

VILLE DE LAVAL

**ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE
DE LA GARE**

DOSSIER DE CREATION

SOMMAIRE

RAPPORT DE PRESENTATION	3
1 OBJET DU RAPPORT DE PRESENTATION	3
1.1 <i>Contexte</i>	3
1.2 <i>Références juridiques</i>	3
2 L'OBJET ET LA JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....	4
2.1 <i>Le cadre global du quartier de la gare</i>	4
2.2 <i>Le Pôle d'Echange Multimodal et l'arrivée de la LGV</i>	5
2.3 <i>Un projet urbain durable</i>	5
2.4 <i>Une synergie d'ensemble</i>	6
2.5 <i>Le périmètre</i>	6
2.6 <i>La justification du projet</i>	7
3 LA DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	9
4 LES RAISONS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU	10
4.1 <i>Les projets anciens</i>	10
4.2 <i>L'avant-projet de 2011-2012</i>	11
4.3 <i>Variantes et principaux éléments ayant donné lieu à des arbitrages</i>	12
4.4 <i>Les principes d'aménagement du quartier gare</i>	17
5 LE PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS	20
6 LE REGIME DE L'OPERATION AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT	21
LE PLAN DE SITUATION.....	23
LE PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZAC	24
L'ETUDE D'IMPACT	26

RAPPORT DE PRESENTATION

1 OBJET DU RAPPORT DE PRESENTATION

1.1 Contexte

La Ville de Laval, prend l'initiative de la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Gare. Cette opération d'urbanisme s'inscrit dans un cadre plus large du projet urbain de la Ville, qui a fait l'objet d'études diverses depuis 2011, notamment celles de formalisation du projet Laval 2021, qui déboucheront en 2014 sur la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU), et la transformation de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) en Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP). Parallèlement le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare a fait l'objet d'un Protocole d'Accord entre l'Etat, la Région des Pays de la Loire, le Département de la Mayenne, la Communauté d'Agglomération de Laval, la Ville, La SNCF et Réseau Ferré de France, validé en septembre 2012 et signé le 8 mars 2013.

Le quartier de la gare est une entrée de ville majeure de Laval, dont elle entend tirer parti afin de renforcer l'attractivité du territoire à toutes ses échelles. La Ville a déjà engagé un projet de rénovation urbaine sur le quartier Pommeraies qui le jouxte.

La réalisation du PEM est le point de départ d'un projet urbain pour l'ensemble du quartier et le nord de la ville. Suite au Protocole d'Accord précité, la Ville de Laval a engagé l'aménagement du PEM de la gare. Il s'agit d'accompagner l'arrivée prochaine de la Ligne à Grande Vitesse (LGV), qui mettra Laval à 1 h10 de Paris, ainsi que la nouvelle offre des trains régionaux (TER) qui en découlera.

Pour mener à bien ce projet, la Ville de Laval a retenu la procédure de la Zone d'Aménagement Concerté.

1.2 Références juridiques

Le présent dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté de la Gare à Laval (53) est établi en application des articles L311-1, L311-2, R311- 1 à R311-5 du code de l'urbanisme. Il comporte donc :

- Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;
- Un plan de situation ;
- Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;
- L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du même code.

Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

Par ailleurs le bilan de la concertation, engagée consécutivement à la délibération du conseil municipal de Laval le 10 septembre 2012 en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme a été établi.

L'opération d'aménagement ne se situant pas dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens du recensement général de la population, elle n'est pas soumise à l'étude de sécurité publique prévue par l'article L111-3-1 du code de l'urbanisme.

2 L'OBJET ET LA JUSTIFICATION DE L'OPERATION

2.1 Le cadre global du quartier de la gare

La situation générale de la ville de Laval est caractéristique des villes moyennes du territoire national. Elle connaît les difficultés d'une ville centre de cette taille, concentrant l'essentiel des emplois et des services, alors même que sa population n'a pas progressé depuis une trentaine d'années aussi vite que les grandes agglomérations de la région. Ses atouts sont pourtant importants grâce à sa situation dans une des régions les plus dynamiques de France qui attirent population et activités, grâce à son patrimoine et à son cadre de vie, et grâce à ses ressources propres. Les projections de population conduisent à un vieillissement et à une diminution du solde démographique naturel. Elle est confrontée aux enjeux de l'étalement urbain, de la périurbanisation qui se développent en seconde couronne de son agglomération.

L'ensemble des diagnostics qui ont été posés à l'échelle de la Ville de Laval ou de son agglomération sont convergents : le renforcement l'attractivité du territoire est un enjeu majeur pour les années à venir.

L'équipe municipale de Laval a décidé d'engager la réflexion sur la définition de son projet urbain depuis 2011. Les premières analyses ont révélé les leviers possibles pour renforcer cette attractivité, et 3 pôles de développement ont été identifiés :

- Le site précédemment occupé par le 42^{ème} Régiment de Transmission
- Le Pôle d'Echange Multimodal et le quartier de la gare.
- Le Centre Ville.

Ces sites sont en effet les secteurs de développement potentiels de l'offre de logements, services, équipements et activités. Leur développement doit fonder l'évolution du territoire lavallois avec un renforcement du rôle du cœur de ville.

La stratégie de développement de la ville, en cours de formalisation dans le futur Plan Local d'Urbanisme et clarifiée dans une vision stratégique « Laval 2021 » se base donc sur 3 axes majeurs : renforcer l'attractivité de la ville, accueillir habitants et entreprises, aménager en offrant une vision de l'avenir, préserver et mettre en valeur l'environnement et le patrimoine.

Le projet d'aménagement et de développement durable de Laval s'inscrit, bien au-delà des limites communales, dans une stratégie d'agglomération élargie aux frontières départementales. Le rôle de pôle structurant de Laval au cœur du département de la Mayenne conforte l'attractivité de la commune comme ville centre rayonnant sur un

territoire peuplé de 290 000 habitants. Avec la communauté d'agglomération où se nouent des liens étroits de solidarité et de complémentarités territoriales, la commune se positionne de manière privilégiée, au centre du réseau de centres urbains locaux.

Le quartier de la Gare, avec la création de la ZAC pour sa mise en oeuvre opérationnelle, occupe une place particulière dans ce projet stratégique. Il est en effet actuellement une vaste zone occupée par des emprises ferroviaires, pour partie désaffectées. Il constitue un prolongement du centre ville, à l'interface de l'importante zone économique des Touches, des quartiers des Pommeraies et Pillerie. Son enjeu en termes de développement urbain est donc majeur, tant par la possibilité d'y implanter des nouveaux locaux d'activités tertiaires que des logements et des équipements.

2.2 Le Pôle d'Echange Multimodal et l'arrivée de la LGV

L'aménagement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire va considérablement réduire les distances entre les villes et accentuer les opportunités de mise en réseau des territoires. C'est une accroche à laquelle le territoire doit se fixer dans le cadre de son développement et de son attractivité.

Pour accroître l'attractivité du territoire, il convient de se positionner comme un carrefour stratégique entre les trois métropoles régionales que sont Rennes, Angers et Le Mans, tout en renforçant les relations avec les villes voisines de plus petite taille (Mayenne, Château-Gontier, Fougères, Vitré) afin de renforcer les relations entre les territoires.

La mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Rennes et Le Mans et sa liaison avec le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe à l'horizon 2017 constituent un atout important pour l'essor économique de l'agglomération lavalloise. La réduction des temps de parcours entre Laval et Paris (1h10 contre environ 1h35 actuellement) ainsi qu'avec les autres métropoles régionales constitue une opportunité pour renforcer l'attractivité de l'agglomération. La mise en service de cette ligne à grande vitesse, qui contribuera à augmenter le trafic des voyageurs TER et TGV, permettra à Laval d'attirer une population nouvelle, notamment chez les actifs.

Aussi, cette amélioration notable du transport ferroviaire autour de Laval ne peut qu'intéresser les investisseurs. Pour tirer profit de l'arrivée de la LGV, et en prévision de l'accroissement connexe des trafics des différents modes de transports, la Ville de Laval a convenu avec l'État et les collectivités locales la réalisation d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM).

Le projet de PEM est une opération de réorganisation des aménagements à l'intérieur et autour de la gare. Ce projet englobe la création d'une gare routière, la réhabilitation du bâtiment voyageurs, la création d'une nouvelle passerelle, des aménagements autour de la gare (parking, parvis, stationnement, arrêt minute) ainsi que des aménagements de voirie.

La ZAC de la Gare englobe le projet de PEM, et lui associe des programmes immobiliers (commerces, services, tertiaire) et des aménagements d'espaces publics complémentaires.

2.3 Un projet urbain durable

Le quartier de la Gare est une entrée de ville de Laval qui sera, par la qualité de ses aménagements, un véritable facteur d'entraînement du renouvellement urbain de

l'ensemble du quartier de la gare, et au-delà favorisera l'attractivité de l'agglomération et du département.

Dans cette perspective globale d'entraînement et d'attractivité, le projet de ZAC retenu déborde le périmètre des emprises ferroviaires actuelles, en lui adjoignant un secteur du quartier des Touches aux abords de l'avenue de Mayenne, et différentes emprises proches de la Gare, rue de Magenta. La Ville a souhaité accompagner et encadrer les changements liés au PEM par un projet cohérent pour l'ensemble du secteur : organiser l'évolution du tissu urbain, avec un accent fort sur la cohérence entre l'existant et les constructions neuves, la préservation de la mixité sociale et de la diversité des fonctions du territoire, permettre la cohésion sociale entre tous : citoyens et riverains de longue date, usagers de la gare, visiteurs et employés, nouveaux arrivants. Friches, délaissés fonciers et anciennes infrastructures ferroviaires doivent être rendus à la vie urbaine pour répondre aux besoins de logements et de nouveaux locaux d'activités, pour dynamiser l'emploi.

Au total, le quartier de la ZAC gare accueillera un ensemble multifonctionnel : hôtel, résidence hôtelière, résidence étudiants, logements, commerces, activités culturelles, programmes publics et services.

L'ambition de la Ville à travers ce projet, et notamment grâce aux choix de mobilités, d'efficacité énergétique, d'environnement, de qualité des espaces publics, de mixité sociale et de qualité du "vivre ensemble" qu'il organise, est d'amorcer la transition vers la ville durable dans l'ensemble de la commune, qui s'organisera en particulier avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU.

2.4 Une synergie d'ensemble

Le projet du PEM et du quartier de la gare doit trouver sa place dans une synergie avec d'autres vecteurs du projet urbain de Laval et de son agglomération. Il s'articulera avec le projet de rénovation du quartier des Pommeraies situé entre la gare et la zone d'activités des Touches, en contribuant à son désenclavement via la construction de la nouvelle passerelle entre le nord et le sud de la gare. Il s'articulera également avec le projet de reconversion du 42^e Régiment de Transmissions de Laval et participera plus généralement au renforcement de l'attractivité.

2.5 Le périmètre

A cet égard, le projet urbain de la ZAC Gare s'étend sur 18,5 hectares. Il intègre l'avenue de Mayenne entre la rue des Grands Carrés et le Pont de Paris, ainsi que le débouché de l'avenue Pierre de Coubertin qui dessert le parking nord au pied de la passerelle. Ces deux voies délimitent le projet ANRU de requalification des Pommeraies, situé au nord du faisceau ferroviaire.

Il convient de souligner toute l'importance de la passerelle piétonne qui rapprochera le quartier des Pommeraies et l'intégrera dans la dynamique nouvelle.

Entre le boulevard Clément Ader et la rue Achille Bienvenu, l'avenue de Mayenne sera réaménagée.

La rue du Dépôt qui relie le quartier des Pommeraies et le faisceau ferroviaire Nord est également intégrée dans le périmètre de la ZAC. Le projet prendra également en compte l'ensemble délimité par l'avenue de Mayenne, la rue du Dépôt et la rue du Préfet Bonnefoy.

Sur les délaissés SNCF, au nord et au sud, entre la rue du Dépôt et la rue des Trois Régiments, un programme multifonctionnel associera l'ensemble des composantes de la vie de quartier : logements, activités, commerces, services. Cette opération majeure pourra être engagée dans la continuité des travaux de la gare routière.

Le contexte urbain très immédiat du PEM va lui aussi évoluer à court terme : un îlot complet, immédiatement à l'ouest de la gare, à moins de 100 mètres, donnant sur la rue Magenta, va connaître des mutations importantes : démolition du centre de tri, libération prochaine du siège de la coopérative des agriculteurs de la Mayenne. Cette surface foncière importante présente de réelles opportunités pour la réalisation d'une opération de renouvellement urbain d'envergure, contribuant à la dynamique de réaménagement à l'échelle de l'ensemble du quartier de la gare,

Au sud immédiat du parvis, le front urbain qui accueille le visiteur fera l'objet d'un programme de renouvellement, entre l'immeuble de la Poste à l'est et l'ex trésorerie publique.

2.6 La justification du projet

2.6.1 La cohérence avec les documents de planification urbaine

Le projet d'aménagement tel que présenté est élaboré en cohérence avec :

- le PLU existant,
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du futur PLU en cours de révision,
- le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des pays de Laval et de Voiron (arrêt du projet datant de septembre 2013),
- le Plan Local de l'Habitat (PLH).

La commune de Laval est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé en février 2007 et modifié ou mis à jour à diverses reprises. La commune a entrepris une nouvelle procédure de révision, qui est prévue pour fin 2014 - début 2015.

Le site de la ZAC Gare est partagé entre des classements UBa, UB et UA.:

- Zone UA : cette zone correspond au parvis de la Gare, il s'agit de la zone urbaine centrale de la commune qui regroupe les quartiers anciens de part et d'autre de la Mayenne. Cette zone est actuellement couverte par la ZPPAUP, qui sera transformée en AVAP en 2014.
- Zone UB : couvrant la majeure partie de la ZAC, elle correspond à la zone urbaine péri-centrale qui prolonge les quartiers anciens, l'amélioration de ses qualités urbaines (mixité, paysages bâtis renouvelés ...) est recherchée par une meilleure utilisation de disponibilité foncières existantes. Elle permet d'ores et déjà d'accueillir les différentes fonctions urbaines de la ZAC.
- Zone UBa désigne les parties de la zone incluses dans le périmètre de renouvellement urbain de la gare.

Le site de la ZAC est donc classé en zone urbaine du PLU, elle est compatible avec le PLU.

Le PADD du PLU en cours de révision fait état de deux enjeux majeurs :

- Renforcer l'attractivité de la ville : La commune de Laval se situe au cœur d'un territoire plus vaste qu'elle irrigue, la communauté d'agglomération. Elle est l'élément moteur de ce territoire. Laval attire et accueille les richesses et la matière grise pour permettre une croissance au bénéfice de toute la population.
- Répondre aux attentes des habitants de la commune : améliorer la qualité de vie de proximité et permettre le parcours résidentiel au sein du territoire sont deux axes forts de ce second enjeu.

A ce titre, le projet d'aménagement du quartier de la Gare est un axe essentiel de ce PADD.

Le SCOT a pour objectifs de planifier l'aménagement du territoire pour les 20 ans qui viennent, en tenant compte des facteurs sociologiques, économiques et environnementaux. Il affiche trois volontés : valoriser l'attractivité et le rayonnement de Laval, organiser un territoire multi-polaire, préserver le cadre de vie et les qualités agro-naturelles du territoire. Le projet d'aménagement de la Gare de Laval est un des moyens cités par le projet de SCOT pour atteindre les deux premiers objectifs. Des trois scénarios envisagés par le SCOT, le schéma retenu est celui d'un développement structuré et organisé, avec un effort principal sur le développement économique, et le renforcement de l'agglomération de Laval.

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) 2011 - 2016 de l'Agglomération de Laval, a notamment pour objectifs de :

- conforter la ville centre en relançant la croissance démographique de la ville de Laval avec la construction neuve de 250 logements par an,
- renforcer l'attraction de la ville centre sur les familles en concentrant 40 % de l'accession à la propriété de l'agglomération avec 13% de la construction neuve en Prêt Social Location Accession (PSLA) et 25% en Prêt à Taux Zéro (PTZ),
- maintenir une programmation locative sociale significative sur la Ville centre, avec 20 % de construction neuve HLM (financements PLAI, PLUS, PLS).

Le projet de ZAC de la Gare permet à la Ville de Laval de répondre aux objectifs du PLH, en particulier en offrant le potentiel foncier pour environ quatre années de construction neuve de logements. Si la ZAC de la Gare est mise en oeuvre sur 15 ans, cela signifie qu'elle concourra pour 27 à 30 % des besoins fonciers de la Ville pour le logement.

2.6.2 le potentiel du site

Le site de la ZAC de la Gare est particulièrement indiqué pour développer un projet d'aménagement urbain à court et moyen terme, attractif et respectueux des principes de l'urbanisme durable.

En effet, le site est occupé pour l'essentiel par des friches ferroviaires, des parcelles urbaines désaffectées ou sous-densifiées. Il est situé en plein coeur de l'agglomération. La ZAC de la gare participera donc aux objectifs de renouvellement urbain et de limitation de l'étalement urbain. Il ne nécessitera pas d'extension urbaine, ni de nouvelle consommation de terres agricoles ou d'espaces naturels. Il permettra une certaine densification des quartiers centraux et bien desservis en transport de la ville.

La maîtrise foncière publique est d'ores et déjà largement acquise, sauf le long de l'avenue de Mayenne.

Le site constitue aujourd'hui une coupure urbaine entre le centre ville, les quartiers pavillonnaires et d'habitat collectif au nord du faisceau ferré, et la zone d'activités des Touches. L'hétérogénéité du bâti actuel dans le périmètre de la ZAC milite également en faveur d'une action de recomposition urbaine. La ZAC de la Gare limitera cette coupure physique et relationnelle entre ces différents quartiers, notamment avec la nouvelle passerelle et avec la réduction des emprises vides de part et d'autre des voies ferrées.

Le site est aussi à la jonction des problématiques de mixité sociale et de mixité fonctionnelle de la Ville : il permettra une urbanisation cohérente entre les populations du centre et celles des quartiers nord, l'activité traditionnelle des Touches, les activités innovantes du Technopole et la croissance du tertiaire, les commerces et services. Par son caractère de noeud de transport et de plateforme multimodale, la ZAC de la Gare est génératrice d'une réduction des impacts environnementaux des mobilités à l'échelle de l'agglomération.

D'un point de vue social, économique et environnemental, le site du projet de ZAC cumule donc tous les avantages.

2.6.3 Accompagner le développement du trafic ferroviaire et la demande de mobilité en gare

La gare constitue un pôle important pour l'attractivité de la commune. Elle permet de faire la liaison entre Laval, les villes d'équilibres situées entre Le Mans et Rennes, et les autres métropoles régionales (grâce aux lignes TER et TGV).

Une étude de flux de voyageur réalisée en 2011 a permis d'estimer la croissance du trafic ferroviaire à partir de plusieurs indicateurs (évolution de la population, effet LGV ...). Le nombre de voyages, de 1,130 millions par an en 2010, devrait croître de 740 000 pour atteindre 1,870 millions en 2030, soit +65%. La hausse sera plus forte au cours de la période 2015 – 2020 (effet LGV).

Cette croissance portera proportionnellement davantage sur le trafic régional et interrégional que sur le trafic national.

Le projet d'aménagement de la gare et du PEM sont de nature à répondre à ces changements. Il favorisera en particulier le développement des modes alternatifs à la voiture (transports collectifs et vélo). Avec la nouvelle gare routière, il favorisera les modes doux de déplacement et l'accès aux transports publics en augmentant leur part modale, améliorera l'accessibilité, et simplifiera les itinéraires.

3 LA DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact a mis en évidence les éléments suivants :

- Le site est aujourd'hui peu occupé par des bâtiments. Il s'agit de locaux techniques, consacrés à l'activité ferroviaire et aux transports collectifs (garage à bus Kéolis), de quelques locaux d'activité peu qualifiants, de surfaces de stationnement sans usage particulier. La structure foncière est simple : propriété de la SNCF et de RFF aux abords de la gare, de la Ville (îlot Magenta), quelques propriétaires privés pour le reste du projet urbain.

- La topographie du site est peu contraignante. Le quartier au nord du site est surélevé de près de 2 m par rapport à la gare.
- Le sous sol du site est a priori constitué de matériaux schisteux. De nombreuses activités actuelles ou passées ont généré des contaminations du sol, mais la diffusion de ces contaminations devrait être limitée. En l'état, aucun risque pertinent n'est retenu sur le site. Les données connues ou attendues sur le site ne montrent pas de présence de nappe d'eau à faible profondeur, et donc une sensibilité faible du site au risque de pollution des eaux souterraines. Et les captages présents ne sont pas considérés comme vulnérables.
- Le projet n'est pas directement concerné par les zonages de protection des risques naturels, excepté le risque sismique. Il ne recouvre aucun périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel, ou site Natura 2000. Le site d'intervention est pauvre en milieu écologique d'intérêt particulier et a un faible potentiel de biodiversité.
- La ZAC n'est pas concernée par un périmètre de protection de monument historique, ni de sites archéologiques. Le site n'est pas directement impacté par le paysage de la Mayenne. La zone de la gare est marquée par un paysage peu qualitatif avec des friches urbaines, des entrepôts et des bâtiments peu commerciaux.
- La qualité de l'air à Laval est généralement bonne à très bonne. Le trafic automobile reste la cause principale de dégradation de la qualité de l'air localement.
- Les nuisances sonores actuelles sont liées d'une part au trafic ferroviaire, et d'autre part aux bruits issus de la circulation sur les axes ceinturant le projet. Le bruit est une nuisance que le projet urbain et la conception des façades des bâtiments devront traiter.
- Les énergies renouvelables potentiellement développables sur la ZAC sont le solaire thermique et photovoltaïque et le bois énergie, et dans une moindre mesure, l'énergie éolienne et la géothermie très basse consommation.

Au total le site comporte peu de contraintes physiques ou environnementales majeures.

4 LES RAISONS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU

4.1 Les projets anciens

Deux projets ont été conçus sur le site des emprises de la gare, l'un par AREP en 2002 et le second par Archipole en 2005 qui introduit le principe d'une « rue Haute » et d'une gare routière sous des bâtiments.

Le Projet AREP (2002) prévoyait une avenue proche de la rue des 3 Régiments. Les bâtiments sont positionnés entre l'avenue et les quais. Ce projet proposait d'importantes surfaces de parkings et une densité bâtie faible. De même, la gare routière qui devait s'implanter sur le périmètre n'était pas liée au bâti.

Le projet de ZAC élaboré en 2005 contenait 1 programme de 2 résidences services et 3 résidences étudiants, mais seulement 2500 m² de logements (40 logements). La partie Sud du faisceau ferré était partiellement occupée, à l'Est du bâtiment voyageur. La partie du faisceau ferré était destinée à une urbanisation plus dense.

La ZAC Archipole proposait une exploitation intéressante des différences de niveau entre la rue des 3 régiments et le niveau de la future avenue. Mais la densité du projet apparaît aujourd'hui trop faible pour constituer un réel pôle urbain amené à se développer sur 20 ans.

4.2 L'avant-projet de 2011-2012

Les études d'avant-projet s'est attaché à proposer une structuration du PEM qui permette d'accueillir dans le temps un ensemble multi fonctionnel : hôtel, résidence hôtelière, résidence étudiant, logements, commerces, pôle universitaire, activités culturelles.

Les programmes interférant physiquement avec la gare routière pourront ou devront être construits indépendamment de la gare routière : le projet nécessitera une coordination efficace entre les maîtrise d'ouvrage des projets PEM et bâtiments jointifs.

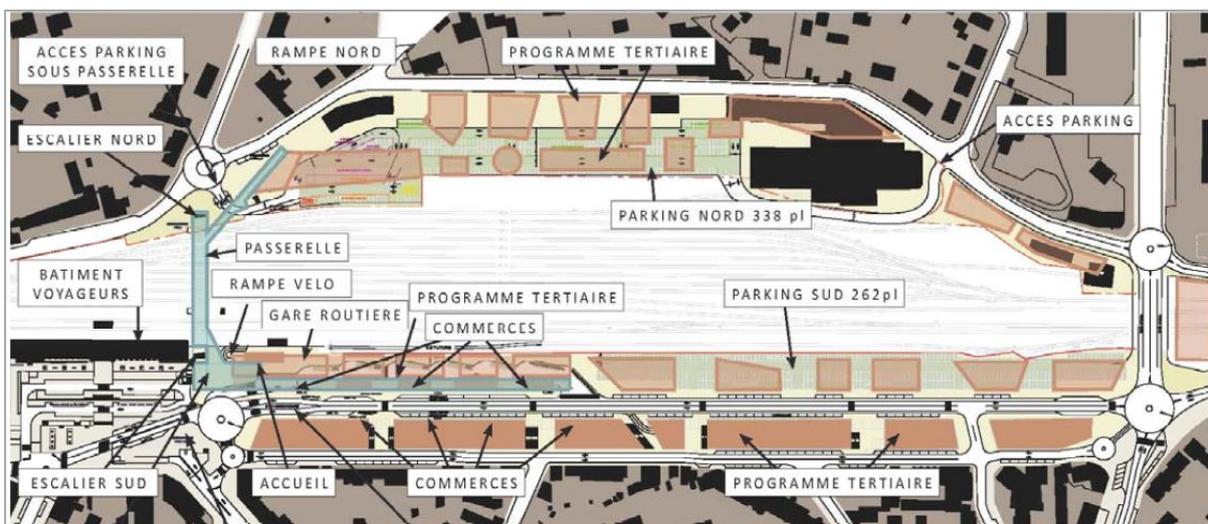
L'avant projet propose un schéma « des potentiels » du site, avec un horizon de 10/20 ans : il permet de qualifier le potentiel d'aménagement du site, sur le principe des enveloppes ou volumes capables et non d'un découpage parcellaire précis.

Les enveloppes ne sont pas parallèles à l'avenue structurante, mais tendent à la fois rendre identifiable chaque bâtiment tout en le posant dans un ensemble.

Les parkings nord et sud sont réalisés au sol et reçoivent des bâtiments sur pilotis. Cette disposition permet au nord de se rapprocher du niveau des rues existantes, voire de relier entre eux les bâtiments sur les étages supérieurs.

Sur la gare nord, une végétation importante est proposée entre les immeubles. La végétation couvre le sol et les parkings.

Le schéma permet une surface construite totale de l'ordre de 115 000 m² dont environ 700 logements, 90 logements étudiants, 50 000 m² locaux tertiaires, 5 000 m² de commerces et services.



PEM – avant projet Source : Architecture Action

L'avant projet clarifie également les conditions d'accès à la gare, les conditions d'insertion de la gare routière, l'intervention nécessaire sur la passerelle. La conception architecturale

urbaine globale du PEM basée sur la qualité architecturale est obtenue par la création d'un ouvrage qui rassemble plusieurs fonctions :

- une fonction urbaine de liaison avec le quartier Pommeraies ;
- une fonction d'axe intérieur organisant un ensemble multi fonctionnel: SNCF, tertiaire, logements.
- une fonction de signal d'entrée de ville : la largeur d'une rue comme signe de la ville.
- une fonction de lien entre les activités du pôle. Ainsi au sud et au nord, elle desservira des bâtiments à proximité.

4.3 Variantes et principaux éléments ayant donné lieu à des arbitrages

4.3.1 L'aménagement de la gare routière

L'organisation initiale des quais était basée sur le principe de l'alvéole. Cette organisation des quais a été remise en cause suite à une large concertation. Quatre autres principes ont été étudiés :

- organisation en peigne
- organisation autour d'une galerie centrale
- organisation autour de galeries latérales
- organisation en redans



Différents modes d'organisation des quais (peigne, galerie centrale, galeries latérales, redans)

4.3.2 L'accès aux gares et l'aménagement de la rue Haute

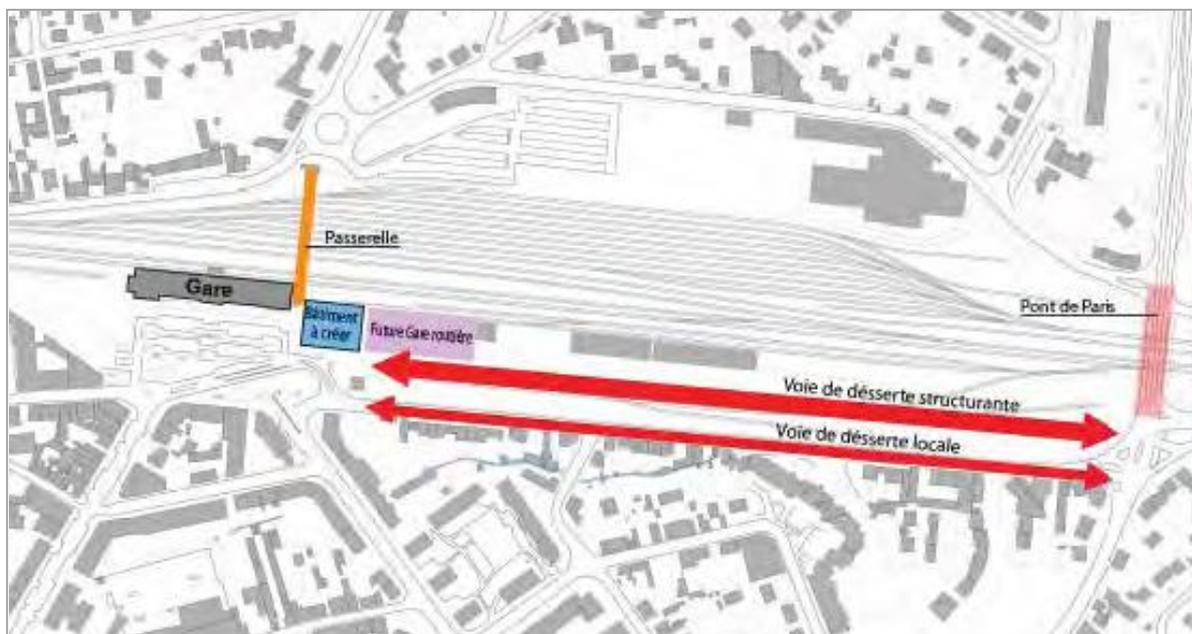
Le projet antérieur prévoyait la réalisation d'une avenue sur l'axe est-ouest du PEM. Les études d'avant projet ont permis d'envisager différents scénarios d'aménagement de cette voirie structurante qui viendra doubler la rue des 3 Régiments (ou « rue haute ») : dimensions, organisation du débouché Est sur la rue des 3 Régiments ou sur l'avenue de Mayenne (giratoire et modification on du profil en long de la voie haute).

Le principe d'une voirie structurante reliant la gare et le pont de Paris sera conservé. La création de la gare routière va s'ajouter aux voiries d'accès existantes (Buron, 3 régiments, accès parking) pour créer un nœud important. Une solution pour faciliter l'accès à ce nouveau pôle urbain peut être la création d'un important giratoire franchissable.

Par la suite, les études ont permis un choix alternatif consistant à supprimer ce grand giratoire sur l'espace public face à la passerelle, qui est le coeur du PEM, en élargissant l'espace piétonnier, en modifiant le positionnement des arrêts des transports publics urbains (TUL) et de la trémie d'accès supplémentaire au parking souterrain existant.



Schéma d'organisation du parvis de la gare, validé octobre 2013



Principe d'aménagement d'une voirie structurante reliant la gare et le pont de Paris

4.3.3 La rue des Trois Régiments

La rue des Trois Régiments est mise en valeur par des placettes plantées qui en élargissent la perception et le confort. De grands escaliers communiquent avec la rue Haute. Avec l'ouverture de la rue Haute, la circulation automobile sera limitée sur la rue des Trois Régiments. A l'ouest des emmarchements donneront accès au parvis de la gare. A l'est, l'accès au giratoire sera réservé aux piétons et cyclistes.

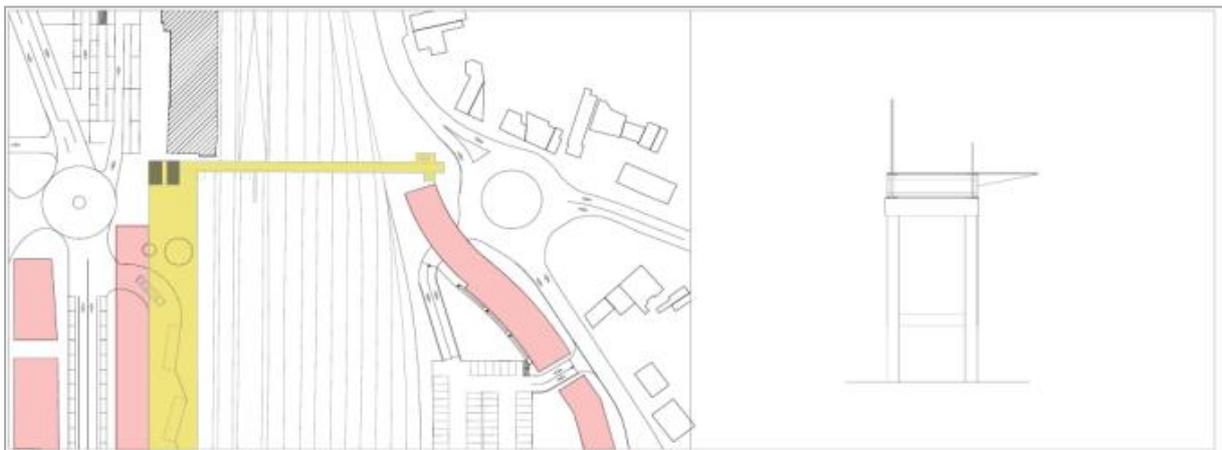
4.3.4 La conception de la passerelle

Le précédent projet prévoyait une réhabilitation partielle de la passerelle : conservation de la largeur et des rampes d'accès, avec modification de la toiture.

Il apparaît que cette hypothèse n'est pas dimensionnée (largeur, image, mise en relation) à l'échelle du projet Gare proposé en 2011-2012 et ne répond pas à la fonction urbaine de la passerelle dans sa relation au quartier Pommeraies.

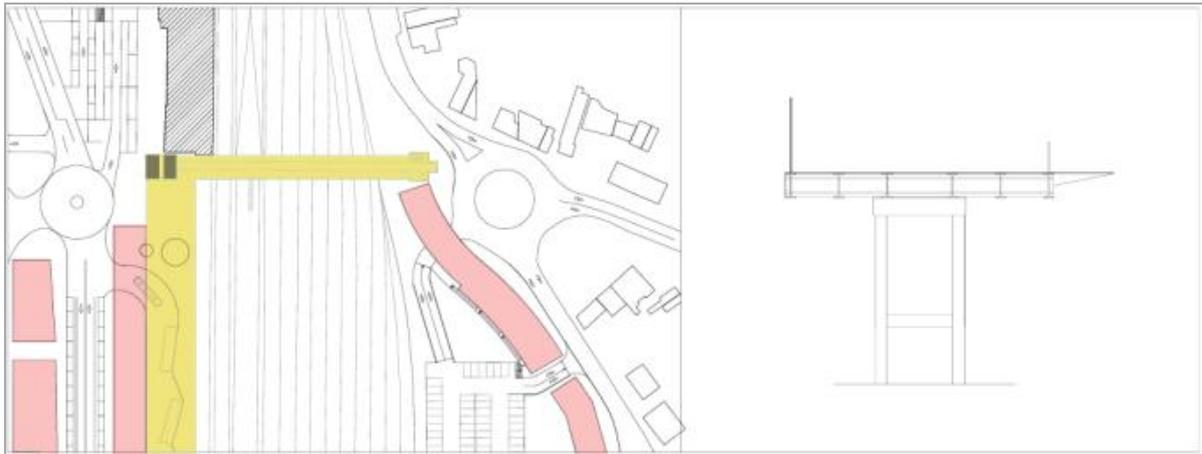
Plusieurs hypothèses ont été étudiées.

Solution 0 de réhabilitation simple : une réhabilitation de la passerelle a été étudiée antérieurement par Archipôle. Cette solution a été rejetée car la largeur de la passerelle demeure incompatible avec la création d'une véritable liaison avec le quartier Pommeraies et le pôle universitaire.



Réhabilitation de la passerelle : réhabilitation simple

Solution 1A d'élargissement de la passerelle existante : La passerelle est déshabillée. Les rampes, escaliers et ascenseurs sont supprimés. La passerelle est élargie à la dimension la plus grande : 6 m au minimum, 8 m ou plus souhaitable pour obtenir la meilleure image du futur de Laval, soit la dimension d'une rue (piétonne). Cette option ne nécessite pas systématiquement la démolition ou non du tablier béton existant, mais au moins le renforcement des fondations et piles. Elle a pour avantages une économie sur la démolition de la structure des piles mais oblige à un positionnement plus serré (près de la gare) coté Sud et une intervention sur les voies.



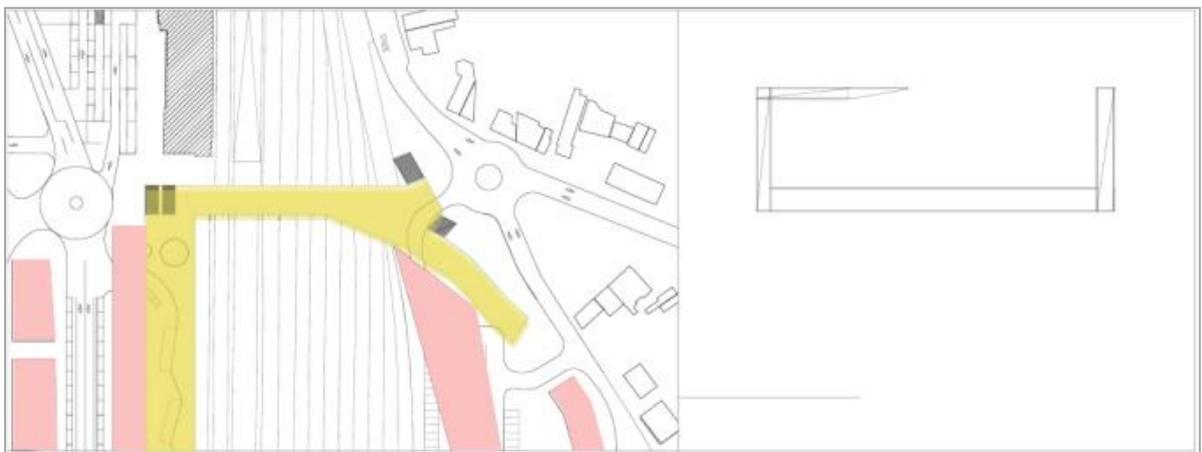
Réhabilitation de la passerelle avec élargissement

Solution 1B d'élargissement de la passerelle existante avec prolongement nord-est.



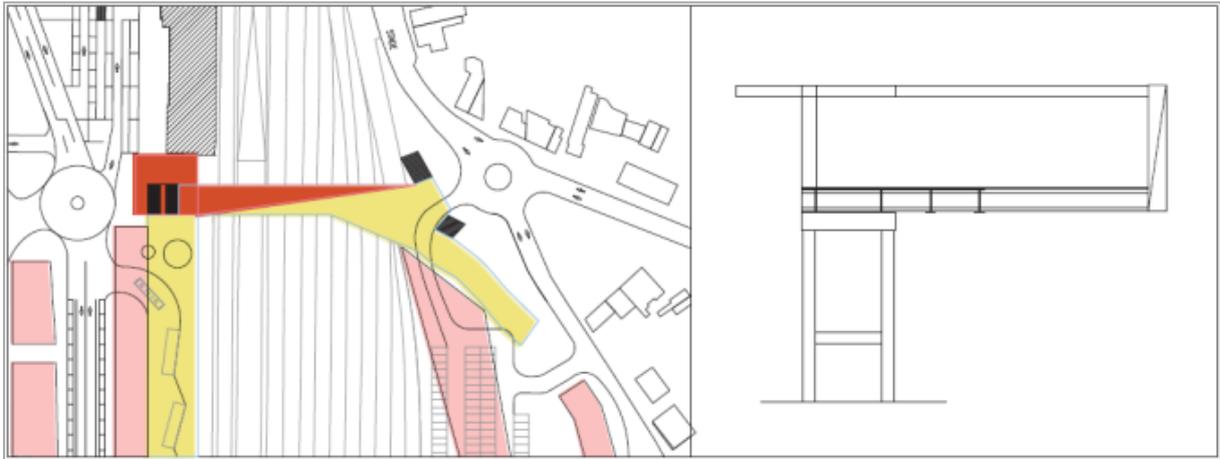
Réhabilitation de la passerelle avec élargissement et prolongement nord est

Solution 3A de création d'une nouvelle passerelle : Cette solution décale vers l'est la passerelle, et a pour avantage une liberté de positionnement de la passerelle et un montage possible en plusieurs sections. Elle implique une démolition totale de l'ancienne passerelle.



Nouvelle passerelle

Solution 3B de création d'une nouvelle passerelle avec élargissement - protection et couverture : la passerelle peut-être couverte partiellement. Une couverture- auvent est souhaitable côté Sud.



Nouvelle passerelle et élargissement.

Le projet de passerelle retenu sera celui de l'équipe Feichtinger :



4.4 Les principes d'aménagement du quartier gare

Le PEM et le projet urbain du quartier de la gare organisent une nouvelle polarité de la ville.

Le projet conduit actuellement à la définition d'un plan de référence : dimension et dessin des parcelles, précision de l'épannelage et des gabarits en fonction de l'ensoleillement, de la densité commerciale, hôtelière, tertiaire ou habitable souhaitée par la maîtrise d'ouvrage.

Le Pôle d'Echanges Multimodal accueillera, avec le souci de fonctionnalité, de confort, de sécurité et d'accessibilité, les voitures en circulation et en stationnement, le passage des bus, les taxis, les vélos et les piétons.

Ce plan de référence sera précisé lors des études opérationnelles de la ZAC avec l'établissement du "dossier de réalisation", qui fera l'objet d'une délibération spécifique du Conseil Municipal, en principe en 2014.

Concernant l'épannelage du quartier, l'hypothèse retenue consiste à ne pas construire du stationnement en sous-sol, mais à placer les véhicules à l'arrière des bâtiments ou sur la rue des 3 Régiments.

La rue Haute se prolonge latéralement par des ouvertures très larges, telles des fenêtres sur la ville.

Le long de la rue des 3 Régiments, les constructions seront moins élevées que sur la rue haute, afin de ménager la transition avec les constructions encore basses côté sud (mais qui tendront à s'élever).

Les modes doux bénéficieront d'un traitement qualitatif sur la voie haute afin de leur permettre un déplacement en toute sécurité sur ce boulevard urbain, que celui-ci soit de transit pour accéder à la gare ou aux quartiers proches, ou qu'il soit d'échanges avec les futures constructions implantées le long de l'axe.

Au Nord :

- Les espaces compris entre le faisceau ferroviaire et la rue du Dépôt présentent une situation remarquable, accessible à la fois par la rue du Dépôt et par un accès parking traversant d'est en ouest. Cette situation est favorable pour la réalisation d'édifices économiques et de qualité, avec une desserte piétonne haute, et proposant des solutions de stationnement spécifiques, liées à une végétalisation importante.
- Les déclivités importantes sur ce site seront traitées afin à ce que le projet d'aménagement s'appuie sur le relief.
- La grande Halle et les bâtiments RFF se verront proposés de nouvelles affectations. Un programme culturel ou de rencontres professionnelles pourrait être étudié pour la Halle.
- Un soin tout particulier sera apporté à la jonction entre la passerelle au nord et les programmes qui s'y fixeront : un accès direct depuis la passerelle est prévu. Cette liaison assure une continuité des programmes et diminue la coupure gare nord-gare sud.
- A l'entrée de la rue du Dépôt, depuis l'avenue de Mayenne et jusqu'en limite de la rue du Préfet Bonnefoy, un programme et un épannelage seront projetés.

- Les parcelles mutables mises en évidence dans l'étude Gare-Pommerais feront également l'objet d'un épannelage. Le devenir des façades pavillonnaires sur la rue du Dépôt sera également défini.
- Les angles de rue seront définis. Ces espaces constitueront des interfaces entre les nouveaux bâtiments sur le secteur ferroviaire et les constructions existantes.

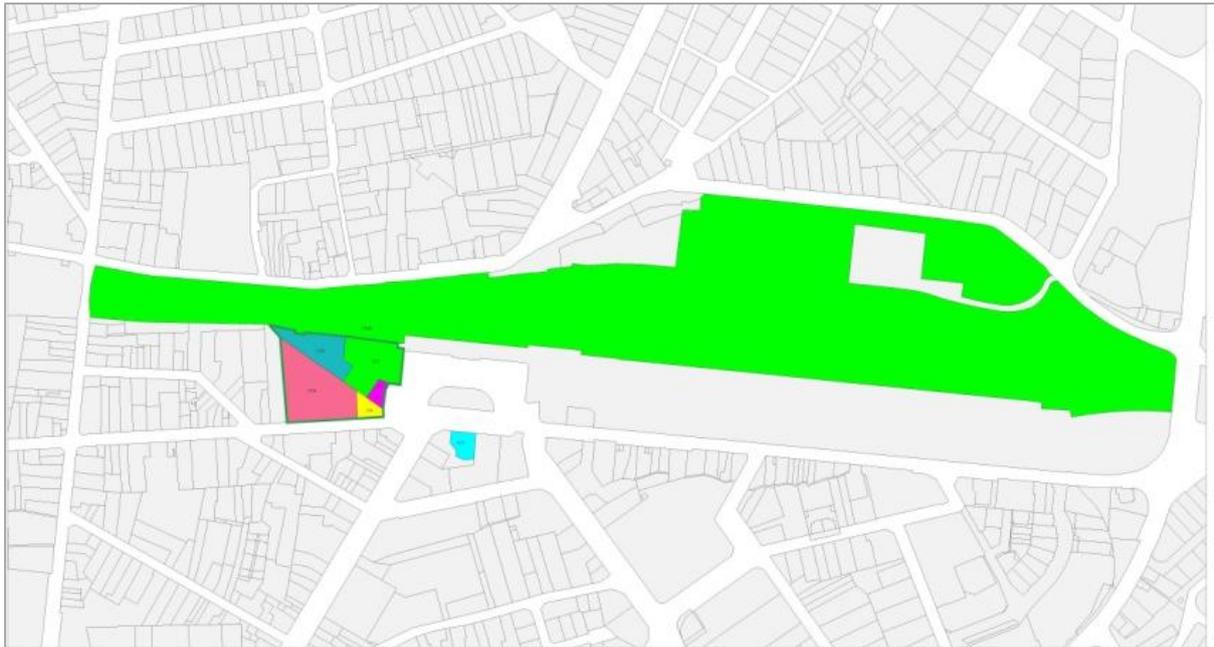


Image de référence : le PEM : gare SNCF, gare routière, passerelle

Au Sud, au niveau du pont de Paris, un édifice fermant la perspective a été envisagé. Les caractéristiques volumétriques et techniques de l'ouvrage seront définies ultérieurement.

L'actuel carrefour, très largement dimensionné pour permettre tous les mouvements, fera l'objet d'un réaménagement en rondpoint, marquant ainsi encore mieux l'entrée de ville. Une attention fine sera accordée à la réutilisation des espaces environnants, sous forme d'espaces publics permettant la déambulation et une meilleure organisation du stationnement.

A l'Ouest, l'îlot Magenta n'a pas encore fait l'objet d'études spécifiques. Il constitue un enjeu pour le quartier de la Gare et sa relation avec l'ouest de la ville, vers la Mayenne et l'hypercentre. Les surfaces réservées au stationnement sur les parcelles proches pourraient permettre une mutualisation des accès favorable à une cohérence d'ensemble pour un projet marquant pour la ville.



Localisation de l'ilot Magenta

A l'Est, la zone des Touches jouxte le quartier de la Gare. Si dans sa partie Est la zone des Touches conservera une vocation d'activités, l'avenue de Mayenne mutera vers une zone mixte, accueillant des programmes plus diversifiés (tertiaire, logement).



Zone des touches et avenue de Mayenne : principes d'intervention

Le projet d'aménagement inclut l'élaboration d'un plan des circulations. Celui-ci permettra de vérifier les conditions d'accès pour chacun des modes de déplacements, en termes de trajet, le plus lisible et direct possible, et de stationnement. Chaque mode de déplacement est intégré : automobile, bus urbains, cars, vélos, piétons, selon les différentes origines et destinations possibles, en échange avec l'extérieur ou à l'intérieur du PEM. Une signalétique

appropriée permettra d'orienter aisément l'automobiliste vers l'espace qui lui conviendra le mieux. L'occasion sera ici donnée de rendre toute sa cohérence à l'articulation entre le fonctionnement global du PEM et celui de la gare routière.

La passerelle au-dessus des voies ferrées se prolongera également en terrasse au-dessus de la gare routière, et impliquera une rampe vélo liée au bâtiment d'exploitation de la gare routière.

Avec la gare routière sont prévus des petits bâtiments liés à la gare routière (accueil, billetterie, locaux personnel ...), et des locaux commerciaux proches des quais en rez-de-chaussée. Les bâtiments superposés à usage de bureaux, commerces, équipements de proximité, forment avec les terrasses la couverture de la gare routière. De plus ces immeubles doivent disposer de circulations verticales aboutissant au RDC.

Le projet d'aménagement, à ce stade d'avancement, permet la définition d'un programme opérationnel de référence (gare routière, bâtiments superposés). Ce programme servira de support à la commercialisation par la Ville ou l'aménageur, des charges foncières à des opérateurs immobiliers et permettra la poursuite des études par des maîtres d'œuvre à désigner ultérieurement par les maîtres d'ouvrage.

5 LE PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS

Le programme global des constructions présente une surface de plancher d'environ 138 000 m².

Les hypothèses de programme sont de :

- environ 1 000 à 1 100 logements (dont 90 logements étudiants),
- environ 52 000 à 58 000 m² de locaux tertiaires,
- environ 6 800 à 7 400 m² de commerces, hôtel, services et équipements.

Concernant les logements de type collectif ou intermédiaire, la répartition par typologie envisagée est la suivante :

- 25% de logements locatifs sociaux, dont des logements adaptés à des publics spécifiques,
- 15 % de logements en accession sociale à la propriété, ou locatif intermédiaire ou à prix maîtrisés par convention avec les opérateurs,
- 60 % de logements en accession privée.

La répartition de ce programme par secteurs serait la suivante :

	Locaux tertiaires (m ²)	Logements (nombre)	Commerces et services (m ²)	Equipements (m ²)	Hôtel (m ²)
Gare Sud	21 000 à 24 000	150 à 200	4 000 à 4 500	1 250 à 1 300	1 100
Gare Nord	11 000 à 13 000	330 à 380	180 à 220		
Mayenne Touches	13 000 à 15 000	400 à 460			
Magenta	5 000 à 6 000	50 à 60	300 à 350		
Place de la gare		50 à 60			

Le programme des équipements publics, sous réserve des études ultérieures, devrait prévoir:

- l'ensemble des ouvrages du PEM,
- l'ensemble des espaces publics, voiries, réseaux, espaces verts de proximité,
- la réfection / reconfiguration des voies et réseaux existants,
- une offre complémentaire en direction de la petite enfance, de type crèche d'entreprises et point Relais d'Assistants Maternelles,
- des petits terrains de jeux pour enfants et pour adolescents sur les espaces publics, des locaux complémentaires (de type salle de gymnastique / musculation / remise en forme par exemple) complétant l'offre d'équipements sportifs des quartiers Pommerais - Pillerie,
- des lieux d'animation culturelle de type artistique (expositions ...) événementielle, ou ludique,
- et, hors le périmètre de l'opération, d'éventuelles extensions des établissements scolaires existants.

En matière de commerces et services, le quartier de la gare a vocation de recevoir un pôle secondaire de locaux, répondant aux besoins des nouveaux immeubles résidentiels et d'activités tertiaires, mais aussi au passage lié à la gare et au PEM, avec une surface de l'ordre de 3000 à 5000 m² de surface de vente :

- locomotive alimentaire de type supermarché, activités de proximité, services aux entreprises et à la personne, cafés et restaurants, ...
- un restaurant inter-entreprises, selon la nature et le domaine d'activités des entreprises qui s'implanteront,
- une programmation spécifique liés aux gares : kiosques à journaux, bars, boutiques de services, service médical, pharmacie, petits commerces d'alimentation et vente à emporter, achats du quotidien, éventuellement téléphonie, bien-être (hygiène et beauté), voire un Point Information Médiation Multi-Services (achat de billet mais aussi assistance dans les démarches administratives CAF, EDF, Ville, Police) ou une antenne de sécurité publique.

Ils occuperont les surfaces bâties à vocation indifférenciée de services publics ou privés.

Ces hypothèses seront précisées et détaillées lors de l'établissement du "dossier de réalisation", en principe fin 2014.

6 LE REGIME DE L'OPERATION AU REGARD DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

En application des dispositions de l'article L 331-7 5° du Code de l'Urbanisme, les constructions édifiées dans la zone de la ZAC de la Gare à Laval, au sens du premier alinéa de l'article L 311-1 du Code de l'Urbanisme seront exclues du champ d'application de la part communale ou intercommunale de la Taxe d'Aménagement (TA).

En effet le coût des équipements publics, notamment au moins celui des équipements visés à l'article R331-6 du Code de l'Urbanisme, sera pris en charge par les constructeurs et l'aménageur.

Article L331-7 du Code de l'Urbanisme

"Sont exonérés de la part communale ou intercommunale de la taxe (d'aménagement) :

.....

5° Les constructions et aménagements réalisés dans les zones d'aménagement concerté mentionnées à l'article L. 311-1 lorsque le coût des équipements publics, dont la liste est fixée par un décret en Conseil d'Etat, a été mis à la charge des constructeurs ou des aménageurs. Cette liste peut être complétée par une délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale valable pour une durée minimale de trois ans;"

*Article R*331-6 du Code de l'Urbanisme*

"Dans les zones d'aménagement concerté, l'exonération prévue au 5° de l'article L. 331-7 est subordonnée à la condition que soit pris en charge par l'aménageur ou le constructeur au moins le coût des équipements publics suivants :

1° Dans le cas des zones d'aménagement concerté autres que de rénovation urbaine :

a) Les voies et les réseaux publics intérieurs à la zone ;

b) Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des futurs habitants ou usagers de la zone ;

2° Dans le cas de zones d'aménagement concerté de rénovation urbaine :

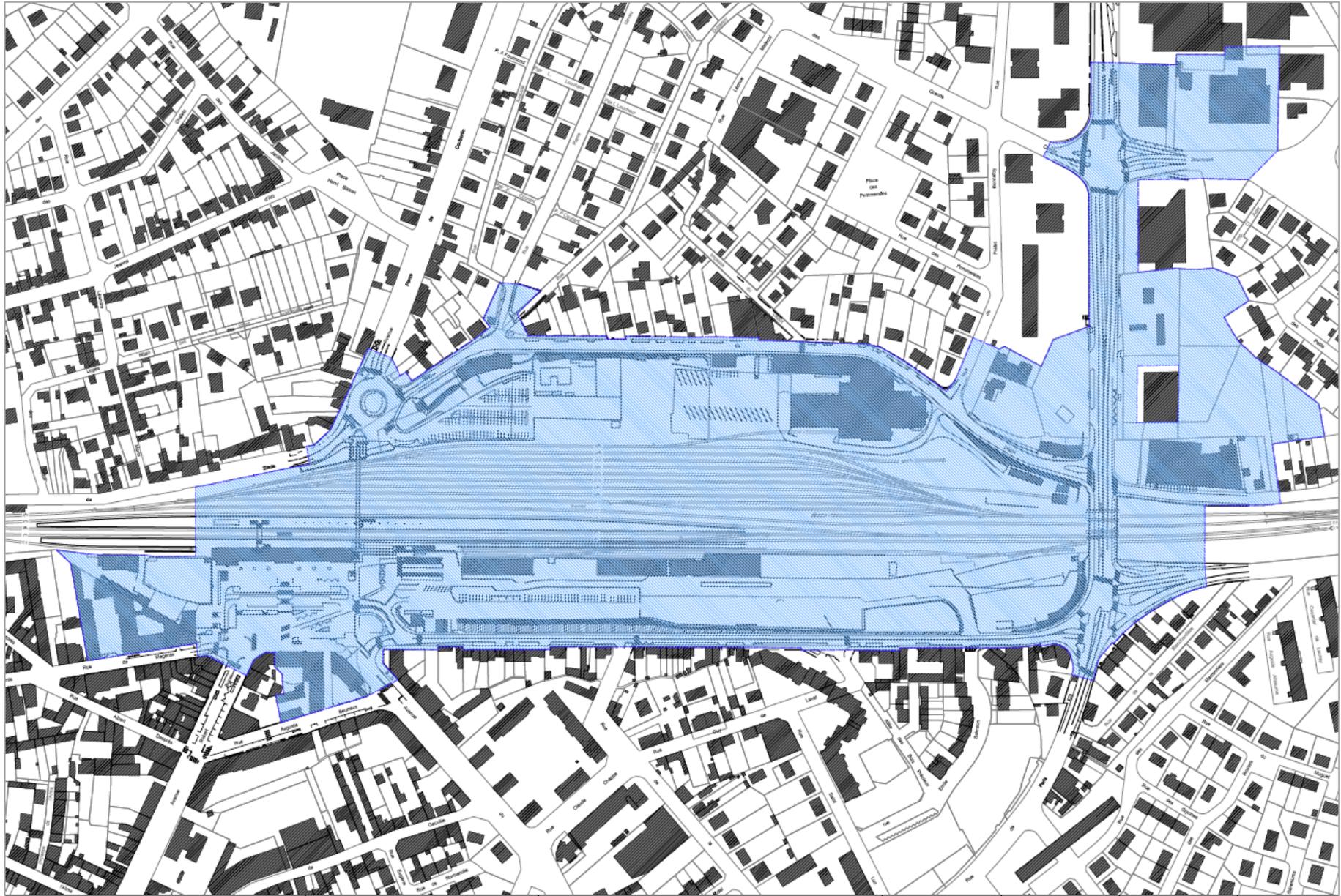
a) Les voies d'accès aux immeubles inclus dans le périmètre de rénovation et les réseaux qui leur sont rattachés ;

b) Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des habitants des immeubles concernés."

LE PLAN DE SITUATION



LE PLAN DE DELIMITATION DU PERIMETRE DE LA ZAC



ARCHITECTURE ACTION 31, rue de Terre Neuve 73020 PARIS Tél. 01.40.24.13.81 - Fax 01.43.48.73.28	Projet ZAC DU QUARTIER DE LA GARE	Dessin PERIMETRE	Page 1	Phase	Echelle 1/2500	Date 11/07/2013
--	---	----------------------------	------------------	-------	--------------------------	---------------------------

L'ETUDE D'IMPACT