

ÉDITO

Le Conseil général de la Mayenne et Laval Agglomération conjuguent leurs efforts pour développer de nouvelles activités porteuses d'emploi et rendre toujours plus attractif notre territoire pour les entreprises. La création d'un parc logistique multimodal Laval-Mayenne s'inscrit dans cette logique de développement économique.

Un projet aussi structurant que le parc multimodal nécessite d'avoir une approche rigoureuse et particulièrement vigilante lors de sa conception. C'est dans cet esprit que viennent d'être lancées les études préalables à l'aménagement du parc logistique. Cette phase essentielle, d'une durée d'un an, vise à répondre aux exigences de faisabilité, de sécurité, de respect de l'environnement, d'intégration dans le paysage, d'équilibre humain et économique qui conditionnent un tel projet dont l'emprise foncière porte sur 200 hectares.

Nous vous avons adressé en juillet dernier une plaquette de présentation de ce dossier ambitieux et audacieux. Puisse cette nouvelle lettre d'information vous apporter les éclairages susceptibles de répondre à vos questions sur l'état d'avancement du dossier.



François d'Aubert
Président
de Laval Agglomération



Jean Arthuis
Président du
Conseil général de la Mayenne

Des études préalables qui viennent d'être lancées pour une durée d'un an

Réaliser un parc logistique multimodal à Argentré demande au préalable d'avoir une bonne connaissance des potentialités du territoire et de ses enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Différentes études ont donc été engagées fin novembre. Elles portent sur l'accessibilité, la desserte et l'organisation du parc logistique (études d'aménagement), sur l'eau (études hydrogéologiques) et sur le sol (études géotechniques).

Laval Agglomération et le Conseil général se sont associés pour porter cet important projet et ont désigné Laval Agglomération comme pilote des études préalables et des premières acquisitions amiables.

Les études d'aménagement



Christophe
LAFORGE
(HYL)

Ces études sont réalisées par l'agence de paysage et d'urbanisme HYL associée aux bureaux d'études techniques SOGETI (transports, déplacements, voie ferrée), TETRA (analyse économique et stratégique de l'activité logistique), GEOGRAM (procédures et réglementation d'urbanisme) et ESPACETUDES (agronomie et paysage). Ces études s'étaleront sur une durée d'un an, temps indispensable pour une analyse environnementale approfondie sur un cycle de 4 saisons.

Elles se déclineront en 3 phases :

- une phase de diagnostic pour avoir une connaissance transversale du territoire concerné (paysage, agriculture, déplacement,...) et des différentes contraintes réglementaires et techniques
- une phase destinée à vérifier les faisabilités technique, environnementale, économique et sociale du projet et de définir le programme d'aménagement
- une phase d'esquisse afin de déterminer le plan de composition du parc et le tracé des voies nécessaires à sa desserte

la question des accès routiers...

Concernant la connexion autoroutière nécessaire à l'attractivité de la zone, deux hypothèses seront analysées :

- soit la création d'un nouvel échangeur autoroutier vers la Carie
- soit la création d'une voie de raccordement à l'échangeur de Louverné (avec mise en réserve des terrains nécessaires à la réalisation à terme d'un échangeur à la Carie)

Néanmoins, quelle que soit l'option retenue, des voies seront à créer pour se raccorder au réseau existant (RN162 et RD57).

Contact :

Jean-Marc Besnier
Coordinateur du projet
Tél. 02 43 49 46 51
E-mail : jean-marc.besnier@agglo-laval.fr

Les études hydrogéologiques



Bernard PIVETTE, ingénieur, réalise actuellement des études hydrogéologiques complémentaires à celles effectuées lors de la définition du périmètre de protection du captage. L'objectif de ces études est de garantir le maintien du captage d'eau potable de Montroux et de prévoir les aménagements nécessaires.

Deux volets sont proposés pour ces études d'une durée également d'un an :

- une première phase d'enquêtes de terrain et d'observations du bassin d'alimentation du captage
- une seconde phase d'analyse du bassin versant (piézomètres, écoulements des eaux, points de vulnérabilité, débits,...) et d'évaluation des incidences du projet

le projet en bref

un projet inscrit au contrat de site avec l'État
 un site de 200 ha sur Argentré
 un parc multimodal desservi par la route et la voie ferrée
 plusieurs centaines d'emplois prévus
 un accord signé avec le logisticien Deret (60 ha)

Calendrier

6 mai 2006	: protocole d'accord signé entre le Conseil général, Laval Agglomération et le Groupe Deret
19 mai 2006	: signature du contrat de site entre le Conseil général, Laval Agglomération et le CIACT
26 octobre 2006	: réunion publique d'information à Argentré avec Jean Arthuis et François d'Aubert
6 avril 2007	: signature de la convention entre la SAFER, la Chambre d'agriculture, l'ADASEA, le Conseil général et Laval Agglomération
novembre 2007	: désignation des bureaux d'études (mission dossiers DUP)
novembre 2007 à novembre 2008	: études préalables et environnementales (respect d'un cycle de 4 saisons)
août à novembre 2008	: dossiers études d'impact et DUP*
1 ^{er} semestre 2009	: enquête publique
juillet 2009	: déclaration de projet
2 ^e semestre 2009	: arrêtés DUP*
mai 2010 à mai 2011	: désignation du maître d'œuvre, études, appel d'offres
1 ^{er} semestre 2011	: arrêté procédure loi sur l'eau
mai 2011	: travaux, pour première livraison des terrains viabilisés
à l'issue de la réalisation de la LGV	: raccordement ferré à l'actuelle voie Paris-Brest

* Déclaration d'Utilité Publique

Les études géotechniques

Des sondages ont été faits au mois de septembre, sur les accotements des chaussées, pour avoir une première connaissance du sol et par conséquent des types de fondations à réaliser pour les constructions et les aménagements. Ces études seront affinées en fonction de l'esquisse d'aménagement.

Comment seront acquis les terrains et les propriétés bâties ?

Le service des Domaines (service de l'Etat) a procédé, entre septembre et décembre 2007, à l'ensemble des évaluations des différentes propriétés bâties ou non incluses dans le périmètre du parc logistique multimodal.

C'est la SAFER qui est chargée des négociations amiables auprès de chaque propriétaire.



Claude LAFOUX
(Directeur de la SAFER, chargé des négociations)

Pour les agriculteurs

La SAFER est également en contact avec les agriculteurs concernés par le projet pour leur proposer des terres de compensation ou des sites de relocalisation d'exploitation.

Lors de la réunion du 19 novembre dernier à laquelle étaient conviés les agriculteurs du secteur, il a été rappelé que la priorité serait accordée aux exploitants concernés par les projets LGV et parc logistique multimodal si des terres ou des exploitations venaient à se libérer.

Comment serez-vous informés ?

Pour mieux vous informer et vous associer tout au long de l'élaboration du projet, sont prévues :

- une lettre d'information régulière spécifique sur ce projet
- une réunion publique à l'issue de chaque phase d'études (diagnostic, études de faisabilité, esquisse)
- une exposition de deux semaines sur les études de faisabilité et sur l'esquisse avec tenue d'un registre en mairie d'Argentré
- la mise en ligne des phases d'études sur les sites Internet du Conseil général et de Laval Agglomération

Par ailleurs, pendant les études seront consultés les services de l'État, les représentants des professions de l'agriculture, les associations de protection de la nature, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil Local de Développement de Laval Agglomération et le Conseil Régional.

Le bilan financier du projet

Le coût prévisionnel du projet (études et travaux) est de 62,4 millions d'euros, répartis à parts égales entre le Conseil général et Laval Agglomération.

DEPENSES		RECETTES	
	montant M€TTC		montant M€TTC
études préalables	1,4	participations et subventions (FEDER, FNADT, conseil régional,...)	7
acquisitions foncières	9	vente des terrains	20
aménagement parc logistique	20	part Laval Agglomération	17,7
connexion ferrée	6	part Conseil général	17,7
connexions routières	26		
TOTAL	62,4		62,4
hors coût de l'échangeur			

