



**ZAC Laval Grande Vitesse
Laval SPLA**

ZAC « LAVAL GRANDE VITESSE »

LAVAL - 53000

DOSSIER DE REALISATION



Sommaire :

I – Rapport de présentation

II – Programme des équipements publics à réaliser dans la zone

III – Programme global des constructions à réaliser dans la zone

IV – Modalités prévisionnelles de financement de l'opération

V – L'étude d'impact et compléments apportés à l'étude initiale

Annexes (Documents séparés)

Annexe 1 : Avis de l'Autorité Environnementale sur l'Etude d'Impact

Annexe 2 : Compléments à l'Etude d'Impact

Annexe 3 : Etude d'Impact initiale

Autres annexes :

- Délibérations du Conseil Municipal du 03 février 2014 : Bilan de la concertation et du dossier et de création de la ZAC.
- Délibérations du Conseil Municipal du 23 juin 2014 : Bilan mise à disposition du dossier de création et de l'avis de l'Autorité Environnementale de la DREAL.
- Protocole d'accord partenariale du Pôle d'Echanges Multimodal et tableau de répartition des financements entre partenaires.
- Convention de concession entre la Ville de Laval et Laval SPLA
- Avenant à la Convention de Concession



**ZAC Laval Grande Vitesse
Laval SPLA**

I – Rapport de présentation



1.2 - Les objectifs du projet urbain Laval Grande Vitesse

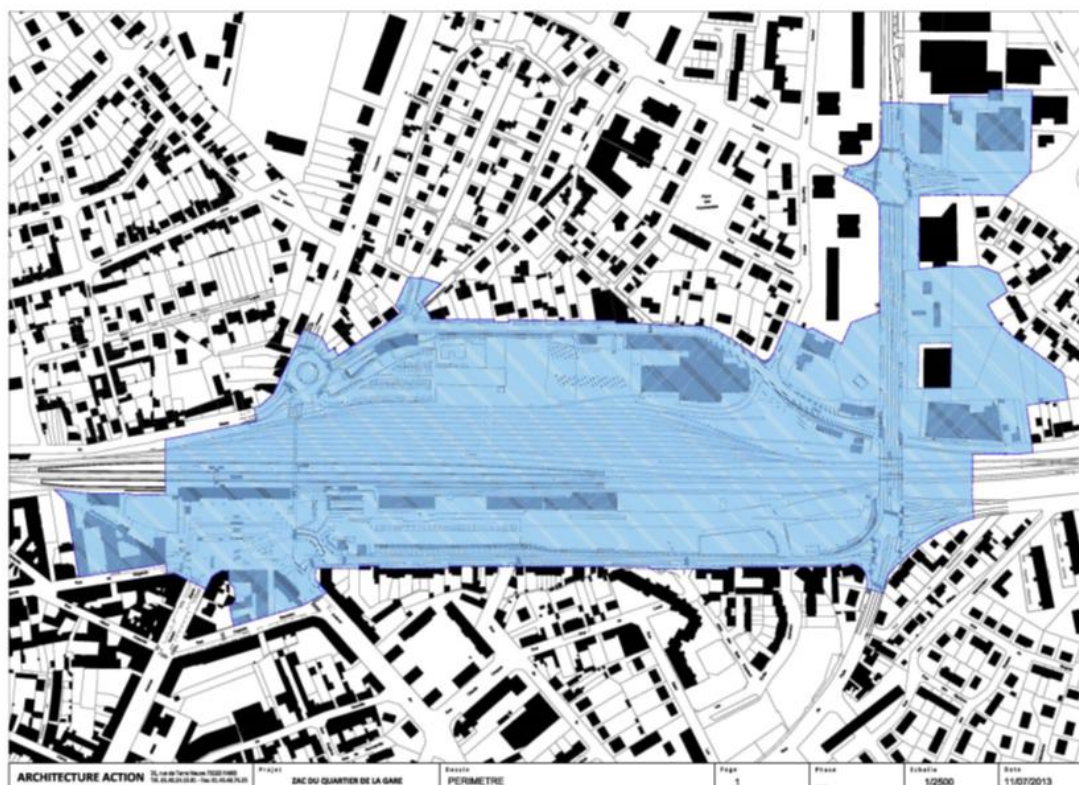
Les objectifs poursuivis ont été les suivants :

- renouveler le quartier en créant le lien entre le nord et le sud de la gare, en faire une véritable extension du centre-ville dans les conditions définies par le projet urbain Laval 2021, avec une nouvelle offre en terme d'habitat diversifié,
- créer les conditions de redynamisation de la gare, autour de nouvelles surfaces tertiaires, structures hôtelières, services et commerces en s'appuyant sur les projets d'infrastructures du pôle d'échanges multimodal (PEM), nouvelle passerelle et modernisation de la gare et des accès...

1.3 – Le périmètre

L'opération de la ZAC LGV s'étend sur 18,5 hectares (en incluant le domaine ferroviaire) dont 9 hectares de foncier à acquérir sur les emprises formées par :

- les délaissés SNCF, au nord et au sud du réseau ferroviaire, entre la rue du Dépôt depuis le carrefour Pierre de Coubertin et la rue des Trois Régiments, du parvis de la gare au pont de Paris,
- les deux îlots bâtis « Magenta » à l'angle du parvis de la gare et de la rue Magenta et celui de « l'ex-trésorerie » au sud immédiat du parvis, entre l'avenue Robert Buron et la rue Auguste Beuneux,
- l'avenue de Mayenne à l'est, entre le boulevard Clément Ader et la rue Achille Bienvenu,
- l'avenue de Mayenne à l'ouest, entre l'avenue de Mayenne, la rue du Préfet Bonnefoy et la rue du Dépôt, en limite du quartier les Pommeraies,
- et l'ensemble viaire formé par le Pont de Paris (pont et carrefour sud et nord).



1.4 - Le bilan de la concertation

Les modalités applicables à la concertation stipulées dans la délibération du Conseil Municipal du 10 septembre 2012 ont été les suivantes :

- Deux annonces dans deux journaux à diffusion départementale,
- Affichage de la délibération durant un mois en Mairie...,
- Mise à disposition du public à compter du 10 octobre 2012 et pendant toute la durée de l'élaboration du projet, d'un dossier accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public, pour qu'elles soient prises en compte lors des phases d'élaboration du projet.
- Mise à jour du dossier régulièrement alimenté par les éléments d'études complémentaires qui seront réalisées, ces évolutions étant également mises à disposition du public.

C'est sur l'ensemble des objectifs et orientations, énoncés ci-dessus, figurant en particulier parmi les thèmes du projet urbain « Laval 2021 », de l'élaboration du SCOT, et servant de base pour la mise en place du Protocole partenarial du PEM, que les concertations préalables d'une part à la création de la ZAC et d'autre part à la révision du PLU ont été menées.

Nous mentionnerons aussi les actions de concertation du public qui ont été déclinées sur la période entre février 2013 et septembre 2013 par une consultation à partir d'une carte interactive :

- Mise en ligne, durant cette période, sur le site internet dénommé « Carticpe ».
- Comme support aux « ateliers de quartier », notamment organisé à la Maison de Quartier des Pommeraies, ou au Théâtre.

Le site a mis en exergue les projets publics tels que le PEM, la passerelle, la transformation des friches et plus spécifiquement le périmètre du projet urbain de la gare. Il a permis, de cette façon, aux lavallois d'ajouter sur carte leurs propres « suggestions ».

Par ailleurs la « Maison de la concertation » a quant à elle été ouverte à tous les Lavallois durant les mois de juillet et août 2013. Des cahiers par projets y étaient mis à la disposition du public

Le bilan de cette concertation a fait l'objet d'un rapport exhaustif et approuvé lors du conseil municipal du 03 février 2014. Il fait état que les grands objectifs n'ont pas été remis en cause, mais qu'il convenait toutefois de mettre l'accent sur quelques grandes tendances qui se démarquent des différents avis, suggestions et commentaires émis par les Lavallois :

- Les projets PEM / Passerelle / Renouvellement urbain autour de la Gare, reçoivent une nette majorité de soutiens et d'appréciations positives.
- Le potentiel de développement de nouveau « commerce » autour de ces projets, est particulièrement apprécié.
- Une amélioration des conditions d'accueil et d'accessibilité du public (handicap, piéton avec bagages, vélo, dépose minute auto...), côté gare ferroviaire comme côté aux quais de la gare routière, est attendue par beaucoup.
- Toutefois certaines craintes (ou attentes d'explications) quant aux coûts des opérations et à leur « viabilité économique », sont exprimées de façon récurrente, appelant à des explications renouvelées sur les choix (format de la passerelle notamment, mais aussi « commercialisation » des constructions neuves), et sur les clés de financement.
- Par ailleurs, des remarques diverses tournent autour de la question du stationnement automobile et de l'accès voiture à la gare. Sont évoqués : Le maintien d'un « parking gratuit » (côté Nord), la possibilité d'une « dépose minute » proche des quais, ou encore le fait de mieux communiquer sur la « gratuité » pour courte durée du parking existant.

- Des attentes sont exprimées quant à l'amélioration du stationnement vélos et l'offre de « Vélitul ».
- Enfin quelques attentes sont exprimées en termes de « verdissement » ou d'« aération » du futur quartier dans le cadre des aménagements envisagés.

1.5 - La création de la Zone d'Aménagement Concerté « Laval Grande Vitesse »

Le 03 février 2014, par délibération du Conseil Municipal de la ville, a été pris acte :

- du bilan de la concertation préalable à la création de la Z.A.C « Gare Laval grande vitesse »,
- du dossier de création de la ZAC,
- de la création de la ZAC Laval Grande Vitesse et de son périmètre,
- de l'exonération de la taxe d'aménagement,
- de la concession d'aménagement comme modalité d'exécution de la ZAC.

L'Autorité Environnementale (AE) de la Direction Régionale de l'Environnement des Pays de la Loire (DREAL) ayant émis postérieurement son avis le 7 février 2014 sur le projet de création de la ZAC et sur l'Etude d'Impact. L'ensemble du dossier de création et l'Avis de l'AE ont été mis à nouveau à disposition du public du 24 mars au 8 avril 2014. Le bilan de cette mise à disposition a été tiré et l'ensemble du dossier a été approuvé par le Conseil Municipal du 23 juin 2014.

L'opération permettra de réaliser conformément aux objectifs du PLH, du SCOT et du PLU (cf ci-après) des logements dont des logements étudiants, des logements en accession sociale à la propriété, des locatifs sociaux et des logements privés destinés ou non à du locatif intermédiaire. Elle proposera également des surfaces destinées aux activités économiques dont des bureaux et des commerces ainsi que des services et équipements publics.

L'opération d'aménagement de la ZAC Laval Grande Vitesse ainsi défini répond à une triple volonté :

- contribuer à l'amélioration de l'attractivité de Laval par une offre nouvelle en logement et une offre significative de locaux tertiaires et résidentiels,
- réduire les coupures urbaines entre le centre-ville, les quartiers des Pommeraies, de la Pillerie et des Touches,
- d'amorcer la transition vers la ville durable de l'ensemble de la commune, 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.

1.6 – Les autres procédures contractuelles et administratives

Différentes procédures, contractuelles, administratives et opérationnelles ont été menées ou seront à mettre en place pour rendre opérationnel le projet Laval Grande Vitesse, à savoir :

1.6.1. Le Contrat de Redynamisation du Site de Défense (CRSD)

Ce contrat a été mis en place le 25 octobre 2011 par l'Etat à la suite de la dissolution par le Ministère de la Défense en 2008 du 42ème régiment de transmissions de Laval (Quartier Ferrié). Son démantèlement à partir de 2011 a eu, entre autres conséquences, un impact sur l'emploi, l'économie et sur le territoire.

Le CRSD a été doté financièrement par l'Etat via un abondement conjoint provenant du Fonds National d'Aménagement du Territoire (FNADT) et du Fonds de Restructurations de la Défense (FRED). Mais aussi par

le Conseil Régional, le Conseil Départemental, la Communauté d'Agglomération de Laval et la Ville de Laval également signataires de ce contrat.

Le Projet d'aménagement du quartier de la gare et du pôle multimodal y est inscrit parmi les 12 projets retenus et leurs actions d'accompagnement. Les engagements financiers du CRSD concernant ce projet d'un montant total de 2.797.500 € ont ainsi été reportés au Protocole d'Accord du PEM.

1.6.2. Le Protocole d'Accord du PEM

Ce protocole a été signé le 08 février 2013 par 7 partenaires pour l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal Urbain et les travaux de la ZAC en relation avec le PEM :

- L'Etat au titre du Contrat de Plan Etat Région (CPER 2014/2020), du FNADT et du FRED.
- La Région des Pays de la Loire
- Le Département de la Mayenne
- La Communauté de l'Agglomération de Laval
- La Ville de Laval
- Réseau Ferré de France
- La Société Nationale des Chemins de fer Français

Le protocole décline les enjeux et objectifs suivants :

➤ Les objectifs :

- Aménager un pôle d'échanges multimodal moderne et harmonieux, accessible à tous, faciliter les déplacements alternatifs et créer les conditions optimales de déplacements des usagers de ce pôle en adaptant l'offre de transport sur le territoire
- Renforcer le positionnement de la gare dans la ville en veillant notamment à son accessibilité et à la lisibilité des espaces urbains de proximité,
- Assurer la cohérence entre les différents projets ferroviaires, intermodaux et urbains portés par les partenaires,
- Améliorer le traitement du franchissement des voies (passerelle) et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le site.

➤ Les enjeux :

- Favoriser l'intermodalité par la création d'une gare routière en continuité avec la gare SNCF et la passerelle publique ; l'organisation d'un espace de vente et d'attente pour la gare routière ; le développement de l'information multimodale ; des liaisons piétonnes facilitées ; des espaces de dépose-minute, la desserte des taxis ; un stationnement pour les loueurs automobile, une offre d'auto-partage ; l'accessibilité et le stationnement des bicyclettes ; un stationnement pour les deux roues motorisés; la création d'espaces de stationnement de courte et longue durée.
- Une optimisation capacitaire afin d'augmenter d'une part, les surfaces à l'usage des voyageurs de tous les modes de déplacement et la capacité de circulation des flux de voyageurs et d'autre part conforter le développement du trafic TER.
- L'accessibilité des lieux du PEM pour les personnes à mobilité réduite avec des travaux d'adaptation ou de mise aux normes des infrastructures ferroviaires, des travaux de mise aux normes des espaces publics et des bâtiments recevant du public.

- L'insertion urbaine du PEM dans un souci de cohérence et de qualité architecturale, urbaine et paysagère avec les aménagements urbains du quartier de la gare, du quartier des Pommeraias et des Vignes, et plus globalement avec un développement économique.

1.6.3. La Concession d'Aménagement

Conformément aux articles L.300-4 et L.300-5 du code de l'urbanisme, et à sa délibération du 03 février 2014, la ville de Laval a décidé de confier la réalisation de cette opération à un opérateur public d'aménagement avec la mise en place d'une concession d'aménagement.

La concession d'aménagement, contrat liant la Commune de LAVAL à la Société Publique Locale « LAVAL SPLA », en vertu d'une délibération du Conseil Municipal du 15 décembre 2014, a été signée le 2 février 2015. Cette convention de concession a été conclue pour une durée de 10 années à compter de sa date de prise d'effet.

1.6.4. Le Programme des Equipements Publics (PEP)

Le programme des équipements publics fera l'objet d'une délibération spécifique sur la base d'un descriptif précisant la nature des ouvrages, leur coût prévisionnel, leur mode de réalisation et de financement (maîtrise d'ouvrage), leur affectation selon le domaine de compétences et leur mode d'exploitation le cas échéant (descriptif ci-dessous).

1.6.5. La déclaration de projet de la passerelle du PEM

La passerelle est un des équipements publics de la ZAC. Elle est sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Laval. Par arrêté du 21 novembre 2014, le Maire de Laval, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique afin d'engager la procédure de déclaration de projet relative à la construction de la passerelle du Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Laval.

L'enquête publique s'est déroulée du 16 décembre 2014 au 15 janvier 2015 et le conseil municipal a déclaré le 22 juin 2015, l'intérêt général du projet de création de la passerelle du PEM.

1.6.6. Le dossier de Loi sur l'eau : Sans objet

1.6.7. Le dossier de sureté et de sécurité publique

Prévue à l'article R.111-48 du code de l'urbanisme cette étude n'est pas nécessaire, pour une agglomération de moins de 100.000 habitants.

1.6.8. La révision du Plan Local d'Urbanisme en compatibilité avec le PLH et le SCOT

Par délibération du 17 mai 2010, le conseil municipal avait décidé de prescrire une procédure de révision du PLU. Cette procédure faisait suite à la fermeture de l'important site militaire du 42e RT (site Ferrié) et à l'arrivée de la ligne à grande vitesse sur le territoire mayennais avec une opportunité de redynamiser le secteur de la gare et son quartier.

La révision a donné lieu à l'établissement d'un diagnostic, d'un projet urbain intitulé "Laval 2021", et du projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Ce dernier a fait l'objet d'une approbation du conseil municipal le 3 février 2014 après une importante phase de concertation des citoyens et personnes publiques associées.

Elle a permis dans le même temps une mise en compatibilité du PLU et de ses Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) notamment en matière d'habitat :

- Avec le « **Programme Local de l'Habitat 2011/2016** » de Laval Agglomération approuvé par « Laval Agglomération » le 20 juin 2011 dont un « bilan à mi-parcours » (2011/2013) a reçu un avis favorable le 17 janvier 2014 du bureau du Comité Régional de l'Habitat.
- Avec le « **SCOT des Pays de Laval et de Loiron** » approuvé le 14 février 2014,
- Avec les lois « **Grenelle** » et à ses objectifs de densification, de renouvellement urbain et d'une meilleure prise en compte des continuités écologiques.

Enfin, la révision du PLU, en conformité avec les documents pré-cités, a pris en compte une stratégie de territoire s'appuyant sur le développement de 2 grandes opérations d'intervention publique, associant logements, commerces, services et activités :

- le quartier de la Gare,
- le quartier de l'ancienne caserne Ferrié,

Ces secteurs sont définis au PLU, d'une part par deux zones particulières, UBf et UBg, correspondant respectivement aux ZAC du quartier Ferrié et ZAC Laval Grande Vitesse. Les deux quartiers font aussi l'objet au PLU d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) mentionnant entre autres éléments les prescriptions en matière d'habitat.

Le conseil municipal du 30 mars 2015 a arrêté le bilan de la concertation et le projet de **Plan Local d'Urbanisme**. Après autorisation du Conseil Municipal en date du 5 octobre 2015, le Maire a pris un arrêté d'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du Plan Local d'Urbanisme qui s'est déroulée du 23 octobre 2015 au 26 novembre 2015.

Après transfert des compétences au 01/01/2016, consécutives à la loi NOTRe, c'est « Laval Agglomération » qui a approuvé la révision du PLU le 27 mai 2016.

1.6.9. La déclaration d'utilité publique (DUP) / l'enquête parcellaire

Lors du passage à la phase opérationnelle de la ZAC, il est habituel que le Dossier de Réalisation de ZAC et le programme des équipements publics (PEP) soient approuvés en corrélation avec une Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement. Cette juxtaposition de procédures permet la réalisation de principaux ouvrages d'équipement public sous maîtrise d'ouvrage « aménageur » sans recourir à de nouvelle enquête publique.

La mise en place d'une DUP permettra par ailleurs d'enclencher, le cas échéant, une procédure d'expropriation. Laval SPLA étant déjà propriétaire d'une partie du foncier, Il est envisagé d'engager cette procédure de DUP ultérieurement.

1.7. Les adaptations et évolutions du projet

1.7.1. Le cadre réglementaire et opérationnel

La Ville de Laval, fin 2014, a lancé la consultation publique d'appel d'offres pour choisir la maîtrise d'œuvre urbaine afin d'engager, avec Laval SPLA son aménageur, la phase opérationnelle de la ZAC.

Cette phase s'inscrit dans l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC et a permis d'affiner sa faisabilité technique et économique et d'apporter les inflexions nécessaires au dossier de création de la ZAC et au programme des équipements publics afin d'approuver ce dossier de réalisation par le conseil municipal et faire procéder au démarrage de la phase opérationnelle.

Au regard du protocole partenarial de 2012 et du dossier de création de la ZAC de 2014, le Pôle d'Echanges Multimodal s'inscrit toujours pleinement dans le projet de composition et de programmation du quartier de la Gare. Il ne subit aucune modification substantielle et la nature de ses équipements spécifiques reste inchangée.

L'organisation de la ZAC préserve par ailleurs les infrastructures et équipements spécifiques liés à la desserte, à la viabilité des programmes immobiliers et à l'accueil des futurs habitants et usagers.

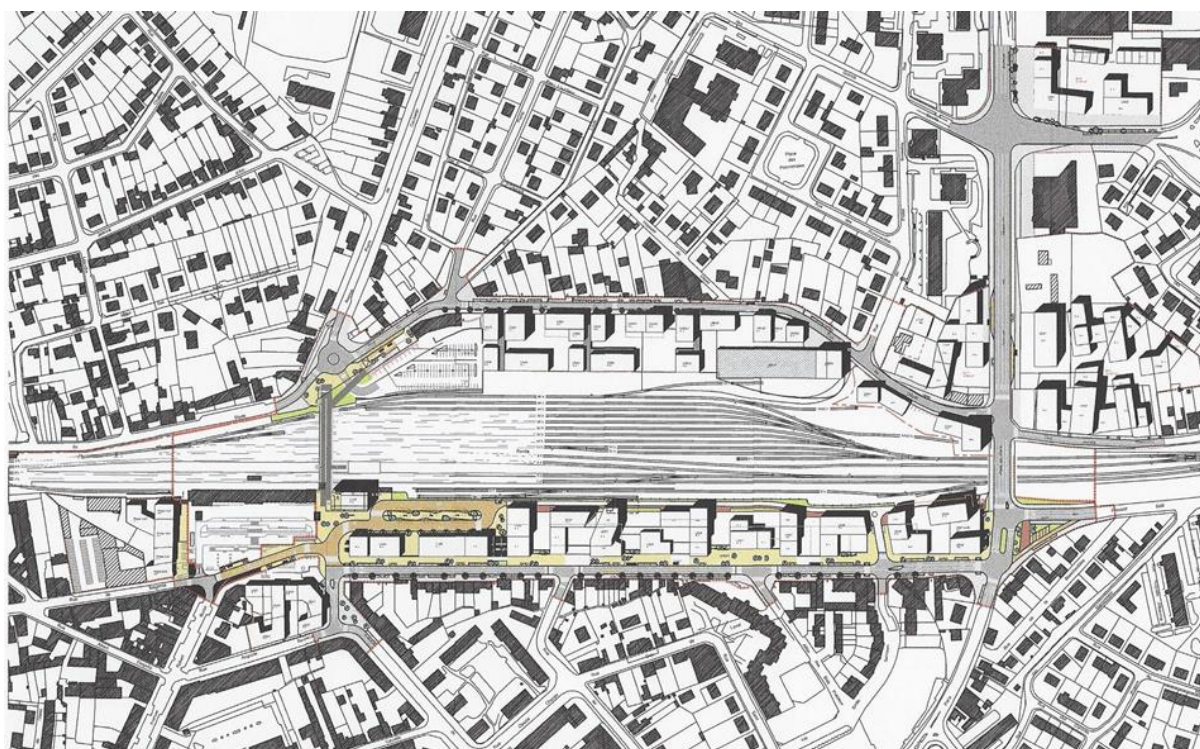
1.7.2. Les inflexions au projet

Les orientations du plan masse de l'opération, le schéma de desserte et la forme des ilots ont pu ainsi évoluer par des ajustements permettant de répondre au mieux aux contraintes fonctionnelles et économiques de l'aménagement de ce quartier d'entrée de ville.

Pour ce qui concerne le secteur sud, après un examen sur la faisabilité du projet urbain initial, la question s'est posée sur la pertinence de maintenir la configuration spatiale de la rue haute. En effet, la localisation qui était envisagée pour cette voie conditionnait de manière très contraignante l'espace public en rapport avec les emprises et les lots constructibles. Il apparaissait notamment qu'en l'état l'organisation des « plots » et leur nombre seraient pénalisantes, voire incompatibles, avec les caractéristiques dimensionnelles et qualitatives des programmes immobiliers qui seront développés par les opérateurs.

Afin de poursuivre cette réflexion, la collectivité et Laval SPLA, Société Publique Locale de Laval et de l'Agglomération, ont souhaité appréhender les évolutions dans l'organisation urbaine du secteur sud consécutives à une reconfiguration de la « rue haute », cette voie de desserte entre le réseau ferroviaire et la rue des 3 régiments se justifiant néanmoins par la nécessité d'assurer un certain nombre de fonctionnalités liées aux services publics.

Les investigations ont conduit à décaler la rue haute en limite du faisceau ferroviaire avec une fonctionnalité de « site propre » affecté à la Gare Routière, aux véhicules de services et aux pompiers, ses connexions au parvis de la gare et à l'est au rond-point du Pont de Paris étant maintenues. Ce nouveau tracé préservera le système viaire du projet en assurant notamment la fluidité des déplacements. L'organisation spatiale qui en découle, optimisera par ailleurs la constructibilité et l'organisation des lots à bâtir.



Source : Richez_Associés

Ce choix implique un réaménagement plus qualitatif de la rue des 3 Régiments en lui conservant par là-même son caractère d'axe historique structurant dont la requalification figurait déjà au programme de la ZAC. Cette reconfiguration du réseau viaire n'est donc pas substantielle et n'entraîne pas au demeurant la modification des objectifs et du périmètre de la ZAC.

Concernant la programmation, la constructibilité a subi quelques évolutions, principalement pour les activités tertiaires, qui ont pour conséquence, avec le déplacement de la rue haute, un certain « desserrement » du plan de masse. En revanche la programmation en logements est restée stable (cf tableau en 3.1). Ces évolutions restent au demeurant compatibles avec les ajustements de programmation qu'il est possible d'instituer dans le cadre de l'élaboration du Dossier de Réalisation. Les recommandations du SCOT de densification sont respectées.

Le programme des équipements publics (PEP) respecte quant à lui les objectifs fixés par le protocole du PEM et le dossier de création.

Nous avons procédé en tout état de cause à une analyse de l'Etude d'Impact pour évaluer si ces quelques adaptations du projet urbain étaient de nature à la modifier. Au final, s'agissant d'évolutions très limitées, il a été convenu de sa validité et que seuls des éléments de complétudes seront à apporter par le dossier de réalisation (cf. chapitre ci-dessous).

1.7.3. La rue des 3 Régiments un espace public structurant à requalifier

La rue existante des 3 Régiments est requalifiée en véritable voie de desserte urbaine. L'élargissement de son emprise actuelle redonnera une respiration à cet axe historique qui deviendra un espace urbain de cohésion avec le futur quartier. Cette rue sera élargie afin d'offrir un espace partagé et qualificatif de déambulation pour piétons et cyclistes et un dispositif complet pour les automobilistes.

Avec une nouvelle identité, en terme d'usages, elle offrira un nouveau lieu de parcours avec côté habitations existantes un trottoir d'une largeur constante sur l'ensemble de cette rue et une surlargeur accueillant un alignement d'arbres, stationnement et bandes plantées; et de l'autre côté un trottoir ample. Des espaces plantés jouant le rôle de filtres et une large promenade seront aménagés devant les rez-de-chaussée commerciaux de ces nouvelles constructions.

1.7.4. Gare routière : articulation et accessibilité entre le parvis de la gare et le futur quartier

Grâce à un front bâti en retour sur le parvis de la Gare, l'entrée de la gare routière est mieux identifiée. L'accessibilité des autocars et autobus se fera toujours par le parvis. La gare plus compacte disposera d'un quai unique central distribuant les différents emplacements de bus avec une seule traversée piétonne. Ce quai unique améliorera la lecture des informations voyageurs. La visibilité de la gare routière est par ailleurs accentuée depuis le parvis de la gare tout comme depuis les quais SNCF.

Une voie en site propre, la voie haute, le long des emprises ferroviaires permettra un accès des autocars et autobus par le nord (côté Pont de Paris).

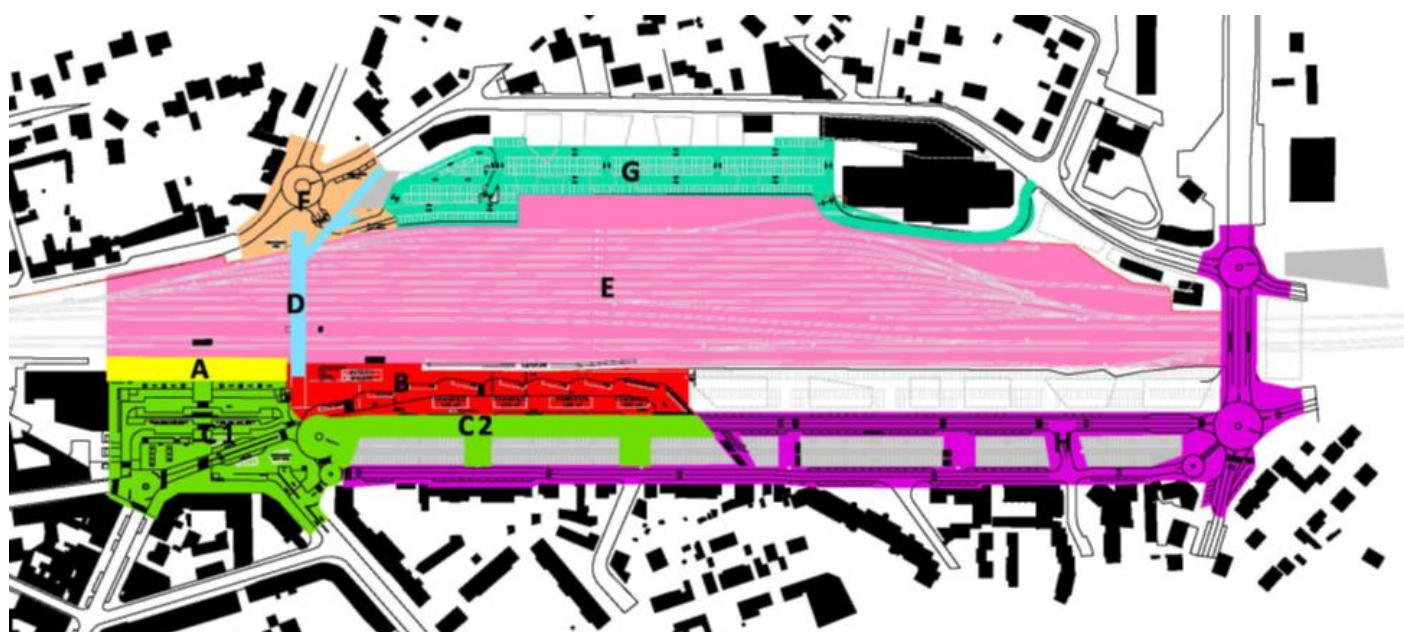
1.7.5. Un plan masse avec des lots à bâtir adaptables aux exigences de l'immobilier

Les principes d'ordonnancement du plan masse favoriseront un phasage opérationnel par lots autonomes qui faciliteront le déroulement et l'avancement de l'opération d'aménagement. Ces lots permettront par ailleurs des formes urbaines qui peuvent évoluer au fur et à mesure du projet en offrant la possibilité de faire varier la largeur du bâti en fonction des usages et fonctions, de 12 mètres (logements) à 18 mètres (bureaux). Chaque lot sera doté d'un cœur d'îlot paysager se connectant à l'espace public de qualité.

1.7.6. L'organisation des autres îlots

Les secteurs de l'avenue de Mayenne et les îlots « Magenta » et « ex-trésorerie » ne subissent pas de modifications notables.

II – Programme des équipements publics à réaliser dans le PEM et dans le cadre de la ZAC



Schéma, annexé au protocole du Pôle d'Échanges Multimodal, délimite les différents secteurs du périmètre sur lesquels les ouvrages seront réalisés par les différents Maîtres d'Ouvrage.

2.1. Les secteurs d'interventions

Le programme des équipements publics s'inscrit de manière complémentaire et cohérente dans le périmètre du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et dans celui de la Zone d'Aménagement Concerté tant en termes de plan de composition que de programmation de la ZAC. Il contient la réalisation des ouvrages suivants :

- périmètre A - Bâtiment Voyageurs SNCF
- périmètre B - Gare routière
- périmètre C – Raccordements parvis existant de la gare - Voie haute - Accès PK souterrain.
- périmètre D - Passerelle, accessibilité par ascenseurs
- périmètre E - Adaptation des quais et du souterrain de la gare
- périmètre F - Réaménagement de la place Pierre de Coubertin, lié à la tête de passerelle Nord
- périmètre G - Parking Nord
- périmètre H - Pont de Paris - Rue des Trois régiments - Voie haute

La ZAC comprend par ailleurs des équipements spécifiques : aménagement d'espaces publics, requalification et création des réseaux viaires et la réalisation d'équipements pour des services de proximité dédiés aux usagers et habitants du futur quartier.

Tous ces équipements sont financés et réalisés selon des dispositifs spécifiques et appropriés :

2.2. Equipements publics du Protocole PEM avec financement des partenaires suivant le protocole

CES OUVRAGES SONT HORS BILAN FINANCIER ET HORS MAITRISE D'OUVRAGE D'AMENAGEMENT DE LA ZAC.

2.2.1 Sous Maîtrise d'ouvrage de la SNCF

- **Périmètre A** : Bâtiment Voyageurs SNCF
- **Périmètre E** : Adaptation des quais et du souterrain de la gare

2.2.2. Sous Maîtrise d'Ouvrage Ville de Laval

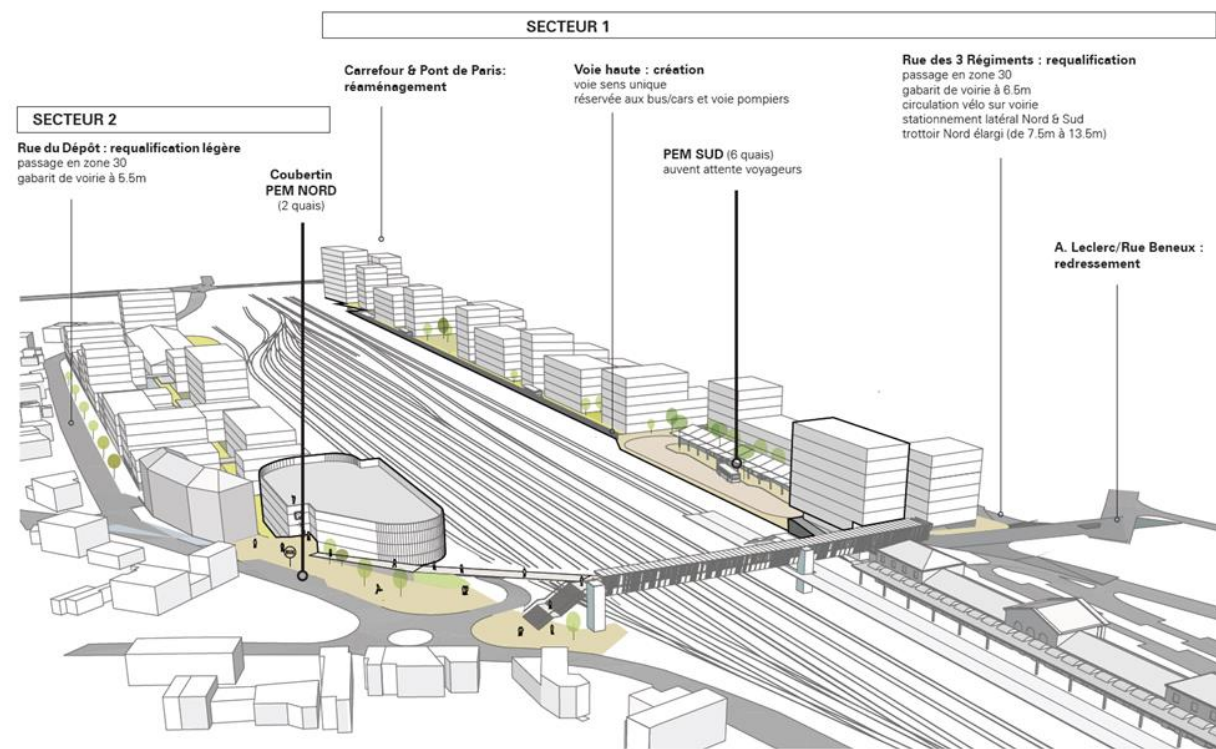
- **Périmètre D** : La passerelle au-dessus du faisceau ferroviaire a pour fonction d'assurer l'accès sur le quai mais aussi d'assurer la connexion entre les quartiers qui se trouvent au sud et au nord de la gare.
- **Périmètre G** : Le Parking nord à usage public situé sur le secteur nord et accessible depuis la place de Coubertin. Il est placé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Laval, sachant que cet équipement ne peut être intégré au programme des équipements publics spécifiques de la ZAC du fait qu'il ne répond pas strictement aux besoins des futurs usagers et habitants de la ZAC.

Ce dispositif sera à préciser à la convention de concession entre la Ville de Laval et Laval SPLA pour prendre acte de cette disposition. La ville de Laval déterminera ultérieurement par ailleurs les modalités et conditions de réalisation de l'ouvrage dans le cadre, le cas échéant, d'une procédure de Délégation de Service Public portant sur le stationnement.

Afin d'anticiper une évolution possible de la configuration de ce parking en superstructure avec une capacité de 300 places environ, le plan masse et le programme global des constructions ont intégré cette possibilité.

2.3. Equipements publics du Protocole PEM et de la ZAC bénéficiant de financements des partenaires suivant le protocole.

CES OUVRAGES FIGURENT AU BILAN FINANCIER DE LA ZAC ET PLACES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LAVAL SPLA



- **Périmètre B : La Gare routière** est un espace public du pôle d'échanges dicté 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.
- **Périmètre C : Le Parvis Gare**, aucune création à proprement parlé d'espace public ne sera nécessaire pour desservir le Pôle multimodal d'échanges. Le projet de la ZAC propose toutefois une évolution du schéma de circulation du parvis et des rues adjacentes avec :
 - o Le passage de la diagonale circulée du parvis gare en un axe de desserte à usage bus en entrée/sortie du PEM ;
 - o Un nouveau bouclage du dépose minute de la gare et prolongement du parvis ouest jusqu'au pied de l'îlot Magenta ;
 - o Le développement de la séquence Magenta / A.Després / A. Benneux / Trois Régiments pour l'accès à la trémie du parking souterrain et l'évitement du barreau réservé aux bus entrants et sortants du PEM ;
 - o Le redressement du carrefour A. Beuneux – Maréchal Leclerc pour mise en perspective de la passerelle et du bâtiment phare de la ZAC ;

- **Périmètre F : La Place Pierre de Coubertin**, située 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 permettra également le développement du parking nord.

- **Périmètre H : Le pont de Paris, la rue des Trois régiments et la voie haute**, constituent ce périmètre
 - o **Le pont de Paris** avec la réfection de la voirie et des garde-corps.
 - o **La rue des Trois régiments** (cf. ci-dessus) est requalifiée en véritable voie de desserte urbaine. L'élargissement de son emprise actuelle redonnera une respiration à cet axe historique qui deviendra un espace urbain de cohésion avec le futur quartier. La requalification de la rue et des réseaux permettront d'assurer la viabilité et l'accessibilité des programmes immobiliers.
 - o **La voie haute**, ouvrage se substituant à l'ex-rue haute qui se situera en bordure du faisceau ferroviaire. Elle sera dédiée, en site propre, à la Gare Routière et aux véhicules de services. Elle est toujours en connexion à l'ouest au parvis de la gare et à l'est au rond-point du Pont de Paris. Tout en assurant la fluidité et la sécurisation des déplacements spécifiques, cette organisation spatiale optimisera la constructibilité et l'organisation des lots à bâtir.

2.4. Equipements publics hors PEM, spécifiques à l'aménagement et aux programmes de la ZAC

CES OUVRAGES FIGURENT AU BILAN FINANCIER DE LA ZAC ET REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LAVAL SPLA

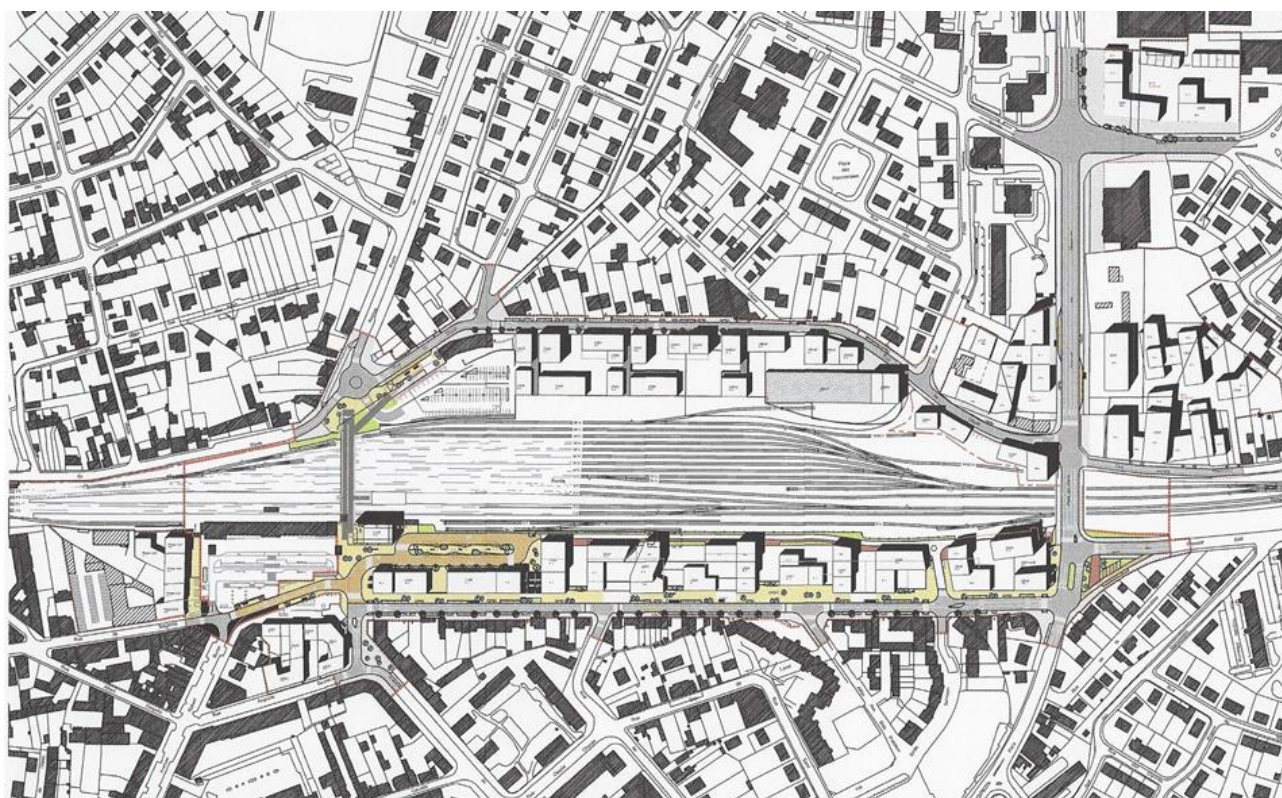
- **L'avenue de Mayenne** : en prolongement du Pont de Paris, entre la rue du dépôt et la rue Clément Ader, la voie sera réaménagée pour renforcer par étape la desserte des îlots en mutation. A plus long terme l'approche de cet axe nord / sud qu'est l'avenue de Mayenne devra être appréhendée en même 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.
- **La rue du Dépôt** : sera re-profilée notamment sur son côté sud qui accueillera les programmes de logements. Le profil de la rue du Dépôt comportera 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 avec leur accessibilité. La requalification de la rue et des réseaux permettront d'assurer la viabilité et l'accessibilité des programmes immobiliers.
- **Viabilité des îlots bâtis Magenta et ex-trésorerie**
- **Equipements pour services municipaux de proximité** : Création en pieds d'immeubles, réhabilitation ou extension de locaux à l'usage des futurs habitants et usagers quartier.
- **Extension des équipements scolaires** (situés hors périmètre de la ZAC) : Participation financière de la ZAC.

2.5 – Tableau récapitulatif, répartition des compétences et financement prévisionnel.

Ce tableau mentionne les ouvrages et leur enveloppe financière tels qu'ils figurent pour les rubriques **(1)** et **(2)** à l'avenant au protocole du 28 juin 2015. Leurs coûts s'entendent **hors taxes et toutes dépenses confondues**. Il mentionne par ailleurs qui en est le Maître d'Ouvrage, les propriétaires in fine et leur gestionnaire. Les co-financements entre partenaires en sont fixés dans le tableau annexé au dit protocole. Pour rappel les engagements financiers actés au Contrat de Redynamisation du Site de Défense (CRDS voir cf. 1.6.1.) sont intégrés à ces financements PEM. Leur montant total de 2.797.500 € hors foncier se répartit entre Etat (FRED) : 1.000.000 €, Région : 450.000 €, Département : 435.000 €, Laval Agglomération : 350.000 €, Ville de Laval : 562.500 €.

| Nature des ouvrages | Maîtrise d'ouvrage | Propriétaire | Gestionnaire | Financement | Montant €/HT |
|---|---|---|---|--|--|
| Etudes et coordination | Ville de Laval | | | SNCF- Etat- Région- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 140.000 € |
| A - Bâtiment Voyageurs | SNCF | SNCF | SNCF | SNCF- Etat- Région- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 4.950.000 € |
| E - Adaptation quai et souterrain gare | RFF | RFF | RFF | RFF- Etat- Région- Laval Agglo- Ville de Laval | 2.650.000 € |
| D - Passerelle et ascenseur | Ville de Laval | Ville de Laval | Ville de Laval | Europe- Etat- Région- Laval Agglo- Ville de Laval - RFF | 6.210.000 € |
| G – Parking Nord | Ville de Laval ou Délégué de Service Public | Ville de Laval ou Délégué de Service Public | Ville de Laval ou Délégué de Service Public | Ville de Laval ou Délégué de Service Public | 1.370.000 € Budget à redéfinir si PK en superstructures |
| (1) TOTAL HT/TDC DES OUVRAGES DU PEM HORS MOA LAVAL SPLA ET HORS BILAN FINANCIER DE ZAC | | | | | 15.320.000 € |
| B - Gare routière | Laval SPLA | Département ou Laval Agglomération | Département ou Laval Agglomération | Etat- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 2.410.000 € |
| C - Parvis gare et voie haute accès ouest gare routière | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Etat- Région- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 2.610.000 € |
| F – Place de Coubertin | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 960.000 € |
| H.1 – Pont de Paris | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Etat- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 1.360.000 € |
| H. 2 – Rue des 3 Régiments | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Etat- Ville de Laval | 870.000 € |
| H.3 – Vois haute accès est gare routière | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Région- Département- Laval Agglo- Ville de Laval | 1.180.000 € |
| (2) TOTAL HT/TDC DES OUVRAGES DU PEM SOUS MOA LAVAL SPLA ET REPRIS AU BILAN FINANCIER ZAC | | | | | 9.390.000 € |
| TOTAL HT/TDC DES EQUIPEMENTS DU PEM POUR LE QUARTIER ZAC LGV | | | | | 24.710.000 € |
| Avenue de Mayenne (hors rond-point nord pont de Paris 375.312 €) | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Aménageur | 1.420.608 € |
| Rue du dépôt | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Aménageur | 1.675.000 € |
| Viabilité flots à bâtir et réseaux séparatifs | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Aménageur | 923.552 € |
| Equipements de proximité | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Aménageur | 1.500.000 € |
| Participation extension scolaires hors ZAC | Laval SPLA | Ville de Laval | Ville de Laval | Aménageur | 1.160.000 € |
| TOTAL DES OUVRAGES (HT, hors honoraires et charges opération) ET PARTICIPATIONS (HT TDC) DE LA ZAC SOUS MOA LAVAL SPLA FIGURANT AU BILAN FINANCIER ZAC - | | | | | 6.679.160 € |

III – Programme global des constructions de la ZAC



RICHEZ_ASSOCIES 2016

3.1. Programme global

Conformément à l'article R 311-7 du Code de l'Urbanisme, après actualisation du projet, le programme global prévisionnel est défini comme suit :

L'aménagement de la ZAC, doit permettre à titre indicatif et à terme, la réalisation du programme global de constructions d'une **surface de plancher d'environ 138.000 m²** se répartissant comme suit :

- Logements : 1.000 à 1.100 logements, dont 90 logements étudiants et 25% de logements sociaux,
- Locaux d'activités : environ 40.000 à 50.000 m² affectés au tertiaire,
- Autres locaux d'activités : environ 6.000 m² affectés aux commerces, hôtellerie et services.
- Equipements publics ou à usage public : environ 9.000 m², dont 6.000 m² de centrale de mobilité.

Ce programme tient compte de parcelles constructibles, sur lesquelles des mutations seraient susceptibles d'intervenir, mais qui n'ont pas nécessairement vocation à être acquises par l'aménageur. Ce foncier serait en capacité d'accueillir à terme une SDP globale de 10.000 m² à 15.000 m².

Le programme global des constructions sera mis en œuvre par phases de manière à tenir compte de la maîtrise foncière progressive du site et de la commercialisation des lots.

| PROGRAMME GENERAL DES CONSTRUCTIONS | REPARTITION |
|--|------------------------------|
| Tertiaires - Activités | 50 000 m ² |
| Commerces / Services / Hôtellerie | 6 000 m ² |
| Equipements en pieds d'immeubles | 3 000 m ² |
| Parkings PEM secteur Nord | 6 000 m ² |
| Nombre de logements | 1 100 |
| Dont Résidence Etudiants | 90 |
| Dont Logements Familiaux | 1 010 |
| Résidence Etudiants (90 ch / 27 m ²) | 2 430 m ² |
| Logements (base 70 m ² /logt) | 70 700 m ² |
| ENSEMBLE TOTAL SPC PROJET | 138 130 m² |
| DONT TOTAL LOGEMENTS ET RESIDENCE | 73 130 m² |
| SOIT TOTAL ARRONDI PGC en M² SPC | 138 000 m² |

3.2. Evolution de la programmation selon les documents du PLU/OAP et des dossiers de la ZAC

La constructibilité globale de 138.000 m² SDP reste inchangée par rapport aux documents mentionnés ci-dessus. La composition de ce programme figure dans le tableau ci-dessous. Il convient de souligner que les ajustements du projet en phase dossier de réalisation n'affectent pas les programmes logements ce qui reste ainsi conforme aux orientations et objectifs du du PLH, du SCOT, du PLU, de l'OAP et du Dossier de Création de la ZAC. La programmation dédiée aux activités économiques, équipements et services, reste également inchangée. En revanche la part du tertiaire-bureaux y est en diminution en raison de la suppression d'un immeuble-pont (envisagé sur les emprises ferroviaires) et d'adaptations liées au plan guide et à la volumétrie, soit au total environ 8.000 m² en moins. Par ailleurs le lot constructible sur le PEM Nord en bordure de la passerelle a été substitué par la centrale de mobilité qui constitue un atout important pour le projet.

En tout état de cause le potentiel de constructibilité de locaux tertiaires et d'activités demeure compatible avec l'exigence des enjeux en matière de développement économique et de l'emploi, de même qu'en matière de dynamisation de Laval centre en complémentarité avec les communes du district et de l'agglomération. Cette programmation offre de surcroît des possibilités de produits diversifiés pour répondre aux marchés de l'immobilier.

3.3. Les objectifs du programme des logements et leur typologie

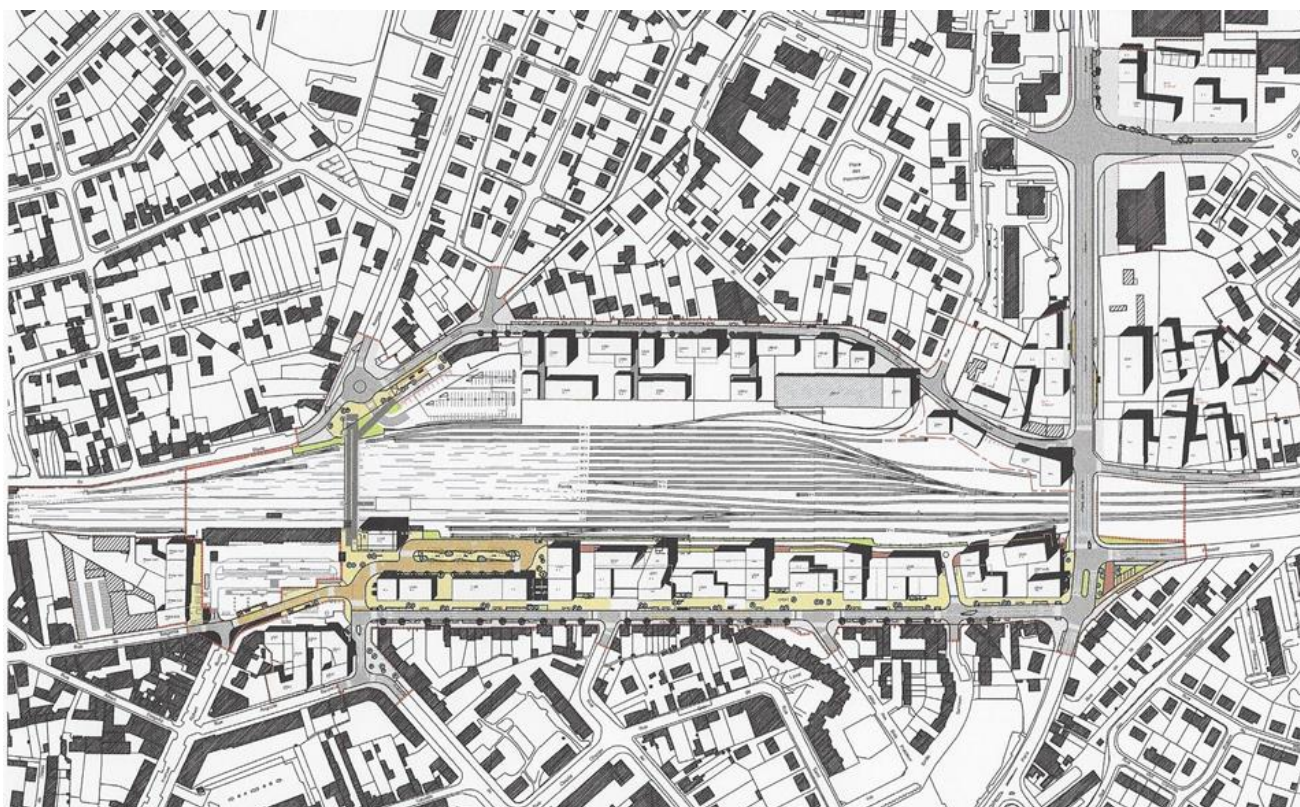
La programmation des logements de la ZAC LGV est diversifié selon la répartition indicative suivante :

| REPARTITION INDICATIVE DES TYPES DE LOGEMENTS | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------|
| NATURE DES LOGEMENTS | PROGRAMME GLOBAL CONSTRUCTION | |
| Résidence Etudiants (90 ch / 27 m ²) | 3,3% | 2 430 m ² |
| Logements accession libre | 57,4% | 42 000 m ² |
| Logements PTZ et Prix maîtrisés | 13,7% | 10 000 m ² |
| Logements PSLA et PLS | 4,8% | 3 500 m ² |
| Logements locatifs PLUS et PLAI | 20,8% | 15 200 m ² |
| TOTAL LOGEMENTS ET RESIDENCE | 100,0% | 73 130 m² |

Cette diversification des logements répondra par ailleurs, en conformité avec le PADD du PLU (page 12), aux objectifs suivants :

- Favoriser l'accueil de jeunes ménages.
- Diversifier les typologies d'habitat : du studio au grand logement.
- Offrir des logements adaptés aux besoins de tous, jeunes, familles et personnes âgées, personnes à mobilité réduite.
- Favoriser les parcours résidentiels et l'accession à la propriété.
- Favoriser les mixités sociales et générationnelles.

**IV – Modalités prévisionnelles de financement de
l’opération de ZAC**



RICHEZ_ASSOCIES 2016

Le budget de l'opération représente un montant de recettes de 31.574.078 € HT pour un montant de dépenses de 31.552.156 € HT.

4.1. Les recettes de la ZAC Laval Grande Vitesse

La totalité des recettes de la ZAC Laval Grande Vitesse représentent un montant de **31.574.078 € HT** et se décomposent comme suit :

4.1.1. Les ventes de charges foncières représentent un montant de 20.769.944 € HT à savoir :

- cessions de droits à construire pour les programmes de logements : 13.285.004 € HT.
- cessions de terrains et de droits à construire pour les activités et commerces : 7.484.940 € HT.

4.1.2. Les subventions, participations et autres recettes représentent un montant de 9.299.000 € HT déduction faite du versement de 1.644.000 € (FNADT et Laval Agglomération) effectué à la Ville, soit un total initial de **10.943.000 € HT**.

Les participations et subventions, ainsi que des acomptes sur participation, ont été et seront versés au cours de l'opération à la fois par la Ville de Laval, mais aussi par l'Etat au titre du CRSD, les autres collectivités territoriales et partenaires signataires du protocole de 2012. Ces participations et subventions seront affectées à la réalisation du programme des équipements publics de la ZAC visés ci-dessus.

Le montant de ces participations publiques inscrites à la convention du PEM, pour les ouvrages et foncier du PEM réalisés dans la ZAC et figurant au bilan financier prévisionnel au titre de la concession entre la ville de Laval et l'aménageur Laval SPLA se décompose comme suit :

| | |
|-------------------------|------------------------|
| - Europe : | 0 € HT |
| - Etat (CRSD - FRED) | 854.000 € HT (1) |
| - Etat (FNADT) | 1.268.260 € HT (2) |
| - Région : | 320.000 € HT |
| - Département : | 2.289.000 € HT |
| - Laval Agglomération : | 3.358.657 € HT (3) |
| - Ville de Laval : | 2.853.083 € HT |
| ----- | |
| Total : | 10.943.000 € HT |

[dont 1.644.000 € (1.069 K€ Etat FNADT et 575 K€ Laval Agglomération) ont été versées en 2014 à la Ville lors de l'acquisition du foncier sud ; montant répercuté lors de la rétrocession de terrains à Laval SPLA en 2015].

(1). Engagements sur Périmètre C1 (Parvis) et Périmètre H (Pont de Paris et voie haute Est)

(2). Engagements au titre du foncier et sur Périmètre C2 (voie haute Ouest)

(3). Dont 734.000 € au titre du foncier

4.1.3. Les autres participations et recettes sont de 1.505.134 € HT et concernent spécifiquement la ZAC.

Elles se répartissent sur la base de diverses dépenses :

- Ville de Laval : 548.023 € HT pour Avenue de Mayenne et la rue du Dépôt
- Ville de Laval : 270.548 € HT pour cession emprise foncière du parking nord
- Ville de Laval : 686.563 € HT pour assainissement en séparatifs sur le quartier Gare

4.2 - Les dépenses de la ZAC Laval Grande Vitesse :

Les dépenses de la ZAC Laval Grande Vitesse représentent un montant de **31.552.156 € HT** et se décomposent comme suit :

4.2.1. Etudes pré-opérationnelles et technique : 800.000 € HT

4.2.2. Foncier (acquisitions, frais d'acquisition, de contentieux et de gestion : **8.881.756 € HT** déductions faites des participations FNADT et Laval Agglomération versées à la Ville au titre du foncier PEM Sud

4.2.3. Mise en état des sols (Démolitions, sondages, dépollution ponctuelle, honoraires...) : **1.240.204 € HT**

Soit un montant total pour le foncier de : **10.121.960 € HT** (déductions subventions obtenues cf. ci-dessus).

4.2.4. Les travaux communs au PEM et à la ZAC sous maîtrise d'ouvrage de l'aménageur Laval SPLA (protocole PEM et convention de concession) : gare routière, parvis gare, mails et places, voiries, assainissements et réseaux concessionnaires représentent un montant total de **15.446.341 € HT** honoraires, aléas et divers inclus.



Les différents secteurs d'aménagement de la ZAC - Source : ARTELIA - AVP-carnet d'aménagement - 9 mai 2016

Ce montant se décompose ainsi :

- | | |
|--|----------------|
| - Les travaux communs au PEM et à la ZAC : | 9.194.560 € HT |
| - Les travaux spécifiques ZAC : espaces publics, VRD, réseaux concessionnaires : | 3.669.712 € HT |
| - Les autres travaux (en limite de ZAC) : | 805.056 € HT |
| - Les honoraires techniques et conseils : | 1.777.013 € HT |

Les travaux se répartissent sur l'ensemble du quartier de la Gare LGV selon les types d'ouvrages suivants. Les coûts pourront varier selon divers les aléas et ajustements avec la mise au point définitif des projets.

| PEM / ZAC : INFRASTRUCTURES - ESPACES PUBLICS | 9 194 560 € |
|---|---------------------|
| Ouvrages liés à la passerelle : Rampe vélo (Périmètre B) | 500 000 € |
| Gare Routière (Périmètre B) | |
| Parvis de la Gare (Périmètre C) | |
| Aménagement Av Maréchal Leclerc entre Rue Beneux /Av R.Buron (Périmètre C) | 2 829 344 € |
| Voie ouest accès à la Gare Routière (Périmètre C - ex rue Haute ouest) | |
| Ouvrages supprimés | 0 € |
| Place Pierre de Coubertin avec intervention ovoïde (Périmètre F) | 583 296 € |
| Parking Nord : Mode de réalisation en superstructure placé sous MOA Ville et DSP (ci-dessus) | 0 € |
| Pont de Paris avec rond-point sud (Périmètre H) et hors rond-point nord inclus avec Av de Mayenne | 909 328 € |
| Rue des 3 Régiments secteur Ouest (Périmètre H) | |
| Rue des 3 Régiments secteur Est (Périmètre H) | |
| Voie Est accès à Gare Routière /pompiers/autocars accès Pont Paris (Périmètre H - ex rue Haute est) | 4 372 592 € |
| Terrassements et déblais plateforme SNCF en bordure rue des 3 Régiments | |
| ZAC : AMENAGEMENT ESPACES PUBLICS | 3 669 712 € |
| Réaménagement Avenue de Mayenne avec carrefour rond-point nord Pont de Paris | 1 795 920 € |
| Réaménagement de la Rue du Dépôt (hors place de Coubertin et intervention Ovoïde) | 1 675 296 € |
| Viabilité et espaces publics îlot Ex-Trésorerie (6 832 € AVP +79 072 € Hors AVP) | 85 904 € |
| Viabilité et espaces publics îlots Magenta (6 384 € AVP + 26 208 € Hors AVP) | 32 592 € |
| Viabilité réseaux rue du Dépôt AVP - Espaces extérieurs privatifs | 0 € |
| Provision pour travaux provisoires chiffrés avec AVP ci-dessus | 0 € |
| Aléas chiffrés et imprévus | 80 000 € |
| Révision de prix (sans objet sur marchés de travaux) | 0 € |
| TRAVAUX DIVERS EN LIMITE DE ZAC | 805 056 € |
| Carrefour à Feux av Robert Buron et rue Beuneux | 45 584 € |
| Mise en place réseaux assainissement en séparatifs | 759 472 € |
| ENSEMBLE TRAVAUX SOUS MOA SPLA BILAN ZAC | 13 669 328 € |

4.2.5. Les participations de la ZAC aux équipements publics : 2.261.000 € HT

4.2.6. Frais généraux et imputations de charges du concessionnaire : 2.003.861 € HT

4.2.7. Les frais financiers : 918.995 €

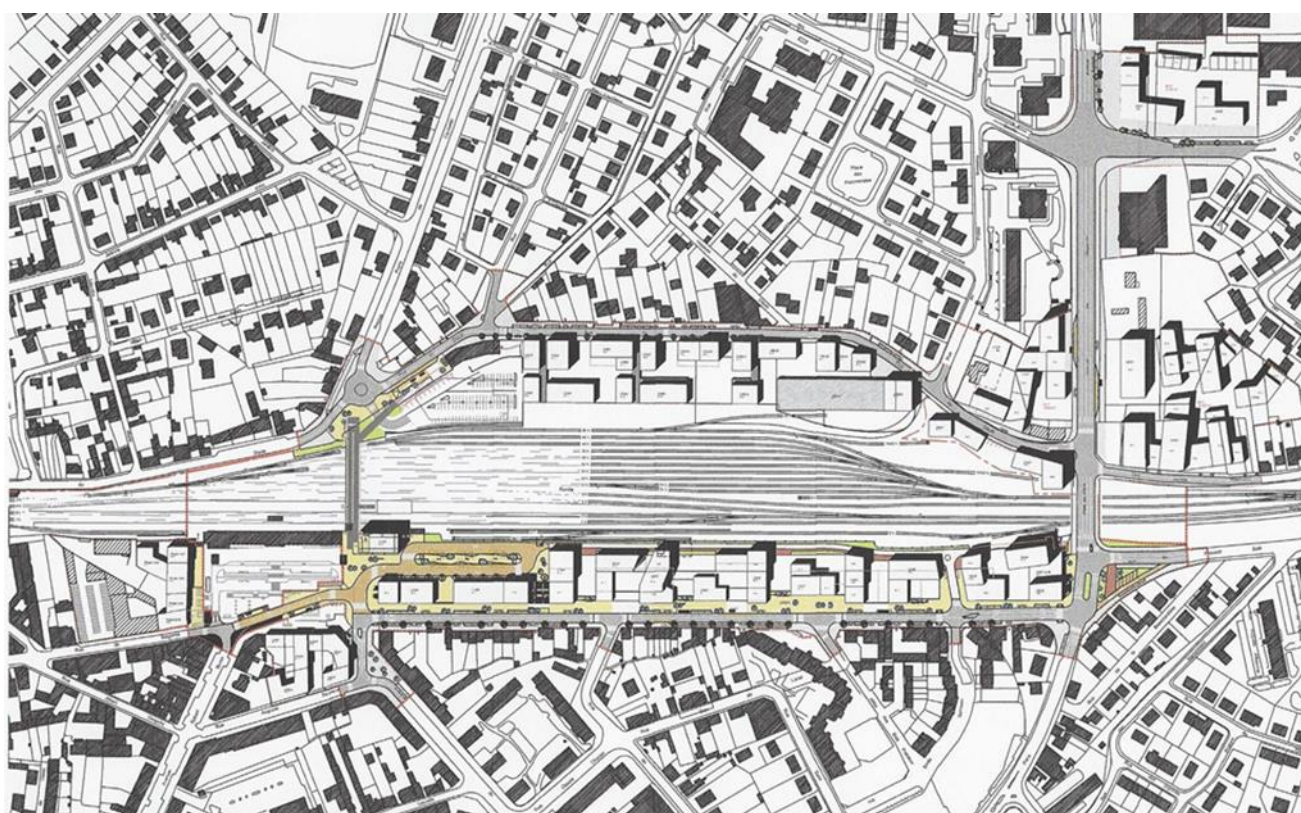
Bilan financier prévisionnel

| DEPENSES | Montant HT |
|---|---------------------|
| 1 - ETUDES ET DIAGNOSTICS | 800 000 € |
| 2 - FONCIER | 10 121 960 € |
| 2.1. Acquisitions | 8 499 288 € |
| 2.2. Frais d'acquisition et de gestion | 382 468 € |
| 2.3. Mise en état des sols + honoraires | 1 240 204 € |
| 3 - VRD et AMENAGEMENT | 15 446 341 € |
| 3.1. Total travaux du PEM | 9 194 560 € |
| 3.1. Total travaux hors PEM | 3 669 712 € |
| 3.3. Autres travaux et dépenses | 805 056 € |
| 3.4. MOU Hono techniques Ingénierie, VRD et paysagiste, BET, Pilotage | 1 777 013 € |
| 4 - PARTICIPATIONS AUX EQUIPEMENTS PUBLICS | 2 261 000 € |
| 5 - FRAIS GENERAUX | 2 003 861 € |
| 6 - FRAIS FINANCIERS ET AUTRES FRAIS | 918 995 € |
| TOTAL DEPENSES | 31 552 156 € |
| RECETTES (CF = Charges foncières) | Montant HT |
| 1 - CESSION CF POUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES | 7 484 940 € |
| 2 - CESSION CF POUR LES LOGEMENTS | 13 285 004 € |
| 3 - SUBVENTIONS - PARTICIPATIONS - AUTRES | 9 299 000 € |
| 3a - AUTRES CONTRIBUTIONS VILLE DEPENSES ZAC | 1 505 134 € |
| TOTAL RECETTES | 31 574 078 € |
| SOLDE | 21 922 € |

Echéancier financier prévisionnel

| DEPENSES | 2015/2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | au-delà | TOTAL HT |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 1 - ETUDES GENERALES ET PROCEDURES | 180 000 | 90 000 | 75 000 | 60 000 | 75 000 | 55 000 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 45 000 | 70 000 | 800 000 |
| 2 - FONCIER | 1 577 334 | 2 375 445 | 50 441 | 10 000 | 2 085 308 | 259 818 | 229 950 | 10 000 | 629 961 | 1 075 552 | 1 817 153 | 10 121 960 |
| 2.1. Acquisitions | 1 519 950 | 2 082 150 | 0 | 0 | 2 020 788 | 0 | 0 | 0 | 577 500 | 924 000 | 1 375 500 | 8 499 288 |
| 2.2. Frais d'acquisition et de gestion | 57 384 | 67 054 | 15 000 | 10 000 | 66 520 | 15 000 | 10 000 | 10 000 | 29 438 | 38 100 | 64 373 | 382 468 |
| 2.3. Mise en état des sols + honoraires | 0 | 226 241 | 35 441 | 0 | 0 | 244 818 | 219 950 | 0 | 23 023 | 113 452 | 377 279 | 1 240 204 |
| 3 - VRD - INFRASTRUCTURES ET ESPACES PUBLICS | 0 | 1 138 320 | 1 903 339 | 2 217 666 | 2 448 213 | 2 025 295 | 1 469 976 | 566 995 | 725 855 | 730 845 | 1 418 837 | 15 446 341 |
| 3.1. Travaux et ouvrages du PEM : maîtrise d'ouvrage par SPLA | 0 | 943 115 | 1 493 115 | 1 752 576 | 2 157 445 | 1 657 445 | 1 190 864 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 194 560 |
| 3.2. Travaux et ouvrages hors PEM : maîtrise d'ouvrage par SPLA | 0 | 64 248 | 64 248 | 5 000 | 10 000 | 485 312 | 110 000 | 501 765 | 526 765 | 646 765 | 1 255 608 | 3 669 712 |
| 3.3. Autres travaux et dépenses | 0 | 0 | 127 008 | 204 960 | 0 | 357 504 | 0 | 0 | 115 584 | 0 | 0 | 805 056 |
| 3.4. MOU Hono. techniques Ingénierie, VRD et paysagisme, BET, Pilotage | 0 | 130 957 | 218 968 | 255 130 | 281 768 | 325 034 | 169 112 | 65 229 | 83 505 | 84 079 | 163 229 | 1 777 013 |
| 4 - PARTICIPATION AUX EQUIPEMENTS PUBLICS | 0 | 0 | 0 | 255 000 | 246 500 | 255 000 | 246 500 | 255 000 | 246 500 | 255 000 | 501 500 | 2 261 000 |
| 5 - FRAIS GENERAUX | 141 547 | 201 651 | 137 571 | 171 170 | 205 259 | 155 074 | 139 591 | 137 553 | 138 480 | 198 132 | 477 833 | 2 003 861 |
| 6 - FRAIS FINANCIERS et AUTRES FRAIS | 56 966 | 114 162 | 64 991 | 81 415 | 151 868 | 106 506 | 64 081 | 30 586 | 53 724 | 67 936 | 126 760 | 918 995 |
| TOTAL DEPENSES | 1 955 847 | 3 919 578 | 2 231 341 | 2 795 251 | 5 214 148 | 3 656 692 | 2 200 098 | 1 050 134 | 1 844 520 | 2 332 464 | 4 352 082 | 31 552 156 |
| RECETTES | | | | | | | | | | | | |
| 1 - CHARGES FONCIERES ACTIVITES ECONOMIQUES - EQUIPTS | 0 | 682 050 | 736 210 | 865 200 | 976 200 | 52 100 | 837 080 | 386 750 | 0 | 0 | 2 949 350 | 7 484 940 |
| 2 - CHARGES FONCIERES LOGEMENTS | 0 | 762 900 | 0 | 930 327 | 285 360 | 989 790 | 0 | 368 861 | 416 517 | 903 556 | 8 628 093 | 13 285 004 |
| 3 - AUTRES - SUBVENTIONS - PARTICIPATIONS | 0 | 0 | 1 840 260 | 2 237 000 | 1 567 000 | 1 639 000 | 1 454 657 | 561 083 | 0 | 0 | 0 | 9 299 000 |
| 3a - AUTRES CONTRIBUTIONS VILLE-DEPENSES ZAC | 0 | 0 | 73 907 | 185 284 | 0 | 593 732 | 0 | 0 | 378 499 | 0 | 274 012 | 1 505 134 |
| TOTAL RECETTES | 0 | 1 444 550 | 2 650 077 | 4 217 810 | 2 828 560 | 3 274 622 | 2 291 737 | 1 316 694 | 795 016 | 903 556 | 11 851 455 | 31 574 078 |

**V – L'étude d'impact
Compléments apportés à l'étude initiale**



5.1. L'Etude d'Impact du Dossier de Création de la ZAC

Le dossier de création de ZAC comportait une étude d'impact (cf. documents annexés) détaillant l'état initial, les impacts et les mesures compensatoires du projet sur :

- l'environnement physique et naturel
- les risques et nuisances
- le milieu urbain
- les déplacements, la circulation et les transports
- le contexte économique et les équipements
- le contexte réglementaire et foncier
- les réseaux

L'étude d'impact s'est nourrie de l'ensemble des études techniques et consultations diverses pour la construction et le montage du projet pendant de longues années. Ce document a permis d'affiner les incidences du projet sur le quartier (impact sur les futurs déplacements, les équipements publics...), d'y apporter les ajustements nécessaires, d'intégrer les observations ou les attentes des partenaires institutionnels et de consolider les grands équilibres.

C'est dans ce cadre que l'Autorité Environnementale (AE) de la Direction Régionale de l'Environnement des Pays de la Loire (DREAL) a émis son avis le 7 février 2014 sur le projet de création de la ZAC et sur l'Etude d'Impact. L'ensemble du dossier de création et l'Avis de l'AE ont été ensuite mis à disposition du public du 24 mars au 8 avril 2014. Le bilan de cette mise à disposition a été tiré et approuvé par le Conseil Municipal du 23 juin 2014.

L'avis de l'Autorité Environnementale a toutefois souligné la nécessité de compléter l'étude d'impact sur certaines thématiques afin que celle-ci soit considérée complète.

5.2. Les compléments apportés à l'étude d'impact initiale par le Dossier de Réalisation

Le dossier de réalisation de la ZAC a complété l'étude d'impact, conformément à l'article R.311-2, des éléments d'une part qui n'étaient connus au moment de la constitution du dossier de création de ZAC et d'autre part en réponse aux observations émises par l'Autorité Environnementale du 7 février 2014

Les compléments portant sur les points suivants ont ainsi l'objet d'un document annexé au dossier de réalisation et au présent dossier d'enquête :

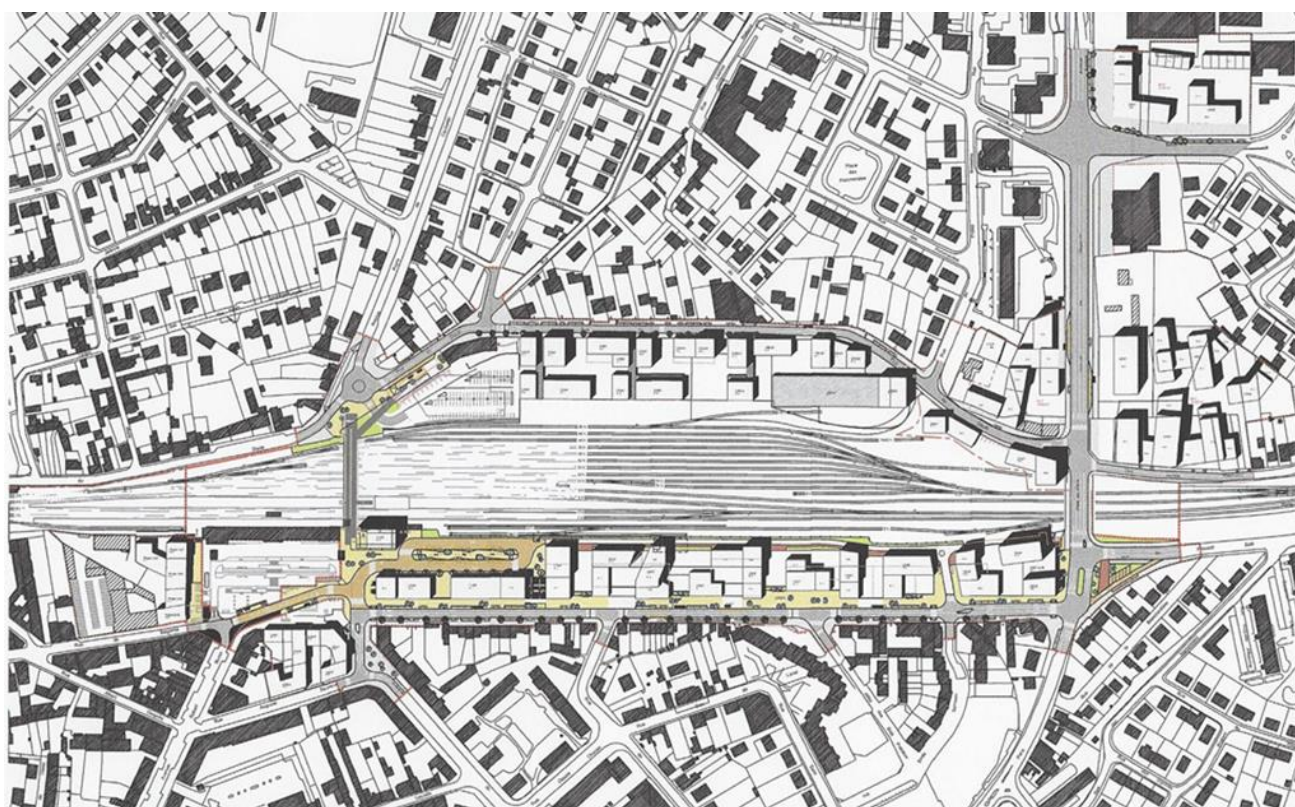
- les conditions de développement des continuités écologiques au sein de la trame verte et bleue et les effets paysagers du projet ;
- les spécificités et la gestion des eaux pluviales ;
- les thématiques de nuisances sonores et de pollution des sols.

L'Etude d'impact ainsi complétée a été soumise à nouveau au Préfet de la Mayenne pour recueillir l'avis de l'Autorité Environnementale. Cet avis a été transmis par l'AE le 12 juillet 2016. Le dossier ainsi complété et l'avis de l'AE ont été mis à disposition du public du 1^{er} août 2016 au 16 août 2016 conformément à la décision du Conseil Municipal du 27 juin 2016.

Le Conseil Municipal tirera le bilan de cette mise à disposition et approuvera l'ensemble du Dossier de Réalisation de la ZAC.

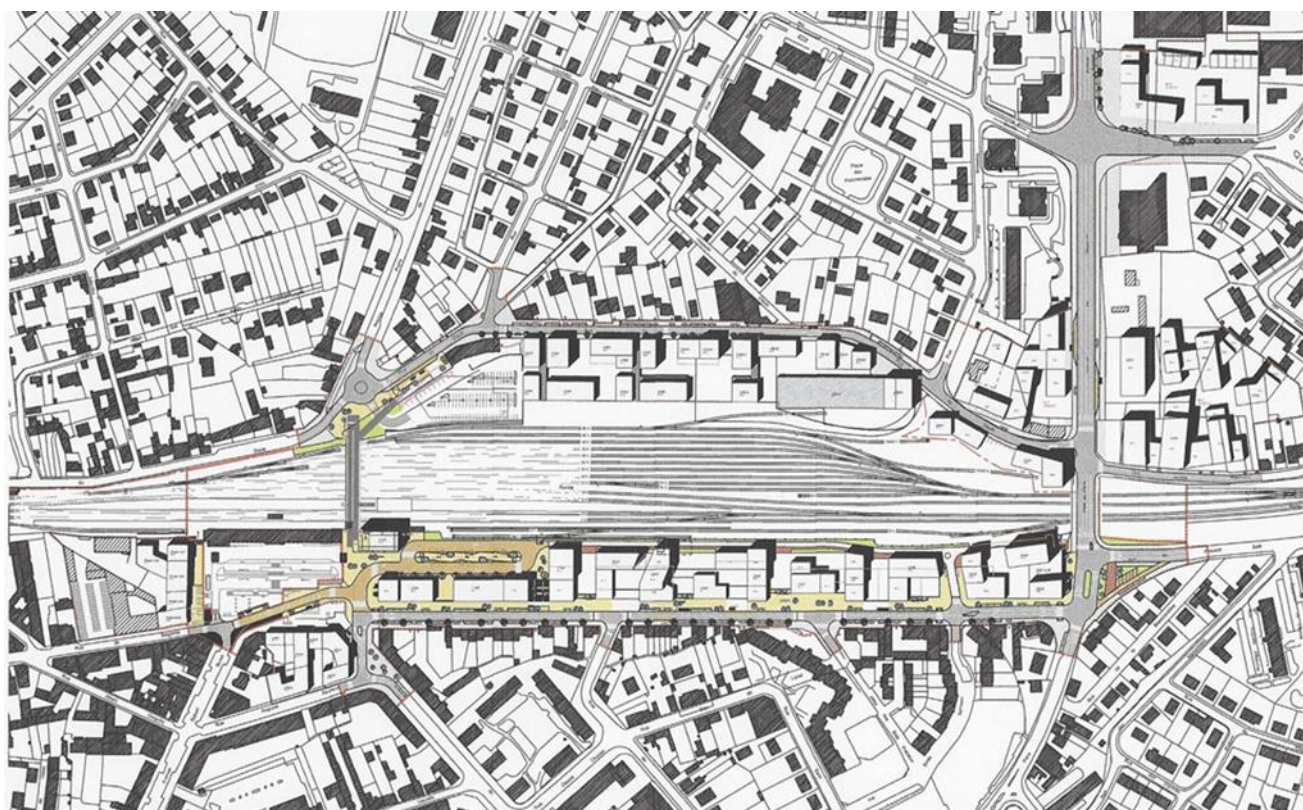
ANNEXE 1

**Avis de l'Autorité Environnementale de la DREAL
sur l'étude d'impact
(Document séparé)**

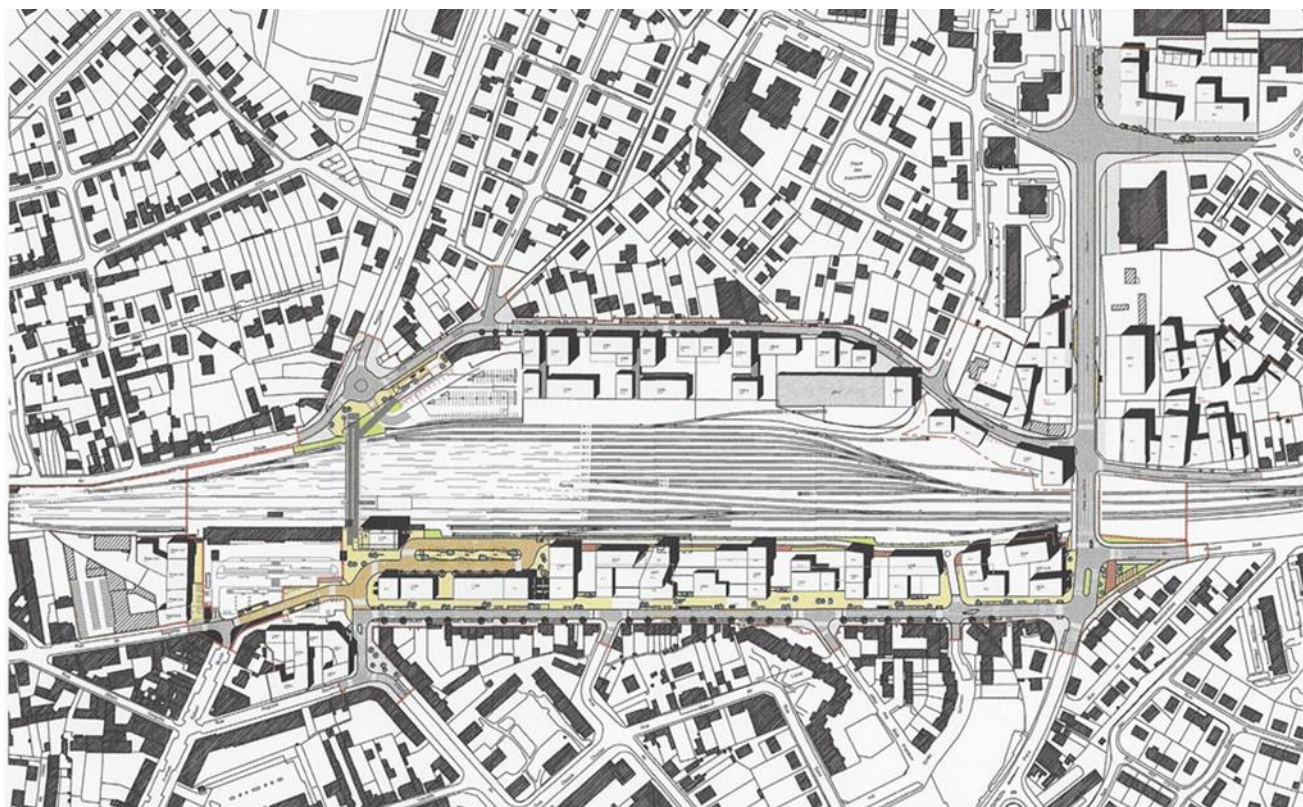


ANNEXE 2

**Compléments apportés à L'étude d'impact selon
avis de l'Autorité Environnementale
(Document séparé)**

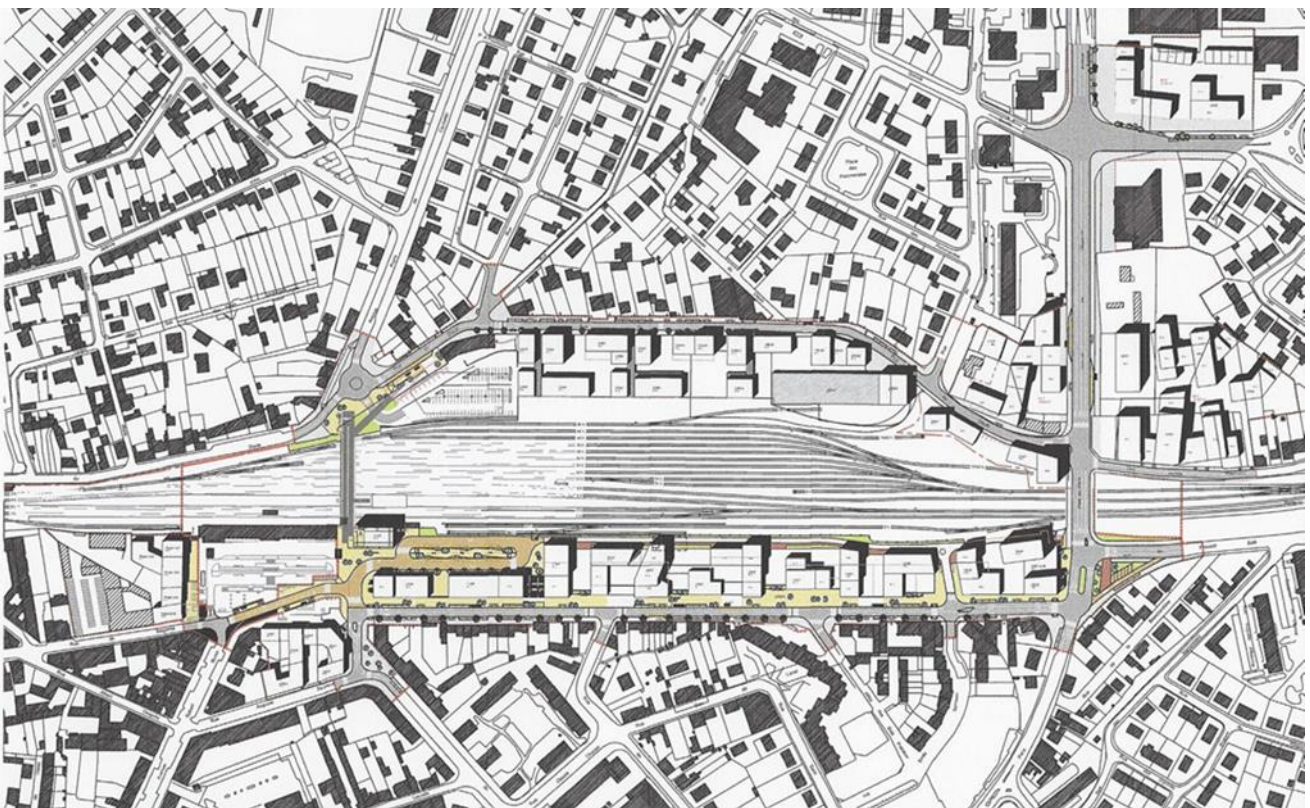


ANNEXE 3
Etude d'impact du dossier création
(Document séparé)



AUTRES ANNEXES

(Documents séparés)



- **Délibérations du Conseil Municipal du 03 février 2014 : Bilan de la concertation et du dossier et de création de la ZAC**
- **Délibérations du Conseil Municipal du 23 juin 2014 : Bilan mise à disposition du dossier de création et de l'avis de l'A.E. de la DREAL**
- **Avis de l'autorité environnementale du 07 février 2014**
- **Avis de l'autorité environnementale du 12 juillet 2016**
- **Protocole d'accord partenariale du Pôle d'Echanges Multimodal et tableau de répartition des financements entre partenaires**
- **Convention de concession entre la Ville de Laval et Laval SPLA**
- **Avenant à la Convention de Concession**