



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

12 JUL. 2016

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de réalisation de la ZAC « Laval Grande Vitesse »
(complément à l'étude d'impact de novembre 2013)
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 du complément à l'étude d'impact proposé dans le cadre du dossier de réalisation 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 de la ZAC « Laval Grande Vitesse », comportant une étude d'impact de novembre 2013, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 7 février 2014.

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.

C'est dans le cadre de cette phase de réalisation qu'est proposé le complément à l'étude d'impact, sur lequel porte le présent avis.

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.

Dans ce contexte, la réalisation de la ZAC « Laval Grande Vitesse » a vocation à redynamiser le secteur de la gare et à l'aménager comme une entrée de ville majeure autour du PEM, à revaloriser sa vocation d'échange au cœur de l'agglomération, à densifier les quartiers centraux de Laval et à recréer des liaisons entre quartiers enclavés.

Sur un site de 18,5 hectares, actuellement occupé par des emprises ferroviaires en friches, des parcelles urbaines désaffectées ou sous-densifiées, la ZAC « Laval Grande Vitesse » prévoit la mise en œuvre d'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, 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 (70 000 m² de surfaces de commerces, services, hôtellerie, activités tertiaires, 100 000 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.

Les compléments au dossier d'étude d'impact de novembre 2013 portent d'une part sur des adaptations et des évolutions du projet, et d'autre part sur des éléments de réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 7 février 2014.

Ces éléments de réponse sont relatifs à :

- la continuité écologique au sein du projet et son traitement paysager,
- la gestion des eaux pluviales,
- la gestion des eaux usées,
- l'étude acoustique,
- l'étude vibratoire,
- l'étude de pollution des sols et enrobés,
- un complément sur le thème du radon,
- un complément sur le thème des mobilités.

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.

Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale dans son avis du 7 février 2014 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 et prise en compte de l'environnement par le projet

L'avis qui suit se limitera aux aspects soulevant des observations particulières parmi les compléments apportés à l'étude d'impact, et leurs liens aux observations qui avaient été formulées dans l'avis du 7 février 2014.

Évolutions apportées au projet

Les évolutions apportées au projet par-rapport à celui présenté dans l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC, ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 7 février 2014, concernent la reconfiguration du réseau viaire sur le secteur au sud de la voie ferrée, l'organisation de la gare routière, ainsi que le plan masse d'une partie de la ZAC.

Reconfiguration du réseau viaire

Dans le secteur compris entre les voies ferrées au nord et la rue des 3 Régiments au sud, toutes orientées dans un axe est-ouest, le dossier de création de la ZAC prévoyait la création d'une voirie de desserte structurante, la rue Haute, également orientée est-ouest. De chaque côté de la rue Haute, deux linéaires d'îlots à bâtir se dessinaient : l'un donnant au nord sur les voies ferrées, l'autre donnant au sud sur la rue des 3 Régiments. Cette dernière conservait son statut de desserte locale, et l'ensemble de sa structure jusqu'à sa façade existante sur trottoir sud.

Le dossier de réalisation de la ZAC propose toujours de créer la rue Haute dans le même secteur. Mais d'une part il la positionne en limite du faisceau ferroviaire, d'autre part il la configure en site propre pour la desserte de la gare routière par les autocars, les autobus, et les véhicules de service. Il ne se dessine plus qu'un seul linéaire d'îlots à bâtir, sur l'ensemble de l'emprise ouverte entre la rue Haute et la rue des 3 Régiments. Cette dernière, requalifiée en voie de desserte urbaine, devient un espace public structurant du secteur, un nouveau lieu de parcours à usages diversifiés, entre les habitations existantes sur son trottoir sud et les nouvelles constructions avec rez-de-chaussées commerciaux sur les îlots à bâtir sur son trottoir nord. L'emprise de la rue des 3 Régiments est ainsi élargie et reprofilée, afin de permettre une promenade sur espace planté, le partage des modes de déplacements doux entre piétons et cyclistes, et une voirie automobile avec stationnements intégrés.

Cette reconfiguration du réseau viaire vise à optimiser la constructibilité et l'organisation des lots à bâtir sur le secteur compris entre les voies ferrées et la rue des 3 Régiments : elle leur offre une plus grande emprise en profondeur sur un linéaire unique plutôt que divisée sur deux linéaires.

Organisation de la gare routière

Outre un accès facilité des autocars et des autobus en site propre par la rue Haute, la reconfiguration du réseau viaire est de nature à permettre une meilleure lisibilité de la gare routière, tant depuis les quais et le parvis de la gare SNCF que depuis l'ensemble du secteur au sud des voies ferrées.

Par-rapport au dossier de création de la ZAC, les modifications apportées au projet de la gare routière (sud) consistent en son organisation plus compacte autour d'un quai central unique, avec une seule traversée piétonne. De plus, sur le secteur au nord du réseau ferré, 2 quais complémentaires seront créés, pour améliorer la répartition des trafics d'autocars autour de la gare SNCF, et contribuer en particulier à diminuer leur passage en centre-ville.

Évolutions du plan masse

L'étude présente un plan masse, dans ses versions initiale et renouvelée, en pages 28 et 29.

Elle évoque quelques adaptations aux principes de son ordonnancement, destinées d'une part à favoriser un phasage opérationnel par lots autonomes, et d'autre part à permettre des formes urbaines ouvertes à des variations de largeur du bâti en fonction de ses usages et fonctions. Elle indique que chaque lot sera doté d'un cœur d'îlot paysager connecté à l'espace public.

Elle précise que les évolutions du plan masse ne concernent pas l'îlot Magenta, l'îlot Garot, ni les secteurs de l'avenue de Mayenne.

Analyse des évolutions apportées au projet

L'avis de l'autorité environnementale sur le dossier de création de la ZAC avait constaté que les arbitrages réalisés sur les variantes du projet, qui portaient notamment sur l'aménagement de la gare routière et celui des voiries structurantes pour les accès aux gares et leurs abords, ne semblaient pas relever directement de critères d'effets sur l'environnement ou la santé humaine.

Les évolutions apportées au projet apparaissent toutefois de nature à induire de possibles modifications au regard de ses impacts sur le plan des mobilités, du bruit, des milieux naturels, des paysages, et de la gestion des eaux pluviales. Les observations relatives à ces points seront émises aux chapitres suivants, portant sur les compléments apportés à l'étude par thématique.

À propos de la programmation cependant, si l'étude maintient inchangé le programme des équipements publics de la ZAC, elle indique que « des ajustements sur la constructibilité ont été revus à la baisse afin de desserrer le plan de masse, dans une proportion compatible avec les ajustements de programmation qu'il est possible d'instituer dans le cadre de l'élaboration du dossier de réalisation ». Le dossier de réalisation gagnerait à être plus précis sur la nature et le dimensionnement de ces ajustements, en rapport avec les éléments de programme identifiés dans le dossier de création de la ZAC. De plus, il n'apporte pas d'éclairage sur les choix de typologie des logements, dont l'avis du 7 février 2014 soulignait pourtant l'intérêt, au regard des diagnostics réalisés dans le cadre du SCoT des Pays de Laval et de Loiron, du PLU de Laval, et du bilan à mi-parcours du plan local de l'habitat.

Complément mobilité

L'organisation de la gare routière de part et d'autre des voies ferrées, permettant de renforcer l'usage de la passerelle et d'optimiser le foncier, la réservation de la rue Haute en site propre, la reconfiguration des accès au sud en requalifiant la rue des 3 Régiments, sont de nature à favoriser l'identification et l'usage du parvis et des abords dédiés aux mobilités en transports collectifs routiers, taxis, dépose-minute, circulations douces. Ces évolutions du projet visent ainsi à renforcer le rôle d'équipement du PEM en faveur de l'intermodalité, et plus globalement à organiser une plus grande fluidité des déplacements autour du PEM et dans l'ensemble du secteur.

Le chapitre « mobilité » proposé au complément de l'étude d'impact chiffre les objectifs de stationnement multimodal et en qualifie les moyens par mode de déplacement (carrousel ou abris, création d'un local dans un bâtiment de la gare pour les vélos, stationnements deux roues motorisés au niveau du parvis, stationnements véhicules légers sur l'ensemble du secteur et création d'un parking silo de 300 places). Un plan situe ces différents dispositifs.

Au-delà de ces éléments, s'il n'appartient pas au dossier de ZAC de répondre en dehors de son périmètre, il convient néanmoins de souligner l'intérêt d'une vision plus aboutie sur la gestion des mobilités à l'échelle du quartier, en cohérence avec la conjonction des usages qui y sont attendus et au regard du code de la rue. À ce titre, le dossier de réalisation n'apporte toujours pas d'éclairage, notamment pour la définition d'une zone de rencontre autour du parvis de la gare, plus largement pour la conception d'un schéma de circulation apaisé en rapport avec la réflexion communale de schéma général de circulation apaisée (un tel schéma est indispensable avant la mise en place d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre), ainsi que pour les aménagements de voirie et leurs objectifs de vitesse (zone 30 ou maintien à 50 km/h), en cohérence avec la fonction circulatoire du quartier et ses relations au reste de la ville.

Par ailleurs, la faisabilité et la plus-value sur la fluidité des trafics de l'aménagement de giratoires au carrefour de Paris auraient mérité d'être étudiées et les obligations en matière d'accessibilité intégrées de manière précise.

Étude acoustique

L'étude acoustique présentée dans le présent dossier intègre un état initial de l'environnement sonore et une étude prospective prenant en compte les aménagements proposés.

L'analyse des mesures acoustiques pour l'état initial objective l'impact sonore important du trafic ferroviaire et routier sur ce secteur. De plus, le bruit est un enjeu majeur du projet d'aménagement de la ZAC, compte tenu de la proximité des voies ferroviaires, de la circulation routière inhérente à la desserte de la gare et du nouveau PEM (véhicules légers, autobus, cars, ...), et du nombre de logements (présents et futurs) qui pourront être exposés.

L'étude acoustique prospective intègre des données d'aménagement qui demanderaient à être mieux explicitées, ou abouties de manière plus précise, notamment sur la gestion des mobilités, la réorganisation du plan de circulation et des vitesses autorisées, les positionnements et affectations des lots à bâtir, pour permettre d'appréhender la prise en compte des enjeux de bruit dans les choix retenus, et leur traduction dans le plan de masse et le programme de la ZAC.

Sur l'affectation des lots (activités, logements) en particulier, il n'apparaît pas d'éléments d'analyse et de réflexion participant à la construction du projet et visant à privilégier des implantations et des orientations des logements de nature à garantir la qualité de vie des résidents. La seule préconisation d'une isolation du bâti ne constitue pas une mesure permettant d'apporter une réponse satisfaisante à un tel enjeu.

L'évaluation des impacts sonores du projet sur les logements et activités (existants et projetés) nécessiterait d'être fondée sur une meilleure lisibilité des sources potentielles, et donc une vision plus aboutie de la réorganisation des mobilités, dont l'intérêt a déjà été souligné dans le présent avis, au moins sur l'ensemble du secteur.

Elle pourrait être explorée de manière élargie, même s'il n'appartient pas au dossier de ZAC de répondre en dehors de son périmètre, notamment en rapport avec les évolutions portées au plan de circulation.

L'étude projetée, par exemple, pour la rue Auguste Beneux, située en limite sud de la ZAC, une augmentation du trafic routier de 225 %. Sans que cette rue n'ait fait l'objet de mesure acoustique à l'état initial, le dossier préconise un renforcement de l'isolement de l'ensemble des façades des logements collectifs existants situés côté sud de la voie, pour respecter la réglementation en matière de bruit. Ces travaux d'isolation devront être réalisés dès le début de la modification du plan de circulation.

Globalement, l'étude acoustique ne permet pas d'apprécier la manière dont a été pris en compte l'enjeu important du bruit sur ce projet conséquent, notamment en relation avec la réorganisation des mobilités et l'organisation des îlots à bâtir affectés au logement ou aux activités.

Éléments complémentaires sur les milieux naturels et le traitement paysager

L'étude rappelle que la configuration actuelle du site, en grande partie en friche, minéralisé et sans trame verte, ne lui confère pas de qualité particulière, ni au plan de la biodiversité, ni au plan paysager.

Au regard des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques identifiés au PLU de Laval, le dossier indique que le périmètre de la ZAC est concerné par un corridor écologique complémentaire et/ou potentiel, essentiellement aérien, situé au niveau de la voie ferrée et dans son axe est-ouest.

Le traitement végétal des espaces publics est décrit de nature à créer une trame verte en cohérence avec ce corridor écologique, en particulier le long de la rue Haute, mais également sur la promenade rue des 3 Régiments et au nord des voies ferrées le long de la rue du Dépôt. Les linéaires ainsi composés sont représentés sur un plan du schéma directeur des plantations.

Le projet prévoit aussi la mise en place d'une porosité de corridors verts sur un axe nord-sud, entre les îlots, de part et d'autre des voies ferrées (illustrée par un plan page 35).

Enfin, l'obligation sera imposée aux aménageurs de réserver 25 à 30 % de chaque îlot en espace libre, dont 50 % en pleine terre, permettant la plantation d'arbres de hautes tiges. Il est précisé que ces contraintes ne concerneront pas les lots entourant le PEM, pour lesquels d'autres aménagements pourront toutefois être mis en œuvre (aménagements en toiture par exemple).

S'agissant de l'intégration paysagère de la ZAC, les compléments apportés s'appuient sur le traitement végétal des espaces publics et des îlots à bâtir. Cependant, les vues proposées sur le PEM et la promenade rue du 3ème Régiment sont très partielles et ne permettent pas suffisamment d'imaginer de réelles perspectives à l'échelle du secteur.

Au-delà de l'aspect végétal, l'enjeu de lisibilité des aménagements est d'autant plus prégnant que l'étude souligne la forte topographie du site (voies en contrebas des espaces publics existants au nord, et au contraire en surplomb au sud), illustrée par deux coupes, qui auraient mérité d'être plus clairement orientées pour faciliter leur lecture (page 37).

À ce stade d'avancement du projet, l'intégration paysagère de la ZAC demanderait à être mieux explorée dans sa dimension plus globale, notamment en relation avec les évolutions portées au plan masse concernant la géométrie des îlots et les volumétries bâties. De plus, l'étude n'a toujours pas qualifié le rapport du bâti futur à la ville ni celui de la ville à ce futur bâti, alors que, par exemple, des installations et des immeubles en hauteur (jusqu'à R+6) prévus sur la ZAC seront nettement visibles depuis de nombreux points de la ville de Laval.

Éléments complémentaires sur la gestion des eaux pluviales et des eaux usées

L'aménagement de la ZAC prévoit la mise en séparatif des réseaux d'assainissement de l'aqueduc sous les voies ferrées, de la rue des 3 Régiments au sud, et de la rue du Dépôt au nord, conformément aux dispositions du zonage d'assainissement des eaux usées et pluviales de Laval.

S'agissant des eaux pluviales, l'étude indique que le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères de la ZAC comportera pour chaque îlot privé, d'une part des règles d'aménagement portant à la réduction des surfaces imperméabilisées, en lien avec les contraintes paysagères déjà évoquées (réservation d'une portion d'îlot en espace libre, dont la moitié en pleine terre), d'autre part des règles de régulation à la parcelle, favorisant l'infiltration et l'évaporation, avec système de dépollution (hydrocarbure, graisses), imposées à la charge des aménageurs.

L'étude complémentaire signale que le plan masse réduit de l'ordre de 9 % le coefficient d'imperméabilisation des sols sur le périmètre de la ZAC par-rapport à l'état existant.

Pour la phase travaux, il est indiqué que les travaux de terrassement devront être réalisés hors période pluvieuse intense, afin de limiter le risque de transfert de matières de lessivage des terrains remaniés vers les eaux superficielles.

De plus, le chantier sera équipé de kits anti-pollution, et les installations de chantier seront localisées en zone non vulnérable pour la ressource en eau (éloignées des rigoles des réseaux unitaires et des branchements d'eau potable), pour limiter les risques d'écoulement accidentel d'hydrocarbures. L'étude aurait gagné toutefois à identifier clairement ces zones non vulnérables sur le site.

S'agissant des eaux usées, l'étude complémentaire fait référence aux caractéristiques et aux capacités de la station d'épuration de Laval, au bilan SATESE relevant sur l'année 2014 son taux de charge moyen hydraulique de 96 % et organique de 57 %, ainsi qu'à une étude de suivi de la qualité de la Mayenne en fin 2014 concluant qu'il n'y avait pas de dégradation du milieu récepteur par le système d'assainissement de Laval.

Dans ce contexte, elle argumente qu'en contribuant à la mise en séparatif de réseaux existants, le projet de ZAC va permettre d'améliorer le fonctionnement de la station d'épuration, auquel le réseau unitaire apporte actuellement des volumes importants.

Sur la base indicative de 536 logements et 2,85 ha de surface cessible pour le commerce et les activités/bureau, l'étude évalue le surplus d'eaux usées généré par la ZAC à l'ordre de 260 m³/j de charge hydraulique et 100 kg/j de charge organique, ce qui représente 0,9 % de la capacité hydraulique nominale et 0,8 % de la capacité organique nominale de la station d'épuration. Il aurait été souhaitable cependant que la base de ces calculs, prise à titre indicatif, soit mieux justifiée au regard de l'avancement du projet et de la programmation de la ZAC.

L'étude conclut que la capacité épuratoire de la station d'épuration de Laval permettra de traiter ces flux supplémentaires, en total respect avec les usages et les objectifs de qualité des milieux naturels récepteurs.

4 - Conclusion

Des évolutions sont portées au projet, et des éléments de réponse proposés à l'avis de l'autorité environnementale du 7 février 2014 sur l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC.

Au stade de la phase de réalisation, l'analyse des impacts aurait toutefois mérité des précisions sur la programmation des logements, commerces, activités tertiaires, sur la typologie des logements et les formes urbaines.

En lien avec les évolutions sur l'organisation des mobilités, dont la vision globale gagnerait à être plus aboutie, elle aurait pu traiter la prise en compte des enjeux d'exposition au bruit dans sa dimension qualitative.

Des approfondissements devraient être portés au dossier de réalisation de la ZAC, sur ces différents aspects et sur leurs liens, ainsi que sur les impacts paysagers du projet.

La directrice régionale,


Annick BONNEVILLE

