6,33%	7,71%
3	0,52%	29,90%	28,95%
-18	-4,52%	19,33%	17,78%
102	23,69%	20,53%	24,46%
80	3,80%		

Mode	%	2012	2025 tendanciel	2025 volontariste
A pieds	50	40	42	87
Voiture / stat. Long	30	24	25	31
Covoit /dépose	10	8	9	20
Autres	10	8	8	10
TOTAUX		80	84	148

Intentions qualitatives

Aménagement du secteur gare

L'enjeu principal de mobilité n'est pas le nombre de parkings mais :

- **L'amélioration qualitative** : aménagement de la rue de la gare,
- **Distinction des espaces** de dépose, covoiturage, rabattement ?
- **Restructuration de la place** de la gare : restaurant, café... avec transfert du parking longue durée hors place de la gare,

Mise en œuvre du PEM relais

L'enjeu sera de bien utiliser les pages laissées blanches en plein centre bourg :

- Un **développement** urbain plus important et **orienté vers une densification près du PEM** est possible, et devrait surtout générer des usages piétonniers,
- Le **déport d'activités** de Laval(PEM centre ou quartier Ferrié) serait idéalement accueillies au Genest Saint Isle
- Une **offre variée** de logements dans un **écrin de verdure**, bien **reliés** aux équipements communaux, a de **réels atouts** et garderait **l'esprit du village** tout en multipliant les **fonctions urbaines de première couronne**

Développement du scénario

BASE SCENARISATION

Le Genest-St-Isle



Rappel Enjeu majeur

- garantir une offre permanente de stationnement pour le fonctionnement commercial sur la place de la Gare

	offre pour les cycles
	offre longue durée
	réserve (non calibrée)
	offre non mobilisée
	offre à durée limitée
	offre co-voiturage

Développement du scénario

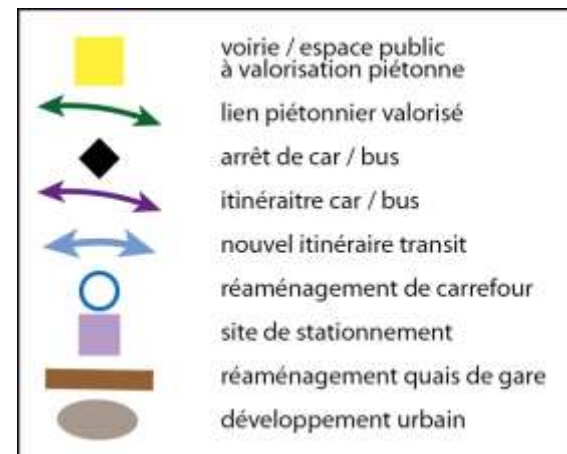
DEVELOPPEMENT COURT TERME

Le Genest-St-Isle



Propositions court et moyen terme

- Créer un petit parking côté Sud des voies ferrées (dont dépose / reprise minute)
- Favoriser le stationnement longue durée place de l'Eglise, par une valorisation piétonne de la rue de la Gare (voie partagée sans stationnement avec espace piéton protégé d'un côté)
- Réserver la place de la gare au co-voiturage et au stationnement de courte durée



Développement du scénario

DEVELOPPEMENT LONG TERME

Le Genest-St-Isle

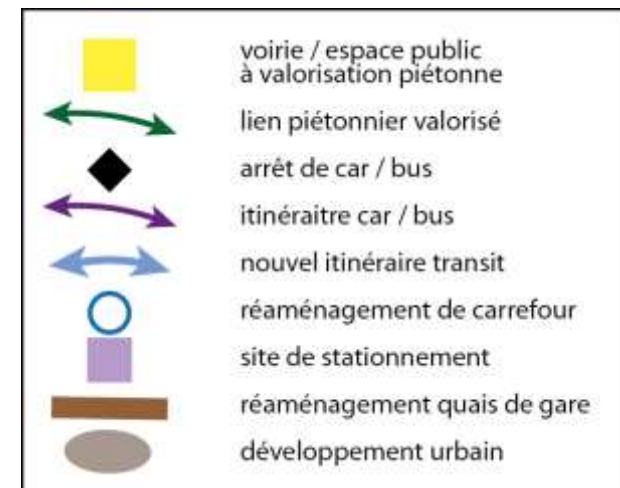


Propositions moyen terme

- création complémentaire d'offre côté Sud
- Urbanisation des secteurs Nord libres :
 - Habitat pour segments manquants (ordre de grandeur 2025-2030 : 60 logements)
 - Activités en relais actif de Laval (PEM centre) et des entreprises présentes sur la commune
- Valorisation environnementale Nord

Proposition long terme / volontariste

- Urbanisation des secteurs Sud libres :
 - Dérogation / compensation ZH
 - Activités en continuité du Nord + habitat ?
- Valorisation environnementale Sud



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Etat existant

Le Genest-St-Isle



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Simulation programmatique ambitieuse

Le Genest-St-Isle



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Pôle d'échanges multimodal



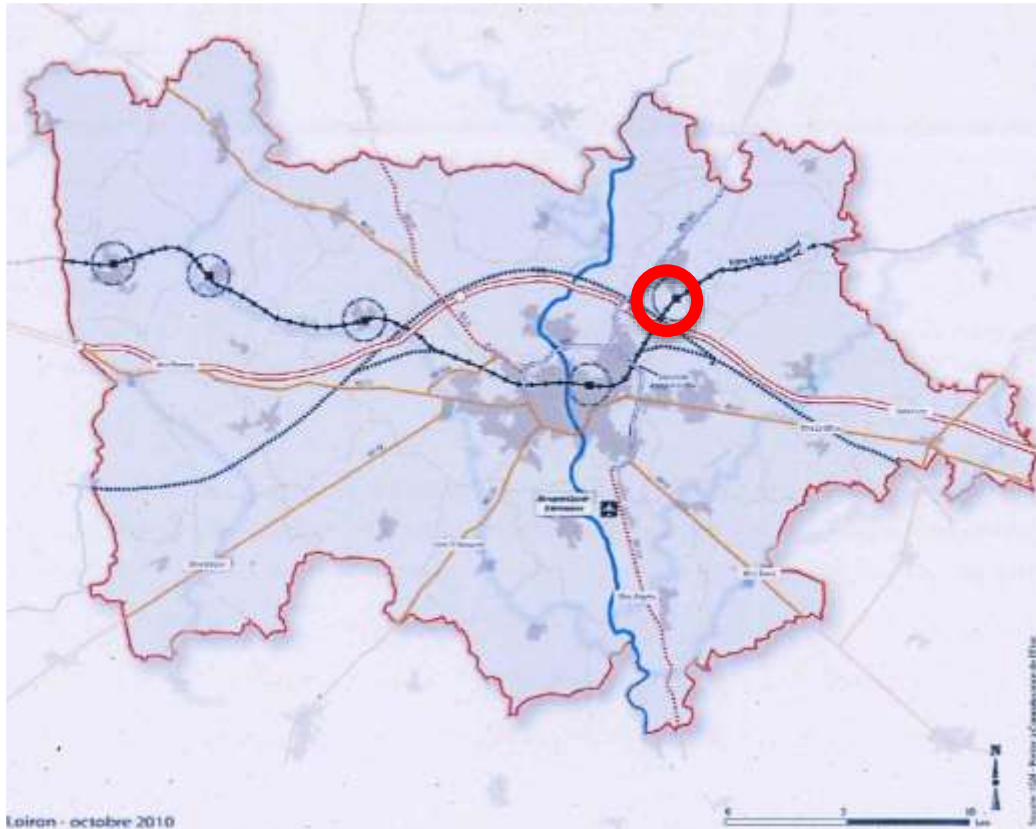
Estimation sommaires sur la base d'avant métrés surfaciques et de ratios connus.

Les coûts sont des coûts de travaux et non des coûts opérationnels

SOUS TOUTES RESERVES.

Estimations sommaires	Surfaces m ² / Espaces cessibles	Coût travaux estimé €HT
Mise en œuvre PEM (hors ferroviaire)	3 800	400 000
Quartier de la gare	15 300	550 000
TOTAL		950 000

Louverné

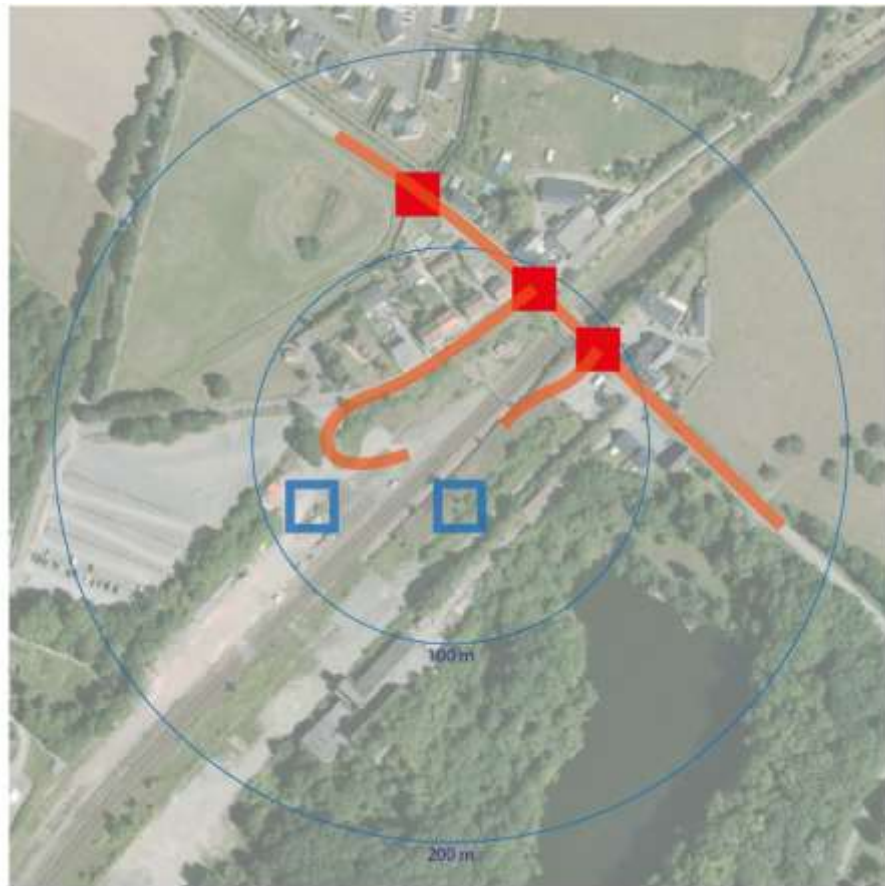


Loiron - octobre 2010

Synthèse au regard de la mobilité

PROBLEMATIQUE COMMUNALE

Louthern



ETAT DES LIEUX

Une halte ferroviaire peu attractive, éloignée du bourg et sans lien en transports en commun, mal aménagée, en manque d'accessibilité PMR avec une liaison longue d'un quai à l'autre, avec peu de stationnement et greffé sur une RD131 aux trafics ici trop rapide ...

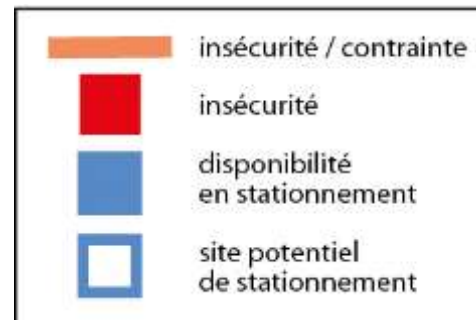
PROBLEMATIQUE / PEM RELAIS

Un potentiel important d'aménagement, directement à proximité de la voie ferrée et pouvant inclure les parcelles riveraines libérables au Sud.

Un certain doute quant à l'intérêt d'un PEM ici en raison de la trop grande proximité de Laval, au regard des temps de trajet.

ENJEUX

- En court terme : accessibilité Ech²ologia / grandes lignes
- En long terme : typologie de l'extension urbaine qui rejoindra tôt ou tard le secteur de la gare.



Programme mobilité et intentions qualitatives

Louverné

Age	2012	2025	2025	2025
0-14 ans	916	930	918	924
15-19 ans	224	263	277	270
20-44 ans	1 222	1 326	1 293	1 310
45-59 ans	758	1 038	799	919
60 ans et +	864	1 300	1 294	1 297
TOTAL	3 983	4 858	4 582	4 720

Diff	Evol	Part 2012	Part 2025
8	0,84%	23,01%	19,58%
47	20,81%	5,61%	5,72%
88	7,22%	30,67%	27,75%
161	21,24%	19,02%	19,46%
433	50,17%	21,68%	27,48%
737	18,50%		

Mode	%	2012	2025	2025 volontari ste
A pieds				74
Voiture / stat. Long				6
Covoit /dépose				2
Autres				1
TOTAUX		5	?	83

Intentions qualitatives

Aménagement du secteur gare

La question du dimensionnement des parkings n'existe pas (encore).

D'autant que la place est disponible. Les enjeux de court terme sont donc principalement qualitatifs :

- mise aux normes d'accessibilité,
- attractivité par le confort et la qualité de l'aménagement,
- mise en valeur naturaliste des éléments présents

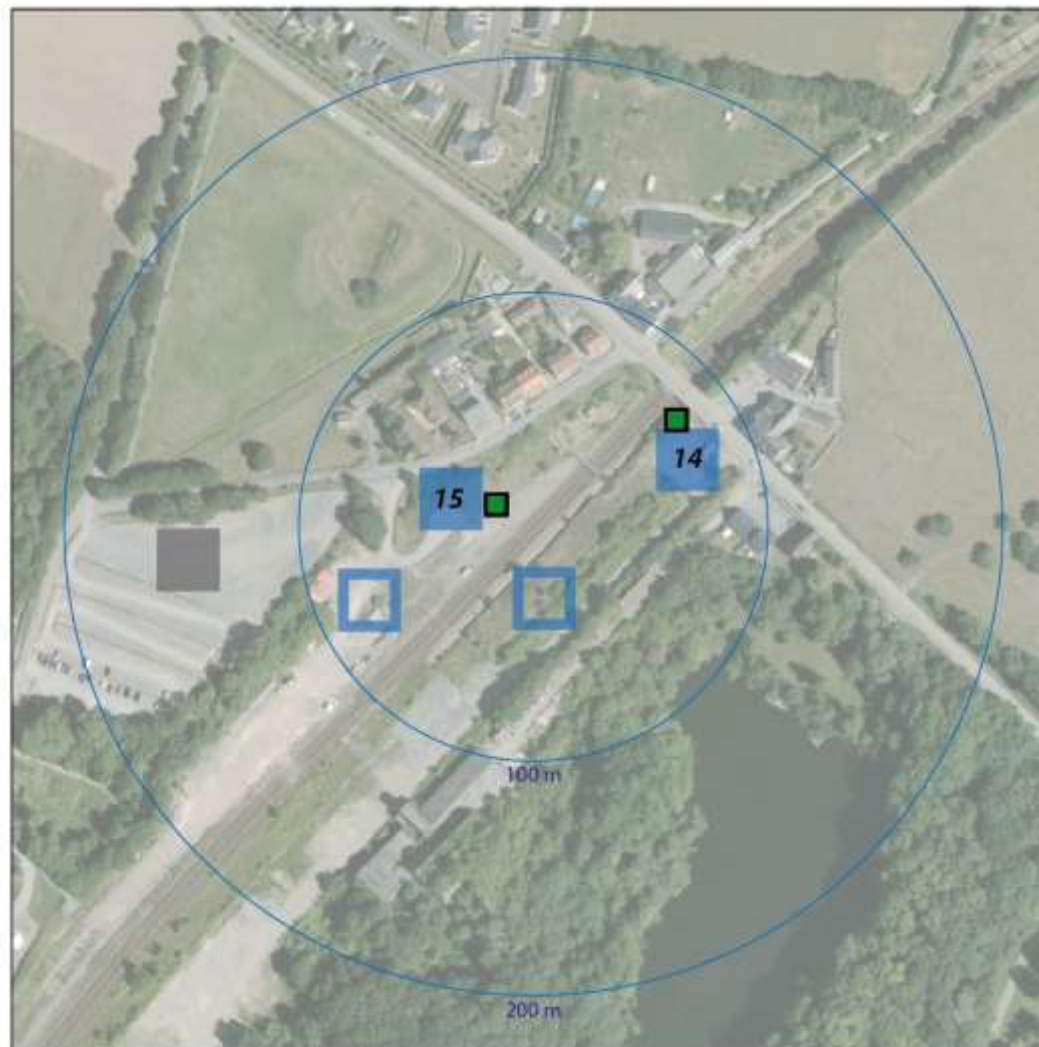
Mise en œuvre du PEM relais

Les vrais enjeux du quartier de la gare de Louverné se situent exclusivement en long terme :

- Enjeu d'offre, en lien avec la fréquentation (Echologia, ...),
- Opérations de logements favorisées dans un très long terme, mais impulsion nécessaire par développement / service entreprises, pôle d'activités d'excellence (en lien avec Echologia, Laval Virtual, autres ... relatifs à l'attractivité de l'agglomération Lavalloise et de la Mayenne)
- Volontarisme sur la chaîne centre bourg → bus/car → TER, notamment scolaires, tarification unifiée TU / TER suivant faisabilité.

Développement du scénario

BASE SCENARISATION



Rappel Enjeux majeurs

- En court terme : améliorer confort et accessibilité dont notamment PMR
- En long terme : qualifier le cœur de l'extension urbaine, définir un nouveau quartier voire un centre alternatif

	offre pour les cycles
	offre longue durée
	réserve (non calibrée)
	offre non mobilisée
	offre à durée limitée
	offre co-voiturage

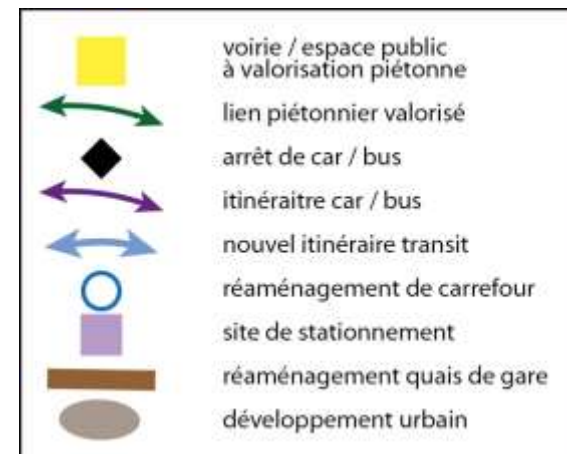
Développement du scénario

DEVELOPPEMENT COURT TERME



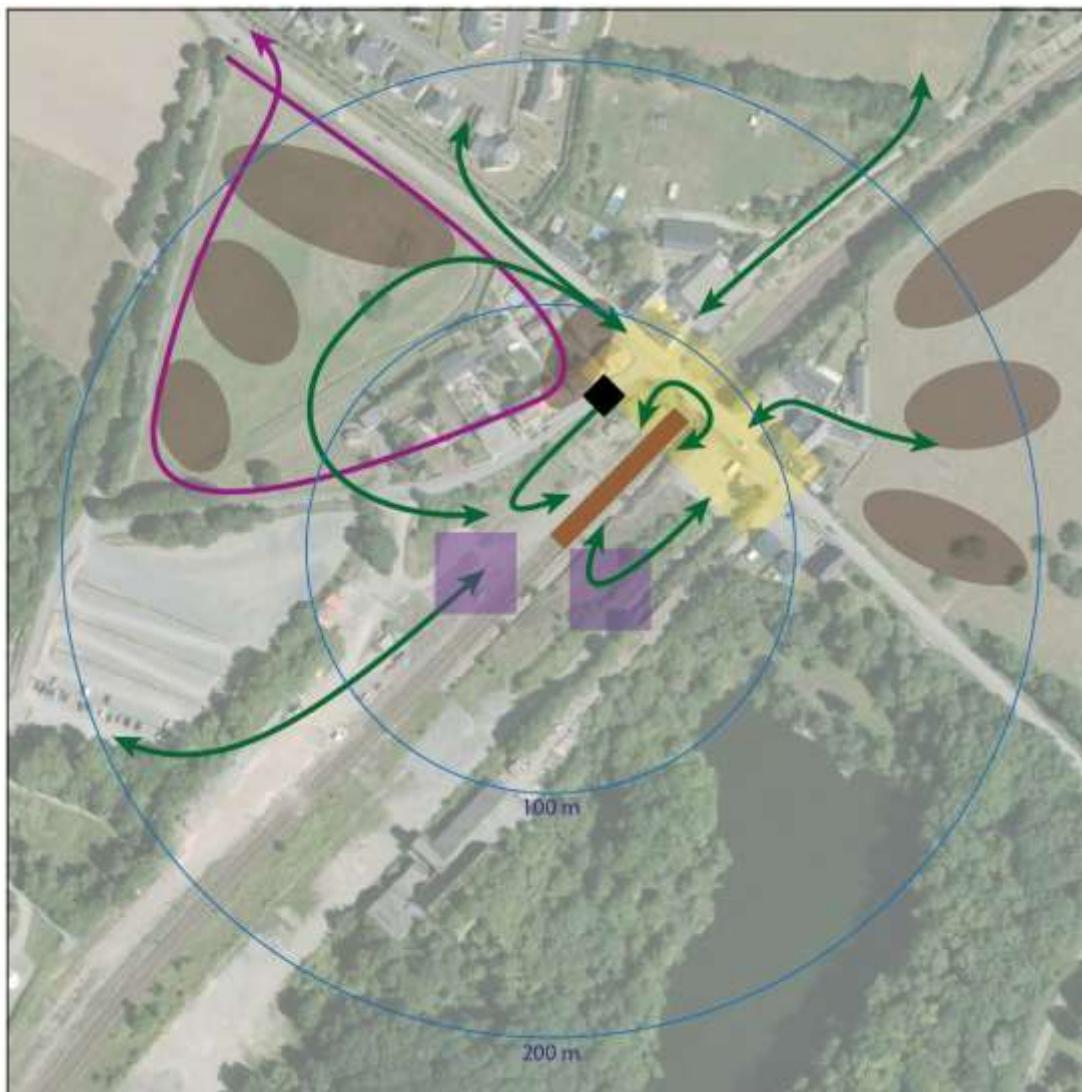
Propositions court et moyen terme

- Accroître la capacité côté Nord en profitant d'un réaménagement qualitatif du site,
- Améliorer la liaison piétons/cycles avec le premier lotissement et tout le long de la RD 131,
- Apaisement de la circulation des véhicules sur l'ensemble du site de « la gare » de chaque côté du pont (en cours CD 53)



Développement du scénario

DEVELOPPEMENT LONG TERME



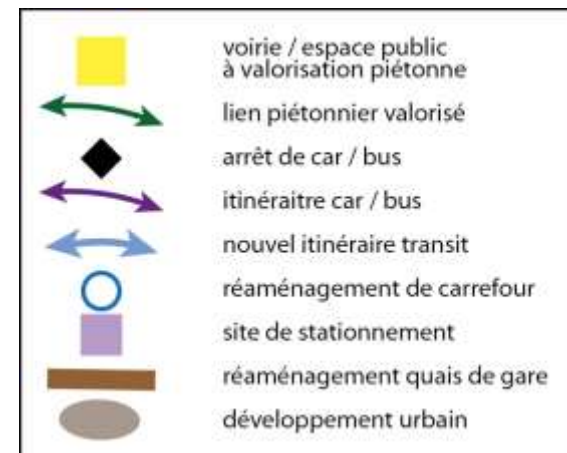
Louverné

Propositions moyen terme

- Relocalisation parkings Echologia le long de la voie ferrée
- Implantation hôtellerie restauration classique proche ou sur ancien parking
- Clarification de la desserte automobile
- Création d'un itinéraire TC car / bus

Propositions long terme / volontariste

- Urbanisation possible sur les versants, de chaque côté des voies ferrées.
- Rénovation urbaine potentielle d'une partie du hameau de la gare
- Ecoquartier ambitieux en relai de l'accroissement démographique



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Etat existant



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Simulation programmatique ambitieuse



Simulation du scénario

MAQUETTE NUMERIQUE

Pôle d'échanges multimodal



Estimation sommaires sur la base d'avant métrés surfaciques et de ratios connus.

Les coûts sont des coûts de travaux et non des coûts opérationnels

SOUS TOUTES RESERVES.

Estimations sommaires	Surfaces m ² / Espaces cessibles	Coût travaux estimé €HT
Mise en œuvre PEM (hors ferroviaire)	6 700	500 000
Quartier de la gare	26 500	1 150 000
TOTAL		1 650 000

PARTIE 3 : Bilan de la phase de scénarisation

- Cette partie donne quelques éléments de bilan de la phase, avec les acquis de la concertation, et les enseignements que nous pouvons tirer de la construction méthodologique, de la mise en espace. On conclut avec quelques pistes en vue de la phase suivante.



Pour l'ensemble des territoire concernés :

- **Concertation**
 - Tables rondes thématiques
 - Tables rondes communales
- **Conclusions sur la phase scénarisation**
 - Au regard de la dynamique des PEM Relais
 - Au regard des communes et de l'agglomération.

Conclusions sur la phase de scénarisation

CONCERTATION

On l'a vu, compte tenu des échéances lointaines de réalisation, la phase de scénarisation présente une quantité importante de postulats concernant aussi bien la démographie et la production de logements que l'utilisation des espaces autour des gares et les options de mobilité.

Une concertation avec les acteurs rencontrés à l'occasion de la phase diagnostic était indispensable pour recueillir les perceptions, échanger sur les parti pris de la scénarisation, et le cas échéant pour relever des options irréalistes ou contraires aux orientations des élus ou habitants des territoires concernés.

La technique des tables rondes, en favorisant les échanges par thème est adaptée à la phase de scénarisation. Six séances, à raison de deux concernant des thèmes transversaux et une pour chaque commune, ont été tenues et ont montré, tel que nous l'avons perçu, une approbation globale de principe. Les principaux acquis sont les suivants :

Séance table ronde	Date	Invités	Thèmes principaux	Réactions aux scénarios
PPA Transports	30 mars 2016 – 14h00	AOT (SNCF, CG, Région), EPCI, DDTM, ...	Transports en commun, infrastructures	OK, mais mutation des AOT, penser aménagement territoire élargi.
PPA Développement	30 mars 2016 – 16h00	Laval Développement, LMA, DDTM, EPCI,...	Dynamiques de l'agglomération, opportunités sur les communes	OK mais réunion abrégée, (contenu très voisin de la précédente)
Saint Pierre la cour	8 avril 2016 – 14h00	Élus et habitants	Scénario pour la commune	Vue d'ensemble en ligne avec la commune
Port Brillet	2 mai 2016 – 14h00	Élus et habitants	Scénario pour la commune	OK centre mérite de grossir, se dégager des handicaps. Garder l'esprit du bourg.
Le Genest Saint Isle	22 avril 2016 – 17h00	Élus et habitants	Scénario pour la commune	OK mais Attention sécurité Sud du PN, petits logements difficiles à louer.
Louverné	28 avril 2016 – 16h00	Élus et habitants	Scénario pour la commune	Besoin pôle complémentaire OK. Mesure des propositions fort appréciée.

Conclusions sur la phase de scénarisation

AU REGARD DE LA DYNAMIQUE DES PEM-RELAIS

Plusieurs enseignements sont apparus rapidement, au cours de la phase de construction des scénarios:

- Seules des **adaptations mineures** de l'offre de transports en commun pourront intervenir dans des **échéances courtes** inférieures à 10 ans (horaires, voire ajout de matériel en remorque dans le meilleur des cas)
- Une vraie **amélioration de cette offre** n'est envisageable qu'en long terme, **au-delà de 10 ans** sinon plus.
- Cette **offre s'appuiera sur la demande prévisible** qui précèdera la mise en service de plusieurs années.

Les Autorités Organisatrices de Transports en commun voudront des gages sur cette demande, qui pourront être fournis à travers les documents d'urbanisme (PLUi de Laval Agglo) et par l'amorçage de la densification des abords des gares, interprétable comme une croissance vraisemblable de la demande future.

Seul le scénario urbain n°3 en créant une vraie polarité active permet de donner des gages tangibles à cette croissance de la demande, à partir des 204 voyageurs théoriques quotidiens en moyenne annuelle enregistrés aujourd'hui sur le cumul des quatre communes. C'est pourquoi nous avons choisi de réaliser des simulations autour de ce scénario.

Notre proposition d'étude initiale de faire évoluer conjointement les propositions urbaines et de transports, comme c'est l'usage pour les pôles d'échanges multimodaux, avec un calibrage assez précis des programmes, s'est révélée caduque par la conjonction de la faible échelle des communes et de la situation financière des transports en commun, notamment ferroviaires, dans un contexte économique morose.

La **seule trajectoire pertinente de polarisation des communes d'étude requiert donc en préalable un volontarisme urbain et démographique affirmé**, seul à même de susciter l'augmentation de demande critique. Le potentiel que nous estimons à **350 à 400 nouveaux usagers** environ, soit une croissance de **+75% de 2016 à 2025** peut inciter les AOT à renforcer l'offre de façon significative, avec un service renouvelé en termes quantitatifs et qualitatifs qui pourra alors en retour produire des effets sur le développement de chacune des communes.

C'est là, vraisemblablement, l'une des spécificités des PEM relais par rapport aux PEM centraux.

Conclusions sur la phase de scénarisation

AU REGARD DES COMMUNES ET DE L'AGGLOMERATION

Au-delà des spécificités de la notion de PEM Relais, les spécificités fondamentales sont celles des communes d'étude.

Chaque quartier de halte ou gare étudié est porteur d'un potentiel en regard de sa situation, de ses ressources propres, de son intégration au bourg ou à l'agglomération, et chacun requiert un niveau d'ambition et de soutien qui lui est également propre.

Les principaux acquis pour chaque commune sont :

- Pour **Saint Pierre la cour** : la vocation rabattement, amélioration de la circulation et optimisation du stationnement forme le cœur du PEM sans exclure une certaine rénovation urbaine, et s'accorde bien avec le foncier limité à proximité de la gare.
- Pour **Port Brillet** : les grandes emprises de PEBECO sont une opportunité remarquable de transformer le visage du bourg auprès du PEM, et de lui donner une vocation ville nature / loisir et une réinterprétation des formes ouvrières de la densité.
- Pour **Le Genest Saint Isle** : la gare articule entrée et cœur de bourg dans un même espace. Le PEM profitera d'un foncier directement ou indirectement exploitable pour un pôle attractif d'activité et habitat en lien avec commerce et équipement.
- Pour **Louverné** : la gare excentrée et la proximité d'Echologia sont une opportunité pour explorer un type urbain différencié, avec une offre inexistante aujourd'hui sur l'agglomération de Laval et compatible avec une première couronne attractive.

Ces opportunités, spécifiques à chaque commune, ne valent que par leur intégration à des échelles plus larges de temps et de territoire. Elles resteront des vœux pieux si elles sont conçues comme de simples planifications d'aménagement et ne sont pas relayées activement par l'ensemble des acteurs concernés. En cela il convient de prendre l'aspect esquisse / simulation de l'étude avec beaucoup de précautions sans se focaliser sur l'image : l'intérêt principal de l'exercice est d'orienter l'approche des coûts de requalification d'espaces publics et l'esquisse d'un montage opérationnel (fourni ultérieurement).

L'élaboration du nouveau PLUi de Laval Agglomération, document d'urbanisme exactement superposé au SCoT des Pays de Laval et Loiron, sera un vecteur fondamental et inespéré pour amorcer le projet, ses impacts et synergies diverses. A l'échelle de l'agglomération, les PEM relais pris comme chaînage de transport urbain peuvent constituer une démarche inédite contribuant à l'attractivité et à la renommée des territoires. Le volontarisme ne garantit pas l'adhésion du public mais le fil de l'eau garantirait banalisation, sous densité et faible usage des transports en commun, contredisant la polarisation prescrite par le SCoT.



ADEPE

26 avenue Henri Fréville – 35 200 RENNES

T. 02 99 83 06 20 - F. 02 99 83 09 20

be-adepe@wanadoo.fr



LAVAL MAYENNE AMÉNAGEMENTS

17 rue Franche Comté – CS 30 512

T. 02 43 91 45 25 – F. 02 43 91 45 29

jean-marc.besnier@sem-lma.fr



METAVISION

3, rue des Brosses - 44100 Nantes

T. 09 83 60 45 39

metav@free.fr