



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ

**SUR LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS EIFFEL
ET SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)
DE LA COMMUNE DE CRAON (53)**

n° PDL-2022-6528

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays-de-la-Loire a été saisie du projet de requalification de la zone d'activités Eiffel sur la commune de Craon, porté par la communauté de communes du Pays de Craon et par la société des Courses de Craon (53).

En application de l'article L.122-14 du code de l'environnement, la présente saisine porte également sur la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme de la commune de Craon, dans le cadre d'une procédure dite commune.

L'avis qui suit a été établi en application des articles L.122-1 et L.122-4 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet et la mise en compatibilité correspondante du document d'urbanisme, dans le cadre de la procédure commune pour laquelle le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis par correspondances électroniques comme convenu lors de la séance collégiale du 15 décembre 2022 : Paul Fattal, Olivier Robinet, Vincent Degrotte et Daniel Fauvre.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

Le présent avis est établi sur la base de la version d'octobre 2022 du dossier d'évaluation environnementale.

1 Présentation du projet et de son contexte

La commune de Craon est située dans le quart sud-ouest du département de la Mayenne, à une trentaine de kilomètres de Laval et une cinquantaine d'Angers.

Elle compte une population d'environ 4 500 habitants¹ et constitue le pôle principal de développement du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la communauté de communes du Pays de Craon².

Le projet dénommé "requalification de la zone d'activités Eiffel à Craon" se situe au sud du bourg. Il est délimité au nord par le boulevard Eiffel longeant la zone d'activités Eiffel/Sablonnières³, à l'ouest par la route départementale (RD) 229, à l'est par la RD 25 et l'hippodrome de la Touche, au sud par des espaces agro-naturels.

1 4 486 habitants – source INSEE – RP 2019.

2 SCoT approuvé le 22 juin 2015.

3 La ZA Eiffel accueille des activités industrielles, logistiques, commerciales et de services.

Il comprend :

- la création d'une voie de liaison entre les RD 25 et 229, et la création d'une voie traversant la zone d'activités existante entre cette nouvelle voie de liaison et le boulevard Eiffel⁴ ;
- la requalification et l'extension au sud (surface supplémentaire de 7,7 ha) de la zone d'activités Eiffel, en lien avec ces nouvelles voies créées ;
- l'évolution du tracé des pistes de l'hippodrome, en lien avec la suppression du tronçon dévié de la RD 25 au nord.

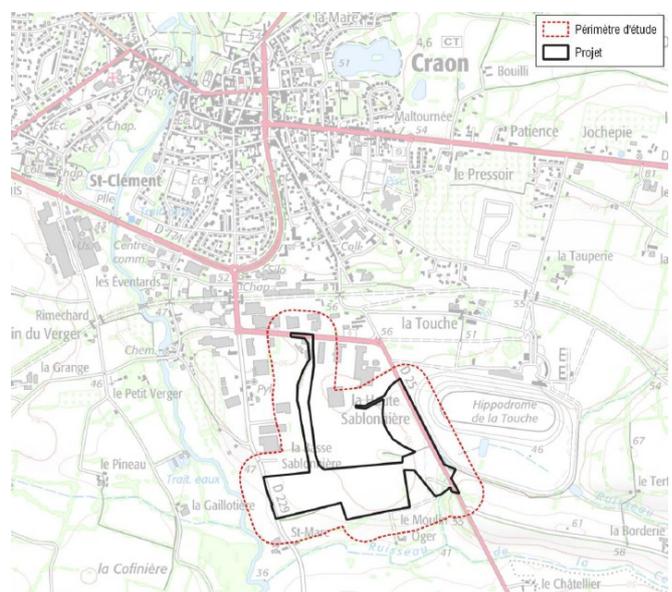
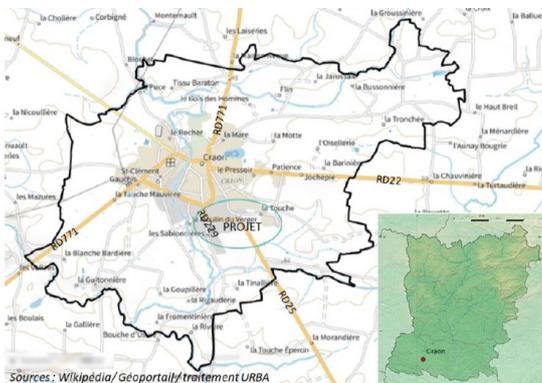
L'évolution ainsi projetée des infrastructures routières vise à d'une part à délester le boulevard Eiffel et les tronçons nord des RD 25 (supprimé) et RD 229 des trafics poids lourds qui seront concentrés sur la zone d'activités existante, et d'autre part à réorganiser les circulations dans un objectif de fluidité, à améliorer les conditions de sécurité routière du secteur et à permettre la desserte de l'extension sud de la zone d'activités et le développement des pistes de l'hippodrome.

Les trafics mesurés⁵ au droit du site de projet sont d'environ 3 200 véhicules/jour dont 400 poids lourds sur la RD 25, et d'environ 480 véhicules/jour dont une vingtaine de poids lourds sur la RD 229.

La durée maximum du chantier est estimée à 14 mois et demi. Le projet ne prévoit pas de travaux d'aménagement à l'intérieur du périmètre d'extension de la zone d'activités Eiffel.

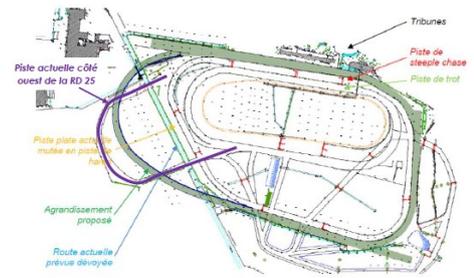
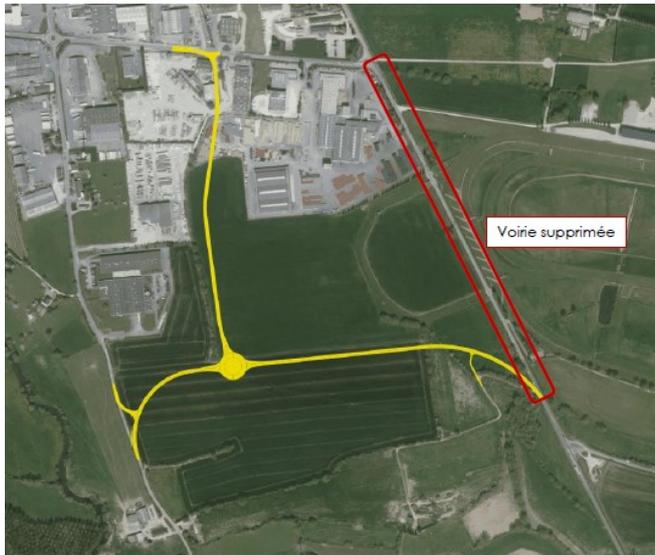
Il est porté par la communauté de communes du Pays de Craon pour la requalification de la voirie et l'extension de la zone d'activités, et par la société des Courses de Craon pour l'extension de la piste de l'hippodrome.

Il est associé à une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Craon⁶, dont le contenu et l'analyse sont traités au chapitre 6 du présent avis.



Situation et périmètre du projet (sources : notice PLU page 10 et étude d'impact page 50)

- 4 Les nouvelles voies créées représentent un linéaire routier d'environ 1,5 km.
- 5 Valeurs trafic moyen journalier annuel (TMJA) 2017.
- 6 Approuvé le 22 septembre 2011, modifié en mars 2017 et juin 2021, mis à jour en décembre 2019.



Illustrations 1/des voiries nouvelles (en jaune) et supprimée (en rouge), 2/de l'extension de piste de l'hippodrome (en vert) et 3/de l'extension de zone d'activités (en bleu foncé) (source : étude d'impact pages 52, 53 et 56)



Plan du projet (source : étude d'impact page 60)

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la gestion économe de la consommation d'espace ;
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la prévention des nuisances sur les milieux humains et le paysage ;
- la sécurité des usagers de la route et la diversification des modes de déplacement pour limiter le trafic.

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

3.1 Étude d'impact

Globalement, l'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques attendues de manière proportionnée aux enjeux identifiés. La MRAe émet cependant quelques observations pour certaines d'entre elles.

Analyse de l'état initial de l'environnement

La description de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble claire et étayée.

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.

La MRAe recommande de compléter les investigations naturalistes notamment pour les inventaires relatifs aux oiseaux et aux chiroptères.

Effets cumulés avec d'autres projets

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.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets déjà réalisés.

3.2 Résumé non technique

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

4 Analyse des variantes, justification des choix effectués

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).

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.

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.

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.

7 En cours de finalisation par le conseil départemental.

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.

5 Prise en compte de l'environnement par le projet, mesures destinées à éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement

L'étude d'impact développe un large panel de principes et de dispositions destinés à prendre en compte les différentes thématiques environnementales, qui n'appellent pas systématiquement d'observations particulières dans le présent avis. Les thématiques appelant plus spécifiquement des remarques sont détaillées ci-après.

5.1 Gestion économe de l'espace

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 désimperméabilisation d'environ 0,75 ha (qui seront restitués à l'hippodrome).

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.

5.2 Milieux naturels - Faune - Flore

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.

Les observations suivantes de la MRAe portent sur le volet « milieux naturels » pour l'ensemble du projet.

Le site Natura 2000 le plus proche est celui des "Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette", situé à 23 km du projet.

Deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont situées à environ 6,5 km du projet⁸, et deux autres à environ 9,5 km⁹.

Au titre du schéma régional de cohérence écologique (SRCE)¹⁰ des Pays de la Loire, le ruisseau de l'Echasserie, traversant le site du projet sur sa frange sud-est, et le ruisseau de la Censerie le prolongeant en limite sud de l'aire d'étude, s'inscrivent au sein de la sous-trame des milieux aquatiques, en connexion avec le corridor et le réservoir de biodiversité de la vallée de l'Oudon passant à moins de 200 m à l'ouest.

Le périmètre du projet est occupé principalement par des terres cultivées en prolongement de la zone d'activités existante. Dans son extrémité sud-est, un vallon boisé bordant le ruisseau de l'Echasserie comprend un habitat d'intérêt communautaire (hêtraie-chênaie atlantique à Jacinthe des bois), ainsi que des habitats caractéristiques de zones humides estimés à enjeu modéré (bois d'aulnes, ourlet prairial hygrophile à joncs).

Aucune espèce floristique patrimoniale ou protégée n'a été inventoriée sur le site du projet.

Le dossier fait état de la présence d'espèces faunistiques de valeur patrimoniale¹¹ et/ou protégées, parmi lesquelles vingt-cinq espèces d'oiseaux protégées au niveau national (en particulier la Linotte mélodieuse considérée comme un nicheur vulnérable à l'échelle régionale), deux espèces de reptiles (Lézard des murailles, Lézard à deux raies), quelques individus d'amphibiens (appartenant au complexe des Grenouilles vertes), dix espèces de chiroptères, vingt-deux espèces d'insecte dont un insecte saproxylophage (le Grand capricorne).

Le projet prévoit la destruction de 106 m de haies bocagères, 80 m d'alignements d'arbres, 175 m² de fourrés de roncier, 300 m² de bois de frêne et 478 m² de bois d'Aulne glutineux, qui constituent des habitats de reproduction et d'alimentation pour l'avifaune bocagère¹² et les reptiles, ainsi que de chasse et de déplacements pour les chiroptères.

Ces impacts seront compensés par la plantation sur site de 1475 m de haies multi-strates (arbustives et arborées), de 900 m d'alignements d'arbres ou d'arbres isolés, d'un boisement d'aulnes (1 050 m²), de cinq boisements mixtes (pour une surface totale de 7 550 m²), et de 700 m² de fourrés.

Les cinq arbres à Grand capricorne identifiés sur la zone d'étude, les habitats de reproduction de la Linotte mélodieuse, la hêtraie-chênaie atlantique à Jacinthe des bois et la formation riveraine de saules, seront préservés, de même que la quasi-totalité des haies multi-strates existantes, notamment en limites sud et est du secteur d'extension de la zone d'activités.

Par ailleurs, l'étude ne juge pas significative la destruction de milieux de moindre enjeu (11 ha de cultures et prairies) entraînant une réduction des habitats d'alimentation en particulier pour l'avifaune des milieux ouverts, compte tenu de la possibilité de report des espèces concernées vers d'autres espaces d'alimentation à l'échelle du périmètre rapproché du projet et au-delà.

Les franchissements du ruisseau de l'Echasserie sous la déviation de la RD 25 et sous la nouvelle piste de l'hippodrome seront réalisés par des ouvrages de type pont-cadre. Celui sous la RD 25 sera doté d'une banquettes latérale favorisant le passage de la petite faune, et notamment des amphibiens.

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-

8 Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 du "Terail de la Repenelais" et de la ZNIEFF de type 2 "le Bois-Bouc et Saint-Julien".

9 Ce sont les ZNIEFF de type 1 du "Plan d'eau de la Rincerie" et de l'"ancienne ardoisière de Saint-Aignan".

10 SRCE des Pays de la Loire approuvé le 30 octobre 2015 et annexé au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Pays de la Loire approuvé le 7 février 2022.

11 À enjeux de conservation à l'échelle nationale ou régionale.

12 11 espèces communes mais protégées à l'échelle nationale.

réduire-compenser (ERC) au regard des enjeux de continuité écologique identifiés vers le ruisseau de la Censerie puis la vallée de l'Oudon.

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.

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.

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

La MRAE recommande :

- **de compléter la définition des travaux et l'analyse de leurs incidences pour la restauration du ruisseau de l'Echasserie et de ses nouveaux franchissements ;**
- **de compléter le dispositif de suivi des mesures retenues ;**
- **d'intégrer l'analyse des incidences et des mesures ERC relatives à l'évolution de la piste de l'hippodrome qui ont été portées par erreur au chapitre des effets cumulés.**

Zones humides

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 recréation 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.***

Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Le périmètre du projet ne recoupe aucun périmètre de zone Natura 2000. Le plus proche est celui des "Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette", situé à 23 km du projet.

Le dossier argumente essentiellement de cette distance pour conclure à l'absence d'incidences, directes et indirectes, du projet sur les sites Natura 2000.

La MRAe n'a pas d'observation sur ce point.

5.3 Protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques

Eaux pluviales

Le projet se situe dans le bassin versant de trois cours d'eau : l'Oudon (qui passe à l'ouest de la RD 229), le ruisseau de la Censerie (qui longe l'aire d'étude au sud et se jette dans l'Oudon) et le ruisseau de l'Echasserie (qui traverse le site du projet à son extrémité sud-est et se jette dans le ruisseau de la Censerie).

S'agissant des nouvelles routes créées, le projet prévoit l'aménagement sur leurs bords de fossés ou de noues enherbés, permettant la collecte et un traitement par phyto-épuration des eaux pluviales, ainsi que leur transfert jusqu'à deux bassins de rétention-régulation étanches de 915 m³ pour le bassin ouest¹⁴ et 245 m³ pour le bassin est¹⁵. Leurs rejets gagneront, à l'ouest un fossé existant en bordure de la RD 229, et à l'est une prairie humide bordant le ruisseau de l'Echasserie.

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.

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

13 En raison de fonctions hydrauliques et épuratrices d'enjeux forts, et de fonctions biologiques d'enjeu modéré.

14 Situé aux abords de l'intersection entre la RD 229 et la nouvelle voie de liaison avec la RD 25.

15 Situé aux abords de l'intersection entre la RD 25 et la nouvelle voie de liaison avec la RD 229.

16 Orientation 3D du SDAGE Loire-Bretagne : "Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée à l'urbanisme", et en particulier la disposition 3D-2 "Limiter les apports d'eau de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales et le milieu naturel dans le cadre des aménagements".

17 Objectif D1 du SAGE de l'Oudon : "Limitation de l'impact des ruissellements des zones imperméabilisées".

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.

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.

Eaux usées

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.

5.4 Milieux humains - Nuisances

Le projet induit une perte de superficie exploitable pour deux exploitations agricoles¹⁸ et l'étude évoque la mise en œuvre d'une procédure de compensation agricole.

18 De 1,3 ha pour l'une et 10,65 ha pour l'autre, en proportion de 0,65 % et 6,6 % de leurs surfaces agricoles utiles (SAU) respectives.

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.

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.

5.5 Paysage

Inscrit à l'intersection de trois ambiances paysagères, entre les terrains anthropisés de la zone d'activités au nord, les espaces de nature maîtrisée de l'hippodrome à l'est, un paysage agricole à l'ouest et au sud, le projet présente un enjeu d'évolution de l'interface entre secteurs d'urbanisation et secteurs agro-naturels, ainsi qu'un enjeu d'entrée d'agglomération au sud du bourg de Craon.

L'étude relève également la présence d'un site patrimonial remarquable (SPR) associé à un périmètre de zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) aux abords de la vallée de l'Oudon et du ruisseau de la Censerie respectivement à l'ouest et au sud du projet.

Si l'ensemble des plantations prévues en lien avec la création de nouvelles voiries (alignements d'arbres de hautes tiges et de haies multi-strates, boisements, fourrés) participent de leur bonne intégration paysagère, le projet renvoie la prise en compte des enjeux identifiés pour l'extension de la zone d'activités à la mise en œuvre par ses futurs aménageurs des dispositions d'encadrement retenues au PLU de Craon (cf chapitre 6 du présent avis).

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.

5.6 Climat et vulnérabilité au changement climatique

Énergie

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.

19 Situé à environ 75 m de la limite sud de l'extension de zone d'activités, moins de 200 m du raccordement de la RD 229 avec la nouvelle voie de liaison à la RD 25, et moins de 300 m du carrefour giratoire d'embranchement sur la nouvelle voie traversant la zone d'activités existante.

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.

Déplacements

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.

Dans ce contexte, le projet prévoit la création de voies douces sur l'ensemble du linéaire des nouvelles voiries créées.

Le dossier relève la présence d'un arrêt de bus ("MFR Hippodrome") à 800 m à pied du cœur du site de projet, desservi par la ligne 150 de bus régional entre Château-Gontier et Saint-Aignan-sur-Roë.

6 Mise en compatibilité du PLU de Craon par déclaration de projet

La mise en compatibilité du PLU de Craon par déclaration de projet comprend :

- l'adaptation d'un schéma figurant au projet d'aménagement et de développement durables (PADD) pour y extraire le secteur d'extension de la zone d'activités Eiffel d'un périmètre identifié de préservation et de mise en valeur du paysage ;
- le passage au règlement graphique de 10,1 ha de zone agricole (A) en zone ouverte à l'urbanisation pour les activités (1AUe) sur le secteur du projet²¹, celui de 6,35 ha d'un zonage 1AUe vers un zonage A sur le secteur de la zone d'activités des Clairies (à l'ouest du bourg de Craon), et celui de 0,6 ha de zone Ue (zone urbaine à destination d'activités) en zone Uhp (destinée aux activités de l'hippodrome) pour permettre l'extension de l'hippodrome ;
- également au règlement graphique, l'identification de haies à protéger²² sur le linéaire de voiries nouvelles et sur le pourtour de l'extension de la zone d'activités Eiffel, et la suppression de trois emplacements réservés²³ ;

20 Sur la base des TMJA valeurs 2017 (cf chapitre 1 du présent avis).

21 Dont 7,7 ha pour l'extension de la zone d'activités Eiffel et 2,4 ha pour l'aménagement de nouvelles voiries.

22 Au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme.

23 Le n°19 pour l'élargissement localisé de l'emprise du boulevard Eiffel, le n°27 pour le développement du pôle hippique, le n°28 pour la création de la voie de liaison entre la RD 25 et la RD 229.

- l'évolution au règlement écrit de l'article 6 de la zone 1AUe de manière à harmoniser avec celles des zones Ue les règles d'implantation des bâtiments par rapport aux voies et emprises publiques le long des RD 25 et 229 ;
- la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle couvrant l'ensemble de la zone d'activités Eiffel existante et son extension projetée.

La mise en compatibilité du PLU autorise ainsi une consommation supplémentaire d'espace agricole de 3,6 ha. 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.

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.

Le dossier propose une analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du schéma de cohérence territoriale du Pays de Craon²⁴, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2022-2027²⁵, et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oudon²⁶.

Il évoque également le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)²⁷ des Pays-de-la-Loire, mais uniquement pour la cartographie du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui lui est annexé.

La compatibilité du projet avec ces documents de planification n'appelle pas d'observation de la MRAe en dehors de celles exposées au chapitre 5 du présent avis.

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.

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.

24 Approuvé le 22 juin 2015.

25 Approuvé le 3 mars 2022.

26 Approuvé le 24 octobre 2013.

27 Approuvé le 7 février 2022.

28 Soit jusqu'en 2035.

29 Mise à part la couverture en revêtement perméable de 80 % des aires de stationnement non couvertes dédiées aux véhicules légers.

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.

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.

L'inscription, au règlement et dans la nouvelle OAP, de haies multi-strates à créer sur le pourtour de l'extension de zone d'activités et sur le linéaire des voiries nouvelles, ainsi que de linéaires bocagers et arbres à conserver, contribue au maintien des continuités écologiques identifiées à l'état initial, et à la limitation des co-visibilités potentielles de la zone d'urbanisation 1AUe avec les secteurs voisins, notamment les habitations riveraines et la ZPPAUP.

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.

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.

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).

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.

La MRAe recommande :

- **de compléter la justification d'articulation de la mise en compatibilité du PLU de Craon avec le SCoT du Pays de Craon ;**
- **de mieux encadrer (au moins à travers l'OAP créée) les dispositions de gestion des eaux pluviales sur la nouvelle zone d'ouverture à l'urbanisation 1AUe de nature à justifier de la prise en compte des enjeux des milieux naturels récepteurs et des risques d'inondation en aval ;**
- **de mieux justifier de l'absence d'incidence de cette nouvelle ouverture à l'urbanisation sur les milieux humains proches ;**
- **d'approfondir la recherche de réponse qualitative d'intégration paysagère de la nouvelle zone d'ouverture à l'urbanisation 1AUe au regard des enjeux d'entrée d'agglomération, de nouvelle interface urbain/agro-naturel, de cohabitation avec l'hippodrome et de protection de la ZPPAUP.**

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).

7 Conclusion

Le présent avis concerne une procédure commune relative au projet d'aménagement de voiries nouvelles, d'extension de la zone d'activités Eiffel et d'extension des pistes de l'hippodrome au sud du bourg de Craon et à la mise en compatibilité du PLU de Craon par déclaration de projet.

L'étude appelle davantage d'explicitations sur la justification des choix retenus au titre du projet et à celui de la mise en compatibilité du PLU au regard de possibles solutions de substitution de moindre impact et d'éventuelles variantes d'aménagement.

La MRAe recommande également de mieux justifier l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec le SCoT du Pays de Craon.

Des compléments sont attendus au titre des incidences potentielles du projet et des mesures ERC sur les milieux naturels pour les zones humides, les mares et la restauration du ruisseau de l'Echasserie.

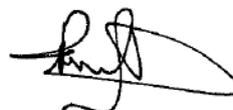
S'agissant de l'extension de la zone d'activités Eiffel, il apparaît que le projet et la mise en compatibilité du PLU ne permettent pas en l'état de justifier de moyens de gestion des eaux pluviales garantissant la prise en compte des enjeux des milieux naturels récepteurs et la prévention du risque d'inondation en aval.

L'absence d'estimation des trafics projetés dans la nouvelle configuration routière du secteur sud de Craon, intégrant les flux induits par l'extension de la zone d'activités, ne permet pas d'étayer de manière pertinente les propos relatifs au dimensionnement des ouvrages et aux objectifs d'amélioration de sécurité routière poursuivis, ni l'analyse d'incidences éventuelles en matières de nuisances sur les milieux humains proches, ou d'émissions de gaz à effet de serre.

La mise en compatibilité du PLU devrait approfondir la recherche de réponse qualitative d'intégration paysagère de la nouvelle zone d'urbanisation pour les activités au regard des enjeux d'entrée d'agglomération, de nouvelle interface entre les secteurs urbains et les secteurs agro-naturels et de cohabitation avec l'hippodrome, au voisinage d'un périmètre de ZPPAUP.

Nantes, le 23 décembre 2022

Le président de la MRAe des Pays de la Loire, par
délégation



Daniel FAUVRE