



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

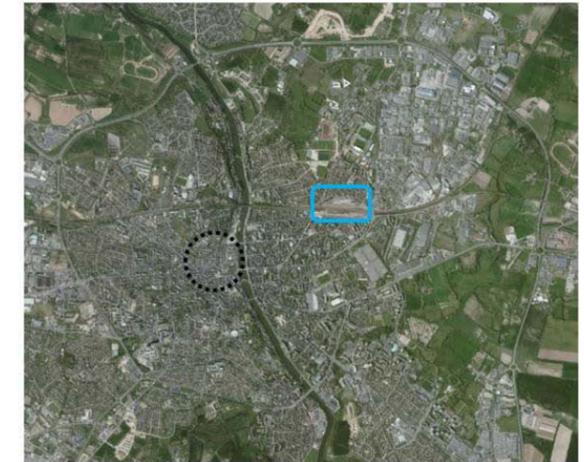
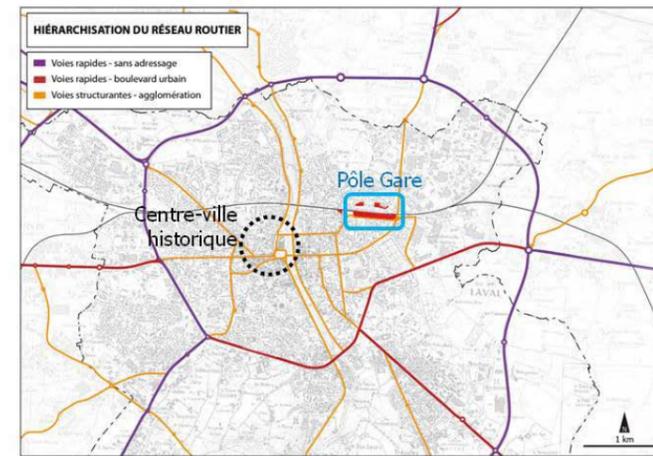


Figure 1 : Position du projet dans l'agglomération lavalloise

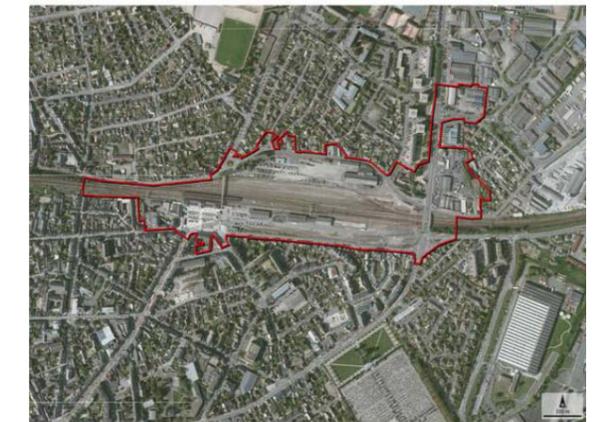
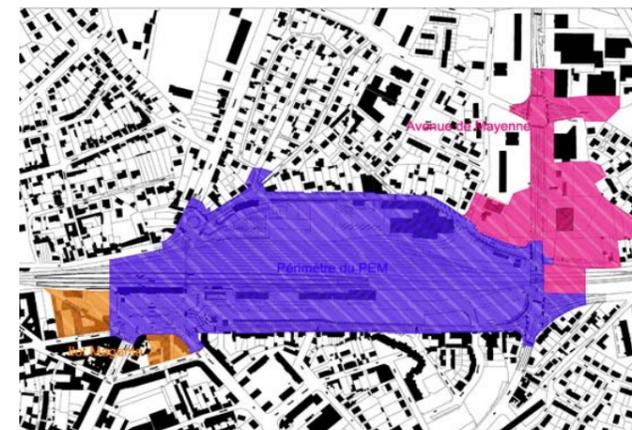


Figure 2 : Emprises du projet et intégration dans le tissu urbain de Laval

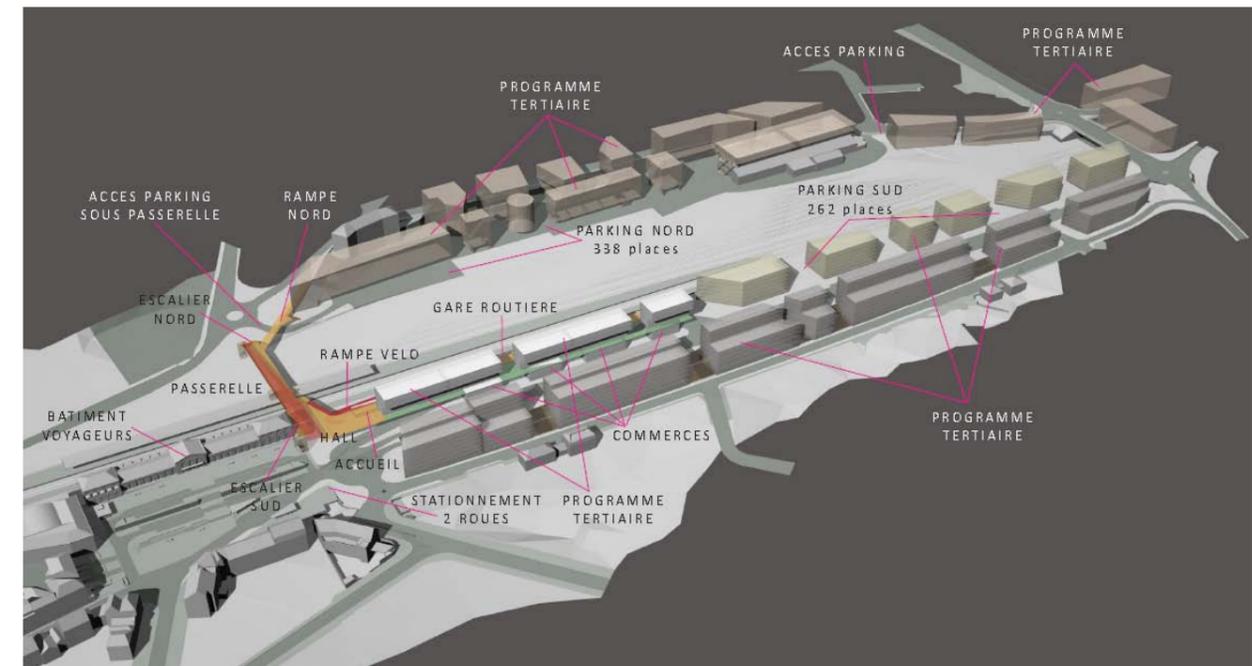


Figure 3 : Perspective globale du projet de PEM et de sa programmation d'ensemble

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 Pommerais), 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).

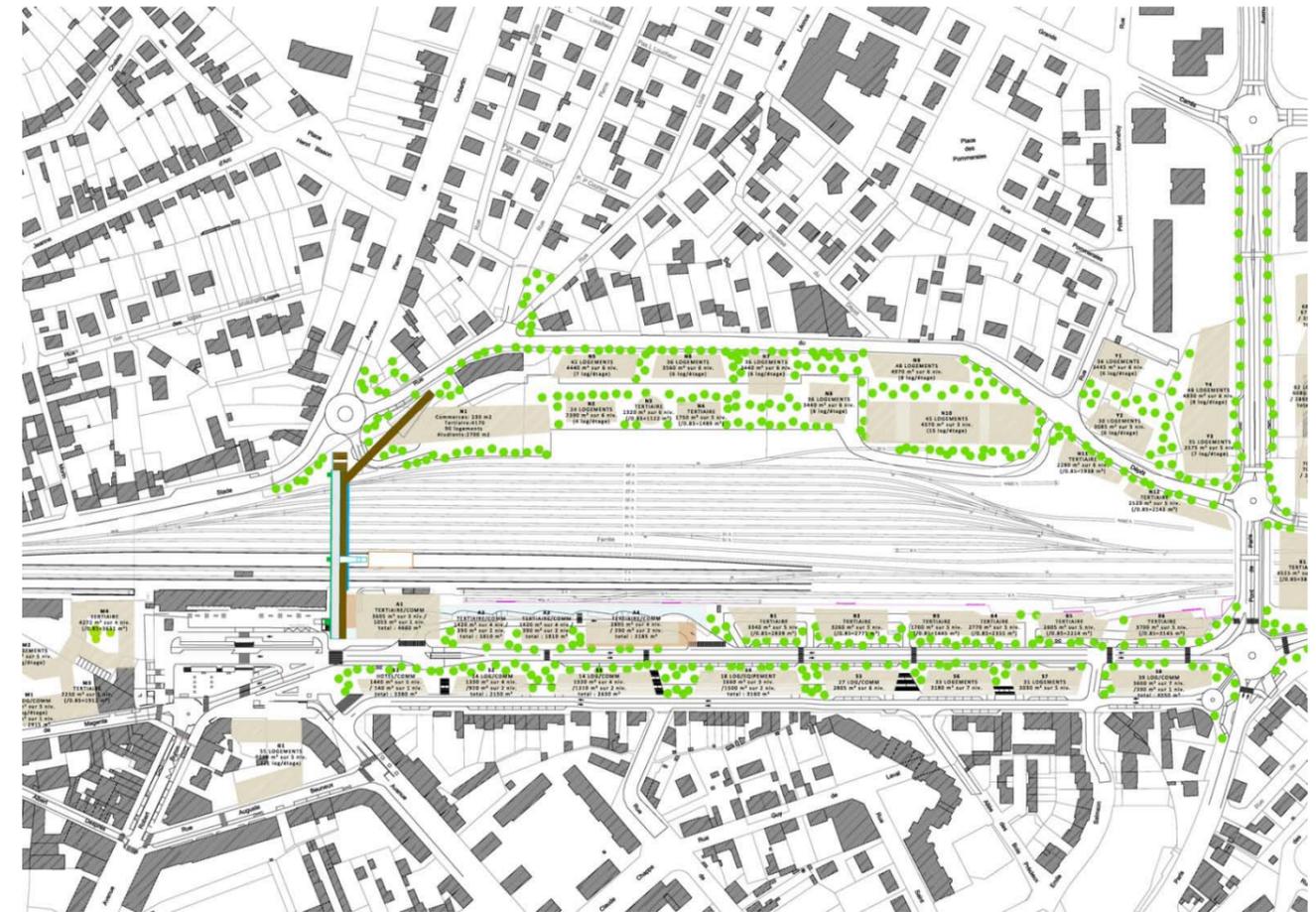


Figure 4 : Plan de synthèse de l'opération

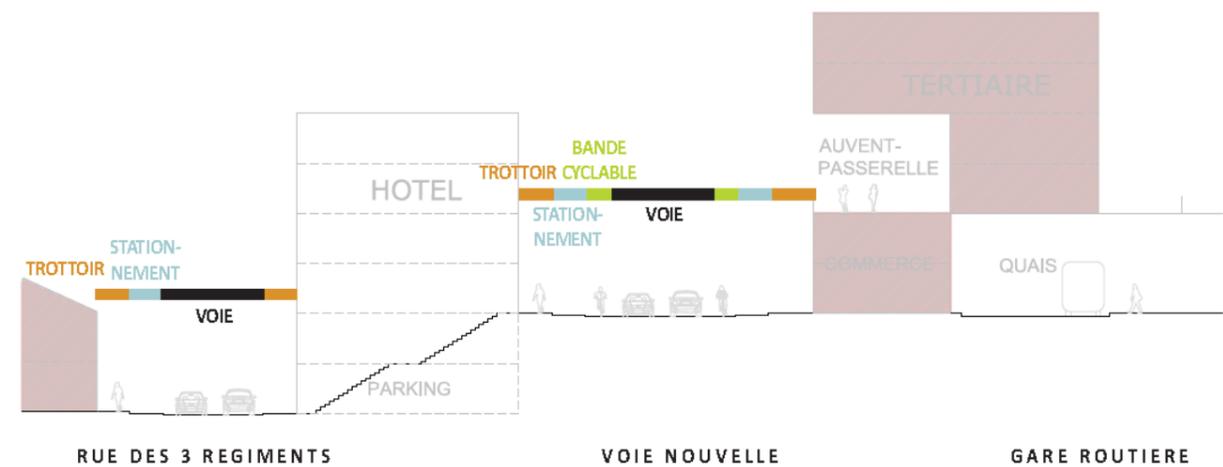


Figure 5 : Logique de terrassement et profil en large de l'opération côté sud

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 »

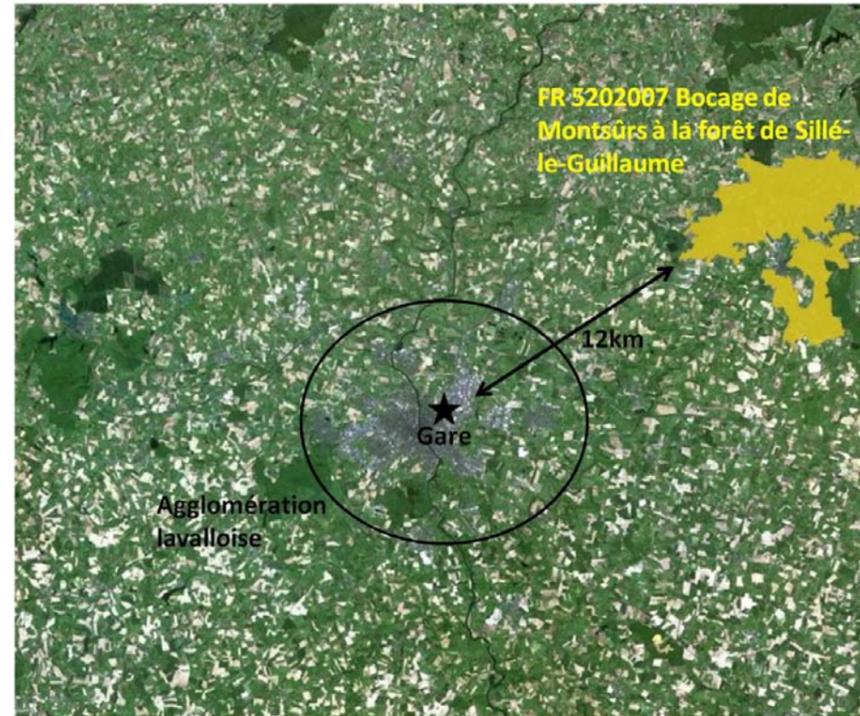


Figure 6 : localisation du site Natura 2000 le plus proche du site de projet



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

- 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 utilisé 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 ferré 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.