



PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le - 7 FEV. 2014

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de création de la ZAC « Laval Grande Vitesse »
sur la commune de Laval
(Département de la Mayenne)

L'avis qui suit, a été établi en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Laval Grande Vitesse » et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

Le dossier de création d'une ZAC a pour objet de définir les grandes lignes du projet en fonction des enjeux en présence. Le projet peut si besoin être affiné lors d'une phase opérationnelle ultérieure, dite phase de réalisation, au cours de laquelle l'étude d'impact est alors complétée « *en tant que de besoin, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création* », conformément à l'article R 311-7 du code de l'urbanisme.

1 - Présentation du projet

La commune de Laval développe un projet urbain destiné à renforcer l'attractivité de son territoire, autour de l'articulation entre 3 pôles dont les évolutions doivent permettre de renforcer le cœur de ville : le site de l'ancien 42ème régiment de transmission, le pôle d'échange multimodal (PEM) et le quartier de la gare, le centre-ville.

Les études relatives à ce projet urbain sont engagées depuis 2011, et doivent notamment alimenter la réflexion sur la prochaine révision du PLU de Laval.

Dans ce cadre, la création de la ZAC « Laval Grande Vitesse » constitue le moyen retenu pour redynamiser le secteur de la gare autour du PEM et revaloriser sa vocation d'échange au cœur de l'agglomération.

Cette vaste zone actuellement occupée par des emprises ferroviaires en friches, des parcelles urbaines désaffectées ou sous-densifiées, réalise aujourd'hui une coupure urbaine entre le centre-ville, les quartiers pavillonnaires et d'habitat collectif au nord du faisceau ferré et la zone d'activités des Touches.

Sur ce site de 18,5 hectares, la ZAC « Laval Grande Vitesse » a vocation à mettre en œuvre un ensemble multifonctionnel comprenant d'une part la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) lié à l'arrivée prochaine de la ligne grande vitesse (qui placera Laval à 1h10 de train de Paris), avec notamment la création d'une gare routière, la réhabilitation du bâtiment voyageurs, des aménagements autour de la gare (parvis, parkings, stationnements, arrêts minute) et des aménagements de voirie, et d'autre part le développement de programmes immobiliers (70000 m² de surfaces de commerces, services, hôtellerie, activités tertiaires, et 100000 m² de surfaces dédiées au logement) et d'aménagements d'espaces publics complémentaires. La réalisation du PEM prévoit également la création d'une nouvelle passerelle entre le nord et le sud de la gare, contribuant au désenclavement du quartier des Pommeraies (en projet de rénovation urbaine) et de la zone d'activités des Touches.

La ZAC « Laval Grande Vitesse » vise ainsi à densifier les quartiers centraux de Laval, à recréer des liaisons entre quartiers enclavés, et à aménager une entrée de ville majeure autour du PEM.

2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet de ZAC ne s'inscrit pas dans une zone inventoriée ou protégée au titre du patrimoine naturel et paysager. Situé en cœur de ville, il ne génère pas d'extension urbaine, ni de nouvelles consommations d'espaces naturels ou de terres agricoles.

Ainsi, les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement l'intégration architecturale et paysagère du projet, la qualité de greffe urbaine – qualité de vie pour les habitants, environnement humain (bruit, mobilités, qualité de l'air), fonctionnement d'ensemble – et donc de manière moins prégnante les problématiques de prise en compte du paysage, des milieux naturels, et de la ressource en eau.

3 - Qualité de l'étude d'impact

Justification du projet

Le présent projet s'est élaboré à partir d'un avant-projet de 2011-2012 de structuration du PEM qui permettait d'accueillir un ensemble multifonctionnel. Le dossier fait état des variantes qui ont été débattues sur cette base, et qui ont porté sur l'aménagement de la gare routière, celui des voiries structurantes pour les accès aux gares et leurs abords, la conception de la passerelle entre le nord et le sud de la gare. Les arbitrages portés sur ces points ne semblent pas relever directement de critères d'effets sur l'environnement ou la santé humaine.

L'analyse des enjeux de développement pour la ville qui est proposée au dossier fait référence à la vision stratégique « Laval 2021 », réflexion conduite par la commune. Elle contribue à justifier le projet opérationnel de la ZAC en liaison avec le projet de révision du plan local d'urbanisme (PLU) de Laval, qui est en cours.

Sur ce point néanmoins, le dossier mériterait à clarifier la situation du projet au regard du PLU en vigueur, dans la mesure où il contient à ce titre des informations contradictoires (par exemple chapitres 9.2 et 9.3 du volet C de l'étude d'impact).

Par ailleurs, le projet de ZAC s'inscrit bien dans les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Pays de Laval et de Loiron en cours d'approbation, notamment ses principes de densification, de renouvellement urbain, de lien entre les gares et les pôles de développement urbain, de mixité des fonctions urbaines.

Cependant, afin de répondre pleinement aux objectifs portés par les documents de niveau communal ou supra-communal, il conviendra que le dossier de réalisation de la ZAC détermine les choix de typologie des logements au regard des diagnostics réalisés dans le cadre du SCoT, du PLU, ainsi que du bilan à mi-parcours du plan local de l'habitat (PLH).

Résumé non technique

Le résumé non technique est construit sous la forme d'un tableau présentant pour chaque thématique les caractéristiques du projet, leur traduction en termes de sensibilité, contraintes et atouts, les effets du projet, les mesures de réduction, compensation, accompagnement proposées.

Cette approche synthétique est conforme à ce qui est attendu de ce chapitre introductif, à savoir permettre une appréhension facilitée de l'ensemble des thématiques développées dans l'étude d'impact.

Si elle est représentative, elle aurait cependant gagné à s'appuyer sur des illustrations cartographiques qui en faciliteraient la lecture.

Analyse des méthodes

La présentation des méthodes utilisées fait état des supports méthodologiques exploités, des sources collectées et des limites rencontrées.

Au titre de l'expertise écologique, elle précise que la localisation du site en milieu urbain dense, sujet à des activités de type industriel ou équivalentes, a conduit à écarter la pertinence d'inventaire faune flore et des milieux écologiques complets, et que l'analyse a porté essentiellement sur la capacité du site à s'inscrire dans une logique de corridors écologiques à l'échelle de la ville.

Forme du dossier

De manière générale, l'étude d'impact comporte un nombre important de cartes, mais la plupart d'entre elles sont proposées à une taille qui n'en facilite pas la lecture et nuit à la compréhension du propos illustré.

État initial du site et de son environnement

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'analyse des impacts du projet sur l'environnement.

Le site de la ZAC (18,5 ha) est essentiellement occupé par de grandes emprises foncières appartenant à RFF ou à la SNCF (13,28 ha), dont la plupart sont des surfaces de stationnement sans usage particulier. On y trouve également des locaux techniques liés à l'activité ferroviaire ou aux transports collectifs. Le reste du foncier (5,22 ha) est partagé entre la commune (îlot Magenta) et des propriétaires privés : on y trouve quelques bâtiments de commerces et d'habitat.

Inscrit dans une topographie peu marquée, l'ensemble constitue un paysage peu qualitatif de grandes surfaces imperméabilisées de friches urbaines, entrepôts et bâtiments, dont une partie est destinée à la destruction pour la réalisation de la ZAC.

Le traitement architectural et paysager du projet doit contribuer à une revalorisation de ce secteur dans l'ensemble du paysage urbain de Laval. A plus grande échelle, le site, situé en plein centre-ville, n'est pas directement lié au paysage de la Mayenne.

Le dossier indique qu'une partie du projet (parvis de la gare et îlot Gambetta) est incluse dans l'emprise de la zone de protection du patrimoine architectural urbanistique et paysager (ZPPAUP), mais qu'elle ne sera pas dans le périmètre de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) en cours d'élaboration, qui se substituera à la ZPPAUP.

Le projet n'intercepte aucun périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel. Le site Natura 2000 le plus proche est celui du « bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume », à près de 12 km. Quatre zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I sont recensées dans la zone d'étude éloignée du projet : celle des « carrières et fours à chaux de Louverné » à près de 4 km au nord-est, celle de la « grotte de la Coudre » à moins de 3 km au nord, celle de la « vallée du Vicoin à Saint-Brévin » à plus de 5 km à l'ouest, et celle des « prairies humides de la Chesnaie » à 3 km au sud. L'état initial précise qu'il n'y a pas de continuité écologique entre le site de la ZAC et ces espaces remarquables.

Compte tenu de sa forte imperméabilisation et de sa situation en milieu très urbanisé, le site lui-même est pauvre en milieu écologique d'intérêt particulier et présente un faible potentiel de biodiversité. Par contre, l'état initial souligne le potentiel de biodiversité étudié à l'échelle de la ville dans le cadre du PLU et précise que le territoire de la ZAC est identifié au titre de la « trame verte complémentaire » dans le futur projet d'aménagement et de développement durable (PADD).

S'agissant de la protection de l'eau, l'absence constatée de nappe souterraine à faible profondeur conclut à une sensibilité faible du site au risque de pollution des eaux souterraines, et les captages recensés dans un rayon de 5 km ne sont pas considérés vulnérables. Par contre, la rivière Mayenne, située en position hydraulique aval à 700 m du site, est considérée à ce titre comme vulnérable vis-à-vis d'une éventuelle pollution issue du site.

Au titre du bruit, les principales nuisances sonores sur le site sont issues du trafic ferroviaire d'une part, et d'autre part de la circulation routière sur les axes ceinturant le projet. Ces nuisances, identifiées au titre du classement au bruit des infrastructures de transport terrestre, sont de nature à impliquer des contraintes réglementaires en matière d'isolement de façade pour les immeubles de logements à construire à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit.

En dehors du risque sismique, le site n'est directement concerné par aucun zonage de protection de risque naturel.

Au titre de la pollution des sols et sous-sols, l'étude d'impact recense un site BASOL à Laval et 31 sites BASIAS dans le périmètre de 250 m autour du projet, dont 9 dans l'enceinte du périmètre d'étude. Elle reprend les résultats d'un diagnostic de pollution des sols conduit en 2012, qui révèle sur certains secteurs du site des teneurs significatives en hydrocarbures totaux (HCT), en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), ou en métaux. Les tests complémentaires de lixiviation ont montré que les métaux n'étaient pas ou très peu mobilisables. Les terres impactées par des hydrocarbures totaux et par des hydrocarbures aromatiques polycycliques devront faire l'objet d'une prise en charge en filière appropriée si elles sont excavées et la qualité des sols devra être surveillée. L'étude d'impact conclut qu'aucun risque pertinent n'est retenu sur le site et hors site, en dehors d'un risque potentiel par inhalation de poussières, ingestion accidentelle de sol ou par contact cutané, en cas de travaux sur site mettant les terres à nu.

4 – Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet de ZAC « Laval Grande Vitesse » s'inscrit dans le cadre d'une réflexion urbaine globale qui semble de nature à permettre de traiter à une échelle pertinente la prise en compte des enjeux environnementaux du territoire. Dans ce domaine, il appuie de ce fait ses propres analyses sur des démarches en cours de développement (notamment PLU de Laval).

Compte tenu de cette situation d'une part, et du contenu de l'étude d'impact du présent dossier de création d'autre part, il est globalement attendu des éléments plus précis sur ce projet dans le cadre de la phase ultérieure, de réalisation, de la ZAC.

L'analyse des impacts est proportionnée aux enjeux identifiés dès l'état initial au stade de création de la ZAC. C'est pourquoi l'autorité environnementale focalisera son analyse sur les principaux enjeux soulevés par le projet.

Milieux naturels et paysages

Le quartier de la gare se trouve au cœur de la trame urbaine, éloigné des principaux espaces naturels remarquables inventoriés dans la trame verte et bleue de Laval, mais identifié au sein de la « trame verte complémentaire » par le PLU en cours de révision.

Il n'est pas doté d'espèces ou d'habitats remarquables.

Le projet de ZAC induit des coupes d'arbres, cependant peu nombreux sur le site, et la destruction de végétation ornementale ou rudérale sur certaines zones. Il est précisé que d'une part ces perturbations seront largement compensées par les infrastructures végétales et paysagères intégrées au projet, et d'autre part que la compensation améliorera aussi l'intérêt fonctionnel de ces infrastructures au regard de la dynamique de la biodiversité et des continuités écologiques à l'échelle de la commune.

Si elle reconnaît qu'en l'absence de précisions sur le type de plantations prévues, de palette végétale de référence ou de principe d'aménagements, l'impact réel du projet est difficile à estimer à ce stade, l'étude réaffirme l'enjeu réel du projet de ZAC pour la constitution de continuités écologiques urbaines s'inscrivant dans le respect de la trame verte et bleue à l'échelle de la commune, et rappelle que la prise en compte des milieux naturels dans le projet devra répondre aux enjeux définis par le volet Laval ville nature du PADD du PLU dans le cadre de sa révision en cours.

Une étude complémentaire est prévue sur l'intégration de la nature en ville. Elle sera conduite en amont des phases opérationnelles à venir, afin de clarifier la stratégie d'aménagement des espaces publics et une conception du bâti qui permette une plus grande prise en compte des enjeux de biodiversité. Les éléments de cette étude devront être transcrits dans les cahiers de prescriptions environnementales qui s'imposeront aux aménageurs/constructeurs sur le secteur.

Si l'on peut considérer que la prise en compte de la biodiversité urbaine et de la trame verte et bleue sont bien analysées à ce stade de l'étude, l'avancée du projet devra préciser son impact, en particulier dans le cadre de la trame verte et bleue de la commune.

Sur le plan paysager, l'étude justifie d'un impact positif à terme en argumentant d'une part des effets notables du remplacement de friches et délaissés par un réel paysage urbain, d'autre part d'une recherche de réduction de la fragmentation des espaces végétalisés et naturels dans la ville afin d'atténuer l'effet de coupure créé par la largeur de la voie ferrée.

Il apparaît cependant que les études paysagères ne sont pas suffisamment avancées pour mesurer l'impact réel du projet. Il est indiqué par exemple que le développement d'immeubles en hauteur (jusqu'à R+6) et d'autres installations proposées sur ce secteur seront nettement visibles depuis de nombreux points de la ville de Laval, sans davantage qualifier le rapport de ce bâti à la ville ni celui de la ville à ce bâti.

Au total, le dossier de réalisation de la ZAC devra apporter des précisions sur les conditions de développement des continuités écologiques dans le secteur et sur l'impact du projet au regard du paysage urbain de Laval.

Ressource en eau

S'agissant des eaux pluviales, l'étude d'impact précise que l'aménagement du secteur de la gare ne devrait pas conduire à une augmentation significative des volumes d'eaux pluviales rejetés in fine, le site étant déjà fortement imperméabilisé (voiries, parkings, voies ferrées, constructions existantes). Elle indique que l'aménagement de la ZAC prévoit des dispositifs de gestion des eaux pluviales, notamment la création d'un nouveau réseau d'assainissement pluvial, de zones de stockage tampon et d'ouvrages de régulation couverts.

Par ailleurs, elle évoque pour limiter la pollution des eaux de ruissellement, des ouvrages de prétraitement des eaux pluviales seront disposés avant le rejet au réseau public (notamment sur les surfaces de parking), ainsi que des bacs à graisse pour les établissements de restauration.

Compte tenu des surfaces de logements et d'activités (notamment tertiaires et d'hôtellerie) prévues dans ce projet, il conviendrait que le dossier de réalisation apporte également les précisions nécessaires sur l'impact de la ZAC au regard des équipements d'eaux usées de la collectivité.

Au titre des impacts en phase travaux, l'étude rappelle que les impacts potentiels des travaux sur l'eau concernent essentiellement les risques de pollution accidentelle des eaux souterraines ou superficielles par des substances toxiques ou polluantes en cours de chantier (lavage des engins, mise en œuvre du béton, stockage de produits, fuite sur un réservoir). Elle précise d'une part qu'il est peu probable qu'une pollution accidentelle issue du site parvienne jusqu'aux eaux de surface de la Mayenne relativement éloignée, et d'autre part que des mesures de prévention seront adaptées sur le chantier pour réduire le risque de pollution accidentelle et leurs conséquences éventuelles. Ces mesures devront être développées avec l'avancement du projet dans le dossier de réalisation de la ZAC.

Nuisances sonores

L'état initial indiquait que les principales nuisances sonores identifiées sur le site étaient issues du trafic ferroviaire d'une part, et d'autre part du trafic routier sur les axes ceinturant le projet.

L'étude d'impact précise qu'avec les projections de fréquentation du PEM d'une part, et avec l'installation de locaux d'activités et de logements d'autre part, la restructuration et la densification du quartier de la gare pourrait conduire à un volume total de 7000 véhicules venant à terme transiter chaque jour sur le secteur.

Elle ajoute que la création de la ZAC et l'implantation d'activités nouvelles seront sources de nuisances sonores supplémentaires sur le site et sur ses abords immédiats, mais qu'il n'est pas possible de qualifier avec précision l'ampleur de ces nuisances au niveau de la création de la ZAC.

C'est pourquoi elle prévoit à ce stade la protection acoustique pour les bâtiments exposés au trafic, notamment les façades exposées aux infrastructures classées, l'implantation dans la mesure du possible des activités tertiaires en façade des voiries bruyantes et des bâtiments d'habitation en cœur d'îlots, la réalisation de mesures de niveaux de bruit actuels et la modélisation des niveaux de bruit futurs.

L'état initial en matière de bruit n'a donc pas encore été réalisé. Une étude acoustique pour l'ensemble de la ZAC devra être conduite à un stade où la programmation sera plus aboutie. Elle devra permettre de connaître le bruit lié à toutes les infrastructures, et cela au-delà du classement sonore des voies routières et ferrées (courbes isophones par période pour le trafic). Elle devrait également intégrer une étude prospective de l'impact des activités projetées. Cette cartographie de bruit permettrait de définir une politique d'intervention en matière de nuisances sonores. Ce volet environnemental devrait être intégré aux problématiques d'aménagement, en particulier en ce qui concerne les lieux d'habitat et d'activités nécessitant un environnement calme.

Pollution des sols

Un diagnostic de pollution des sols a révélé sur certains secteurs du site des teneurs significatives en hydrocarbures (HCT ou HAP) ou en métaux.

Les analyses de sols ne relèvent pas d'anomalie conséquente pour l'urbanisation.

Elles concluent par contre que la phase de travaux est susceptible de mobiliser des terres contaminées, qui, si elles ne présentent pas de risque en l'état actuel, peuvent avoir un impact pour les populations proches et surtout les personnels intervenant lors des travaux (mise en suspension des terres et inhalation de poussières, ingestion accidentelle de sol ou contact cutané).

C'est pourquoi il est prévu qu'une étude complémentaire plus détaillée soit menée, afin de caractériser plus précisément les volumes de terre concernés et leur niveau de contamination réel, pour déterminer les traitements adaptés. Cette étude approfondie dressera une cartographie plus précise des risques (état des sols en fonction des usages prévus, niveau de pollution résiduelle acceptable pour permettre la réalisation du projet, évaluation des quantités de terres à gérer, définition des éventuelles restrictions d'usage à mettre en place, réorientation éventuelle du projet d'aménagement). Elle participera ainsi à déterminer les mesures du plan de gestion du chantier relatives notamment aux conditions d'intervention sur le chantier, aux conditions d'excavation des sols pollués, aux conditions de gestion des terres excavées et aux opérations liées à la gestion des déblais-remblais.

Par ailleurs, l'étude d'impact signale des risques de pollution localisée des sols et du sous-sol en phase de travaux, par exemple par déversement accidentel de produits toxiques ou polluants sur le sol (produits d'entretien des engins, essence, fuel, graisses), et prévoit la limitation de ces risques en imposant des mesures de gestion pour l'organisation des stockages et des activités polluantes (rétention et décantation des eaux de lavage, présence obligatoire d'un kit de dépollution, mise en place d'un réceptacle sous les fûts d'huile de décoffrage).

Energies renouvelables et qualité de l'air

Au titre des énergies renouvelables potentiellement développables sur la ZAC, l'état initial recensait le solaire thermique, le photovoltaïque, le bois énergie, et dans une moindre mesure l'énergie éolienne et la géothermie très basse consommation.

S'agissant de l'option énergétique « chaufferie bois », proposée comme type de chauffage collectif pour le quartier, il pourrait être précisé qu'un traitement performant des poussières fines et des polluants organiques (HAP, dioxines-furanes), ainsi que l'optimisation de la combustion (faibles rejets de CO et de Nox), seraient nécessaires pour ne pas dégrader la qualité de l'air du centre urbain.

Radon

Les études menées par l'IRSN au niveau national incluent la commune de Laval dans les zones à potentiel radon moyen ou fort. Il serait utile que cette information soit prise en compte afin d'intégrer pour les futures constructions neuves et les travaux de rénovation, la mise en œuvre de techniques d'atténuation de l'effet du radon. Il en est de même pour d'éventuels projets de pompe à chaleur, par sondes géothermiques notamment, qui peuvent contribuer à faire remonter du radon dans les ouvrages d'exploitation ou les bâtiments.

Mobilités

Globalement, le projet a pour objectif de traiter l'ensemble des mobilités sur le secteur de la ZAC et en lien avec le reste de la ville.

S'il n'appartient pas au dossier de ZAC de répondre au-delà de son périmètre, il convient néanmoins de souligner l'intérêt d'une vision et d'une cohérence plus large, sur lesquelles le dossier pourrait apporter plus d'éclairages, notamment pour la zone 30, pour les zones de circulation apaisée par rapport à la réflexion communale de schéma général de circulation apaisée, ainsi que pour les aménagements de voirie et leurs objectifs de vitesse fixés.

De plus, le périmètre de la zone de rencontre dans la ZAC demanderait à être précisé ou reconsidéré, dans la mesure où il semble actuellement limité au trottoir d'accès.

Il conviendrait que le dossier de réalisation de la ZAC apporte des précisions sur ces points particuliers, et plus globalement sur les aménagements des espaces publics, notamment au regard du code de la rue.

Impacts en phase de travaux

En dehors des impacts en phase travaux déjà évoqués ci-dessus, l'étude d'impact constate que les surfaces mobilisées par les travaux (zones de stockage et de travaux proprement dits) seront essentiellement situées à l'intérieur de la zone de projet, soit destinées au réaménagement, soit occupées par des usages ou activités voués à être supprimés ou déplacés. Elle considère de ce fait que le phasage et l'organisation des travaux devraient permettre de limiter l'impact sur les usagers des parcelles voisines, non concernées par le projet.

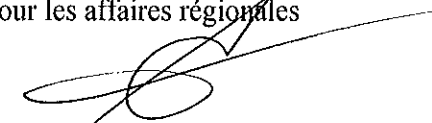
5 – Conclusion

L'analyse des impacts, bien que proportionnée, aurait toutefois été davantage qualitative si l'étude d'impact, dès la création de la ZAC, avait été plus précise sur la programmation des logements, commerces, activités tertiaires, sur la typologie des logements, les formes urbaines et les aménagements publics du projet.

Des études complémentaires et des approfondissements devront être portés au dossier de réalisation de la ZAC, notamment sur les conditions de développement des continuités écologiques au sein de la trame verte et bleue, sur les impacts paysagers du projet, et sur les thématiques de nuisances sonores et de pollution des sols.

Sous réserve de ces éléments, le dossier de création de la ZAC « Laval Grande Vitesse » recense et prend en compte les principaux enjeux environnementaux du site.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire
et par délégation
la secrétaire générale
pour les affaires régionales



Sandrine GODFROID

