



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**AVIS DÉLIBÉRÉ DE LA MISSION RÉGIONALE  
D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE DES PAYS-DE-LA-LOIRE  
PROJET DE ZONE D'ACTIVITÉS  
DE LA MOTTE BABIN  
SUR LA COMMUNE DE LOUVERNÉ (53)  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LAVAL**

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

Le projet d'aménagement de la zone d'activités de la Motte Babin sur la commune de Louverné déposée par la communauté d'Agglomération de Laval est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique.

Cet avis ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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.

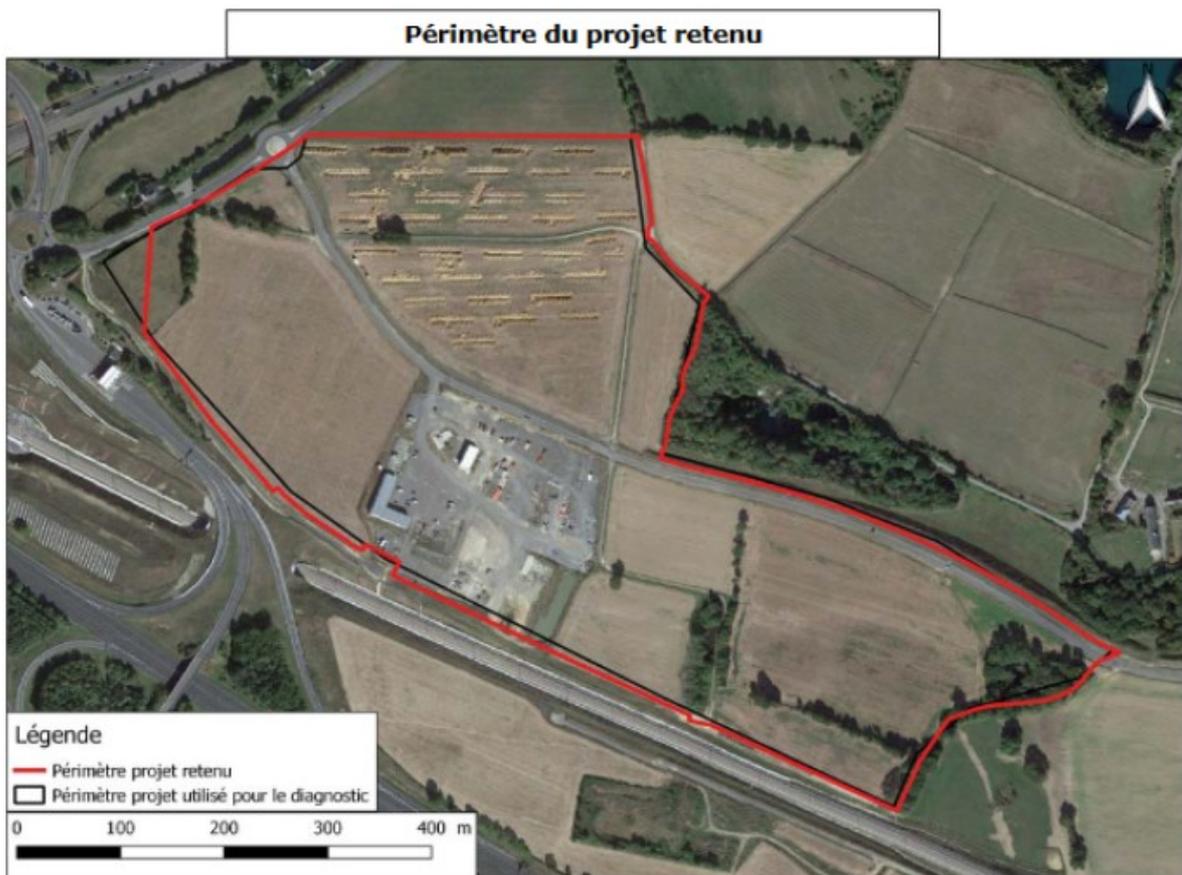
## **1 - Présentation du projet et de son contexte**

La commune de Louverné se situe à environ 4 km au nord de Laval. Le périmètre de la zone d'activité est localisé entre Laval et Louverné, immédiatement au nord de l'autoroute A81 et de la Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire ainsi qu' à l'est de la route nationale 162.

La commune est identifiée comme appartenant à la première couronne de Laval dans le SCoT des Pays de Laval et de Loiron approuvé le 6 septembre 2013.

Le projet consiste à aménager une zone d'activités sur environ 28 hectares, dont 200 000 m<sup>2</sup> de surface cessible, soit 72 % de la surface totale, pour un maximum de 98 000m<sup>2</sup> de surface de plancher. Un découpage intentionnel des futurs lots est proposé au dossier, mais celui-ci pourra être amené à évoluer en fonction des besoins effectifs des porteurs de projets.

Le projet prévoit la réalisation de l'ensemble de l'opération de viabilisation en une seule phase.



Carte extraite du résumé non-technique, page 23.

Le type d'activités qui seront accueillies n'est pas présenté.

## **2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Les enjeux au titre de l'évaluation environnementale du projet de zone d'activités de 28 hectares reposent essentiellement sur :

- l'identification exhaustive des enjeux associés aux milieux naturels en présence ainsi qu'une prise en compte adaptée de ceux-ci, liés en l'occurrence à la présence d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF) limitrophe du projet ;
- la gestion de l'eau relative à l'imperméabilisation de plusieurs hectares de surfaces agricoles ;
- l'identification des nuisances induites notamment en termes de paysage, de bruits ou de trafic, et la proposition de mesures adaptées et proportionnées en démonstration de leur prise en compte, dans un contexte local marqué par l'Autoroute 81 et la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;
- l'optimisation de l'espace consommé et la pertinence de sa localisation.

### **3 – Qualité de l'étude d'impact**

#### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux par le porteur de projet**

Le dossier propose une présentation de l'état initial en deux temps, un déroulé factuel des composantes du site puis un tableau récapitulatif hiérarchisant les enjeux en présence.

#### **Sols, sous-sols, hydrologie**

L'occupation du sol actuelle est composée principalement de parcelles cultivées, d'une base de vie d'Eiffage Rail Express, d'un linéaire bocager peu dense, d'un petit boisement et d'une mare.

Le périmètre du projet se situe sur le bassin versant hydrographique du ruisseau du Quartier, affluent de la Mayenne. Ce ruisseau s'avère par ailleurs être le principal réservoir de biodiversité à proximité du projet.

S'agissant de l'identification des zones humides, le dossier aborde la thématique à deux reprises, d'abord dans la partie relative aux sols à l'occasion des études relatives à l'aptitude des sols à l'infiltration, par l'emploi de la méthode de sondages pédologiques, puis dans la partie dédiée aux milieux naturels sur la base notamment du critère floristique. Les deux méthodologies concordent sur la délimitation d'une zone humide au sud-est du site d'implantation comprenant une mare, sa ripisylve ainsi que le vallon en amont de la mare, pour une superficie de 0,7 hectares.

On note ensuite la présence de plusieurs captages d'alimentation en eau potable dans un rayon de 5km autour du projet. Une cartographie jointe au dossier montre la localisation de ces captages mais ne représente pas les périmètres de protection qui leur sont associés.

#### **Faune, flore et milieux naturels**

L'étude d'impact reprend en premier lieu les conclusions de l'expertise écologique réalisée en 2014 pour le Parc de Développement Économique Laval-Mayenne (PDELM), sur un périmètre beaucoup plus vaste que le périmètre du projet actuel, ainsi que les conclusions des études de réalisation de la LGV Loire-Bretagne (2003-2011).

La mention de ces études permet en particulier d'identifier deux sites proches de l'emplacement du projet faisant l'objet de mesures compensatoires dans le cadre de l'opération d'aménagement de la LGV.

En l'occurrence, le premier site de compensation a pour objectif de créer des habitats terrestres et aquatiques en faveur du Triton crêté et des insectes saproxylophages au nord-est du projet de zone d'activités de la Motte Babin.

Le second a été créé en faveur du triton crêté, il s'agit d'une mare localisée dans une prairie humide au sud-est du projet de zone d'activité. Cette mare est alimentée par le ruissellement de surface de la prairie humide. Ces deux sites sont en interconnexion avec les habitats localisés sur le site d'implantation du projet et détaillés ci-après.

En complément des études précitées, deux campagnes de terrain en avril et juillet 2016 ont été réalisées pour rechercher la présence d'amphibiens et de chiroptères principalement.

Les habitats de la zone d'étude se composent essentiellement de cultures. Le dossier identifie la présence d'une mare et de la « ripisylve » associée au centre est du site.

Le bilan floristique fait état de la présence d'une espèce déterminante de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) en limite sud du projet (Molène noire) et d'une espèce considérée comme assez rare dans la région (Polypogon de Montpellier), toutes deux localisées sur des espaces liés aux travaux de la LGV. Par ailleurs le dossier a recensé la présence d'espèces invasives dont l'élimination est préconisée.

Cinq espèces d'amphibiens ont été recensées essentiellement à proximité de la mare préalablement évoquée, ainsi qu'au niveau du bassin de la base de vie EIFFAGE liée à la LGV. Ces espèces, toutes protégées, présentent des niveaux de priorité de conservation variable au niveau régional.

S'agissant de l'avifaune, seule la période de nidification a été prospectée. L'étude relève notamment la présence du Bruant jaune et de la Linotte mélodieuse parmi les espèces considérées comme vulnérables aux niveaux national et régional.

Le dossier n'aborde pas l'avifaune migratrice, il n'est alors pas précisé si le site accueille ponctuellement des espèces en phase migratoire.

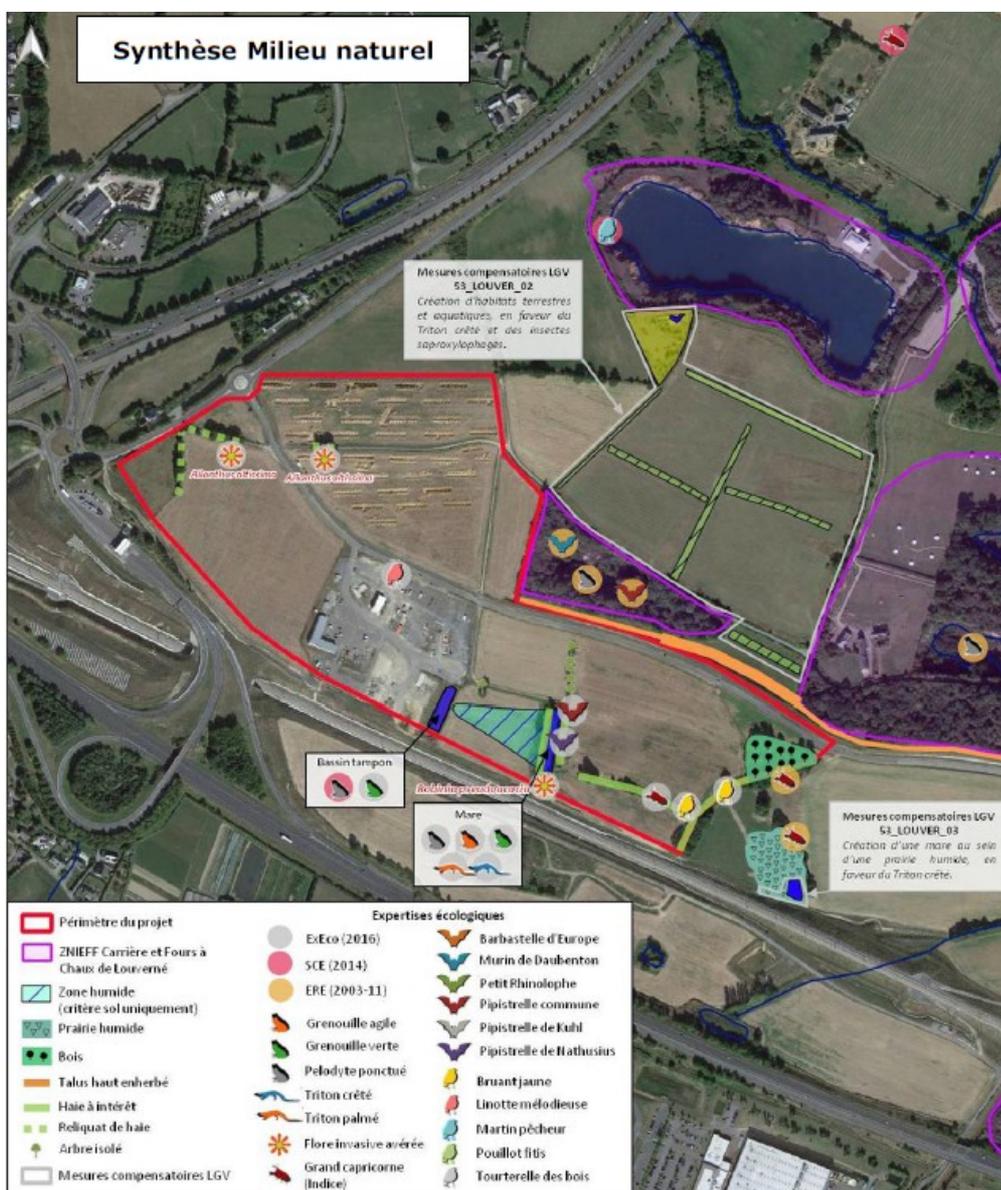
Les chiroptères ont été recherchés à l'occasion d'une seule soirée d'écoutes au cours de laquelle deux espèces ont été contactées en partie sud-est du site, caractérisée par sa nature bocagère (Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius). Ce résultat s'avère faible au regard de la présence avérée de nombreuses espèces de chiroptères à proximité du site du projet notamment dans le Vallon du ruisseau du Quartier, ou dans les boisements de la ZNIEFF de type 1 limitrophe du site. Le dossier mériterait de mieux justifier de la représentativité des résultats issus des précédentes études et de cette écoute supplémentaire.

Le site d'implantation de la zone d'activité constitue un terrain de chasse et de passage pour les espèces identifiées.

Le dossier retient essentiellement que les habitats diversifiés situés au sud-est du site d'implantation (haies, mares, bassin tampon, boisements...), les espèces qu'ils abritent, ainsi que leur positionnement de corridor écologique entre les

réservoirs de biodiversité situés au nord du périmètre et à l'est, leur confèrent un niveau d'enjeu fort à très fort.

*La MRAe recommande d'apporter une justification étayée du choix d'un nombre restreint de prospections complémentaires aux études menées entre 2003 et 2014 pour d'autres projets et de la période choisie pour caractériser les milieux.*



Extrait de la cartographie présentant la synthèse du milieu naturel, résumé non-technique page 18.

## Milieu humain

Le site du projet s'insère au niveau d'un nœud routier entre deux axes structurants que sont l'autoroute A81 et la route nationale 162.

Il se situe à proximité du site de loisirs Echologia qui propose notamment des hébergements de plein air sur le site des anciennes carrières de chaux. L'ensemble du périmètre du projet est sous l'influence du bruit de fond de l'autoroute. L'étude de l'environnement sonore du site ne mentionne cependant pas la présence de la ligne à grande vitesse immédiatement au sud du site du projet, quand bien même celle-ci n'était pas encore en fonctionnement. Cette étude mérite dès lors d'être complétée.

Au sujet de l'assainissement, le dossier mentionne que l'actualisation du zonage d'assainissement de Laval Agglomération est en cours, visant notamment à inclure le périmètre du projet au sein du zonage d'assainissement collectif et la liaison de la zone d'activité à la station d'épuration de Laval. Le dossier constate qu'il n'y a pas de réseau d'eaux usées au sein ou à proximité immédiate du projet, le poste de refoulement vers la station d'épuration se situe à 750 m de l'autre côté de l'A81.

Les conditions de raccordement au réseau d'eaux usées, de même qu'au réseau d'alimentation en eau potable, ne sont pas abordées au dossier et sont renvoyées à des études techniques ultérieures. Or le projet est susceptible de générer des impacts via ces différents raccordements qu'il convient donc d'apprécier dès ce stade.

***La MRAe recommande de préciser l'étude en ce qui concerne les conditions de raccordement du projet aux réseaux d'eau potable et d'assainissement.***

Le dossier mentionne la présence au sein du périmètre du projet, d'une portion d'un itinéraire de randonnée communal.

Par ailleurs, le dossier identifie l'existence d'un risque lié au transport de marchandises dangereuses.

### **Patrimoine**

Le site est localisé pour partie en secteur faisant l'objet de prescriptions archéologiques. Le dossier ne fournit pas le résultat des prospections réalisées.

***La MRAe recommande de fournir le résultat et les conséquences éventuelles des prospections archéologiques.***

### **3.2 – Justification du projet et alternatives**

La justification du projet développée par le dossier repose essentiellement sur une démonstration de la compatibilité de celui-ci avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et du document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT Laval Loiron, prônant le développement d'une offre foncière organisée et lisible, et identifiant ce secteur comme pôle d'activités à rayonnement régional et départemental. En revanche, le dossier n'apporte pas de justification relative au besoin d'une offre foncière nouvelle, au regard notamment de données chiffrées relatives aux zones activités existantes à

proximité (potentiel foncier encore disponible, rythme d'installation des dernières années...).

Le dossier détaille ensuite deux solutions de substitution envisagées pour l'aménagement interne du site du projet. Les raisons ayant conduit à écarter ces alternatives sont clairement argumentées. Le choix de la solution retenue l'est également. Il est essentiellement basé sur la prise en compte des enjeux environnementaux en présence, en particulier la zone humide, la mare et les éléments de bocage au sud-est du site.

#### **4 – Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le dossier ne présente pas les hypothèses d'activités sur lesquelles sont basées les évaluations des impacts prévus, ce qui pénalise la capacité d'appréciation par la MRAe de la pertinence de ces prévisions.

On notera au préalable que le préambule de la partie 7 du dossier, concernant l'analyse des effets du projet sur l'environnement, emploie de manière confuse la terminologie relative à la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) en utilisant de manière large et à mauvais escient le terme « mesures compensatoires ». Certaines confusions similaires perdurent dans la suite du dossier.

On rappellera que les mesures compensatoires n'ont vocation qu'à intervenir en dernier recours. En effet, la séquence (ERC) a pour objectif d'établir des mesures visant avant tout à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, à compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

#### **Sols et sous-sols**

La viabilisation du site implique la production de déblais. Le dossier pose le principe de la réutilisation sur site avec notamment le régalage de la terre végétale décapée dans les futurs espaces verts, et le réemploi d'une partie des déblais pour les talus, merlons, digues de bassins, etc.

En termes d'évitement, le projet limite la création de voiries en optimisant la route communale existante qui servira de desserte principale des différents lots. Le dossier détaille ensuite un certain nombre de mesures comme le recyclage des matériaux non-réutilisés sur site ou la mise en place de zones de décantation des eaux de ruissellement du chantier. Ces mesures sont considérées comme des mesures compensatoires dans le dossier, or elles relèvent davantage de mesures de bonne gestion du chantier que d'une vraie compensation.

On notera que le dossier n'évoque la perte de surfaces cultivables que sous l'angle foncier et n'apporte aucun élément quant au potentiel agronomique des terres concernées.

## **Eaux superficielles**

La gestion de l'eau s'avère être un enjeu majeur du projet au regard des surfaces ayant vocation à être imperméabilisées et des masses de pollution brute calculées, de la présence de zones humides, ainsi que de la sensibilité du milieu récepteur puisque le projet se situe dans le sous-bassin versant du ruisseau du Quartier.

Les principaux risques identifiés concernent d'une part la pollution générée par un épisode pluvieux et ses conséquences sur le milieu récepteur considéré comme sensible, d'autre part l'augmentation des débits de pointe au moment du rejet vers le bassin versant.

La phase de chantier fera l'objet des mesures usuelles de prévention des pollutions accidentelles.

Le dossier affirme le principe de la préservation de la zone humide identifiée dont le fonctionnement hydrologique sera maintenu. En vue d'éviter un risque de pollution accidentelle de cette zone humide alimentée par les eaux de ruissellement des lots nord-ouest, le dossier envisage l'implantation d'une zone de confinement en amont de l'ancien bassin tampon de la base de vie EIFFAGE.

Les eaux pluviales seront gérées par deux ouvrages de rétention distincts permettant de réguler les débits à l'aval. Le premier localisé en limite sud-est du projet, le second en limite est. Un système de noues enherbées complète le dispositif de gestion en vue de diminuer les vitesses d'écoulement et de permettre l'infiltration des eaux. Le dossier précise que le linéaire de noues (2500 ml) n'est pas intégré dans le calcul de dimensionnement des ouvrages de rétention, permettant d'augmenter la protection à l'aval.

Ces dispositifs seront par ailleurs complétés par les dispositifs de gestion des eaux propres à chaque activité s'installant sur la zone (débourbeurs-séparateurs...)

Le rejet des eaux pluviales après régulation et traitement s'effectuera dans l'ancienne carrière aujourd'hui boisée à l'est du site, ce secteur constituant aujourd'hui déjà l'exutoire du ruissellement des eaux pluviales de la zone.

## **Paysage**

Le dossier identifie en particulier des percées visuelles depuis le réseau routier à proximité du projet. Le traitement paysager du site s'appuie essentiellement sur une trame verte préservée et renforcée à l'est du site et nouvellement créée à l'ouest. Quand bien même le porteur de projet précise que le découpage des lots sera essentiellement fonction des besoins exprimés par les futures entreprises, l'organisation interne des lots par rapport à la topographie, aux règles d'implantation et hauteurs des bâtiments, le découpage parcellaire interne aux

lots ou encore la végétalisation des futures parcelles, pourraient être présentés de manière plus aboutie.

La préservation de la qualité paysagère du site passe également par l'encadrement des futures constructions par un règlement. Si quelques principes d'aménagement sont avancés, le dossier devrait détailler davantage les grandes lignes de ce règlement. Par ailleurs, l'impact paysager du projet sera potentiellement accentué par la demande du porteur de projet de réduire la marge de recul de 100 m imposée par la réglementation au niveau de l'échangeur autoroutier.

Enfin, le PLU de Louverné actuellement en vigueur impose d'assurer une transition paysagère et environnementale entre le projet et l'espace naturel majeur constitué par les carrières de Louverné.

La mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet pour permettre la réalisation de la zone d'activités prévoit notamment de modifier le règlement pour réduire la marge de recul des constructions par rapport à l'axe de l'autoroute A81 dans un secteur où la loi Barnier impose actuellement une marge de recul de 100 mètres. L'étude dite « loi Barnier » permettant cette évolution devra justifier, en fonction des spécificités locales, que les nouvelles règles d'implantation sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

Cet aspect mérite donc un développement dans le dossier.

***La MRAe recommande d'apporter des compléments à la démarche d'intégration paysagère du projet.***

### **Milieux naturels, faune et flore.**

Les milieux humides (1,25 ha) et la mare (1 500 m<sup>2</sup>) recensés ainsi que les reliquats de trame bocagère (700 ml), essentiellement en partie est du site seront préservés, bénéficiant ainsi d'une mesure d'évitement ainsi que d'une mise en valeur. La zone sera balisée pendant les travaux. On note cependant que 200 ml de haies vont être supprimées en partie ouest du site en vue de la viabilisation de celle-ci. En guise de mesure de réduction, le dossier précise que la suppression de ce linéaire de haie interviendra en dehors des périodes de nidification de l'avifaune. A titre compensatoire, 875 ml de haies bocagères d'essences locales seront plantées en partie nord du site.

Le projet prévoit également la revalorisation de l'ancien bassin tampon de la base de vie EIFFAGE en mare dont les caractéristiques favoriseront la colonisation par les espèces animales et végétales.

En sus des mesures précitées favorisant la biodiversité dans sa globalité, des mesures ciblées sont également proposées. Vis-à-vis des chiroptères, le dossier précise que l'éclairage du site sera géré de manière à concilier les besoins de sécurisation des activités humaines tout en l'adaptant à la faune. Il s'agit ici de limiter le nombre de candélabres le long des voiries et d'adapter leur angle de projection de la lumière. L'est du site fera l'objet d'une attention particulière, le corridor écologique créé entre le boisement nord et la zone humide au sud ne sera pas doté de candélabres.

Vis-à-vis des batraciens ensuite, la création du corridor écologique précité est susceptible de générer des déplacements de batraciens et notamment du Pédolyte ponctué. Le merlon existant entre le boisement nord et le site du projet constitue actuellement un obstacle à ces déplacements. Le dossier propose la création d'un « crapoduc », prenant la forme d'une canalisation de 400 mm enterrée à 10 cm. Un schéma d'intention de cet aménagement a été présenté par le porteur de projet dans les compléments qu'il a apportés à son dossier en juin 2018.

Il est par ailleurs précisé qu'aucune intervention ne sera réalisée au niveau de la mesure compensatoire de la LGV située au-delà de la limite sud-est du présent projet qui, pour mémoire, consistait, en la création d'une mare au sein d'une prairie humide alimentée par cette prairie. Il serait utile d'apporter la démonstration que les aménagements en amont de cette mesure de compensation ne sont pas de nature à remettre en cause ses fonctionnalités et sa pérennité.

Enfin, on constate que les mesures de suivi proposées consistent essentiellement en un « suivi de la trame verte créée ». Cette dénomination pouvant couvrir un champ vaste d'actions, il convient de venir préciser les actions à mener ainsi que leur périodicité. Dans les compléments apportés au dossier par le porteur de projet en juin 2018, celui-ci s'engage sur la réalisation de 2 expertises sur les 5 années qui suivent la viabilisation de la zone en phase printanière afin de cibler le suivi de la population de batraciens et vérifier ainsi leur pérennité sur le site.

## **Patrimoine**

Les impacts du projet sur d'éventuels sites archéologiques localisés dans la zone de prescriptions archéologiques ne sont pas abordés.

## **Trafic et nuisances sonores**

Le projet implique une hausse très significative du trafic dans le secteur, tant poids-lourds que véhicules légers. Les projections calculées au dossier affichent un flux de l'ordre de 100 véhicules légers et 400 poids-lourds par jour une fois le site entièrement occupé. L'accès au site se fera majoritairement par le giratoire existant sur la RD901, cet accès sera le seul autorisé pour les poids-lourds. En vue de réduire les nuisances sonores induites et les émissions de gaz à effet de serre, les vitesses de circulation seront réduites sur le site.

On notera que le dossier n'évoque pas la possibilité de mutualisation des espaces de stationnement entre les lots.

Le réseau de transports en commun « TUL » (Transports urbains lavallois) dessert le site depuis le centre de Laval.

Des cheminements doux sont prévus.

Le dossier nécessite de préciser les éventuelles mesures constructives imposées aux futurs porteurs de projet pour faire face aux effets cumulés des différents projets impactant le site.

Par ailleurs, l'étude d'impact aurait dû explorer plus précisément les incidences sonores du projet sur le bâti proche et le site Echologia voisin, même si le secteur est déjà largement impacté par les infrastructures de transport prégnantes évoquées précédemment.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des nuisances sonores du projet :***  
– ***par un état des lieux actualisé notamment du fait de projets structurants aujourd'hui réalisés (tel que la LGV) ;***  
– ***une appréciation des nuisances supplémentaires induites par le projet sur les riverains et le site Echologia ;***  
– ***et le cas échéant, l'édiction de mesures ERC adaptées complémentaires.***

### **Assainissement**

Le projet implique le raccordement estimé de 350 équivalents/habitants au réseau des eaux usées, ce que la station d'épuration de Laval est en mesure d'accueillir. Le tracé des réseaux n'est pas arrêté à ce stade, cependant le dossier mentionne la réalisation en cours de l'actualisation du zonage d'assainissement et fournit un tracé indicatif du raccordement au réseau existant. Le dossier mérite d'indiquer les enjeux des espaces concernés et les impacts pressentis de ce raccordement.

### **Impacts cumulés**

Les projets recensés dans la partie consacrée aux effets cumulés avec les autres projets connus sur le territoire sont aujourd'hui réalisés. Dès lors, leurs impacts avaient vocation à être pris en compte dans l'état initial de l'environnement, ce qui n'est a priori pas toujours le cas (cf cas de la LGV dont les impacts ne sont pas pris en compte dans la qualification de l'état de l'environnement sonore du projet).

Le dossier fait toutefois l'exercice de présenter les cumuls d'impacts potentiels de ces « projets récemment réalisés » avec le projet de zone d'activités, selon les différentes thématiques suivantes : « eaux pluviales », « eaux usées », « déplacements », « faune et flore ».

En ce qui concerne la gestion de l'eau, le principal impact identifié concerne les rejets du projet, de la plateforme logistique Henriella, de l'usine agroalimentaire Bridor, d'une portion de la LGV et un lotissement à Louverné dans le même sous-

bassin versant (ruisseau du Quartier). Chaque projet dispose de ses propres dispositifs de gestion des eaux pluviales.

De la même manière, les eaux usées des projets précités sont dirigées vers la station d'épuration de Laval dont la capacité est compatible avec ces raccordements.

La démonstration de la bonne prise en compte de l'enjeu en termes de biodiversité et plus spécialement de perméabilité écologique d'axe Nord/Sud du secteur –qui aurait pu être générateur d'impacts se cumulant avec ceux induits par la LGV – apparaît satisfaisante.

Par contre, les impacts cumulés en termes de déplacements sont uniquement abordés sous l'angle de la desserte : le site étant principalement desservi par la RD 901 et la RN 162 – ce qui n'est pas le cas des autres « projets récemment réalisés» – l'étude d'impact conclut rapidement à l'absence de cumul pour cette thématique.

Le cumul d'impacts induits par les déplacements en termes de nuisances sonores ou de qualité de l'air, n'est pas explicité ; cette partie en reste au constat que les effets liés à l'augmentation de trafic routier ne peuvent être évités, réduits ou compensés (alors même que des mesures sont envisagées dans d'autres parties de l'étude d'impact).

## **5- Compatibilité avec les documents de rang supérieur**

Le projet est identifié au SCoT comme une zone d'activités de rayonnement régional.

Le site d'implantation du projet est concerné par 3 zonages du PLU :

- zone N naturelle au sud-ouest du projet ;
- zone 1AUac, zone urbanisable affectée à l'activité économique de dimension communautaire en partie est ;
- zone 1AUacv, zone urbanisable affectée à l'activité économique de dimension communautaire et présentant un intérêt archéologique sur sa majeure partie ouest.

Le PLU devra évoluer pour accueillir la réalisation du projet.

La MRAe a été saisie d'une demande d'examen au cas par cas pour la mise en compatibilité du PLU de Louverné par déclaration de projet ayant pour objectif de permettre le présent projet. Par décision en date du 1<sup>er</sup> juin 2018, cette mise en compatibilité a été dispensée d'évaluation environnementale.

***La MRAe recommande de développer l'argumentaire relatif à la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme de la commune de Louverné, en faisant référence aux procédures nécessaires voire en cours.***

## **6 – Résumé non technique**

Deux résumés non-techniques sont insérés au dossier, le premier se trouve dans le document intitulé « procédure d'autorisation unique – autorisation environnementale » (19 pages), le second fait l'objet d'un document à part intitulé « étude d'impact – résumé non-technique » (36 pages). Le second semble être le plus facilement identifiable par le public. Il reprend de manière synthétisée les principaux éléments d'appréhension du dossier situés dans l'étude d'impact. Il est facile d'appréhension et bien illustré.

## **7 – Conclusion**

Le projet de zone d'activité de la Motte Babin sur la commune de Louverné est un projet d'envergure inscrit dans le SCoT comme ayant une vocation de rayonnement régional. Il intègre les enjeux environnementaux identifiés sur le site et propose un parti d'aménagement tendant à la préservation de ces enjeux.

Cependant, le dossier reste peu explicite sur les prescriptions qui seront imposées aux futurs acquéreurs des lots ainsi créés, notamment en termes d'intégration paysagère et de gestion des espaces verts. Il mériterait par ailleurs d'être plus précis quant aux mesures envisagées pour maîtriser les nuisances sonores, sur les éventuels impacts du raccordement au réseau d'eaux usées et sur les incidences éventuelles des résultats des prospections archéologiques.

Nantes, le 10 août 2018

Pour la Présidente de la MRAe  
des Pays-de-la-Loire,  
par délégation

A blue ink signature, appearing to be 'Odile STEFANINI-MEYRIGNAC', written in a cursive style.

Odile STEFANINI-MEYRIGNAC