



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le Parc Grand Ouest, à Argentré et Bonchamp-lès-Laval (53)

n°Ae : 2024-071

Avis délibéré n° 2024-071 adopté lors de la séance du 12 septembre 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae1 s'est réunie le 12 septembre 2024 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le Parc Grand Ouest, à Argentré et Bonchamp-lès-Laval (53).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus 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.

Étaient absents : Sylvie Banoun, Virginie Dumoulin, Olivier Milan, Serge Muller, Éric Vindimian,

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de Mayenne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 5 juillet 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 18 juillet 2024 :

- la préfète de Mayenne,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Pays de La Loire a également été consultée.

Sur le rapport de Véronique Wormser, qui s'est rendue sur place le 30 août 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Laval Agglomération et Cofiroute ont délégué à la SPL Laval aménagement, la maîtrise d'ouvrage du projet Parc Grand Ouest, parc d'activités industrielles, logistiques agricoles et alimentaires, initié en 2007 et implanté sur 150 ha de terrains agricoles et naturels au nord-est de Laval, sur les communes d'Argentré et de Bonchamp-lès-Laval. Le projet comporte la création d'un échangeur sur l'autoroute A81 assurant l'accès au parc. L'Ae est saisie dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau et de celle relative aux espèces protégées. Le projet a significativement évolué du fait de la démarche d'évitement conduite depuis 2019 par la maîtrise d'ouvrage.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae : la biodiversité de ce milieu bocager, les eaux, la consommation d'espaces agricoles et naturels, le paysage, le trafic, le bruit et la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la ressource en énergie. Ces enjeux seront à préciser dès que les types d'activités qui seront privilégiés au sein du parc d'activité seront mieux définis. L'étude d'impact est à compléter de l'évaluation de leurs incidences.

A ce stade en effet, l'Ae recommande de mieux justifier les choix effectués, en particulier de préciser les besoins auxquels répond le projet et d'intégrer les critères « consommation d'espaces agricoles et naturels » et « artificialisation des sols » dans ces choix. Clarifier ce qui est entendu par « *projets structurants à haute valeur ajoutée liés à la réindustrialisation de la France* », « *entreprises logistiques industrielles vertueuses* » et plus largement les types d'activités pour lesquels le projet est engagé est un préalable, tout comme fournir une synthèse à jour des surfaces cessibles sur le territoire de Laval Agglomération et un recensement des besoins des industriels locaux, régionaux, nationaux voire internationaux.

Le stade d'avancement du projet n'étant pas encore suffisant pour que le règlement du parc ou les cahiers des prescriptions qui s'imposeront aux opérateurs et intervenants soient élaborés, il convient de dresser la liste de l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation qui sont annoncées dans le dossier comme devant y être inscrites, de la compléter pour les enjeux environnementaux qui sont actuellement sous-évalués et de s'engager explicitement à les inscrire en tant que prescriptions contractuelles. Faire évoluer le plan local d'urbanisme de l'agglomération afin qu'il limite les possibilités d'urbanisation à celles affichées par le projet, dans les conditions qu'il définit, sécuriserait en outre le devenir des mesures environnementales.

L'Ae recommande également :

- de renforcer les conditions de réussite de toute végétalisation ou renaturation, compensatoire ou non, en s'assurant de l'adaptation des espèces utilisées aux effets du changement climatique ;
- de préciser les surfaces qui seront imperméabilisées par le projet et de prévoir de les compenser ;
- de justifier, dans le cadre du changement climatique, le choix d'une pluie de période de retour décennale pour dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales et, le cas échéant, de le reconsidérer ; d'intégrer la raréfaction de la ressource en eau, dans la conception du projet ;
- de produire des esquisses et photomontages du projet, en vues proches comme éloignées, avant et après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction de ses incidences paysagères ;
- de produire un bilan carbone complet du projet et d'identifier les leviers pour l'améliorer.

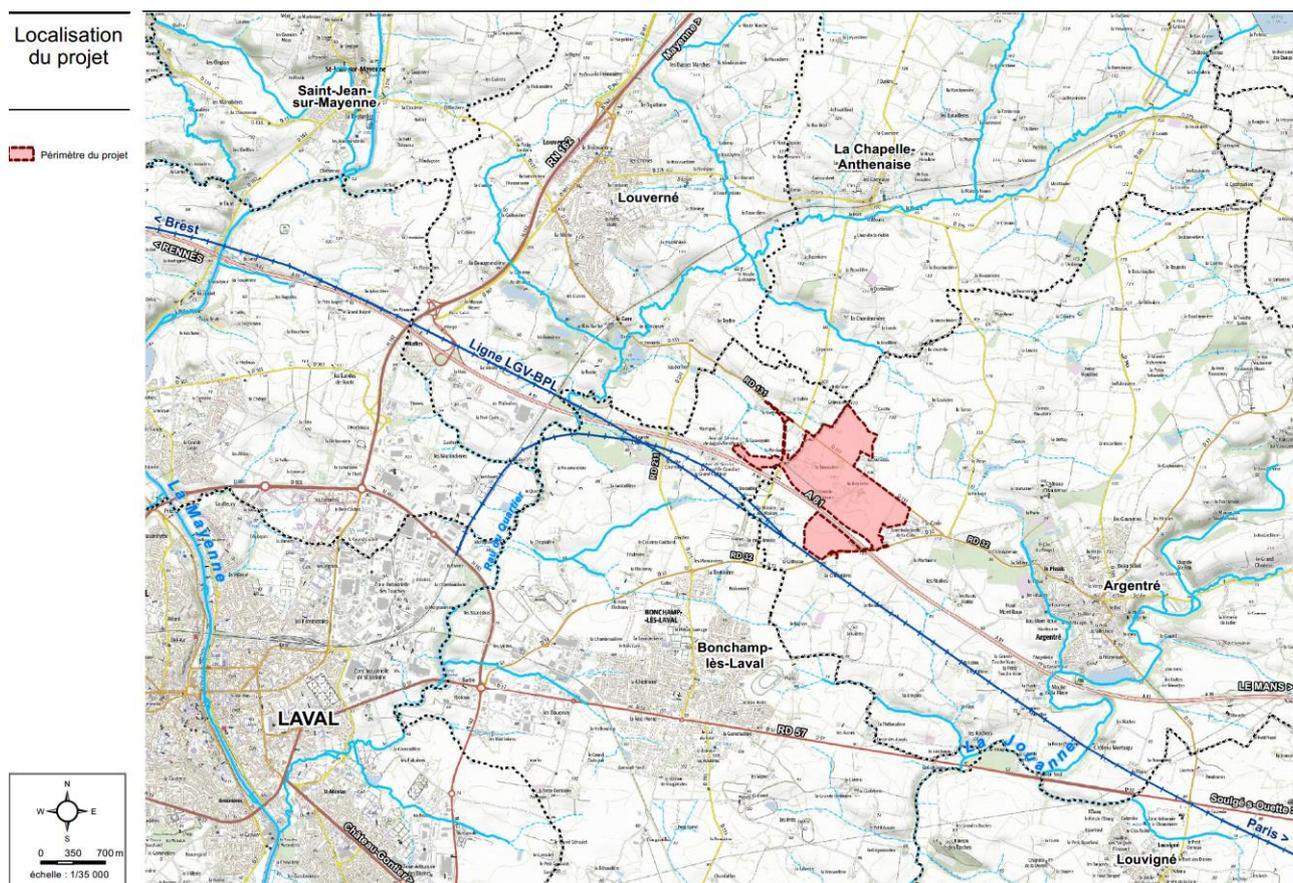
L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Un projet de zone d'activité a été initié en 2007 par l'Agglomération de Laval et le Département de la Mayenne, en bordure de l'autoroute A81, au nord-est² de Laval, sur les communes d'Argentré et de Bonchamp-lès-Laval. Il avait comme objectifs de : « *renforcer la compétitivité et l'attractivité de Laval Agglomération, intégrer le fret ferroviaire en lien avec le parc pour développer le territoire, accompagner la mutation économique du territoire* ». Les études, concertations et débats menés depuis, dans un contexte notamment de changement des compétences des collectivités, ont conduit à des évolutions significatives du projet, présenté aujourd'hui par la SPL³ Laval Mayenne aménagement, maître d'ouvrage délégué de Laval agglomération et de Cofiroute (Vinci autoroutes)⁴. Le Département de la Mayenne a contribué à l'élaboration du projet et en a validé les principes. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Laval agglomération rend possible le projet, sans pour autant en sécuriser l'ensemble des composantes environnementales (cf. partie 2).



² A plusieurs reprises le dossier fait état du « nord-ouest » de Laval : une relecture éditoriale est à effectuer pour corriger cette erreur.

³ Société publique locale : structure juridique à la disposition des collectivités locales pour la gestion de leurs services publics

⁴ Concessionnaire de l'A81

« Les objectifs généraux poursuivis par cette opération répondent à plusieurs besoins identifiés par Laval Agglomération :

- Assurer le maillage économique de Laval Agglomération, en proposant une offre de foncier économique à l'est du territoire,
- Un site idéalement placé au cœur du grand ouest pour accueillir des projets structurants à haute valeur ajoutée liés à la réindustrialisation de la France (accès direct depuis l'A81, proximité cœur d'agglomération),
- Une raréfaction de grands parcelles en cœur d'agglomération permettant à nos leaders industriels locaux de participer à la réindustrialisation et l'absence d'alternative sur des espaces en friches ou en dents creuses,
- Un projet desservi par un 3^e échangeur autoroutier qui favorisera la desserte de l'est de l'agglomération lavalloise,
- Un projet mixte (industrie-logistique, espace test agricole, tiers lieux alimentaire) qui évite d'aménager et d'artificialiser les espaces présentant un fort enjeu environnemental ou archéologique,
- Un projet complémentaire au projet de plateforme rail-route de Saint-Berthevin soutenu dans le cadre de l'avenant CPER mobilité qui doit permettre dans les prochaines années d'offrir aux industriels locaux et du grand ouest une alternative aux transports en camions,
- La volonté de Laval agglomération de limiter le développement économique en extension urbaine aux seuls projets ayant besoin d'importants fonciers indisponibles dans le tissu urbain existant. »

1.2 Présentation du projet

Le projet « Parc Grand Ouest » consiste principalement, sur une surface totale de l'ordre de 150 ha (à préciser, le dossier ne l'indiquant pas clairement) en l'installation du parc d'activités, le rétablissement de la liaison entre la RD131 et la RD32 et la création de l'échangeur dit Laval-Mayenne sur l'autoroute A81 permettant la desserte du parc (cf. figure 2). Des aménagements routiers de sécurité sur les communes de Louverné, La Chapelle Anthenaïse, Bonchamp-lès-Laval et Argentré sont également prévus, sans être décrits à ce stade.

Le parc d'activités est organisé en :

- neuf lots, cessibles, de 1 à 15 ha environ, destinés à des activités industrielles et logistiques, sur 63 ha au total⁵,

⁵ Lot 1 : 15,4 ha environ ; Lot 2 : 12,8 ha environ ; Lot 3 : 4,6 ha environ, redécoupables pour proposer des lots plus petits dédiés à l'artisanat en partie sud, pour une cohérence urbaine et programmatique avec la zone d'activités de la Carie ; Lot 4 : 4,6 ha environ ; Lot 5 : 11,5 ha environ ; Lot 6 : 2,6 ha environ ; Lot 7 : 1,1 ha environ dédié à une implantation de services à proximité de l'entrée du parc d'activités. Ce lot comprend les bâtiments du lieu-dit de la Troussière qui seront réhabilités pour l'accueil d'activité de service ; Lot 8 : 4,4 ha environ ; Lot 9 : 6,3 ha environ.

- 24 ha d'un « espace test agricole »⁶ ,
- 2 ha pour un tiers-lieu alimentaire⁷, incluant du bâti patrimonial qui sera pour partie conservé et réhabilité,
- 20 ha de surfaces agricoles (et de mesures compensatoires),
- quatre parkings pour un total de 500 places de véhicules légers (avec ombrières photovoltaïques et la possibilité de recharger des véhicules électriques), les voiries permettant de desservir les lots et les voies cyclables associées, des aménagements paysagers,
- des espaces naturels que constituent l'ensemble des haies et arbres et zones humides présents sur le site et qui seront conservés.

Le rétablissement de la connexion de la RD131 avec la RD32 comporte deux ronds-points ainsi qu'une passerelle pour les cyclistes sur l'A81 doublant le pont existant de la RD32. L'ensemble représente environ 12 ha.

La création de l'échangeur autoroutier consiste en la réalisation d'un barreau de 570 m, avec plateforme de péage (deux voies d'entrée et deux de sortie), entre le rond-point d'accès nord à l'aire de service existante⁸ et la nouvelle RD131 ; son emprise est de l'ordre de 3 ha.

Les principes du dispositif d'assainissement des eaux pluviales (fossés, noues, bassins) sont présentés ; les neuf bassins de stockage-régulation sont dimensionnés et localisés, sans que le plan de l'ensemble du dispositif soit produit. Le plan des circulations routières et cyclistes et les coupes en travers des différents types de voies sont fournis⁹ (sauf pour la passerelle, non décrite) comme le plan et les caractéristiques de l'échangeur et du rétablissement de la RD131.

Le dossier ne précise pas les surfaces et caractéristiques des parkings, ni si les voies existant au sein du parc et qui seront conservées (par exemple celle conduisant à la Verrerie abritant le tiers-lieu alimentaire) feront l'objet d'une réhabilitation. Deux maisons et leurs bâtis annexes seront détruits.

A ce stade, le dossier ne caractérise pas plus précisément les types d'activités qui seront accueillis, en matière de logistiques et industries. Laval Agglomération et Cofiroute disposent de la maîtrise foncière de l'ensemble de la surface du projet.

⁶ « Désigne une entité fonctionnelle, coordonnée, réunissant l'ensemble des conditions nécessaires au test d'activité, pour accompagner des porteurs de projet dans leur parcours d'installation agricole. Dans un contexte de diminution du nombre d'actifs agricoles, le test d'activité, outil innovant au croisement de l'agriculture et de l'économie sociale et solidaire, participe au renouvellement des générations d'agriculteurs et encourage la création d'activité agricole professionnelle progressive. Les espaces test agricoles sont des outils au service : de porteurs de projets souhaitant tester ou créer une activité agricole professionnelle ou une activité en lien avec la production agricole ; d'agricultures respectueuses de l'Homme et de l'environnement, et ancrées dans leur territoire ; de l'installation progressive en agriculture ; du renforcement de la coopération entre les projets agricoles ; de l'animation des dynamiques territoriales. » (dossier)

⁷ « Espace collaboratif de travail incluant les nouvelles formes d'agriculture (ateliers, micro ferme, bureaux) à destination des travailleurs aux profils variés (télétravail, indépendants, porteurs de projets) et pour les nouveaux agriculteurs en périphérie urbaine. Le lieu vise à accueillir et expérimenter de nouvelles formes de travail : coopératives, collaboratives, avec du sens et de l'impact sur les grands enjeux de société. »

⁸ Les aires de service nord et sud ont été remplacées en 2017 par une aire unique située au sud de l'autoroute. Cette opération avait fait l'objet en 2013 d'une dispense d'évaluation environnementale par l'Ae.

⁹ La qualité des illustrations est à vérifier et le cas échéant à améliorer selon les figures et les pièces du dossier afin d'apporter au public une information tout à fait lisible. En outre, les illustrations sont très souvent légendées comme présentant le « projet » quand elles ne concernent de fait pas l'échangeur. Cette inexactitude, de nature à altérer la compréhension du dossier, est à corriger dans le cadre d'une relecture éditoriale.

L'Ae recommande de préciser l'emprise totale du projet et de la mettre en cohérence dans l'ensemble du dossier.

Le projet se déroulera entre 2025 et 2030, débutant par la RD131, l'échangeur, les équipements publics et les lots 1 et 3 du parc, puis l'aménagement des lots 2 à 6, puis 7, puis 8 et 9.

Le coût du projet supporté par Laval Agglomération et Cofiroute est de l'ordre de 23 M€ HT, valeur € août 2022.

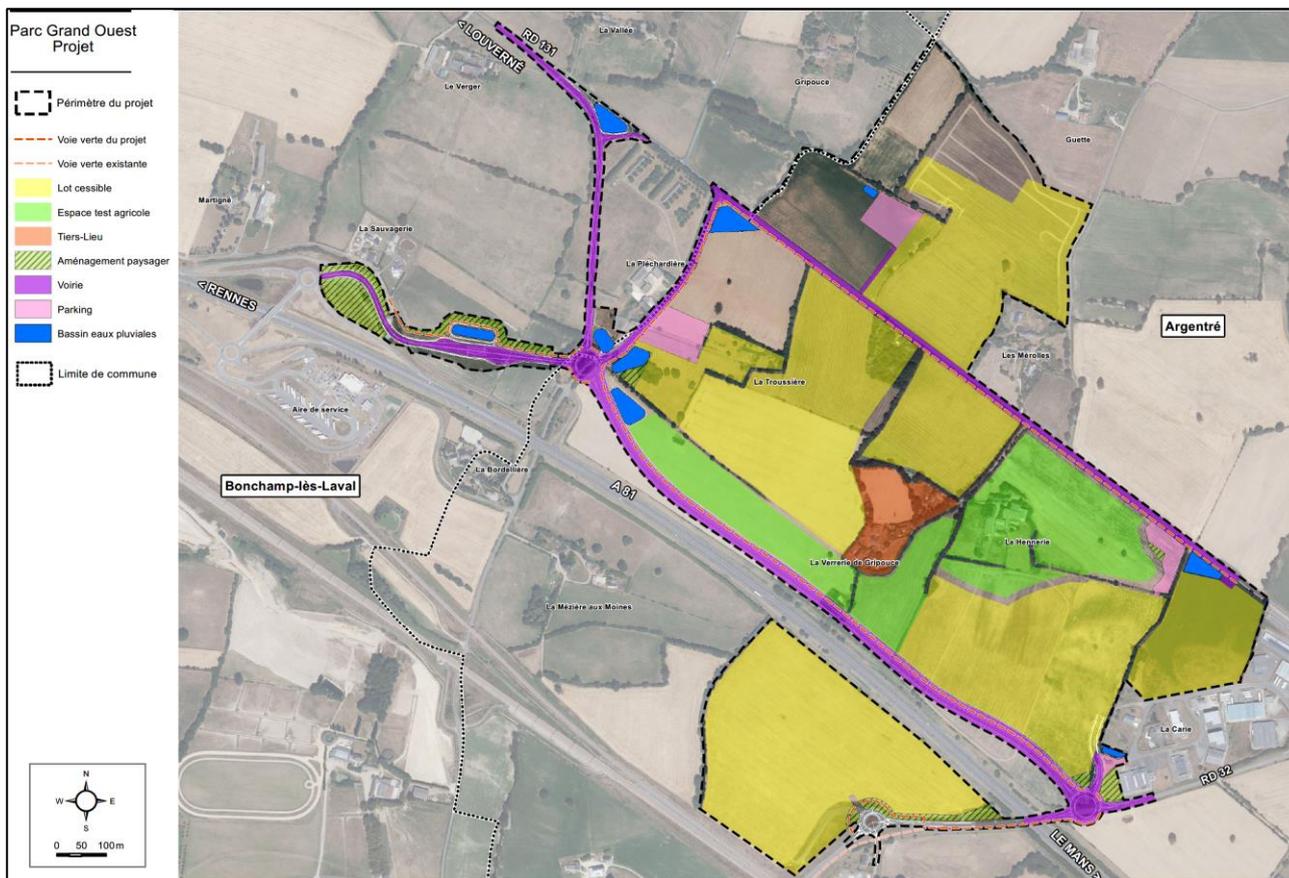
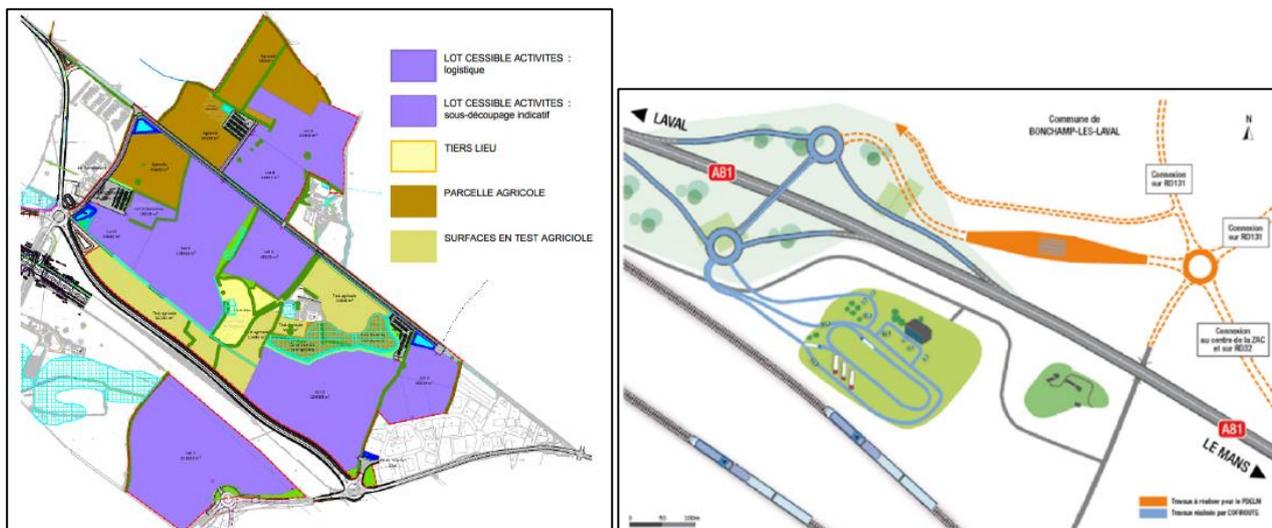


Figure 2 : Ci-dessus, plan du projet Parc Grand Ouest - Il manque dans la légende les lots agricoles (hors espace test agricole), situés au nord-ouest (cf. en marron sur la figure ci-dessous à gauche) ; en outre, les espaces naturels qui seront conservés ne sont pas légendés spécifiquement - Ci-dessous à droite, focus sur l'échangeur (source : dossier)



1.3 Procédures

Le projet a fait l'objet de deux concertations publiques en 2019, l'une concernant l'échangeur¹⁰ sur l'A81 et l'autre le parc dans son ensemble.

Le projet nécessite une évaluation environnementale systématique¹¹. L'Ae est l'autorité environnementale compétente sur ce projet, le projet nécessitant une décision du ministre en charge de l'environnement et celui-ci étant, par l'intermédiaire du concessionnaire autoroutier, partie prenante à sa maîtrise d'ouvrage¹². Elle est saisie pour avis dans le cadre de la déclaration de projet et d'une demande d'autorisation environnementale, déposée au titre de la législation sur l'eau, et comportant également une demande de déroger au régime de protection de certaines espèces et de leurs habitats¹³. Le projet étant susceptible d'affecter un site Natura 2000¹⁴, le dossier comporte une évaluation des incidences à ce titre, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement, qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

Il fera l'objet d'une enquête publique, unique, au titre de ces procédures. La création d'une zone d'aménagement concerté est prévue mais non engagée à ce stade.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- la biodiversité (faune et flore, zones humides, continuités) dans ce milieu bocager,
- les eaux en quantité et qualité,
- les sols, du fait de leur imperméabilisation (la consommation d'espaces agricoles et naturels),
- le paysage,
- le trafic, le bruit et la qualité de l'air,
- les émissions de gaz à effet de serre et la ressource en énergie.

Ces enjeux seront à préciser dès lors que les types d'activités qui seront privilégiés au sein du parc d'activité seront définis.

¹⁰ La création de l'échangeur est inscrite dans la liste des aménagements du [contrat de plan Etat-Cofiroute 2017-2021](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Contrat%20de%20plan%20COFIROUTE.pdf) : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Contrat%20de%20plan%20COFIROUTE.pdf>

¹¹ Cf. la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

¹² Cf. article R.122-6 du code de l'environnement

¹³ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'objet du projet :

La justification du projet repose sur un « déficit », sur l'agglomération, d'une offre de tènements¹⁵ pouvant accueillir de la logistique ou des grands ensembles industriels (supérieurs à 10 ha) que le territoire souhaite pouvoir accueillir pour répondre à l'objectif national de « réindustrialisation ». L'objectif mentionne « nos leaders industriels locaux ». Une étude détaillée conclut que l'offre actuelle, parmi les zones d'activités existantes ou en projet, en réhabilitation ou en neuf, ou parmi les autres fonciers recensés (friches, dents creuses...), se réduit à un seul tènement de 10 ha. Cette étude détaille également l'évolution de l'emploi et des activités sur le territoire et le département, exposant la place prépondérante de l'agriculture et des filières (locales à régionales) associées et rappelant l'objectif national d'assurer l'autosuffisance alimentaire.

Sur les neuf lots cessibles, le projet en prévoit trois de plus de 10 ha pour un total de 40 ha et cinq de moins de 5 ha. Le dossier n'indique pas dans quelle mesure les activités logistiques et industrielles qui seront accueillies sur le parc contribueront effectivement à l'objectif de réindustrialisation et par exemple d'autosuffisance alimentaire du territoire, du département, de la région et de la France. L'articulation entre celles-ci et les activités pour développer l'installation en agriculture et des pratiques agricoles favorables à la santé et l'environnement qui seront menées sur certaines parties du parc n'est pas explicite. Les types d'agricultures qui seront pratiquées sur les zones agricoles du nord-ouest du parc ne sont pas précisés. L'étude témoigne *a priori* de l'absence de demande effective des industriels locaux pour des grands tènements (supérieurs à 10 voire même à 5 ha), confirmant que ces derniers seraient destinés à « *des projets structurants à haute valeur ajoutée liés à la réindustrialisation de la France* » (sans les définir) qui ne seraient donc pas portés localement. Le dossier fait état en outre de la fragilité des emplois dans le secteur logistique et du risque afférent pour le territoire.

Le dossier indique qu'« *il est capital de proposer une offre pour générer la demande* ». Les surfaces encore commercialisables au sein de Laval agglomération sont à présenter clairement, qu'elles soient notamment au sein de zones d'activités communales ou intercommunales, ce qui n'est pas le cas dans le dossier (qui fournit *a priori* des recensements effectués à des dates différentes) et manque à l'argumentation du choix du projet. En outre, cette argumentation appelle au minimum une mise en parallèle des besoins (surfaces et critères de localisation) recensés (mentionnés dans le dossier¹⁶ ou présentés plus précisément dans l'étude de positionnement économique) et des fonciers encore cessibles. Enfin, le degré d'exhaustivité de ce recensement des besoins n'est pas fourni.

L'étude de densité réalisée par Futur Proche a estimé à 75 ha le potentiel de « *redensification* ». La densification peut libérer des surfaces importantes, mais n'est selon le dossier « *pas en mesure de libérer du grand parcellaire d'un seul tenant permettant l'implantation d'entreprise logistique et*

¹⁵ Ensemble de propriétés contiguës.

¹⁶ « *Laval Agglomération dispose aujourd'hui fréquemment de demandes de prospects dont les projets nécessitent, y compris après optimisation du programme, des parcelles de taille importante : ces contacts issus des secteurs de l'industrie pour environ 40 % des projets et de logistique industrielle pour 60 % des projets adressent des besoins d'une surface minimum de 3 hectares.* »

industrielle vertueuse, cible du Parc Grand Ouest ». Des précisions sont à apporter sur ce qui est entendu par « *projets structurants à haute valeur ajoutée de réindustrialisation de la France* », « *entreprise logistique industrielle vertueuse* » et plus largement sur les types d'activités visés par le projet.

A ce stade, l'adéquation entre les besoins exprimés, l'objectif qualitatif du projet et les modalités retenues pour y répondre est à étayer de façon plus robuste.

Le site retenu :

Le choix du site du projet repose sur la proximité de l'A81 (permettant de rallier Paris, Le Mans, Nantes et Rennes) et sur le « déficit », sur le secteur retenu, de développement de l'urbanisation, par rapport à d'autres secteurs de l'agglomération disposant déjà d'un tissu d'activités important ou en cours de renforcement (Changé, Saint-Berthevin, Laval, Bonchamp-lès-Laval, Lourné, par exemple). La nécessité d'atteindre un tel « équilibre » d'urbanisation et d'artificialisation des sols entre les communes de l'agglomération n'est pas exposée. L'analyse multicritères (cf. figure 3) compare le site retenu avec celui de Grands Prés¹⁷ et celui de Bonchamps Sud¹⁸. Si le site présentant à première vue les moindres impacts a été retenu, le critère « consommation d'espaces agricoles et naturels » n'a pas été utilisé dans l'analyse, ce qui en biaise fondamentalement le résultat¹⁹.

Critères	Sous-critères	Parc Grand Ouest	Grands Prés 2	Extension Bonchamps Sud
Foncier	Superficie	125 ha dont 63,3 ha cessibles en activité économiques	58,2 ha dont 43,2 ha cessibles en activité économique	15 ha dont 13,8 ha cessibles en activité économique
	Propriété foncière	100% Laval Agglomération et Vinci	30ha à acquérir - Expropriation à prévoir	100% Laval Agglomération
	Taille des parcelles	2,5 et 15 ha	Entre 0,6 et 10 ha	Entre 1 et 7ha
	Nombre de parcelle de plus de 11ha	3	0	0
Etudes	Statut PLU	Aue	Aue	Aue
	Etude Préalable de compensation agricole	Réalisée	Etude non lancée	Etude non lancée
Environnement	Autorisation administrative	Procédure de ZAC	Permis d'aménager à prévoir	Permis d'aménager à prévoir
	Autorisation AE	En cours d'instruction	Attente rencontre service de l'état	Attente rencontre service de l'état
	Sensibilité environnementale	Evitement des haies abritant des habitats d'espèces protégés et des zones humides	Evitement priorisé sur haies Pas de zones humides	Pas d'état initial
Mobilité	Enjeux mobilité	Proximité autoroute Rééquilibrage du territoire avec le projet de nouvel échangeur	Proximité autoroutes et axes structurants proximité arrêts de bus et liaisons douces existantes	Proximité infrastructures existantes
Activités accueillies	Proximité habitation	Habitat diffus	Habitat diffus	Habitat diffus
	Capacité à accueillir des activités industrielles à haute valeur ajoutée	+++	++	+
	Contribuer à la souveraineté industrielle nationale	+++	++	+

Figure 3 : Analyse comparée des solutions alternatives d'implantation du parc d'activités (source : dossier)

A ce stade, la maîtrise foncière par Laval Agglomération de près des 200 ha initialement retenus pour le projet constitue le critère majeur dans le choix d'implantation du projet. Les quelques habitants et exploitants du site bénéficient de baux précaires de Laval Agglomération. Les deux exploitants qui possédaient 85 ha des terrains agricoles qui correspondent à des lots logistiques et industriels ont déménagé et ont modifié leurs exploitations. Les évolutions apportées à la propriété et l'activité agricoles du site d'étude avaient été d'emblée intégrées à l'aménagement foncier

¹⁷ Site sur la commune de Changé, de 43,2 ha cessibles avec des lots de 0,6 à 10 ha

¹⁸ Site de 13,8 ha cessibles avec des lots de 1 à 7 ha

¹⁹ Comme le fait que l'absence d'état initial de la biodiversité apparaisse rédhibitoire et surtout que l'absence de proximité de transports en commun du site retenu ne soit pas identifiée comme un point négatif.

agricole et forestier (Afaf) de la LGV Loire Bretagne²⁰, le projet étant déjà connu des acteurs et de la Safer lors de la conception de l'Afaf.

L'emprise du projet :

L'évolution progressive de l'emprise du parc lui-même est décrite précisément, s'appuyant sur des critères environnementaux, évitant des secteurs sensibles pour la faune et la flore, des zones humides, des zones de présomption de vestiges archéologiques et des zones habitées. Elle a ainsi été réduite de 200 ha (pour des activités logistiques et industrielles) à 150 ha dont une partie agricole, maintenant la majorité des haies, arbres remarquables et zones humides.

Les composantes routières et ferroviaires du projet :

Des variantes ont été étudiées pour le positionnement de l'échangeur, les circulations au sein du parc et le rétablissement de la RD 131. Les analyses multicritères sont restituées, s'appuyant sur des critères notamment environnementaux. Les solutions de moindre impact environnemental ont été retenues. Pour l'échangeur, l'opportunité des travaux d'unification de l'aire de service ont conduit à proposer la variante retenue sur les délaissés de l'ancienne aire nord.

La suppression du volet ferroviaire du projet, nécessitant la création d'un embranchement ferroviaire de plusieurs kilomètres, date de 2014 et repose selon le dossier sur son coût « trop onéreux ». L'ancienne base travaux de la LGV Loire Bretagne située à Saint-Berthevin fait l'objet aujourd'hui d'un projet de création d'une plateforme ferroviaire pour assurer la logistique « du dernier kilomètre » au territoire qui constitue la réponse actuelle à l'engagement d'offrir une desserte ferroviaire au parc. Elle serait accessible par voie routière en 10 mn.

Aucune offre de transport routier alternatif à l'autosolisme n'a été intégrée au projet : ni covoiturage, ni autopartage, ni développement explicite de l'offre de transport en commun privée ou publique, Les voies cyclables prévues dans le projet ne sont pas explicitement raccordées à un réseau dédié permettant de rejoindre Laval ou les bourgs voisins. Ce défaut d'accessibilité alternative n'avait d'ailleurs pas été retenu comme négatif dans l'analyse multicritère (cf. figure 3). L'absence d'une telle desserte pour les salariés d'un parc d'activités est cependant relevée dans le dossier comme un frein à son développement ; en outre les consultations avaient témoigné de l'importance de ce sujet dans les interventions.

L'Ae recommande :

- ***de préciser ce qui est entendu par « projets structurants à haute valeur ajoutée liés à la réindustrialisation de la France », « entreprises logistiques industrielles vertueuses » et plus largement le type d'activités pour lesquelles le projet est engagé ;***
- ***de fournir une synthèse de l'ensemble des surfaces cessibles sur le territoire de Laval Agglomération, incluant pour chacune de caractériser leur accessibilité, et de la mettre en regard du recensement (éventuellement à compléter) des besoins des industriels locaux, régionaux, nationaux voire internationaux le cas échéant auxquels s'adresse le projet ;***
- ***de préciser sur ces bases le besoin effectif pour des espaces d'activités industrielles, pour des activités logistiques, pour des activités agricoles (en précisant les filières à renforcer ou créer) et pour des activités d'agro-économie ;***

²⁰ Objet d'un [avis de l'Ae du 23 octobre 2013](#), le site étant concerné par le lot D de la Mayenne

- *d'intégrer les critères « consommation d'espaces agricoles et naturels » et « artificialisation des sols » au choix des modalités retenues pour répondre à l'objectif affiché pour le projet ainsi qu'au choix du site ;*
- *de conduire des réflexions sur le développement des offres de transport alternatif à l'autosolisme et de mobilité active, en associant aussi dans le futur les entreprises s'implantant sur le parc, pour mettre en œuvre des solutions concrètes accompagnant son développement.*

2.2 État initial, incidences du projet, mesures et suivi

2.2.1 Observations générales

Les incidences évaluées ne sont pas toujours celles de l'ensemble du projet, dans sa phase de travaux comme d'exploitation, incluant les futures activités installées sur site. Il convient que le dossier soit clarifié et harmonisé sur ce point. Sans méconnaître le fait que la maîtrise d'ouvrage n'a pas encore connaissance des opérateurs qui s'y implanteront, il est nécessaire de produire une première évaluation des incidences de ces activités, en se référant aux objectifs du parc et à des valeurs moyennes pour les activités projetées (logistiques, industrielles, agricoles), comme cela a été fait pour estimer le nombre d'emplois créés et les trafics générés par exemple. Cette première approche sera ajustée ultérieurement, au fur et à mesure de la définition du projet et du niveau de connaissance des opérateurs concernés ; l'étude d'impact actualisée sera présentée à l'occasion des futures demandes d'autorisations nécessaires au projet (création de la Zac, réalisation de celle-ci, permis de construire, autres autorisations environnementales, etc.).

L'absence de toute ébauche du ou des futurs règlement du parc, de la Zac, ou cahiers des charges²¹ qui s'imposeront aux opérateurs détenteurs des lots cessibles, et de cahier des charges relatifs à l'exploitation des surfaces agricoles (hors espace test), empêche d'identifier la façon dont l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et même de compensation des incidences potentielles du projet concernant les futurs occupants et leurs activités y seront retranscrites, pour celles qui sont évoquées par la maîtrise d'ouvrage.

Le plan local d'urbanisme rend possible la réalisation du projet (zones AUE et A, et orientation d'aménagement et de programmation dédiée) et aucune mise en compatibilité de ce document n'est prévue (ni du schéma de cohérence territoriale). En revanche, il n'empêche pas qu'un projet moins « disant » sur le plan environnemental que celui annoncé soit réalisé, ne sécurisant dans le temps comme dans l'espace aucune des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet, sauf la protection de deux haies (aux Mézières, évitée par le projet, et à Meirolle, en limite de celui-ci) et des zones humides n°7 et 9. Si le descriptif de l'OAP précise que « *L'aménagement du secteur devra rechercher le maintien des haies existantes et proposera des espaces perméables au sein du secteur. Les zones humides identifiées devront être préservées et valorisées dans le cadre de l'aménagement. Le projet ne devra porter atteinte ni aux zones humides ni à leurs fonctions* », les haies que le projet prévoit de conserver, comme les autres secteurs sensibles, y compris le bâti, ne font l'objet d'aucune protection au titre du code de l'urbanisme, par exemple de son article L. 151-23, et de son article L. 113-1. Des dispositions concernent cependant le traitement paysager et la végétalisation. Le coefficient minimal de pleine terre, existant en zone

²¹ Le cahier des charges de cessions de terrain ou le cahier de recommandations architecturales et paysagères de la future ZAC

AUe, reste peu ambitieux (50 % des 15 % de la surface de la parcelle). Il prive ainsi la maîtrise d'ouvrage comme ses administrés de l'assurance que les objectifs environnementaux affichés pour le projet seront atteints, ne pouvant s'opposer à l'implantation d'activités non conformes à ceux-ci. En outre, le périmètre de la zone AUe est plus large que celui du projet, rendant possible des extensions d'urbanisation.

L'Ae recommande de dresser la liste de l'ensemble des mesures qui sont annoncées comme devant être inscrites au règlement du parc ou aux cahiers des prescriptions qui s'imposeront aux opérateurs et intervenants, de la compléter pour les enjeux environnementaux qui sont actuellement sous-évalués et de s'engager explicitement à les inscrire en tant que prescriptions contractuelles. Elle recommande enfin de faire évoluer le PLU afin qu'il limite les possibilités d'urbanisation à celles affichées par le projet, dans les conditions définies par celui-ci.

2.2.2 Biodiversité (faune et flore, zones humides, continuités) dans ce milieu bocager

La zone d'étude se trouve à 6 km au sud-ouest de la zone spéciale de conservation (ZSC) « Bocage de Montsûrs à la forêt de Sillé-le-Guillaume »²². Elle est située à proximité immédiate d'une Znieff de type 1 « Carrières et fours à chaux de Louverné »²³. Elle ne fait pas l'objet d'une identification précise de corridors ou réservoirs majeurs parmi ceux inscrits au [Sraddet Pays de la Loire](#)²⁴. Toutefois, la zone d'étude comporte des haies et un réseau hydrographique contribuant, du fait de leur bonne fonctionnalité, aux continuités écologiques aux échelles communales et intercommunales et reliant les sites d'intérêt patrimonial.

Pour le parc lui-même et la RD131, les inventaires de la faune, de la flore et des habitats ont été réalisés sur 17 journées, entre mars et décembre 2019 et complétés (arbres gîtes et maisons pour les chauves-souris)²⁵ par deux journées en mars et avril 2024. Les protocoles sont décrits, les résultats cartographiés. Pour la faune migratrice, les passages en août et septembre ont permis « *de disposer d'un aperçu en début de migration post nuptiale* » sans préciser si cet aperçu est suffisant. Pour l'échangeur, les inventaires ont été réalisés sur 13 journées de mai 2019 à avril 2020.

Deux habitats d'intérêt communautaires ont été répertoriés (aulnaies-frênaies à Laïche espacée des petits ruisseaux, lacs eutrophes naturels avec végétation du *Magnopotamion* ou de l'*Hydrocharition*). Les zones humides ont été caractérisées selon les principes réglementaires en vigueur (critères pédologiques et floristiques) et leurs fonctionnalités l'ont été selon la méthode nationale d'évaluation²⁶. 13 zones humides ont été répertoriées pour un total de 19,1 ha.

Aucune espèce de flore protégée n'a été répertoriée et un seul pied d'une espèce patrimoniale, l'*Epilobe palustre*. Cinq espèces végétales invasives ont été recensées, en dehors des zones de travaux prévus. Concernant la faune, 36 espèces d'oiseaux nicheurs ont été inventoriées dont onze

²² Ce site Natura 2000 est caractérisé par son bocage dense et de qualité qui accueille trois espèces de coléoptères saproxylophages d'intérêt communautaire. La présence d'un maillage de vieilles haies bocagères au sein de la zone d'étude y induit la présence potentielle de ces espèces : Lucane cerf-volant, Pique-prune et Grand capricorne.

²³ Dont les principaux enjeux se situent au sein des zones humides (odonates, amphibiens, flore), mais également sur les habitats xérophiles (rhopalocères, flore) et enfin dans les grottes et cavités qui accueillent des colonies hivernantes de chauves-souris patrimoniales.

²⁴ Adopté par le conseil régional les 16 et 17 décembre 2021 et approuvé par le préfet de région le 7 février 2022

²⁵ Notamment les constructions qui seront détruites à l'ouest des Meirrolles, au sud de la RD131.

²⁶ Le dossier fait référence à l'Onema, devenu Office français de la biodiversité, et au guide [de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides](#).

présentant un enjeu patrimonial régional ou national, 29 espèces d'oiseaux migrateurs dont deux inscrites à l'annexe 1 de la Directive Oiseaux, huit espèces d'amphibiens dont quatre patrimoniales, six de reptiles, deux espèces protégées de mammifères terrestres seize de chauves-souris, trois gîtant au sein de bâtis de la zone d'étude, huit espèces d'odonates ; enfin, 71 arbres sont colonisés par le Grand capricorne. Les niveaux d'enjeux ont été caractérisés et cartographiés (cf. figure 4).

La maîtrise d'ouvrage a revu l'emprise du parc dans une démarche d'évitement des incidences sur la biodiversité et les zones humides, et donc notamment du bâti²⁷, des haies du réseau bocager²⁸, des mares²⁹, des arbres remarquables, du vallon humide entre Vaubernier et le Verger³⁰. *In fine*, seront détruits : une mare de 263 m², 4 485 m² de fourrés, *a priori* 816 m de haies³¹, 7 300 m² de boisements de feuillus, ces quatre habitats accueillant les espèces les plus sensibles, 4,48 ha de prairies mésophiles (pâturées) et 1 020 m² des zones humides n°12 et 13 (par l'échangeur). Au total, 73,3 ha seront affectés dont plus de 66,2 ha d'habitats cultivés ou anthropisés qualifiés à faible enjeu écologique. Le linéaire de haies détruites est toutefois à repréciser, entre 247 m, 652 m et 816 m.

²⁷ Il s'agit de vieux bâtiments d'habitation et agricoles très favorables à la biodiversité qui accueillent notamment des gîtes de chauves-souris patrimoniales (Pipistrelles commune et de Kuhl, Barbastelle d'Europe), d'oiseaux protégés patrimoniaux (Hirondelle rustique, Chevêche d'Athéna, Faucon crécerelle) et de reptiles protégés (Lézard des murailles). Entre 2014 et 2019 de nombreux bâtiments se sont dégradés (car inoccupés) et sont devenus inhospitaliers pour ces espèces.

²⁸ Qui permet la circulation, l'alimentation et la reproduction d'un cortège important d'oiseaux protégés patrimoniaux (Linotte mélodieuse, Bruant jaune, Verdier d'Europe, Chardonneret élégant, etc.), de reptiles (Couleuvres helvétique et d'Esculape notamment), de chauves-souris (Pipistrelles, Barbastelle, Noctules, Rhinolophes), et d'autres mammifères (Sanglier, Chevreuil, Renard, etc.).

²⁹ Treize au total, qui accueillent un cortège de huit espèces d'amphibiens (dont le Triton crêté, l'Alyte accoucheur et la Rainette verte) et 18 espèces d'odonates.

³⁰ Qui abrite certaines espèces protégées patrimoniales comme le Pouillot fitis et le Lézard à deux raies. Ce vallon est également un axe de transit marqué pour les mammifères

³¹ Dont 164 m d'ornement sans intérêt écologique et 652 m en présentant selon l'étude d'impact. Le résumé non technique fait état de 247m à compenser comme également l'étude d'impact. Il conviendra de clarifier les informations du dossier.

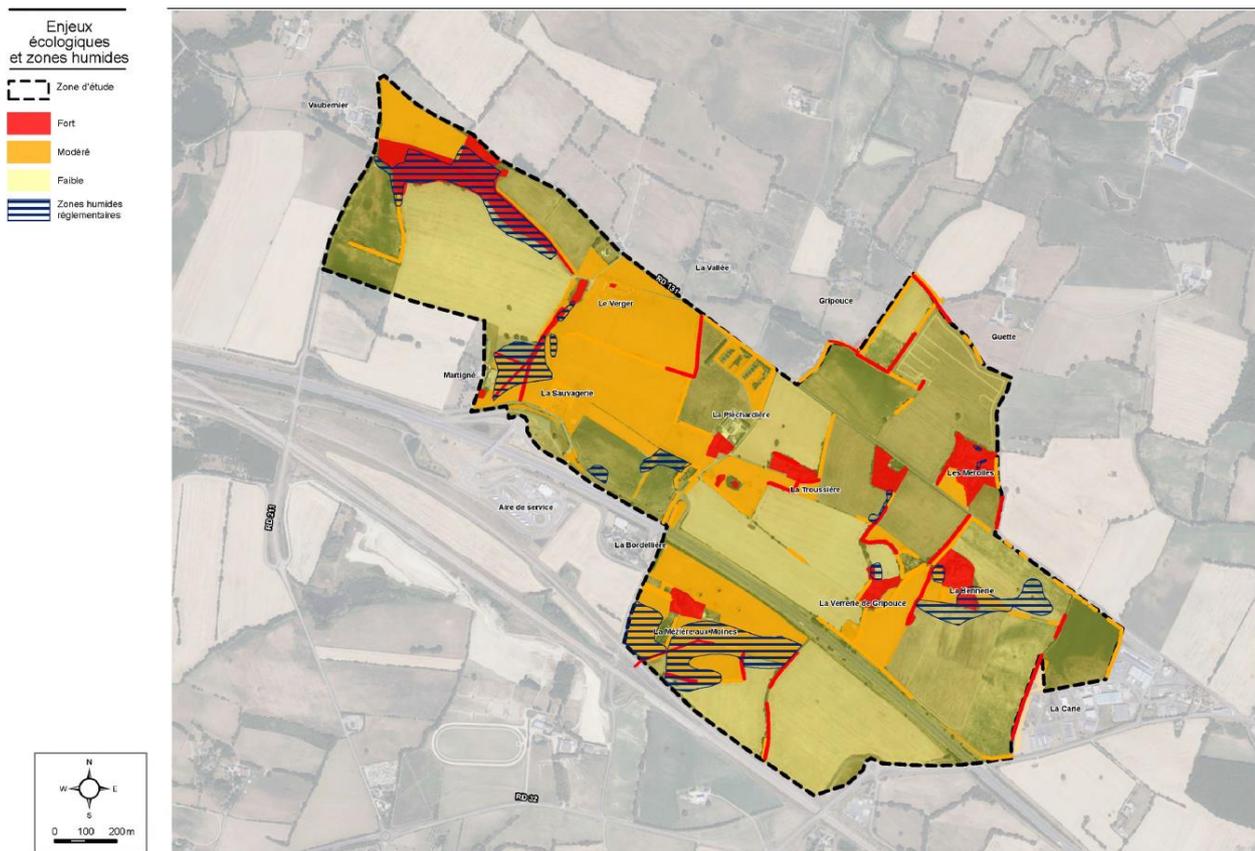


Figure 4 : Carte des enjeux écologiques (faune, flore) et des zones humides sur la zone d'étude (source : dossier)

Des mesures de réduction des incidences en phase de travaux sont prévues et décrites précisément : calendrier de travaux adapté à la faune, mise en défens des secteurs à enjeux, déplacement (à proximité) des populations de reptiles et d'amphibiens sous emprise, contrôle des cavités avant abattage des arbres et pose de systèmes anti-retours pour les chauves-souris, plan de respect de l'environnement pour les entreprises, plan de prévention concernant les espèces exotiques envahissantes (Robinier faux-acacia). En phase d'exploitation, une adaptation de l'éclairage nocturne est prévue. Les haies seront maintenues sur une largeur de 3 à 5 mètres et permettre, du côté des équipements publics, le passage nécessaire à un entretien (5 m à l'axe de la haie), sans que cette action soit reprise toutefois dans la liste des mesures de réduction. Les bâtis abritant des chauves-souris ne seront pas détruits ; aucun arbre abritant le Grand capricorne ne sera abattu.

Des « impacts résiduels » de niveau moyen ou faible demeurent. Des mesures de compensation sont prévues pour ceux de niveau moyen. Le dimensionnement des mesures pour assurer l'équivalence écologique est estimé par la détermination d'un ratio, fondé pour ce qui concerne le parc sur le nombre de groupes d'espèces affectés, le niveau de fonctionnalité des habitats pour ces espèces et l'importance de la population affectée par rapport la population locale. Le ratio obtenu a une valeur de 1 à 4 selon la situation, pour le parc ; pour l'échangeur, il est de 5,1 ou 5,7 sans que sa définition soit explicitée. Les mesures de compensation consistent à recréer de nouveaux habitats fonctionnels à proximité³², sur des espaces jusqu'ici à usage de prairies ou de cultures pour l'essentiel. La valeur ajoutée de la gestion prévue dans le cadre de la mesure compensatoire à la destruction de prairies, par rapport à la poursuite de la gestion actuelle des surfaces qui seront utilisées à cette fin, n'est

³² 2 mares pour une surface totale de 260 m² ; 12 000 m² de fourrés (ronciers, Prunelliers) ; 8,41 ha de prairies naturelles ; 1,3 ha de boisements caducifoliés ; 1 309 m de haies multistrates ; 128 m de haies basses arbustives

pas exposée clairement, sauf pour la mesure C7 consistant en particulier à désimperméabiliser 0,81 ha à hauteur de l'ancienne aire de service nord.

L'Ae recommande de :

- ***fournir les modalités de calcul du ratio de dimensionnement des compensations utilisé pour l'échangeur et assurer sa cohérence avec celui utilisé pour le reste du projet ;***
- ***mieux étayer le caractère suffisant de la mesure de compensation consistant en la création de prairies naturelles ;***

clarifier les linéaires de haies détruites (multistrates, arbustives, d'ornement), et ceux à recréer en conséquence. En outre, les haies compensatoires sont créées en bordure des lots cessibles sans que des précautions à prendre pour assurer leur complète fonctionnalité soient prises ; par exemple une distance suffisante entre les haies et le futur bâti, les clôtures ou les stationnements, ou l'assurance du maintien des fonctionnalités du sol à proximité des plantations. Une distance minimale entre les haies compensatoires et l'implantation de tout aménagement au sein des lots serait utilement prévue.

Enfin, il est bien prévu que les espèces qui seront utilisées pour créer les haies, fourrés, boisements et prairies comme les aménagements paysagers (publics ou privés), soient locales (pour l'essentiel indigènes en Mayenne). Le dossier évoque le changement climatique sans affirmer la nécessité de toujours utiliser des essences, notamment pour les arbres et arbustes, qui sont adaptées aux effets du changement climatique.

L'Ae recommande de renforcer les conditions de réussite de la création de haies, fourrés et boisements compensatoires, et plus largement de toute végétalisation ou renaturation, en s'assurant de l'adaptation des espèces utilisées aux effets du changement climatique et en inscrivant au règlement du parc les conditions nécessaires à leur implantation et leur bon développement.

Des mesures d'accompagnement sont destinées à favoriser le maintien de certaines espèces sur le site en confortant leur habitat (par exemple bâtis favorables à l'Hirondelle rustique et aux chauves-souris, gestion en têtard de chênes favorable aux insectes saproxylophages comme le Grand capricorne). Le tiers-lieu alimentaire et l'espace test agricole sont présentés comme une mesure d'accompagnement, garantissant la durabilité de la gestion des mesures compensatoires- et le respect de leur cahier des charges (aucun amendement, pas de sursemis³³ ni de surchargement, compatibilité des usages agricoles avec les zones humides, etc.). Le cahier des charges de cet espace test est de fait inscrit dans la fiche présentant cette mesure d'accompagnement A6 « projet agro-écologique ». Une mesure A7 consiste en la création au nord de l'échangeur d'une haie bocagère de 140 m, en accompagnement d'une voie cyclable.

³³ Le sursemis de prairies consiste à réaliser un semis sans détruire totalement la flore de la prairie. Il est surtout réalisé lorsque la parcelle est dégradée et qu'elle contient des vides (source : chambres-agriculture.fr)

Dix-sept espèces³⁴ et deux cortèges d'espèces³⁵ font l'objet de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte à des individus d'espèces protégées et à leurs habitats. L'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel des Pays de la Loire³⁶, du 6 juillet 2024, est favorable sous réserves³⁷.

Sept zones humides sont hors du périmètre du projet et deux sont dans l'espace test agricole et bénéficieront d'une gestion spécifique (cf. MA6). Des ilots cessibles sont prévus au droit des zones d'alimentation des zones humides n°4 et n°8 (cf. figure 5) dont le projet pourrait, selon le dossier, entraîner l'assèchement partiel. Une mesure de réduction est prévue consistant à imposer, dans le règlement du parc d'activités, que les débits de fuite des dispositifs de gestion des eaux pluviales des lots amont soient dirigés vers celles-ci (MR23). En compensation des atteintes aux zones n°12 et 13, une zone humide ancienne sera restaurée dans le même bassin versant, à 600 m, par suppression d'un plan d'eau et reméandrage et renaturation du cours d'eau dans l'emprise du plan d'eau effacé. Les incidences hydrauliques de la mesure de compensation ont été prises en compte (linéaire, pente etc). L'équivalence fonctionnelle est exposée selon la méthode nationale et la zone humide compensatoire aura une surface de 3 320 m². L'absence de tout risque d'assèchement des zones humides n°5, 9 et 11 situées hors périmètre du projet, et des zones n°6 et 7 situées au sein du projet, du fait de l'aménagement des lots cessibles, n'est en revanche pas étayée.

L'Ae recommande d'étayer l'absence de risque d'assèchement des zones humides n°5, 6, 7, 9 et 11 du fait de l'aménagement des lots cessibles et le cas échéant, de présenter les mesures prises pour l'éviter.

³⁴ Linotte mélodieuse (2 couples), Tarier pâtre (4 couples), Pouillot fitis (1 chanteur), Chardonneret élégant (1 couple), Verdier d'Europe (1 couple), Couleuvre helvétique, Orvet fragile, Léopard à deux raies et Léopard des murailles (pour chacune, une population de plusieurs individus), Grenouille agile, Salamandre tachetée et Triton palmé (pour chacune, population reproductrice d'une mare), Écureuil roux et Hérisson d'Europe (risque de mortalité faible en phases travaux et exploitation), Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Barbastelle d'Europe (risque très faible de destruction en phase chantier).

³⁵ Cortège de 25 espèces protégées communes d'oiseaux dont les habitats de reproduction (4 485 m² de fourrés, 652 m de haies et 7 300 m² de boisements) seront impactés, et cortège de reptiles protégés (Couleuvre d'Esculape et Coronelle lisse) dont les habitats ne sont pas impactés mais pour lesquels il existe un risque de mortalité accrue en phases travaux et exploitation.

³⁶ <https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/2022-2026-a6457.html>

³⁷ Intégrer un passage faune amphibien sur le secteur impactant de la RD131, préciser le protocole en cas de détection de chauves-souris avant les travaux, prévoir la gestion des bordures des haies compensatoires, des mesures pour l'alouette en zone agricole et clarifier ce qui relève du réglementaire et du volontaire concernant la mesure pour réduire la pollution lumineuse.

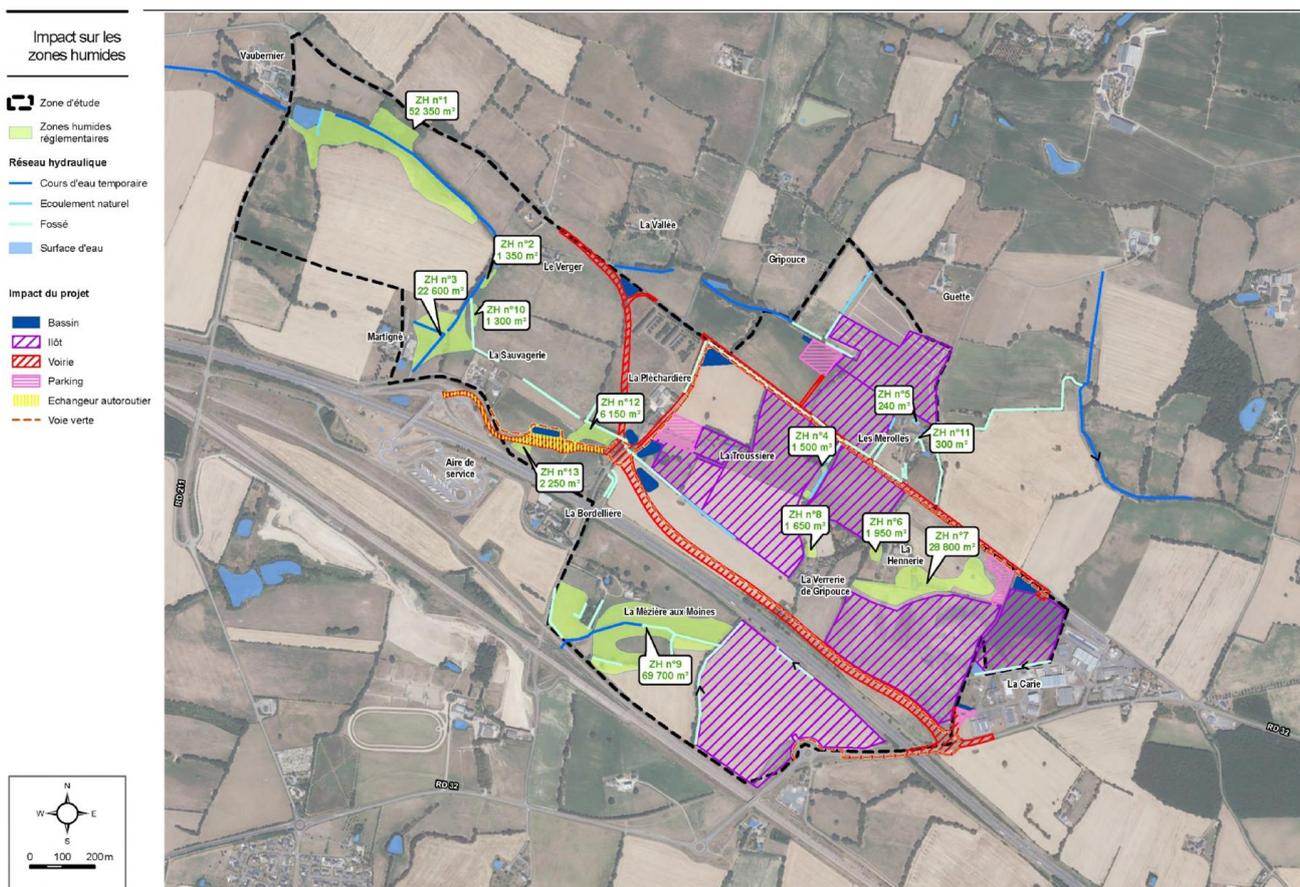


Figure 5 : Situation du projet vis-à-vis des zones humides (source : dossier)

2.2.3 L'imperméabilisation des sols, la consommation d'espace agricole et naturel

La surface imperméabilisée du fait des équipements publics n'est pas évaluée. Le rétablissement de la RD 131 représente de l'ordre de 9 ha et la création de l'échangeur de l'ordre de 2,5 ha. La surface des stationnements n'est pas fournie. Le dispositif de gestion des eaux pluviales prévoit de favoriser au maximum l'infiltration. A ce stade, s'il est précisé que « *le règlement de la ZAC imposera aux futurs occupants de conserver des surfaces en pleine terre et/ou de créer des espaces verts, à l'échelle de chaque parcelle* », aucun taux maximal d'imperméabilisation des lots cessibles n'est indiqué dans le dossier.

Au-delà d'une estimation des surfaces susceptibles d'être imperméabilisées par le projet, il conviendra pour la maîtrise d'ouvrage de proposer après la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction de cette imperméabilisation, des mesures de compensation permettant de s'inscrire dans la trajectoire d'une absence d'artificialisation nette en 2050. Le projet désimpermeabilise déjà 0,81 ha dans son périmètre. Sans être suffisant, c'est un premier pas à compléter par la recherche, potentiellement en association avec d'autres grands opérateurs tels que l'État, le Département etc., d'autres surfaces à désimpermeabiliser (délaissés routiers, anciennes plateformes industrielles ou d'activités, etc.).

L'Ae recommande d'évaluer les surfaces qui seront imperméabilisées par le projet et d'exposer les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin, les compenser afin de s'inscrire dans la trajectoire d'absence d'artificialisation nette en 2050.

Pour mémoire, l'étude préalable agricole et celle de compensation économique agricole ne sont pas insérées au dossier. Les terrains agricoles sont actuellement exploités dans le cadre de baux précaires ; les deux exploitants ayant cédé leurs terres ont reçu compensation en 2017. Pour autant, le dossier fait état de besoins fonciers de leur part. Il mentionne aussi une mesure de compensation C1 « Relocalisation du siège d'une exploitation agricole », à mettre en place avant le démarrage des travaux, dont le coût n'est pas encore connu. Cette compensation est économique et non pas environnementale, ce qu'il convient de préciser ; en outre, elle n'apparaît pas cohérente avec les autres éléments du dossier et les informations recueillies lors de la visite par la rapporteure. La nécessité de relocaliser le siège d'une exploitation agricole est à confirmer et, le cas échéant, ses incidences environnementales sont à évaluer.

2.2.4 Eaux, en qualité et quantité

Deux affluents directs du ruisseau du Quartier s'écoulent dans la zone d'étude, le « ruisseau de la Mézière aux Moines » et le « ruisseau de la Sauvagerie » et y prennent leur source. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne 2022-2027 fixe des objectifs de bon état écologique et global pour la Jouanne et le Quartier pour 2027, et un bon potentiel pour la Mayenne pour 2027. L'objectif de bon état chimique pour ces trois masses d'eau superficielles était 2021. Les cours d'eau de la zone d'étude sont définis comme zones de frayères pour certaines espèces de poissons. Le projet prévoit le maintien de leurs continuités écologiques et hydrauliques.

Il n'y a aucun captage d'eau destinée à l'alimentation en eau potable et aucun point de prélèvement lié à l'irrigation. Les aquifères de la zone d'étude sont en partie vulnérables du fait de la nature des substrats. Ils présentent localement des teneurs élevées en nitrates et en certains pesticides. La masse d'eau souterraine « Bassin versant de la Mayenne » est cependant en bon état chimique.

Cinq bassins versants ont été délimités pour le parc d'activités, trois pour le rétablissement de la RD131 et un pour l'échangeur. Les espaces publics font l'objet d'une gestion des eaux pluviales par rétention-régulation faisant appel à des bassins paysagers localisés et dimensionnés, ainsi qu'à des noues, grilles avaloirs et fossés végétalisés dont la plupart existent. La gestion des eaux de la RD131 est distincte de celle des eaux de la voirie du parc lui-même, comme de celle de l'échangeur, et seules les eaux des nouvelles plateformes routières sont réceptionnées par les bassins correspondants, les autres sont orientées vers des fossés périphériques. Les lots cessibles, espaces privés, font l'objet d'une gestion à la parcelle, déconnectée des bassins associés aux espaces publics. Les eaux issues des espaces naturels ou agricoles restants seront collectées par les dispositifs de rétention-régulation associés aux espaces concernés, publics ou privés selon la situation ; sinon, ils seront collectés par un réseau de fossés (existant pour la plupart) et rejoindront directement les milieux récepteurs.

Tous les ouvrages d'assainissement sont dimensionnés pour une période de retour de 10 ans avec un débit de fuite régulé à hauteur de 3 l/s/ha. La faible perméabilité mesurée sur le site ne permet pas pour les événements pluvieux d'importance (supérieurs à décennaux) de mettre en œuvre l'infiltration des eaux dans le sol. Dans ce cas, l'essentiel des eaux pluviales sera rejeté dans le milieu naturel ou dans le réseau pluvial public existant à l'aval du site. Les bassins ne sont pas imperméabilisés sauf potentiellement celui de l'échangeur du fait du contexte de zone humide et

des risques de remontée de nappe. Chacun des neuf bassins de décantation-régulation est décrit³⁸ et son dimensionnement expliqué. Toutefois, le traitement par simple séparateur d'hydrocarbures ne permet pas l'abattement d'autres polluants habituels des eaux de ruissellement de voirie (HAP, microplastiques ...)

La vulnérabilité du projet au changement climatique, en phase de travaux comme d'exploitation, est évaluée, à partir des éléments du Giec et du Drias, sur la base des scénarios médian (RCP 4.5) et extrême (RCP 8.5). Le dossier fait état de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes. L'analyse conclut à une faible vulnérabilité vis-à-vis des risques de canicule, de températures élevées, de neige et gel/dégel, de risques de tempêtes et vents violents, et de retrait et gonflement des argiles. Elle ne conclut rien quant à la vulnérabilité du projet au risque inondation, tout en rappelant que le dispositif de gestion des eaux pluviales a été dimensionné pour des épisodes pluviaux décennaux, sans justifier ce choix. Elle précise toutefois, pour les usagers ou occupants des lots cessibles, que les aménagements devront être étudiés pour résister aux effets du changement climatique et que certaines des mesures déjà prises, en matière de conservation des haies, de réalisation d'aménagements paysagers et d'implantation d'ombrières sur les parkings, contribueront à réduire les effets des fortes températures.

L'Ae recommande de justifier, sur la base de critères environnementaux et de santé humaine, le choix d'une pluie de période de retour décennale pour dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales et, le cas échéant, de le reconsidérer.

La ressource en eau potable est qualifiée à enjeu faible et n'est pas considérée par le dossier comme en tension, même en période sèche, sur le territoire du projet concerné par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Mayenne approuvé le 10 décembre 2014 et par le schéma départemental d'alimentation en eau potable 2018-2025, abordant tous deux la raréfaction de la ressource en eau en lien avec le changement climatique. Des réseaux de distribution d'eau potable seront déployés sur le site du projet. La consommation d'eau générée par le projet (y compris les activités qui y seront installées) est évaluée, sur la base de la création de 1 900 emplois, à 95 à 142,5 m³/j. Elle est considérée par le projet comme sans conséquence pour l'approvisionnement, celui étant issu à 60 % de la Mayenne, ce qui n'est pas un argument. La pertinence pour des activités industrielles, logistiques et agricoles de l'hypothèse prise pour évaluer la consommation d'eau (de 50 à 75l/j/emploi) est à démontrer. L'absence de toute mesure en faveur d'une limitation de la consommation d'eau par l'ensemble des occupants du futur parc est à reconsidérer, dans le contexte de changement climatique.

L'Ae recommande d'intégrer la raréfaction de la ressource en eau, du fait du changement climatique, dans la conception du projet et de proposer des mesures en ce sens à intégrer au règlement du parc.

³⁸ Les bassins sont équipés : d'un ouvrage by-pass à ciel ouvert ; d'une surverse bétonnée dimensionnée selon la période de retour de pluie de conception (Q10) ; d'un régulateur de débit avec une cloison siphonoïde et une vanne d'arrêt manuelle en cas de pollution. Le fonctionnement est défini comme suit :

- l'ouvrage by-pass, en entrée, permet d'orienter les eaux vers le bassin jusqu'à des événements pluvieux décennaux. Lors d'une pluie exceptionnelle, supérieure à la pluie décennale, ou lors d'une obstruction de l'orifice, la surverse permet de rejoindre directement l'exutoire. La cloison siphonoïde empêche tout rejet intempestif en cas de pollution ou de présence de corps flottants.
- l'ouvrage de sortie est muni d'un orifice permettant la régulation du débit : le diamètre de l'orifice est au minimum de 100 mm. Un dispositif de type vortex assure la régulation du débit de dimensionnement. Une vanne permet de confiner les pollutions accidentelles miscibles avant rejet à l'exutoire.

2.2.5 Trafic, bruit, qualité de l'air

L'état initial du trafic se fonde sur des mesures réalisées en 2021 par le département de la Mayenne. Il est de 22 000 véhicules par jour sur l'A81, dont 12 % de poids lourds, entre 3 250 et 4 400 véhicules par jour environ sur la RD32, 1 875 véhicules par jour sur la RD 211 à l'ouest et au sud de la zone d'étude, et entre 1 350 et 2 800 véhicules par jour (au nord-ouest de la zone d'étude) sur la RD 131. Les poids lourds représentent entre 3 et 4 % du trafic sur les routes départementales. Les trafics de la LGV et de la ligne Paris-Montparnasse/Brest sont respectivement de 74 et 100 trains par jour. Le réseau cyclable est peu dense à l'est de l'agglomération.

L'environnement sonore au sein du périmètre d'étude est hétérogène, bruyant à proximité des voies de transports terrestres bordant le périmètre (voire très bruyant près de l'A81) et modéré à calme au cœur de l'aire d'étude au niveau des zones les plus éloignées des infrastructures de transports.

Le projet génère un trafic entrant de 742 véhicules légers et sortant de 185 véhicules légers à l'heure de pointe du matin (essentiellement les salariés) et de 62 poids-lourds entrant comme sortant à l'heure de pointe du matin et autant à celle du soir sur le site et aux abords du projet (cf. figure 6). Il est estimé à partir des surfaces cessibles (61,8 ha), d'un taux forfaitaire de 30 emplois par ha, d'un taux de poids lourds moyen, hypothèses dont la justesse sera à vérifier en phase d'exploitation, et également à partir des projections établies pour la stratégie nationale bas carbone. Deux scénarios AME (avec mesures existantes)³⁹ et AMS (avec mesures supplémentaires)⁴⁰ sont donc proposés, aux horizons 2026 et 2046.

L'Ae recommande de prévoir, dans le cadre du suivi des mesures, de vérifier la justesse des hypothèses ayant permis d'évaluer le trafic généré par le projet.

Outre les quatre poches de stationnement (mutualisé entre les lots) pour les voitures, totalisant environ 500 places dont le dossier ne dit pas comment ce chiffre a été retenu, 20 places de stationnement poids lourds sont prévues en entrée ouest du parc. Chaque entreprise devra en outre selon le dossier organiser son propre stationnement en respectant le règlement de la future zone d'activités. L'articulation entre les 500 places de parking prévues et celles à créer au sein des espaces privatifs n'apparaît pas clairement.

L'Ae recommande de justifier le nombre de places de stationnement public et de préciser la nature des stationnements à prévoir dans les espaces cessibles.

L'étude conclut que l'échangeur autoroutier supportera le trafic supplémentaire lié à la création du parc d'activités. En constituant l'accès principal du parc, il permet ainsi le report des flux de circulation liés au parc vers et depuis l'autoroute A81, préservant les routes départementales du trafic, y compris poids-lourds, associé.

³⁹ il est construit afin de refléter les évolutions de la demande de transport dans un contexte tendanciel comprenant toutes les mesures mises en œuvre en France avant le 31 décembre 2019. Il ne comprend donc aucune mesure ou objectif supplémentaire visant à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

⁴⁰ Il est construit afin d'atteindre cet objectif via un ensemble de mesures de politiques publiques. Il est construit sur la base du scénario AME auquel sont ajoutées tout un ensemble de mesures visant à atteindre la neutralité carbone en 2050.

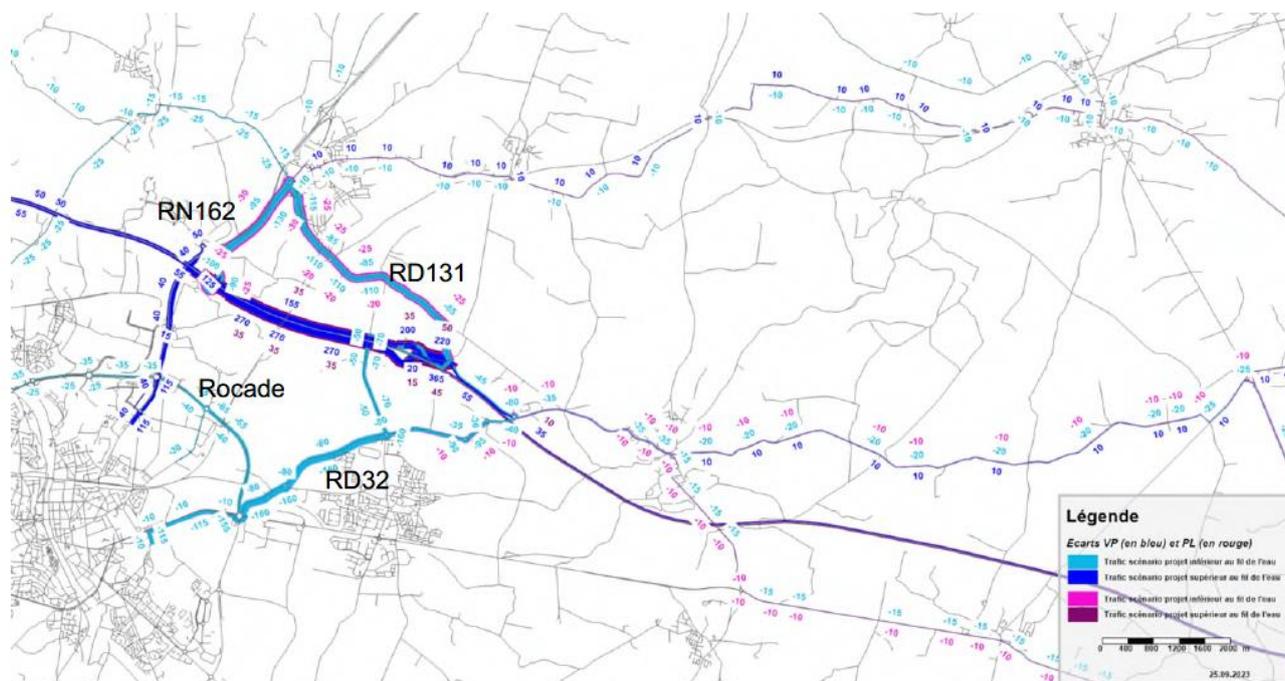


Figure 6 : Ecarts de charge VL et PL entre la situation sans échangeur et la situation avec projet – AMS 2046 – heures de pointe du soir (source : dossier)

L'estimation du bruit généré par le trafic en phase d'exploitation conclut à l'absence d'incidence significative (inférieure à 2 dB(A)) sur des bâtiments existants. Concernant le bruit généré par les activités accueillies sur sites, le dossier précise que, quel que soit le type d'entreprises, ses émissions sonores ne devront pas engendrer une émergence supérieure aux valeurs limites fixées par la réglementation en vigueur. Le respect des valeurs seuils de l'organisation mondiale de la santé en matière de bruit serait plus à même d'assurer l'absence d'atteinte à la santé humaine des riverains du projet, les seuils réglementaires résultant de compromis. Aucun bâtiment sensible n'est situé dans des secteurs impactés par les nuisances sonores.

Une étude air – santé a été produite en suivant la réglementation en vigueur. Le projet conduit à une augmentation de la concentration des polluants de l'air, en particulier le NO₂ et les PM₁₀ et PM_{2,5}, de l'ordre de 1 à 2 g/j/m³ en toute proximité des axes routiers.

L'analyse comparative des émissions de polluants des états futurs avec et sans projet permet d'indiquer que le projet entraîne une augmentation des émissions de polluants atmosphériques routières, à l'échelle du réseau d'étude, dès 2026 (+12 % globalement). En 2046, la variation des émissions de polluants atteint +44% globalement. Les voies cyclables et certains des lots étant très proches des axes routiers générateurs de bruits et de polluants de l'air, la dispersion des polluants et du bruit reste à confirmer ainsi que l'absence d'incidence sur les usagers des voies pour modes actifs et ceux du parc d'activité.

L'Ae recommande de démontrer l'absence d'atteinte du projet (y compris des activités qui s'y dérouleront) sur la santé humaine, en intégrant aussi dans l'analyse les dernières valeurs guide de l'organisation mondiale pour la santé pour le bruit et la qualité de l'air et en prenant en compte la situation des usagers des voies pour modes actifs.

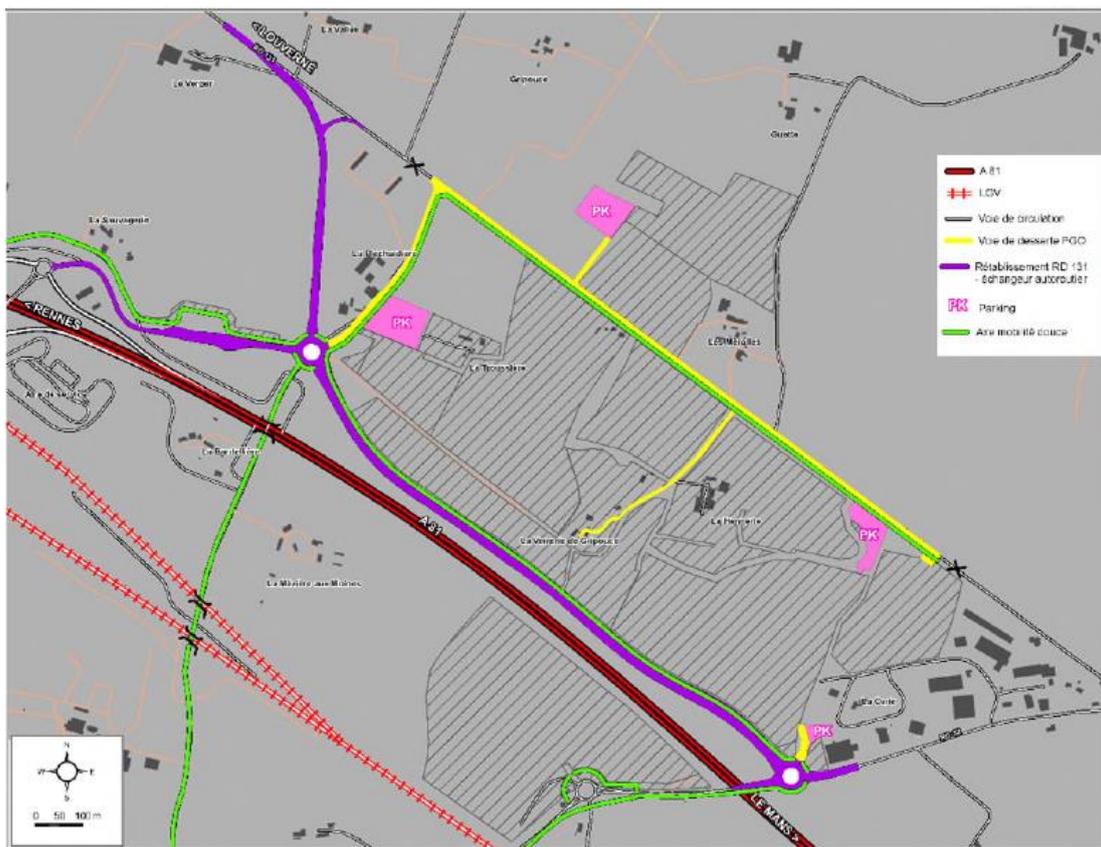


Figure 7 : Les principes de desserte du Parc Grand Ouest (source : dossier) – en vert, axes de mobilité active

2.2.6 Paysage

L'état initial du paysage est illustré par différentes prises de vue du secteur du projet. Les incidences du projet le sont, pour l'échangeur, par des schémas et photomontages témoignant de la situation avant et après mise en œuvre des aménagements paysagers prévus pour les réduire. En revanche, ce n'est pas le cas du rétablissement de la RD131 ni du reste du parc, ce qui nuit à la bonne information du public sur les possibles incidences paysagères de l'ensemble du projet et plus particulièrement de la réalisation du rétablissement de la RD131, de celle des neuf bassins de stockage-régulation des eaux pluviales, des quatre zones de stationnements et surtout des installations sur les lots cessibles.

Le dossier ne fait pas état de prescriptions, ni du PLU, ni du futur parc en matière d'orientation du bâti, de ses dimensions maximales (hauteur notamment), de terrassements, de matériaux employés, d'implantation par rapport aux limites, etc. Des mesures paysagères sont inscrites toutefois au PLU, telles que le fait que *les espaces de stockage, les annexes techniques, les citernes et les aires de manœuvre doivent être dissimulés par des linéaires végétaux composés d'essences locales*, ou bien que *les aires de stationnement à l'air libre, d'une capacité de stockage supérieure à 5 véhicules, doivent faire l'objet d'une composition paysagère (plate-bande engazonnée ou plantée d'arbres, d'arbustes, buissonnants ; petites haies...)*. Celles-ci ne sauraient suffire *a priori*, au vu de la topographie du site et des types d'activités attendues (logistique, industrielles, notamment alimentaires) sachant que les entrepôts logistiques réfrigérés font plusieurs dizaines de mètres de hauteur (30 m), par exemple. L'enjeu paysager du territoire est mis tout particulièrement en avant dans l'étude sur la sobriété foncière en annexe de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de produire des esquisses et photomontages du projet, depuis différents points de vue (hameaux, ZA de la Carie, routes, points hauts, échangeur, A81, etc.), en vue proche comme éloignée, en toutes saisons, avant et après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction de ses incidences paysagères.

2.2.7 Émissions de gaz à effet de serre et ressource en énergie

Le plan climat air énergie territorial de Laval Agglomération reprend l'objectif national de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'agriculture est le premier émetteur de ces gaz (34 %) à l'échelle de la région en raison des importantes émissions de méthane de l'élevage et de protoxyde d'azote des cultures, le secteur des transports routiers venant en deuxième position avec 25 % de celles-ci.

La phase de travaux sera à l'origine d'émissions du fait de l'artificialisation des sols, des terrassements et de la réalisation des équipements et revêtements. Le dossier précise qu'en l'absence de définition des sites d'approvisionnement et d'évacuation des matériaux, du nombre d'engins et de poids lourds nécessaires, ces émissions ne peuvent être évaluées, mais que « *l'ampleur relative des travaux dans le temps et l'espace, au regard de l'échelle régionale du climat, ne remet pas en cause ni n'altère le fonctionnement de celui-ci.* » Un tel raisonnement n'est pas acceptable⁴¹. L'optimisation de la gestion des déblais et remblais, le phasage des travaux, la limitation du nombre de rotations de camions seront recherchés pour réduire ces émissions. Ces mesures ne concernent pas explicitement les travaux nécessaires à l'implantation d'activités sur les lots cessibles.

Pour la phase d'exploitation, les émissions sont attribuées au trafic routier généré par le projet (et donc les activités installées). Leur estimation se fonde sur la méthode Copert V et conclut à une augmentation des émissions de l'ordre de 12 % de CO₂ en 2026 et de 52 % en 2046 (soit 10 tCO₂/j pour atteindre 29,2 tCO₂/j). Aucune mesure n'est évoquée pour les réduire ou les éviter. Les émissions des installations implantées sur le site, hors trafic routier, ne sont pas évaluées. Les incidences positives ou négatives des éventuelles évolutions des pratiques agricoles sur les secteurs qui resteront cultivés ne sont pas évoquées.

Aucun bilan carbone du projet n'est fourni. L'Ademe propose pourtant des outils pour dresser ce type de bilan, à différentes étapes de définition des projets, permettant ainsi aux maîtres d'ouvrage d'identifier les leviers sur lesquels agir pour éviter ou réduire les émissions.

L'Ae recommande d'établir le bilan carbone complet du projet, toutes opérations, activités et étapes confondues, et, au regard de ses résultats, de présenter les mesures pour éviter et réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et, le cas échéant, pour les compenser.

L'étude du potentiel en énergie renouvelable du projet conclut à la pertinence de solutions de combustion de biomasse pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire et de solutions solaires photovoltaïques sur les bâtiments pour la production électrique. A ce stade, 7 300 m² d'ombrières photovoltaïques sont prévues sur les parkings nord, ouest et sud-ouest pour une production annuelle estimée à 1 500 MWh.

⁴¹ Cf ; la [note des autorités environnementales sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique](#) de mars 2024

Trois scénarios d'approvisionnement en énergie pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire (chaudière collective gaz, chaudière collective bois/gaz et pompe à chaleur électrique air/eau) sont comparés sur la base de critères économiques et financiers, fonctionnels et des émissions de CO₂. La solution retenue la plus pertinente est celle de moindre impact environnemental (chaudière collective bois 80 %/gaz 20 %). Elle émettrait près de 27 800 tCO₂/an/îlot. Ce résultat serait à préciser au regard du rapport de 1 à 15 existant entre la taille des îlots cessibles.

La consommation primaire de l'éclairage, des auxiliaires et de l'énergie spécifique est ensuite estimée, à 205 517 MWh/an « sur la base d'un pourcentage du CEP_{max}-20% pour un bâtiment RT2012 »⁴². Ce résultat reste cependant à expliquer, aucune information ou hypothèse complémentaire n'étant fournie. Le recours à une installation photovoltaïque pourrait selon le dossier, avec une hypothèse de couverture de 60 % des toitures du projet (sur la base d'une surface « programmatique » de 253 276 m²), être complémentaire à chacun des scénarios envisagés, apportant *a priori* jusqu'à 30 % des besoins en électricité.

L'étude conclut, sans plus d'engagement de la maîtrise d'ouvrage à ce stade, qu'il convient en premier lieu de réfléchir à réduire au maximum les besoins en énergie et ensuite qu'il pourrait être intéressant d'identifier les synergies possibles (réseaux intelligents entre bâtiments dans le déphasage entre production/stockage/consommation d'énergie, réutilisation des déchets des uns en tant qu'intrants...) entre les îlots. Ceci nécessite de bâtir une véritable programmation du parc.

L'Ae recommande de détailler les mesures prises, qui seront contractualisées, pour réduire au maximum les besoins en énergie, à l'échelle de chaque bâtiment, îlot et du projet dans son ensemble.

2.2.8 Cumul des incidences avec d'autres projets

Le dossier considère que quatre projets⁴³ sont susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet de Parc Grand Ouest et en étudie les effets cumulés de façon assez détaillée. Les critères ayant conduit à retenir ces quatre projets sont exposés (distance au projet de parc, nature routière consommation d'espace) et conduisent à écarter par exemple le projet de plateforme de transports combinés rail-route à Saint-Berthevin que le dossier lui-même lie au projet de Parc Grand Ouest et qui a fait l'objet d'un [avis de la MRAe Pays de la Loire en date du 12 mars 2020](#) et également, curieusement, le projet de parc photovoltaïque au sol sur la commune d'Argentré objet d'un [avis de la même MRAe du 16 mai 2023](#).

L'Ae recommande de revoir les critères ayant présidé au choix des projets objets de l'analyse des effets cumulés et de la reprendre en conséquence.

2.3 Suivi de l'efficacité des mesures

Un récapitulatif des mesures et de leur suivi est effectué. Cinq mesures sont dédiées au suivi dont une concernant les rejets des ouvrages de gestion des eaux pluviales, une les travaux sur les équipements publics, deux la phase d'exploitation et une spécifiquement les zones humides. Les modalités d'entretien du réseau d'assainissement de la voirie sont précisées et font intervenir plusieurs acteurs et services. Leur bonne articulation sera à assurer.

⁴² « CEP max » : consommation d'énergie primaire maximale par m² et par an. Définition créée par la réglementation thermique française (RT), la dernière datant de 2020. Fixée en moyenne à 50kWh/m².an pour les logements à construire.

⁴³ ZAC Laval Grande Vitesse ; Lotissement la Chambrouillère 1 à 5 à Bonchamp-lès-Laval ; Lotissement Domaine du Golf XIII à Changé ; Centrale photovoltaïque à Argentré et Louvigné.

Le suivi des rejets des ouvrages de gestion des eaux pluviales s'étendra selon le dossier sur deux ans et comprendra deux analyses physico-chimiques et macropolluants (MES, DCO et DBO5) par an, une en hiver et la seconde en été après un évènement pluvieux significatif (pluie supérieure à pluie décennale). Un bilan sera effectué à la fin des deux années de suivi afin de déterminer s'il doit se poursuivre. L'efficacité des mesures d'évitement, réduction et compensation est pourtant à suivre pendant toute la durée de ces incidences, soit au moins 30 ans, comme prévu ailleurs dans le dossier.

Les mesures MR1 à R14, R24 à R28, A1 à A3 et A5, ne font pas l'objet de suivi, sans explication. Il n'est prévu aucun suivi de la vérification des hypothèses de trafic, de bruit, de qualité de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre, de consommation en eau et en énergie, etc.

L'usage des secteurs objets de renaturation (fossés, noues, ripisylves, espaces agricoles, haies, arbres remarquables, prairies) et de ceux maintenus en agriculture, conformément aux modalités affichées dans le dossier, est à contrôler et pérenniser.

L'Ae recommande d'étendre le dispositif de suivi à l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet et à toute la durée de ces incidences.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique, de 44 pages, est clair, illustré et proportionné aux enjeux du projet et du territoire. Il présente toutefois les mêmes limites que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.