

PARC GRAND OUEST

BILAN DE LA CONCERTATION



juillet-octobre 2019

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	2
À quoi sert le bilan de la concertation ?.....	2
1/ L'HISTORIQUE DU PROJET.....	3
Une première phase de concertation.....	3
Un syndicat mixte pour porter le projet.....	3
Un pilotage confié à l'agglomération.....	4
Une phase finale de concertation.....	4
Une concertation parallèle menée par Vinci Autoroutes.....	4
2/ LE PARC GRAND OUEST.....	5
Une position géographique stratégique.....	5
Un site à taille humaine.....	5
Des infrastructures importantes à disposition.....	6
Une offre pour répondre à la demande future.....	6
Poursuivre la dynamique du territoire.....	6
3/ LA CONCERTATION.....	7
Les objectifs de la concertation.....	7
Le porter à connaissance.....	8
Le dispositif de concertation.....	9
4/ QUELQUES CHIFFRES.....	11
Les sources de la participation.....	11
La nature des participations.....	11
Les thématiques abordées.....	12
Les principales propositions d'amélioration.....	13
5/ LES RÉPONSES AUX QUESTIONS.....	14
Questions posées en réunion publique.....	14
Questions posées sur Colidée.....	16
Questions posées en ateliers.....	17
6/ LES ENSEIGNEMENTS.....	19
Un parc à haut niveau de service.....	19
Un parc à énergie positive.....	20
Un parc connecté à son territoire.....	21
Un raccordement routier pragmatique.....	22
Une intégration paysagère maîtrisée.....	23
Une augmentation encadrée du trafic routier.....	24
EN CONCLUSION.....	26

PRÉAMBULE

Ce bilan présente l'ensemble des modalités d'information et de participation mises en place dans le cadre de la concertation.

Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet: riverains, acteurs socio-économiques, associations, ainsi qu'à la maîtrise d'ouvrage et aux partenaires du projet.

Ce bilan est constitué de plusieurs parties :

- Une présentation du projet Parc Grand Ouest
- Le cadre règlementaire dans lequel est organisée la concertation
- Les attentes des porteurs du projet sur la concertation
- Le dispositif d'information et de participation mis en place
- L'analyse des positions exprimées
- Les enseignements qu'en retirent les porteurs du projet

Les annexes sont constituées de l'ensemble des documents d'information et de participation, des supports des rencontres, ainsi que de l'ensemble des contributions anonymisées et thématiques.

Ce bilan est rédigé sur la base des contributions recueillies et du compte-rendu des temps de concertation. Il est la retranscription fidèle des contributions écrites et orales.

■ À QUOI SERT LE BILAN DE LA CONCERTATION ?

Le bilan de concertation a pour objectif de présenter :

- Les éléments du projet soumis à la concertation
- Le dispositif d'information-participation mis en place
- Les contributions du public et les réponses formulées
- Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet

Ce bilan rend compte du déroulement de la concertation et permet d'en garder une trace en vue d'éventuelles procédures et pour prendre les décisions sur les suites du projet. Il sera notamment versé au dossier d'Enquête Publique.

1/ L'HISTORIQUE DU PROJET

L'origine du projet prend place en juin 2007, date à laquelle le Département de la Mayenne et Laval Agglomération décident de créer un parc d'activité destiné à attirer de nouvelles activités et de conforter le tissu économique local.

Les objectifs initiaux étaient de renforcer la **compétitivité** et l'attractivité de Laval Agglo, d'intégrer le **fret ferroviaire** dans le développement du territoire et d'accompagner les **transformations** de l'agglomération.

2007 - UNE PREMIÈRE PHASE DE CONCERTATION

Conformément à ces objectifs, un site de près de 200 hectares est identifié pour accueillir le projet. Par ailleurs, la création du parc prévoyait les aménagements suivants :

- Un échangeur autoroutier permettant d'assurer la desserte directe du parc
- Un raccordement aux routes départementales à proximité
- Un raccordement au réseau ferroviaire pour desservir le parc.

Une concertation associée au projet a également eu lieu et impliqué des évolutions dans le projet :

- Le périmètre du projet est passé de 200 ha à 150 ha
- Les domaines d'activité accueillis ont été élargis
- L'échangeur autoroutier de l'A81 a été déplacé

2010 - UN SYNDICAT MIXTE POUR PORTER LE PROJET

En 2010 et à l'issue des premières études, un syndicat mixte dédié, dénommé Syndicat mixte du parc de développement économique Laval/Mayenne, a été créé pour piloter le projet.

Ce syndicat, regroupant le Département de la Mayenne et Laval Agglomération, a conduit des études complémentaires portant sur :

- Des raccordements routiers intégrant les contraintes environnementales (zones protégées), techniques (ouvrages de franchissement) et financières.
- La réalisation d'une plateforme de transport combiné rail-route à St Berthevin bénéficiera aussi au Parc Grand Ouest.

En ce qui concerne la desserte routière, un nouvel échangeur a été proposé au droit de l'aire de service de la Mayenne. L'État a autorisé le lancement des études préliminaires relatives à cet échangeur qui bénéficiera au parc.

2016 - UN PILOTAGE CONFIE À L'AGGLOMÉRATION

En 2016 et suite à la mise en application de la loi NOTRe, la compétence relative au développement économique a été partagée entre la Région des Pays de la Loire et Laval Agglomération.

Positionnée comme seul maître d'ouvrage du projet, Laval Agglomération a poursuivi les études de faisabilité en intégrant les évolutions règlementaires, techniques et financières affectant l'opération.

Parallèlement, l'État a approuvé la création d'un échangeur autoroutier ayant vocation à desservir le futur parc. Cofiroute est le maître d'ouvrage de cette infrastructure.

À l'issue des études préliminaires pour la création du parc, c'est le premier scénario d'aménagement qui a été retenu, comprenant notamment la création du parc, la desserte autoroutière depuis l'A81, le raccordement des RD131 et RD32 et l'installation de dispositifs de sécurité à Louverné.

2019 - UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

Aujourd'hui, le projet se précise. Il est temps de conduire une nouvelle phase de concertation autour de la réalisation du Parc Grand Ouest.

Cette phase de concertation doit notamment permettre d'informer les citoyens sur le Parc Grand Ouest mais aussi et surtout de les faire contribuer à sa réalisation en matière de mobilité ou d'aménagements par exemple.

Le périmètre de la concertation est étendu à l'ensemble des communes concernées par la création du parc et des voies de connexions nécessaires : Argentré, Bonchamp-lès-Laval, Louverné et La Chapelle-Anthenaise.

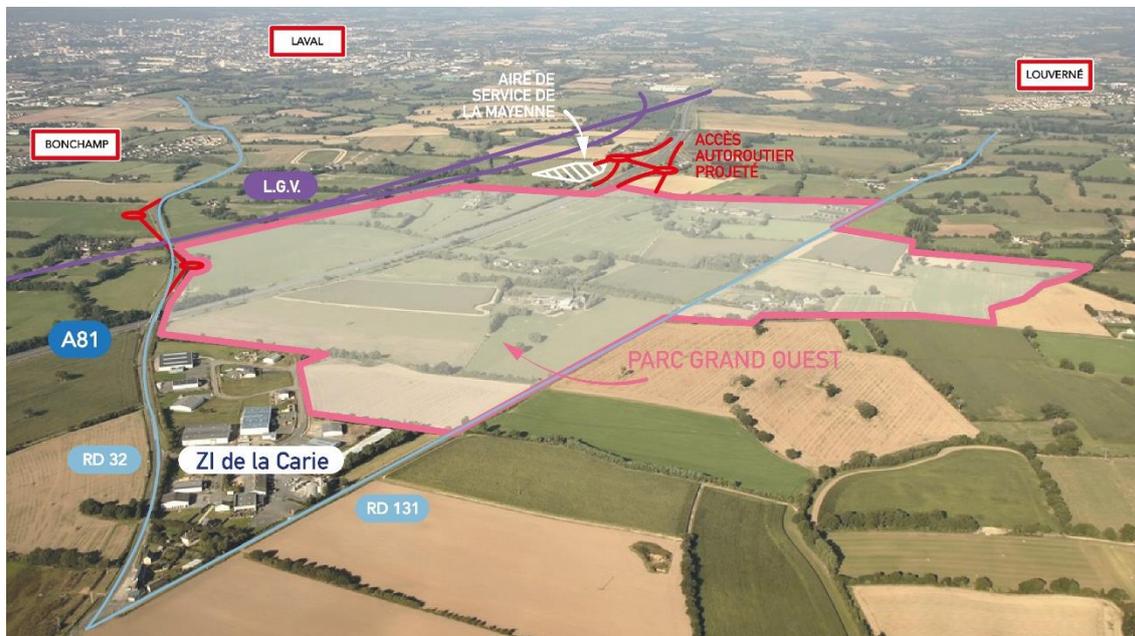
UNE CONCERTATION PARALLÈLE MENÉE PAR VINCI AUTOROUTES

Parallèlement à la concertation autour du Parc Grand Ouest, Vinci Autoroutes a organisé la concertation autour de l'échangeur de l'A81.

Un site internet dédié au projet a été mis en ligne à l'adresse suivante pour recueillir les avis : www.A81-laval-mayenne.fr

2/ LE PARC GRAND OUEST

Le Parc Grand Ouest entend représenter un atout majeur pour le territoire, notamment en matière de dynamisme économique et de création d'emploi.



Vue aérienne du futur périmètre

UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE

Le parc bénéficie d'un emplacement particulièrement avantageux, à mi-chemin entre le Grand Ouest et la région parisienne. Une opportunité pour les entreprises locales.

Ces dernières bénéficieront d'une portée interrégionale et d'un avantage concurrentiel important.

UN SITE À TAILLE HUMAINE

L'agglomération est consciente du besoin de réaliser un site cohérent vis-à-vis de son territoire. Ainsi, la surface de 150 ha retenue pour le parc place ce dernier bien en deçà de nombreuses autres zones d'activité, souvent bien plus étendues.

Le Parc Grand Ouest se veut être un projet réaliste, privilégiant un développement maîtrisé.

DES INFRASTRUCTURES IMPORTANTES À DISPOSITION

Le dimensionnement défini s'appuie également sur un ensemble d'infrastructures routières et autoroutières permettant notamment de maîtriser l'augmentation du trafic routier.

Ces infrastructures permettent également d'intégrer le parc d'activité de manière optimale et en limitant les emprises foncières dédiées aux travaux d'aménagement.

UNE OFFRE POUR RÉPONDRE A LA DEMANDE FUTURE

Le Parc Grand Ouest souhaite anticiper l'arrivée d'entreprises sur le territoire mayennais en proposant, à horizon de son ouverture, un niveau de service et d'accessibilité compétitif.

Si à ce jour, aucune entreprise n'a encore été identifiée (nous sommes trop en amont du projet), il est capital de proposer une offre pour générer de la demande.

POUR SUIVRE LA DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

Demain, la réalisation du Parc Grand Ouest offrira une nouvelle vitalité et un regain de compétitivité au territoire.

Ce projet se situe également à proximité des zones urbaines de l'agglomération et du bassin d'emploi du territoire.

L'objectif à terme : doter l'agglomération lavalloise d'un symbole d'attractivité et de magnétisme économique créateur d'emplois.

Carte d'identité du Parc Grand Ouest

- Un projet porté par Laval Agglomération
- **4 communes concernées** : Argentré, Bonchamp les Laval, La Chapelle Anthenaïse et Louverné
- **109 hectares** pour accueillir les entreprises sur un périmètre de 150 hectares
- Une connexion directe à **l'autoroute** et aux RD environnantes
- Une offre ferroviaire déportée sur la plateforme St Berthevin qui bénéficiera au Parc Grand Ouest
- Une connexion **très haut débit** sur l'ensemble du parc

3/ LA CONCERTATION

Du 1^{er} juillet au 31 octobre 2019, Laval Agglomération a animé une concertation continue autour du projet Parc Grand Ouest et de ses modalités de réalisation.

Une concertation au titre du code de l'urbanisme

Compte-tenu des aménagements prévus (ZAC + aménagements routiers de plus d'1,9M€), la concertation est menée au titre du code de l'urbanisme. Les modalités de ce type de concertation devront être conformes aux modalités prévues par chaque maître d'ouvrage.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation autour du projet entendait répondre aux objectifs suivants :

Accompagner le choix des variantes de raccordement routier

A l'Est comme à l'Ouest du parc, différentes variantes de raccordement routier sont étudiées par la maîtrise d'ouvrage. Soumises à la concertation, elles représentent des aménagements, coûts et avantages différents.

Ces variantes sont consultables en annexe du bilan.

Identifier les meilleures solutions d'intégration du projet

La concertation avait également pour ambition d'aborder la relation entre le Parc Grand Ouest et le territoire en matière de mobilités bien sûr, mais également de partenariats, de solidarité économique et de lien social.

Co-définir les bénéfices du Parc Grand Ouest pour le territoire

Aujourd'hui, un parc d'activité ne se conçoit plus comme il y a quelques années : dans une période de transition écologique, d'émergence de solutions de mobilités innovantes, de modification des modes d'organisation et de travail, le Parc Grand Ouest peut représenter un atout pour l'ensemble des habitants de l'Agglo, et pas uniquement pour ses travailleurs.

Ainsi, la concertation avait pour objectif de recueillir les idées très concrètes des participants sur la dimension vertueuse et innovante du parc.

LE PORTER À CONNAISSANCE

Laval Agglomération a assuré le porter à connaissance autour du projet sur différents canaux de diffusions :

Un dossier de concertation reprenant les fondamentaux du projet et détaillant le dispositif de participation a été mis à disposition dans les mairies des 4 communes concernées par le projet. Il a également été mis en ligne sur Colidée et distribué lors de la réunion publique et des ateliers.

Une plaquette d'information sur le projet a également été réalisée. Cette dernière reprenait les chiffres clés et informations essentielles du projet.

Plusieurs **communiqués de presse** ont été diffusés par Laval Agglo pour informer sur le déroulement de la concertation.

Des informations ont été diffusés **sur les différents sites Internet** de l'Agglo et des communes, ainsi que sur les réseaux sociaux.

Des **expositions** ont eu lieu en mairies des 4 communes concernées, ainsi qu'à Laval Agglo et sur l'aire de service de la Mayenne.

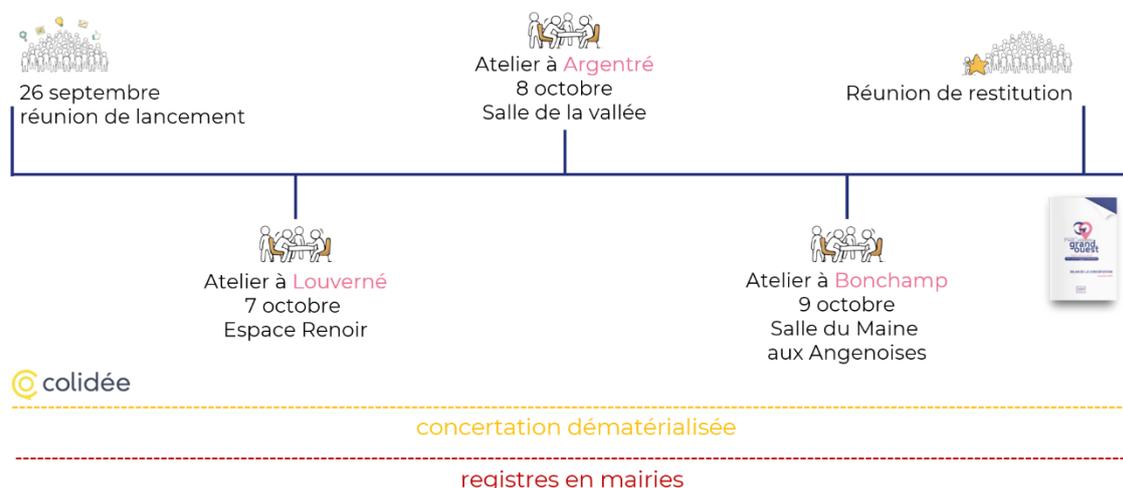
La maîtrise d'ouvrage a assuré des **permanences en mairies** pour rencontrer et écouter les habitants à propos du projet.

Enfin, **un affichage sur les panneaux lumineux municipaux** a eu lieu dans les communes qui en disposent.



LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

Laval Agglo a déployé, tout au long de la concertation, un dispositif alliant rencontres physiques et temps numériques. L'objectif : assurer l'accessibilité des canaux de participation.

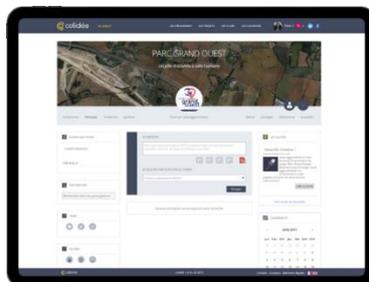


Les registres en mairie – des registres ont été mis à disposition dans les 4 mairies concernées par le périmètre du site : Argentré, Bonchamp-lès-Laval, Louverné et La Chapelle Anthenaïse.

Là encore, les idées et avis recueillis dans ces registres ont été mis en ligne sur l'espace numérique de concertation.

L'espace numérique de participation – un espace numérique de participation a été mis à disposition pendant toute la durée de la concertation, et est toujours consultable aujourd'hui.

A l'adresse www.colidée.com/laval, les habitants pouvaient retrouver l'ensemble des informations relatives au projet, consulter les contributions émises en réunion publique et en ateliers et participer à leur tour en soumettant une contribution.



La réunion publique de concertation - La première réunion publique d'information et de participation a eu lieu le jeudi 26 septembre 2019 à 20h30, à Argentré. Elle a réuni plus de 60 personnes.

Lors de cette rencontre, le projet Parc Grand Ouest a été présenté en détail et l'équipe projet a pu répondre aux questions du public. Les participants étaient également invités à coproduire autour des bénéfices du parc pour le territoire.



A l'issue de cette réunion, l'ensemble des contributions et idées partagées a été mis en ligne sur l'espace numérique de concertation.

L'atelier thématique « Acteurs économiques » - Un premier atelier a rassemblé les acteurs économiques du territoire : entreprises, salariés, syndicats et chambres de commerces, invités à échanger autour de l'offre de service du parc et de son intégration.

Une seconde rencontre avec les acteurs économiques a eu lieu au Medef, pour une présentation du projet des échanges sur l'offre de service du parc et de son intégration.

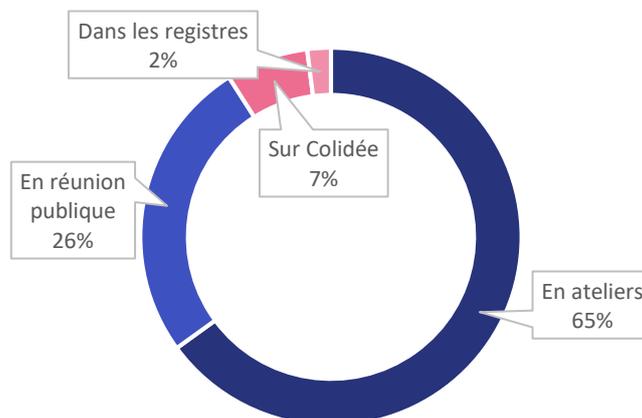
Les ateliers citoyens - Au mois d'octobre, 3 ateliers à destination des habitants ont eu lieu à Louverné, Argentré et Bonchamp. Ces temps d'intelligence collective, en partie focalisés sur les questions d'accès routiers, ont servi à enrichir le projet de l'expertise d'usage de ceux qui vivent le territoire au quotidien.

Une réunion de restitution de la concertation a été organisée le lundi 6 janvier 2020 à Argentré afin de présenter le bilan de la concertation aux habitants.

4/ QUELQUES CHIFFRES

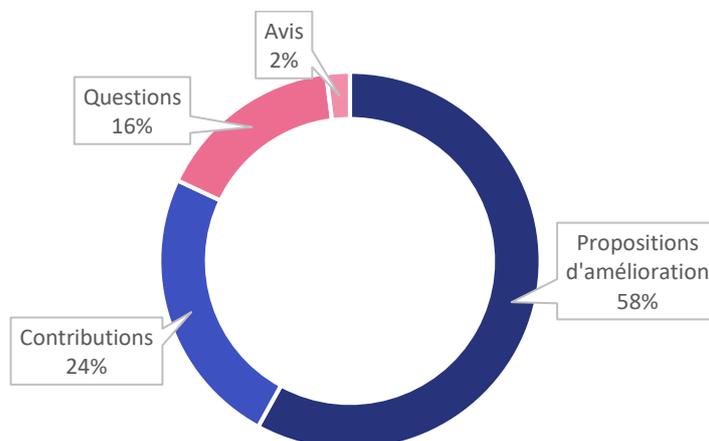
+ de 100 participants | 248 participations

LES SOURCES DE LA PARTICIPATION



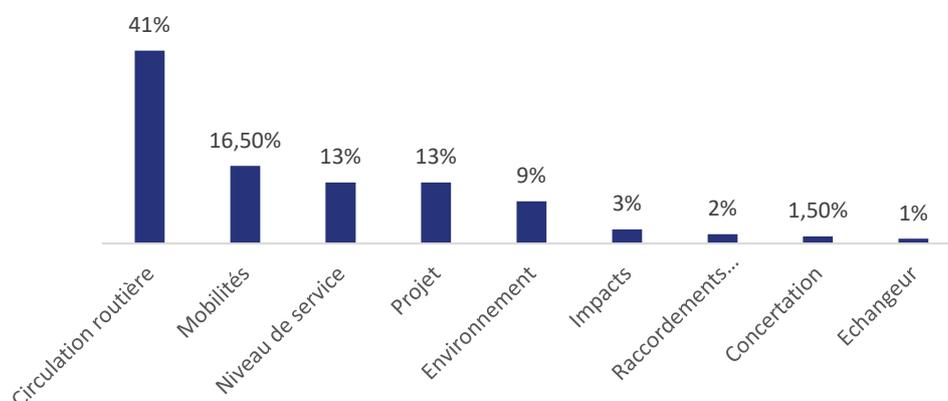
Les temps physiques de concertation ont donc généré la grande majorité des idées exprimées, notamment les ateliers, dont les contributions très constructives ont contribué à enrichir le projet.

LA NATURE DES PARTICIPATIONS



La lecture de ce schéma permet d'observer une très grande proportion de propositions d'amélioration, témoignant de l'intérêt partagé pour le projet.

LES THÉMATIQUES ABORDÉES



Les sujets de circulation routière sont très majoritaires au sein des échanges entre la MO et les participants à la concertation. D'une manière générale, c'est le thème des déplacements, de la mobilité qui est le plus discuté.

LES PRINCIPALES PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION

De très nombreuses propositions concrètes ont été formulées pendant la concertation. Plusieurs idées concrètes émergent :



1 – Réaliser des **aménagements de sécurité** en complément de ceux prévus à Louverné, à l'extérieur du Parc.

2 – Assurer la **continuité des cheminements cyclables** entre le Parc Grand Ouest et les voiries d'accès.

3 – Déployer un **réseau de transports en commun** suivant l'évolution du remplissage du parc en s'adaptant à la croissance du besoin

4 – Permettre la mise en place de **services d’initiatives privées**.

5 – Développer **les liens avec le monde agricoles** (exemple : circuit court, utilisation des parcelles délaissées au profit de l’agriculture...)

5/ LES RÉPONSES AUX QUESTIONS

Durant toute la concertation, de nombreuses questions ont été posées sur les contours du projet. Les réponses apportées en réunion publique et en ateliers sont consultables en annexe, dans les comptes-rendus.

L'objectif de ce bilan de la concertation n'est pas d'être exhaustif, mais de rappeler les principales questions posées et les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage.

Ci-dessous également : les réponses aux questions n'ayant pas trouvé réponse en réunion publique, en atelier ou sur Colidée.

QUESTIONS POSÉES EN RÉUNION PUBLIQUE

« Un rond-point avait été créé au carrefour de la Carie puis supprimé. Etant hors de la zone, y aura-t-il un rétablissement d'accès à celle-ci ? Dans ce carrefour, deux arrêts de TUL et scolaire sont sans passage piéton. Les TUL s'arrêtent sur la voie dans une courbe. De plus il y a un fort passage de véhicules agricoles lents. »

- Dans le cadre des aménagements du Parc Grand Ouest, le déclassement de la portion de la RD131 actuelle et la réaffectation du tronçon donnant sur ce carrefour à la desserte locale permettront de réduire les flux de véhicules et d'apaiser ce carrefour.
- Il n'est donc pas prévu un rétablissement du giratoire.
En ce qui concerne les arrêts de bus TUL et scolaires, la remarque sera étudiée en lien avec le service transport de Laval Agglomération.

« Quel est l'intérêt de l'échangeur s'il n'est pas fait pour recevoir la totalité des poids lourds et qu'on n'envisage pas de faire prendre aux poids lourds des voies transversales : la D32, la D211 et la D131. »

- L'objectif de l'échangeur est bien d'accueillir la majorité du trafic poids-lourds. Des mesures coercitives seront mises en place sur certains tronçons afin de limiter le trafic poids-lourd hors trafic de desserte locale sur certains secteurs. Elles seront soumises à l'avis des gestionnaires de voiries.

« Comment deux poids lourds pourront-ils se croiser sur le pont passant au-dessous de la voie ferrée ? » (RD 211)

- Cet ouvrage d'art ne fait pas partie du périmètre du Parc Grand Ouest.
 - De plus, l'échangeur est fait pour accueillir le trafic poids-lourds.
 - Le trafic poids-lourds local est privilégié sur la RD 131 rétablie pour rejoindre la RD 32
- « Quel sera le coût carbone de cette opération ? »*

→ *Aujourd'hui le coût carbone de l'opération n'est pas mesurable. Dans le cadre de l'étude d'impact, cette question sera étudiée, pour donner des ratios.*

« Le Parc Grand Ouest représente-t-il le développement économique dont nous avons besoin ? La vocation de la Mayenne est-elle de devenir un pôle industriel national ? »

→ *Le stock de foncier économique aménagé et disponible sur le territoire de Laval Agglomération s'élève à 61 ha.*

Ces 61 ha de disponibilités foncières sont pour l'essentiel des parcelles de taille petite et moyenne : Ce point particulier est un élément de faiblesse important pour l'attractivité de notre territoire dans la mesure où nous sommes dans l'incapacité d'accueillir le moindre projet industriel ou logistique d'importance.

Ce constat est d'autant plus regrettable que nous avons depuis quelques mois des sollicitations régulières concernant des projets économiques de cette nature.

Le Parc Grand Ouest aura pour objectif de capter des projets industriels et logistique nécessitant des parcelles de grande taille (inexistantes en stock) et recherchant un accès autoroutier direct.

Il faut rappeler que 12 à 20 ha sont vendus en moyenne par an, compte tenu des délais de réalisations, c'est trop peu pour assurer le développement économique des années à venir.

QUESTIONS POSÉES SUR COLIDÉE

« Est-il prévu de raccorder le parc à la rocade de Laval via une autre route et donc un autre échangeur que celui d'Argentré qui est déjà surchargé au niveau du rond-point de la route du Mans et qui demeure l'unique point d'entrée à Laval ? »

→ Le projet d'échangeur de l'A81 desservant directement le Parc Grand Ouest est prévu et sera livré à l'ouverture du Parc Grand Ouest (nouvel accès à Laval via la RN162 ou la RD31).

« Si 3000 véhicules par jour s'ajoutent à la circulation actuelle, quel sera l'impact et les solutions envisagées pour décharger la zone ? »

→ La montée en puissance du parc permettra des aménagements au fur et à mesure du temps pour fluidifier la zone. Ces flux seront fonction de l'activité qui s'implantera sur le Parc Grand Ouest. Le trafic induit pourra en fonction des activités s'étaler sur la journée et en conséquence être décalé par rapport aux heures de pointes.

Le chiffre de 3000 véhicules jours correspond à un parc complètement aménagé et rempli, aux futurs travailleurs et usagers de la zone et également aux riverains qui emprunteront l'échangeur. L'étude de modélisation du trafic liée au parc est établie sur des hypothèses hautes.

La commercialisation du Parc Grand Ouest et les travaux d'aménagement en résultant sont phasés. L'évolution du trafic en résultant étant par conséquent graduée sur plusieurs dizaines d'années.

Plusieurs opportunités d'amélioration du réseau existant ont été identifiées. Elles portent tant sur la création d'ouvrages que le réaménagement de voies existantes, ainsi que sur leur sécurisation. Pour autant, la mise en œuvre de travaux relatifs aux voies nécessaires ne constitue pas une condition préalable à l'émergence du Parc Grand Ouest.

Des études sur ces opportunités d'améliorations sont menées en parallèle du dossier du Parc Grand Ouest et feront l'objet d'un calendrier distinct.

Il est important de rappeler, que les problématiques sont existantes et que le projet du Parc Grand Ouest ajoutera du trafic au fur et à mesure de la montée en puissance du parc. Laval Agglomération est consciente du problème et étudie des solutions phasées dans le temps en lien avec le Conseil Départemental notamment au droit du giratoire Ménard. Cette étude est distincte du Parc Grand Ouest mais conduite en parallèle.

« Pouvez-vous mettre en ligne les comptages de circulation réalisés sur les RD32, RD131 RD211 et route du Maine à Bonchamp ainsi que les vitesses relevées ? »

→ Un volet spécifique sera accordé aux études de circulation dans l'étude d'impact soumise à enquête publique. Les études seront publiées dans ce cadre.

PRINCIPALES QUESTIONS EN ATELIERS

« Pourquoi ne pas accueillir les nouvelles entreprises à Vaiges plutôt que de créer un nouveau parc ? »

→ Aujourd'hui, Vaiges est plein à 85%. Les 15% restant représentent plutôt des petites surfaces, insuffisantes pour beaucoup d'entreprises industrielles ou logistiques.

« Quel est le besoin de créer de l'emploi dans un territoire à 5% de chômage ? »

→ Les entreprises du territoire ont beaucoup de mal à recruter. Il faut mettre en place les atouts qui attireront les travailleurs. Cette offre répond à une demande future.

« Des sites SEVESO peuvent-ils s'installer sur le Parc Grand Ouest ? »

→ Le projet du Parc Grand Ouest n'est pas d'accueillir des sites industriels relevant de la directive Seveso.

→ Ce n'est pas sa vocation ni celle de notre département qui en compte aujourd'hui moins d'une dizaine. D'autres installations telles que les silos, les stations-services, les stockages d'engrais, sont soumises quant à elles à la réglementation très contraignante de la loi « Risques ».

→ De manière générale, toute demande d'implantation d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) fera l'objet d'une étude préalable de la part de l'instance de contrôle de l'État, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

« Qu'est-il prévu pour endiguer, limiter, accompagner le nouveau trafic routier qui va se déverser sur nos routes ? »

- Laval Agglomération réfléchit à un certain nombre de mesures incitatives ou coercitives (interdiction de la circulation poids-lourds hors desserte locale) sur certains tronçons, pour accompagner cette hausse. L'objectif de la concertation est aussi de nous aider à identifier les points de vigilance et à formuler des idées pour répondre à cet enjeu de trafic.

« Quid des poids-lourds se dirigeant vers Angers et Nantes ? »

- *Des aménagements de sécurité seront réalisés pour permettre de limiter les impacts.*

*Les poids-lourds pourront prendre l'autoroute jusqu'à l'échangeur route d'Ernée ou la gravelle..
Pour rejoindre Nantes, la majorité des poids-lourds passe aujourd'hui par Rennes.
Il est à noter qu'une faible fraction du trafic sera redirigée vers Angers.*

« Pourquoi ouvrir de nouvelles routes, reconfigurer certaines, plutôt que d'utiliser l'existant ? »

- Les nouvelles voiries répondent à un besoin de séparer les usages : il est dangereux de faire partager la route à des riverains d'une part, et à des chauffeurs poids-lourds d'autre part. Cela créerait un conflit d'usages.

6/ LES ENSEIGNEMENTS

L'analyse des contributions exprimées en réunion publique, en ateliers et sur Colidée fait clairement ressortir de grands sujets.

UN PARC À HAUT NIVEAU DE SERVICE

La première tendance de cette phase finale de concertation est celle d'un parc offrant un niveau de service élevé pour ses entreprises, leurs salariés et tous les partenaires susceptibles de fréquenter la zone.

Première idée : garantir la cohérence des aménagements avec les activités accueillies : à horizon 2024, le Parc Grand Ouest hébergera des acteurs industriels et logistiques, souvent soumis à des horaires et des modes de fonctionnement particuliers. Cette cohérence passe par exemple par l'aménagement de stationnements suffisants pour les poids lourds fréquentant le parc ou d'une accessibilité 24h/24. Des stationnements PL sécurisés avec des services associés pourront être réalisés. Ces aménagements seront d'initiatives privées. Une mutualisation des parkings, des aires de manœuvres au sein des entreprises, mais aussi des espaces collectifs (salles de réunion) sont également évoqués.

Concernant le découpage des parcelles en lui-même, les participants demandent une certaine souplesse permettant aux entreprises installées de ne pas se retrouver dans des situations contre-productives (impossibilité de manœuvres ou de stationnement par exemple).



A propos du niveau de service, l'idée est celle d'un parc favorisant les relations entre entreprises et entre salariés. Certains évoquent un « petit village ». Derrière cette appellation, la volonté d'un lieu proposant autre chose que des parcelles foncières et favorisant une meilleure qualité de vie pour ses usagers. Citons en exemple :

- Possibilité de services de restauration pour les salariés ;
- Une offre hôtelière pour les chauffeurs poids lourds en transit ;
- Un service de crèche délocalisé au sein du parc ;
- Une conciergerie à disposition des salariés.
- Activités sportives

Ces services seront d'initiatives privés.

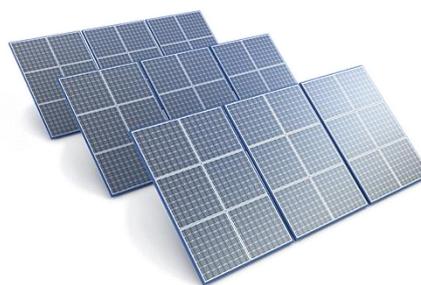
Au regard de l'offre existante, des liens pourront être mis en place avec les communes et les usagers du parc.

En bref : un parc qui comprend ce que vivent les entreprises industrielles et logistiques au quotidien et assure la souplesse nécessaire au développement et à la pérennité des activités accueillies.

UN PARC VERTUEUX

La dimension énergétique et environnementale du projet a été largement abordée lors des différents temps de concertation : pour beaucoup, le Parc Grand Ouest doit être le plus vertueux possible.

On note par exemple l'idée d'une énergie produite localement par le parc, à l'aide d'installations photovoltaïques sur le toit des bâtiments. Certains évoquent même la possibilité de redistribuer le surplus d'énergie produite aux communes alentours.



Sur la question de la production d'énergie, plusieurs participants émettent un point de vigilance sur la production éolienne, qui peut générer des périmètres de sécurité importants à l'aménagement contraint.

La gestion des ressources est aussi abordée par les participants : récupération de l'eau de pluie, gestion autonome des déchets... Plusieurs propositions vont dans le sens d'un parc à faible impact, respectueux de son environnement.

Toujours sur la question environnementale, certains suggèrent que le Parc Grand Ouest mette à disposition des solutions en faveur des mobilités douces : pistes cyclables internes au parc et reliées aux communes voisines, bornes de recharge électriques...

Comment encourager cette dimension énergétique et environnementale ? Pour les participants, c'est à l'Agglomération d'être force de proposition sur le sujet en réalisant des cahiers des charges comprenant des clauses spécifiques pour l'aménagement des parcelles et l'installation des entreprises.

UN PARC CONNECTÉ À SON TERRITOIRE

La concertation fait ressortir un aspect très important du projet : le Parc Grand Ouest prend place au cœur d'un territoire. Il est essentiel qu'il y soit connecté.

Il doit être bénéfique à l'ensemble de sa proximité, et pas uniquement aux entreprises et salariés qui s'y installeront. Pour les participants, le lien entre parc et territoire peut prendre plusieurs formes.

Première idée : impliquer au maximum les entreprises locales dans le fonctionnement du parc.

Cette implication des entreprises locales ne passe pas uniquement par la diffusion d'appels d'offre : il peut s'agir de partenariats entre le Parc Grand Ouest et des producteurs locaux pour établir des circuits courts et alimenter les éventuels services de restauration du site. Il contribuera indirectement à l'activité économique du secteur et du territoire.

Cette connexion entre parc et territoire se traduit également dans les questions de mobilité.

Beaucoup évoquent la nécessité de déployer progressivement un réseau de transport public pour rejoindre les communes depuis le parc. Cette offre évoluerait au fur et à mesure du remplissage de la zone pour suivre l'évolution des besoins. Certains vont jusqu'à imaginer une offre de transport autonome. Le covoiturage et l'autopartage sont également plébiscités.

Les connexions cyclables sont aussi abordées : pour les acteurs économiques comme pour les habitants, il est essentiel d'assurer la continuité des cheminements cyclables à l'intérieur du parc, mais aussi entre le parc et les communes. Certains demandent d'ailleurs que le projet prévoie des perméabilités cyclables (possibilité de passer à vélo).

Laval agglomération étudiera en parallèle du Parc Grand Ouest les cheminements doux du parc vers les communes environnantes d'Argentré, de Bonchamp-lès-Laval et de Louverné et l'inscrira au sein du Schéma directeur des aménagements cyclables.

Enfin le lien avec le territoire est imaginé comme un lien entre les activités du parc et les autres secteurs d'activité, notamment agricole.

Ainsi, une idée apparaît : faire une place à l'activité agricole connectée au parc en dédiant des petites parcelles, en limite du parc grand ouest ou inutilisables par l'industrie ou la logistique par exemple – à des producteurs locaux. Une agriculture raisonnée donc, à taille humaine et pouvant alimenter directement le parc.

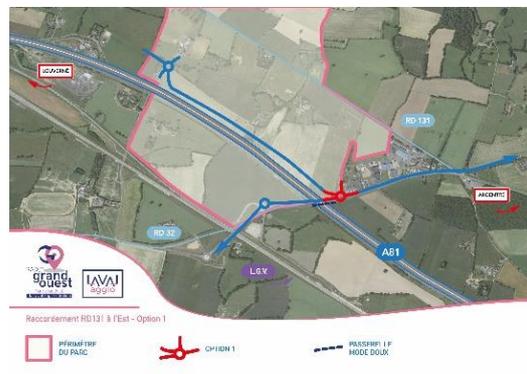
Le parc sera bien entendu connecté au réseau très haut débit. .

Il s'agit également de créer une image du parc qui se différenciera des autres offres à l'extérieur du département. Cette image, véritable identité doit être en accord avec celle de la Mayenne et de « Made in Mayenne » : cadre de vie au travail, « ruralité industrielle »

UN RACCORDEMENT ROUTIER PRAGMATIQUE

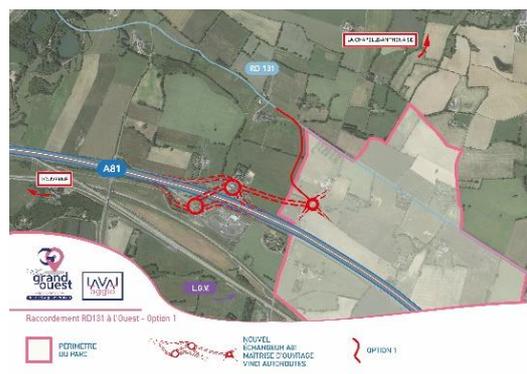
A l'Est – l'option n°1 est plébiscitée : elle est moins coûteuse, engendrera moins de travaux, et offrira une plus grande souplesse dans l'aménagement des parcelles que les options 2 et 3 prévoyant des voiries internes.

De plus, la passerelle mode doux semble suffisante aux yeux des participants : inutile pour eux de dédier un ouvrage entier aux accès piétons et cycles.



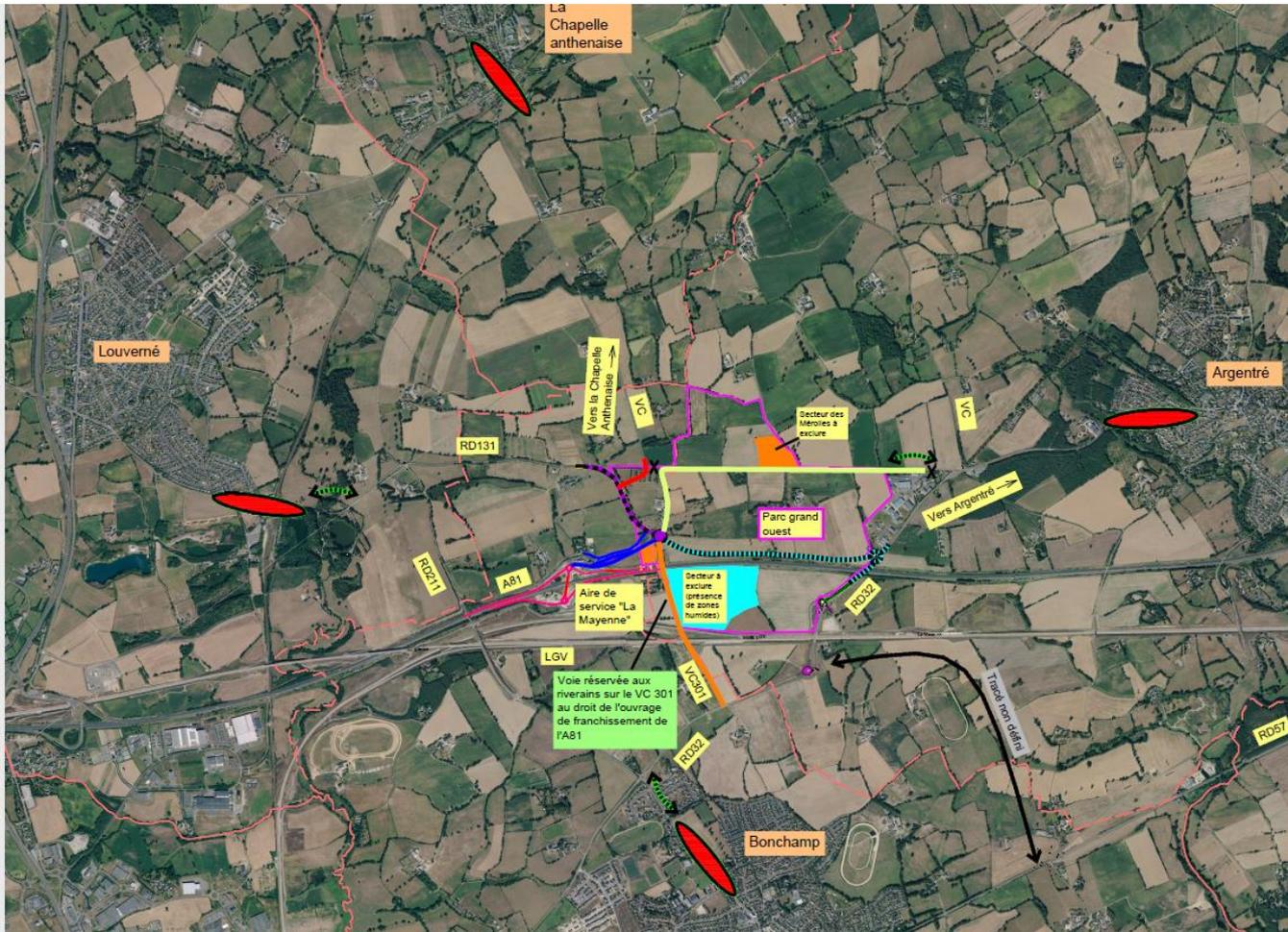
A l'Ouest – là encore, c'est la première option qui semble la plus pertinente à l'ensemble des participants : moins impactante, elle permet de raccorder le parc en suivant son périmètre.

Sur ce sujet, une alternative est proposée par plusieurs participants : utiliser la VC301 comme accès au parc. La maîtrise d'ouvrage a apporté des éléments de réponse en séance, précisant la volonté de compartimenter les usagers du parc et les habitants des communes environnantes pour éviter de créer des conflits d'usages accidentogènes.



Ainsi, le scénario combiné préféré par les participants est le suivant : (voir page suivante)

CARTE DE SYNTHÈSE DES OPTIONS RETENUES ET DU PARTIE D'AMÉNAGEMENT



LEGENDE

-  Secteur Parc : Liaison RD131-RD32 interne au parc grand ouest
 -  Giratoire d'accès au nouvel accès autoroutier
 -  Liaison RD131 - Nouvel accès autoroutier (Sans le giratoire)
 -  RD131 Louvermé : Aménagement de sécurité
 -  Aménagement de sécurité dans les zones agglomérées d'Argentré, de Bonchamp et de la Chapelle Anthenaïse
 -  Liaisons douces entre le parc grand ouest et les communes d'Argentré, de Bonchamp et Louvermé (à conduire en parallèle du PGO)
 -  Rétablissement de la voie communale de la chapelle anthenaïse sur la RD131
 -  Rétablissement de la desserte des riverains dans le parc grand ouest (tracé pouvant être modifié en fonction des découpages des futurs lots)
 -  Coupure de la liaison viaire existante
 -  Nouvel accès autoroutier connecté à l'aire de service "La Mayenne"
 -  Etudes distinctes du PGO à conduire en parallèle pour l'amélioration du giratoire Ménard et la liaison RD32/RD57
- 08/01/2020

UNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE MAÎTRISÉE

Plusieurs sujets en rapport avec l'intégration du parc ont été soulevés lors des différents temps de concertation.

De manière générale, les participants insistent sur le fait que le Parc Grand Ouest ne doit pas être considéré comme une « bulle » coupée du monde. En dehors des connexions routières et de son lien avec le territoire, il est important de prévoir des mesures de confort pour assurer son intégration en douceur.

Limiter les nuisances sonores d'abord, en installant à proximité des habitations des dispositifs anti-bruit végétalisés type merlons plantés (pour garantir leur discrétion). Les activités qui s'implanteront devront respecter la réglementation sur le bruit.

Limiter l'impact lumineux ensuite : plusieurs participants redoutent le fait que le parc, une fois occupé, reste allumé la nuit (notamment sur les voiries) et engendre de la pollution visuelle.

Une idée supplémentaire ressort des temps de concertation : conserver et utiliser les atouts patrimoniaux du parc, à savoir les maisons bâties sur le périmètre. Au sein de ces lieux, des espaces d'exposition, de restauration ou même d'accueil du public.

UNE AUGMENTATION ENCADRÉE DU TRAFIC ROUTIER

Principal sujet des ateliers citoyens, question récurrente sur Colidée, les questions de trafic routier en lien avec le Parc Grand Ouest ont été une part très importante de la concertation. Plusieurs idées émergent.

Sécuriser

En premier lieu, sécuriser l'ensemble des voiries susceptibles de connaître une hausse du trafic routier. Des aménagements de sécurité sont déjà prévus sur la commune de Louverné mais les participants insistent sur le besoin de sécuriser toutes les communes.

La voie communale VC301 reliant la Chapelle Anthenaise et la RD32 en direction d'Argentré sont plus particulièrement identifiées.

La pointe de la zone de la Carie est aussi évoquée : l'intersection RD32 et RD131 ainsi que le tronçon de la RD32 longeant la zone sont jugées très dangereuses.

D'une manière générale, les participants souhaitent des aménagements de sécurisation importante des voies destinée à anticiper l'augmentation du trafic et les futurs conflits d'usages entre habitants et usagers du site.

Laval agglomération étudiera dans le cadre du Parc Grand Ouest en lien avec les communes concernées les aménagements de sécurité dans les zones agglomérées d'Argentré, de Bonchamp-lès-Laval et de la Chapelle anthenaise en complément de ceux de Louverné.

Inciter et contraindre

Autre idée concernant l'augmentation du trafic routier : aménager des aires de covoiturage à usage des futurs salariés. L'objectif : endiguer l'autosolisme.

Un sujet d'importance a beaucoup été discuté lors des ateliers notamment : assurer la gratuité de l'autoroute A81 dans les environs du parc pour inciter les véhicules légers à l'emprunter, désengorgeant les autres voiries.

Il est important de rappeler quelques faits concernant cette idée :

- La réglementation européenne interdit de rendre l'autoroute gratuite pour les poids-lourds
- L'autoroute n'est jamais gratuite : les frais restent pris en charge par les collectivités.

Des solutions existent néanmoins pour inciter à utiliser l'A81 : mettre en place des mesure coercitives pour empêcher au maximum l'utilisation des RD et VC par les poids-lourds.

Une réflexion sera conduite pour la mise en place d'un tarif préférentiel pour les véhicules légers entre les trois échangeurs.

Ces interdictions de circulation (hors desserte locale) sont à étudier avec les gestionnaires de voiries mais elles représenteraient un bon moyen d'encadrer ce nouveau trafic.

Agir en coopération

D'une manière générale et sur ces sujets de contention du trafic routier, un sujet de gouvernance apparaît clairement.

La loi NOTRe entrée en application en 2016 a redistribué le jeu de compétences autour du Parc Grand Ouest, laissant l'agglomération aux commandes. Mais un projet de ce type induit naturellement des évolutions du trafic routier. L'exemple du rond-point Ménard est souvent cité ou il y a déjà une congestion constatée actuellement aux heures de pointes.

Laval agglomération va engager en parallèle du dossier du Parc Grand Ouest une réflexion en lien avec le Département de la Mayenne sur l'amélioration des problématiques de circulation existantes sur ce secteur Est du territoire.



Contact

contact@groupement-lma.fr

02 43 91 45 25