



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 environnementale¹ (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 (ZPS²) et en zone humide Ramsar³. 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 IOTA⁴ « 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 m² 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 2021⁵ 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 SCoT⁶ 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 SDAGE⁷ Seine-Normandie et avec la charte du PNR⁸ 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 SRADDET⁹ 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 ZPS¹⁰ « Lacs de la forêt d'Orient », la ZICO¹¹ « Lacs de la forêt d'Orient », le site Ramsar¹² « 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 m² de surface perméable, et l'étude d'impact conclut que l'impact du projet correspond à la perte de 4 400 m² 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 phasage¹³.

Une mesure de compensation des impacts sur les 4 400 m² de zones humides résiduels est prévue. Elle consiste à réaliser un étrépage¹⁴ de 50 cm de profondeur sur 7000 m² 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 m² 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 communal¹⁵, 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/>