

**REQUALIFICATION DU SITE TOURISTIQUE DU FRONT  
DE LAC À MESNIL-SAINT-PÈRE**



**Mémoire en réponse à l'avis de la  
Mission Régionale d'Autorité environnementale du Grand-Est**

**Siège social :**  
5 Ter rue de Verdun  
80710 QUEVAUVILLERS  
Tél : 03 22 90 33 98  
Fax : 03 22 90 33 99  
Courriel : [eqs@wanadoo.fr](mailto:eqs@wanadoo.fr)  
Web : [www.allianceverte.com](http://www.allianceverte.com)



Ingénierie  
de l'Environnement

**Agence Centre-Nord :**  
42 bis rue de la Paix  
10000 TROYES  
Tél : 03 25 40 55 74  
Fax : 03 25 40 90 33  
Courriel : [planeteverte.troyes@orange.fr](mailto:planeteverte.troyes@orange.fr)  
Web : [www.allianceverte.com](http://www.allianceverte.com)

**Étude réalisée par :**



Ingénierie  
de l'Environnement

---

42 bis rue de la Paix  
10000 TROYES  
Tél : 03 25 40 55 74  
Fax : 03 25 40 90 33  
Courriel : [planeteverte.troyes@orange.fr](mailto:planeteverte.troyes@orange.fr)  
Web : [www.allianceverte.com](http://www.allianceverte.com)

**Dossier n° : 2010301 / CDY**

**Édité en Février 2022**

# PRÉAMBULE

---

Le dossier d'autorisation environnementale, relevant des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif à la requalification du site touristique du front de lac de Mesnil-Saint-Père, a été déposé le 09 juillet 2021 via la téléprocédure, auprès de la Police de l'eau de l'Aube.

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'Environnement<sup>1</sup> a été saisie pour avis en date du 17 novembre 2021.

Par courrier recommandé daté du 14 janvier 2022, l'avis N° 2022APGE8 rendu par la Mission Régionale d'Autorité environnementale<sup>1</sup> de la région Grand-Est a été transmis au Département de l'Aube, pétitionnaire du projet.

Dans le but de permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier de manière optimale au cours de la procédure d'instruction, les caractéristiques du projet, sur son site et dans son environnement, le présent document a été élaboré en réponse aux observations formulées dans l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de la Région Grand-Est<sup>2</sup>.

On trouvera également en annexe, l'avis complet de la MRAe.

---

*1 : Dénommée dans le corps du document «Autorité environnementale (AE)» ou «Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)».*

*2 : Les éléments issus de l'avis de la MRAe sont encadrés en vert. Les réponses à ces observations sont mentionnées à la suite de chacun de ces éléments.*

# OBSERVATIONS DE LA MRAE

## 2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

### 2.1. Articulation avec les documents de planification

La commune de Mesnil-Saint-Père dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 2 juillet 2021. Le projet est principalement situé en zone N, et concerne aussi des aménagements existants situés en zone UL (zone dédiée aux installations de loisirs et d'hébergement à proximité du lac). L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le PLU. L'Ae relève que l'étude d'impact fait référence au PLU comme étant en cours d'élaboration, il conviendra de la mettre à jour sur ce point.

Le PLU de Mesnil-Saint-Père a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 26 mars 2021<sup>5</sup> qui recommandait notamment à la commune de :

- reconsidérer l'importance de la zone d'activités en lien avec le lac afin de réduire la consommation foncière et mener une réflexion sur l'optimisation des différentes activités de tourisme ;
- préciser les dispositions en matière d'imperméabilisation des sols ;
- ne pas ouvrir de zones à urbaniser ou étendre la zone touristique en lien avec le lac en l'absence d'une station d'épuration répondant aux normes en vigueur.

La commune de Mesnil-Saint-Père fait partie du SCoT<sup>6</sup> des territoires de l'Aube approuvé le 7 juin 2018. L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec les orientations du SCoT qui le concernent.

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec le SDAGE<sup>7</sup> Seine-Normandie et avec la charte du PNR<sup>8</sup> de la Forêt d'Orient. L'Ae considère que la compatibilité avec le SDAGE n'est pas établie (cf paragraphe 3.1.1. ci-après).

***L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SRADDET<sup>9</sup> Grand Est, en particulier les règles n°1 « Atténuer et s'adapter au changement climatique », n°9 « Préserver les zones humides inventoriées », n°16 « Réduire la consommation foncière » et n°25 « Limiter l'imperméabilisation des sols ».***

### 2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Le dossier justifie le projet par l'inadéquation des aménagements existants, notamment concernant la sécurité routière et l'offre de stationnement insuffisante pour les voitures en période estivale. Pour les vélos, le projet prévoit 30 places de stationnement (3 x 10), ce qui semble faible à l'Ae au regard du maillage cyclable de qualité à proximité : la vélovoie des Lacs de la forêt d'Orient permet de relier la périphérie de Troyes aux 3 lacs, et le bouclage du tour du lac d'Orient est désormais réalisé.

Compte tenu des impacts environnementaux liés à la création de parkings sur une prairie de fauche en zone humide Ramsar, et au vu de l'importance de l'augmentation du nombre de places de stationnement pour les automobiles (+88 %) et de la faiblesse du nombre de places de stationnement pour les vélos, ***L'Ae recommande de mieux justifier le besoin en stationnement pour les automobiles et pour les vélos au regard des prévisions de fréquentation du site.***

5 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021age9.pdf>

6 Schéma de cohérence territoriale.

7 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

8 Parc naturel régional.

9 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

## Réponse formulée

Le tableau suivant permet d'analyser la compatibilité du projet avec les 30 règles du SRADET de la région Grand-Est.

Chapitre I : Climat, air et énergie		
Règle n°1	Atténuer et s'adapter au changement climatique	Le projet par la mise en place de ces aménagements de gestion des eaux notamment, montre une adaptabilité certaine au changement climatique.
Règle n°2	Intégrer les enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement, la construction et la rénovation	Non concerné
Règle n°3	Améliorer la performance énergétique du bâti existant	Non concerné
Règle n°4	Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises	Non concerné
Règle n°5	Développer les énergies renouvelables et de récupération	Non concerné, une étude sur le potentiel en énergie renouvelable du site a été menée.
Règle n°6	Améliorer la qualité de l'air	Non concerné, le projet n'a pas vocation à détériorer la qualité de l'air, hormis lors de la phase travaux.
Chapitre II : Biodiversité et gestion de l'eau		
Règle n°7	Décliner localement la trame verte et bleue	La plantation de linéaire boisé (environ 1 100m) permet la création de corridors locaux de déplacement pour l'avifaune et les chauves souris.
Règle n°8	Préserver et restaurer la trame verte et bleue	Le projet préserve l'ensemble des corridors et réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleu, aucun n'est amené à être détruit dans le cadre du projet.
Règle n°9	Préserver les zones humides	Le projet engendre la destruction de 4 400 m <sup>2</sup> de surface de zone humide qui sont compenser conformément à la réglementation du SDAGE Seine-Normandie.
Règle n°10	Réduire les pollutions diffuses	Le risque de pollution diffuse a été traiter dans le chapitre relatif aux incidences sur l'hydrologie (page 220 et suivantes de l'étude d'impact).
Règle n°11	Réduire les prélèvements d'eau	Le site est déjà fonctionnel, le projet a pour vocation de moderniser et sécuriser les installations existantes. Lors de la phase travaux, une consommation d'eau potable supplémentaire sera nécessaire mais peu importante à l'échelle de la commune.  Aucun prélèvement n'est, par ailleurs, prévu dans le lac de la Forêt d'Orient.
Chapitre III : Déchets et économie circulaire		
Règle n°12	Favoriser l'économie circulaire	Non concerné
Règle n°13	Réduire la production de déchets	Non concerné
Règle n°14	Agir en faveur de la valorisation matière et organique des déchets	Non concerné
Règle n°15	Limiter les capacités d'incinération sans valorisation énergétique et de stockage	Non concerné

Chapitre IV : Gestion des espaces et urbanisme		
Règle n°16	Sobriété foncière	Le projet a intégré la réduction de foncier agricole et aménageant qu'une petite partie de la grande prairie avec des parkings estivaux.
Règle n°17	Optimiser le potentiel foncier mobilisable	Le foncier mobilisé dans le cadre du projet correspond à du foncier présent dans un espace urbanisé, propriété du département de l'Aube et ayant une vocation économique, écologique, sociale ou patrimoniale
Règle n°18	Développer l'agriculture urbaine et périurbaine	Non concerné
Règle n°19	Préserver les zones d'expansion des crues	Non concerné, le projet n'est pas situé en zone d'expansion de crue
Règle n°20	Décliner localement l'armature urbaine	Non concerné
Règle n°21	Renforcer les polarités de l'armature urbaine	Non concerné
Règle n°22	Optimiser la production de logements	Non concerné, aucun logement n'est prévu dans le cadre du projet
Règle n°23	Concilier zones commerciales et vitalité des centres-villes	Non concerné
Règle n°24	Développer la nature en ville	Non concerné
Règle n°25	Limiter l'imperméabilisation des sols	Dans le cadre du projet, seulement 4400 m <sup>2</sup> de surface imperméabilisée seront nouvellement créées, sur un projet représentant 21 hectares. L'imperméabilisation liée au projet représente seulement 2% de la surface du projet.
Chapitre V : Transports et mobilités		
Règle n°26	Articuler les transports publics localement	Les transports en commun sont présents à proximité du site. Ils sont par ailleurs détaillés à la page 304 de l'étude d'impact, dans le chapitre « <i>Transports en commun et autocars de tourisme</i> »
Règle n°27	Optimiser les pôles d'échanges	Le projet intègre une vélovoie ainsi que des aires de stationnement pour les vélos.
Règle n°28	Renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodales	Non concerné
Règle n°29	Intégrer le réseau routier d'intérêt régional	Non concerné
Règle n°30	Développer la mobilité durable des salariés	Non concerné

Le projet de requalification du front de lac de mesnil-Saint-Père est donc compatible avec les règles du SRADDET de la région Grand-Est.



# OBSERVATIONS DE LA MRAE

## 2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

### 2.1. Articulation avec les documents de planification

La commune de Mesnil-Saint-Père dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 2 juillet 2021. Le projet est principalement situé en zone N, et concerne aussi des aménagements existants situés en zone UL (zone dédiée aux installations de loisirs et d'hébergement à proximité du lac). L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le PLU. L'Ae relève que l'étude d'impact fait référence au PLU comme étant en cours d'élaboration, il conviendra de la mettre à jour sur ce point.

Le PLU de Mesnil-Saint-Père a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 26 mars 2021<sup>5</sup> qui recommandait notamment à la commune de :

- reconsidérer l'importance de la zone d'activités en lien avec le lac afin de réduire la consommation foncière et mener une réflexion sur l'optimisation des différentes activités de tourisme ;
- préciser les dispositions en matière d'imperméabilisation des sols ;
- ne pas ouvrir de zones à urbaniser ou étendre la zone touristique en lien avec le lac en l'absence d'une station d'épuration répondant aux normes en vigueur.

La commune de Mesnil-Saint-Père fait partie du SCoT<sup>6</sup> des territoires de l'Aube approuvé le 7 juin 2018. L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec les orientations du SCoT qui le concernent.

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec le SDAGE<sup>7</sup> Seine-Normandie et avec la charte du PNR<sup>8</sup> de la Forêt d'Orient. L'Ae considère que la compatibilité avec le SDAGE n'est pas établie (cf paragraphe 3.1.1. ci-après).

***L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SRADDET<sup>9</sup> Grand Est, en particulier les règles n°1 « Atténuer et s'adapter au changement climatique », n°9 « Préserver les zones humides inventoriées », n°16 « Réduire la consommation foncière » et n°25 « Limiter l'imperméabilisation des sols ».***

### 2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Le dossier justifie le projet par l'inadéquation des aménagements existants, notamment concernant la sécurité routière et l'offre de stationnement insuffisante pour les voitures en période estivale. Pour les vélos, le projet prévoit 30 places de stationnement (3 x 10), ce qui semble faible à l'Ae au regard du maillage cyclable de qualité à proximité : la vélovoie des Lacs de la forêt d'Orient permet de relier la périphérie de Troyes aux 3 lacs, et le bouclage du tour du lac d'Orient est désormais réalisé.

Compte tenu des impacts environnementaux liés à la création de parkings sur une prairie de fauche en zone humide Ramsar, et au vu de l'importance de l'augmentation du nombre de places de stationnement pour les automobiles (+88 %) et de la faiblesse du nombre de places de stationnement pour les vélos, ***L'Ae recommande de mieux justifier le besoin en stationnement pour les automobiles et pour les vélos au regard des prévisions de fréquentation du site.***

5 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021age9.pdf>

6 Schéma de cohérence territoriale.

7 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

8 Parc naturel régional.

9 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

## **Réponse formulée**

### **Situation actuelle :**

Actuellement il y a sur le site environ 650 places de stationnement en enrobés, réparties en 2 grandes zones : le grand parking en face du port, et le long de la RD43 (places en épis).

À noter qu'en période estivale, le Département de l'Aube, gestionnaire du site, ouvre 2 parkings temporaires pour accueillir l'afflux de visiteurs (*cf. figure ci-dessous*) : l'un est situé sur la prairie enherbée en parallèle de la RD43, l'autre sur la prairie enherbée située à l'extrémité nord du site. On peut estimer la capacité totale supplémentaire à 300 places. Ce qui porte à environ 950 places la capacité totale de parkings en période estivale. Or, les jours de très grande affluente, c'est insuffisant, puisque de nombreuses voitures sont garées de manière anarchique, sur les espaces verts et le long des voies. Outre les difficultés de stationnement et de circulation, cela peut être également problématique pour le bon cheminement des secours (*cf. figures en page suivante*).





***Problèmes de circulation un jour de grande affluence, avec notamment des difficultés pour les secours d'intervenir***



***Stationnement sauvage le long des voies de circulation***



***Stationnement sauvage sur les espaces verts***

## **Fréquentation actuelle et future :**

Actuellement, la fréquentation du site peut atteindre 2000 visiteurs/jour en été, avec un pic mesuré à 2300 visiteurs/jour en 2020 (19/07/2020 source l'Est Éclair). Avec l'hypothèse d'un aller-retour journalier et de deux personnes par véhicule, cela induit un trafic routier de 1000 véhicules/jour, voire 1150 véhicules/jour. La requalification du site devrait augmenter son attractivité, c'est donc avec cette anticipation que le besoin de stationnement de 1220 véhicules légers a été déterminé par le département de l'Aube pour bâtir son projet.

Par ailleurs, comme on peut le voir sur les photographies en page précédente, le site est victime de stationnement sauvage. En estimant le nombre maximal de véhicules qui se garent de manière sauvage, le besoin de 1200 places de stationnement est confirmé. Voir ci-après la méthode de calcul :

- Actuellement il existe 950 places de stationnement conformes et sans gêne à l'usager (650 par toutes saisons et 300 temporaires),
- La longueur du site où l'on constate le stationnement sauvage (*cf. photos page précédente*) mesure environ 1200 mètres linéaire,
- En considérant, que ce stationnement sauvage représente 1200 mètres, avec un véhicule tous les 5 mètres, cela correspond à 240 véhicules,
- Donc  $950 + 240 = 1190$  places nécessaires environ.

Le Département a donc cherché en premier lieu à mieux réguler les flux existants, à répondre aux besoins actuels et éviter le stationnement sauvage qu'on peut constater les jours de grande affluence. En conséquence le projet a été construit pour présenter une capacité de stationnement apte à absorber le flux de véhicules des pics de fréquentation estivale, à savoir 1200 places a minima.

## **Projet :**

Dans le projet il y aura 920 places de stationnement pour les véhicules légers, qui se répartissent comme suit :

- Parking 1 entrée de site : 340 places,
- Parking du port 2a : 170 places,
- Parking Maison des Lacs 2b : 110 places,
- Parking front de lac 3a : 300 places,

À ces places s'ajoutent 300 places (parking 3b, parking saisonnier réalisé en mélange terre pierre), qui ne seront utilisées qu'en été, lors des moments de fortes affluences.

Ce qui donne sur le site une capacité d'accueil de 1220 véhicules légers.

Il y aura également, en complément du stationnement des véhicules légers :

- 9 places de parkings pour des autocars de tourisme,
- 20 places pour des voitures avec remorques (à côté de la rampe de mise à l'eau, pour les pêcheurs qui viennent à la journée et mettent leur bateau à l'eau),
- 20 places pour des motos,
- 38 places pour des campings-cars,

### **Stationnement vélos :**

Actuellement il n'existe pas sur le site d'endroit sécurisé spécialement dédié au stationnement des vélos. Les utilisateurs accrochent leur machine contre des poteaux ou tout autre élément de mobilier urbain. Le projet prévoit la création de 3 aires de stationnement pour vélos de 10 places chacune. L'une d'elles disposera de 2 bornes pour la recharge des vélos électriques. Par aire de stationnement, il faut comprendre un endroit équipé d'appuis-vélos sur lesquels accrocher sa machine avec un antivol.

L'Autorité Environnementale juge que le nombre de places prévues dans le projet est faible, eu égard à la vélovoie qui va traverser le site. Le Département s'engage à augmenter ce nombre de 30 à 50 places vélos.



# OBSERVATIONS DE LA MRAE

compensation dans le même bassin versant que le projet. Le projet ne prévoit pas de gestion du site de compensation pour y maintenir un habitat prairial, seules les fonctionnalités hydrologiques et biogéochimiques des milieux détruits sont donc compensées. La mesure permettra notamment de favoriser l'infiltration des eaux pluviales sur le site de compensation.

Le dossier ne permet pas de conclure que la mesure de compensation est suffisante, puisque les surfaces de zones humides détruites et recrées sur le site du projet ne sont pas indiquées. De plus, les surfaces créées sur le site du projet constituent une mesure de compensation, or le dossier considère que celles-ci compensent la destruction d'une surface équivalente de zones humides, ce qui est contraire à la disposition du SDAGE évoquée précédemment, qui prévoit que la surface de compensation doit être 50 % plus grande que la surface détruite.

## **L'Ae recommande de :**

- ***préciser l'impact brut du projet sur les zones humides, de quantifier les zones humides créées sur le site et de démontrer que la somme des zones humides créées sur le site et hors du site est suffisante pour garantir l'absence de perte de fonctionnalités écologiques de zones humides, tant du point de vue hydrologique que biologique ;***
- ***rechercher, éventuellement en liaison avec le Parc naturel de la Forêt d'Orient, si des possibilités de compensation pour les zones humides, fussent-elles partielles, ne pourraient pas être trouvées plus localement, à proximité du site et dans le même bassin versant.***

### **3.1.2. Le paysage**

Le site du projet n'est concerné par aucun monument historique ou site inscrit ou classé.

L'objectif du projet est de revaloriser le site touristique de Mesnil-Saint-Père et donc d'améliorer sa perception paysagère, notamment depuis le lac et la plage. Actuellement, le caractère routier du site est omniprésent. Les aménagements paysagers proposés dans le cadre du projet permettent au site de retrouver un caractère naturel :

- il sera en grande partie enherbé, avec des périodes de tonte et de fauche adaptées et raisonnées pour éviter une trop forte artificialisation ;
- il présentera des bosquets de plantations aléatoires composés d'essences locales ;
- les nouvelles voiries au revêtement naturel participeront à la logique d'intégration paysagère ;
- aucun nouveau bâtiment ne sera créé, les bâtiments existants seront rénovés pour être en accord avec les intentions paysagères du projet (bardage en bois) ;
- les mares créées au sud pour la gestion des eaux pluviales contribueront au maintien d'un contexte de transition entre les entités forestière, humide et agricole qui caractérisent le secteur.

Compte tenu de sa localisation en bordure du lac d'Orient et de sa nature, le projet aura un impact positif sur le paysage. À l'issue des travaux, le site offrira un aspect beaucoup plus structuré et accueillant qu'actuellement.

### **3.1.3. Les déplacements**

Le site est desservi par la route départementale 43 qui le traverse et traverse le village de Mesnil-Saint-Père au sud-ouest. L'étude d'impact présente les résultats de comptages réalisés en 2017. Il en ressort que le trafic sur cette route est d'environ 5 600 véhicules par jour hors

## **Réponse formulée**

L'impact brut du projet a été précisé au chapitre « *D.6.1 - Incidences sur les zones humides et mesures compensatoires* ».

La surface de zone humide détruite dans le cadre du projet est de l'ordre de 4 400 m<sup>2</sup>. Elle se décompose de la manière suivante :

- 3 300 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces imperméabilisées (enrobé, béton, etc.), en plus des surfaces imperméabilisées existantes,
- 1 100 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces semi perméables (cailloux, graviers, etc.), en plus des surfaces semi-perméables existantes.

7 000 m<sup>2</sup> sont ainsi prévus en compensation, au Parc logistique de Buchères. Ils permettent la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel à hauteur de 150 % minimum de la surface perdue, comme le préconise le SDAGE Seine-Normandie.

La réalisation des mares écologiques de gestion des eaux sur une surface d'environ 1 200 m<sup>2</sup>, localisées au sein des parkings face au lac, permet d'augmenter les fonctionnalités d'une zone humide, en partie dégradée, tout en gérant les eaux issues des parkings.

Ces 7 000 m<sup>2</sup> au Parc logistique de Buchères associés au 1 200 m<sup>2</sup> de mares écologiques de gestion des eaux permettent de compenser intégralement la surface et les fonctionnalités des 4 400 m<sup>2</sup> de zones humides perdues.

Par ailleurs, l'application de la méthode nationale de l'ONEMA a permis de démontrer que la somme des zones humides créées sur le site (mares écologiques de gestion des eaux) et hors du site (compensation au parc logistique de Buchères) garantit l'absence de perte de fonctionnalités écologiques.

# OBSERVATIONS DE LA MRAE

compensation dans le même bassin versant que le projet. Le projet ne prévoit pas de gestion du site de compensation pour y maintenir un habitat prairial, seules les fonctionnalités hydrologiques et biogéochimiques des milieux détruits sont donc compensées. La mesure permettra notamment de favoriser l'infiltration des eaux pluviales sur le site de compensation.

Le dossier ne permet pas de conclure que la mesure de compensation est suffisante, puisque les surfaces de zones humides détruites et recrées sur le site du projet ne sont pas indiquées. De plus, les surfaces créées sur le site du projet constituent une mesure de compensation, or le dossier considère que celles-ci compensent la destruction d'une surface équivalente de zones humides, ce qui est contraire à la disposition du SDAGE évoquée précédemment, qui prévoit que la surface de compensation doit être 50 % plus grande que la surface détruite.

## **L'Ae recommande de :**

- **préciser l'impact brut du projet sur les zones humides, de quantifier les zones humides créées sur le site et de démontrer que la somme des zones humides créées sur le site et hors du site est suffisante pour garantir l'absence de perte de fonctionnalités écologiques de zones humides, tant du point de vue hydrologique que biologique ;**
- **rechercher, éventuellement en liaison avec le Parc naturel de la Forêt d'Orient, si des possibilités de compensation pour les zones humides, fussent-elles partielles, ne pourraient pas être trouvées plus localement, à proximité du site et dans le même bassin versant.**

### **3.1.2. Le paysage**

Le site du projet n'est concerné par aucun monument historique ou site inscrit ou classé.

L'objectif du projet est de revaloriser le site touristique de Mesnil-Saint-Père et donc d'améliorer sa perception paysagère, notamment depuis le lac et la plage. Actuellement, le caractère routier du site est omniprésent. Les aménagements paysagers proposés dans le cadre du projet permettent au site de retrouver un caractère naturel :

- il sera en grande partie enherbé, avec des périodes de tonte et de fauche adaptées et raisonnées pour éviter une trop forte artificialisation ;
- il présentera des bosquets de plantations aléatoires composés d'essences locales ;
- les nouvelles voiries au revêtement naturel participeront à la logique d'intégration paysagère ;
- aucun nouveau bâtiment ne sera créé, les bâtiments existants seront rénovés pour être en accord avec les intentions paysagères du projet (bardage en bois) ;
- les mares créées au sud pour la gestion des eaux pluviales contribueront au maintien d'un contexte de transition entre les entités forestière, humide et agricole qui caractérisent le secteur.

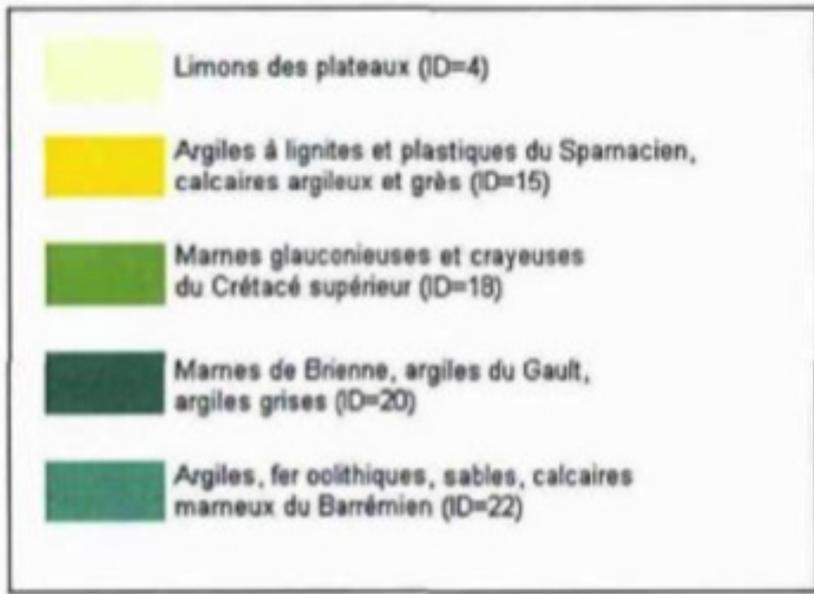
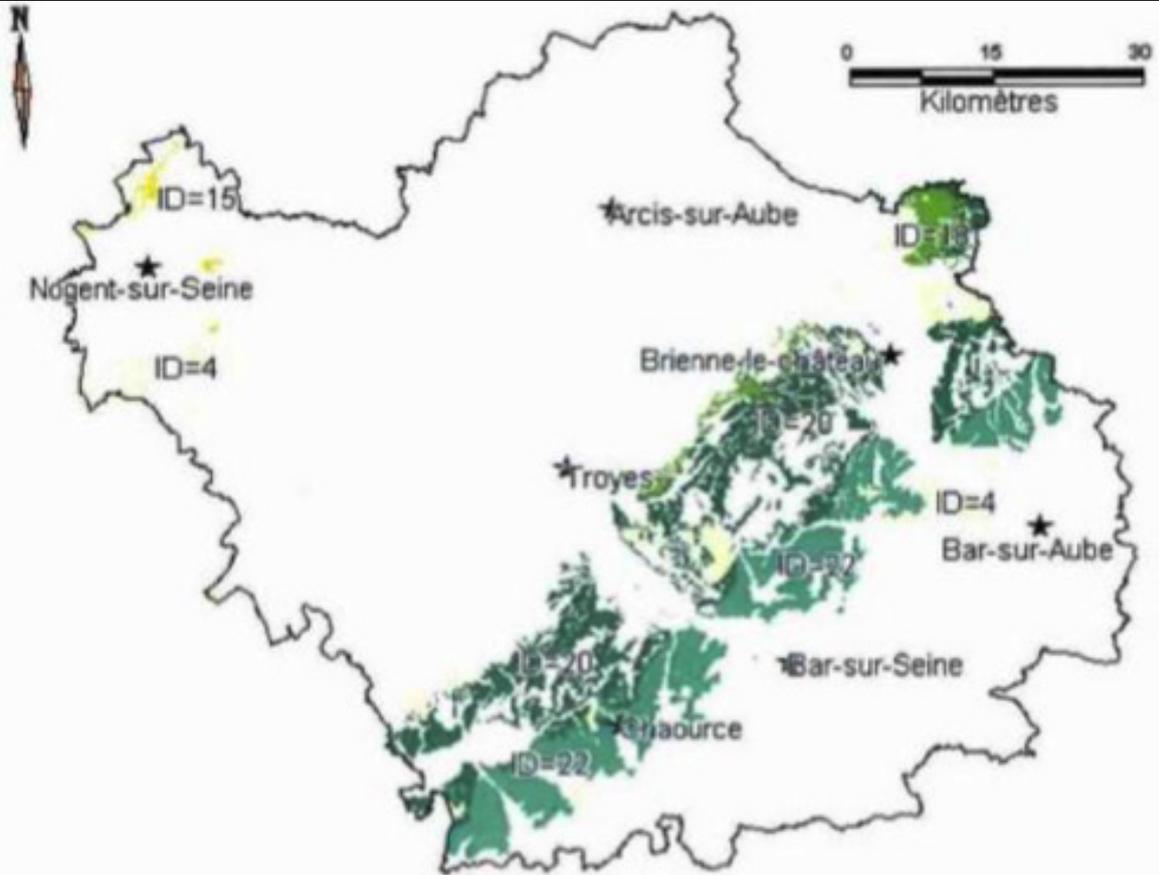
Compte tenu de sa localisation en bordure du lac d'Orient et de sa nature, le projet aura un impact positif sur le paysage. À l'issue des travaux, le site offrira un aspect beaucoup plus structuré et accueillant qu'actuellement.

### **3.1.3. Les déplacements**

Le site est desservi par la route départementale 43 qui le traverse et traverse le village de Mesnil-Saint-Père au sud-ouest. L'étude d'impact présente les résultats de comptages réalisés en 2017. Il en ressort que le trafic sur cette route est d'environ 5 600 véhicules par jour hors



**Carte géologique du Département de l'Aube, avec détail des formations argileuses (BRGM, 2010, Evaluation de la ressource dans le cadre de la révision du schéma départemental des carrières)**



Un site a cependant été sondé à Dosches (à 5 km), qui s'est avéré inadapté. Idem pour un autre site situé un peu plus loin à Brienne le Château. Ces démarches sont expliquées dans l'étude environnementale (page 235 et dans les annexes 13 et 14).

Le site du Parc Logistique de l'Aube à Buchères a donc été retenu, car il est propriété départementale et ses caractéristiques pédologiques sont adaptées pour recréer une zone humide fonctionnelle.

# OBSERVATIONS DE LA MRAE

saison et 20 000 véhicules par jour au cœur de l'été, avec des taux de poids lourds de l'ordre de 10 % toute l'année, ce qui est important.

Le projet inclut l'aménagement d'une piste cyclable sur le site, elle complète la vélovoie des lacs permettant de faire le tour du lac et de rejoindre le site depuis Troyes, à environ 30 km. Le projet prévoit l'aménagement de 3 aires de stationnement pour vélos de 10 places chacune. L'une d'entre elles disposera de 2 bornes pour la recharge de vélos électriques.

Mesnil-Saint-Père est desservie toute l'année par la ligne d'autocar Troyes – Lusigny-sur-Barse à raison de 2 allers-retours par jour. Cette desserte est renforcée en juillet et août par la ligne Troyes – Dolancourt – Laferté-sur-Aube (2 AR/jour) et par une navette de la ville de Troyes dédiée aux enfants et adolescents de l'agglomération (2 AR/jour), ces 2 lignes s'arrêtant directement sur le site du projet. Des aménagements dédiés sont prévus.

Le site est à 14 km de la gare de Vendeuvre-sur-Barse, qui est desservie par les trains Paris – Culmont-Chalindrey et Paris – Mulhouse et les cars Troyes – Chaumont. L'étude d'impact indique que la mise en place d'une navette par autocar reliant le site du projet à la gare de Vendeuvre pourra être étudiée dans le futur en fonction de l'affluence du site, et qu'une vélovoie reliant la vélovoie existante autour du lac d'Orient à Vendeuvre-sur-Barse est en projet et verra le jour dans quelques années.

L'Ae relève positivement ces initiatives qui sont de nature à favoriser l'usage des modes doux et des transports en commun et à réduire les nuisances et pollutions générées par le projet.

Pour le stationnement des véhicules motorisés, l'offre actuelle est d'environ 650 places. Les stationnements en épis existants le long de la RD43 sont dangereux et seront supprimés au profit de parkings en partie situés entre la route et la plage, évitant ainsi aux piétons de devoir traverser la route.

Le projet prévoit :

- 920 places permanentes pour les véhicules légers ;
- 300 places en terre-pierre pour véhicules légers accessibles uniquement en été ;
- 20 places pour voitures avec remorque ;
- 38 places pour camping-car ;
- 9 places pour autocars ;
- 20 places pour motos.

L'offre de stationnement pour les véhicules légers est ainsi augmentée d'environ 88 %. L'étude d'impact justifie l'augmentation du nombre de places par l'insuffisance actuelle de l'offre en période estivale, dans une perspective de croissance de la fréquentation. Le dossier gagnerait à mieux justifier cette augmentation (cf paragraphe 2.2. ci-avant). L'Ae relève que l'augmentation de l'offre en stationnement pour les véhicules légers est en elle-même de nature à favoriser l'augmentation du nombre de personnes se rendant sur le site en voiture, et donc du trafic et des nuisances et pollutions associées.

***L'Ae réitère sa recommandation de mieux justifier le besoin en stationnement au regard des prévisions de fréquentation du site.***

### 3.1.4. La qualité de l'eau

Les eaux usées issues des installations du site touristique sont traitées par la station d'épuration de Mesnil-Saint-Père, pour laquelle il est mentionné qu'elle disposerait théoriquement d'une capacité suffisante pour faire face à une augmentation de la fréquentation.

### **Réponse formulée**

La réponse formulée aux pages 5, 6 et 7 du présent document répond également à cette remarque, déjà formulée précédemment.

# OBSERVATIONS DE LA MRAE

---

Toutefois, selon les informations accessibles à partir du portail d'information sur l'assainissement communal<sup>15</sup>, cette station d'épuration n'est déjà actuellement pas conforme ni en équipement ni en performance. L'étude d'impact indique que la station d'épuration fait actuellement l'objet d'une réhabilitation.

***L'Ae recommande de ne pas étendre la zone touristique en l'absence d'une station d'épuration répondant aux normes en vigueur, et notamment pour les pics de fréquentation maximale prévus.***

## 3.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Il fait l'objet d'un document spécifique joint au dossier. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

METZ, le 14 janvier 2022

Le président de la Mission Régionale  
d'Autorité Environnementale,  
par délégation,

Jean-Philippe MORETAU

<sup>15</sup> <https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/>

## **Réponse formulée**

Le projet concerne la requalification des voiries et espaces paysagers, aucune intervention n'est prévue sur les équipements de traitement des eaux usées.

Cela dit, le Syndicat Départemental Des Eaux de l'Aube, en charge de la collecte et du traitement des eaux usées sur la commune de Mesnil-Saint-Père, travaille actuellement sur un projet de refonte totale du réseau et de création d'une nouvelle station d'épuration. La raison d'un tel projet n'est pas le manque de dimensionnement de la station d'épuration actuelle, qui suffit aux besoins de la commune, mais plutôt sa vétusté et celle du réseau.

Lors des nombreuses études déjà menées ou à mener dans le cadre de ce projet, la situation particulière de la commune de Mesnil-Saint-Père, à savoir une commune avec une population qui double en été, a toujours été prise en compte par les concepteurs.

Il ressort de ces études que le futur Système de Traitement des Eaux Usées (= station d'épuration) à construire doit faire face aux deux situations extrêmes suivantes :

- Basse saison : charge à traiter correspondant à une population de 800 Equivalents-Habitants (soit pour 450 habitants environ, le nombre d'habitants à demeure),
- Haute saison (période estivale) : charge à traiter correspondant à une population de 3000 EH.

Le Système de Traitement des Eaux Usées actuel de Mesnil-Saint-Père a été mis en service en 1973 et présente une capacité nominale de 1550 Equivalents-Habitants. Cet équipement va être démolé et sera donc remplacé par un nouveau STEU qui pourra traiter une charge variable de 800 à 3000 EH.

La capacité de traitement des eaux usées sera donc doublée par rapport à celle d'aujourd'hui. Les travaux devraient avoir lieu d'ici 2024. On peut dès lors raisonnablement penser qu'à la mise en œuvre du projet, le traitement des eaux usées aura un niveau de performance satisfaisant.

# LISTE DES ANNEXES

---

**ANNEXE I : AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

**ANNEXE I : AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de requalification du site touristique  
du front de lac à Mesnil-Saint-Père (10)  
porté par le conseil départemental de l'Aube**

n°MRAe 2022APGE8

Nom du pétitionnaire	Conseil départemental de l'Aube
Commune	Mesnil-Saint-Père
Département	Aube (10)
Objet de la demande	Requalification du site touristique du front de lac à Mesnil-Saint-Père
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	17/11/21

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet de requalification du site touristique du front de lac à Mesnil-Saint-Père (10), la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie pour avis par la Direction départementale des territoires de l'Aube le 17 novembre 2021. Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de l'Aube (DDT 10) ont été consultés.

Après une consultation des membres de la MRAe par un « tour collégial » et par délégation, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

***Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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 et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***

***La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).***

***L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).***

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

## A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le département de l'Aube a pour projet de réaménager un site touristique au bord du lac d'Orient sur la commune de Mesnil-Saint-Père (10). La surface totale du projet est de 17,6 ha. Il a pour objet notamment d'éloigner la RD43 du bord du lac sur une partie du site et de quasiment doubler l'offre de stationnement automobiles de 650 à 1 220 places par la création de 2 parkings. Il inclut également la construction d'équipements sportifs extérieurs, des aménagements paysagers et une piste cyclable et 30 places de stationnement pour les vélos.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le paysage ;
- les déplacements ;
- la qualité de l'eau.

Le site du projet présente une sensibilité particulière pour la biodiversité et les milieux naturels, de par sa localisation en zone Natura 2000 (ZPS<sup>2</sup>) et en zone humide Ramsar<sup>3</sup>. L'étude d'impact propose des mesures adaptées pour limiter les impacts du projet sur la faune et la flore, comme le maintien de corridors, la plantation de haies et l'adaptation des périodes de travaux aux espèces présentes. L'Ae relève en revanche une insuffisance du dossier concernant les zones humides, pour lesquelles il se contente d'évaluer la perte nette de surface sur le site et propose une compensation alors qu'il est nécessaire de quantifier les zones humides détruites et créées sur le site et de démontrer leur équivalence. De plus, l'Ae déplore que la compensation proposée soit très éloignée (18,5 km) et ne soit pas située au sein du même bassin versant, ni en proximité du site et du lac, pour conserver au mieux les fonctionnalités vis à vis de la biodiversité actuelle du site.

Le projet a notamment pour objet d'améliorer le paysage sur le site, son impact paysager est positif et bien évalué.

Le projet permet de sécuriser les déplacements sur le site. Il prévoit des aménagements pour les modes doux et des perspectives de développement de l'accessibilité du site en transport en commun sont évoquées. L'Ae relève néanmoins que le dossier aurait gagné à apporter davantage d'éléments de justification de l'ampleur de l'augmentation de l'offre de stationnement automobile, au regard notamment des impacts de la création de parkings sur une prairie humide Ramsar ainsi que de la faiblesse des capacités de stationnement des vélos, alors que le site est à proximité d'une véloroute importante.

**L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de :**

- ***mieux justifier le plan de stationnement au regard des prévisions de fréquentation du site (voitures et vélos) ;***
- ***préciser l'impact brut du projet sur les zones humides, de quantifier les zones humides créées sur le site et de démontrer que la somme des zones humides créées sur le site et hors du site est suffisante pour garantir l'absence de perte de fonctionnalités écologiques de zones humides, tant du point de vue hydrologique que biologique ;***
- ***rechercher, éventuellement en liaison avec le Parc naturel de la Forêt d'Orient, si des possibilités de compensation pour les zones humides, fussent-elles partielles, ne pourraient pas être trouvées plus localement, à proximité du site et dans le même bassin versant ;***
- ***s'assurer des possibilités de traitement effectives et avec un niveau de performances satisfaisant, des eaux usées dès la mise en œuvre du projet.***

2 Zone de protection spéciale.

3 Zone humide d'intérêt international.

## B – AVIS DÉTAILLÉ

### 1. Présentation générale du projet

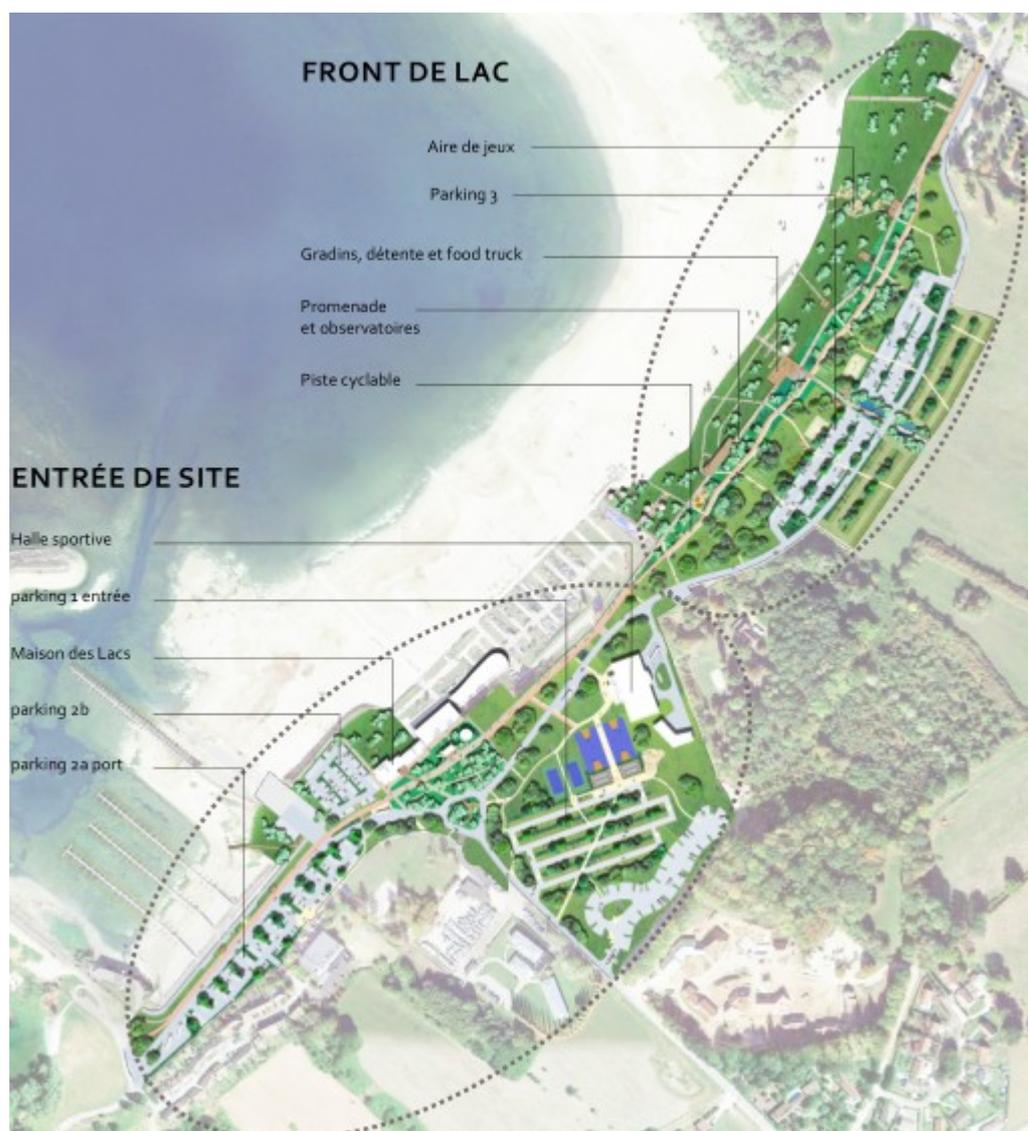
Le département de l'Aube a pour projet de réaménager un site touristique au bord du lac d'Orient sur la commune de Mesnil-Saint-Père (10). Les aménagements existants datent des années 1970 et ne sont plus adaptés aux besoins actuels.

La surface totale du projet est de 17,6 ha. Il a pour objet notamment d'éloigner la RD43 du bord du lac sur une partie du site et de quasiment doubler l'offre de stationnement automobile de 650 à 1 220 places par la création de 2 parkings. Il inclut également la construction d'équipements sportifs extérieurs, des aménagements paysagers, une piste cyclable et 30 places de stationnement pour les vélos.

Les bâtiments existants sont conservés.



**Site du projet**



**Projet d'aménagement**

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 39 b) « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par la Direction départementale des territoires de l'Aube dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à laquelle le projet est soumis au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature IOTA<sup>4</sup> « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha ». Le projet est également concerné par la rubrique 3.3.1.0 pour laquelle il relève du régime de la déclaration car il provoque une diminution nette de 4 400 m<sup>2</sup> de la surface de zones humides.

Le projet fera l'objet d'une demande de permis d'aménager pour la création des parkings.

4 Nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement

## 2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

### 2.1. Articulation avec les documents de planification

La commune de Mesnil-Saint-Père dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 2 juillet 2021. Le projet est principalement situé en zone N, et concerne aussi des aménagements existants situés en zone UL (zone dédiée aux installations de loisirs et d'hébergement à proximité du lac). L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le PLU. L'Ae relève que l'étude d'impact fait référence au PLU comme étant en cours d'élaboration, il conviendra de la mettre à jour sur ce point.

Le PLU de Mesnil-Saint-Père a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 26 mars 2021<sup>5</sup> qui recommandait notamment à la commune de :

- reconsidérer l'importance de la zone d'activités en lien avec le lac afin de réduire la consommation foncière et mener une réflexion sur l'optimisation des différentes activités de tourisme ;
- préciser les dispositions en matière d'imperméabilisation des sols ;
- ne pas ouvrir de zones à urbaniser ou étendre la zone touristique en lien avec le lac en l'absence d'une station d'épuration répondant aux normes en vigueur.

La commune de Mesnil-Saint-Père fait partie du SCoT<sup>6</sup> des territoires de l'Aube approuvé le 7 juin 2018. L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec les orientations du SCoT qui le concernent.

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec le SDAGE<sup>7</sup> Seine-Normandie et avec la charte du PNR<sup>8</sup> de la Forêt d'Orient. L'Ae considère que la compatibilité avec le SDAGE n'est pas établie (cf paragraphe 3.1.1. ci-après).

***L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SRADDET<sup>9</sup> Grand Est, en particulier les règles n°1 « Atténuer et s'adapter au changement climatique », n°9 « Préserver les zones humides inventoriées », n°16 « Réduire la consommation foncière » et n°25 « Limiter l'imperméabilisation des sols ».***

### 2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Le dossier justifie le projet par l'inadéquation des aménagements existants, notamment concernant la sécurité routière et l'offre de stationnement insuffisante pour les voitures en période estivale. Pour les vélos, le projet prévoit 30 places de stationnement (3 x 10), ce qui semble faible à l'Ae au regard du maillage cyclable de qualité à proximité : la vélovoie des Lacs de la forêt d'Orient permet de relier la périphérie de Troyes aux 3 lacs, et le bouclage du tour du lac d'Orient est désormais réalisé.

Compte tenu des impacts environnementaux liés à la création de parkings sur une prairie de fauche en zone humide Ramsar, et au vu de l'importance de l'augmentation du nombre de places de stationnement pour les automobiles (+88 %) et de la faiblesse du nombre de places de stationnement pour les vélos, ***L'Ae recommande de mieux justifier le besoin en stationnement pour les automobiles et pour les vélos au regard des prévisions de fréquentation du site.***

5 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021age9.pdf>

6 Schéma de cohérence territoriale.

7 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

8 Parc naturel régional.

9 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

L'étude d'impact présente les 3 variantes envisagées dans le cadre de l'élaboration du projet et démontre que la solution retenue est celle qui présente le moindre impact environnemental. Les alternatives écartées diffèrent principalement par des modifications du réseau routier qui ont pour effet d'éloigner le trafic du bord de lac et conduisent à la création de nouvelles voiries supplémentaires, certes plus éloignées du lac, mais dont l'impact cumulé serait plus important sur les espaces à enjeu pour la biodiversité.

### **3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le paysage ;
- les déplacements,
- la qualité de l'eau.

#### **3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)**

##### **3.1.1. La biodiversité et les milieux naturels**

Le projet est intégralement situé en zone Natura 2000 dans la ZPS<sup>10</sup> « Lacs de la forêt d'Orient », la ZICO<sup>11</sup> « Lacs de la forêt d'Orient », le site Ramsar<sup>12</sup> « Étangs de la Champagne humide » et le PNR de la Forêt d'Orient.

Il est en limite de la ZNIEFF de type 1 « réservoirs Seine (lac d'Orient) et Aube (lacs du temple et Amance) » et de la ZNIEFF de type 2 « Forêts et lacs d'Orient ». La ZNIEFF de type 1 « Prairies et bois à l'est et au sud de Mesnil-Saint-Père » est à 200 m du projet.

L'emprise du projet est principalement constituée de milieux artificialisés, d'espaces verts et de prairies de fauche. Les espaces prairiaux regroupent la majorité des enjeux relatifs aux habitats.

Il n'y a pas d'espèces végétales protégées dans l'aire du projet mais une espèce vulnérable au niveau régional, l'Orchis bouffon (orchidée).

Concernant les oiseaux, l'étude d'impact présente une analyse de l'état initiale particulièrement complète, plusieurs inventaires ont été réalisés à chaque période du cycle biologique des oiseaux, ils permettent d'apprécier l'intérêt du site pour ces espèces. Il en ressort que 2 espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » nichent en périphérie du site (Milan noir et Pie-grièche écorcheur), plusieurs espèces de passereaux menacés sont nicheurs probables ou certains (par exemple le Bruant jaune et la Linotte mélodieuse), et des espèces migratrices fréquentent le site en raison de la proximité du lac d'Orient (par exemple la Grue cendrée inscrite à l'annexe I de la directive « Oiseaux »).

10 Zone de protection spéciale.

11 Zone importante pour la conservation des oiseaux.

12 Zone humide d'importance internationale.



**Milan noir**

Pour les chauves-souris (chiroptères), 5 écoutes ont été réalisées, et 12 espèces ont été contactées. L'essentiel de l'activité chiroptérologique est le fait de Pipistrelles (94 % des contacts), et dans une moindre mesure de Murins. La Barbastelle d'Europe et le Murin de Bechstein, inscrits à l'annexe II de la directive « Habitats », sont notamment présents. Le corridor boisé longeant le tracé actuel de la RD43 présente une sensibilité chiroptérologique qualifiée de forte dans l'étude d'impact.

5 espèces d'amphibiens ou reptiles ont été recensées, dont la Salamandre tachetée qui est vulnérable au niveau régional.

Concernant les insectes, l'Azuré du trèfle et le Flambé (papillons) sont inscrits sur la liste rouge régionale ; les autres espèces sont communes.

7 espèces de mammifères terrestres ont été observées, dont l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe qui sont protégés.



**Azuré du Trèfle**



**Flambé**

Les impacts potentiels du projet avant mise en œuvre des mesures « Éviter, réduire, compenser » (ERC) concernent principalement les oiseaux et les chauves-souris et la flore.

Le projet prévoit le maintien des lisières boisées, la plantation d'arbres et de 1 100 m de haies au niveau des parkings, et l'adaptation du calendrier des travaux aux périodes de reproduction des espèces. Les 2 parkings dédiés à la période estivale seront enherbés pour y maintenir des fonctionnalités biologiques.

La taille du parking a été réduite pour limiter au maximum les impacts sur la flore et les zones humides. À l'origine, le parking enherbé prévu pour la période estivale présentait une capacité

d'accueil de 1 200 véhicules (5 ha) et devait couvrir l'ensemble de la prairie au lieu-dit « *Les Granges* ». Cette capacité a été ramenée à 300 places de stationnement (1,2 ha). La réduction de capacité de 900 places ainsi réalisée ne sera pas reportée sur une autre site et constitue donc une réduction nette effective de l'impact du projet. Moins de 5 % de la station d'Orchis bouffon sera détruite par le projet.

Ces mesures sont adaptées, l'Ae considère que l'impact du projet sur la faune et la flore est faible et qu'il n'appelle pas de mesure complémentaire.

### Zones humides

Le site du projet a fait l'objet de plusieurs campagnes visant à identifier les zones humides. Il en ressort que l'ensemble des surfaces non artificialisées du site sont des zones humides d'après le critère pédologique, mais que seule une petite surface présente également une végétation hygrophile.

L'étude d'impact présente un bilan des surfaces imperméables, semi-perméables et perméables avant et après le projet. Il en ressort une perte nette de 4 400 m<sup>2</sup> de surface perméable, et l'étude d'impact conclut que l'impact du projet correspond à la perte de 4 400 m<sup>2</sup> de zones humides.

De façon générale, l'Ae considère que l'impact d'un projet sur les zones humides ne peut être apprécié sous le seul angle de la perte nette de surface de zone humide à l'échelle du projet, surtout lorsque ce projet a pour objet de déplacer des infrastructures d'emprises significatives et donc de supprimer et de recréer d'importantes surfaces de zones humides. Les surfaces de zones humides créées ne peuvent être considérées de prime abord comme équivalentes aux surfaces détruites, les milieux nouvellement créés étant généralement moins riches que les milieux détruits. Elles constituent une compensation dont il convient de démontrer le caractère suffisant en termes de taille, localisation, fonctionnalité écologique et niveau de protection.

De plus, les surfaces de parking enherbé ne sont pas comptabilisées dans les surfaces de zones humides dégradées, alors que la circulation et le stationnement de véhicules peut les altérer (pollutions, déchets...). Leur maintien en herbe et la limitation de leur utilisation à une période de l'année permet de limiter cet impact et d'y maintenir au moins une partie des fonctionnalités de zones humides.

Il convient de quantifier la surface brute de zones humides détruite, la surface de zone humide créée par la suppression des aménagements existants, la surface de zone humide dégradée par les travaux (circulation des engins de chantier) et l'éventuelle perte temporaire de fonctionnalités de zone humide en phase travaux découlant du phasage<sup>13</sup>.

Une mesure de compensation des impacts sur les 4 400 m<sup>2</sup> de zones humides résiduels est prévue. Elle consiste à réaliser un étrépage<sup>14</sup> de 50 cm de profondeur sur 7000 m<sup>2</sup> au droit d'une prairie existante pour amener le sol à un niveau plus proche de la nappe et rétablir des fonctions hydrologiques et biogéochimiques de zone humide.

Le SDAGE prévoit que les destructions de zones humides soient compensées par la recréation d'une surface 50 % plus importante que la surface détruite, et la mesure prévue est conforme à cette disposition pour la compensation de 4 400 m<sup>2</sup> de zones humides.

Toutefois, le site de compensation est à 18,7 km du projet, dans un parc logistique à Buchères, situé dans un autre bassin versant. Initialement agricole, il est en friche depuis une quinzaine d'années. L'Ae regrette que le maître d'ouvrage n'ait pas trouvé de site de

13 Si le nouveau tronçon de route est réalisé avant la déconstruction de l'ancien tracé dans un souci de réduction de la gêne occasionnée aux usagers, il résulte que la surface de zone humide fonctionnelle est temporairement plus faible.

14 Prélèvement d'une couche superficielle de sol.

compensation dans le même bassin versant que le projet. Le projet ne prévoit pas de gestion du site de compensation pour y maintenir un habitat prairial, seules les fonctionnalités hydrologiques et biogéochimiques des milieux détruits sont donc compensées. La mesure permettra notamment de favoriser l'infiltration des eaux pluviales sur le site de compensation.

Le dossier ne permet pas de conclure que la mesure de compensation est suffisante, puisque les surfaces de zones humides détruites et recrées sur le site du projet ne sont pas indiquées. De plus, les surfaces créées sur le site du projet constituent une mesure de compensation, or le dossier considère que celles-ci compensent la destruction d'une surface équivalente de zones humides, ce qui est contraire à la disposition du SDAGE évoquée précédemment, qui prévoit que la surface de compensation doit être 50 % plus grande que la surface détruite.

#### **L'Ae recommande de :**

- ***préciser l'impact brut du projet sur les zones humides, de quantifier les zones humides créées sur le site et de démontrer que la somme des zones humides créées sur le site et hors du site est suffisante pour garantir l'absence de perte de fonctionnalités écologiques de zones humides, tant du point de vue hydrologique que biologique ;***
- ***rechercher, éventuellement en liaison avec le Parc naturel de la Forêt d'Orient, si des possibilités de compensation pour les zones humides, fussent-elles partielles, ne pourraient pas être trouvées plus localement, à proximité du site et dans le même bassin versant.***

#### **3.1.2. Le paysage**

Le site du projet n'est concerné par aucun monument historique ou site inscrit ou classé.

L'objectif du projet est de revaloriser le site touristique de Mesnil-Saint-Père et donc d'améliorer sa perception paysagère, notamment depuis le lac et la plage. Actuellement, le caractère routier du site est omniprésent. Les aménagements paysagers proposés dans le cadre du projet permettent au site de retrouver un caractère naturel :

- il sera en grande partie enherbé, avec des périodes de tonte et de fauche adaptées et raisonnées pour éviter une trop forte artificialisation ;
- il présentera des bosquets de plantations aléatoires composés d'essences locales ;
- les nouvelles voiries au revêtement naturel participeront à la logique d'intégration paysagère ;
- aucun nouveau bâtiment ne sera créé, les bâtiments existants seront rénovés pour être en accord avec les intentions paysagères du projet (bardage en bois) ;
- les mares créées au sud pour la gestion des eaux pluviales contribueront au maintien d'un contexte de transition entre les entités forestière, humide et agricole qui caractérisent le secteur.

Compte tenu de sa localisation en bordure du lac d'Orient et de sa nature, le projet aura un impact positif sur le paysage. À l'issue des travaux, le site offrira un aspect beaucoup plus structuré et accueillant qu'actuellement.

#### **3.1.3. Les déplacements**

Le site est desservi par la route départementale 43 qui le traverse et traverse le village de Mesnil-Saint-Père au sud-ouest. L'étude d'impact présente les résultats de comptages réalisés en 2017. Il en ressort que le trafic sur cette route est d'environ 5 600 véhicules par jour hors

saison et 20 000 véhicules par jour au cœur de l'été, avec des taux de poids lourds de l'ordre de 10 % toute l'année, ce qui est important.

Le projet inclut l'aménagement d'une piste cyclable sur le site, elle complète la vélovoie des lacs permettant de faire le tour du lac et de rejoindre le site depuis Troyes, à environ 30 km. Le projet prévoit l'aménagement de 3 aires de stationnement pour vélos de 10 places chacune. L'une d'entre elles disposera de 2 bornes pour la recharge de vélos électriques.

Mesnil-Saint-Père est desservie toute l'année par la ligne d'autocar Troyes – Lusigny-sur-Barse à raison de 2 allers-retours par jour. Cette desserte est renforcée en juillet et août par la ligne Troyes – Dolancourt – Laferté-sur-Aube (2 AR/jour) et par une navette de la ville de Troyes dédiée aux enfants et adolescents de l'agglomération (2 AR/jour), ces 2 lignes s'arrêtant directement sur le site du projet. Des aménagements dédiés sont prévus.

Le site est à 14 km de la gare de Vendeuvre-sur-Barse, qui est desservie par les trains Paris – Culmont-Chalindrey et Paris – Mulhouse et les cars Troyes – Chaumont. L'étude d'impact indique que la mise en place d'une navette par autocar reliant le site du projet à la gare de Vendeuvre pourra être étudiée dans le futur en fonction de l'affluence du site, et qu'une vélovoie reliant la vélovoie existante autour du lac d'Orient à Vendeuvre-sur-Barse est en projet et verra le jour dans quelques années.

L'Ae relève positivement ces initiatives qui sont de nature à favoriser l'usage des modes doux et des transports en commun et à réduire les nuisances et pollutions générées par le projet.

Pour le stationnement des véhicules motorisés, l'offre actuelle est d'environ 650 places. Les stationnements en épis existants le long de la RD43 sont dangereux et seront supprimés au profit de parkings en partie situés entre la route et la plage, évitant ainsi aux piétons de devoir traverser la route.

Le projet prévoit :

- 920 places permanentes pour les véhicules légers ;
- 300 places en terre-pierre pour véhicules légers accessibles uniquement en été ;
- 20 places pour voitures avec remorque ;
- 38 places pour camping-car ;
- 9 places pour autocars ;
- 20 places pour motos.

L'offre de stationnement pour les véhicules légers est ainsi augmentée d'environ 88 %. L'étude d'impact justifie l'augmentation du nombre de places par l'insuffisance actuelle de l'offre en période estivale, dans une perspective de croissance de la fréquentation. Le dossier gagnerait à mieux justifier cette augmentation (cf paragraphe 2.2. ci-avant). L'Ae relève que l'augmentation de l'offre en stationnement pour les véhicules légers est en elle-même de nature à favoriser l'augmentation du nombre de personnes se rendant sur le site en voiture, et donc du trafic et des nuisances et pollutions associées.

***L'Ae réitère sa recommandation de mieux justifier le besoin en stationnement au regard des prévisions de fréquentation du site.***

#### **3.1.4. La qualité de l'eau**

Les eaux usées issues des installations du site touristique sont traitées par la station d'épuration de Mesnil-Saint-Père, pour laquelle il est mentionné qu'elle disposerait théoriquement d'une capacité suffisante pour faire face à une augmentation de la fréquentation.

Toutefois, selon les informations accessibles à partir du portail d'information sur l'assainissement communal<sup>15</sup>, cette station d'épuration n'est déjà actuellement pas conforme ni en équipement ni en performance. L'étude d'impact indique que la station d'épuration fait actuellement l'objet d'une réhabilitation.

***L'Ae recommande de ne pas étendre la zone touristique en l'absence d'une station d'épuration répondant aux normes en vigueur, et notamment pour les pics de fréquentation maximale prévus.***

### **3.2. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Il fait l'objet d'un document spécifique joint au dossier. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

METZ, le 14 janvier 2022

Le président de la Mission Régionale  
d'Autorité Environnementale,  
par délégation,

Jean-Philippe MORETAU

15 <https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/>