

SARL LA CHAPELLE

Rue du Poirier
14650 CARPIQUET

ETUDE D'IMPACT

Article R.122-2 du Code de l'environnement

Marzan (56130)

Projet d'extension du Parc résidentiel de loisirs

« LE DOMAINE DU TENO »

Réponses aux observations de l'Avis
de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Bretagne en date du 21/10/21

9 novembre 2021

Dossier n°20-094

Dossier réalisé en collaboration avec :



BUREAU D'ETUDES EN ENVIRONNEMENT

Membre du Groupement Professionnel OPHITE – Adhérent Afite
26 rue d'Espagne – 64100 BAYONNE

☎ 05 59 46 10 85 / contact@cabinetnouger.com
www.cabinetnouger.com

1 - REPONSES A L'AVIS DE LA MRAE

Le tableau suivant apporte des réponses aux observations émises dans le cadre de l'Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Bretagne, en date du 21/10/2021.

Observations émises par la MRAe	Réponses / Commentaires du maître d'ouvrage
II. Qualité de l'évaluation environnementale	
<p>➤ État initial de l'environnement</p> <p>Les enjeux sont globalement bien identifiés par le pétitionnaire ; toutefois l'enjeu de déplacement devrait être revu de « faible » à « moyen » du fait de l'augmentation de trafic induite par la hausse de la fréquentation du parc due à son extension.</p>	<p>Le tableau de synthèse de l'état initial de l'environnement relatif à « l'Environnement humain » est modifié afin de prendre en compte cette remarque.</p> <p>Il est joint en Annexe 1 de cette note.</p>
<p>➤ Justification environnementale des choix</p> <p>La mise en évidence de zones humides et d'arbres remarquables lors des inventaires réalisés a amené le projet à évoluer dans son périmètre et sa composition, de façon à préserver ces éléments d'intérêt écologique particulier. Le nombre total de lots a ainsi été ramené à une trentaine, contre une quarantaine initialement.</p> <p>Le choix de la localisation et du dimensionnement des deux zones d'extension n'est toutefois pas argumenté, en particulier pour l'extension orientale, positionnée sur une parcelle boisée dont le statut a évolué entre l'ancien et l'actuel PLU où elle est identifiée comme située en zone agricole(A).</p> <p>L'Ae recommande, dans une logique de priorité à l'évitement des effets négatifs sur l'environnement, de justifier le choix des parcelles l'extension au regard des solutions alternatives envisageables.</p>	<p>Outre l'analyse des besoins locaux relatifs au type de projet considéré, le choix d'un terrain par un maître d'ouvrage dépend principalement de sa maîtrise foncière actée ou possible et de son caractère aménageable défini par l'urbanisme local. Sont également pris en compte l'accessibilité du terrain considéré et la possibilité de le raccorder aux réseaux (EU, EP, électricité, etc.).</p> <p>L'ensemble de ces conditions sont réunies ici pour les deux terrains considérés : ils sont la propriété du maître d'ouvrage et sont aménageables grâce à une compatibilité au PLU pour la partie Nord et au bénéfice d'un Certificat d'urbanisme pour la partie Est. Ils sont également raccordables aux réseaux existants en limite et sont accessibles directement depuis le PRL actuel (pas de nouvel accès à créer sur une voirie publique). L'aménagement répond de plus à une demande locale en logements à caractère touristique.</p> <p>Pour mémoire, les autres terrains localisés en limite du PRL existant ne sont pas la propriété du maître d'ouvrage. Aucune solution alternative sur un autre terrain n'a donc pu être envisagée ici.</p>

Observations émises par la MRAe	Réponses / Commentaires du maître d'ouvrage
<p>> Effets du projet</p> <p>Les effets cumulés sont étudiés via une recherche des opérations ayant fait l'objet d'un examen au cas par cas ou d'une évaluation environnementale dans un rayon de 1,5 km autour du projet. Cette sélection fait apparaître deux projets (un lotissement de 120 logements au sud du PRL, et l'extension d'une unité de méthanisation à l'ouest du bourg d'Arzal), ayant des effets cumulés sur le trafic avec l'extension du parc. Le pétitionnaire rappelle que le trafic induit par le PRL sera « essentiellement saisonnier et avec des véhicules légers », ce qui est un argument insuffisant. Il devrait être renforcé par des estimations chiffrées et commentées des hausses de trafic attendues.</p>	<p>Une estimation chiffrée de la hausse de trafic induit a été effectuée dans le cadre de l'étude d'impact. Cette estimation est reprise ici.</p> <p>Le PRL (actuel et extensions) sera majoritairement fréquenté entre les mois de mai et d'octobre, ainsi que les weekends. La fréquentation sera à priori maximale en haute saison, soit environ 6 à 8 semaines par an.</p> <p>Les hypothèses prises en compte pour évaluer le trafic annuel induit par le projet (PRL existant et extensions Nord et Est) sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Occupation maximale des 102 emplacements en même temps, en haute saison (juillet/août), soit environ 8 semaines par an (56 jours) ; - Occupation du PRL à 60% de sa capacité en mai/juin et septembre/octobre (112 jours), soit environ 61 emplacements en même temps ; - Occupation du PRL à 30% sur le reste de l'année, soit environ 30 emplacements sur 168 jours ; - Les résidents viendront avec 1 seul véhicule par emplacement ; - Chaque famille prendra en moyenne 1 fois par jour la voiture pour visiter la région, etc. ; - Les résidents se déplaceront dans un rayon moyen de 40 km pour visiter la région (Golfe du Morbihan à 25 km à vol d'oiseau, Vannes à environ 30 km, Nantes à environ 60 km). <p>Précisons qu'il s'agit d'hypothèses maximales car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les usagers du PRL ne prendront pas nécessairement leur voiture tous les jours, et encore moins pour parcourir 40 km du fait de la proximité des bourgs de Marzan et d'Arzal notamment ; - entre novembre et avril, le PRL sera essentiellement occupé durant les weekends et les vacances scolaires, et non tous les jours comme retenu ici. <p>Sur la base de ces hypothèses maximales, en prenant en compte un aller-retour par jour et par véhicule, le nombre moyen annuel de véhicules (aller-retour) induits par le projet serait d'environ 96 par jour.</p>

Observations émises par la MRAE	Réponses / Commentaires du maître d'ouvrage
<p>➤ Dispositif de suivi</p> <p>Plusieurs indicateurs devront être suivis par le pétitionnaire, que ce soit durant le chantier ou une fois les extensions achevées. Pendant les travaux, un contrôle hebdomadaire est prévu concernant l' « état de la partie nord de l'extension nord et de la bande de 5 m en périphérie nord, est et sud de l'extension est ».</p> <p>Durant l'exploitation du site, le maître d'ouvrage prévoit le suivi de deux indicateurs, avec un contrôle annuel de « l'état des arbres conservés et l'évolution et de la végétation », et une surveillance annuelle ainsi qu'avant et après chaque épisode pluvieux important du système de gestion des eaux pluviales.</p> <p>Si ces indicateurs sont pertinents afin de connaître les évolutions locales de l'environnement, il conviendrait que des explications concernant la manière dont le pétitionnaire utilisera ces indicateurs soient jointes au dossier, dans un but de maîtrise des incidences résiduelles durant l'exploitation du site.</p> <p>L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser la manière dont les indicateurs de suivi seront pris en compte, notamment en cas de constat d'incidences résiduelles notables.</p>	<p>En phase travaux, un suivi sera réalisé par un écologue. En cas d'incidences sur les zones écologiques sensibles, le maître d'ouvrage sera informé et des mesures adaptées à la situation rencontrée seront prises. Rappelons toutefois qu'une mise en défens des zones sensibles sera réalisée au préalable des travaux, avec sensibilisation des entreprises, pour éviter toute perturbation de ces milieux.</p> <p>En phase aménagée, les suivis de l'état des arbres et de l'évolution de la végétation, ainsi que la surveillance des systèmes de gestion des eaux pluviales seront pris en charge par l'association syndicale des acquéreurs des emplacements du PRL, comme c'est actuellement le cas sur le PRL existant.</p> <p>L'association syndicale a missionné une entreprise spécialisée qui est à même de gérer les problématiques relatives à l'état de la végétation et des ouvrages de gestion des eaux pluviales. Cette entreprise interviendra également sur les extensions du PRL.</p>
III. Prise en compte de l'environnement	
Paysage	
<p>Le pétitionnaire a prévu des mesures pour la qualité paysagère du site : plantation et préservation d'arbres en plusieurs endroits, conservation en l'état d'une bande boisée de 5 m sur la périphérie de l'extension Est, ainsi que la création de zones plantées d'essences locales, « plantation d'une haie champêtre en limite ouest » pour l'extension nord, ainsi que la pose de toitures en ardoise ou bac-acier noir. Certaines mesures, a priori pertinentes, comme le « traitement des façades réalisé pour s'harmoniser avec le vocabulaire architectural local », devraient toutefois être précisées.</p> <p>Il conviendrait d'étudier les effets de la plantation d'arbres destinés à favoriser « l'intégration » des constructions, car la création de tels masques a pour effet une fermeture du paysage qui peut être perçue négativement d'un point de vue du cadre de vie des riverains.</p> <p>Par ailleurs, l'absence de photomontages, en particulier depuis les hameaux et les axes routiers, ne permet pas de bien se représenter les effets du projet sur le paysage.</p> <p>L'Ae recommande de mieux mettre en évidence les incidences du projet sur le paysage au moyen de photomontages et de préciser ou adapter si besoin les dispositions relatives à cet enjeu.</p>	<p>L'extension sur la partie Est vient s'intégrer au sein d'un boisement déjà existant. De fait la perception de cet espace reste proche de la vision actuelle du terrain. La zone protégée périphérique permet la conservation des essences en place sur une largeur de 5 m.</p> <p>L'extension Nord est une continuité de l'aménagement existant. La limite est repoussée vers le Nord avec un aménagement similaire à la végétation actuelle. Les lots sont délimités avec une haie d'arbustes qui formera à terme un filtre végétal libre aux essences variées (hauteur moyenne à maturité autour de 1.5 m).</p> <p>Une haie de plus grande envergure est prévue le long de la voie en miroir de la haie bocagère existante (haie visible sur les photos de l'existant en annexe 2). Celle-ci est composée d'une strate de moyenne hauteur aux essences variées. Elle est complétée par des chênes à intervalle régulier proposant une séquence dans le paysage lointain.</p>

Observations émises par la MRAe	Réponses / Commentaires du maître d'ouvrage
<p>Déplacements</p> <p>Dans la description de l'état initial des déplacements, il conviendrait que le dossier indique et qualifie les trafics des principaux axes routiers du voisinage, notamment sur la RD 139, et stipule si d'éventuelles situations de congestions sont rencontrées.</p> <p>Le pétitionnaire estime que la hausse de trafic induite par le projet sera de 96 véhicules par jour en moyenne, avec environ 200 véhicules par jour en haute saison (juillet et août).</p> <p>Si les projets susceptibles de se cumuler en matière d'effets sur les déplacements sont bien identifiés, l'analyse gagnerait à être renforcée par l'estimation des hausses liées à ces projets et par une analyse plus précise des situations particulières de congestion ou de ralentissement, en tenant compte de la variabilité quotidienne et saisonnière du trafic.</p>	<p>Lors des visites de terrain effectuées dans le cadre de l'étude d'impact, il n'a pas été observé de congestion sur les axes locaux et notamment sur la RD139. La consultation régulière du site « infotrafic »¹, à différentes heures de la journée afin de répondre à cette demande, n'a pas non plus mis en évidence de congestion sur cet axe.</p> <p>Les projets considérés pour les effets cumulés sur le trafic sont le lotissement de 120 logements situés 400 m au Sud (en cours de construction) et l'extension de l'unité de méthanisation située à 1,3 km environ au Sud-ouest du projet.</p> <p>Les trafics estimés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lotissement de 120 logements : selon les données INSEE 2018, le nombre de voitures par ménage sur la commune de Marzan se répartit de la manière suivante : <ul style="list-style-type: none"> • ménages sans voiture : 4,3% du total ; • ménages avec 1 voiture : 40,6% du total ; • ménages avec 2 voitures et plus : 55,1% du total. <p>Si l'on applique ces ratios aux 120 logements prévus sur le lotissement, ces derniers seront équipés d'environ 181 voitures². En hypothèse maximale, on considère que tous les véhicules sont en circulation une journée sur un aller-retour, soit 362.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unité de méthanisation : il est prévu un trafic supplémentaire de 14 poids lourds en moyenne par semaine d'avril à septembre, soit 2,8 par jour (environ 6 camions en aller-retour). Le reste de l'année, la circulation est estimée à 0,8 poids lourds par jour (environ 2 en aller-retour). - Projet d'extension du PRL, en hypothèse maximale : en haute saison, avec occupation de tous les emplacements et déplacements de tous les résidents le même jour = 204 véhicules aller-retour. <p>➔ En hypothèse maximale, avec circulation de tous les véhicules concernés ici le même jour, le trafic induit serait de 566 véhicules légers et 6 camions environ.</p> <p>Le trafic sur la RD139 est de 5444 véhicules par jour, dont 4,1% de poids lourds (chiffres 2019 du Conseil départemental du Morbihan).</p> <p>En hypothèse maximale, l'augmentation du trafic induit par les projets représente donc environ 10% du trafic sur la RD139.</p> <p>S'agissant d'un hébergement à usage de loisirs, les résidents utiliseront principalement leur voiture en dehors des heures de déplacements pendulaires (« heures de pointes »), ce qui limitera les incidences sur le trafic de la population locale.</p>

¹ https://www.viamichelin.fr/web/Trafic/Trafic_info-Marzan-56130-Morbihan-France

² Pour les ménages possédant « 2 voitures et plus », il a été retenu la valeur de 2 voitures

Observations émises par la MRAe	Réponses / Commentaires du maître d'ouvrage
	<p>De plus, si l'on considère une plage horaire de déplacements comprise entre 8h et 22h (14h) par les résidents du PRL, on obtient un trafic théorique moyen de pointe de 15 véhicules à l'heure, soit environ 1 passage toutes les quatre minutes, ce qui constitue un impact relativement faible sur le réseau routier local.</p> <p>Enfin, les habitants du lotissement (en cours de construction) utiliseront essentiellement leur voiture en semaine lors des « heures de pointes », contrairement aux résidents du PRL qui peuvent éviter ces horaires pour leur déplacement. En été, les habitants du lotissement seront à priori en grande partie en congés, avec des déplacements principalement hors « heures de pointe » ou absents car en vacances sur un autre lieu.</p>
Gestion des eaux pluviales et usées	
<p>Pour les eaux usées, le parc est relié à la station d'épuration d'Arzal.</p> <p>L'augmentation prévisible des effluents n'aura a priori pas d'effet notable du fait d'une situation maîtrisée actuellement. La charge entrante maximale rencontrée est très inférieure à la capacité de la station (1 684 EH contre un dimensionnement à 5 500 EH). Il conviendrait toutefois de renseigner le dossier sur les effets des rejets du système d'assainissement sur les milieux récepteurs pour identifier un éventuel enjeu local de pollution, et de qualifier le poids du PRL dans ces rejets.</p>	<p>La STEP d'Arzal date de 2010. Elle a donc à priori fait l'objet d'une « autorisation » de mise en service, au titre de la « Loi sur l'eau », sur la base d'un dimensionnement qui ne dégrade pas le milieu récepteur pour un flux traité donné.</p> <p>Les effluents du présent projet pourront être traités par la STEP, sans nécessité d'augmenter son dimensionnement. Il n'est donc pas attendu de pollution liée au traitement des eaux usées du projet par cette STEP.</p> <p>Pour mémoire, on peut estimer le nombre d'équivalents-habitant (EH) à 255 EH sur le PRL total étendu, sur la base de 2,5 EH par « logement » en moyenne (102 HLL prévues ici au total après extension), ce qui représente environ 4,6 % de la capacité de la STEP.</p>

2 - ANNEXE 1 : TABLEAU DE SYNTHÈSE « ENVIRONNEMENT HUMAIN » ACTUALISE

Tableau 1 : synthèse de l'état initial de l'« Environnement humain » et enjeux		
Thème	Caractéristiques sur l'aire d'étude	Niveau de sensibilité pour le projet / Contraintes
Populations Habitations	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de HLL sur le PRL existant. - Aucune habitation sur les terrains objets des extensions Nord et Est. - Les habitations les plus proches sont localisées en limite Nord-ouest, au lieu-dit « Port Mahon », de l'autre côté du chemin communal du même nom. 	Présence de HLL sur le PRL et d'habitations à proximité.
Activités économiques et de loisirs	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiments agricoles présents à proximité du projet, au sein du lieu-dit « Port Mahon » au Nord-ouest, ainsi qu'au Sud, de l'autre côté du chemin communal de Teno (bâtiments pour des chevaux). Entreprises présentes au sein des lieux-dits « Le Teno » à l'Est et « Le Guernué » au Nord. - Commune qui dispose d'atouts touristiques car située sur la rive droite de La Vilaine et à environ 30 km du Golfe du Morbihan. - Le projet ne concerne pas de zones agricoles exploitées. - Le boisement en présence sur l'extension Est a à priori fait l'objet d'une exploitation par les anciens propriétaires. Il n'est plus exploité. - L'extension Nord est intégrée à l'emprise clôturée du PRL, la chasse ne peut donc y être pratiquée, et les terrains de l'extension Est étant accolés au PRL existant, ils ne sont pas favorables à cette activité. - Les terrains du projet, éloignés de cours d'eau, ne sont pas directement concernés par l'activité de pêche. 	/
Voies de circulation	<ul style="list-style-type: none"> - La commune de Marzan présente un réseau viaire développé : elle est traversée par des axes majeurs (RN165 et routes départementales) et de nombreuses voies communales qui relient les hameaux. - Le PRL existant est accessible depuis le chemin communal de « Port Mahon » à l'Ouest. Ce chemin permet de relier la RD139 au Sud et la RD765 au Nord. - Absence de chemin de randonnée ou de piste cyclable à proximité du site. - Les terrains du projet ne sont pas desservis par les transports en commun. 	Nature du projet qui risque d'induire une augmentation du trafic lié à l'extension du PRL.
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Le paysage sonore du secteur du projet est peu marqué. Il est actuellement lié à la circulation sur les axes routiers locaux et aux activités agricoles. - Aucune prescription particulière à prendre en compte liée au classement sonore des infrastructures de transports terrestres, ou à un plan de prévention ou d'exposition au bruit. - Les usagers du PRL devront suivre les dispositions imposées par l'Arrêté préfectoral relatif à la lutte contre les bruits du voisinage, du 10 juillet 2014, dans le département du Morbihan. 	/

Tableau 1 : synthèse de l'état initial de l'« Environnement humain » et enjeux		
Thème	Caractéristiques sur l'aire d'étude	Niveau de sensibilité pour le projet / Contraintes
Réseaux divers	<ul style="list-style-type: none"> - Le PRL existant est raccordé à l'ensemble des réseaux nécessaires (AEP, EU, etc.). - Raccordement possible des extensions Nord et Est à partir des réseaux existants en limite (AEP, EU, etc.). - Le PRL existant dispose d'un réseau de gestion des ruissellements. - Nécessité de création d'un réseau « eaux pluviales » sur les extensions Nord et Est. 	Projets d'extensions à raccorder aux réseaux (AEP, EU, etc.) et création d'un réseau EP.
Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> - Une aire à conteneurs de déchets a été aménagée sur le PRL existant. Les ordures ménagères sont collectées par le biais de la gestion communale. - L'aménagement des extension Nord et Est devra prendre en compte les prescriptions de la Communauté de communes Arc Sud Bretagne pour la mise en œuvre de la gestion des déchets ménagers. 	Gestion des déchets à adapter pour les extensions.
Urbanisme - servitudes	<ul style="list-style-type: none"> - La parcelle YC358 du projet bénéficie d'un Certificat d'urbanisme (CU) délivré en date du 20/02/2020 → Les règles d'urbanisme en vigueur sont celles de l'ancien PLU. - Zonage des terrains en « 1AUi2 », à savoir « un secteur affecté à l'habitat lié aux activités de loisirs et de tourisme ». Projet compatible. - Les terrains du projet ne sont pas concernés par des emplacements réservés. 	Règlement d'urbanisme à prendre en compte.
Risque industriel	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune industrie ICPE soumise à Autorisation ou Enregistrement à proximité du projet. - Pas de risque industriel défini sur georisques.gouv.fr à proximité du projet. - La commune de Marzan n'est pas dotée d'un PPRT 	/

3 - ANNEXE 2 : PHOTOS ILLUSTRANT LES ELEMENTS PAYSAGERS

