



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE
Aménagement & Territoires



VILLE DE LAVAL

ZAC du quartier de la Gare

Notice Incidence Natura 2000
Evaluation simplifiée

Novembre 2013

SOMMAIRE

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | COORDONNEES DU PORTEUR DE PROJET | 3 |
| 2 | DESCRIPTION DU PROJET | 3 |
| 2.1 | Situation du projet | 3 |
| 2.2 | Nature, consistance, volume et objet de l'opération..... | 3 |
| 2.2.1 | <i>Programmation / aménagements.....</i> | <i>3</i> |
| 2.2.1 | <i>Détails du projet.....</i> | <i>4</i> |
| 2.3 | Localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000 et cartographie | 5 |
| 2.4 | emprise du projet..... | 6 |
| 2.5 | Durée prévisible et période envisagée des travaux du projet | 6 |
| 2.6 | Budget | 6 |
| 3 | DEFINITION ET CARTOGRAPHIE DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET | 6 |
| 4 | ENTRETIEN / FONCTIONNEMENT / REJETS | 6 |
| 5 | ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'INFLUENCE..... | 7 |
| 5.1 | Protections et inventaires..... | 7 |
| 6 | INCIDENCES DU PROJET | 7 |
| 6.1 | Destruction ou détérioration d'habitats | 7 |
| 6.2 | Destruction ou perturbation d'espèces | 7 |
| 6.3 | Perturbations possibles des espèces dans leurs fonctions vitales | 7 |
| 7 | CONCLUSION..... | 7 |

1 COORDONNEES DU PORTEUR DE PROJET

Dénomination sociale : Ville de Laval
Forme juridique : Collectivité territoriale
Siège social : Place du 11 Novembre
53 000 LAVAL

Signataire de la demande : M. Jean-Christophe BOYER
Maire de Laval

Personne en charge du suivi du dossier : Jean-Michel MACRA
Directeur général des services techniques

Téléphone : 02 43 49 46 28
Courriel : jean-michel.macra@laval.fr

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 SITUATION DU PROJET

Le projet se trouve sur la commune de Laval, en Mayenne (53), dans la région Pays de la Loire. La ville de Laval est la Préfecture du Département et sa ville principale que ce soit d'un point de vue administratif, économique ou démographique. Elle se trouve sur l'axe de déplacement reliant la région parisienne à la Bretagne nord, et partage cette position d'étape avec Le Mans, Vitry ou encore Rennes. La gare de Laval est donc une gare importante au vu du nombre de passagers (montées/descentes) annuels (plus de 1,1 millions), et du fait d'une position stratégique que ce soit à l'échelle locale (centre urbain du centre ouest) ou régionale (axe Paris – Brest).

Le périmètre opérationnel de l'intervention se trouve de part et d'autre du faisceau ferré. Il vient en accroche du bâtiment voyageur et du parvis de la gare dont la rénovation est récente et a donné lieu à la construction d'un parking souterrain de 405 places. Il s'étend du bâtiment voyageur au Pont de paris (à l'est) et comprend les emprises foncières RFF et SNCF situées de part et d'autre du faisceau ferré.

2.2 NATURE, CONSISTANCE, VOLUME ET OBJET DE L'OPERATION

2.2.1 PROGRAMMATION / AMENAGEMENTS

Le projet de Pôle d'échange multimodal (PEM) a deux vocations majeures :

- Améliorer la gare (quais et accès), ses fonctionnalités et son accessibilité,
- Mettre en œuvre un projet urbain avec une programmation mixte tertiaire et logements

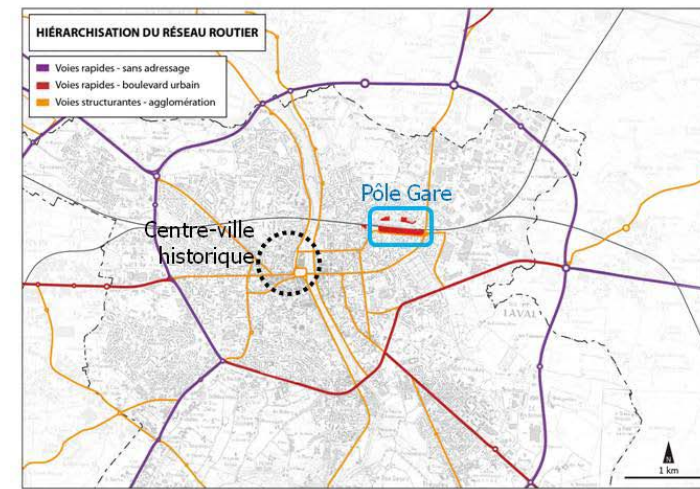


Figure 1 : Position du projet dans l'agglomération lavalloise

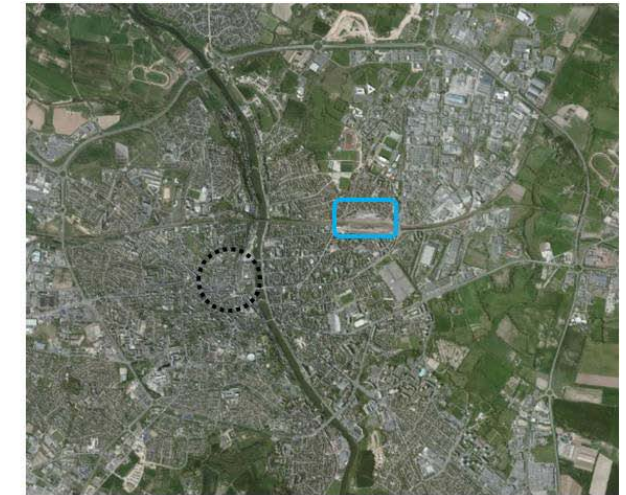


Figure 2 : Emprises du projet et intégration dans le tissu urbain de Laval

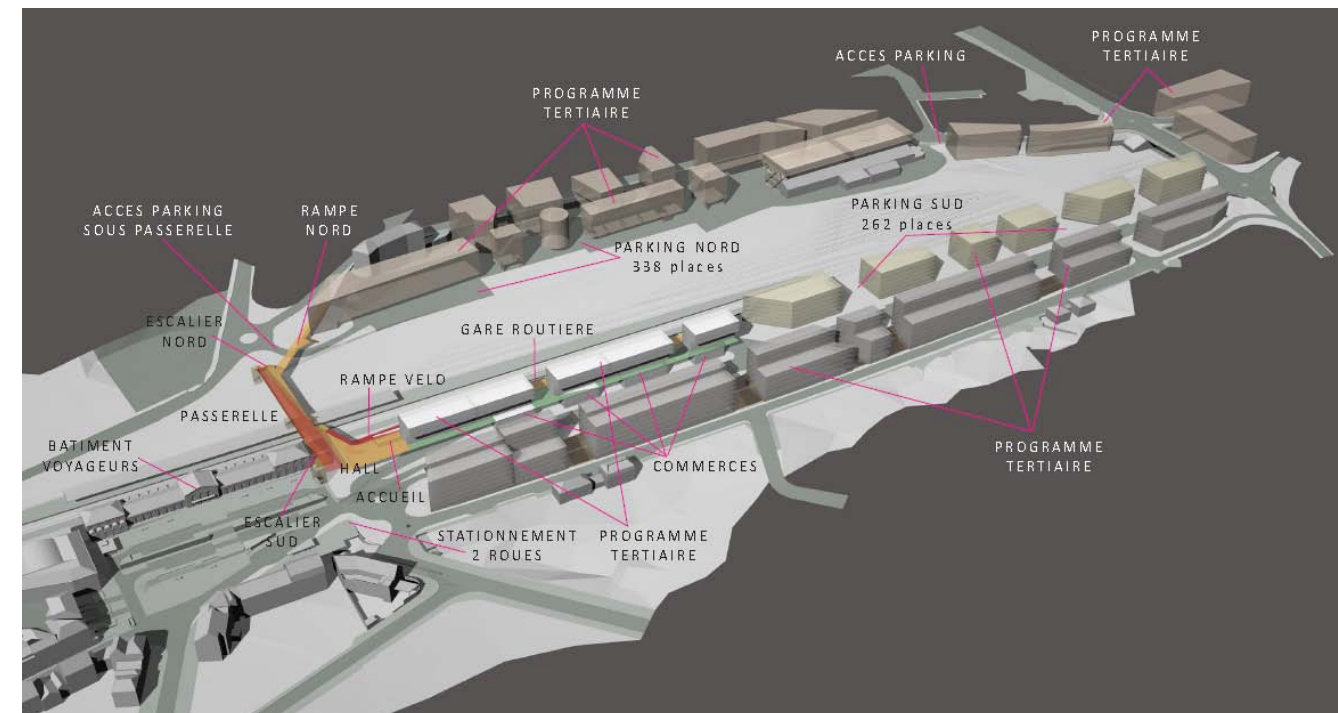


Figure 3 : Perspective globale du projet de PEM et de sa programmation d'ensemble

Le périmètre du PEM est accompagné par d'autres périmètres d'opérations qui complètent le projet urbain d'ensemble. Ces opérations se répartissent tout autour du périmètre opérationnel du PEM. Elles sont étudiées dans la présente notice, dans une logique d'effets cumulés avec l'opération de mise en œuvre du PEM. Elles se trouvent au nord (Quartier Pommeraias), en bordure du parvis de la gare à l'ouest (Ilot Magenta) et au sud (ex Trésorerie Publique), et au nord-est du périmètre, de part et d'autres de l'Avenue de Mayenne (voir figure 2).

Ces travaux s'articulent avec le projet urbain et les surfaces bâties programmées. Ils ne constituent pas en eux-mêmes de nouvelles surfaces bâties, mais plutôt des aménagements pour l'accessibilité de la gare SNCF et de ses quais, la traversée du faisceau ferré et l'amélioration des fonctionnalités de la gare routière.

Le projet urbain autour de la gare SNCF et de la gare routière prévoit la construction de plusieurs bâtiments répartis de part et d'autre des voies afin de créer un véritable front urbain (vitrine urbaine). Ces bâtiments auront des usages différents. On distingue une vocation logement concentrée dans la partie nord du projet et une vocation mixte bureaux / commerces positionnée au sud, et structurant la future gare routière.

En l'état actuel de définition du projet, les surfaces prévues se répartissent comme suit :

- Tertiaire : 55 553 m² de SPC ;
- Logement : 85 407 m² de SPC (1078 logements) ;
- Commerce : 4781 m² de SPC ;
- Hôtel : 1105 m² de SPC ;
- Equipements : 1275 m² de SPC ;
- Parking : 42 150m²

2.2.1 DETAILS DU PROJET

Déplacements, stationnement, voirie et accessibilité

Le projet est une source de remaniement profond du réseau de voirie autour de la gare, surtout au sud. Avec la création d'une nouvelle voie haute, située sur le talus actuel des voies ferrées (propriété RFF/SNCF) et la création de giratoires (ou la reprise de ceux existants), les conditions d'accès, de circulation et de stationnement autour de la gare vont être significativement modifiées. Les fonctions de stationnements resteront à leur place actuelle mais feront l'objet d'aménagement plus adaptés.

A ce niveau, le projet vise à faciliter les déplacements des piétons et la place du vélo (stationnement et cheminements cyclables) autour et dans le pôle gare. Le projet est également source d'une mise en accessibilité PMR de la totalité du pôle (gares + cheminements).

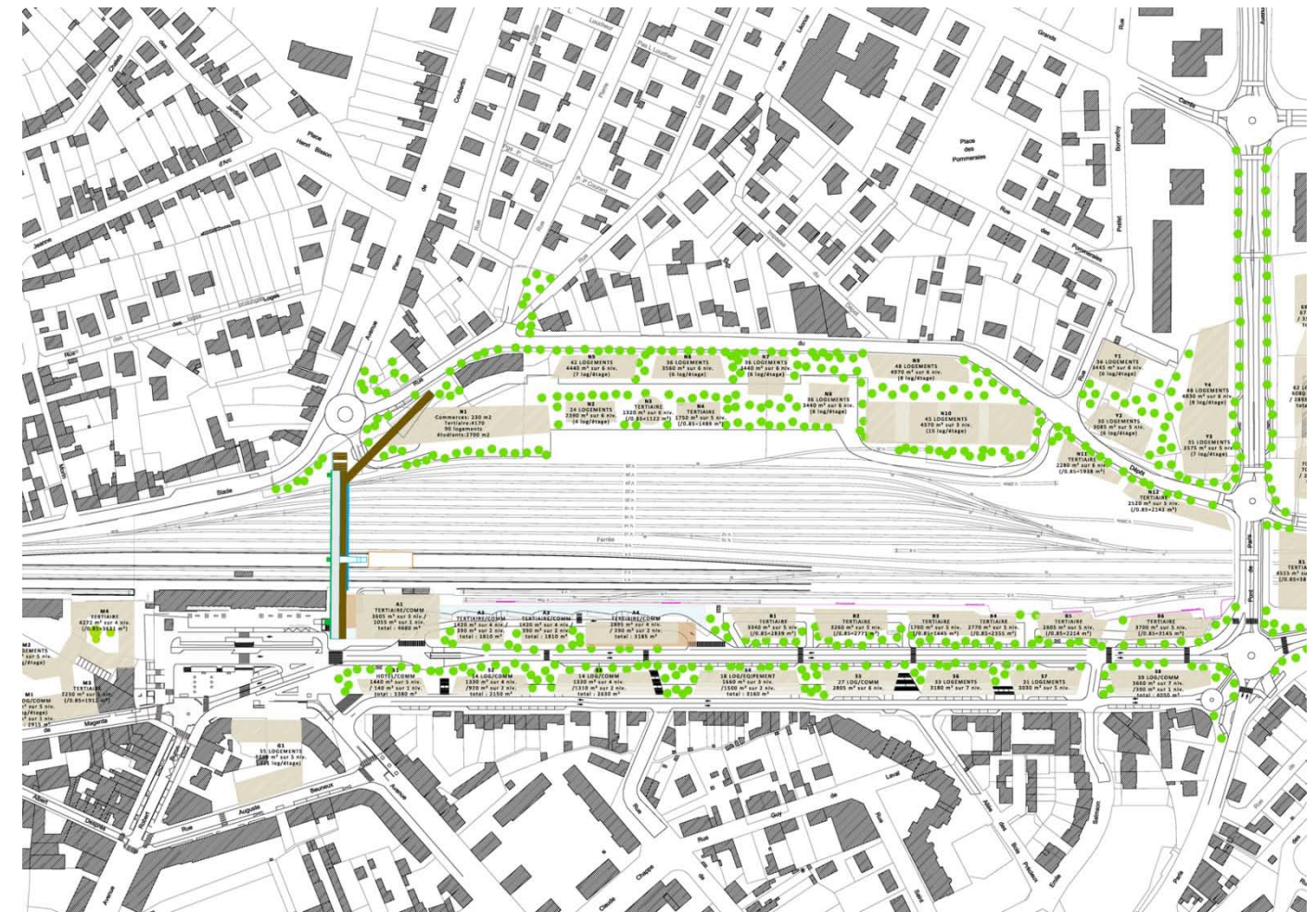


Figure 4 : Plan de synthèse de l'opération

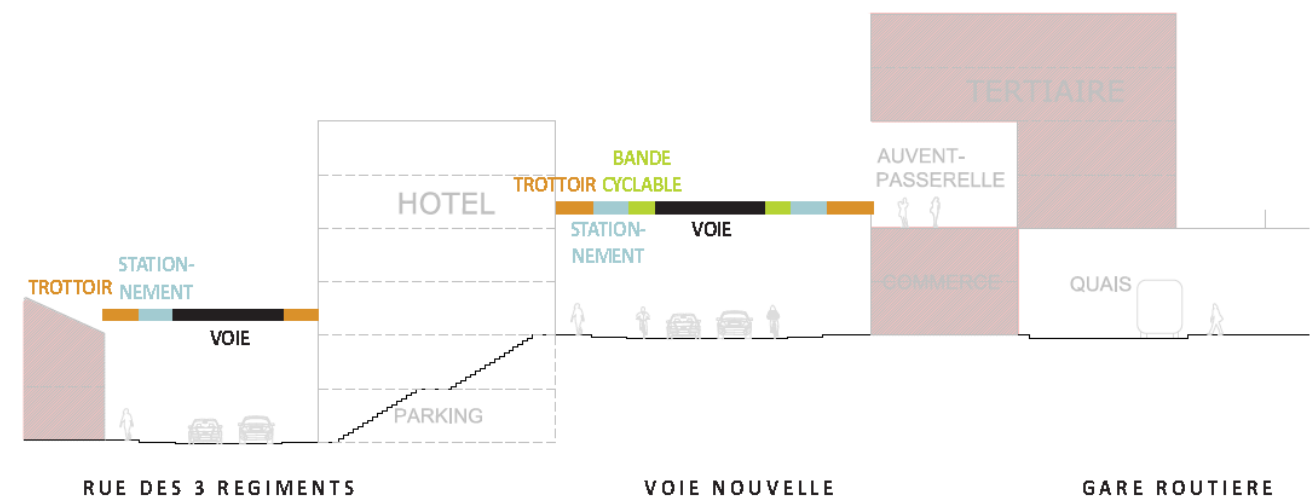


Figure 5 : Logique de terrassement et profil en large de l'opération côté sud

Evaluation détaillée des surfaces bâties projetées :

Sur l'ensemble de la ZAC, les surfaces constructibles sont définies ainsi :

- Secteur PEM sud :

| Ilots | Destination SPC | | | | | Logements | | |
|-------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|-------|----------|
| | Tertiaire | Commerces | Logements | Equipements | Hotel | Nombre | SHAB | Shab/log |
| Total | 22708 | 4246 | 12739 | 1071 | 1105 | 176 | 12102 | 68 |

- Secteur PEM Nord :

| Ilots | Destination SPC | | | | | Logements | | |
|-------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|-------|----------|
| | Tertiaire | Commerces | Logements | Equipements | Hotel | Nombre | SHAB | Shab/log |
| Total | 12334 | 196 | 22133 | | | 357 | 21026 | 59 |

- Secteur Mayenne :

| Ilots | Destination SPC | | | | | Logements | | |
|-------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|-------|----------|
| | Tertiaire | Commerces | Logements | Equipements | Hotel | Nombre | SHAB | Shab/log |
| Total | 14968 | 0 | 32381 | 0 | 0 | 435 | 30761 | 71 |

- Secteur Magenta :

| Ilots | Destination SPC | | | | | Logements | | |
|-------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|------|----------|
| | Tertiaire | Commerces | Logements | Equipements | Hotel | Nombre | SHAB | Shab/log |
| Total | 5544 | 340 | 4170 | 0 | 0 | 55 | 3962 | 72 |

- Secteur Gare Place :

| Ilots | Destination SPC | | | | | Logements | | |
|-------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-------|-----------|------|----------|
| | Tertiaire | Commerces | Logements | Equipements | Hotel | Nombre | SHAB | Shab/log |
| Total | 0 | 0 | 3938 | 0 | 0 | 55 | 3741 | 68 |

2.3 LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 ET CARTOGRAPHIE

Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à une distance d'approximativement 12km. Il s'agit du site FR 5202007 « Bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume »

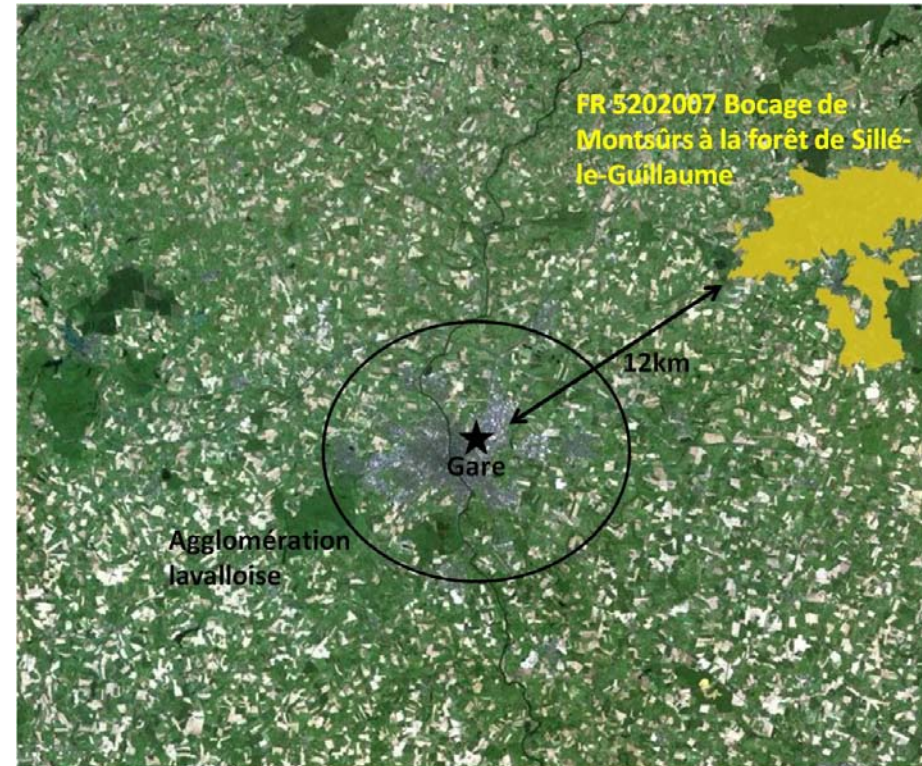


Figure 6 : localisation du site Natura 2000 le plus proche du site de projet



Figure 7 : Cartographie de la zone d'influence éloignée du projet

2.4 EMPRISE DU PROJET

La surface des parcelles concernées par le projet représente approximativement de 18,55ha.

L'emprise au sol permanente du projet correspond à la superficie totale du terrain sur lequel sera réalisé le projet. L'emprise au sol temporaire du projet correspond aux surfaces nécessaires pour la phase travaux. Ces éléments ne sont pas connus à ce jour avec précision, mais les surfaces requises pour les travaux devraient être circonscrites à la zone de projet et ses abords immédiats.

2.5 DUREE PREVISIBLE ET PERIODE ENVISAGEE DES TRAVAUX DU PROJET

Le programme du PEM de Laval a une durée de vie « indéterminée ». Les travaux de sa mise en œuvre devraient s'étirer sur 20 ans, à compter de 2015.

2.6 BUDGET

Coût approximatif (cocher la case correspondante) :

- < 5 000 € de 20 000 € à 100 000 €
 de 5 000 à 20 000 € > à 100 000 €

3 DEFINITION ET CARTOGRAPHIE DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET

La zone d'influence est fonction de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues (poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique...). La zone d'influence est plus grande que la zone d'implantation. Pour aider à définir cette zone, il convient de considérer les impacts suivants :

- Rejets dans le milieu aquatique
- Pistes de chantier, circulation : circonscrit au site de projet même
- Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces)
- Poussières, vibrations : limités aux abords immédiats du site
- Pollutions possibles : limités aux abords immédiats du site
- Perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation : peu probable
- Bruits : limités aux abords immédiats du site

Ainsi la zone d'influence du projet se concentre essentiellement sur le site même, les abords du projet et sur les espaces urbains environnants (zone d'étude rapprochée). Par commodité et pour inclure l'éventualité de déplacement d'espèces, notamment avifaunistiques, l'analyse du contexte écologique a été appliquée sur un rayon de 4 km autour du site de projet, de manière à inclure les zones naturelles significatives les plus proches (zone d'étude élargie) et à considérer d'éventuels impacts très indirects en lien avec la mise en œuvre du projet.

4 ENTRETIEN / FONCTIONNEMENT / REJETS

Le projet est une source d'augmentation de la population et des activités dans ce secteur urbain. Même si des phénomènes de report sont à prendre en compte, notamment au niveau des logements, on peut considérer que le projet est une source d'augmentation nette dans ces deux domaines.

Ainsi, il engendrera à terme :

- De nouvelles consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre (GES), principalement liées aux surfaces habitables et d'activités (alimentation en électricité, chauffage, eau chaude sanitaire,...) et aux transports :
- Le projet va également engendrer de nouveaux flux de déplacement à travers l'accueil d'une nouvelle population résidente et active sur le site. Se rajoute à cela des transports liés aux livraisons ainsi qu'à l'enlèvement des déchets. Un phénomène de report « positif » est à prendre en compte dans le sens où une partie des futurs habitants et actifs du nouveau quartier sont des personnes déjà être installés sur le territoire, et qui utilisent leur voiture pour rejoindre le centre ville de Laval et leur lieu de travail : le projet permet alors de réduire voire supprimer ces déplacements. L'accès au PEM et la proximité au centre ville peut leur éviter un usage quotidien de la voiture. De plus, il est envisageable que les emplois créés ou reportés sur le site puissent bénéficier aux futurs habitants du quartier, ce qui constitue un moindre besoin en déplacements.
- Les impacts potentiels du projet sur l'eau concernent :
 - Les rejets d'eaux usées, dus à l'augmentation de population sur le secteur :

Ces populations supplémentaires créeront un volume total estimé à plusieurs mètres-cubes par jour. Il s'agit d'eaux usées comparables aux effluents urbains classiques, avec une charge essentiellement organique biodégradable ;
 - L'imperméabilisation supplémentaire des sols est négligeable par rapport à l'état actuel du site. Les surfaces d'infiltration sont des délaissés et des zones non aménagées actuellement positionnées sur du foncier RFF et SNCF. Il s'agit de surfaces résiduelles qui ne couvrent qu'une petite partie du périmètre de l'opération. Le projet ne devrait donc pas sensiblement augmenter les besoins en évacuation d'eaux pluviales. Il intègre au contraire des dispositions visant à stocker les eaux pluviales (aujourd'hui directement rejetée au milieu naturel) et écrêter les volumes rejetés par la maîtrise du débit de fuite des bassins réservoirs ;
 - La consommation de ressource en eau. L'augmentation de population implique une hausse des consommations d'eau potable. Les conséquences sont toutefois négligeables par rapport enjeux liés à la disponibilité de la ressource ;
 - impact sur l'écoulement de la nappe : les interventions en ouvrage souterrains (notamment parking) sont très limitées et ne devraient pas perturber l'écoulement de la nappe.
- Les nouveaux habitants et les activités développées seront à l'origine d'un trafic automobile augmenté, et donc de l'émission de polluants atmosphériques.

Il est difficile d'estimer les émissions de polluants liées au trafic engendré par le projet, car les données concernant la fréquentation future du site sont difficilement estimables à ce jour.

Sans nier la contribution de ce trafic à l'augmentation des émissions de polluants au niveau de la ville de Laval, il n'est pas considéré que le projet aura un impact significatif en termes de dégradation de la qualité de l'air. De plus, on peut considérer que les futurs habitants, actifs et clients du quartier se déplaceront autrement qu'en voiture personnelle, mais plutôt à pied ou en transports en commun. A une échelle plus large, le rapprochement de populations autour d'un pôle multimodal est une manière de réduire les besoins en déplacements motorisés et donc les émissions de polluants atmosphériques.

- Le projet sera source de nuisances sonores supplémentaires liées à :
 - un trafic de véhicules plus important
 - la création d'activités nouvelles au centre ville (activité, habitat, animation autour des activités du pôle gare, ...)

Le bruit généré par les divers équipements du projet (CTA, Ventilation...) ne devra pas entraîner des émergences au niveau des logements riverains supérieures aux valeurs limites autorisées. Le projet de requalification propose une forme urbaine qui devrait éviter la dispersion des bruits, notamment ceux en provenance du trafic ferré.

- L'augmentation du nombre de logements et d'habitants, ainsi que le développement d'activités nouvelles conduira à une augmentation de la production de déchets :
 - déchets générés par les logements
 - déchets générés par les activités de bureau
 - déchets générés par les activités commerciales

5 ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'INFLUENCE

5.1 PROTECTIONS ET INVENTAIRES

La zone d'étude rapprochée (zone d'influence) ne recoupe aucun périmètre de protection ou d'inventaire.

La zone d'étude éloignée recoupe les périmètres de protection ou d'inventaire suivant :

- ZNIEFF de type 1 : 00003064 « Grotte de la Coudre » (à moins d' 3 km au nord du site) ;
- ZNIEFF de type 1 : 00003042 « Carrières et fours à chaux de Louverné » (près de 4 km au nord-est du site) ;
- ZNIEFF de type 1 : 00003046 « Prairies humides de la Chesnaie » (à 3 km au sud du site) ;
- Absence de Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2
- Absence de Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

A proximité du périmètre de projet, il n'y a aucun zonage de protection lié au patrimoine naturel, tels que des Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope, Réserves Naturelles, sites « Convention RAMSAR » sur les zones humides, Espaces Naturels Sensibles, etc.

6 INCIDENCES DU PROJET

6.1 DESTRUCTION OU DETERIORATION D'HABITATS

Le projet ou les travaux prévus n'amèneront en aucun cas la destruction ou détérioration d'habitat identifié comme prioritaire dans les zones Natura 2000. Il n'y aura pas de destruction ou détérioration d'habitats utilisés par les espèces recensées dans les espaces classés en zone Natura 2000 les plus proches.

Le projet ou les travaux ne seront en aucun cas la cause directe ou indirecte de la destruction ou la détérioration de milieux inscrit dans une trame écologique vitale pour ces mêmes espèces. En effet, le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 12km et est séparé du périmètre de projet par plusieurs grosses infrastructures, notamment l'A81 et la voie ferrée Le Mans – Vitry.

6.2 DESTRUCTION OU PERTURBATION D'ESPECES

Le projet ou les travaux prévus n'amèneront en aucun cas la destruction ou détérioration d'espèces recensées dans les deux zones Natura 2000 les plus proches, de manière directe ou indirecte.

Le projet ou les travaux prévus ne seront pas la cause d'un dérangement de ces mêmes espèces.

6.3 PERTURBATIONS POSSIBLES DES ESPECES DANS LEURS FONCTIONS VITALES

Le projet ou les travaux prévus ne seront en aucun cas la cause d'une destruction ou de la détérioration d'habitat utilisés par ces espèces, que ce soit pour leur reproduction, leur aire de repos, ou des zones d'alimentation.

Les espèces identifiées sont susceptibles de se retrouver sur le site du projet, sans que cette présence puisse être liée à une fonction vitale (déplacement, point relais).

Les effets indirects du projet ne devraient pas remettre en cause ces 3 fonctions vitales, pour aucune des espèces animales ou végétale identifiées.

7 CONCLUSION

Au vu des éléments présentés ci-dessus, il est conclu à l'absence d'incidences du projet sur les zones Natura 2000.

En effet, le projet ou la période de travaux ne seront à l'origine de la perte ou de la destruction partielle d'aucune surface ou un milieu d'intérêt communautaire, d'aucun habitat d'espèce, ni de la destruction ou de la perturbation, directe ou indirecte, d'aucune espèce d'intérêt communautaire.