

# Demande au cas par cas

Projet de parking avec ombrières  
Commune de SAINT-BERTHEVIN (53)

Maître d'ouvrage

**Commune de Saint-Berthevin**

Place de l'Europe  
CS34255  
53 942 SAINT BERTHEVIN Cedex



**PÔLE ENVIRONNEMENT**

12a rue du Patis Tatelin - 35700 RENNES

02 57 67 56 38

[environnement@tecama.fr](mailto:environnement@tecama.fr)

Novembre 2024

## Table des matières

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. CADRAGE PREALABLE DU PROJET .....</b>	<b>7</b>
2.1 Patrimoine naturel .....	8
2.2 Trame verte .....	11
2.3 Planification urbaine .....	13
2.4 Gestion de l'eau – Trame bleue .....	18
2.5 Risques – Nuisances et archéologie .....	22
<b>3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>28</b>
<b>4. PRESENTATION DU PROJET .....</b>	<b>38</b>
<b>5. IMPACTS DU PROJET ET MESURES ERC .....</b>	<b>45</b>
5.1 Sol, topographie .....	45
5.2 Imperméabilisation du sol .....	45
5.3 Paysage .....	46
5.4 Bruit et pollution .....	46
5.5 Réseaux .....	47

## 1. PREAMBULE

**La commune de Saint-Berthevin**, située en Mayenne, est en réflexion global sur les des espaces extérieurs de l'espace sportif Bernard Le Godais, situé sur son territoire communal, en Mayenne. Cette réflexion n'a aujourd'hui pas de valeur opérationnelle. En revanche, aujourd'hui, avec les activités sportives et les événements associés, le secteur manque de places de stationnement.

La commune a donc pour projet la création de **146 places véhicules légers (VL) sous ombrières et 8 places véhicules légers simples dont 2 PMR**. Situé au Nord-est du centre-ville, le projet comportera également des espaces verts, des stations de recharges pour véhicules électriques et des stationnements pour vélos.

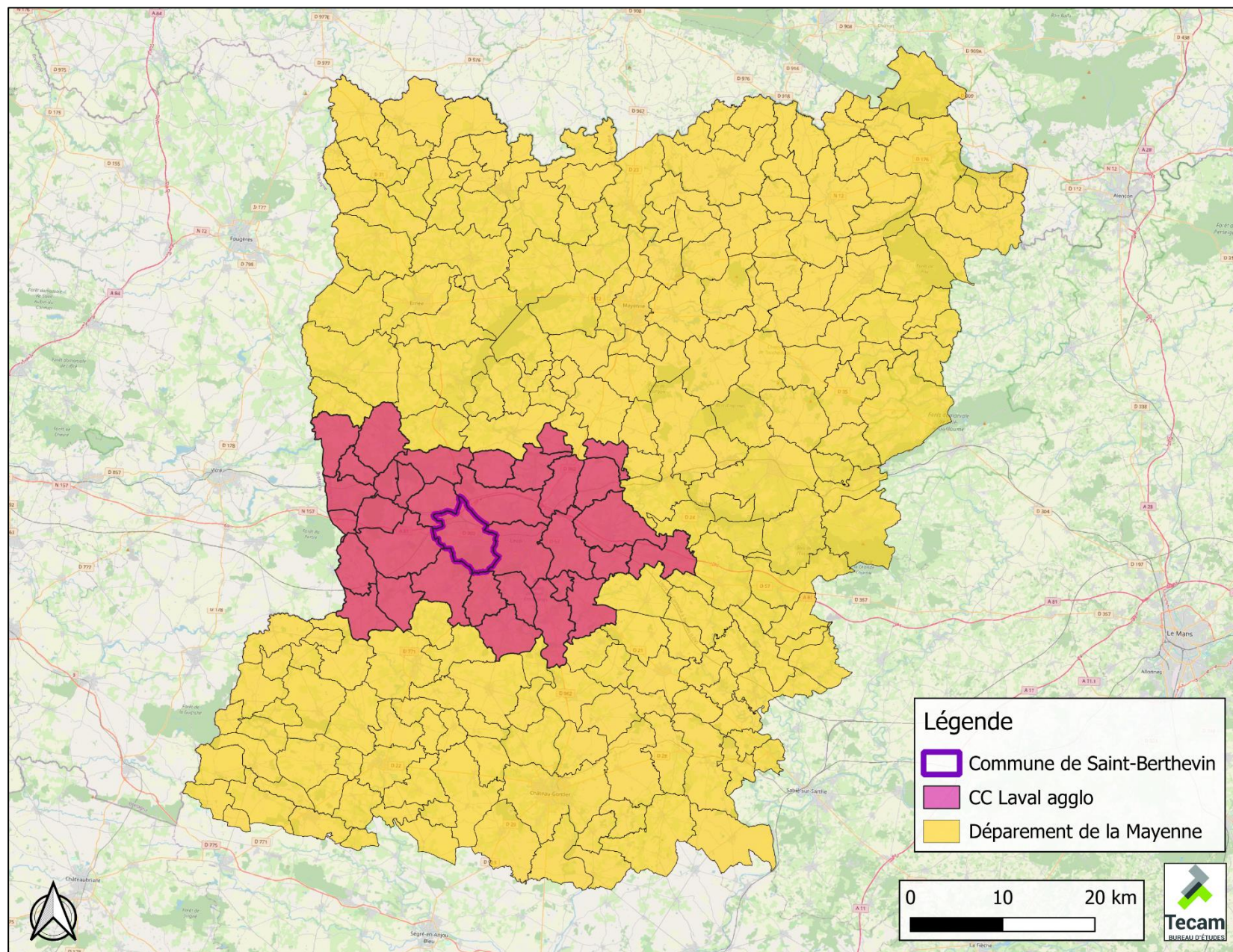
Le projet a une superficie de **0,58 ha** et concerne **en partie les parcelles cadastrales n°000 AL 34 et n°000 BR 56**.

D'après le PLUi de Laval Agglomération, dont la dernière procédure a été approuvée le 18 mars 2024, le projet se situe **en zone UL** qui correspond à la « Zone urbaine essentiellement dédiée aux équipements et loisirs ».

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-1 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à une demande au cas par cas dans le cadre de la procédure d'évaluation environnement. Dans ce cadre, le projet entre dans la catégorie suivante :

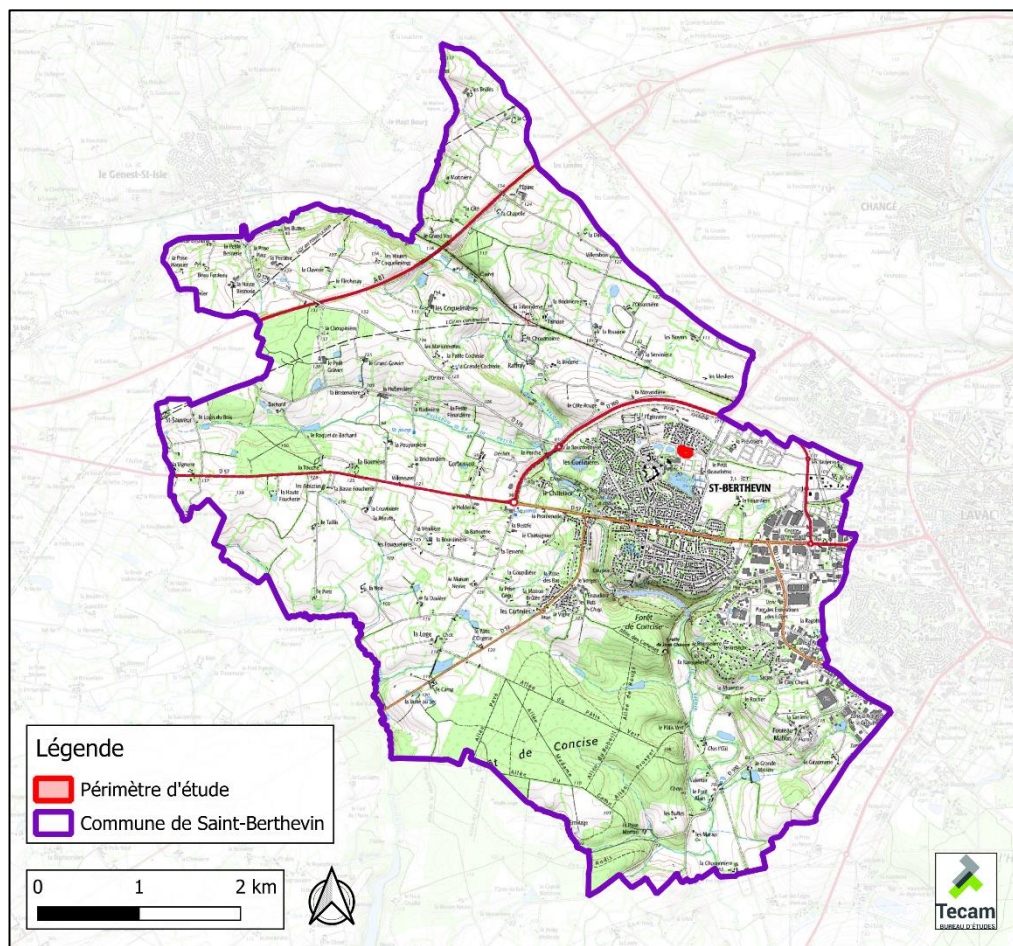
- **41 a) : Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.**

➔ **Ce dossier a pour but de développer les points du CERFA.**



*Carte n°1 : Situation géographique de la commune de Saint-Berthevin (Source : TECAM)*





*Carte n°3 : Localisation du périmètre dans la commune de Saint-Berthevin  
(Source : TECAM)*



*Carte n°2 : Zoom sur le périmètre d'étude (Source : TECAM)*





*Carte n°4 : Parcelles cadastrales concernées par le projet (Source : TECAM)*



*Carte n°5 : Périmètre du projet sur fond ortho photo (Source : TECAM)*

## 2. CADRAGE PREALABLE DU PROJET

Les principaux documents supra-communaux et communaux pouvant concerner le projet ont été décrits de façon à cadrer la future urbanisation dans son contexte et pour relever les enjeux devant être intégrés et respectés dans le futur aménagement.

Chaque thématique abordée a fait l'objet d'une hiérarchisation allant d'un enjeu faible à très fort pour faciliter la compréhension et pour bien cibler les thématiques prioritaires pour le projet :

**Enjeu faible à moyen**

**Enjeu moyen à fort**

**Enjeu fort à très fort**

## 2.1 Patrimoine naturel

**NATURA 2000** : Le site NATURA 2000 le plus proche se situe à 17 km au Nord-est du périmètre d'étude. Il s'agit de la zone « *Bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume* » (ZSC).

Le projet n'est pas en interaction écologique et hydraulique avec cette zone naturelle. L'impact sur cet espace naturel sera donc limité au vu de la distance qui sépare le milieu du projet.

**ZNIEFF** : La ZNIEFF la plus proche se situe à 800 m à l'Ouest du périmètre d'étude. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 « *Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin* ».

Le projet est en interaction hydraulique avec cette zone naturelle. Une attention particulière devra être portée sur la gestion des eaux pluviales.

**Sites classés/ Sites inscrits** : Le projet ne se situe **pas au sein d'un site classé ou inscrit**.

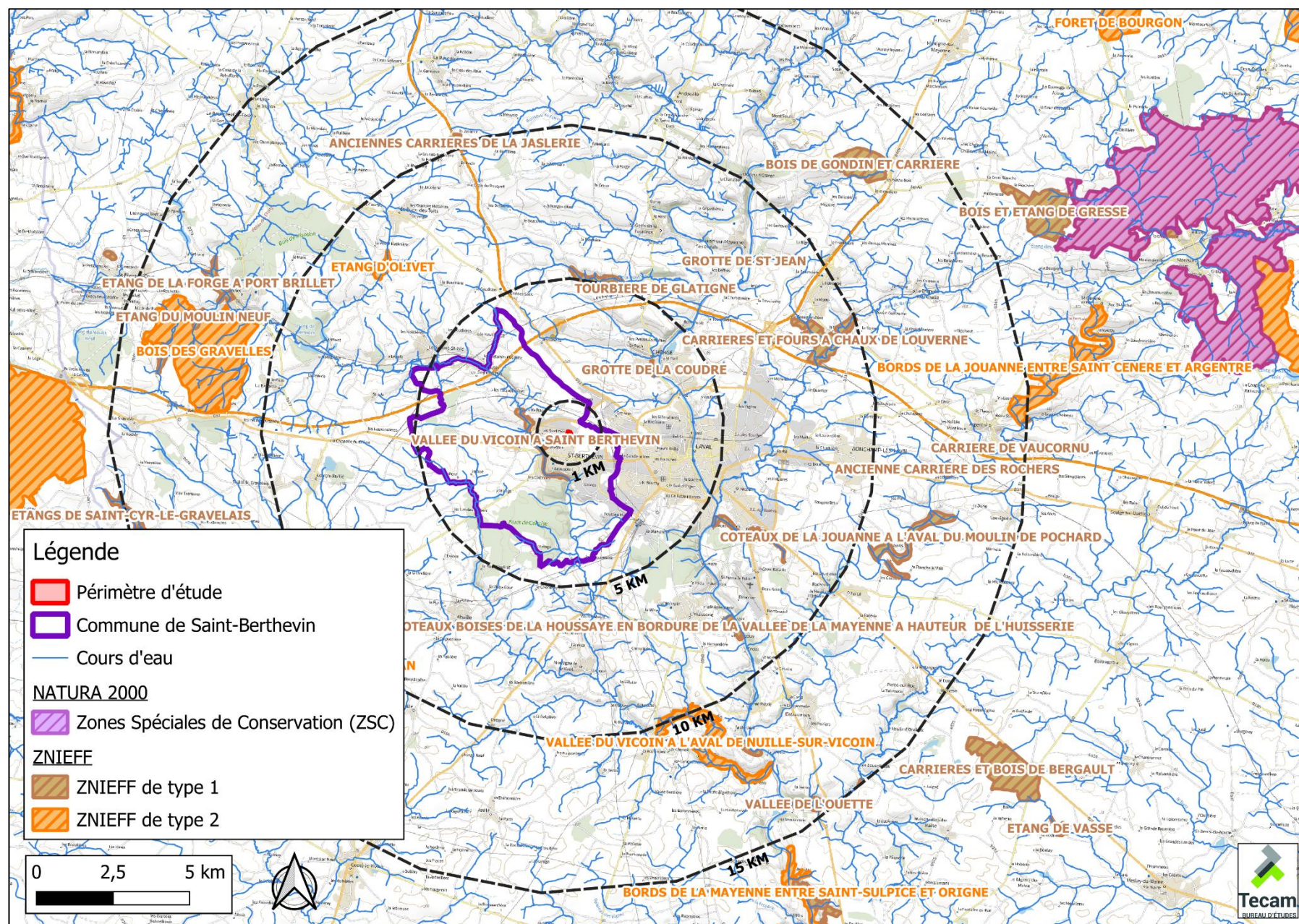
Le site le plus proche se situe à environ 250 m à l'Est du périmètre d'étude. Il s'agit du site inscrit du « *Domaine de la Fénardière* », sur la commune de Saint-Berthevin. Ce site est inscrit depuis le 19 décembre 1969 comme site pittoresque du département de la Mayenne.

Au vu de la nature du projet (requalification d'espace urbanisé), le projet ne présente pas d'enjeux forts vis-à-vis des sites classés et inscrits présents en sa périphérie. Il n'est pas concerné par cette réglementation.

**Biotope** : Aucun APB ne se situe dans le territoire communal, ni dans un rayon de 10 km aux alentours du périmètre d'étude.

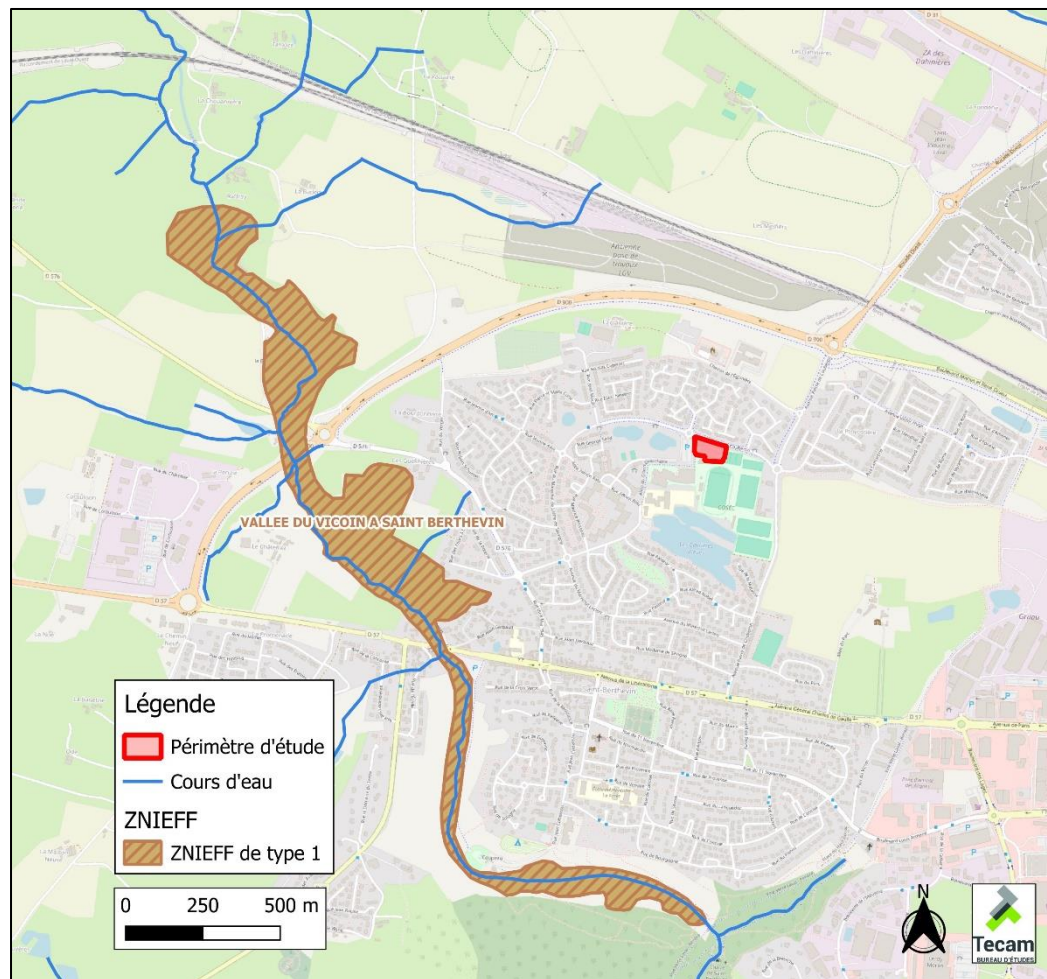
**PNR** : Le périmètre du projet est éloigné des parcs naturels régionaux actuels. Il est situé à environ 43 km, à vol d'oiseau, du PNR le plus proche, "*Normandie-Maine*". Le projet n'aura donc pas d'impact direct sur ces espaces naturels.



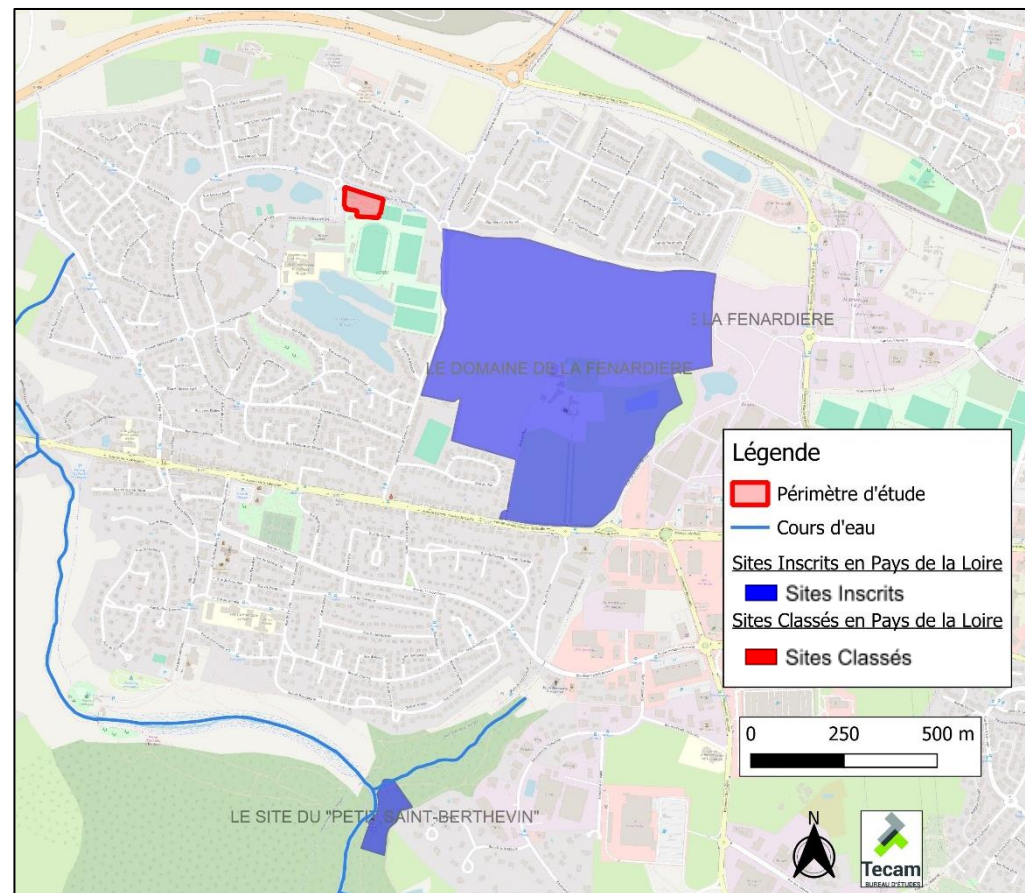


Carte n°7 : Sites naturels à proximité du périmètre d'étude (Source : TECAM)





Carte n°9 : ZNIEFF à proximité du périmètre d'étude (Source : TECAM)



Carte n°8 : Sites inscrits à proximité du périmètre d'étude (Source : TECAM)

## 2.2 Trame verte

**Grands sites** : Aucun Grand Site ne se situe à proximité ou dans un rayon de 50 km du territoire communal et du périmètre d'étude. L'enjeu est donc faible.

**SRCE** : Le SRCE des Pays de la Loire a été adopté le 30 septembre 2015 par arrêté du préfet de Région.

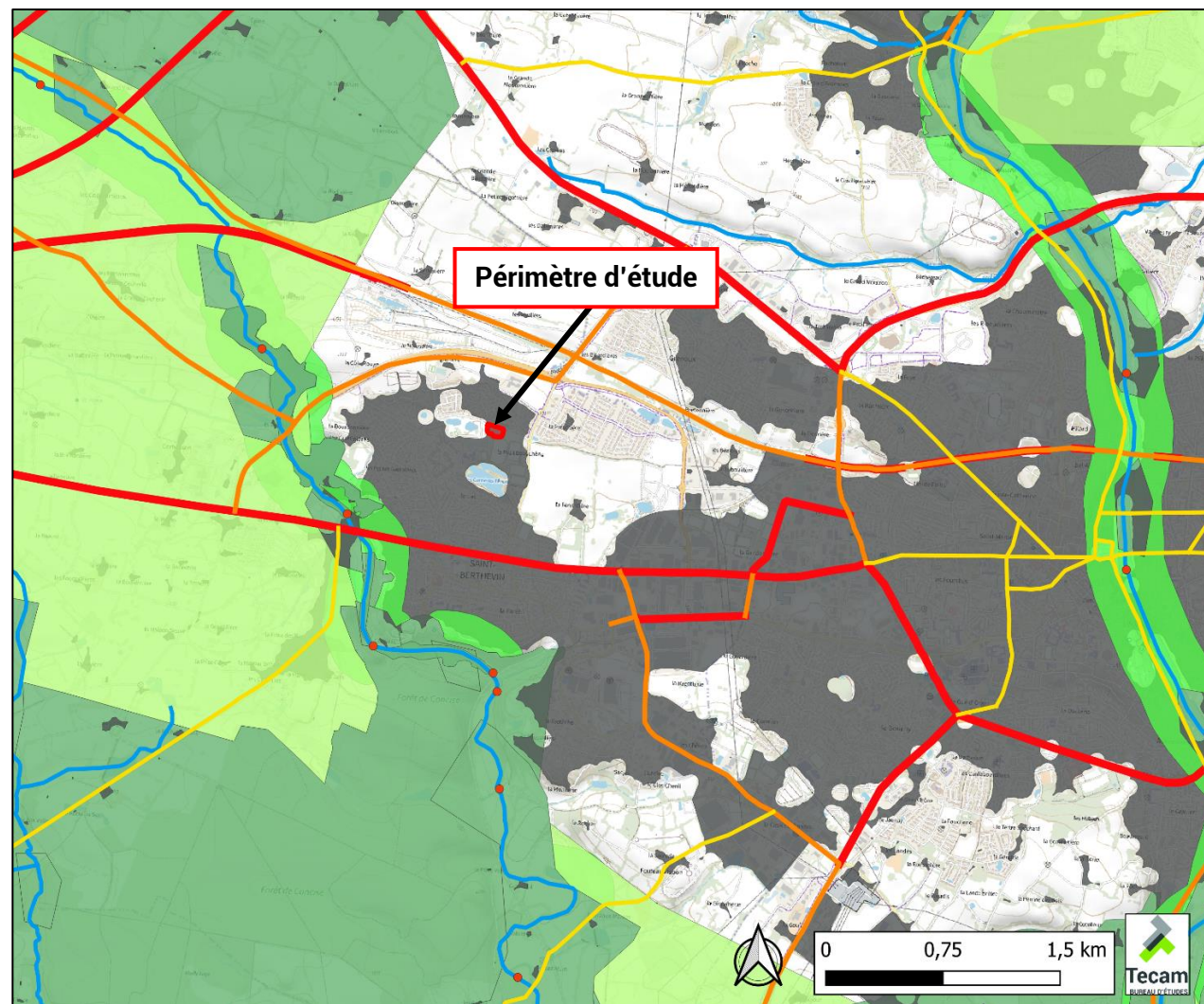
Le projet se situe dans l'unité écologique du « *Plateau lavallois* », au sein d'une tâche urbaine (commune de Saint-Berthevin et de Laval).

La commune est traversée par des éléments linéaires de niveau 1 et 2 fragmentant le paysage, constitués de la voie ferrée (niveau 2) et des départementales D57 (niveau 1) et D 900 (niveau 2). Cette fragmentation ne concerne pas directement le périmètre d'étude, le projet étant déjà situé dans un milieu urbanisé, il ne participe pas à l'extension de la tâche urbaine.

Le réservoir de biodiversité le plus proche est représenté par la ZNIEFF 1 « *Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin* » à 800 m à l'Ouest du projet.

Le SRCE ne crée pas une nouvelle réglementation pour les réservoirs de biodiversités. Cependant, les études d'impact ou d'incidence devront intégrer la question des continuités écologiques parmi l'ensemble des autres considérants traités (Art R122-5 du code de l'Environnement).





Carte n°11 : Réservoirs de biodiversité et corridors écologiques (Source : SRCE Pays De la Loire/TECAM)



## 2.3 Planification urbaine

**SCoT** : Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Laval et de Loiron s'étend sur 686 km<sup>2</sup>, comprenant 35 communes pour une population totale de 112 489 habitants. Approuvé le 14 février 2014, il définit le projet d'aménagement du territoire communautaire à l'horizon 2030.

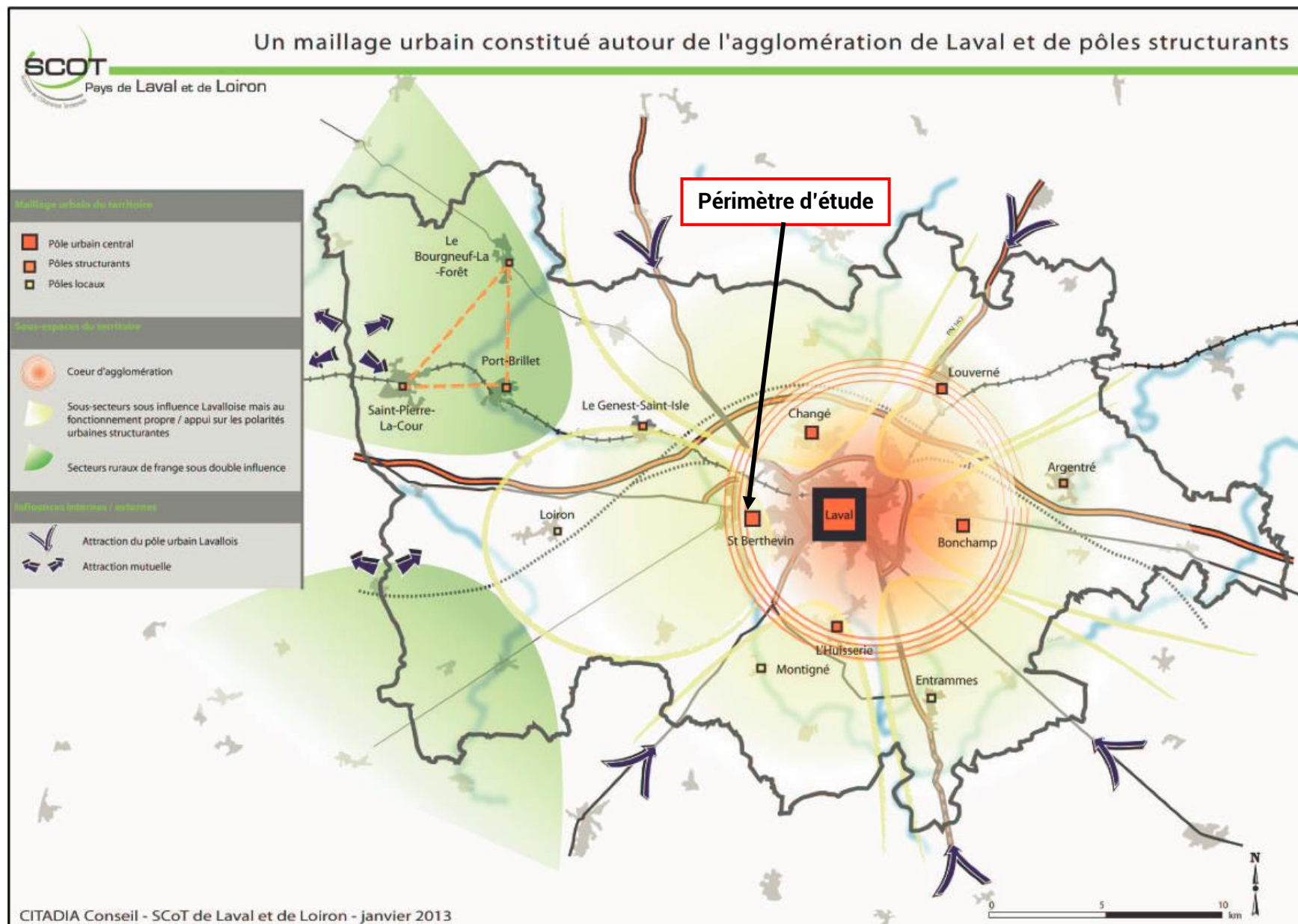
Le PADD est la matérialisation du projet d'aménagement de territoire. Il s'attache à définir des orientations générales, lesquelles ont vocation à être subdivisées en sous-orientations. Ainsi, le PADD du SCoT Laval-Loiron retient les orientations générales suivantes :

- Valoriser l'attractivité et le rayonnement de Laval : un territoire volontaire
  - Renforcer l'attractivité économique,
  - L'attractivité résidentielle au service de la dynamique démographique,
  - Valoriser les spécificités et atouts agricoles des Pays de Laval et de Loiron.
- Organiser un territoire multipolaire garant des nouveaux équilibres et de complémentarités entre les espaces : un territoire solidaire
  - Organiser un territoire multipolaire pour mieux coopérer,
  - Atteindre un objectif de création de 16 000 logements d'ici à 2030,
  - Accueillir de nouveaux habitants en développant des solidarités entre les espaces grâce à une politique de logements et un système de mobilité adapté,
  - Favoriser les déplacements performants, durables et accessibles.
- Préserver le cadre de vie et les qualités agro-naturelles du territoire
  - Un nouveau mode d'urbanisation pour soutenir l'identité paysagère du territoire,
  - Une organisation spatiale assurant un fonctionnement durable du territoire : la trame verte et bleue,
  - Un développement économe en ressource et en énergie.

La commune de Saint-Berthevin est l'un des pôles structurants, situé au cœur de l'Agglomération de Laval. Avec d'autres communes (Bonchamp-lès-Laval, Changé, L'Huisserie et Louverné), elle constitue un tissu urbain quasi continu avec la ville-centre et bénéficie d'une desserte par les transports en commun urbains et d'une palette assez large d'équipements, de commerces et services de proximité. Les principaux espaces d'activités économiques en développement y sont également localisés.

Le SCoT du Pays de Laval et de Loiron s'engage également à limiter la consommation d'espace sur son territoire, en favorisant la densification, le renouvellement urbain et la promotion de nouvelles formes urbaines économes en espaces, respectueuses de l'environnement et du paysage. L'objectif de limitation de la consommation a été fixé à 60 hectares/an sur la période 2014 – 2030.

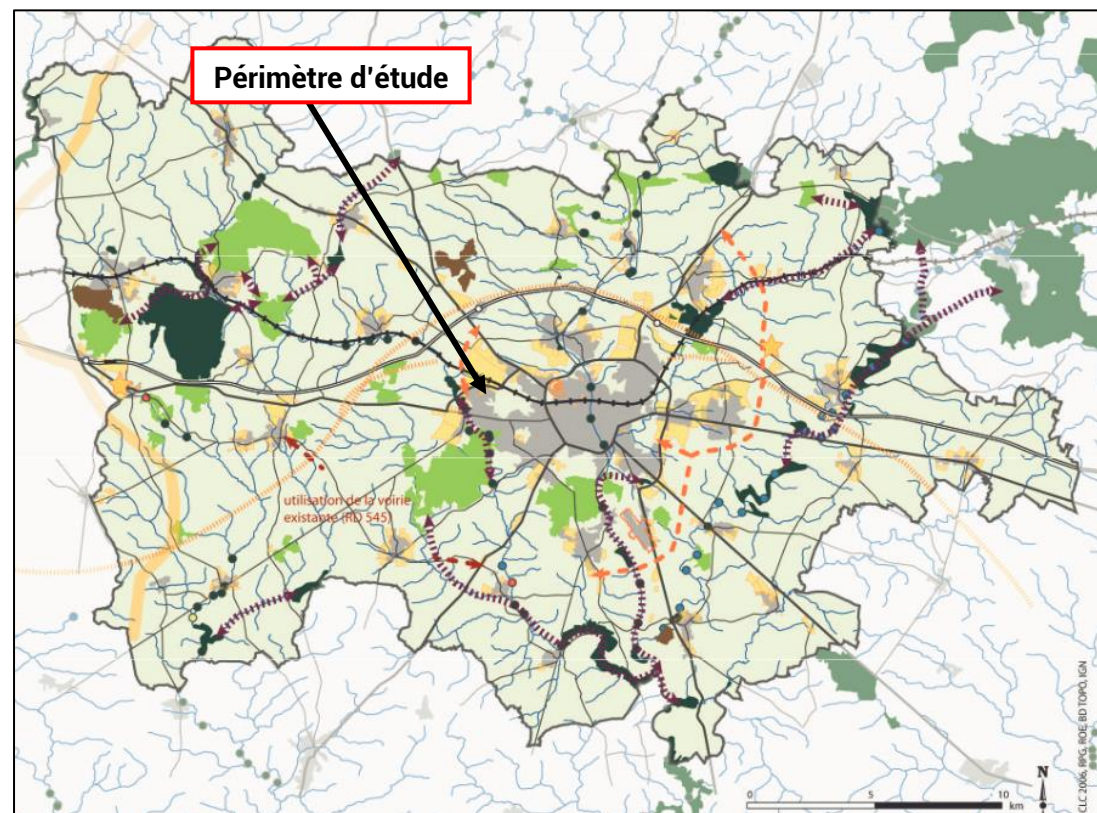
**Le projet de parking suit cet objectif du SCoT puisqu'il prévoit l'aménagement d'un espace au cœur d'une zone déjà urbanisée, sans consommer de nouveaux espaces.**



Carte n°13 : Extrait du SCOT vis-à-vis des pôles structurants de l'agglomération de Laval (Source : SCOT Pays de Laval et de Loiron)

**Trame verte et bleue SCoT :** une carte de la trame verte et bleue a été élaborée par le SCoT :

Le périmètre d'étude se situe **dans la zone urbanisée de l'agglomération de Laval**. Ce secteur est entrecoupé de divers réseaux routiers et voie ferrée fragmentant, qui séparent la zone urbaine des réservoirs de biodiversité au Sud-ouest.



*Carte n°14 : Extrait du SCoT vis-à-vis de la trame verte et bleue de l'agglomération de Laval (Source : SCoT Pays de Laval et de Loiron)*



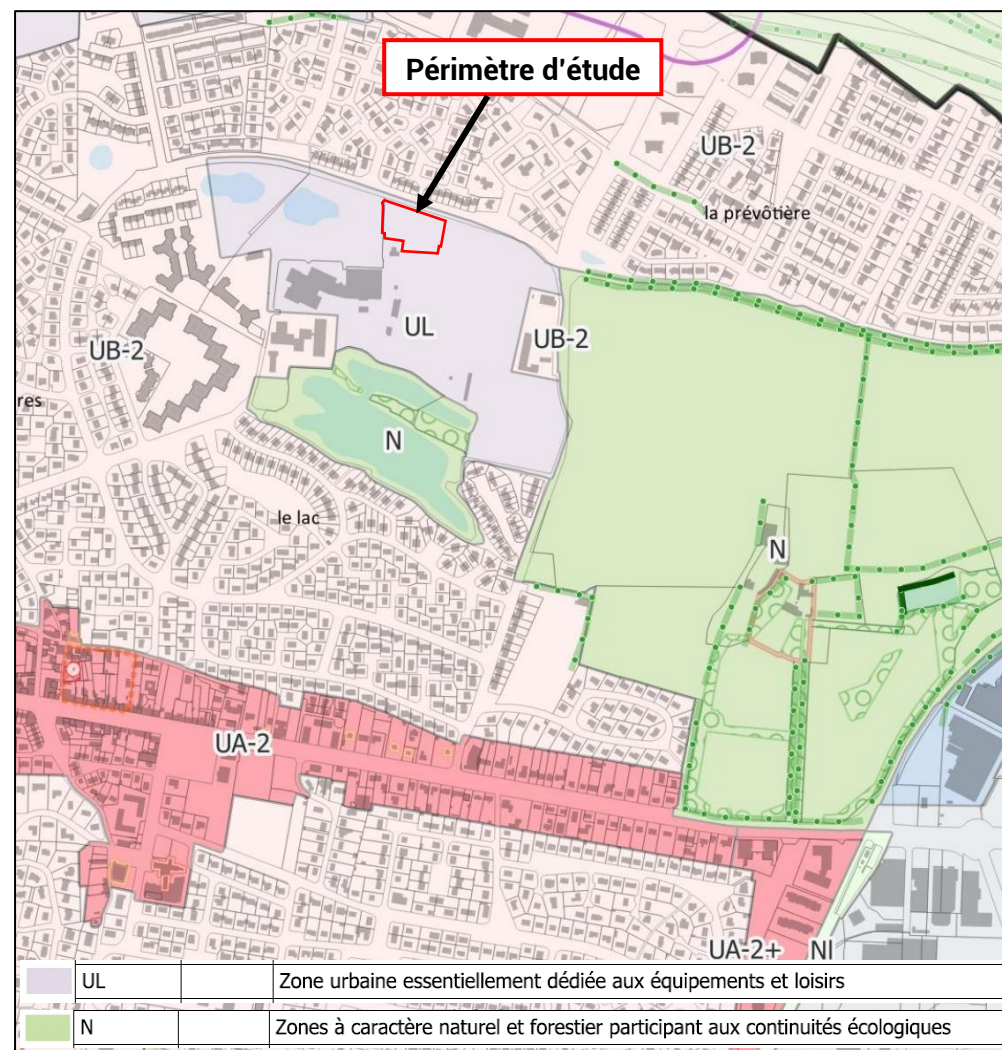
**PLU :** La commune de Saint-Berthevin est couverte par le Plan Local d'Urbanisme Intercommunale (PLUi) du Pays du Loiron, approuvé le 16 décembre 2019.

Le périmètre du projet est classé en zone **UL**. Selon le règlement du PLUi, cette zone correspond à une « **zone urbaine essentiellement dédiée aux équipements et loisirs** ».

Y sont autorisés les usages à destination des :

- Commerce et activités de service (*restauration, activités de services, cinéma, hébergement hôtelier et touristique*),
- Équipements d'intérêt collectif et service publics (*Salles d'art et de spectacles ; Equipements sportifs ; Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale ; Locaux techniques, industriels, bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés*),
- Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire (*bureau, centre de congrès et d'exposition*).

Le site ne fait pas l'objet d'une OAP et il n'y a pas d'espace réservé sur le périmètre.



Carte n°15 : Zonage au niveau du périmètre d'étude (Source : PLUi du Pays du Loiron)



**Autres projets :** Selon le site internet de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) et de la DREAL Pays de la Loire consulté en avril 2024, il existe 3 avis depuis 2013, émis pour un projet soumis à une évaluation environnementale sur la commune :

- Projet d'implantation d'une plateforme de transports combinés rail-route (PTCRR) : avis MRAe émis le 12/03/2020 ; augmentation de la circulation, nuisances sonores et pollution de l'air.
- Création d'un lotissement de 102 lots et de 3 îlots : avis tacite le 17/08/2013 ; pas d'observation émise par l'Autorité environnementale dans le délai réglementaire.
- Aménagement de la RD 57 Ouest au lieu-dit L'Aulne - Loiron, Saint-Berthevin : Avis rendu le 10/04/2014. Le projet provoque des nuisances sonores et impact le paysage (destruction de haies multi strates).

Il n'y a pas d'effets cumulés entre ces projets et le projet de parking du fait des caractéristiques des autres projets et la date de réalisation (plus de 4 ans).

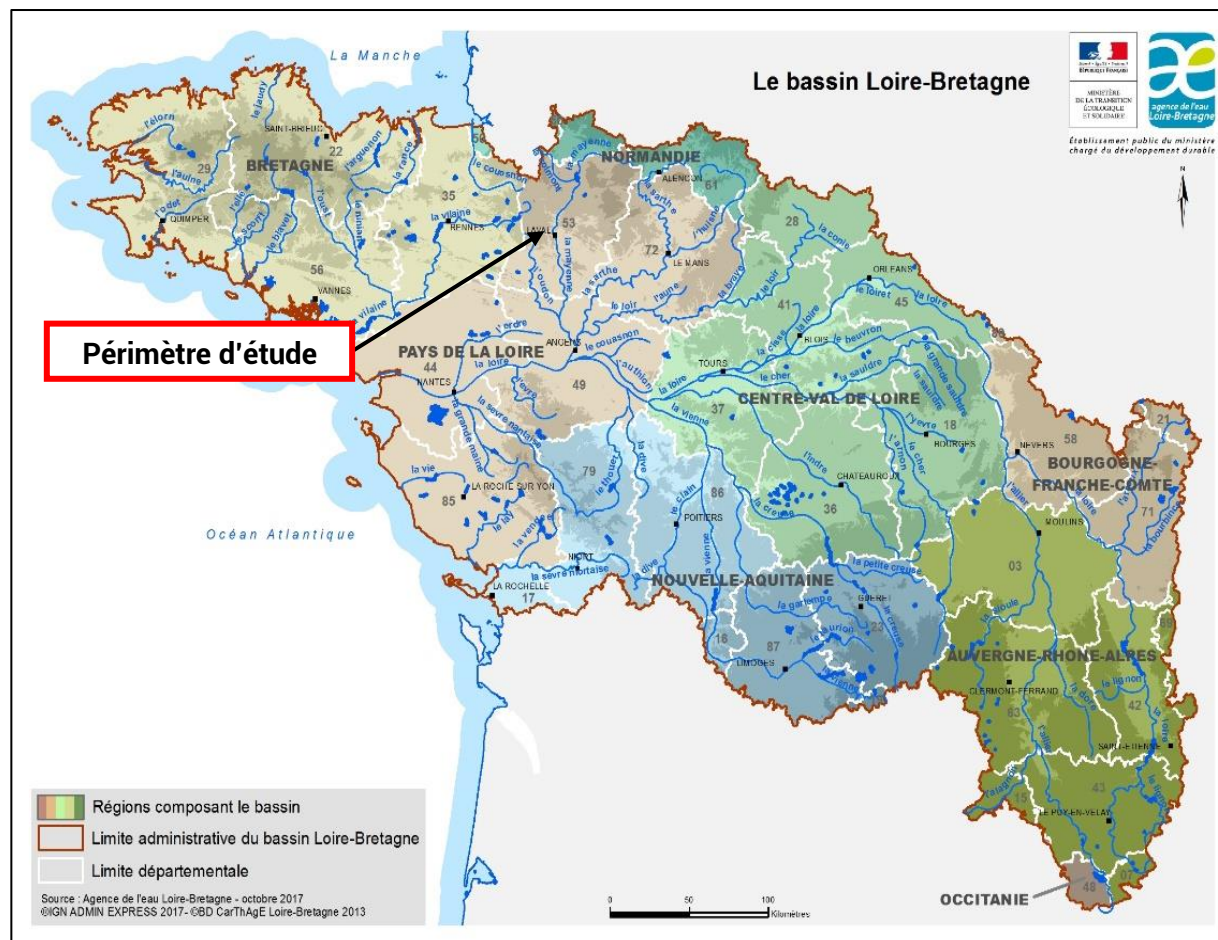
## 2.4 Gestion de l'eau – Trame bleue

**SDAGE :** Le 3 mars 2022, le comité de bassin a adopté le SDAGE pour les années 2022 à 2027. En 2016, l'objectif était d'atteindre 61% des eaux de surface en bon état écologique en 2021. Aujourd'hui, 24 % des eaux sont en bon état et 10 % en sont proches. Le comité de bassin propose de maintenir l'objectif fixé en concentrant une partie des moyens et des efforts sur les 10 % et en faisant progresser les eaux en état médiocre ou mauvais vers un bon état.

Plusieurs orientations et dispositions du SDAGE peuvent concerner un projet d'urbanisation, notamment :

- ✓ Concernant la gestion des eaux pluviales, il est demandé de réduire les rejets. Le rejet des eaux de ruissellement résiduelles sera opéré dans le respect des débits et charges polluantes acceptables par le milieu récepteur et dans la limite des débits spécifiques de 3 l/s/ha pour une pluie décennale. Concernant les nouveaux ouvrages de rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel, les eaux ayant ruisselé sur une surface potentiellement polluée devront subir, à minima, une décantation avant rejet. La mise en place de techniques alternatives doit être privilégiée.
- ✓ Préserver les zones humides et les têtes de bassin et réduire les risques d'inondations.

Le projet se situe sur bassin versant « *Le Vicoin et ses affluents depuis la source jusqu'à la confluence avec la Mayenne* » (FRGR0517), qui est identifié par le SDAGE comme une masse d'eau.



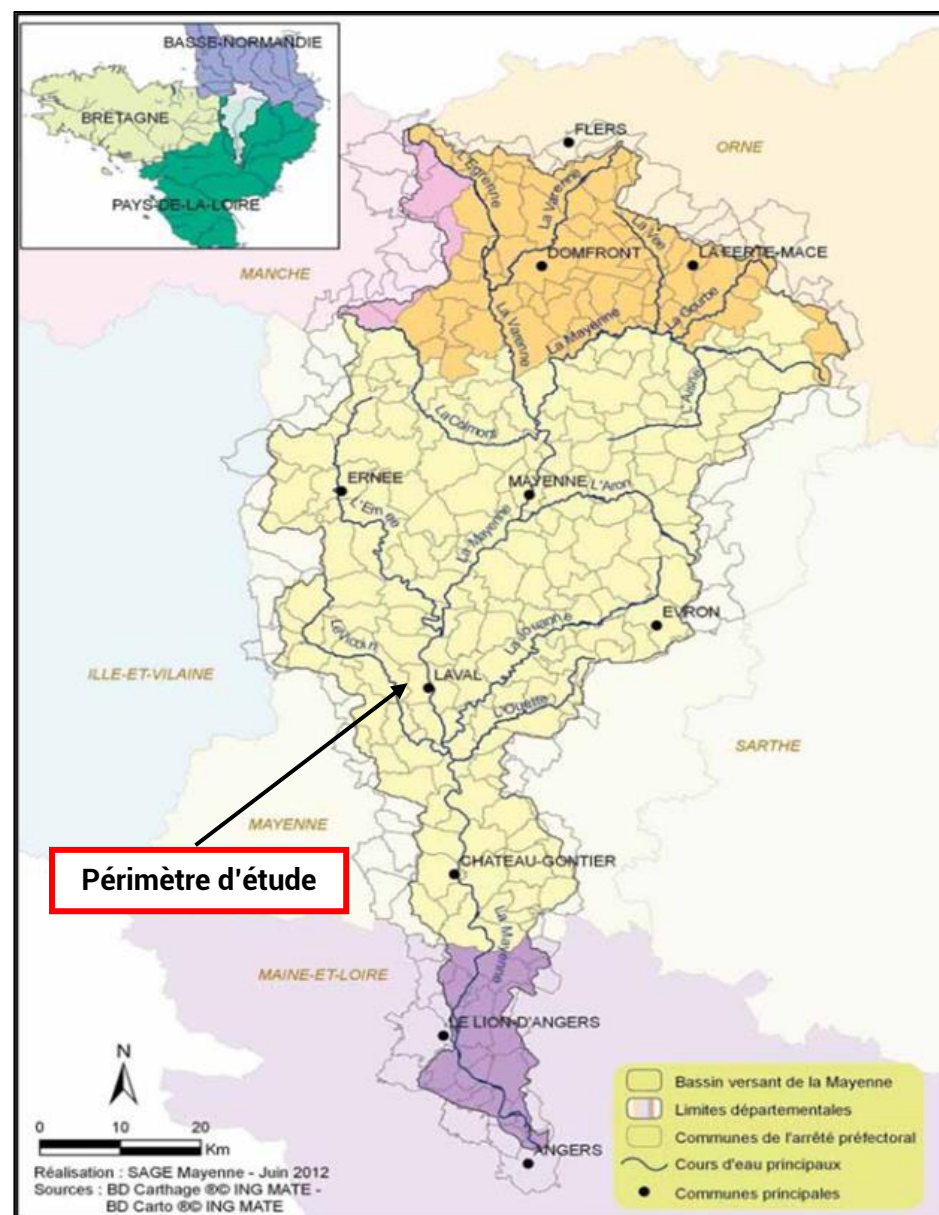
*Carte n°16 : Localisation du projet dans le SDAGE Loire-Bretagne (Source : Agence de l'Eau Loire-Bretagne)*

**SAGE :** Le projet est inclus dans le **SAGE Mayenne**. Ce schéma a été approuvé par arrêté préfectoral le 10 décembre 2014.

En juin 2011, la CLE a défini les 3 enjeux prioritaires du SAGE Mayenne :

- La restauration des cours d'eau et des milieux aquatiques : pour améliorer leur fonctionnement et satisfaire les usages liés à l'eau,
- L'optimisation de la gestion quantitative de la ressource : pour garantir, en été, une eau en quantité suffisante et réduire, en hiver, le risque inondation,
- L'amélioration de la qualité des eaux : pour satisfaire les usages liés à l'eau et en particulier celui de l'alimentation en eau potable, identifié comme prioritaire par la CLE.

L'ensemble des dispositions du SAGE permettent de répondre à ces enjeux.

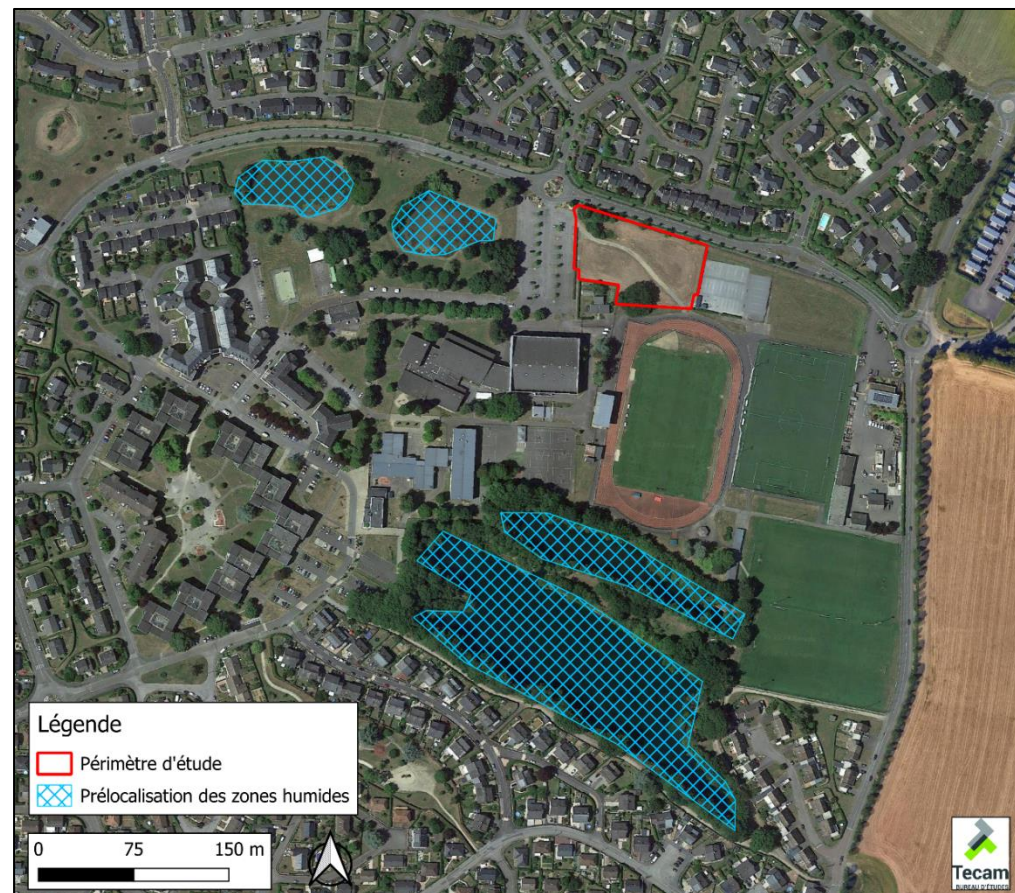


Carte n°17 : Localisation du projet au sein du SAGE Mayenne (Source : SAGE Mayenne)



**Zone humide SAGE :** Un inventaire des zones humides a été réalisé par le SAGE Mayenne sur plusieurs communes du SAGE depuis 2009. La commune de Saint-Berthevin ne fait pas partie des communes inventoriées à ce jour.

D'après la prélocalisation des zones humides de Mayenne, seuls les 4 plans d'eau situés au Sud et à l'Ouest du périmètre d'étude sont prélocalisés comme zones humides.



*Carte n°18 : Zones humides inventoriées à proximité du périmètre d'étude (Source : TECAM)*



**Eau potable :** La zone d'étude n'est pas concernée par un périmètre de protection en eau potable .

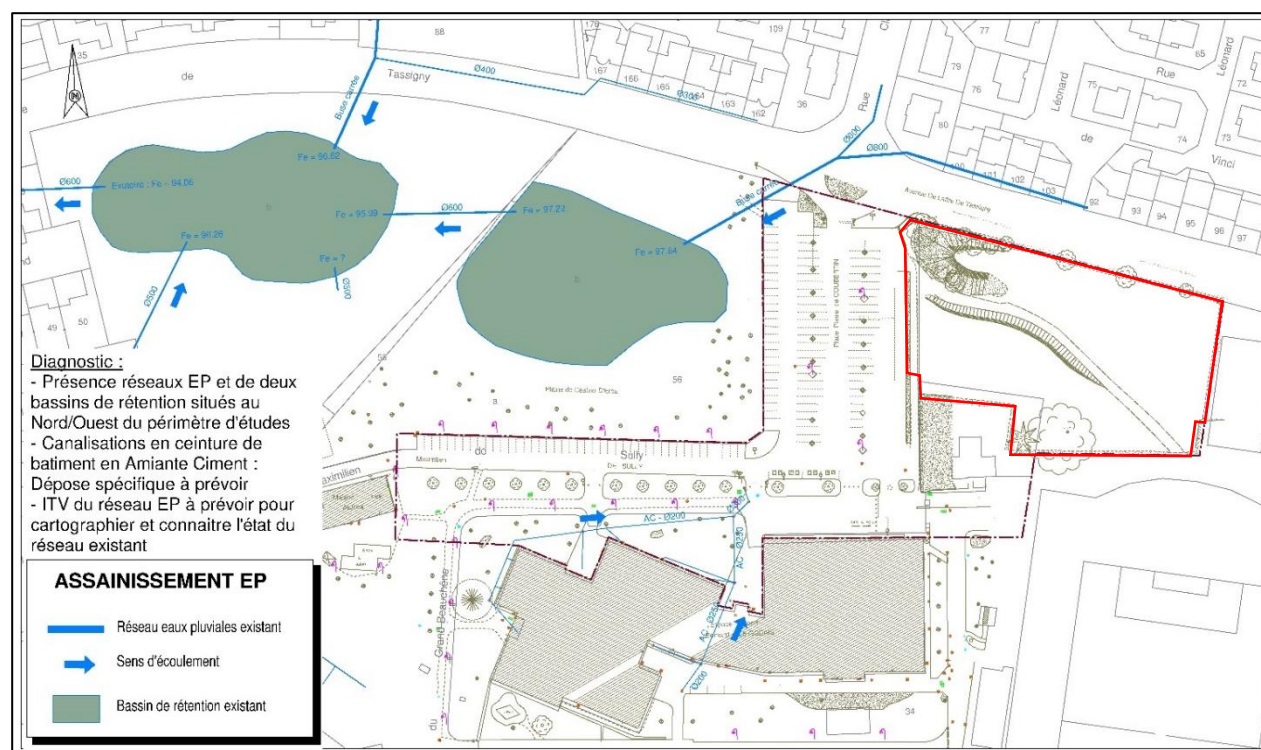
**Gestion des EP :** Laval agglomération possède un règlement de service sur l'assainissement collectif.

**Principes retenus :**

« L'infiltration des eaux pluviales non polluées dans le terrain est à privilégier. »

« L'évacuation des eaux pluviales au caniveau de la chaussée, lorsque celui-ci existe, est une alternative acceptable sous réserve de l'obtention d'une autorisation du service gestionnaire du domaine public de voirie. Le rejet des eaux pluviales devra alors s'effectuer par la construction d'un ouvrage privatif de voirie (gargouille, chaînette pavée, ...) »

« Il est souhaitable, dans la mesure du possible, d'éviter la construction de branchement au réseau public d'eaux pluviales. Si la construction du branchement est nécessaire, il est alors indispensable de ne disposer que d'un seul branchement « eaux pluviales » par parcelle ».



Carte n°19 : Réseaux des eaux pluviales à proximité du projet (Source : TECAM)

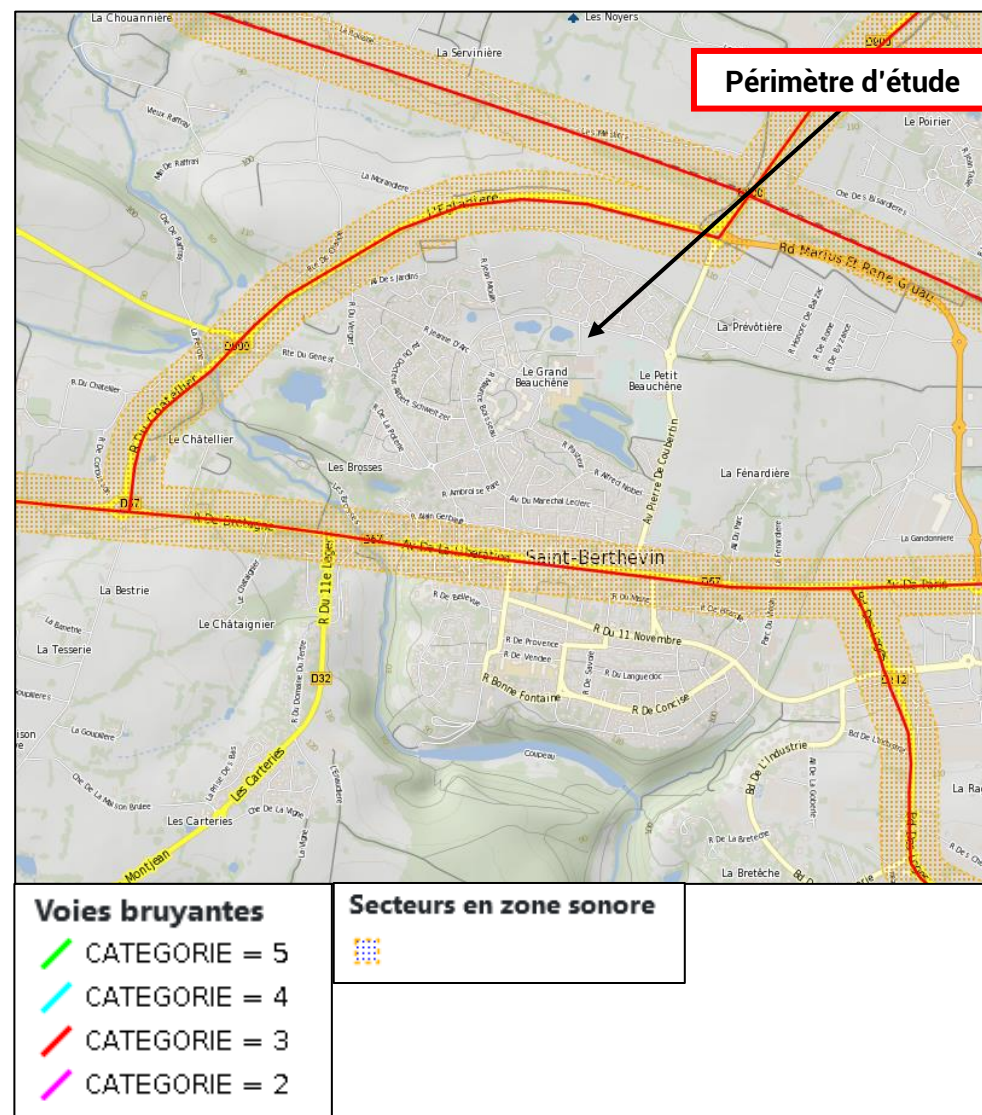
## 2.5 Risques – Nuisances et archéologie

**Bruit :** Le classement des infrastructures de transports terrestres de Mayenne concerne 100 communes. Il a été réalisé en collaboration étroite avec les différents maîtres d'ouvrage des réseaux concernés (État, Conseil Départemental, Communauté d'agglomération, communes et SNCF Réseau).

La commune n'est pas concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du département, approuvé le 6 décembre 2023.

En revanche, la commune est concernée par l'arrêté du 9 novembre 2009 portant sur le classement des infrastructures de transports terrestres. La voie bruyante la plus proche se situe à 400 m au Nord du périmètre d'étude. Il s'agit de la RD 900 classé en catégorie 3 (zone sonore de 100 m), qui rejoint au Sud-ouest la RD 57 elle aussi classée en catégorie 3.

Le périmètre d'étude n'est **pas concerné par les secteurs en zone sonore**.



Carte n°20 : Classement sonore des infrastructures routières à proximité du périmètre d'étude (Source : DDT 53)

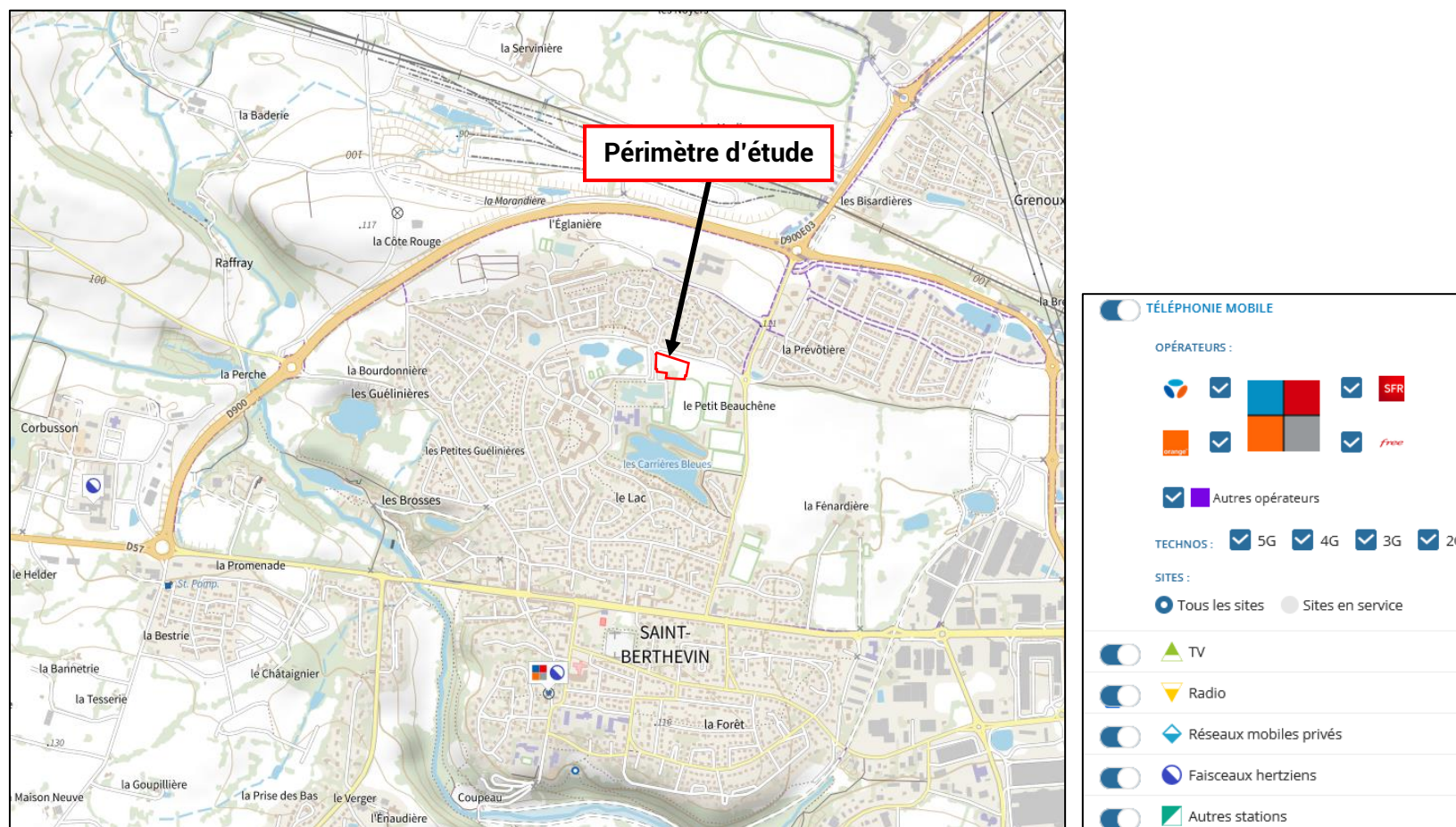
Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300$ m
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	$d = 250$ m
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	$d = 100$ m
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	$d = 30$ m
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	$d = 10$ m



**Electromagnétisme** : L'Agence Nationale des Fréquences (ANR) supervise les stations radioélectriques.

Il n'y a **pas de stations radioélectriques au sein du périmètre du projet**. Il existe une station de téléphonie à 1,1 km au Sud du périmètre d'étude. Aucune mesure du champ électromagnétique n'a été effectuée sur le périmètre d'étude. Au stade actuel de connaissance en matière d'impact sur la santé humaine des champs électromagnétiques, il apparaît que ces stations n'engendreront pas une exposition forte pour les personnes utilisant le futur parking.



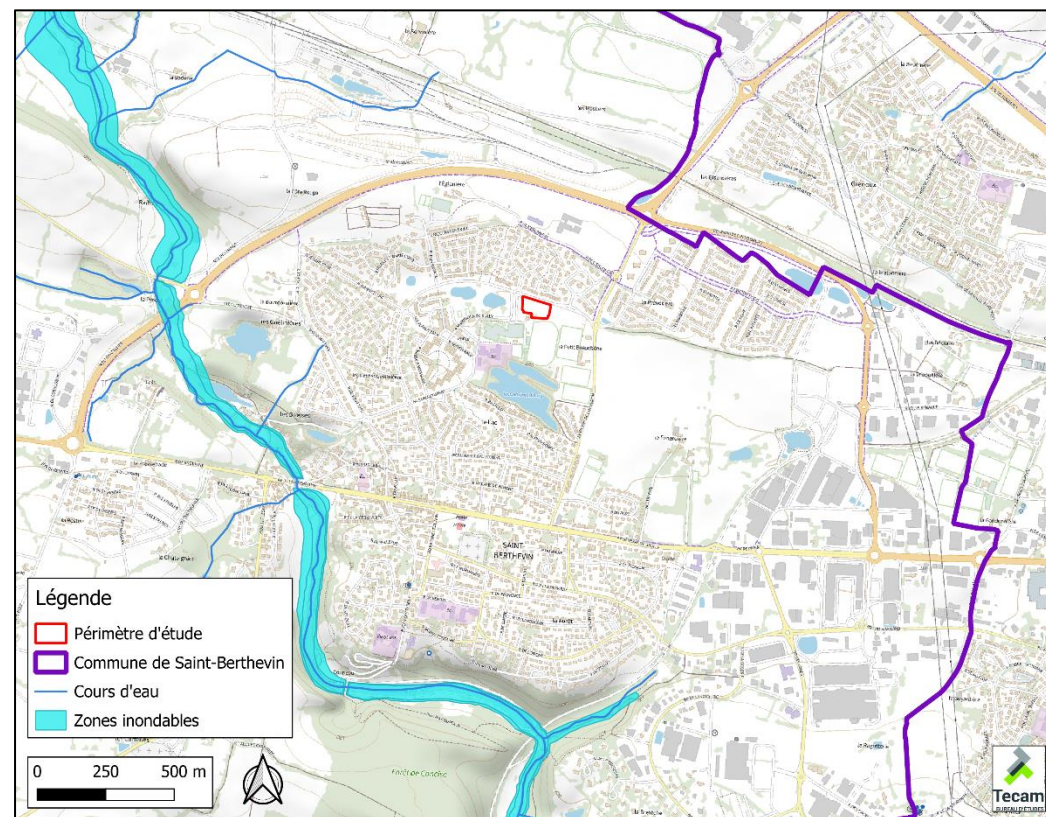
Carte n°21 : Localisation des stations radioélectriques à proximité du projet (Source : ANFR)



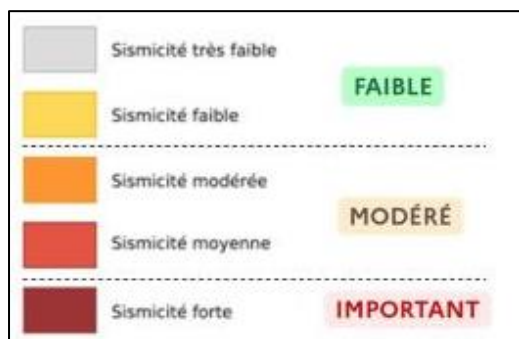
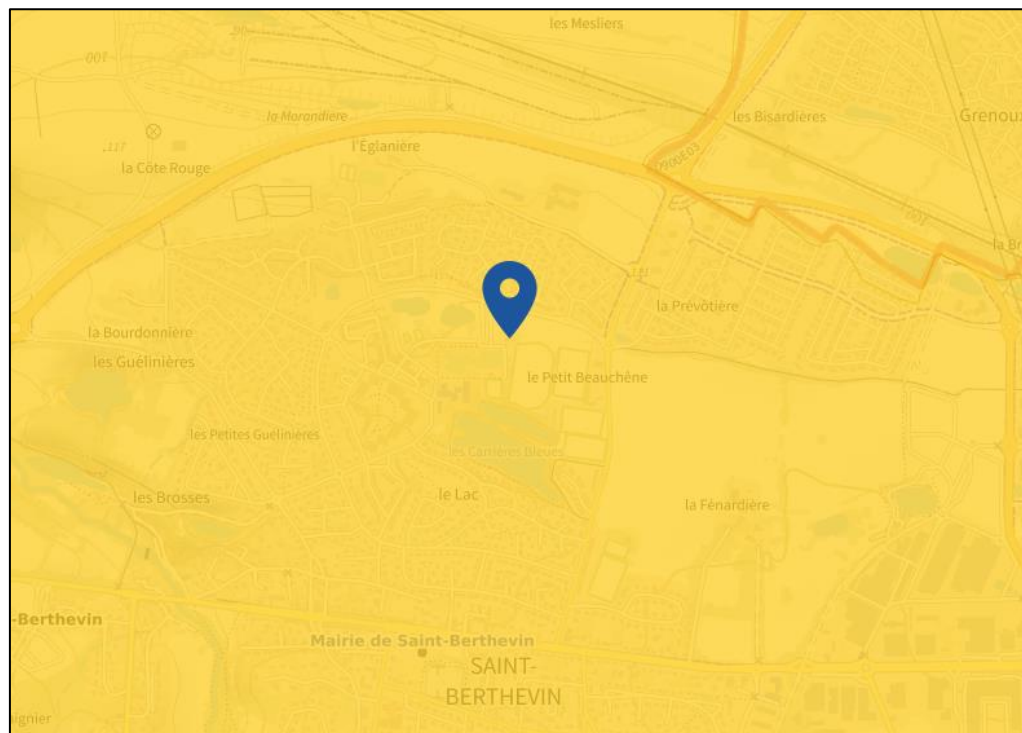
### Risques naturels :

D'après Géorisques, la commune est concernée par les risques naturels suivants :

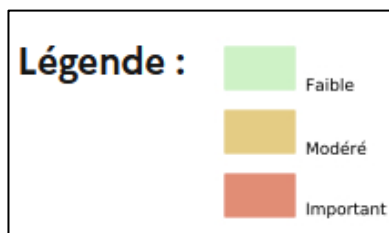
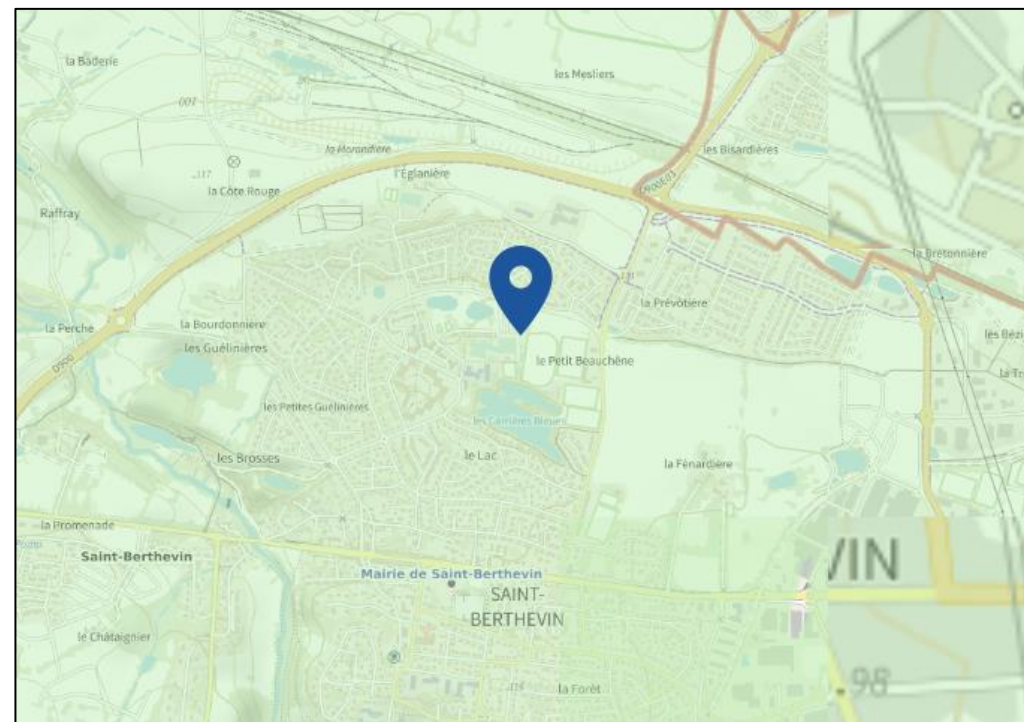
- **Risque d'inondation** : La commune est concernée par le risque inondation le long du Vicoin. Le périmètre d'étude n'est pas situé sur une zone inondable.
- **Les séismes** (zone à risque sismique faible) - Sur l'échelle réglementaire, le risque sismique est de 2/5, à partir d'un risque de niveau 2, les règles de construction parasismiques sont obligatoires, pour toute construction neuve.
- **L'aléa retrait-gonflement des argiles** : risque faible au niveau du périmètre d'étude. Pas de contraintes particulières.
- **Les remontées de nappe** : Le périmètre d'étude est situé à l'Ouest et au Sud dans une zone potentiellement sujettes aux inondations de cave.
- **Le radon** : Saint-Berthevin est classée en catégorie 3 de potentiel radon – le plus fort. Le projet ne prévoit pas de constructions de bâtiments où le radon peut se concentrer. Le projet n'est donc pas soumis à ce risque.



*Carte n°22 : Zones inondables à proximité du périmètre d'étude (Source : TECAM)*

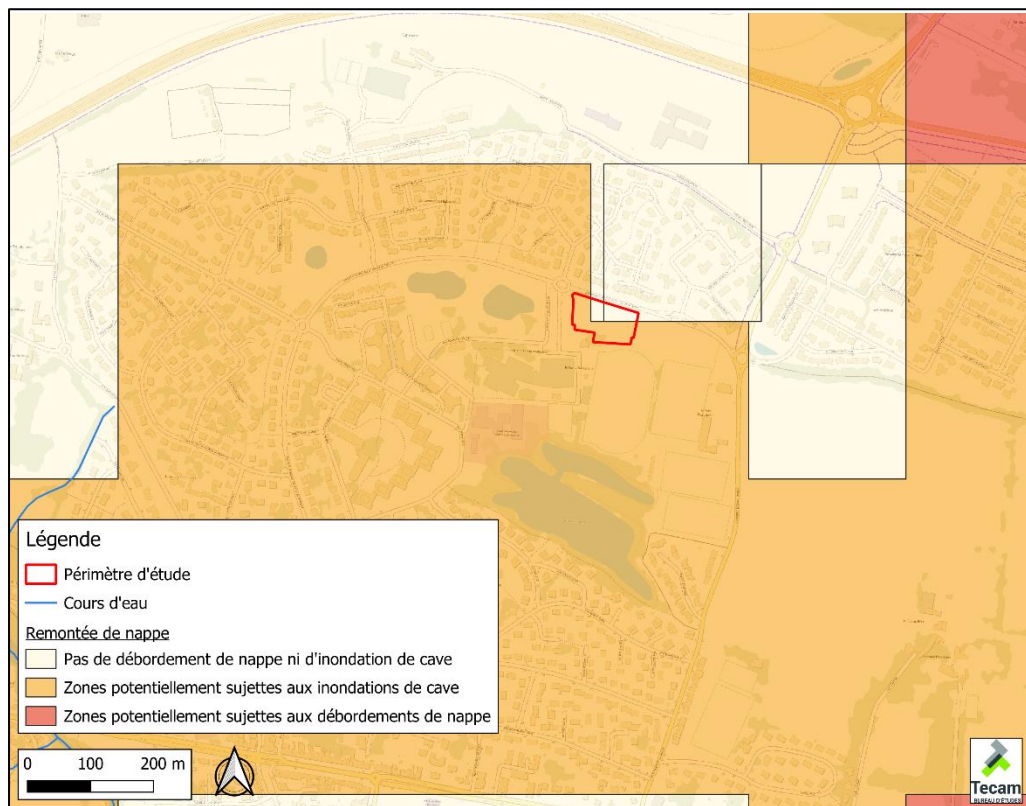


Carte n°24 : Risque sismique au niveau du périmètre d'étude (Source : Géorisques)

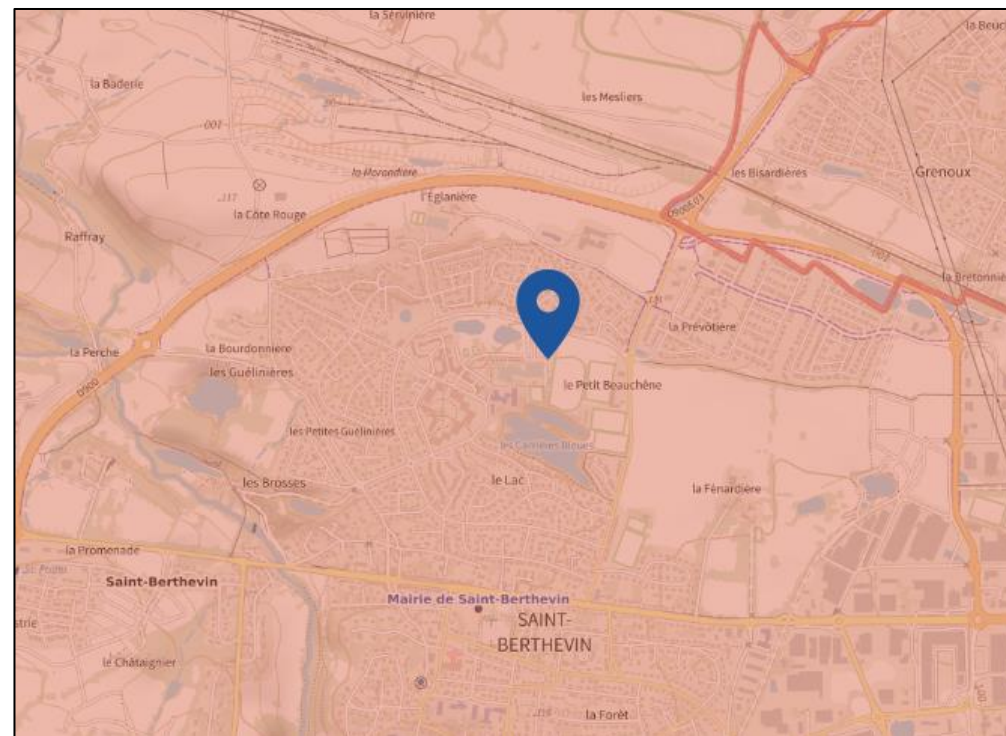


Carte n°23 : Aléas retrait-gonflement des argiles au niveau du périmètre d'étude  
(Source : Géorisques)





*Carte n°25 : Aléas de remontée de nappe de socle au niveau du périmètre d'étude  
(Source : TECAM)*

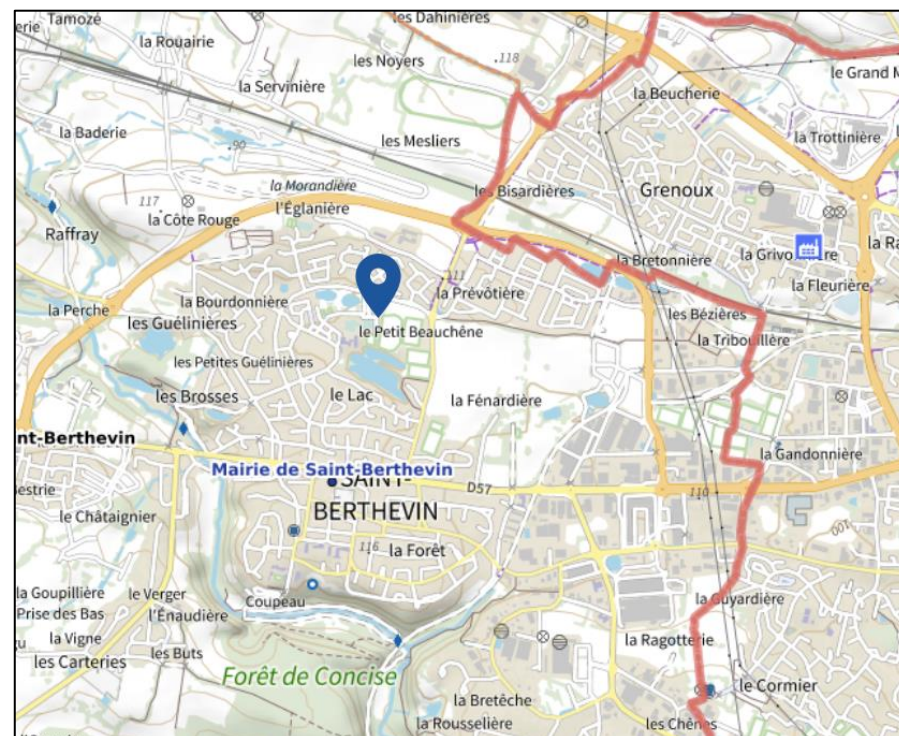
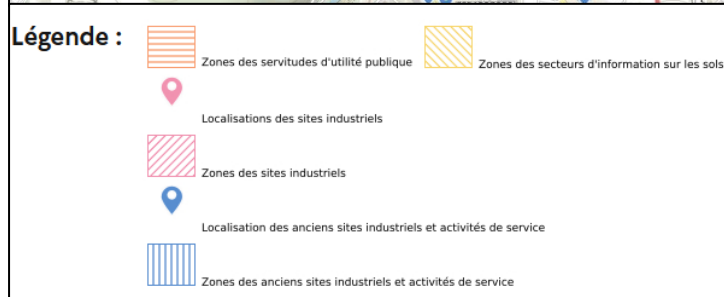
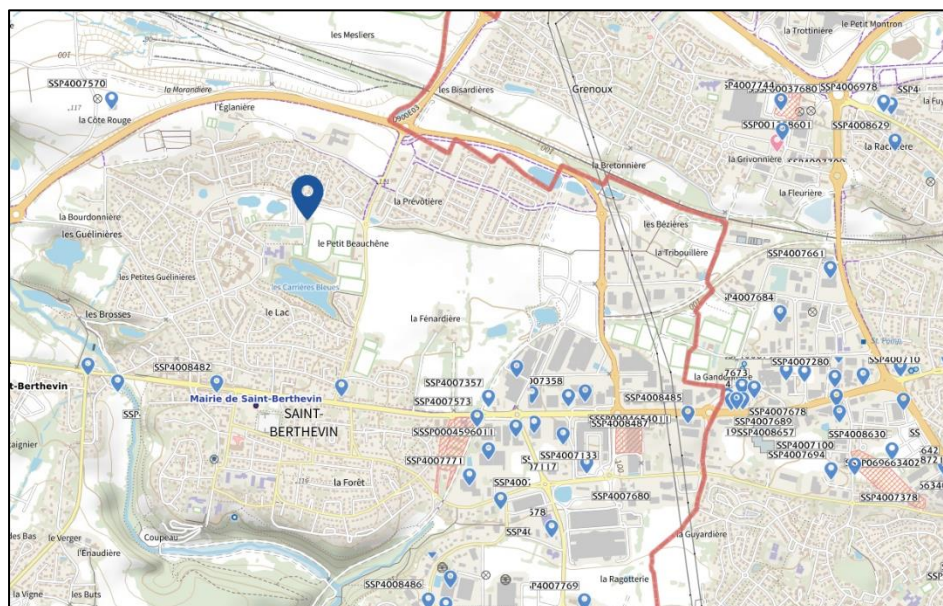


*Carte n°26 : Potentiel radon au niveau du périmètre d'étude (Source :  
Géorisques)*

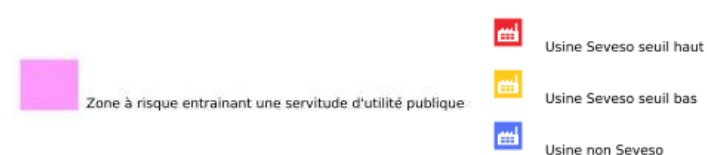
## Risques technologiques :

D'après Géorisques, la commune est concernée par les risques technologiques suivants :

- **Risque de pollution des sols :**
  - **Sites BASIAS :** Il existe 35 anciens sites sur la commune, le plus proche étant à plus de 700 m. Aucun n'est situé dans le périmètre d'étude.
  - **Sites ICPE :** Le périmètre d'étude ne présente pas de site ICPE. Le site le plus proche se situe à plus de 2 km à l'Est et est classé non Seveso.



### Légende :



Carte n°27 : Sites ICPE à proximité du périmètre d'étude (Source : Géorisques)

Carte n°28 : Sites BASIAS à proximité du périmètre d'étude (Source : Géorisques)



### 3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le diagnostic de l'état initial du site et de son environnement permet de cadrer le futur projet et de dégager les enjeux pouvant être pris en considération dans le futur aménagement.

**Enjeu faible à moyen**

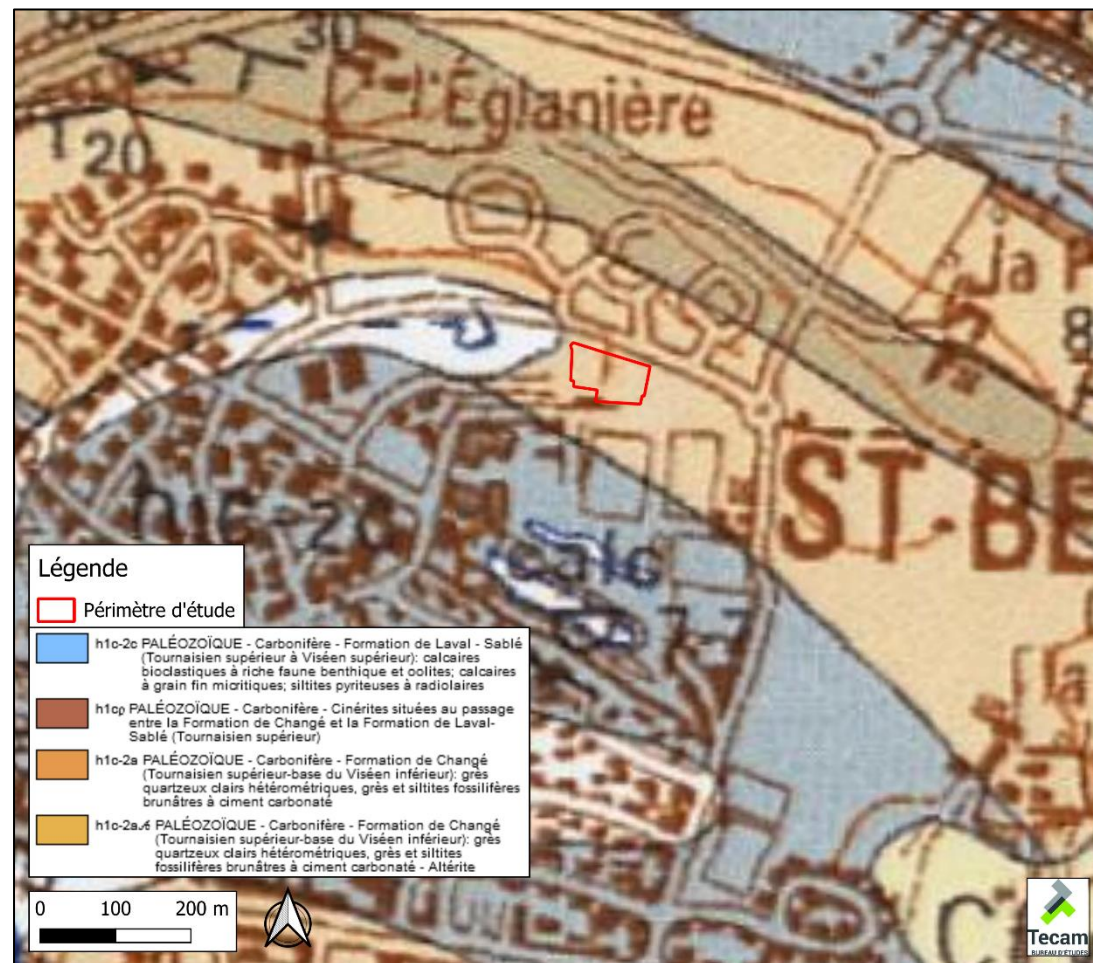
**Enjeu moyen à fort**

**Enjeu fort à très fort**

**Climat :** La commune de Saint-Berthevin connaît un climat qui se caractérise par de faibles écarts de températures annuels. Cela se traduit par des hivers cléments et des périodes estivales tempérées. Les températures moyennes varient dans leur extrême entre +5°C et +20°C.

La station de référence pour les données climatiques du secteur est la station météorologique de Laval-Etronnier, située à environ 8 km au Sud-est du projet : on y enregistre un cumul annuel des précipitations de 740,5 mm, sur la période 1981 – 2010. Les mois les plus humides sont octobre à janvier avec des précipitations de plus de 73 mm. Le mois le plus sec est le mois d'août avec 43,8 mm.

**Géologie :** D'après la carte géologique de Laval (carte n°319), la formation présente au niveau du périmètre d'étude est constituée de **formation de Changé** (Tournaisien supérieur-base du Viséen inférieur) : grès quartzueux clairs hétérométriques, grès et siltites fossilifères brunâtres à ciment carbonaté.

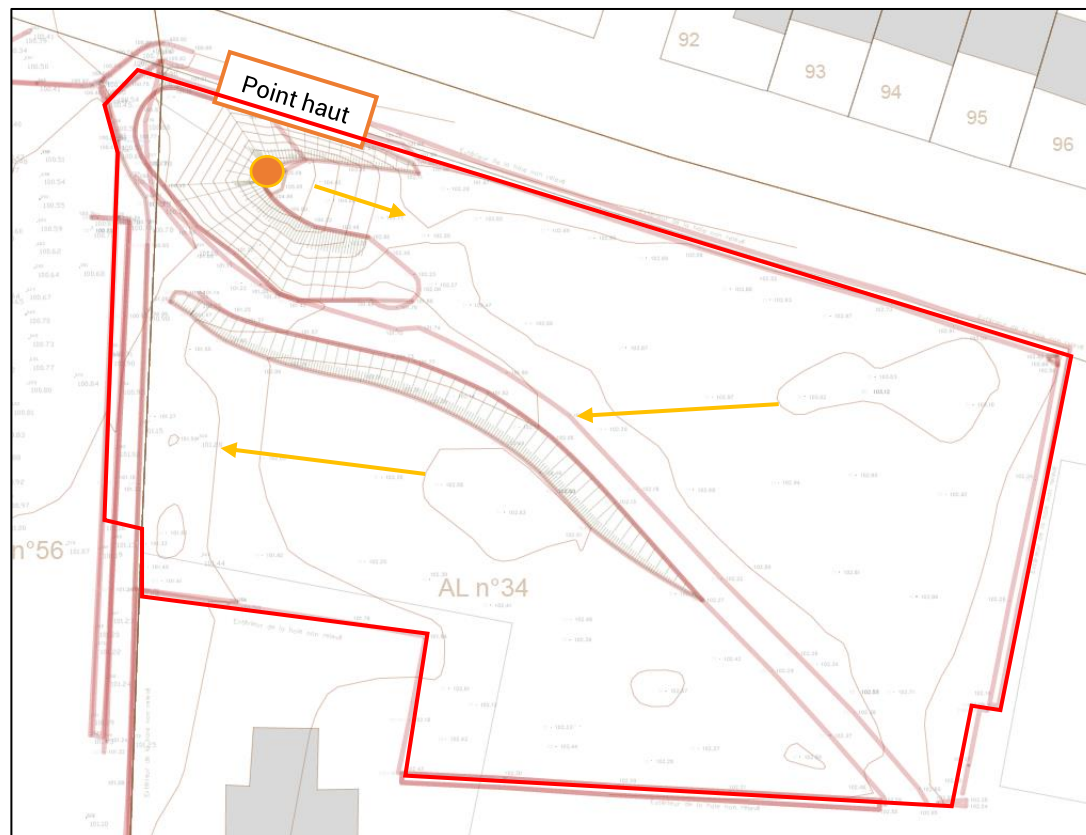


Carte n°29 : Carte géologique au niveau du périmètre d'étude (Source : Infoterre)



**Topographie :**

Le relief du périmètre d'étude varie de 100,7 m à 105 m NGF. Le point le plus haut se situe au Nord-ouest au niveau des arbres. Les pentes varient de 1 à 7 %.



*Carte n°30 : Topographie du périmètre d'étude (Source : TECAM)*

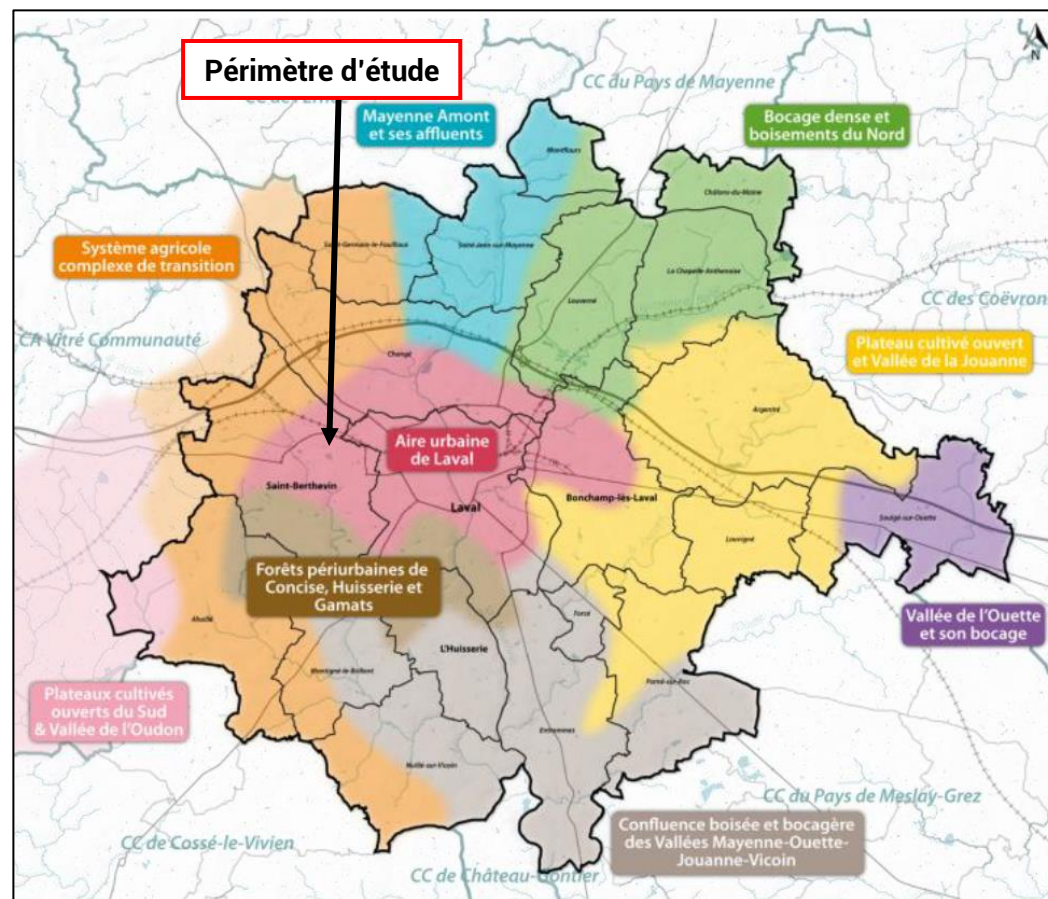
**Paysage :** On identifie 3 unités paysagères, découpées en sous-ensembles, pour le territoire de Laval Agglomération :

- **L'agglomération lavalloise :** Saint-Berthevin, Laval, Bonchamp-lès-Laval, Changé, L'Huisserie ;
- **Les vallées du Pays de Laval :** Saint-Germain le Fouilloux, Saint-Jean-sur-Mayenne, Louverné, La Chapelle-Anthenaise, Changé, Ahuillé, Montigné-le-Brillant, Nuillé-sur-Vicoin, Entrammes, Forcé, Parné-sur-Roc, Bonchamp-les-Laval, Louvigné, Argentré
- **Le bocage de la Haute-Mayenne :** Montlfours, Chalons-du-Maine.

La diversité des paysages de l'agglomération lavalloise est traduite par différentes Unités Paysagères, reprises dans le SCoT, présentant chacune des caractéristiques propres.

La commune de Saint-Berthevin est située entre l'aire urbaine de Laval à l'Est, les Forêts périurbaines (forêt de Concise au Sud) et le système agricole de transition au Nord-ouest.

Le périmètre d'étude se situe quant à lui dans l'aire urbaine de Laval.



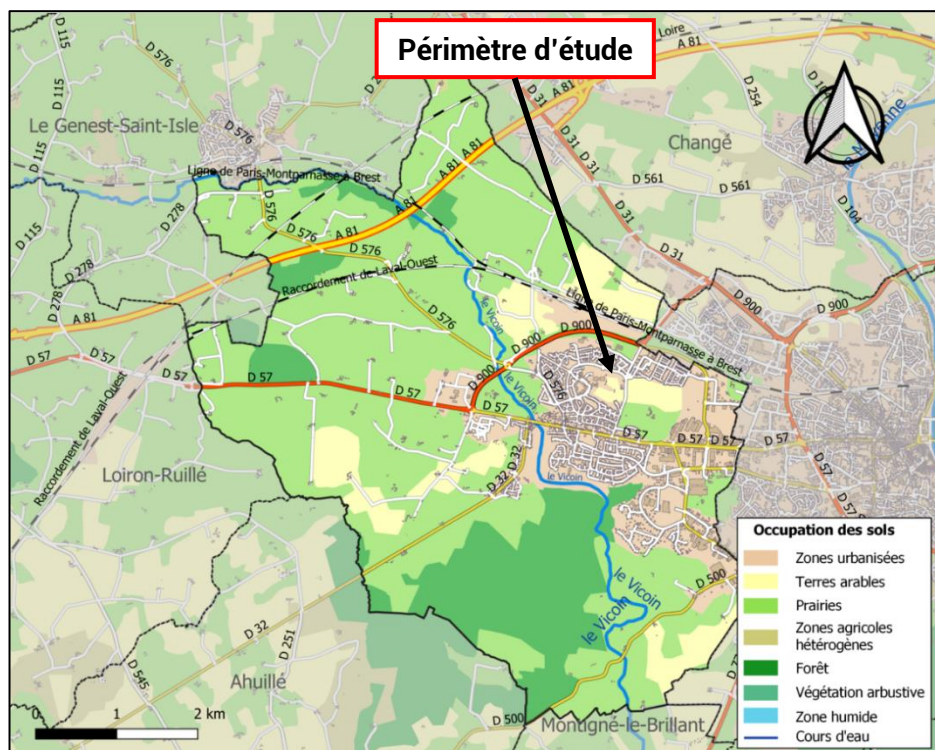
Carte n°31 : Carte des unités paysagères (Source : PLUi Laval agglomération)



**Occupation du sol :** Le périmètre d'étude est situé à l'entrée du complexe sportif Bernard Le Godais. Le projet se situe au Sud de la RD 900 et de la ligne ferroviaire Paris à Brest, au sein de l'aire urbaine de l'agglomération.

Le site est bordé au Nord par des lotissements et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ; au Sud par le Stade Robert Hubert ; à l'Est par un bâtiment du complexe sportif et à l'Ouest par un parking ouvert.

Le site est un ancien terrain de bi-cross, constitué de remblais issus du nivellement des buttes. Ce nivellement a été réalisé pour faciliter l'entretien. Le terrain est bordé de haies buissonnantes ou d'alignement d'arbres (haie Nord). Un grand chêne surplombe la partie Sud de la parcelle.



Carte n°33 : Occupation du sol sur la commune (source : Corine Land Cover)



Carte n°32 : Occupation du sol et prises de vue sur le périmètre d'étude (source : TECAM)





*Figure n°1 : Photo N°1 (source : TECAM)*



*Figure n°2 : Photo N°2 (source : TECAM)*



*Figure n°3 : Photo N°3 (source : TECAM)*



*Figure n°4 : Photo N°4 (source : TECAM)*



**Inventaire zones humides :** Un inventaire des zones humides a été réalisé le 23 mai 2024 par TECAM sur la parcelle concernée par le projet.

- Critère végétation : Aucune espèce caractéristique de zone humide n'a été observée sur le périmètre d'étude.
- Critère pédologique : Au total, **9 sondages** ont été réalisés entre 60 et 80 cm de profondeur, à l'aide d'une tarière manuelle.

Aucun sondage n'a présenté de traces d'hydromorphies en surface. D'après les critères de végétation et pédologique, il n'y a **pas de zone humide sur le périmètre d'étude**.

Limon brun caillouteux, **sans** trace d'hydromorphie



Limon brun caillouteux avec concrétion ocre et gris, **sans** trace d'hydromorphie

Figure n°5 : Photo sondage n°8  
(Source : TECAM)

Profondeur (en cm)	I		II			III			IV			V					VI				H			
	a	b	a	b	c	a	b	c	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d				
0													g	g	g	g	g/G	G	g	g	g/G	H	H	g
25									(g)	g	(g)	g	g	g	G	G	g	G	G	G	H	H		
50					(g)	g	g		g	g	g	g			G	G	G	G	G	G	H	H		
80		(g)	(g)	g		g	g	G			g	G	g	g	G		G	G	G	G	H	H		
120		(g)		g	G		g	G			g	G	G		G	G	G	G	G	G		H		
150																								
													ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH	
													r	r	r	r	r	R	R	R	R	H	H	

Morphologie des sols correspondants à des « Zone humides » (ZH)

- (g) Caractère rédoxique peu marqué (pseudo-gley peu marqué)
- g Caractère rédoxique marqué (pseudo-gley marqué)
- G Horizon réductique (Gley)
- r Redoxisols
- R Reductisols
- H Histosols

Figure n°6 : Classification des critères pédologiques de zones humides (Source : GEPPA, 1981)



*Carte n°34 : Localisation des sondages pédologiques (Source : TECAM)*

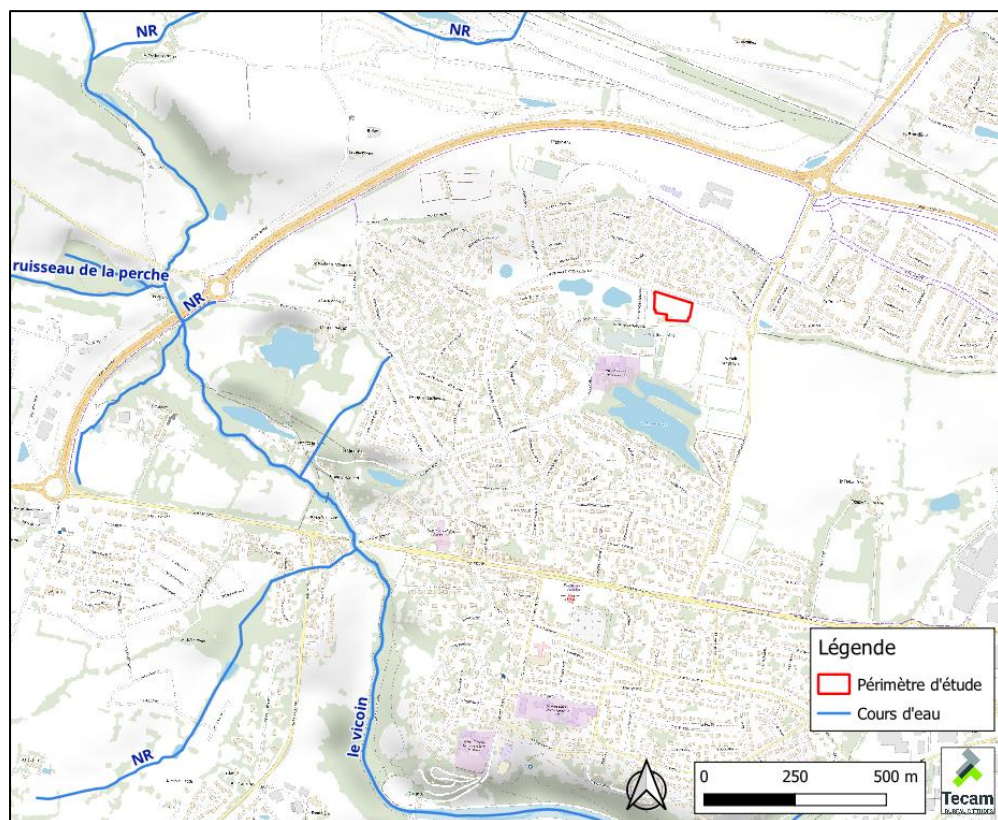


**Hydrologie :** Le périmètre d'étude se situe dans le bassin versant du Vicoin et de ses affluents non nommés. Ce bassin versant a une superficie de 68,6 ha, soit 0,68 km<sup>2</sup>.

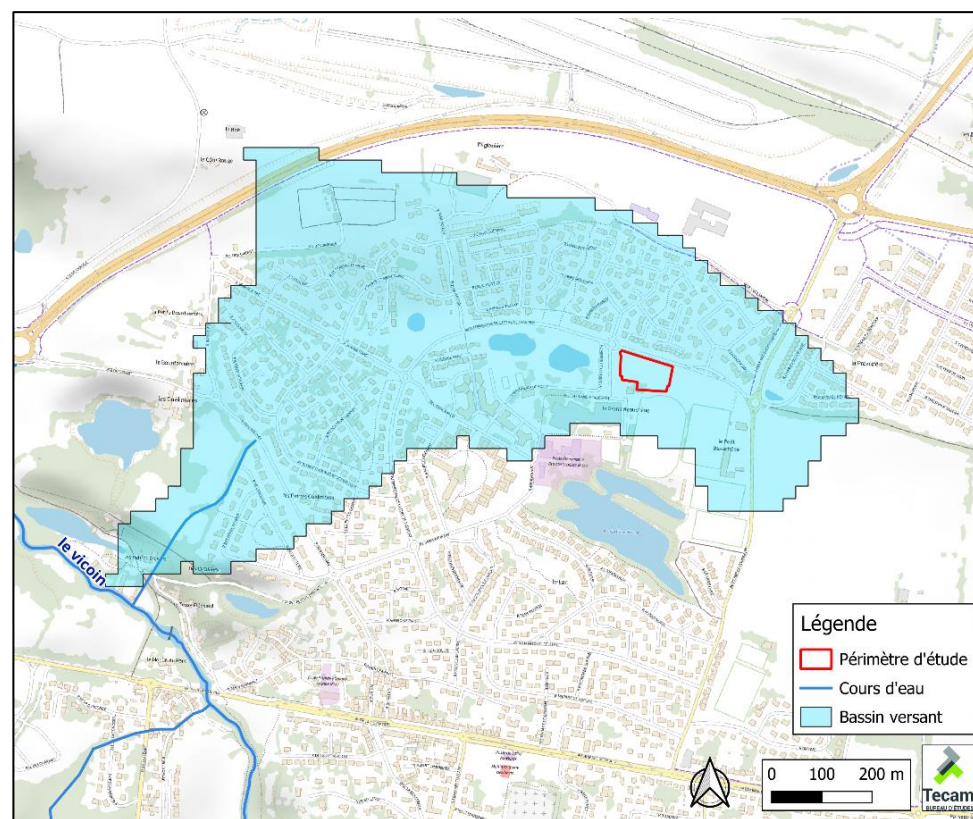
Il n'y a **pas de cours d'eau au sein ou en limite du périmètre d'étude**. Le milieu récepteur du projet est un cours d'eau non nommé, affluent du Vicoin, affluent de la Mayenne.

D'après l'Agence de l'Eau Loire Bretagne, la masse d'eau FRGR0517 – « *Le Vicoin et ses affluents depuis la source jusqu'à la confluence avec la Mayenne* » présente un état écologique et physico-chimique moyen. L'objectif du SDAGE pour cette masse d'eau est d'atteindre un bon état en 2027 pour l'état écologique.

Les eaux de ruissellement s'écoulent le long du réseau d'eaux pluviales jusqu'aux deux étendues d'eau à l'Ouest du périmètre d'étude.



Carte n°36 : Réseau hydraulique (Source : TECAM)



Carte n°35 : Bassin versant du Vicoin (source : TECAM)

## Réseaux – Déchets :

### Eaux usées :

- ➔ Le projet ne prévoit pas de sanitaires au niveau du parking, nécessitant un raccordement au réseau existant.

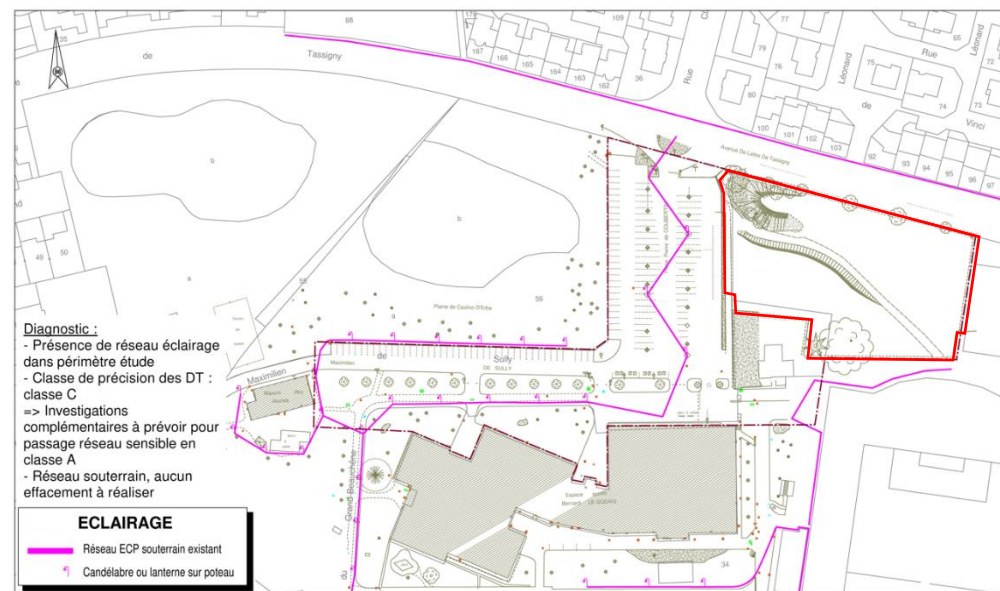
### Eau potable :

- ➔ Le projet ne prévoit pas de sanitaires au niveau du parking, nécessitant un raccordement au réseau existant.

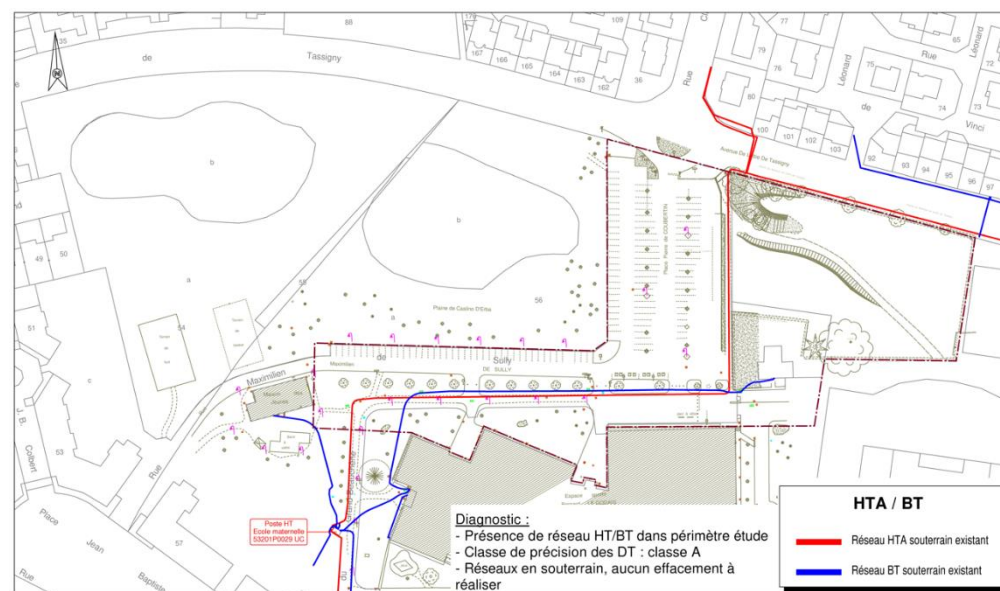
**Autres réseaux :** La commune dispose de l'ensemble des autres réseaux nécessaire à la viabilisation de la zone. De nombreux réseaux sont présents aux abords du site d'étude : électricité, télécommunication.

**Déchets :** Depuis 2001, Laval Agglomération exerce la compétence gestion des déchets, comprenant la prévention, la collecte et le traitement. La collectivité assure la collecte des déchets ménagers en régie et par des prestataires privés. L'agglomération a confié la compétence traitement des ordures ménagères résiduelles au conseil départemental de la Mayenne depuis le 1er janvier 2003.

Les déchetteries sont gérées par Laval Agglomération. La plus proche se trouve sur la commune, à 1,6 km à l'Ouest du projet.



Carte n°37 : Réseau d'éclairage au niveau du périmètre d'étude (source : TECAM)



Carte n°38 : Réseau électrique au niveau du périmètre d'étude (source : TECAM)



## 4. PRESENTATION DU PROJET

La commune de SAINT- BERTHEVIN prévoit l'aménagement d'un parking avec ombrières sur une surface de **0,58 ha**.



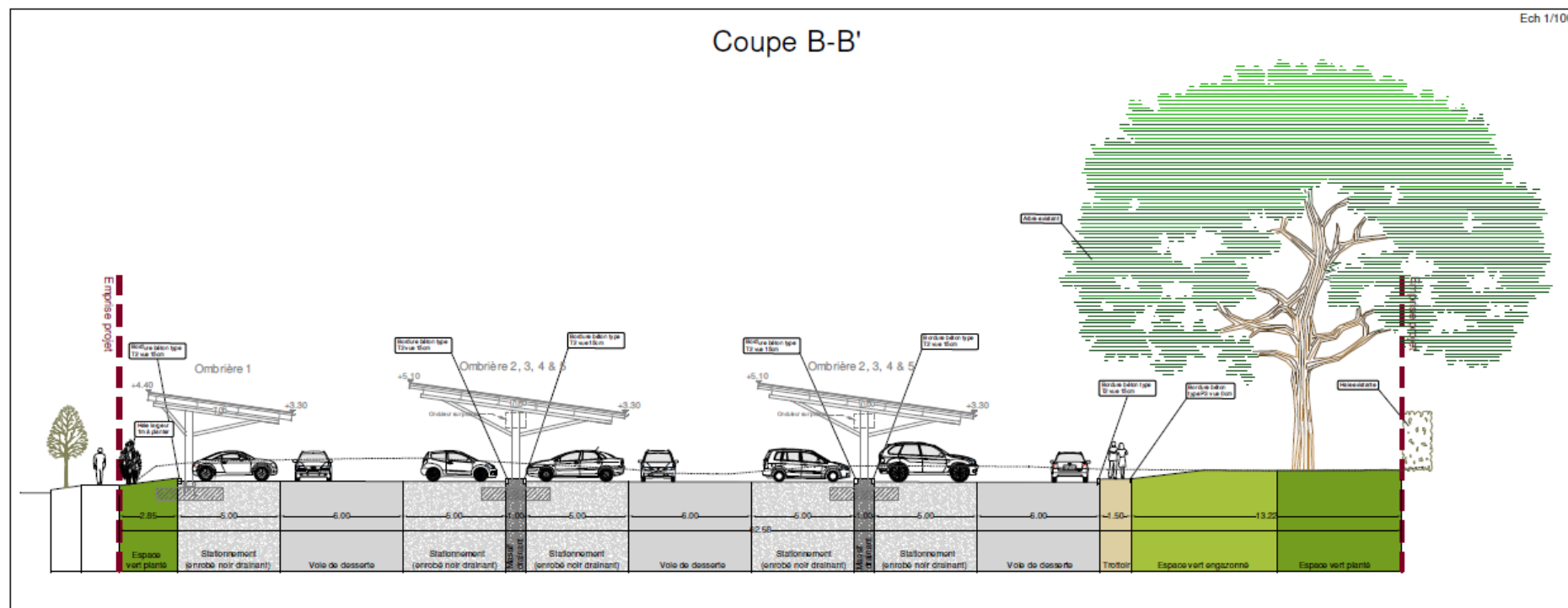
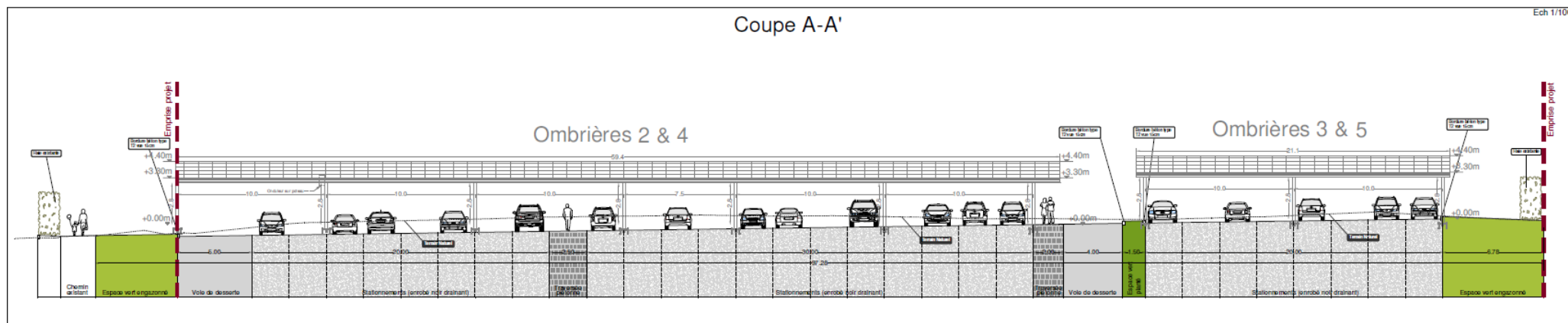


Figure n°8 : Coupes du projet (Source : TECAM)



**Stationnements** : Le parking comportera 146 emplacements sous ombrières (dont 4 emplacements pour véhicules électriques) en enrobé noir poreux, 6 places à ciel ouvert en pavés engazonnés, 2 places PMR à ciel ouvert en enrobé classique. Un espace vélo sera également installé sous les ombrières.

La mise en place d'ombrières respecte la réglementation en vigueur. En effet, la loi du 22 août 2021 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique indique dans l'article 101 : « Les parcs de stationnements extérieurs de plus de 500 mètre carrés associés aux bâtiments ou parties de bâtiments auxquels s'applique l'obligation prévue à l'article L.171-4 du code de la construction et de l'habitation ainsi que **les nouveaux parcs de stationnement extérieurs ouverts au public de plus de 500 mètres carrés doivent intégrer sur au moins la moitié de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation. Ces mêmes parcs doivent également intégrer des dispositifs végétalisés ou des ombrières concourant à l'ombrage desdits parcs sur au moins la moitié de leur surface, dès lors que l'un ou l'autre de ces dispositifs n'est pas incompatible avec la nature du projet ou du secteur d'implantation et ne porte pas atteinte à la préservation du patrimoine architectural ou paysager.** Si lesdits parcs comportent des ombrières, celles-ci intègrent un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur surface. Ces dispositions s'appliquent aux demandes d'autorisation de construction ou d'aménagement d'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2023.

**Liaisons douces** : Des traversées piétonnes seront aménagées entre les rangés de stationnements en lien avec des cheminements piétons situés en bordure du parking. Ces connexions permettront de relier le parking avec les différents espaces clés du complexe. La structure des cheminements sera en enrobé poreux.

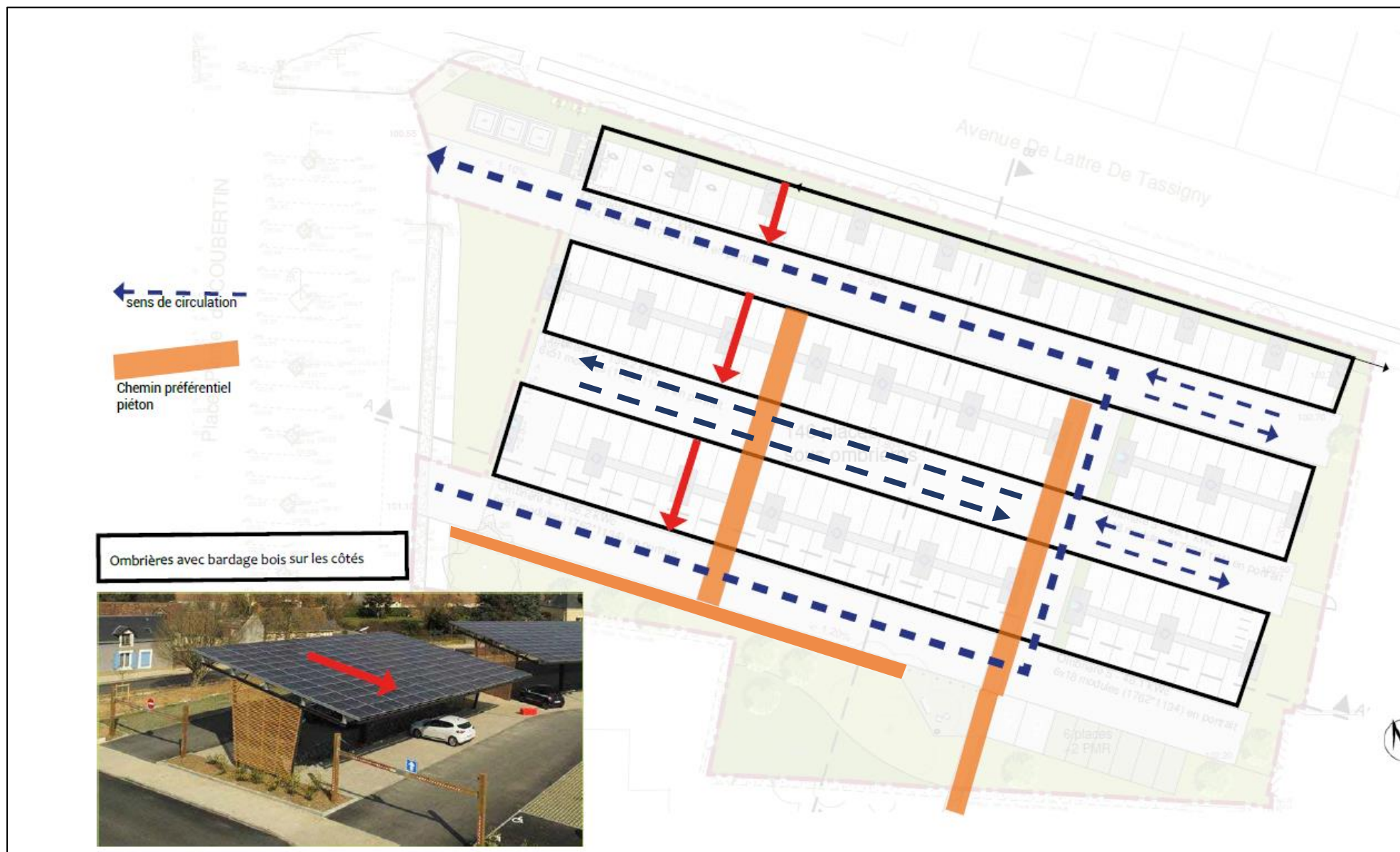


Figure n°9 : Sens des ombrières et circulation véhicules/piéton au sein du projet (Source : TECAM)



**Les équipements :** Les armoires de commande des ombrières seront installées au Nord-ouest du projet. On trouvera également dans ce secteur un point de collecte des déchets (conteneurs enterrés).



Figure n°10 : Equipements au sein du projet (Source : TECAM)

**Espaces verts** : Le parking sera entouré d'espaces verts plantés et engazonnés. Les arbres existants sur le site seront maintenus. La haie au Nord sera renforcée. Le grand Chêne au Sud sera préservé et intégré dans un espace vert avec massif (vivaces et graminées), ponctué d'arbres en cépées ou petits arbustes, afin de ne pas générer trop d'ombre (incompatible avec l'installation de panneaux photovoltaïques).

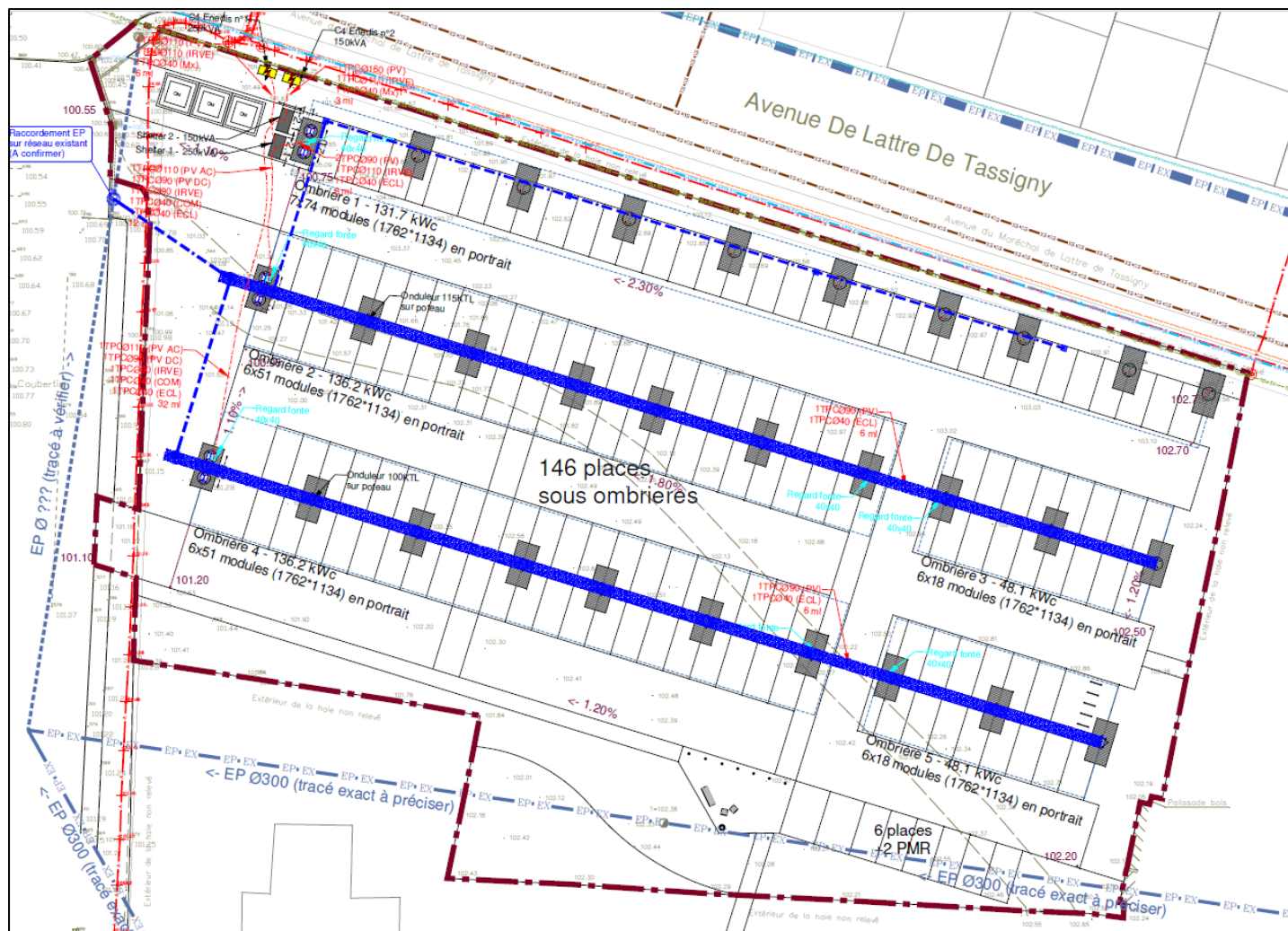


Figure n°11 : Espaces verts au sein du projet (Source : TECAM)



**Gestion des eaux pluviales :** Le projet prévoit une gestion des eaux pluviales basé principalement sur la rétention. Une partie des eaux seront cependant infiltrées au niveau des places de stationnement en enrobé poreux et en pavés enherbés. Les eaux pluviales non infiltrées des espaces publics seront collectées par un réseau de bandes drainantes présent entre les rangés de stationnement. Les eaux seront ensuite stockées dans les deux bassins de rétention paysagers situés au Nord-ouest du complexe, pour ensuite être rejetées dans le milieu récepteur avec un débit régulé (3l/s/ha).

**Réseaux :** Le parking sera relié au réseau électrique présents à l'Ouest et au Nord du site.



### Légende Eaux Pluviales

- Réseau EP existant
- Réseau EP à créer
- 
- Regard de visite Ø1000 à créer
- 
- Grille EP à créer
- 
- Massif drainant GNT 20/40

### Légende existants

- Réseau Télécom existant
- Réseau Eau Potable existant
- Réseaux HT/BT existants
- Réseau Eclairage Public existant
- Réseau Gaz existant
- Réseau Eaux Pluviales existant
- Réseau Eaux Usées existant
- 
- Poteau Incendie existant
- 
- Regards EU et EP existants
- 
- Luminaire existant
- 
- Chambre télécom existante
- 
- Cloture existante
- 
- Haie existante
- 
- Arbres existants

Figure n°12 : Plan des réseaux au niveau du projet (Source : TECAM)

## 5. IMPACTS DU PROJET ET MESURES ERC

Les paragraphes suivants détaillent les impacts du projet et les mesures mises en place aujourd'hui.

### 5.1 Sol, topographie

En phase travaux : Le chantier engendrera des mouvements de terrain pour mettre à niveau le sol. Des stocks temporaires de terre pourront être réalisés.

**IMPACTS : DIRECT ET TEMPORAIRE** : modification de la topographie, du paysage.

**MESURES ERC** : Aucun stockage de carburant ou de quelconque produit polluant sur le site ; entretien des engins en dehors de la zone de chantier. Les travaux de terrassements devront se faire en dehors de période de grands vents.

**MESURES ERC** : Déblais en stock temporaire sur le site et sur une hauteur limitée ; les véhicules et engins de chantier doivent être en parfait état (contrôle technique récent et bon entretien) ; une procédure spécifique doit être prévue et appliquée en cas de déversement accidentel.

**SUIVI** : Suivi de chantier par l'intermédiaire du MOE.

### 5.2 Imperméabilisation du sol

Le projet prévoit l'aménagement de 154 places de stationnement dont 146 sous ombrières. La structure des places sera en enrobé poreux. Seules les 6 places non couvertes seront en pavés engazonnés et les 2 places PMR en enrobé noir. La voirie, quant à elle, sera en enrobé classique.

**IMPACTS : DIRECT ET PERMANENT** : changement d'affectation des sols : zones imperméables, semi-perméables et perméables.

**MESURES ERC** : Espaces verts conservés en bordure du parking, afin d'infiltrer une partie des eaux pluviales et d'intégrer le parking dans un environnement végétalisé.

**MESURES ERC** : Places de stationnement en enrobé poreux et en pavés engazonnés. Gestion des eaux pluviales non infiltrées via des bandes drainantes entre les rangées de stationnement, rejet dans les bassins de rétention au Nord-ouest du complexe. Les espaces verts seront entretenus par la commune, avec le ramassage d'éventuels déchets.

**SUIVI** : Entretien régulier du site (voirie, espaces verts et ouvrages de gestion des eaux pluviales).



### 5.3 Paysage

Le parking sera bordé d'espaces verts enherbés et/ou plantés. Les arbres existants sont maintenus.

**IMPACTS : DIRECT et PERMANENT : modification du paysage.**

**MESURES ERC :** Conservation du grand Chêne au Sud de la parcelle et des espaces verts attenants. Avant l'arrivée des premiers engins de chantier, les arbres seront protégés par des barrières physiques.

**MESURES ERC :** Aménagement d'espaces verts (massif avec vivaces et graminées). Plantation d'arbres en cépées et petits arbustes au Sud et à l'Est de la parcelle. Renforcement de la haie au Nord. La gestion de ces nouveaux espaces sera faite de façon différenciée. L'usage de produits phytosanitaires sera interdit.

**SUIVI :** Entretien régulier suivi du bon développement des espèces plantées par les services de la commune.

### 5.4 Bruit et pollution

L'arrivée des engins de chantier va générer du bruit sur le secteur notamment pour les habitations au Nord de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Cependant, la durée des travaux sera relativement courte au vu du projet.

Le nouveau parking va générer de nouveaux déplacements dans l'environnement proche qui créeront des nuisances sonores et de la pollution. Cependant le projet se situe en milieu urbain où la vitesse des véhicules est limitée. La circulation au sein du parking sera également réduite. De plus, la présence des ombrières va réduire la propagation du bruit. La mise en place d'un parking à vélo et de bornes de recharge pour véhicules électriques permet d'accueillir sur cet espace différents types de véhicules non polluants et peu émetteurs de bruit.

**IMPACTS : DIRECT ET TEMPORAIRE : circulation des engins de chantier.**

**DIRECT ET PERMANENT : circulation des véhicules (véhicules légers) au sein du projet.**

**MESURES ERC :** les travaux seront effectués uniquement de jour, en jours ouvrés.

**MESURES ERC :** Respect de la réglementation en vigueur pour les émissions sonores sur le chantier, respect des horaires du chantier. Limitation de la vitesse des véhicules légers sur le parking ; Installation d'équipement pour encourager l'utilisation de transports moins polluants et/ou moins bruyants (stations de recharge pour véhicules électriques, stationnement et arrêt de bus à proximité, parking à vélo).

**SUIVI :** Entretien des bornes de recharges, entretien de la voirie

## 5.5 Réseaux

Il existe un ensemble de réseaux à proximité du projet.

**IMPACTS** : LIMITE et PERMANENT : extension des réseaux.

**MESURES ER**C : Le maître d'ouvrage devra respecter les préconisations des gestionnaires de réseaux. La commune devra anticiper et prévenir de toute coupure de réseau pour les besoins d'installation du chantier. L'éclairage du parking sera raisonné.

**SUIVI** : Suivi de chantier par l'intermédiaire du MOE. Surveillance et entretien régulier des réseaux.