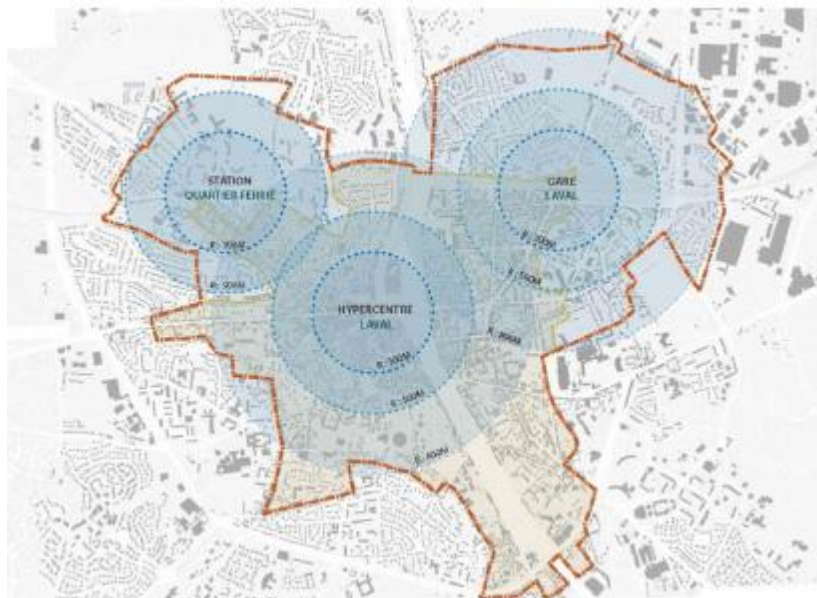


ZAC LAVAL GRANDE VITESSE

Contexte

La ville de Laval développe un projet urbain (LAVAL 2021) destiné à renforcer l'attractivité de son territoire, autour de l'articulation entre 3 pôles dont les évolutions doivent permettre de renforcer le cœur de ville, le quartier Ferrié (site de l'ancien 42ème Régiment de Transmissions), le quartier de la gare intégrant un pôle d'échanges multimodal (PEM) et le centre-ville.



Les études relatives à ce projet urbain sont engagées depuis 2011.

Dans ce cadre, la création de la ZAC "Laval Grande Vitesse" par délibération du conseil municipal du 3 février 2014 constitue le moyen retenu pour redynamiser le secteur de la gare autour du pôle d'échanges multimodal (PEM) et réaffirmer sa vocation structurante au cœur de l'agglomération.

Cette vaste zone actuellement occupée par des emprises ferroviaires en friches, des parcelles urbaines désaffectées ou sous-densifiées, constitue aujourd'hui une coupure urbaine entre le centre-ville et les quartiers pavillonnaires et d'habitat collectif au nord du faisceau ferré.

Sur ce site de 18,5 hectares, la ZAC "Laval Grande Vitesse" a vocation à permettre la mise en œuvre d' un ensemble multifonctionnel comprenant :

- la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) lié à l'arrivée, (début 2017), de la ligne à grande vitesse (qui placera Laval à 70 minutes de train de Paris), avec notamment la création d'une gare routière, la réhabilitation du bâtiment voyageurs, des aménagements autour de la gare (parvis, parkings, stationnements, arrêts minute),
- des aménagements de voirie et d' espaces publics,

- la construction d'une nouvelle passerelle en 2017 entre le nord et le sud de la gare, contribuant au désenclavement du quartier des Pommeraiies (en cours de rénovation urbaine).
- le développement de programmes immobiliers mixtes (70.000m² environ de surface de commerces, services, hôtellerie, activités tertiaires et 100.000m² environ de surfaces dédiées au logement).

La ZAC "Laval Grande Vitesse" vise ainsi à densifier les quartiers centraux de Laval, à recréer des liaisons entre quartiers enclavés et à aménager une entrée de ville majeure autour du PEM.

Par délibération du Conseil Municipal en date du 15 décembre 2014 et par convention de concession notifiée par courrier daté du 13 mars 2015, la Ville de Laval a confié la concession d' aménagement de la ZAC LGV à la Société Publique Locale LAVAL SPLA

Dès Avril 2015, les études opérationnelles qui permettront l' élaboration du dossier de réalisation ont été engagées et confiées à une équipe de maîtrise d' œuvre urbaine dont le mandataire est le cabinet Richez_Associés de Paris.

Les inflexions du projet

Le projet de la ZAC du quartier gare a fait l' objet de transformations au démarrage de sa phase opérationnelle. Le plan masse de l' opération, le schéma de desserte, la forme des îlots ont pu évoluer pour répondre au mieux aux contraintes fonctionnelles et économiques de l' aménagement de ce quartier d' entrée de ville.

La présente note explicite les choix qui ont pu être arbitrés sur le plan masse et permet de reposer les principes fondateurs du projet urbain tel qu' il sera amené à être réalisé.

Le parvis de la gare

Les îlots ex-trésorerie et Magenta sont le support d' interventions urbaines en milieu existant. Il s' agit pour ces deux opérations de développer de nouveaux programmes mixtes en extension d' un tissu faubourien déjà en place sur les fronts sud et ouest du parvis de la gare. Cette densification permettra également de réaffirmer la façade urbaine qui fait face au bâtiment voyageurs pour venir accueillir les visiteurs à leur descente du train.

Les formes des îlots étant dictées par le foncier du tissu existant, le projet ne propose pas de grand changement dans les implantations bâties ou la constructibilité mais s' attachera à

respecter le caractère existant du quartier gare. Les cahiers des charges orienteront les futurs projets vers le maintien d' un découpage des formes et d' une certaine verticalité, le dialogue entre cœurs d' îlots et espaces publics, l' utilisation de matériaux simples et de vraies matières.

Même si aucune création proprement parlé d' espace public ne sera nécessaire pour desservir ces nouvelles constructions, le projet de la ZAC propose une évolution du schéma de circulation du parvis et des rues adjacentes :

- > passage de la diagonale circulée du parvis gare en un axe de desserte à usage bus en entrée/sortie du PEM ;
- > nouveau bouclage du dépose minute de la gare et prolongement du parvis ouest jusqu' au pied de l' îlot Magenta ;
- > développement de la séquence Magenta – Després – Beuneux – Trois Régiments pour l' accès à la trémie du parking souterrain et l' évitement du barreau réservé au bus entrants et sortants du PEM ;
- > redressement du carrefour Beuneux – Leclerc pour mise en perspective de la passerelle et du bâtiment phare de la ZAC.

Le Pôle d'Échange Multimodal

Les espaces publics du pôle d' échange sont dictés principalement par des impératifs fonctionnels (manœuvre de giration des bus, accessibilité des quais depuis la sortie du train, fonctionnalité des espaces d' attente, etc.)

Le projet propose une gare routière compacte de six quais répartis autour d' une plateforme centrale abritée par un auvent. Son intégration en cœur d' îlot permet d' offrir un espace circonscrit et donc plus lisible qui répond au parvis de la gare en s' ouvrant sur le faisceau ferré.

Le dimensionnement de son emprise prend en compte l' importance des flux de véhicules comme de passagers ainsi que les usages qui ne manqueront pas de se développer autour de la gare, les trottoirs sont généreux et plantés, les espaces d' attente couverts, l' interface avec le domaine ferroviaire dessinée et clôturée de façon soignée.

Afin de parfaire le principe de desserte de la gare routière et pour réduire le transit des bus et des cars sur les voies résidentielles adjacentes, le projet prévoit un accès direct le long du faisceau ferré en évitement du parvis et en interface du domaine SNCF.

Le projet revoit donc le principe de fonctionnement du PEM et son accessibilité, en réduisant la « voie haute » à une simple voie d' entrée pour les cars. Cet arbitrage permet de mutualiser

les deux bandes bâties prévues initialement pour offrir aux futurs développeurs des lots une épaisseur qui leur permettra une plus grande souplesse dans l'implantation et la programmation, une meilleure gestion du différentiel altimétrique. En effet, il semblait primordial au passage du projet en phase opérationnelle d'optimiser le rapport public / privé pour assurer sa faisabilité. Cette hiérarchisation aura aussi permis de revaloriser pleinement la rue des 3 régiments en la plaçant au centre du projet urbain.

La rue des 3 Régiments

Au sud de l'emprise des voies ferrées, le projet propose de développer une bande construite avec des îlots d'une épaisseur de 35 à 40 mètres. Ce parti-pris permet une plus grande liberté aux futurs promoteurs quant à l'implantation de leurs bâtiments et à la gestion du dénivelé ainsi qu'une meilleure qualité des espaces publics adjacents libérés d'une implantation linéaire jugée trop massive et monotone.

Par ailleurs, afin de mieux gérer le vis-à-vis entre les habitations existantes (constituées principalement de logements en R+1+combles aménagées) et les constructions futures, le projet propose de redonner de l'ampleur à la rue des Trois régiments.

En procédant à un élargissement généreux qui doublera le gabarit du profil de la voie, le projet propose de placer cet axe au cœur du projet d'aménagement pour en faire profiter riverains et nouveaux usagers.

La future rue des Trois Régiments sera constituée de voies circulées en double sens, de stationnement latéral, de plantations, de pistes cyclables dédiées et de trottoirs largement dimensionnés. Un profil asymétrique de cet espace public permettra de mettre en scène le contraste entre ses deux rives et de privilégier les espaces ensoleillés.

Les cœurs d'îlots ouverts à la vue des passants participeront également à la qualité des espaces publics de la rue des Trois Régiments qui sera rythmée par un enchaînement de séquences en relation étroite avec les façades qui constitueront son paysage urbain.

Le carrefour Coubertin

Au débouché nord de la passerelle, l'avenue de Coubertin assure la liaison entre le quartier gare, le stade Lavallois, l'université et la technopole en irrigant le quartier populaire des Pommeraies.

À cette articulation stratégique entre nord et sud de la rupture ferroviaire, le projet prévoit l'installation de deux quais de bus supplémentaires afin d'étendre l'offre du PEM sud et de proposer un circuit d'évitement du centre-ville aux cars.

Ce passage à 8 quais répartis entre nord et sud permet en outre de faire vivre pleinement l'ouvrage de la passerelle piétonne, conçue comme une véritable rue surélevée.

Pour accompagner le développement de cette extension nord au pôle d'échange multimodal, le projet prévoit également le développement d'un parking silo en ouvrage de 250 à 300 places.

La rue du Dépôt

Pour desservir le développement de la plateforme ferroviaire nord, le projet s'appuiera à nouveau sur l'axe existant et structurant du quartier, la rue du Dépôt. Au nord des voies, le rapport à la topographie s'inverse et les espaces publics viennent surplomber les lots à bâtir qui eux, viendront s'ouvrir au sud sur les voies de chemin de fer.

Ce rapport, plus favorable pour atténuer l'impression de masse des futurs éléments bâtis depuis la rue et les pavillons voisins permet en outre de concevoir des projets sur un foncier plus profond et donc uniquement connectés aux espaces publics de leur limite nord.

En maîtrisant les hauteurs des futures constructions, le projet permettra à nouveau de concentrer ses efforts sur l'amplification et l'amélioration des espaces publics existants sans avoir à en créer de nouveaux uniquement orientés sur les projets à venir. Il s'agit donc avec la ZAC Laval Grande Vitesse de mettre en œuvre un projet bénéfique aux futurs habitants et à ceux qui font déjà vivre le quartier.

Le futur profil de la rue du Dépôt comporte donc un léger élargissement pris sur le foncier sud, ce qui permettra l'implantation d'arbres sur cette rive ainsi qu'un doublement du linéaire de stationnement latéral.

L'avenue de Mayenne

L'axe d'entrée de ville routier que constitue l'avenue de Mayenne offre une belle complémentarité à l'entrée par le train qui se déploie sur un faisceau est-ouest. Ce secteur est aujourd'hui le support d'un paysage entièrement tourné vers la voiture avec des petits programmes d'activités et de commerces, des opérations de logement denses mais positionnées en retrait des espaces publics qui accentuent l'effet de dilatation des espaces de voirie.

Le peu de maîtrise foncière public sur cet axe et la nécessité pour la ville de conserver des secteurs à vocation économique à proximité de son centre révélée par les études de Jean Gomez nous incitent à revoir les perspectives de mutation sur ce secteur.

Le projet propose ainsi d'encadrer et de faire évoluer les activités en place avec des outils comme un cahier des charges dédié et complémentaire au PLU. Ces mutations au coup par coup peuvent être accompagnées par une restructuration des espaces de voirie existants.

En réduisant la constructibilité d'un foncier peu maîtrisable si l'on veut garder une dimension économique au cœur de la ZAC, les dépenses liées aux aménagements des espaces publics devront connaître une rationalisation.

Les ambitions de la ville sur ce secteur restent à être clarifiées par les différents acteurs du projet urbain, notamment au regard d'un équilibre financier général puisque cette emprise du projet est située hors du secteur PEM recueillant des aides au financement de l'opération. C'est pourquoi les études préliminaires ne proposent pour l'instant pas de transformation du profil existant, bien qu'une ligne soit maintenue dans notre chiffrage.

Pour autant, notre première approche de cette trame nord sud nous amène à penser que l'avenue de Mayenne devra être appréhendée en même temps que l'évolution de l'avenue de Coubertin. Le premier axe restant orienté sur la desserte routière, la grande visibilité commerciale d'une artère d'entrée de ville, le second sur la qualité de vie de quartier, la desserte des équipements structurants et les déplacements doux.