



MEMOIRE EN REPONSE

**A L'AVIS DE LA MRAE EN DATE DU 23 DECEMBRE 2022 N°PDL-2022-6528
RELATIF AU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA ZONE D'ACTIVITE EIFFEL ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)
DE LA COMMUNE DE CRAON (53)**

PREAMBULE

Le présent mémoire en réponse constitue la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis rendu par la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) le 23 décembre 2022 concernant le projet de requalification de la zone d'activité Eiffel et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Craon (53).

Afin de faciliter sa lecture des extraits de l'avis de la MRAe seront littéralement cités suivis des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Le mémoire en réponse se présentera ainsi sous la forme suivante :

- **Extrait de l'avis de la MRAe repris et référencé en respectant le sommaire de cet avis :**

« Extrait de l'avis de la MRAe »

- ✓ **Réponse apportée :**

Réponses ou compléments d'informations apportées par le maître d'ouvrage ou les bureaux d'études missionnés.

3 Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique

3.1 Analyse de l'état initial

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Les inventaires faune-flore sur le périmètre du projet s'appuient sur six passages de terrain (en avril, mai, juillet, octobre 2021 et février 2022). Le nombre de sorties apparaît cependant faible au regard de la taille du site et les dates de passage retenues peuvent ne permettent pas de couvrir suffisamment les périodes favorables pour certaines familles, notamment les oiseaux en hivernage, en migration ou en reproduction, et les chiroptères.

✓ **Réponse apportée :**

La taille du site ne conditionne pas le nombre de passage réalisé sur l'année mais le nombre de points d'écoute ou de transects nécessaire pour définir les enjeux sur l'ensemble du périmètre d'étude et des différents habitats présents.

Le tableau ci-dessous est extrait du guide de 2020 relatif à l'élaboration des études d'impacts des projets de parcs éoliens terrestres. Ce tableau rappelle les périodes favorables à la réalisation des inventaires sur les différents groupes flore et faune. Les passages réalisés dans le cadre du projet sont symbolisés par une croix. Concernant l'avifaune, des inventaires ont été réalisés sur les différentes périodes du cycle de l'avifaune : 3 passages en nidification, 4 passages en migration et 1 passage pour les hivernants. **La pression d'inventaire est donc suffisante et proportionnée au type de projet et la phénologie des espèces est respectée pour déterminer les enjeux présents sur le périmètre d'étude et ses abords.**

Tableau 1 : Calendrier des périodes favorables (source : Ministère de la transition, 2020)

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Nb total de passage en période principale	Nb de passage en période favorable	Nb total de passage
Flore				x	x		x						2	0	2
Reptiles				x			x			x			1	2	3
Amphibiens		x		x			x			x			2	2	4
Oiseaux nicheurs		x		x			x						1	2	3
Oiseaux migrateurs		x		x			x			x			2	2	4
Oiseaux hivernant		x											1	0	1
Mammifères (hors chiroptères)		x		x			x			x			2	2	4
Insectes				x			x						2	0	2

X : passage d'inventaire réalisé

Période principale d'expertise	
Période favorable aux expertises (selon régions et types de milieux)	

L'expertise des chiroptères a été réalisée en période de reproduction (juillet) soit la phase la plus sensible de leur cycle biologique. Bien que les résultats soient non-exhaustifs, l'inventaire a été réalisé sur une période favorable aux observations et permettent de dégager des enjeux pertinents liés au projet.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

La recherche d'effets cumulés avec d'autres projets connus en identifie cinq et conclut à leur absence de lien avec le projet faisant l'objet du présent avis, au regard de leur nature et de leur distance . La recherche a opéré sur des projets connus non encore réalisés. Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, elle doit également porter sur des projets qui ont été réalisés.

✓ **Réponse apportée :**

Le chapitre 11 de l'étude d'impact traite bien de l'ensemble des projets connus, qu'ils soient déjà réalisés ou non.

La phrase « Il s'agit ici d'évaluer les incidences cumulées avec d'autres projets connus, non encore réalisés. » p. 382 de l'étude d'impact est corrigée de la manière suivante : « Il s'agit ici d'évaluer les incidences cumulées avec d'autres projets connus, **réalisés ou non encore réalisés.** »

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Le résumé non-technique reprend l'ensemble des chapitres du dossier, et présente les mêmes caractéristiques et lacunes que l'étude d'impact.

✓ **Réponse apportée :**

Pas de réponse spécifique apportée. Les éléments de réponse à la MRAe figurent dans ce mémoire.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

À l'appui de son inscription au plan routier départemental 2016-2021 et au plan routier départemental 2022-2028⁷, la création des nouvelles infrastructures routières est justifiée dans le dossier par l'objectif de transférer le trafic de poids lourds permettant de sécuriser les conditions de circulation en entrée d'agglomération sud de Craon et d'améliorer la traversée sur la RD 229. L'expression de ces principes pourrait être étayée par une simulation chiffrée des transferts attendus au regard des pratiques actuelles, ainsi que des projections de trafics induits par l'extension de la zone d'activités (même si ces projections n'ont que des valeurs indicatives d'échelles en fonction des activités futures accueillies). De plus, les objectifs affirmés de sécurisation de la circulation routière devraient être mieux justifiés par la présentation d'une analyse de l'accidentalité observée sur le secteur.

Par ailleurs, l'effet attendu d'amélioration de la gestion future des circulations par-rapport aux actuelles coupures temporaires de la RD 25 lors de manifestations hippiques appelle davantage d'explicitations sur les transferts de charge qui pourront être opérés après la suppression définitive du tronçon de RD 25 concerné (circulations, stationnements).

✓ **Réponse apportée :**

Concernant le trafic sur la RD 229 : Le dévoiement de la circulation ne concerne pas la RD 229, le trafic ne devrait pas évoluer sur cette voie.

Concernant le trafic sur la RD 25 :

En phase d'exploitation, le fonctionnement de l'extension de la ZA génèrera des flux de camions et de véhicules légers qui viendront se surimposer aux flux de trafic actuels.

S'agissant d'un projet avec découpage à la demande en fonction des besoins des acteurs économiques, la constructibilité de chaque lot sera déterminée à la vente de chaque lot. Il

n'est donc pas possible de connaître à ce jour le nombre exact d'entreprises, ni le type précis d'entreprises qui vont venir s'implanter sur la zone, et, donc, les trafics induits.

La quantification du trafic que l'extension de la ZA va induire ne peut donc que faire l'objet d'estimations (car dépendant du nombre et du type d'entreprise). On peut néanmoins établir un ordre de grandeur en se basant sur des hypothèses usuellement utilisées pour ce type d'aménagement.

La ZA Eiffel qui va faire l'objet d'une extension rassemble aujourd'hui 515 emplois sur 42,58 ha, ce qui constitue une densité d'emploi de 12 emplois/ha. Le nombre d'emplois sur l'extension de la ZA sera à considérer comme un ordre de grandeur. On se basera sur ce ratio pour estimer l'augmentation de trafic liée à l'extension de la zone d'activité.

Plusieurs types de trafics sont à attendre suite à l'aménagement de l'extension de la zone :

- le trafic des salariés travaillant sur la zone ;
- le trafic des clients et des usagers des activités qui pourraient s'implanter sur la zone ;
- le trafic de livraison (poids lourds notamment) ;

Surface cessible	7,7 ha
Nb d'emplois (en moyenne 12 emplois/ha de surface cessible)	92 emplois
Présence au travail (80%)	74 employés
Part modale VP (80%)	59 employés
Nb de passagers/véhicule (1,05 par vh)	56 véhicules
Visiteurs attirés le matin et émis le soir par emploi (1 visiteur/10 employés)	7
Visiteurs émis le matin et attirés le soir par emplois (1 visiteur/10 employés)	7
HPM (Heure de Pointe Matin) émis (10 %)	6
HPM (Heure de Pointe Matin) attiré (60 %)	36
HPS (Heure de Pointe Soir) émis (60 %)	36
HPS (Heure de Pointe Soir) attiré (10 %)	6

Pour les trafics automobiles journaliers, nous estimons les trafics induits à environ 210 véhicules/jour, soit 5 fois le trafic estimé en heure de pointe.

En 2017, le trafic observé sur la RD 25 était de 3200 vh/j. Les dernières données transmises par le département font état d'un TMJA de 2694 vh/j en 2021. L'augmentation du trafic attendue est de l'ordre de 7 % (entre 6,5 % et 7,8 % selon les données de trafic).

D'après les dernières données de l'Agence technique départementale sud – direction des routes, aucun accident n'a été recensé sur les deux RD.

La direction des routes regroupe les remontées d'informations issues des astreintes et de la préfecture (services de secours et notamment la gendarmerie) sur les 5 dernières années.

A noter qu'actuellement, la RD 25 est coupée lors des événements hippiques, ce qui induit un transfert de charge vers d'autres voies. La mise en œuvre du projet va permettre d'éviter ce transfert de charge qui s'opérait vers d'autres voies. Par conséquent, ces autres voies seront

moins soumises au risque d'accident (voies non dimensionnées pour recevoir ce transfert de charge) et aux nuisances associées à ce trafic.

Le gabarit routier a été imposé par le Conseil Départemental de la Mayenne. Ce profil en travers de voirie doit répondre au trafic de véhicules qui empreintes ces voies et adapté à la limitation de vitesse (80, 70 ou 50 km/h selon les différentes portions).

Extrait de l'avis de la MRAe :

Les variantes routières proposées se limitent à extraire de la solution retenue la voirie traversant la zone d'activités jusqu'au boulevard Eiffel, conduisant à un recalibrage de la RD 229 amenée à supporter l'ensemble du trafic dévié de la RD 25. Plus largement, il est attendu une analyse de variantes de tracés (notamment de la voie de liaison RD 25-RD 229) permettant de justifier de la recherche de moindres impacts sur l'environnement et la santé, au regard des incidences identifiées sur les enjeux hiérarchisés par l'analyse de l'état initial de l'environnement.

La MRAe rappelle par ailleurs que l'absence de modification de l'état actuel des infrastructures routières ne constitue pas une solution de substitution ni une variante du projet, d'autant plus que la réalisation de la voie de liaison entre RD 25 et RD 229 crée les conditions de l'extension de la zone d'activités, puisqu'elle en permet la desserte.

✓ Réponse apportée :

Hors variante « 0 », l'étude d'impact fait référence à 2 scénarii et au scénario retenu.

Les deux premières variantes consistaient à caler le contournement sur l'emprise de l'emplacement réservé identifié au PLU situé en limite, dans le zonage du PLU, entre la zone agricole et la zone d'activités.

La différence entre les deux scénarii étant la création ou non d'une voie traversant la zone d'activités Eiffel. Dans la variante 2, cette voie avait été calée sur les limites parcellaires entre l'entreprise Hegler et Bonna Sabla.

Le 3^{ème} scénario a consisté à décaler, vers le nord, l'amorce du contournement depuis la RD 25, pour éviter le boisement présent dans ce secteur et d'empiéter sur la ZPPPAUP et à décaler la voie traversant la ZA légèrement vers l'est.

Le tableau suivant consiste, en complément des développements figurant dans l'étude d'impact, en une analyse comparative des incidences environnementales (volets biodiversité et zones humides) des différentes variantes, pour le contournement de la RD 25 et pour la voie traversant la ZA Eiffel existante.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Concernant le contournement de la RD 25			
Interception de la ZPPAUP	Oui	Oui	Non
Interception de haies protégées au PLU	Oui	Oui	Non
Fragmentation du boisement situé au sud du chemin du Moulin Oger	Oui	Oui	Oui dans une moindre mesure
Impact sur des zones humides (tenant compte d'une bande paysagère plus large dont les contours ne sont pas précisés)	Oui sur ZH3 (environ 260 m ²)	Oui sur ZH3 (environ 260 m ²)	Oui sur ZH2 (environ 2140 m ²)
Concernant la voie traversant la ZA Eiffel existante			
Report du trafic sur la RD 229 et nuisances associées	Oui	Non	Non
Desserte de la ZA actuelle	Dégradée	Améliorée	Améliorée
Impact sur des arbres à grand capricorne	Non	Oui	Non

Négatif	Positif
---------	---------

Concernant le contournement de la RD25, la variante 3 est clairement plus favorable d'un point de vue environnemental. En effet, cette variante permet d'éviter d'intercepter la ZPPAUP et les haies protégées au PLU pour leur valeur paysagère et/ou écologique.

L'amorce du contournement aura soit un impact fort sur le boisement soit sur une zone humide. A noter que cette amorce ne peut pas être établie plus au nord en raison de l'extension de la piste de l'hippodrome à considérer comme invariant au projet.

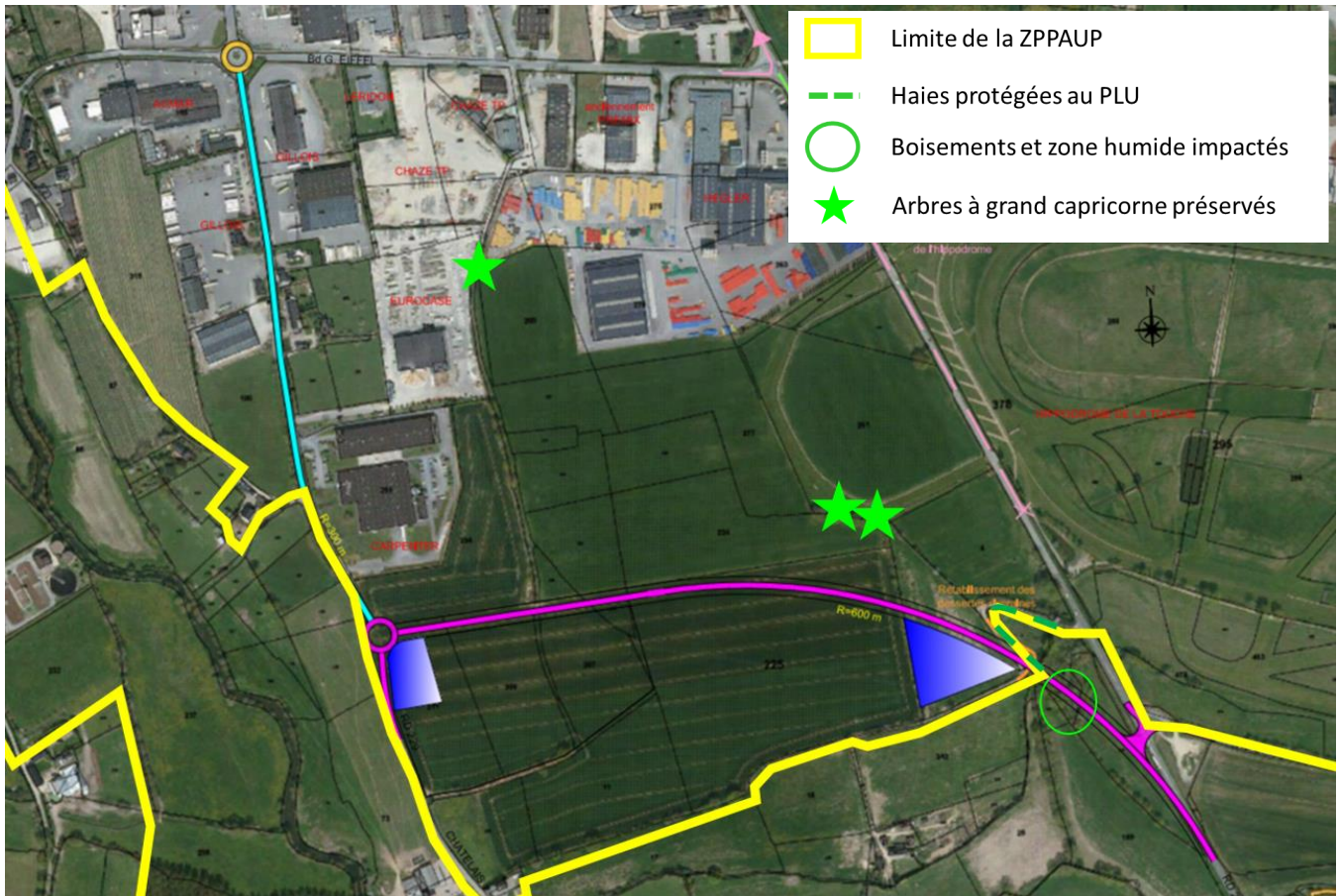
Au regard des éléments cités précédemment, la variante 3 est la plus pertinente même si celle-ci génère des impacts sur une zone humide.

Concernant la voie traversant la ZA Eiffel existante, 3 variantes sont étudiées (absence de voie, voie calée sur les limites parcellaires ou voie décalée à l'est).

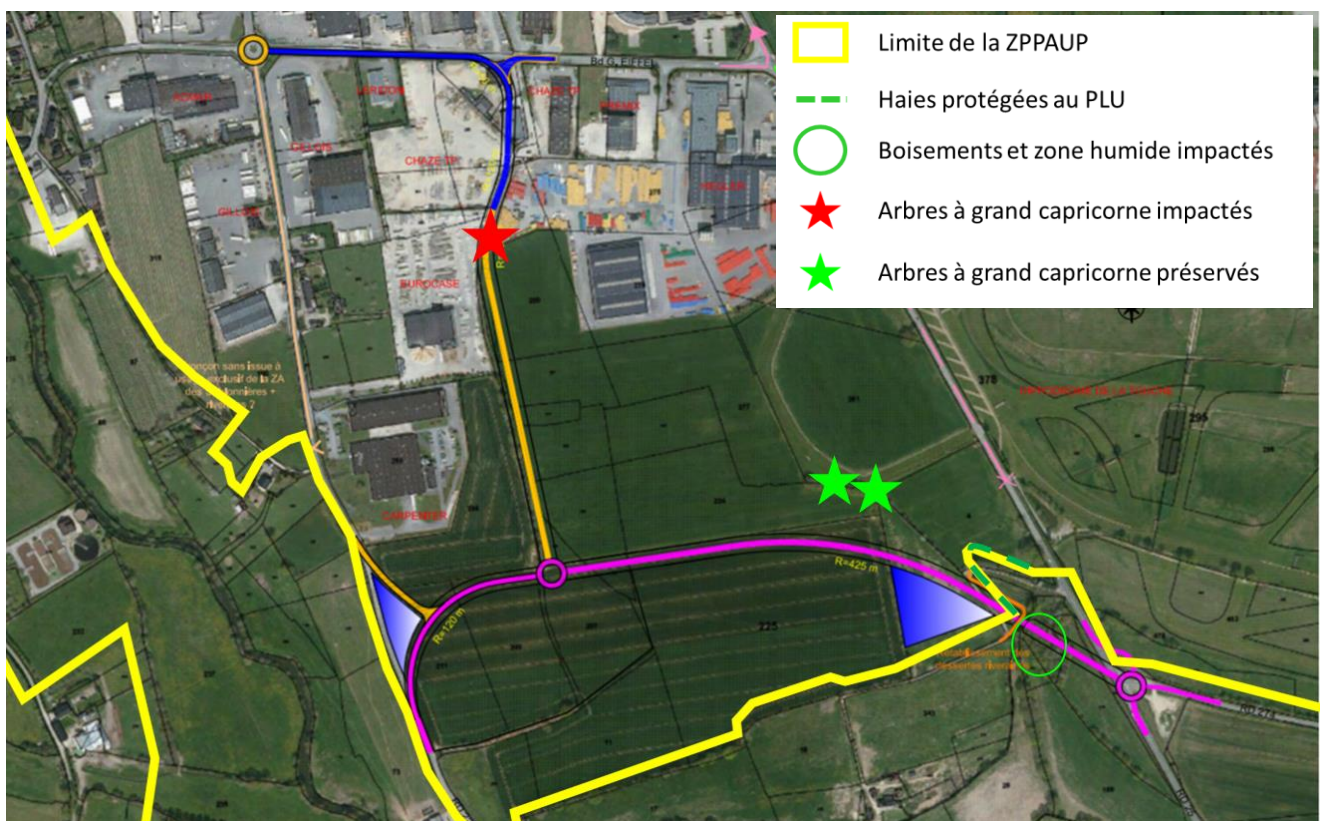
La variante consistant à ne pas réaliser cette voie a été écartée en raison des inconvénients qu'elle présente en termes de report de trafic et de desserte des entreprises actuelles. Parmi les deux variantes restantes, la variante 2 a été écartée en raison de la destruction d'un arbre à grand capricorne qu'elle pourrait générer.

Les cartes suivantes présentent le positionnement des différentes variantes par rapport aux enjeux environnementaux cités ci-dessus

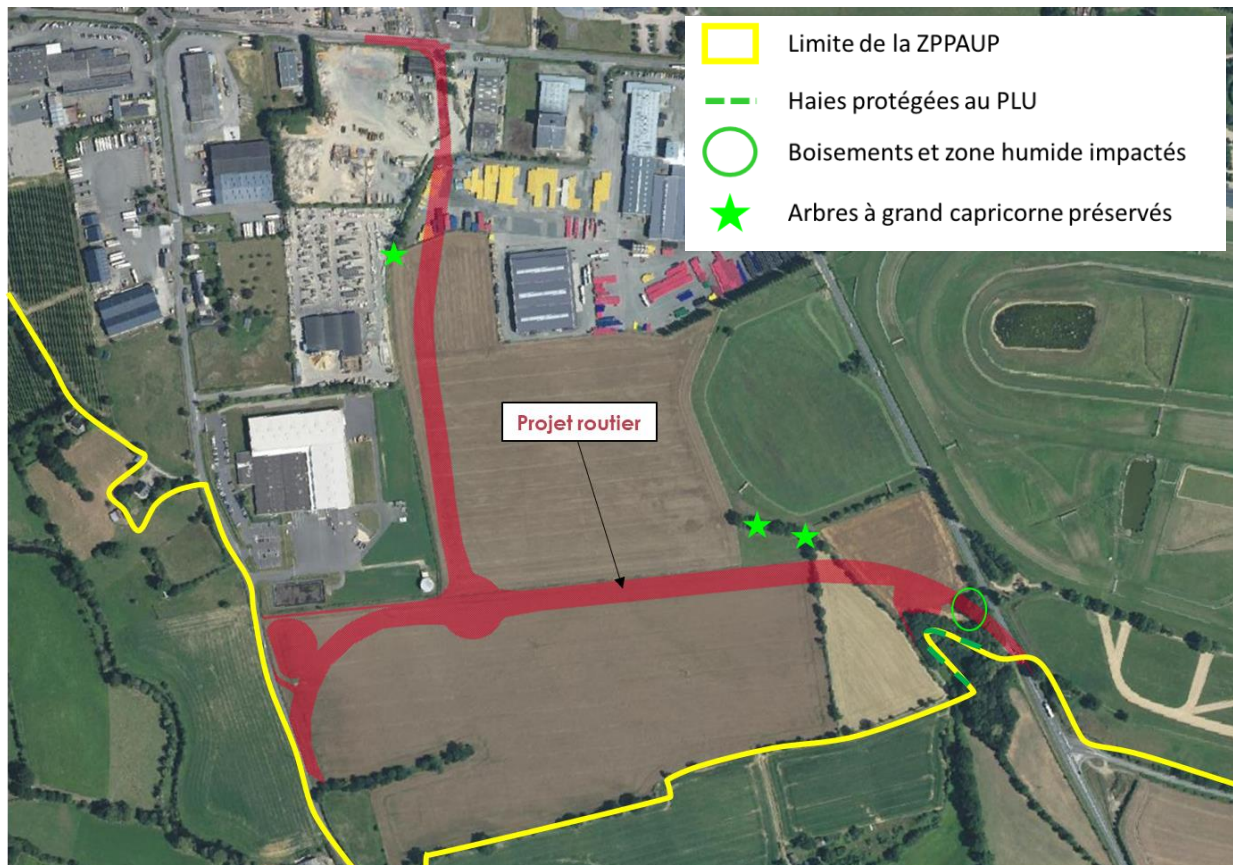
VARIANTE 1



VARIANTE 2



VARIANTE 3



▪ Extrait de l'avis de la MRAe :

Outre sa référence à une étude stratégique de développement économique du Pays de Craon réalisée en 2017, le dossier justifie l'extension de la zone d'activités Eiffel (7,7 ha) par l'absence de foncier cessible sur sa partie existante, en précisant que son taux d'occupation atteint 95 % et que les espaces encore libres sont la propriété de la société Hegler France qui projette d'y étendre ses installations.

Il convient, dans ce contexte de saturation, de mieux expliciter en quoi le projet procède d'une requalification de la zone d'activités existante, de nature à désenclaver des terrains et en optimiser l'exploitation, comme le dossier l'indique par ailleurs.

✓ Réponse apportée :

La requalification de la ZA Eiffel est un projet d'ensemble qui comporte plusieurs entrées :

- la réalisation de la voie de liaison entre la RD 25 et la RD 229 permettra d'améliorer la circulation au sein de la zone actuelle ainsi que la desserte d'entreprises implantées actuellement sur cette zone (désenclavement des espaces constructibles et notamment les surfaces de la société Hegler), ce qui optimisera l'exploitation de cette zone
- cette requalification va également permettre d'assurer une meilleure attractivité du site actuel et de l'entrée de la ville de Craon ;

Des prescriptions relatives aux façades des constructions, au traitement de leurs abords (désimperméabilisation prévue à l'OAP) et au développement des mobilités douces sont intégrées à l'OAP. Ces interventions se feront au fil du temps pour la partie urbanisée

(réhabilitation des façades des constructions existantes) et seront appliquées aux projets nouveaux de constructions.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Plus largement, il est attendu que le projet soit mieux justifié et apporte une réponse à des besoins qui ne connaîtraient pas de solution de moindre impact au regard des disponibilités existantes dans les zones d'activités de la communauté de communes du Pays de Craon :

- les disponibilités évaluées sur Craon sont de 4,79 ha, mais le projet prévoit aussi la réduction de 6,35 ha de la zone d'activités des Clairies (cf chapitre 6 du présent avis) ; il semble de plus que le projet ne prend pas en compte la zone ouverte à l'urbanisation pour les activités des Carries (20 ha) en extension de celle des Pépinières ;
- sur les autres pôles du Pays de Craon, les disponibilités évaluées sur Renazé dépassent les 13 ha, et celles sur Cossé-le-Vivien atteindront 2,25 ha avec le projet en cours de la zone d'activités des Rues.

Le projet ne présente pas de variante d'aménagement de l'extension de zone d'activités Eiffel, dans la mesure où il se limite à ce stade à la définition de son périmètre.

L'évolution du tracé des pistes de l'hippodrome (conjointement à la suppression d'un tronçon de la RD 25) est justifiée par la nécessité d'augmenter « l'angle de tournant ouest » pour disposer d'un parcours plus fluide conforme aux préconisations de France Galop, et par l'absence d'alternative compte tenu de la régularité du reste de la piste.

La MRAe recommande de mieux justifier les choix retenus au regard de solutions de substitution potentielles et de variantes éventuelles de moindre impact sur l'environnement à l'échelle du Pays de Craon.

✓ **Réponse apportée :**

Les disponibilités évaluées sur Renazé et Cossé le Vivien ne peuvent être prises en compte étant donné qu'il ne s'agit pas des mêmes bassins d'emploi :

Les 20 hectares évoqués sur le lieu-dit les Carries (et non les Clairies) constituent une réserve foncière de la Communauté de Communes du Pays de Craon. Un engagement a été pris auprès des services de l'Etat pour reclasser 6.5 hectares de ces terrains en zone 1AU en compensation de l'aménagement de la ZA Eiffel.

Ce terrain n'est pas viabilisé, et à ce jour, aucun projet n'est identifié sur ces parcelles.

Aucune variante d'aménagement n'a été étudiée dans la mesure où l'aménagement d'une zone d'activité ailleurs sur le territoire n'aurait pas permis de résoudre les problématiques de sécurité et de trafic (coupure de la RD 25 régulière lors des courses hippiques et la nécessité de l'hippodrome d'étendre sa piste).

A noter que l'extension de la ZA Eiffel permet de limiter les aménagements liés aux réseaux.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Le projet va consommer 10,1 ha d'espaces agricoles, (7,7 ha pour l'extension de la zone d'activités et 2,4 ha pour l'aménagement des nouvelles voiries).

En termes d'artificialisation des sols, le dossier compte 13,7 ha, comprenant 7,7 ha pour l'extension de la zone d'activités, et 3,9 ha pour les nouvelles voiries, ainsi que 2,1 ha pour l'hippodrome. Cette dernière valeur demande à être précisée, l'étude indiquant par ailleurs que les surfaces correspondant à l'hippodrome sont dans des zones déjà artificialisées. Parallèlement, le tronçon supprimé de la RD 25 va permettre la désimpermeabilisation d'environ 0,75 ha (qui seront restitués à l'hippodrome).

✓ **Réponse apportée :**

Le premier paragraphe fait référence à la consommation d'espace présentée dans la mise en compatibilité du PLU.

Le second paragraphe fait référence à l'emprise du projet. Le détail des surfaces est le suivant :

- **Zone d'activité :**

L'extension de la zone d'activité va bel et bien venir artificialiser 7,7 ha de culture.

- **Voirie :**

La voirie (comprenant la route, les pistes cyclables, les aménagements pluviaux et les espaces verts attenants) aura une emprise de 3,9 ha décomposés comme suit :

- 3,41 ha sur des cultures et des espaces naturels
- 0,33 ha sur des activités économiques existantes
- 0,13 ha sur des voiries existantes

- **Hippodrome :**

Les aménagements de l'hippodrome vont concerner au total 2,1 ha, décomposés comme suit :

- 0,05 ha sur l'emprise de la RD25
- 0,38 sur l'emprise de l'entreprise Hegler
- 1,7 ha sur l'emprise de l'hippodrome dont 1,45 ha sur des espaces déjà occupés par l'hippodrome (pistes et aménagements paysagers attenants) et 0,25 ha sur des cultures

Au total, le projet va venir artificialiser 11,36 ha d'espaces agricoles. Le reste des aménagements venant prendre place sur des espaces déjà artificialisés (voirie, activité économique, hippodrome).

Cette valeur est à dissocier de la consommation d'espaces agricoles et naturels au sens du zonage du PLU puisqu'une partie des espaces agricoles sont compris en zone Ue ou Uhp.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Comme évoqué plus haut, le dossier ne s'attache pas à démontrer comment le projet répond en particulier aux besoins d'accueil et de développement d'activités au regard des récentes dynamiques observées et du potentiel foncier recensé dans les zones d'activités existantes à l'échelle communale et communautaire, justifiant de la recherche de gestion économe de l'espace et de limitation de l'artificialisation des sols.

La MRAe rappelle en outre que l'objectif de "zéro artificialisation nette" inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à toute nouvelle artificialisation.

La MRAe rappelle les objectifs de la loi 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets qui porte notamment l'objectif pour la période 2021-2030, à l'échelle nationale, de diviser par deux la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers par rapport à la décennie précédente.

✓ **Réponse apportée :**

La Communauté de communes a pris d'ores et déjà en compte les objectifs de la loi 2021-1104 :

- Cet enjeu d'artificialisation des terres a été identifié comme un axe majeur de développement dans le Projet de territoire défini et validé en 2021 : l'objectif 2 de l'axe sur la préservation de l'environnement de ce projet de territoire consiste à « développer une stratégie de sobriété foncière et anticiper la mise en œuvre du ZAN ».
- L'évolution et la préservation des milieux naturels a fait l'objet d'une attention particulière lors de l'évaluation du SCOT.
- Enfin, la communauté de communes est lauréate de l'appel à projet 2022 des « Plan Paysage et élabore actuellement une stratégie dont l'un des objectifs consistera à « renaturer » certains espaces artificialisés.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Les incidences et les mesures sur les milieux naturels relatives aux modifications de la piste de l'hippodrome sont abordées dans le chapitre des effets cumulés de l'étude d'impact. Cette présentation est source de confusion. La MRAe signale que ces modifications faisant partie du périmètre de projet, le dossier doit en présenter les impacts et mesures sur les milieux naturels avec l'ensemble des autres composantes du projet.

✓ **Réponse apportée :**

Le tableau suivant permet de synthétiser les impacts cumulés du projet de requalification de la ZA Eiffel (aménagement de la voirie et extension de la zone d'activité) avec les aménagements de l'hippodrome et les mesures proposées pour éviter, réduire et si besoin compenser celles-ci.

Sur le cadre physique	<p>Le ruisseau de la Censerie a été déconnecté des réserves d'arrosage de l'hippodrome et a été remis à ciel ouvert sur la majeure partie de son linéaire (dans l'emprise de l'hippodrome).</p> <p>Afin de poursuivre ces actions permettant de restaurer la continuité écologique sur l'ensemble du ruisseau, il est prévu que le franchissement du ruisseau de l'Echasserie sous la RD 25 et la piste de l'hippodrome se fasse à l'aide d'un ouvrage de type pont cadre doté d'une banquettes latérale (sous la RD 25) pour favoriser le franchissement par la petite faune. Le profil en travers du ruisseau de l'Echasserie restauré entre la nouvelle piste et la déviation de la RD 25 est analogue au profil reconstitué dans l'enceinte de l'hippodrome.</p>
------------------------------	--

	<p>Les impacts cumulés des travaux seront donc positifs pour la continuité écologique du ruisseau de la Censerie.</p> <p>L'intégration des impacts des aménagements de l'hippodrome n'auront pas d'incidence sur les conclusions portées au chapitre relatif à l'évaluation des incidences du projet.</p>
<p>Sur le cadre biologique</p>	<p>L'intégration des impacts des aménagements de l'hippodrome vont modifier les surfaces d'habitats impactés de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction de 175 m² de fourrés de roncier (habitat non concerné par aménagements de l'hippodrome) - Destruction de 478 m² de bois d'aulne glutineux (habitat non concerné par aménagements de l'hippodrome) - Destruction de 300 m² de bois de frêne (habitat non concerné par aménagements de l'hippodrome) - Destruction de 106,3 ml de haie bocagère multistrate (dont 42,3 ml pour l'hippodrome) - Destruction de 80,4 ml d'alignements d'arbres (habitat uniquement concerné par l'hippodrome) <p>La plantation de 1475 ml de haie multi-strate et de 900 ml d'alignement d'arbres ou d'arbres isolés vient largement compenser les incidences de l'aménagement de la nouvelle voirie, de l'extension de la zone d'activité et des aménagements de l'hippodrome.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction d'une mare de 610 m² (habitat uniquement concerné par l'hippodrome) <p>Une nouvelle mare de 75 à 90 m² sera créée. Bien que plus petite, elle sera beaucoup plus fonctionnelle (pente douce et en lien avec la trame verte et bleue qui est aujourd'hui fractionnée).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction de 6348 m² de prairie de fauche (habitat uniquement concerné par l'hippodrome) - Destruction de 11,26 ha de culture (dont 0,26 ha pour l'hippodrome) <p>La perte d'habitat d'alimentation de la Linotte mélodieuse (6348 m² d'habitat de prairie de fauche mésophile et 11,26 m² de culture) est considérée comme ne remettant pas en cause la capacité d'alimentation de l'espèce au regard du peu d'individu observé sur le secteur et des habitats restant disponibles après les différents aménagements.</p>
<p>Sur les déplacements et le trafic routier</p>	<p>Le projet d'extension de la piste n'aura pas pour effet d'augmenter les trafics. Il viendra cependant modifier les circulations. Les incidences sont identiques à celles déjà évaluées dans le cadre du projet de requalification de la ZA Eiffel (voirie et extension de la ZA).</p>
<p>Sur le cadre socio-économique</p>	<p>Les mesures compensatoires détaillées dans le chapitre 8.7.2.3 page 353 de l'étude d'impact tient déjà compte de l'incidence cumulée du projet de l'hippodrome avec le projet de requalification de la voirie de la ZA Eiffel.</p>



IMPACTS DU PROJET SUR LE CADRE BIOLOGIQUE



Impacts du projet sur le cadre biologique

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

La remise à ciel ouvert et la restauration du ruisseau dans sa section entre la déviation de la RD 25 et la nouvelle piste de l'hippodrome sont évoquées succinctement, alors qu'il est attendu des précisions sur ces travaux, leurs incidences potentielles (positives ou négatives) et la mise en œuvre de la démarche éviter-réduire-compenser (ERC) au regard des enjeux de continuité écologique identifiés vers le ruisseau de la Censerie puis la vallée de l'Oudon.

✓ **Réponse apportée :**

Le phasage des travaux relatifs au ruisseau est précisé ci-dessous. Lors des travaux de raccordement de la voie existante sur le nouveau tronçon routier :

- Démolition du ponceau existant (Chemin du Moulin Oger) afin de libérer l'écoulement du ruisseau,
- Un ouvrage type pont cadre sera posé sous la RD avec banquettes passage petite faune et reconstitution du lit du ruisseau en fond avec matériaux type ballaste
- Remblaiement de la mare existante
- Constitution de la partie du ruisseau à ciel ouvert ainsi que la nouvelle mare,
- Construction d'un ouvrage type pont cadre passant sous les pistes de l'hippodrome,
- Le temps des travaux, la continuité des écoulements du ruisseau sera assurée par pompage.

S'agissant de l'extension de la piste plate de l'hippodrome, aucune autre solution n'est possible puisque celle-ci doit se trouver en continuité de la piste plate existante.

A l'état actuel, le ruisseau est déjà busé sur 45 m au niveau du passage des pistes. Ce passage busé sera prolongé à 66 m du fait de l'extension de la piste plate.

Concernant le contournement routier, le franchissement du ruisseau de l'Echasserie a été travaillé de façon à réduire autant que possible le linéaire du pont-cadre (32 m).

Le busage de ces deux sections de cours d'eau ne peut pas être évité.

Afin de réduire les incidences de ce busage sur la continuité écologique du ruisseau, il sera procédé à la pose de ponts-cadre équipés de banquettes latérales pour favoriser le franchissement de l'ouvrage par la petite faune.

Entre ces deux sections busées, Le profil en travers du ruisseau de l'Echasserie restauré entre la nouvelle piste et la déviation de la RD 25 est analogue au profil reconstitué dans l'enceinte de l'hippodrome.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Dans le cadre de l'extension de la piste de l'hippodrome, le projet prévoit de compenser la destruction d'une mare de 610 m² en en créant une autre de 75 à 90 m² aux abords du ruisseau de l'Echasserie, sans justifier de la recherche d'évitement, ni de l'adéquation de la mesure de compensation retenue aux caractéristiques et fonctionnalités de la mare qui sera détruite.

✓ **Réponse apportée :**

INCIDENCES :

Le projet comprend la renaturation du ruisseau de l'Echasserie.

La mare étant située sur le tracé originel du ruisseau de l'Echasserie, cette opération engendrera la destruction de la mare existante entre l'hippodrome et la RD25 implantée dans le lit du Ruisseau de l'Echasserie. Concernant la mare détruite, ses berges abruptes ne permettent pas le développement d'une végétation rivulaire et n'est pas propice à l'accueil d'amphibiens (présence de poissons par ailleurs).

Aucun habitat de reproduction des Amphibiens n'a été recensé sur l'aire d'étude du projet. Aucune Grenouille verte n'a été observée sur la mare (réserve d'eau) située le long de la RD25, côté hippodrome. La suppression de cette mare aura donc un impact sur la trame verte et bleue.

MESURES :

L'évitement et la réduction de la destruction de la mare n'étant pas possible du fait que celle-ci prend place sur le tracé initial du ruisseau, une mesure de compensation sera proposée.

En effet, les caractéristiques de cette mare ne la rendent pas fonctionnelle au regard des espèces ciblées (pente forte, absence d'amphibien, ...), une réduction de l'impact ne semblait donc pas pertinente.

La mesure de compensation est détaillée pages 387 et 388 de l'étude d'impact. Une mare de 75 à 90 m² sera recréée (taille suffisante pour l'épanouissement de nombreuses espèces). Les pentes de cette mare seront douces afin de favoriser la colonisation du milieu par les amphibiens, et la profondeur de la mare sera importante afin de limiter son assèchement en été et protéger le milieu du gel en hiver. Elle sera alimentée par les ruissellement amont.

INCIDENCES RESIDUELLES :

La mesure de compensation aura un impact positif sur la trame verte et bleue et le milieu aquatique. En effet, le cours renaturé à ciel ouvert sera plus accueillant pour les espèces floristiques et faunistiques, la diversité des habitats sera bien plus importante et la proximité entre la mare et le ruisseau sera favorable aux échanges et déplacements entre ces habitats.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

La phase chantier sera suivie par un expert écologue, notamment pour la préservation des habitats d'intérêt (balisage avant travaux des arbres à Grand capricorne et des haies, stockage des matériaux et des engins hors secteurs sensibles) et pour le respect des cycles de vie des espèces concernées (travaux de défrichage en dehors de la période de mars à mi-septembre favorable à la reproduction des oiseaux et des reptiles, intervention sur le ruisseau et ses abords immédiats réalisés à l'étiage à la fin de l'été ou à l'automne).

Un suivi annuel des plantations sera assuré de l'année de plantation (N0) jusqu'à N+5, comprenant des regarnis s'ils s'avéraient nécessaires, puis à N+10. La précision des taux de reprise nécessitant la reprise des plantations serait utile.

Trois passages faune (avifaune, reptiles, amphibiens, chiroptères) et deux passages habitats/flore seront réalisés aux échéances N+1, N+3 et N+5, puis un passage à N+10. Ils pourront déterminer des mesures correctives.

L'étude ne précise pas selon quels seuils les objectifs des mesures projetées seront considérés comme non atteints, ni le cas échéant quels suivis complémentaires seraient mis en place après la réalisation de mesures correctives ou d'ajustement.

✓ **Réponse apportée :**

Comme indiqué dans le dossier, l'objectif du suivi est de vérifier l'efficacité des mesures mises en place et leurs fonctionnalités. Ces mesures doivent permettre de maintenir des habitats pour l'avifaune bocagère, des Reptiles. La mare créée doit apporter une amélioration des habitats pour les Amphibiens notamment pour la reproduction, la mare actuelle étant non fonctionnelle.

Le seuil est défini par la notion d'équivalence écologique, c'est-à-dire qu'à minima le même type de cortège et les mêmes fonctionnalités sont observés.

Pour l'avifaune, il s'agit de retrouver le cortège des milieux bocagers et la fonctionnalité de reproduction pour les espèces qui ont été observées en nidification sur le périmètre d'étude et qui sont concernées par les impacts du projet à l'échelle du domaine vital des espèces : Accenteur mouchet, Coucou, Fauvette à tête noire, Mésange à longue queue, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pic vert, Pouillot véloce, Rougegorge familier, Troglodyte mignon. Le suivi doit donc être réalisé sur les haies et les bosquets plantés mais aussi sur un périmètre plus élargi (quelques centaines de mètres autour des mesures) puisque le maintien des espèces est corrélé à la conservation de la fonctionnalité des habitats à l'échelle du domaine vital des espèces.

Pour les Reptiles, sur le même raisonnement que sur les mesures mises en place pour l'Avifaune, les suivis doivent être réalisés sur les haies et les bosquets plantés mais aussi dans un périmètre plus large notamment sur les haies conservées. Le Lézard à deux raies qui a été observé lors de l'état initial et le Lézard des murailles qui n'a pas été observé mais considéré présent doivent être à nouveau recensés lors du suivi.

Pour les Amphibiens, aucune reproduction n'a été observée et seul le Complexe des grenouilles vertes a été observé. La mesure proposée va au-delà de l'équivalence écologique puisque l'objectif de la mare créée est d'avoir un habitat fonctionnel pour la reproduction des Amphibiens. La mesure sera donc jugée opérationnelle si des individus du Complexe des grenouilles vertes sont observés au sein de la mare lors de la période de reproduction.

Pour les Chiroptères, sur le même raisonnement que sur les mesures mises en place pour l'Avifaune, les suivis doivent être réalisés sur les haies et les bosquets plantés mais aussi dans un périmètre plus large notamment sur les haies conservées, pièces d'eau. Les espèces observées lors de l'état initial doivent être à nouveau recensées lors du suivi. Une attention particulière sera apportée aux espèces sensibles à la perte d'habitats tels que les Murins, Barbastelle d'Europe et Oreillard gris.

Le suivi sera réparti en trois campagnes distinctes visant : la phase de migration pré-nuptiale (avril-mai), de reproduction (juin-juillet) et de migration post-nuptiale (septembre-octobre) afin d'étudier toute leur phase d'activité. Il sera en adéquation avec le Vade-mecum 2022 d'aide à l'instruction administrative des dossiers sur le volet "chauves-souris" en Pays de la Loire.

Mesures correctives : Il est impossible de définir les mesures correctives à l'avance qui peuvent aller de la reprise de plantation avec parfois un changement dans le choix des essences à des modifications de la gestion (entretien) de ces espaces en passant par le reprofilage de la mare. En fonction du problème rencontré, la mesure corrective peut cibler une espèce comme elle peut concerner un groupe d'espèces. Seules les observations réalisées par l'écologue lors du suivi permettront de conclure à l'efficacité des mesures et à la nécessité ou non de mettre en place des mesures correctives.

Pour précision, le taux de reprise de la végétation est fixé à 85% minimum pour les boisements, les haies multi-strates et les fourrés arbustifs, et de 100% pour les arbres d'alignement.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Aucun suivi spécifique ne semble retenu concernant les évolutions portées au ruisseau de l'Echasserie (restauration et nouveaux franchissements).

✓ **Réponse apportée :**

Ruisseau de l'Echasserie :

Le suivi du reprofilage du cours d'eau pourra être réalisé en vérifiant l'état des berges et la prise racinaire du cordon végétal. Ce suivi pourrait s'appuyer sur une vérification d'absence de zone d'affouillement, de désolidarisation de la berge et du maintien de la granulométrie mise en place. Le développement de la végétation rivulaire pourra également être cartographié afin de voir le développement de la végétation.

Pont cadre passant sous la RD25 :

Un passage pour vérifier le maintien de la continuité des banquettes pourra être envisagée en dehors des périodes sensibles (en période d'étiage).

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Le projet évite 8 460 m² de zones humides inventoriés sur l'aire d'étude.

L'aménagement de la déviation de la RD 25 aura un impact sur 2 140 m² de zone humide au niveau de l'aulnaie et de la frênaie dont la destruction a été évoquée plus haut.

À titre de mesures compensatoires, le dossier prévoit :

- la création d'un habitat humide, alimenté en eau par ruissellement des terrains amont (10 ha), en lien avec la plantation d'un boisement d'aulnes déjà évoquée plus haut (1 050 m²) ;
- l'agrandissement d'une zone humide identifiée dans l'anneau de course de l'hippodrome (décapage de terre sur une épaisseur de 20 cm et une emprise d'environ 1 350 m²). Cette mesure devrait être clairement localisée sur un plan.

Par ailleurs, une mesure d'accompagnement vise à tenter de faire évoluer vers un caractère humide une zone de 350 m² laissée en clairière dans le prolongement du boisement d'aulnes replanté.

Dans ce contexte, l'étude ne permet pas de justifier d'une mise en œuvre aboutie de la démarche ERC priorisant l'évitement et conduisant à des mesures compensatoires retenues en adéquation avec l'analyse des caractéristiques et fonctionnalités des zones humides identifiées, celle finalement impactée ayant été estimée d'enjeu de conservation fort¹³ par l'étude d'impact.

De plus, cette dernière ne prévoit aucune disposition de suivi des mesures retenues sur les zones humides.

La MRAE recommande :

- *pour la part dont l'impossibilité d'évitement serait justifiée, de garantir que les mesures compensatoires retenues atteignent des niveaux de fonctionnalité équivalents à celle des surfaces détruites de zones humides ;*
- *de prévoir les dispositions de suivi des mesures retenues au regard des impacts sur les zones humides.*

✓ **Réponse apportée :**

L'évaluation des incidences et la démarche ERC sont détaillées dans l'étude d'impact au chapitre 8.2.2.6. Incidences sur les zones humides, page 327 et suivantes.

Les mesures qui y sont détaillées sont :

- E/R : Evitement de la zone humide située à l'intérieur de la piste de l'hippodrome (ZH1) et de la zone humide située la plus au sud (ZH3) → page 327 de l'étude d'impact
- C : Compensation de la zone humide impactée (2140 m²) → page 328 de l'étude d'impact

Ce sont 2140 m² de zones humides qui sont impactées et sont prévues en compensation la plantation d'un bosquet d'aulnes sur 1050 m² et l'extension de la ZH1 sur 1350 m², ce qui porte la compensation à 2400 m² de zones humides supplémentaires, soit 112 % de la surface impactée.

Atteinte des fonctionnalités perdues :

Le projet va induire la destruction d'un habitat humide (aulnaie) occupant une surface d'environ 480 m². Il est prévu de recréer cet habitat par la plantation d'un boisement d'aulnes d'une surface de 1050 m². La surface d'alimentation en eau de ce boisement sera peu ou prou identique à la situation actuelle (environ 10 hectares de haut-fond). Les fonctions assurées par l'aulnaie détruite doivent donc être retrouvées au sein du boisement replanté.

En ce qui concerne le reste de la zone humide impactée, il s'agit d'une zone humide pédologique en pied de pente, sous une culture. La mesure compensatoire associée vise à étendre une zone humide située en pied de pente. Cependant, en lieu et place d'une culture se développera une végétation spontanée générant un gain de fonctionnalités par rapport à la situation actuelle.

Au total l'impact porté aux zones humides (2140 m²) est compensé à hauteur de 112 % (2400 m²) à fonctionnalités équivalentes voire avec un gain de fonctionnalités.

En accompagnement :

- A : Extension de la zone humide ZH2 → page 328 de l'étude d'impact

Une zone sera laissée en clairière entre l'aulnaie et la mare (environ 350 m²), dans la continuité de la ZH actuelle. Cette clairière pourrait tendre vers un caractère humide. Du fait de la nature incertaine de cette transition vers un caractère humide de ce secteur, l'emprise de la future clairière n'est pas comptabilisée comme mesure de compensation.



Synthèse des mesures liées aux incidences du projet sur les zones humides

Suivi des mesures :

Pour s'assurer de la bonne mise en place des mesures compensatoires proposées, un suivi sera réalisé sur 10 ans. Ce suivi permettra de vérifier que l'extension de la zone humide au sein de l'anneau de course est bien effective et ce, par l'analyse de la végétation et par la réalisation de sondages pédologiques au sein de la zone étrepée.

Concernant les mesures d'accompagnement au niveau de ZH2, la prairie fera l'objet de prospections par un écologue botaniste afin de déterminer si les espèces se développant au sein de la prairie tendent à être hygrophiles. Ce suivi sera également réalisé dans la plantation d'aulnes afin de vérifier que les plants prennent bien. Pour rappel, le taux de reprise de la végétation est fixé à 85% minimum pour les boisements, ainsi, si ce taux n'était pas atteint, il serait alors effectué un replantage.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

L'étude précise que le dimensionnement des ouvrages est encadré pour une pluie de période de retour trentennale et un débit de fuite de 3 l/s/ha, ainsi qu'un débit de fuite global inférieur à 14 l/s conformément aux dispositions du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de l'Oudon. Elle devrait être plus explicite, de manière à justifier du respect des dispositions les plus contraignantes relatives aux orientations du SDAGE Loire-Bretagne¹⁶ et du SAGE Oudon¹⁷.

✓ **Réponse apportée :**

Ce point sera détaillé dans le Dossier Loi sur l'Eau ; il peut être néanmoins ici précisé :

- **Pour les voiries**

« L'article 2 du règlement du SAGE stipule :

Limitation de l'impact des ruissellements des zones imperméabilisées

Le bassin-versant de l'Oudon est particulièrement sensible aux inondations. En accélérant les écoulements, les surfaces imperméabilisées amplifient l'onde de crue. Il est donc nécessaire de veiller à ce que les aménagements futurs n'augmentent pas les effets des inondations. Un moyen d'y parvenir est de limiter le débit de fuite des parcelles imperméabilisées.

Ainsi, en application de l'article R.212-47 2°b du code de l'environnement, pour prévenir les risques d'inondation, les rejets des eaux pluviales dans les eaux superficielles des nouvelles zones imperméabilisées, soumis à la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 de ce même code, devront respecter un objectif de débit de fuite pour tout événement pluvieux dont l'intensité est inférieure à celle d'un événement d'occurrence trentennale.

- 14 l/s au maximum pour les opérations de 1 à 7 ha,
- -limité à 2 l/s/ha pour les opérations de plus de 7 ha

Les ouvrages permettront un rejet inférieur à 14 l/s compte tenu des surfaces collectées (11,9 l/s pour environ 4 ha collectés) et ce pour tout événement pluvieux dont l'intensité est inférieure à celle d'un événement d'occurrence trentennale. »

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

De plus, elle signale de possibles débordements du bassin ouest sur la chaussée de la RD 229 au niveau du hameau de Saint-Marc en cas d'évènements pluvieux très intenses.

Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle précise les dispositions retenues au titre du traitement des eaux pluviales de manière à garantir la prise en compte de l'ensemble des incidences potentielles du projet sur le milieu naturel récepteur et le milieu humain. A ce titre, il est également attendu une analyse des incidences induites par un évènement pluvieux d'occurrence supérieure à la pluie de dimensionnement compte tenu de l'imperméabilisation supplémentaire des sols permise par le projet.

✓ **Réponse apportée :**

En cas d'évènement pluvieux intense, des débordements pourraient survenir sur la RD229 au niveau du lieu-dit « Saint-Marc ». Ces débordements ne sont pas sources de risque supplémentaires sur le milieu humain, les habitations se situant en aplomb de la route. Afin de réduire le risque de débordement, une reprise des fossés pourraient être envisagée afin d'augmenter leur capacité de transfert des eaux vers le milieu récepteur.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Les bassins de rétention seront équipés de vannes de sectionnement afin de contenir toute pollution potentielle avant évacuation vers un lieu de traitement agréé.

Ces dispositifs de gestion des eaux pluviales seront réalisés en première phase de chantier, avant les travaux d'aménagement du site, en complément d'autres dispositions visant à protéger les eaux souterraines et superficielles contre les risques de pollution chronique ou accidentelle en phase travaux (filtration, décantation, piégeage des différents polluants potentiels, aires imperméabilisées de stockage et de manipulation d'hydrocarbures et autres produits toxiques, filières de récupération et valorisation des déchets de chantier).

S'agissant de l'extension de la zone d'activités, le projet ne prévoit aucun aménagement au sein du périmètre retenu. La gestion des eaux pluviales y est donc reportée sur la responsabilité du ou des futurs aménageurs, dans le respect des dispositions du document d'urbanisme de Craon dont l'analyse démontre qu'elles sont insuffisantes (cf chapitre 6 du présent avis).

L'absence de mise en œuvre, à ce stade amont, de moyens définis de gestion des eaux pluviales sur l'extension de la zone d'activités n'apparaît pas répondre aux enjeux de maîtrise d'écoulements dans les exutoires des ruisseaux de l'Echasserie et de la Censerie dont l'état initial de l'environnement signale qu'ils sont susceptibles d'amplifier le risque d'inondation de l'Oudon en aval.

La MRAE recommande de justifier de la prise en compte des enjeux de préservation des milieux naturels récepteurs et du risque d'inondation en aval par les aménagements et dispositions retenus de gestion des eaux pluviales issues de l'imperméabilisation de 10 ha de voiries nouvelles et d'extension de la zone d'activités Eiffel.

✓ **Réponse apportée :**

Il est prévu que soit réalisé des ouvrages de gestion des eaux pluviales pour l'extension de la ZA avec pour principe la gestion à la parcelle. Toutefois, les tests de perméabilité n'ayant pas été réalisés, aucune proposition n'avait été établie dans le cadre de l'étude d'impact.

Les essais sont prévus en janvier 2023 avec un rendu de l'étude correspondante en février.

Aujourd'hui, la politique de la Communauté de Communes du Pays de Craon appliquée sur la zone d'activité est la gestion à la parcelle avec accompagnement des entreprises. Ce principe sera retenu si les tests perméabilité sont favorables.

Une prescription relative à une gestion des eaux pluviales à la parcelle en privilégiant l'infiltration, sous réserve d'une bonne aptitude des sols sera ajoutée à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du document d'urbanisme de Craon.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

L'étude d'impact fait état du rapport annuel 2021 de fonctionnement de la station d'épuration de Craon, estimée à 62,3 % de sa capacité organique nominale et à une capacité hydraulique dépassée par la présence d'eaux claires parasites, que l'engagement prochain d'un programme de travaux par la collectivité devrait permettre de réduire.

Elle indique que le secteur d'extension de la zone d'activités Eiffel est situé en dehors de la zone d'assainissement collectif définie par le schéma directeur d'assainissement des eaux usées de Craon et son zonage datant de 2015, et qu'ils devront être mis à jour.

Il est attendu qu'elle précise les dispositions qui seront retenues pour la collecte et le traitement des eaux usées issues de l'extension de la zone d'activités, en adéquation avec les évolutions éventuelles du schéma directeur d'assainissement, les travaux programmés, les capacités des équipements à assurer des rejets de qualité vers le milieu naturel récepteur.

La MRAE recommande de mieux justifier de la bonne préservation du milieu naturel récepteur par l'extension de la zone d'activités en adéquation avec les dispositifs de traitement retenus des eaux usées qu'elle va générer.

✓ **Réponse apportée :**

A ce stade, le nombre d'entreprise qui s'installera sur cette zone n'est pas encore connu, le plan d'aménagement de la zone n'est donc pas encore défini.

En fonction du nombre de parcelles définies, plusieurs options sont envisagées :

- soit chaque entreprise aura à sa charge la création de sa propre installation individuelle d'assainissement non collectif
- soit le zonage d'assainissement pourrait être réactualisé afin d'assurer un traitement collectif des eaux usées.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Selon des mesures réalisées en juin 2022, le projet se situe dans un contexte rural dont les niveaux sonores dépendent fortement des infrastructures routières. L'étude ne semble pas relever que parmi les quatre points de mesure retenus, celui du hameau de Saint-Marc (sur la RD 229) présente les niveaux sonores les plus élevés.

✓ **Réponse apportée :**

Les commentaires suivants sont apportés à la suite des résultats des mesures de bruit.

« Le secteur situé près du moulin Oger est le secteur le plus calme (L_{50} de 37,3 dB). En effet, le lieu-dit se situe à distance des infrastructures routières dans un contexte rural. Les deux points de mesure réalisés à proximité de la ZA existante montrent que le niveau sonore est faible à modéré (L_{50} entre 40 et 45 dB). Les principales sources de bruit y sont les manutentions opérées aux abords des entreprises et du trafic de véhicules légers. Les niveaux sonores les plus importants ont été mesurés au niveau du lieu-dit Saint-Marc (L_{50} de 47,3 dB). Ces niveaux sonores sont liés au trafic (mesure réalisée directement le long de la RD 229 où le trafic était légèrement plus important du fait de travaux plus au sud sur la RD25 engendrant un report de circulation sur la RD 229). »

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Elle argumente d'une évolution modérée des trafics routiers, de la rareté des habitations riveraines et de leur éloignement au projet pour justifier de l'absence de nuisances significatives pour les populations proches (incidences sonores et émissions de gaz d'échappements, risques de pollution atmosphérique, émissions de poussières) en phase d'exploitation comme en phase chantier.

Elle gagnerait à étayer cette affirmation avec une analyse d'évolution des flux de trafics projetés par les créations de voirie et par l'extension de la zone d'activités, une évaluation des niveaux sonores attendus, notamment au droit des habitations les plus proches sur le hameau de Saint-Marc¹⁹, et à prévoir la réalisation de mesures acoustiques après la mise en service des nouvelles voiries.

La MRAe recommande de mieux démontrer l'absence de nuisances potentielles du projet sur les zones habitées proches en l'étayant notamment par des projections de trafics et d'estimation des niveaux sonores post réalisation.

✓ **Réponse apportée :**

Comme vu précédemment, **l'extension de la zone d'activité** va générer des trafics supplémentaires de l'ordre de 210 vh/j.

Le bruit généré par le trafic de la RD25 a été comparé au bruit généré par la future voie. Pour ce faire, les bruits générés par les RD229 et RD25 ont été évalués (avec les paramètres correspondant à la situation actuelle). Ces bruits ont été additionnés pour donner la valeur de référence correspondant à l'état actuel.

La méthode a été répétée avec les paramètres correspondant à l'état futur, ce qui a permis de comparer les résultats.

La méthode utilisée ici est celle de la Méthode Simplifiée du Guide du Bruit des Transports Terrestres (CETUR, Ministère des Transports, novembre 1980) :

$$Leq = 20 + 10 \cdot \log(Q_{VL} + E \cdot Q_{PL}) + 20 \cdot \log V - 12 \cdot \log((d + (l/3)) + 10 \cdot \log(q/180^\circ))$$

avec :

- Q_{VL} et Q_{PL} : débits représentatifs en véhicules légers ou poids lourds
- E : facteur d'équivalence acoustique entre VL et PL,
- V : vitesse en km/h (50 à 80 km/h selon la voirie en l'occurrence),
- d : distance du bord de la voirie en mètres,
- l : largeur de chaussée en mètres,
- q : angle sous lequel on voit la route, en degrés.

Rappelons qu'il s'agit d'une méthode permettant une évaluation des niveaux de bruits au lieu-dit Saint-Marc basée sur les hypothèses suivantes :

	RD 229 (situation actuelle et future)	RD 25 actuelle	Futur contournement
Q_{VL} (véhicules)	27	138	148
Q_{PL} (véhicules)	1	21	23
E	10	10	10
V (km/h)	80	70 (moyenne pondérée par la longueur des tronçons)	61 (moyenne pondérée par la longueur des tronçons)

D (m)	25	740	325
L (m)	4	9	7
Q (°)	180	67	67

Les résultats sont les suivants :

Valeurs	Niveau de bruit
Situation actuelle RD 229	57 dB
Situation actuelle RD 25	44 dB
Situation future RD 229	57 dB
Situation futur contournement	47 dB

On additionne ensuite les niveaux de bruit selon la formule suivante :

$$\text{Somme} = 10 \cdot \log_{10}(10^a/10 + 10^b/10)$$

avec a et b les niveaux de bruit en dB(A)

Dans les deux cas le niveau de bruit de la RD 229 absorbe les niveaux de bruit de la RD 25 (dans la situation actuelle) et du contournement routier (dans la situation future).

Selon ces hypothèses, l'aménagement routier n'aura pas d'incidence sur le niveau de bruit existant au lieu-dit Saint-Marc.

Concernant les activités, les bâtiments créeront un masque sonore par rapport aux habitations au sud, toutefois, les entreprises devront respecter la réglementation en vigueur pour limiter les émergences sonores.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

L'absence d'impact visuel significatif pour les riverains les plus proches (hameau de Saint-Marc) argumentée par la topographie et la présence de haies entre les habitations et le site du projet mériterait d'être étayée par quelques photographies illustrant le contexte et simulant ses évolutions.

✓ **Réponse apportée :**

- Perceptions depuis le lieu-dit-Saint- Marc

Compte tenu de la topographie et de la présence de haies entre les habitations et le périmètre du projet (dont le linéaire est amené à être renforcé au sud de la future extension de la ZA), l'impact visuel pour les riverains les plus proches (lieu-dit Saint-Marc à 80 m) sera modéré. Il dépendra de la hauteur des bâtiments qui s'implanteront dans l'extension de la zone d'activité. En l'état actuel, les entreprises susceptibles de s'installer sur la future extension de la ZA ne sont pas connues.



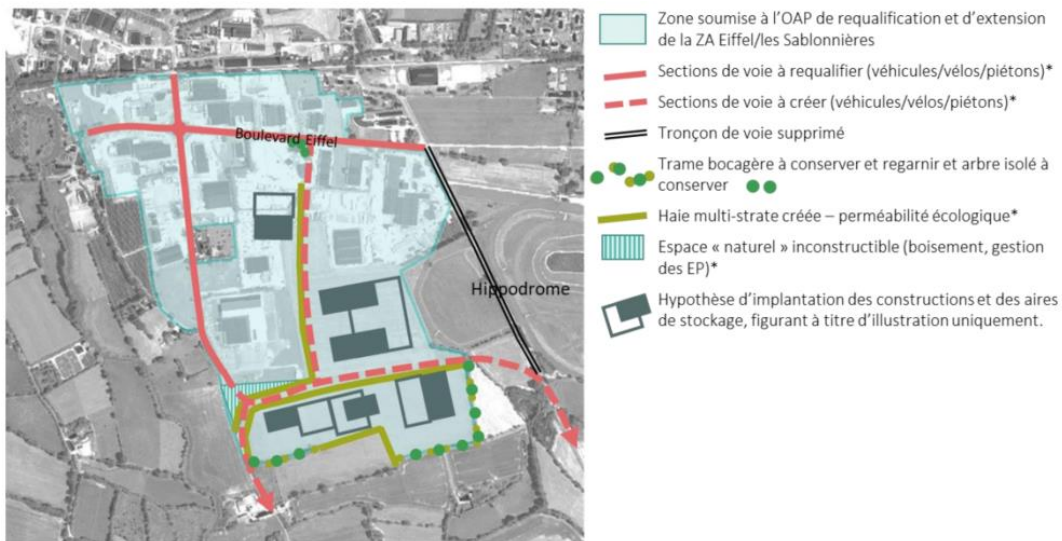
1 – Vue vers l'extension de la zone d'activité au nord-est depuis le lieu-dit Saint-Marc



2 – Vue vers l'extension de la zone d'activité au nord depuis le lieu-dit Saint-Marc

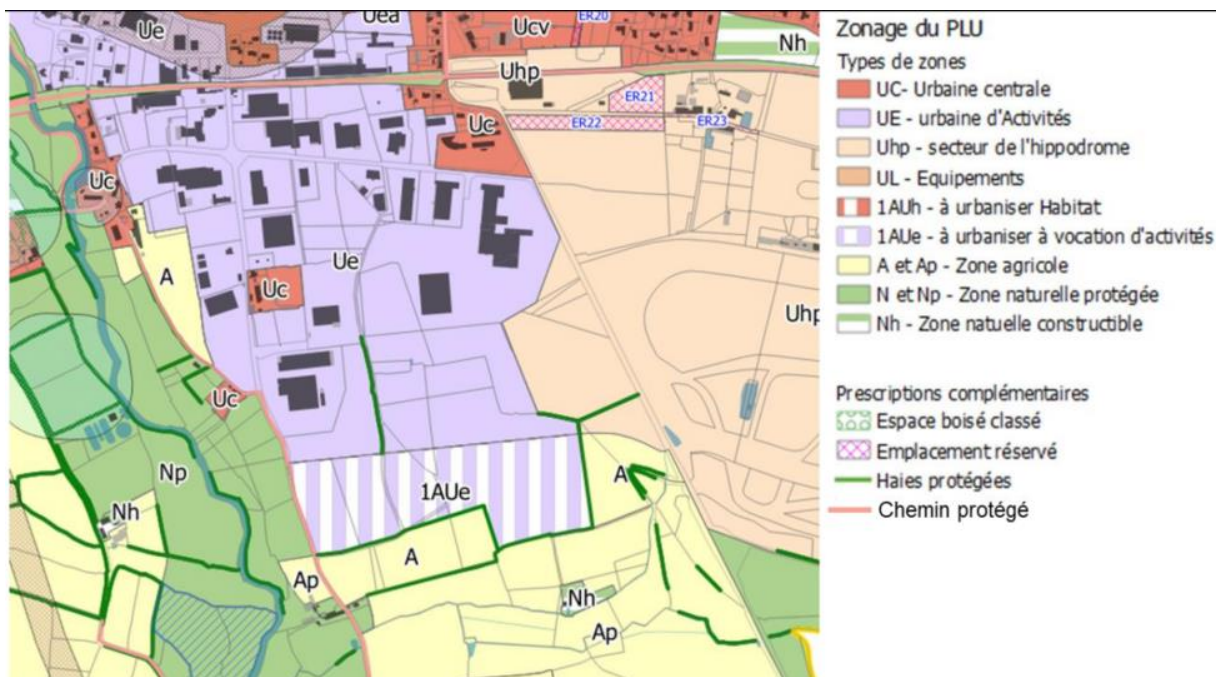
A noter cependant que la haie présente juste au nord du lieu-dit Saint-Marc a été conservée dans le souci de limiter les covisibilités entre l'extension de la ZA et le lieu-dit Saint-Marc et que la mise en compatibilité prévoit dans l'OAP définie sur la ZA des Sablonnières/Eiffel que « La zone d'activités devra être mise en relation avec son environnement. Les haies et plantations existantes sont à préserver et à regarnir. De plus, une trame bocagère sera à reconstituer sur le pourtour de la zone et être composée de plantation de deux strates (arbres et arbustes). »

De plus, à l'OAP du document d'urbanisme, ont été ajoutées des prescriptions sur l'aspect des constructions pour limiter l'impact visuel des constructions à venir et harmoniser l'aspect des constructions existantes au fil des rénovations/ravalement de façades, qui seront effectués (implantation des constructions, teintes, adaptations à la topographie, ...).



*Tracé figurant à titre indicatif

Le renforcement de la trame bocagère au sud de la ZA est également identifié au plan de zonage modifié par la mise en compatibilité.



▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

L'étude d'impact fait état des résultats d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et de récupération réalisée en juin 2022, qui n'est cependant pas annexée au dossier. Son bilan conclut à la pertinence de gisements d'énergies renouvelables issues du solaire photovoltaïque, du bois énergie, de la géothermie, de l'aérothermie, et de l'éolien.

Il est également fait mention d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) en cours d'élaboration à l'échelle des Pays de Craon, de Château-Gontier et de Meslay-Grez, sans toutefois en tirer, à ce stade d'avancement, d'autre lien au projet que l'aménagement de mobilités douces et la limitation de consommation de l'espace agricole, ce dernier point restant à démontrer notamment au regard des enjeux de stockage carbone.

De même, il ne présente pas l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en lien avec la mise en œuvre du projet.

La MRAe recommande de réaliser une analyse des émissions de gaz à effet de serre, d'annexer l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération, de préciser la façon dont il sera tenu compte d'une part des conclusions de cette étude et d'autre part des objectifs du PCAET selon le stade d'avancement de son élaboration en cours.

Si l'analyse de l'état initial de l'environnement identifie les trafics existants sur la RD 25 et la RD 229²⁰ (il aurait été intéressant qu'il précise également les trafics correspondants sur le boulevard Eiffel), l'analyse des impacts potentiels ne propose pas d'estimation des trafics projetés, de manière à évaluer les reports de flux induits par la nouvelle configuration routière du secteur sud de Craon, et le poids des flux induits par l'extension de la zone d'activités. Cela manque d'une part à la justification du dimensionnement des ouvrages et à celle des objectifs d'amélioration de sécurité routière poursuivis, d'autre part à l'appréciation d'incidences éventuelles en matières de nuisances sonores ou d'émissions de gaz dans l'air.

✓ **Réponse apportée :**

Concernant l'étude de faisabilité sur le potentiel en énergies renouvelables, elle sera jointe au dossier d'enquête publique.

Concernant la prise en compte du PCAET :

D'après le plan d'action décliné en 5 axes stratégiques qui nous a été fourni, le projet est en lien avec plusieurs actions :

- Préserver le foncier agricole :
 - o Limitation la consommation d'espace agricole en limitant l'extension de la ZA à 7,7 ha au sud
 - o Dépose de la RD 25 et transformation en prairie de fauche sur la partie hippodrome
 - o Augmentation des surfaces boisées avec les mesures d'accompagnement (plantation de haie multistrate, plantation de boisements de frênes, d'aulnes, de bois mixte et de fourrés arbustifs.
- Planifier et réaliser des opérations d'aménagement et d'infrastructures dédiées aux mobilités actives :
 - o Les voiries nouvellement créées sont accompagnées d'un maillage de liaisons douces permettant les déplacements entre la ville de Craon et la ZA Eiffel
- Déployer un service de conseil aux entreprises pour la maîtrise de la demande en énergie
 - o L'étude de faisabilité du potentiel énergies renouvelables réalisée dans le cadre du projet est une première approche permettant de guider les futures entreprises sur les possibilités de développement des énergies renouvelables à leur échelle. La mise en œuvre ou non de ces moyens ne peut à ce jour pas être développé

davantage au regard de l'absence d'information concernant les futures entreprises qui s'implanteront sur l'extension de la ZA.

Les autres actions ne concernent pas directement les activités et/ou ne relèvent pas de la compétence de la Communauté de Communes du Pays de Craon.

Concernant l'analyse des émissions de gaz à effet de serre :

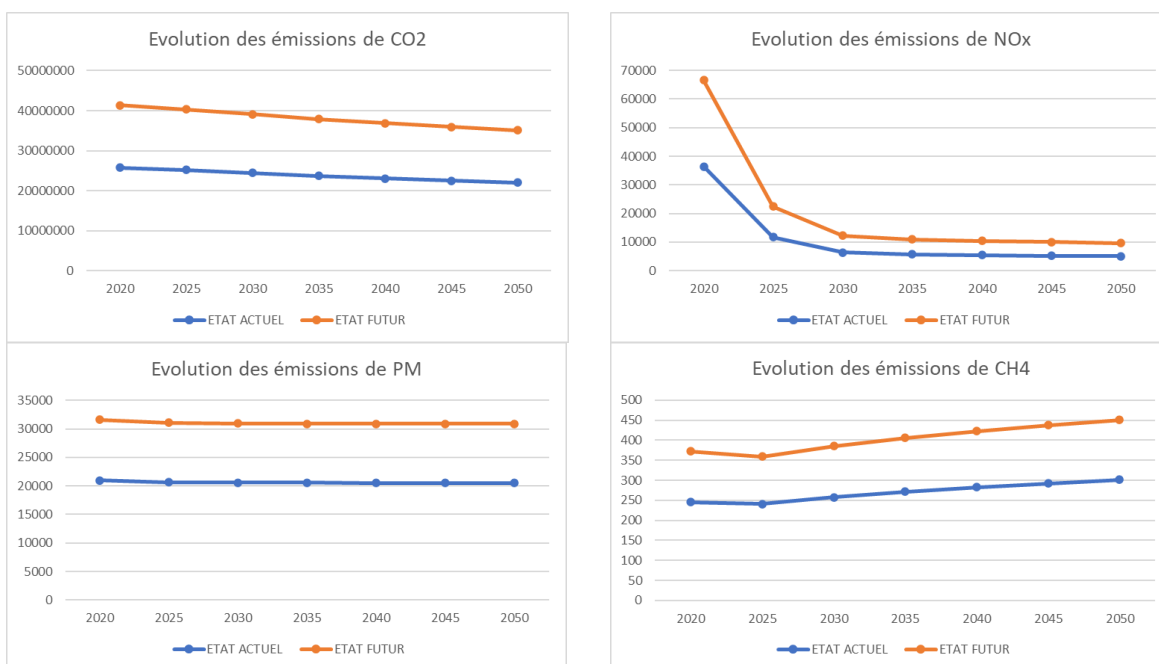
INCIDENCES :

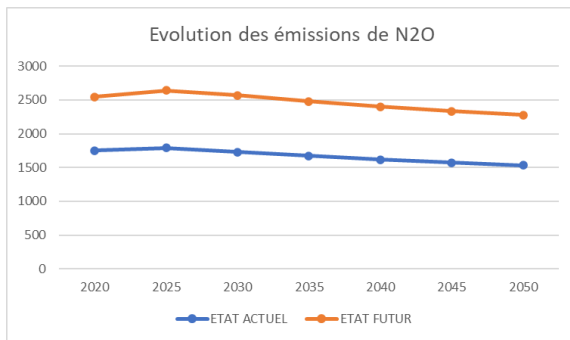
La principale source de pollution atmosphérique est la circulation automobile. Une analyse estimative des émissions liées à la circulation automobile et tenant compte de l'augmentation de trafic précédemment estimée, a pu être établie sur la base d'un document du CEREMA « Emissions routière des polluants atmosphériques – Courbes et facteurs d'influence ». Ce document met à jour la note d'information du Setra (2009) qui avait pour objectif de montrer l'influence de certains facteurs, en particulier celui prédominant de la vitesse du véhicule, à la fois sur les émissions de polluants atmosphériques mais aussi sur les gaz à effet de serre.

La mise à jour concerne la méthodologie employée, COPERT version 5 pour les facteurs d'émissions routières actualisés, et le parc automobile, IFSTAR version 2019 pour la composition du parc actuel et futur (projections jusqu'en 2050) pour l'évaluation de projets à plus ou moins long terme. Dans cette nouvelle version, sont également prises en compte les projections du parc SNBC qui intègrent des hypothèses d'évolution du parc automobile en cohérence avec la stratégie nationale.

Cette méthodologie conclue sur les résultats suivants :

L'état futur va forcément engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre en raison de l'augmentation de trafic que va générer l'extension de la zone d'activité.





Les autres sources de pollution atmosphérique sont liées au chauffage et à la climatisation des bâtiments, sources d'émission de CO₂ et de SO₂. L'analyse des émissions est difficile à ce jour compte tenu de l'absence d'information sur le type d'activité qui s'implanteront sur l'extension de la zone d'activité.

MESURES :

Dans la mesure où la principale source potentielle de pollution atmosphérique liée au projet réside dans la modification des conditions de circulation sur le site et ses abords, les mesures de préservation de la qualité de l'air à mettre en œuvre concernent essentiellement la conception et la gestion du trafic sur le site et ses voies d'accès. Ces éléments seront conçus de façon à garantir une fluidité optimale de la circulation.

D'autre part, certaines orientations du projet limiteront les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air :

- L'aménagement favorisant l'optimisation et la rationalisation des déplacements ;
- L'aménagement de circulations douces permettant la circulation à pied ou à vélo.

A moyen terme et de façon indirecte, l'évolution technologique du parc automobile (développement des voitures hybrides, électriques et autres) et l'évolution des carburants (vers une diminution des ventes des véhicules Diesel du fait de l'augmentation des taxes) devraient permettre d'agir sur la qualité de l'air.

Les parties dévolues au bureau seront soumises aux réglementations RT2012, puis RE2020 qui imposent un bon niveau d'isolation et de de qualité énergétique du bâti.

▪ Extrait de l'avis de la MRAe :

Le reclassement en zone agricole de 6,35 ha sur le secteur de la zone d'activités des Clairies est présenté comme permettant de réduire l'incidence de la mise en compatibilité auprès de la profession agricole. L'étude devrait justifier en amont que la création d'une nouvelle zone d'ouverture à l'urbanisation 1AUe de 7,7 ha sur le secteur Eiffel constitue un choix de moindre impact au regard de la solution alternative que peut représenter la zone 1AUe existante au PLU et disponible sur le secteur des Clairies.

✓ Réponse apportée :

Les hectares évoqués sur le lieu-dit les Carries (et non Les Clairies) constituent une réserve foncière de la Communauté de Communes du Pays de Craon. Un engagement a été pris auprès des services de l'Etat pour reclasser 6.5 hectares de ces terrains en zone 1AU en compensation de l'aménagement de la ZA Eiffel.

Ce terrain n'est pas viabilisé, et à ce jour, aucun projet n'est identifié sur ces parcelles. Une variante d'aménagement de ces parcelles induirait un impact plus important sur l'environnement car sur la ZA Eiffel, les aménagements existent déjà.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Plus largement, le dossier ne justifie pas l'ouverture au PLU d'une nouvelle zone à urbaniser pour les activités au regard des besoins estimés, des disponibilités existantes et des rythmes de consommation observés à l'échelle de la commune et à celle du Pays de Craon.

✓ **Réponse apportée :**

Plusieurs entreprises locales ont déjà sollicité la CCPC pour disposer de terrains sur la commune de Craon. Le choix d'aménager une ZA en lien avec ce contournement s'est fait en réponse à ces différentes sollicitations et dans le cadre d'un projet global de requalification de la ZA existante.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

S'agissant de l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec le SCoT du Pays de Craon :

- l'étude d'impact ne justifie pas comment le PLU mis en compatibilité respecte la prescription du SCoT fixant la réalisation pour une période de 20 ans²⁸ de 40 ha maximum sur les zones d'activités stratégiques de Craon, Renazé et Cossé-le-Vivien ;
- elle n'explique pas comment a été prise en considération la recommandation du SCoT exprimant la nécessité d'une étude prospective de contournement de la RD 25 jusqu'à la RD 771 (reliant Renazé au sud-ouest et Cossé-le-Vivien au nord-est de Craon) dans le cadre du projet d'extension de la zone d'activités Eiffel et en cas d'extension de la piste de l'hippodrome de Craon.

✓ **Réponse apportée :**

Le SCOT indique :

« Permettre la réalisation de 50 hectares (et non 40) de zones d'activités sur le Pays lors des 20 prochaines années répartis de la manière suivante :

- ZA stratégiques bénéficiant de 80% de la programmation globale et répartis sur les communes de Craon, Renazé et Cossé-le-Vivien,
- ZA complémentaire bénéficiant de 20% de la programmation globale et localisés prioritairement sur les axes secondaires. »

Dans le cadre de la mise en application de la loi NOTRe à compter du 01/01/2017, la communauté de communes du Pays de Craon a décidé la conduite d'une étude afin de disposer d'une vision stratégique du développement économique de son territoire. Les conclusions de cette étude ont été présentées en conseil communautaire du 10/07/2017. Lors de la séance, le conseil communautaire a confirmé la nécessité de conduire une étude d'aménagement approfondie sur le secteur considéré. Cette étude technique a été menée à l'automne 2017 et a été restituée en décembre 2017.

L'étude préconisait un certain nombre de principe d'aménagement :

- Réalisation d'une voirie principale permettant l'extension de l'hippodrome,
- Réalisation de l'extension de la ZA Eiffel au sud
- Fonctionnement autonome des terrains dont Hegler est propriétaire.

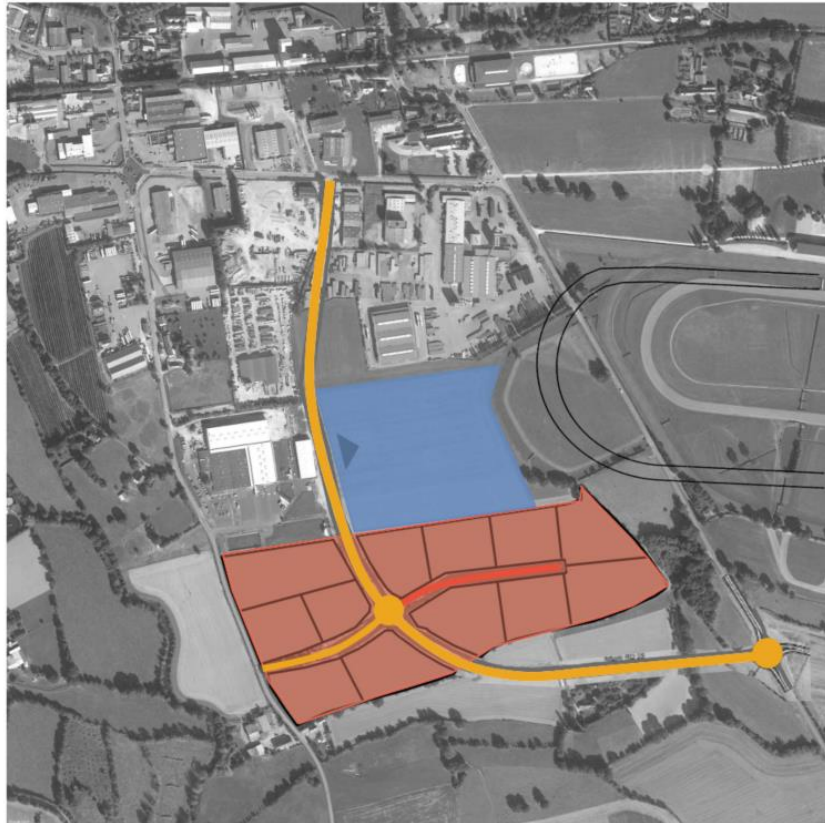
Ces principes ont été pris en compte mais ont évolué au regard de la nécessité d'éviter d'impacter la ZPPAUP et de réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles. En effet, le contournement ainsi que l'extension de la ZA Eiffel, dans cette étude, s'étendait bien plus au sud, impactant davantage de terres agricoles.

PHASAGE OPÉRATIONNEL

L'opération pourra bénéficier d'une mise en œuvre opérationnelle phasée :

1. Réalisation de la voie principale (jaune) permettant le développement de l'hippodrome, dans un cadre réglementaire autonome, mais anticipant les potentiels de raccordement prévus. Rond-point central et voirie secondaire vers l'Ouest sont aussi intégrés à cette première étape.
2. Réalisation de l'extension Sud de la ZAE (rouge) après adaptation du cadre réglementaire, avec création des voies secondaires nécessaires au rond-point de connexion avec la RD.
3. Aménagement du secteur déjà situé en secteur Ue (bleu) de façon autonome, avant ou après l'extension Sud, en accès direct sur la future RD.

L'entrée d'agglomération sera décalée progressivement vers le Sud en fonction de la mise en œuvre opérationnelle.



Cette étude est annexée au présent mémoire en réponse.

▪ Extrait de l'avis de la MRAe :

Par ailleurs, l'OAP créée comprenant l'extension future de la zone d'activités Eiffel ne prévoit aucun aménagement de régulation des eaux pluviales, ni ne comporte aucun principe d'encadrement de leur gestion à l'échelle du secteur²⁹. Elle reporte sur les aménageurs la conception, le dimensionnement et la faisabilité d'ouvrages futurs en fonction de reconnaissances de terrain à réaliser pour établir les caractéristiques nécessaires d'état initial du site et de son environnement.

Il est attendu de la mise en compatibilité du PLU qu'elle garantisse l'ouverture à l'urbanisation de la zone 1AUe créée pour l'extension de la zone d'activités dans des conditions de gestion des eaux pluviales adaptées à l'environnement, au milieu naturel récepteur et au milieu humain, notamment au regard des conséquences potentielles sur le risque inondation en aval déjà évoquées au chapitre 5.3 du présent avis.

✓ **Réponse apportée :**

Il sera ajouté à l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) du document d'urbanisme de Craon, une prescription relative à une gestion des eaux pluviales à la parcelle en privilégiant l'infiltration, sous réserve d'une bonne aptitude des sols. Des principes pourront être préconisés au permis d'aménager de la zone lorsque les résultats des tests de perméabilités des sols du site seront connus.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

De même, le PLU devrait préciser comment pourra s'articuler l'ouverture à l'urbanisation de la nouvelle zone 1AUe en adéquation avec les évolutions éventuelles du schéma directeur d'assainissement des eaux usées de Craon et son zonage, et avec les capacités des équipements correspondants le cas échéant.

✓ **Réponse apportée :**

A ce stade, le nombre d'entreprise qui s'installera sur cette zone n'est pas encore connu, le plan d'aménagement de la zone n'est donc pas encore défini.

En fonction du nombre de parcelles définies, plusieurs options sont envisagées :

- soit chaque entreprise aura à sa charge la création de sa propre installation individuelle d'assainissement non collectif
- soit le zonage d'assainissement pourrait être réactualisé afin d'assurer un traitement collectif des eaux usées.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Au-delà de ces dispositions et de principes généraux portés par l'OAP (harmonisation des façades, adaptation des constructions à la topographie du terrain, intégration des espaces techniques et des aires de stockages, implantation des enseignes, harmonisation des clôtures), la mise en compatibilité du PLU pourrait mettre en place des dispositions de nature à mieux justifier d'une recherche de réponse qualitative aux enjeux identifiés d'intégration paysagère, de nouvelle interface urbain/agro-naturel, de nouvelle interface hippodrome/zone d'activités étendue, et d'entrée d'agglomération, qui plus est au voisinage d'un périmètre de ZPPAUP.

✓ **Réponse apportée :**

Les « principes généraux » proposés à l'OAP ont pour objectif de proposer une réponse qualitative à l'interface urbain/agro-naturel de cette entrée sud de l'agglomération de Craon. A ce jour, cette interface est marquée par un simple alignement de peuplier.



▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

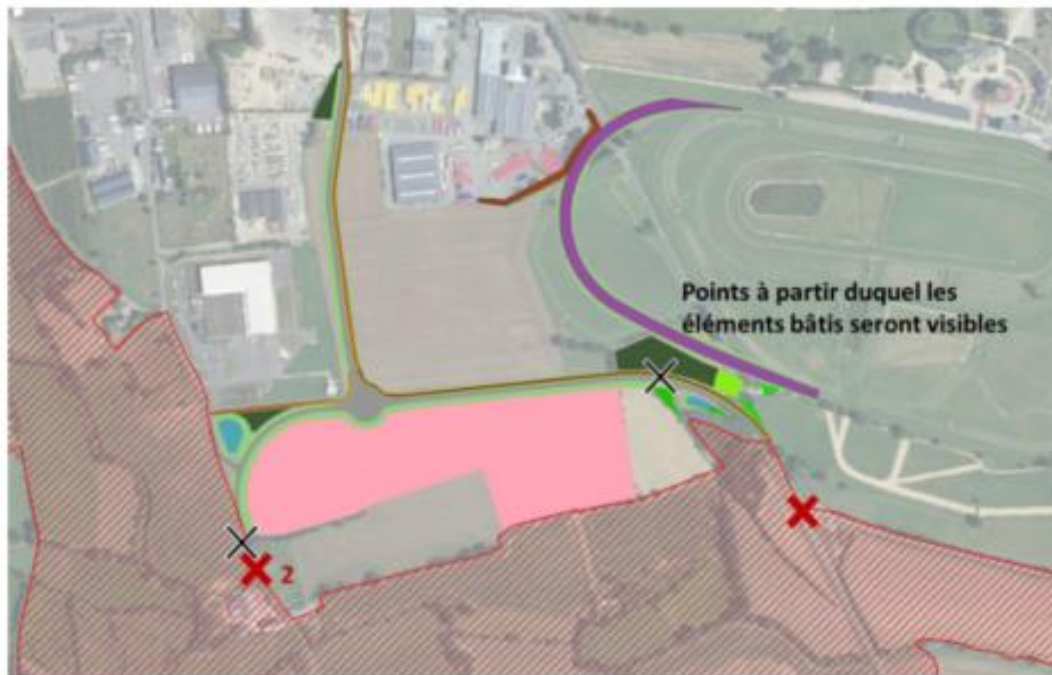
De manière plus ponctuelle, l'étude n'analyse pas si la création de la zone d'ouverture à l'urbanisation 1AUe sera de nature à altérer une vue vers le sud inscrite au PADD comme étant à préserver, depuis l'embranchement de la voie de liaison RD 25 – RD 229 sur la RD 229.

✓ **Réponse apportée :**

- **Perceptions depuis les infrastructures routières en direction de Craon**

Depuis la RD 25, le profil de la voirie et le boisement inclus dans la ZPPAUP rend les aménagements non visibles depuis la voie avant son dévoiement.

Depuis la RD 229, les aménagements ne seront pas visibles avant d'arriver au droit de la zone de projet. En effet, la RD 229 est bordée à droite par un talus marquant un changement brutal de topographie. La haie présente juste au sud de l'extension de la ZA masquera les futurs bâtiments.



1 - Vue depuis le point haut de la RD 25



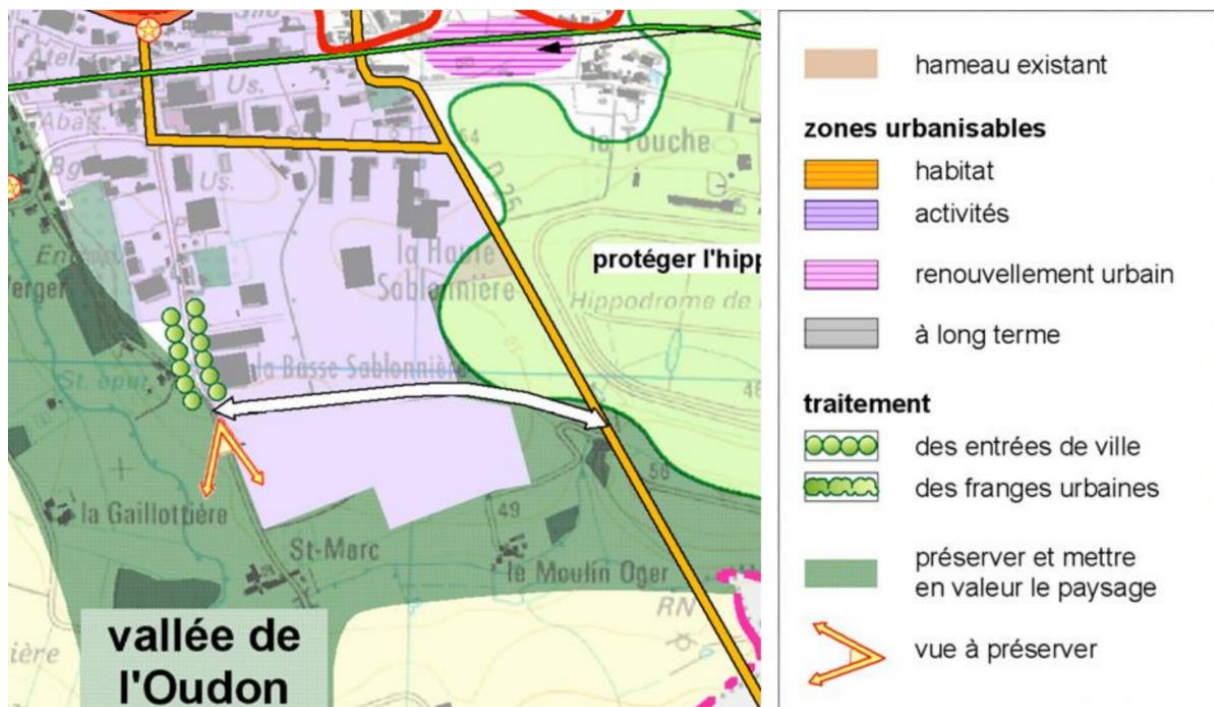
2 - Vue depuis la RD 229 juste après le lieu-dit Saint-Marc



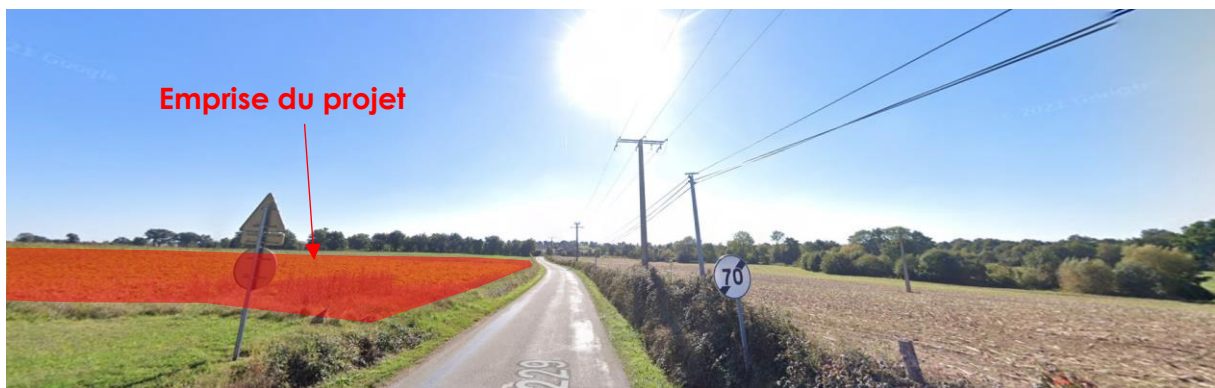
Figure 139 : Vue depuis les RD en direction de Craon

- **Perceptions depuis la RD229 en arrivant de Craon**

Au PADD du PLU de Craon, la vue à préserver est attachée à l'accroche visuelle à la vallée de l'Oudon. La mise en œuvre du projet ne remet pas en cause cette vue à préserver.



La RD 229 depuis Craon observe une pente générale vers le sud, ce qui rend le fond de vallée nettement visible. Du fait de la présence de la ZA Eiffel, la modification de la perception ne sera pas brutale puisque les aménagements viendront en prolongement des activités existantes.



▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Le dossier ne justifie pas davantage de la prise en compte de nuisances potentielles sur les milieux humains pour l'ouverture au PLU d'une nouvelle zone d'urbanisation à destination d'activités qu'il ne l'a fait s'agissant du projet d'extension de la zone d'activités et d'aménagement de voiries nouvelles (chapitre 5.4 du présent avis).

✓ **Réponse apportée :**

Les réponses ont été apportées précédemment dans le cadre d'observations similaires. La mise en œuvre du projet va engendrer environ 200 vh/j supplémentaire sur le contournement routier en comparaison avec l'actuelle RD 25. Le trafic restera inchangé sur la RD 229.

Ce flux supplémentaire ne va pas générer de nuisances sonores supplémentaires pour les riverains les plus proches (lieu-dit Saint-Marc).

Concernant les émissions de GES, l'évaluation menée sur des hypothèses de trafic, montre que les émissions seront légèrement plus importantes dans la situation future. Néanmoins, la situation du projet en point haut permet une meilleure dispersion des pollutions, ce qui atténuera ces incidences sur les riverains les plus proches.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Parmi les indicateurs de suivi introduits par la mise en compatibilité du PLU, celui portant sur les eaux pluviales pourrait ne pas se limiter au seul pourcentage de revêtement perméable des aires de stationnement non couvertes, pour s'intéresser aux aspects quantitatifs et qualitatifs des rejets aux milieux naturels et leur relation au risque inondation en aval.

✓ **Réponse apportée :**

La mise en compatibilité concerne uniquement l'extension de la zone d'activité. Un des enjeux de cette mise en compatibilité concerne la gestion des eaux pluviales de l'extension de la zone d'activité.

La gestion de l'eau à la parcelle est à favoriser. L'OAP de la ZI des Sablonnières/ZA Eiffel impose la limitation de l'imperméabilisation des aires de stationnement. En l'absence d'information supplémentaire concernant le type d'entreprise et de leurs besoins et en l'absence d'information concernant la perméabilité des sols, il n'est pas possible à ce stade d'inclure davantage d'indicateur de suivi de la mise en compatibilité du PLU.

▪ **Extrait de l'avis de la MRAe :**

Par ailleurs, le dossier évoque à plusieurs reprises une décision du 16 avril 2019 après examen au cas par cas du projet de sécurisation du trafic de transit sur les routes départementales n°25 et 229 à Craon. La MRAe signale que contrairement à ce qui est indiqué au dossier, l'autorité environnementale compétente ayant arrêté cette décision est le préfet de la région Pays-de-la-Loire (et non pas la MRAe des Pays-de-la-Loire).

✓ **Réponse apportée :**

Pas de réponse spécifique à apporter.