



Demande d' AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



CIRCUIT AUTOMOBILE – AUTODROME

Couvron-et-Aumencourt (02)

Note de présentation non technique

Version 01 – Janvier 2018

Dossier réalisé avec le concours de

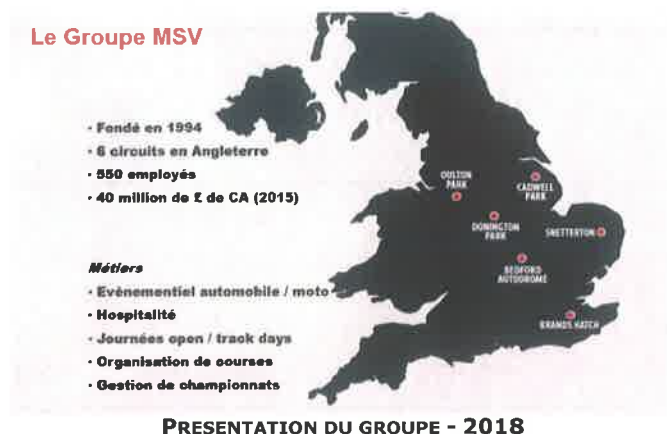


Note de présentation non technique

I.	PRESENTATION DU PETITIONNAIRE	1
II.	LOCALISATION	1
III.	CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET	2
A.	TRAVAUX ET AMENAGEMENTS	2
B.	ORGANISATION FUTURE.....	4
1.	<i>Installations</i>	4
2.	<i>Stationnements-Accès-Sécurité</i>	4
3.	<i>Gestion des eaux</i>	6
4.	<i>Aménagements spécifiques</i>	6
IV.	CARACTERISTIQUES OPERATIONNELLES DU PROJET	6
A.	AUTODROME	6
1.	<i>Installations</i>	6
2.	<i>Activités</i>	6
B.	AERODROME	8
1.	<i>Installations</i>	8
2.	<i>Activités</i>	8
C.	ZONE D'ACTIVITÉS (ET ZONE TECHNIQUE)	9
1.	<i>Installations</i>	9
2.	<i>Activités</i>	9
D.	STAND DE TIR.....	9
E.	CENTRE ÉQUESTRE	9
F.	ENERGIE ET RESSOURCES NATURELLES UTILISEES	9
V.	ESTIMATION DES INCIDENCES	9
A.	SUR L'ENVIRONNEMENT	9
1.	<i>Paysage</i>	9
2.	<i>Nuisances lumineuses</i>	10
3.	<i>Autres émissions</i>	10
4.	<i>Compatibilité aux règlements d'urbanisme, plans et schémas</i>	10
5.	<i>Milieu naturel</i>	11
B.	EAU ET SOUS-SOL	11
1.	<i>Prélèvement</i>	11
2.	<i>Rejets</i>	11
C.	QUALITE DE L'AIR	11
D.	BRUIT ET VIBRATIONS.....	11
E.	DECHETS	12
F.	TRAFFIC, TRANSPORT	12
G.	RISQUES ET POLLUTION.....	12
H.	INCIDENCES CUMULEES	12
VI.	UN PROJET RESPECTUEUX DE SON ENVIRONNEMENT	13
A.	PHASE ETUDE ET CONCEPTION	13
B.	PHASE TRAVAUX	13
C.	PHASE EXPLOITATION	13

I. PRESENTATION DU PETITIONNAIRE

Fondé en 1994, le groupe MSV (MotorSport Vision) exploite 6 circuits en Angleterre avec 550 employés et un chiffre d'affaire de 41,8 millions de livres sterling en 2016.



Fort de cette expérience de plus de 25 ans dans l'événementiel automobile/motocycle et dans l'exploitation d'autodrome, MSV Group Ltd souhaite se développer dans le Nord de l'Europe. Il a saisi l'opportunité d'acquérir une ancienne base militaire pour y créer et développer un autodrome de renom.

II. LOCALISATION

Le projet prend place sur le terrain de l'ancienne base aérienne militaire QUARTIER MANGIN à :

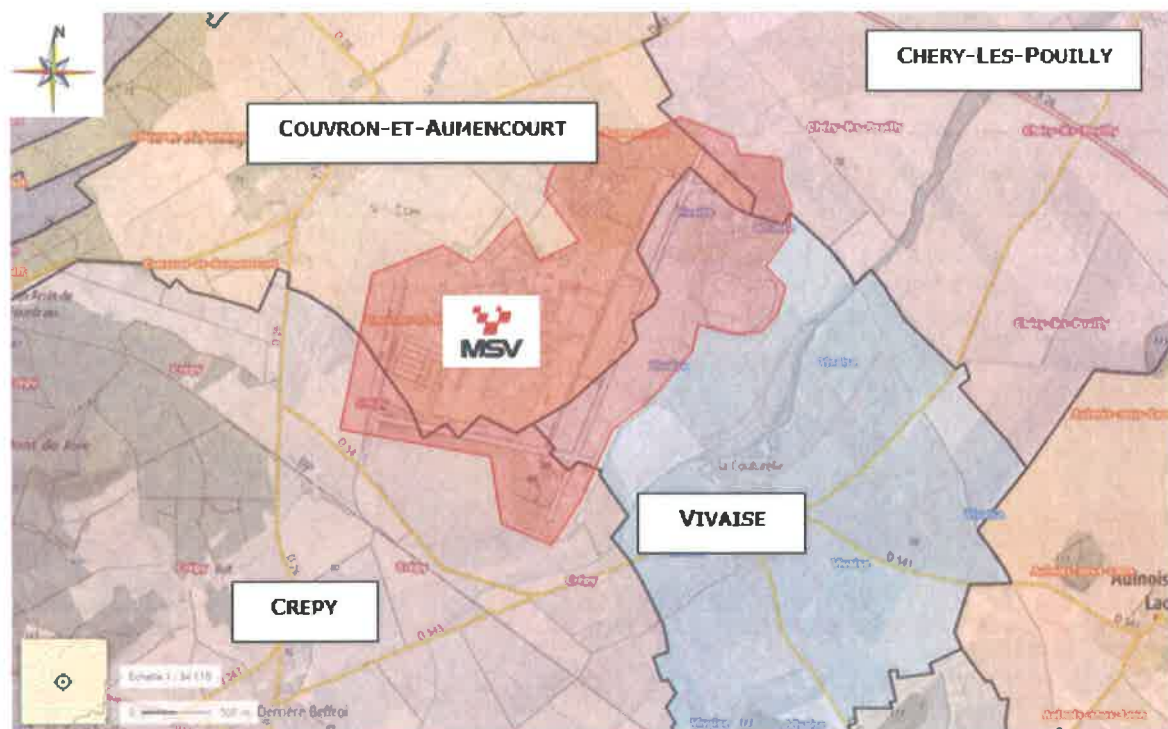
- 10 km environ au Nord ouest de LAON (02),
- 30 km au Sud est de SAINT-QUENTIN (02),
- 120 km au Sud est de LILLE (59),

en région HAUTS-DE-FRANCE.



LOCALISATION DU PROJET
Echelle non contractuelle – Janvier 2018

Ce terrain s'étend sur 4 territoires communaux, pour une surface totale de 5 090 049 m² (509,0049 ha). MSV FRANCE SAS en aura la maîtrise foncière.



LOCALISATION DU TERRAIN
Echelle non contractuelle – Janvier 2018

III. CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU PROJET

A. TRAVAUX ET AMENAGEMENTS

DÉMOLITIONS

L'ancienne base aérienne s'organisait en 3 grandes zones fonctionnelles : une zone technique (ateliers), une zone de vie (commandement, utilités...) et une piste d'atterrissage. Certains bâtiments, trop insalubres seront démolis :

Bâtiments voués à la démolition		
- Bâtiment 016	- Bâtiment 100	- Bâtiment 220
- Bâtiment 036	- Bâtiment 101	- Bâtiment 229
- Bâtiment 046	- Bâtiment 108	- Bâtiment 240+241
- Bâtiment 052	- Bâtiment 119	- Bâtiment 280
- Bâtiment 057	- Bâtiment 124	- Bâtiments 282+289
- Bâtiment 075	- Bâtiment 134	- Bâtiment 286
- Bâtiment 095	- Bâtiment 136	- Station d'épuration

AMÉNAGEMENTS ET TRAVAUX

Le site est composé d'un maillage de route, plateformes, piste d'aviation et de multiples anciens bâtiments à usage militaire. Il se divisera en 3 espaces : autodrome, aérodrome et autres activités.

Au centre, prendront place les espaces dédiés au fonctionnement du site et de l'autodrome et à l'accueil du public.

Les constructions et réhabilitations seront divisées en 3 parties distinctes : espace réception et exposition, espace paddock et espace 233 réservé aux bureaux, direction de course et centre médical.

Cet espace renfermera également la salle de contrôle de l'aérodrome.

Seront réalisés sur le site, les aménagements et travaux ci-après :

Réfection de l'aérodrome
Création de l'autodrome
Mise en place de merlons paysagers
Plantations
Réfection de la station de carburant
Réhabilitation de certains bâtiments
Constructions des espaces polyvalents (espaces réception et exposition, espace Paddock)
Réhabilitation du bâtiment 233 (bureaux, direction de course et centre médical)
Réhabilitation des voies d'accès aux espaces polyvalents avec mise en place d'un balisage lumineux
Réhabilitation de la voie publique depuis COUVRON ET AUMENCOURT avec mise en place d'un éclairage public
Aménagement de parkings pour les espaces polyvalents avec un éclairage pour les cheminements
Aménagement d'étendues engazonnées pour les parkings des grands événements
Réhabilitation des réseaux existants et conservés (eaux usées, eaux pluviales, énergies, communication, eau potable, défense incendie)
Création de nouveaux réseaux et mise en place de micros stations (assainissement non collectif)
Création de bassins d'infiltration des eaux pluviales avec séparateurs hydrocarbures pour la gestion à la parcelle

Les phases prévisionnelles du projet seront les suivantes :

Année	Activité prévue
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Dépôts des documents nécessaires au Permis d'Aménager et à l'autorisation d'exploiter • Dépôts des documents nécessaires au Permis de Construire • Enquête publique • Obtention du Permis d'Aménager et de l'autorisation d'exploiter • Obtention du Permis de Construire • Définition et création des plans détaillés des nouvelles constructions
2019	<ul style="list-style-type: none"> • Début de la construction du circuit • Début de la construction des nouveaux bâtiments • Début de la construction des merlons antibruit • Début des travaux de démolition • Préparation de la piste d'atterrissage au niveau requis pour la réouverture en tant qu'aérodrome agréé par la DGAC • Recrutement constant de personnel en prévision de l'ouverture • Phase de développement préliminaire du parc d'activité
2020	<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture des circuits • Ouverture du bâtiment d'exposition et des autres bâtiments • Ouverture de la piste d'atterrissage • Premiers événements – trackdays, événements constructeurs, etc - • Création de plus d'emplois à plein temps et à temps partiel pour supporter l'activité du circuit • Poursuite de l'exploitation du parc d'activité • Location des bâtiments existants et construction de nouveaux bâtiments

APPORT ET UTILISATIONS DE TERRES, MATERIAUX

Les aménagements et création des merlons nécessiteront l'utilisation de matériaux et de terre. Le terrain étant déficitaire en volume, les exigences en matière d'utilisation sont les suivantes :

✕ Valorisation maximale des terres et matériaux in situ

Après contrôle de leur qualité, les terres et matériaux suivront leur filière spécifique :

- en absence de pollution caractérisée, les matériaux seront concassés et réemployés pour la construction des pistes, voiries... Les terres végétales seront réutilisées en couverture ;
- en cas de pollution avérée, les matériaux et terres seront utilisés en remblais, entre enveloppes étanches type géomembrane, garantissant le confinement de la pollution.

✕ Apport de matériaux externes

Ils proviendront de carrières ou plateformes de valorisation.

L'apport des plateformes sera privilégié pour réduire le prélèvement de matériaux naturels.

Les matériaux valorisés seront conformes aux exigences fixées par l'arrêté du 12 décembre 2014.

L'apport de matériaux et de terre sera au maximum de 350 000 m³.

B. ORGANISATION FUTURE

L'organisation future du projet est présentée en page suivante.

1. Installations

Les installations seront composées :

- d'un autodrome et de ses espaces : réception et exposition, paddock, espace 233 ;
- d'un aérodrome ;
- d'une zone d'activités regroupant entre autre les ateliers d'entretien et de maintenance des véhicules (zone technique) ;
- d'un stand de tir ;
- d'un centre équestre.

2. Stationnements-Accès-Sécurité

Quatre aires de stationnement seront aménagées dans l'enceinte du site :

- côté Nord, surface en enrobé réhabilitée (parking 4) ;
- côté Sud et Ouest, surface type "gazon" pour les manifestations d'envergure (parkings 1, 2 et 3).

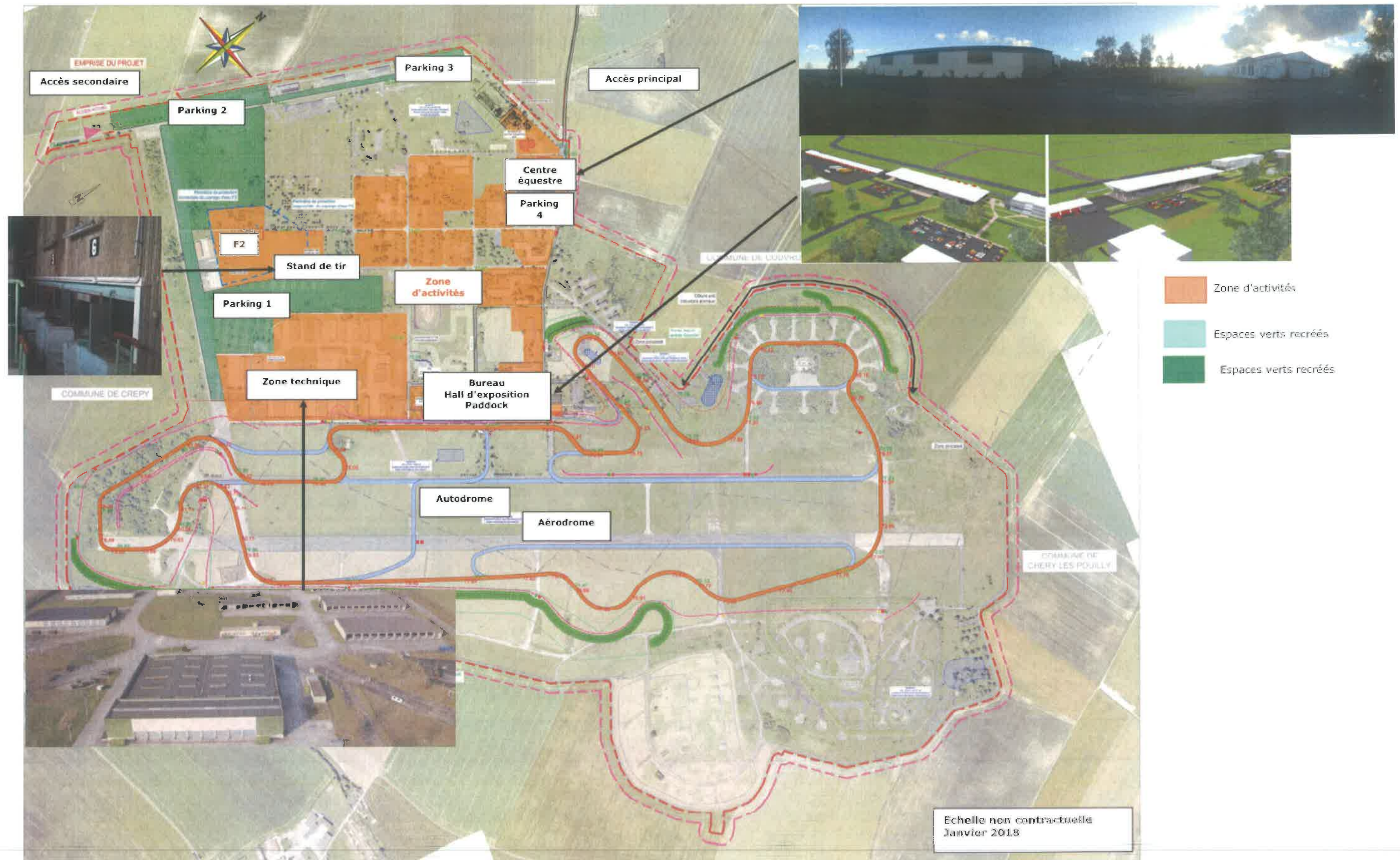
Le site sera accessible par 2 accès :

- côté Nord, pour son accès principal ;
- côté Sud ouest pour son accès secondaire ouvert essentiellement lors des manifestations d'envergure.

Les besoins en eaux d'extinction seront assurés par le forage F2 et une réserve aérienne de 910 m³.

L'ensemble du site est clôturé.

ORGANISATION FUTURE



3. Gestion des eaux

Les besoins en eau des installations seront assurés par le forage F2.

Une nouvelle station sera construite par la collectivité pour assurer le traitement des eaux domestiques de la commune de COUVRON-ET-AUMENCOURT.

Les eaux usées des installations seront traitées par des dispositifs d'Assainissement Non Collectifs (ANC) ou par la nouvelle station d'épuration.

Les eaux pluviales seront infiltrées via 7 bassins après traitement par séparateurs d'hydrocarbures si nécessaire.

4. Aménagements spécifiques

Afin de réduire et compenser les impacts environnementaux du projet seront notamment créés :

- des merlons périphériques ;
- des surfaces de plantations.

IV. CARACTERISTIQUES OPERATIONNELLES DU PROJET

A. AUTODROME

1. Installations

L'autodrome sera constitué de 7 tracés assurant différents défis et plaisir de conduite aux futurs pilotes et usagers.

Ce circuit sera ouvert aux compétitions, essais, entraînements ou démonstrations ainsi qu'aux activités de loisirs, roulage et école de pilotage.

Il fera l'objet d'une homologation par le ministère de l'intérieur, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), la Fédération Française de Sport Automobile (FFSA), la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de toute autre organisation nécessaire à son exploitation.

Ce circuit sera complété de constructions nécessaires à son exploitation :

- un espace réception et exposition accessible au public ;
- un espace paddock réservé aux équipes utilisant le circuit ;
- un espace 233 réservé au fonctionnement du site : bureaux, centre de course et centre médical.

2. Activités

CLIENTELE

Les futurs clients seront par exemple ;

- des particuliers avec leur véhicule personnel (tourisme, historique ou véhicules hautes performances) ;
- des groupes d'entreprise ou de particuliers participant à des stages de pilotage à but « éducatifs » ou « de loisirs » (lors d'événements regroupant des participants pour les former à la conduite de véhicules de tourisme, préparés ou hautes performances mis à disposition par MSV France SAS) ;
- des clubs à thèmes ;
- des écuries privées ;
- des constructeurs pour des activités industrielles ou des lancements promotionnels.

TYPE DE VEHICULES

Les véhicules présents lors des journées de roulage seront généralement ;

- des voitures de tourisme (véhicules personnels, activité « industrielle ») ;
- des voitures sportives préparés spécialement pour l'apprentissage de la conduite sportive ;
- des voitures historiques ;
- des motos ;
- des véhicules de compétitions auto/moto ;
- des camions, bus, véhicules utilitaires, etc..., pour que les constructeurs puissent assurer la promotion de leurs produits si nécessaire.

MANIFESTATIONS

Le futur autodrome proposera :

- des journées de roulage open appelées trackdays (conduite récréative pour les propriétaires de voitures ou de motos sportives) ;
- des journées dédiées aux constructeurs afin qu'ils puissent assurer la démonstration et la promotion de leurs produits et former les participants à leur conduite ;
- des stages de conduite en groupe dédiés aux entreprises et aux particuliers (les participants sont formés par des instructeurs à la conduite de véhicules de tourisme, préparés ou hautes performances mis à disposition par MSV France SAS) ;
- jusqu'à 6 week-ends de course auto/moto par an répondants aux réglementations FIA, FFSA et FFM. Ces week-ends sont habituellement accompagnés d'une journée d'essais libres prenant place le vendredi. Ces événements seront encadrés par des demandes de dérogations préfectorales spécifiques ;
- des journées de Tests permettant aux constructeurs et aux écuries de courses de tester et de développer leurs véhicules et leurs pilotes ;
- des activités de formation, d'apprentissage de la conduite et de sensibilisation à la sécurité routière notamment pour les jeunes conducteurs ;
- des activités de formation spécifiques pour les services des Urgences, de la Police, des pompiers, etc... afin de pouvoir mener tout type d'apprentissage en toute sécurité dans un environnement adapté ;

ACTIVITES

Les activités pressenties sur le circuit seront donc de type industriel, loisir ou événementiel (liste non exhaustive).

ACTIVITES DE TYPE INDUSTRIEL

Il s'agit de proposer les infrastructures sportives (ateliers, pistes et bâtiment d'exposition) à la location pour permettre à des constructeurs d'y mener des activités industrielles : test des systèmes électroniques embarqués ; test des systèmes de freinage ; test des systèmes de guidage et d'aide à la conduite ; test des systèmes d'éclairage ; etc...

Ces activités sont potentiellement envisagées 24 heures sur 24.

ACTIVITES DE TYPE LOISIR

Journée « Constructeurs » : Il s'agit pour des constructeurs d'accueillir des clients pour leur présenter des véhicules et leur permettre de les conduire de manière encadrée.

Les constructeurs assurent ainsi la promotion et la démonstration de leurs produits dans un cadre dédié à ce type d'activités.

Palmer Sport : Il s'agit de journées parmi lesquelles les activités sur le site sont menées avec des véhicules sportifs préparés spécialement pour l'apprentissage de la conduite sportive (véhicules Palmer Sport prototype, véhicules historiques, etc...). Les participants à ce type de journées sont principalement des groupes d'entreprise ou de particuliers.

Trackday⁽¹⁾ automobiles et motocycles : Il s'agit de la location du circuit à des partenaires pour l'organisation de journées dites « trackday ». Ces journées permettent aux participants de venir rouler sur la piste avec leur propre véhicule.

Accueil de Courses et de journées de Tests : Le site aura vocation à accueillir des courses ou des journées de tests prenant part à des championnats et répondant à la réglementation des différentes fédérations.

(1) Journée de roulage

ACTIVITÉS SÉCURITÉ-FORMATION

Le circuit pourra accueillir des stages de formation (conduite accompagnée, perfectionnement) ou de sécurité routière pour les particuliers et les organismes publics (police, pompiers, urgences, etc..)

AUTRES ACTIVITÉS SUSCEPTIBLES DE DÉROGATIONS

D'autres activités pourront être organisées sous le régime des dérogations.

Dans le cadre de l'homologation, il est envisagé de réaliser une demande pour 40 journées de dérogations.

Comme il est coutume de faire pour assurer la pleine exploitation de circuits automobiles, un certain nombre de jours de dérogations est nécessaire pour permettre la tenue d'événements particulièrement prestigieux. Ces événements assurent non seulement la viabilité commerciale du circuit mais permettent aussi de maximiser la publicité et l'attractivité touristique du site et de ses environs. Les perspectives d'emplois associées à ce genre d'activités exceptionnelles sont elles aussi très positivement influencées.

HORAIRES D'ACTIVITÉS SPORTIVES

Les horaires d'activités sportives seront les suivants :

- semaine : 8h00 -20h00 avec 1 h de pause méridienne ;
- week-end : 8h00-19h00 avec 1 h de pause méridienne ;
- jusqu'à 6 événements sportifs/an (week-ends de course auto/moto accompagnés d'une journée d'essais libres) ;
- 40 jours de dérogation préfectorale/an.

Les périodes de roulage seront adaptées au nombre et au type de véhicules en piste et strictement limitées à ce qu'autorise la législation en terme d'émergence sonore.

HORAIRES D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Les activités industrielles doivent pouvoir être réalisées 24h/24 si nécessaire.

B. AERODROME

1. Installations

Dans l'enceinte du site est aménagée une piste d'aérodrome de 1 800 m par 30 m, destinée à être utilisée par la clientèle de MSV FRANCE SAS.

La piste sera classée 3C. La conception physique de l'aérodrome ainsi que son modus operandi seront conformes aux exigences requises pour la création d'un aérodrome telles que prescrite par la DGAC¹.

2. Activités

Majoritairement son utilisation se fera par des appareils à simple et double moteurs à hélice, des avions de type jet et occasionnellement des avions de transport régional à turbopropulseur lors d'événements de plus grande ampleur pour des clients souhaitant convier leurs invités depuis de plus longues distances.

L'utilisation de l'aérodrome ne pourra également se faire que lorsqu'il n'y aura aucune activité sur les tracés GT et South de l'autodrome.

L'utilisation de l'aérodrome ne pourra se faire qu'à la lumière du jour et sera restreinte opérationnellement entre 07h00 et 21h00 les jours de semaine et entre 08h00 et 20h00 les week-ends.

¹ Direction Générale de l'Aviation Civile

C. ZONE D'ACTIVITÉS (ET ZONE TECHNIQUE)

1. Installations

Cette zone de 81,6 hectares, aménagée au Nord ouest du complexe, sera dédiée à accueillir des entreprises et des industries dans divers secteurs : logistique, transport, data center, call center, commerces... (liste non exhaustive).

Dans cette zone sont déjà réservés des bâtiments et utilités nécessaires à l'exploitation de l'autodrome : ateliers et stockage / distribution de carburants.

2. Activités

Les ateliers seront principalement dédiés à la maintenance et à l'entretien des véhicules et disposeront des équipements et stockages nécessaires à leur exploitation : fontaine de dégraissage, huiles et graisses diverses, pneumatiques...

Le carburant sera utilisé pour les véhicules circulant sur le site.
Il sera distribué dans une station-service surveillée.

D. STAND DE TIR

Le site est équipé d'un stand de tir de 200 m (bâtiment 264).

Les activités développées seront les suivantes :

- mise en location d'armes à feu et utilisation par des personnes non licenciées encadrées par des instructeurs de tir habilités,
- mise en location du stand à des personnes licenciées souhaitant s'adonner à la pratique du tir sportif avec leur propre matériel.

E. CENTRE ÉQUESTRE

Le complexe abrite un centre équestre, organisé en 2 bâtiments et une carrière. Il possède des box pouvant accueillir une quarantaine d'animaux.

Des activités de loisir (randonnée) ou entraînements (dressage, saut, cross) seront réalisées dans ce centre.

F. ENERGIE ET RESSOURCES NATURELLES UTILISEES

La consommation en énergie sera limitée au gaz naturel, à l'électricité et aux carburants.

La consommation en électricité sera principalement liée à l'usage des bâtiments. Leur réhabilitation, conforme aux exigences de la Réglementation Thermique, réduira cette consommation.

Il ne sera pas fait usage, dans le cadre du projet, de ressource naturelle.

V. ESTIMATION DES INCIDENCES

A. SUR L'ENVIRONNEMENT

1. Paysage

Les paysages environnant le secteur d'étude permettent d'atténuer la présence du projet et de le composer en adéquation avec l'entité paysagère existante.

De nombreux éléments du paysage limitent les risques de co-visibilité :

- l'existence d'une ceinture agricole ;
- la présence de boisements sur le site filtrant les vues de manière plus ou moins forte en fonction de la densité de la végétation et de la saison ;
- l'éloignement des villages à plus de 500 m ;
- le relief.

**Le risque de co-visibilité avec les éléments patrimoniaux est donc faible dans le périmètre éloigné du secteur et nul dans le périmètre proche.
Ainsi dimensionné, le projet aura un impact limité sur la population et les paysages avoisinants.**

2. Nuisances lumineuses

Le terrain est occupé d'un éclairage extérieur, en particulier au niveau des parkings et voies de circulation.

Celui-ci sera remis en état et en service selon les besoins et complété par des éclairages économes en énergie et respectueux de l'environnement (faible proportion d'UV, temporisation, éclairage vers le bas...).

**Le projet ne sera pas à l'origine d'une pollution lumineuse.
Son éloignement vis-à-vis des territoires urbanisés les plus proches réduit son incidence sur les populations.**

3. Autres émissions

Le projet ne sera pas à l'origine d'une émission de chaleur ou de radiation.

4. Compatibilité aux règlements d'urbanisme, plans et schémas

Le projet est compatible avec les règlements d'urbanisme pour les communes de CHERY-LES-POUILLY, CREPY et VIVAISE.

Pour COUVRON-ET-AUMENCOURT, le PLU fait l'objet d'une modification (révision simplifiée) pour accueillir les tracés du circuit.

SRADDT

Le projet s'inscrit en totalité dans l'objectif du SRADDT pour la valorisation et le développement du potentiel économique et naturel du territoire.

SCOT

Le projet s'inscrit également dans les orientations des PADD du PAYS DE LA SERRE et du PAYS DE LAON : affirmer le rôle du territoire dans la région, renforcer l'attractivité territoriale et favoriser un développement économique pérenne, conforter et développer l'attractivité commerciale de la communauté d'agglomérations, préserver la qualité et la diversité paysagère du territoire et assurer un cadre de vie de qualité aux habitants...

Le projet prend place dans une ancienne base militaire équipée d'infrastructures nécessaires aux futures activités.

Le projet ne sera donc pas consommateur d'espace naturel, ni à l'origine d'un étalement urbain. Il s'inscrit dans une démarche d'urbanisme durable.

5. Milieu naturel

Le projet prend place dans l'ancienne base militaire QUARTIER MANGIN, site anthropisé, mais inexploité depuis 2012.

L'expertise écologique a identifié divers enjeux et a conduit à la mise en place d'un ensemble de mesures d'évitement, réduction et compensation.

La création du circuit et de ses annexes entraîne la destruction d'une partie d'habitats.

Néanmoins :

- de nombreuses prairies et milieux arbustifs seront encore disponibles pour servir d'habitats de substitution ;
- le projet ne remet pas en cause l'intégralité des sites Natura 2000 ;
- une demande de dérogation compensant les impacts a été sollicitée.

Toutes les surfaces détruites ont été compensées (127,5 hectares détruits, compensés par 129,6 hectares).

B. EAU ET SOUS-SOL

1. Prélèvement

MSV FRANCE SAS dispose d'une autorisation d'exploiter son forage.
Cette autorisation a fait l'objet de l'avis favorable d'un hydrogéologue.

2. Rejets

Les eaux pluviales seront infiltrées à la parcelle, après traitement préalable.

Les eaux usées domestiques seront traitées par des dispositifs d'assainissement non collectif ou par la nouvelle station d'épuration communale.

Il n'y aura plus de rejet dans le milieu superficiel conduisant à une amélioration de la qualité des cours d'eau, précédemment utilisés comme exutoire des eaux pluviales de la base militaire, sans traitement préalable.

**La charge polluante émise par le projet n'impactera pas la qualité des eaux souterraines.
Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE.**

C. QUALITE DE L'AIR

La topographie du site et de son secteur d'implantation permet une dispersion rapide des gaz de combustion émis par les activités et le trafic associé.

Le projet n'aura pas d'incidence sur la qualité de l'air.

D. BRUIT ET VIBRATIONS

L'environnement sonore résiduel est marqué par la présence d'axes routiers majeurs.
Ce bruit a été pris en compte dans les différentes simulations acoustiques.

Des aménagements de type merlon ont été dimensionnés et seront mis en place, en complément de mesures d'évitement (ex : contrôle des niveaux sonores des véhicules avant accès au circuit) garantissant la maîtrise des émissions sonores.

Aucune vibration ne sera perceptible de l'extérieur.

Le projet respectera les émergences réglementaires, limitant de fait l'impact sur les tiers.

E. DECHETS

Les déchets produits seront similaires à des déchets de type ordures ménagères.
Un tri sélectif sera néanmoins mis en place pour optimiser leur valorisation.
Les filières pour recyclage, réemploi et valorisation seront privilégiées.

Les déchets feront l'objet d'un tri sélectif garantissant la mise en décharge des déchets ultimes uniquement.

F. TRAFIC, TRANSPORT

La zone d'implantation est desservie par un réseau autoroutier et routier autorisant le trafic futur lié aux activités.

Le flux de véhicules liés aux grands événements a été pris en compte par la création d'aires de stationnement.
Trois parkings engazonnés permettront d'absorber le flux lié à ce trafic exceptionnel.

Le projet ne conduira pas à une perturbation du trafic.

G. RISQUES ET POLLUTION

Les zones à risque pyrotechnique concernées par le projet seront dépolluées avant travaux.

Les terres et matériaux réutilisés sur site et susceptibles d'être pollués seront confinés dans des barrières étanches.

Les cuves enterrées seront contrôlées avant réutilisation ou remplacées en cas de défaillance.
Des aires de dépotage seront aménagées par les transferts et la distribution de carburant.

Le projet aura un impact positif sur la gestion des sols pollués.

H. INCIDENCES CUMULEES

D'après la préfecture de l'Aisne (avis de l'autorité environnementale), il n'y a aucun projet dans ou à proximité de la zone d'étude ayant fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R181-14 et d'une enquête publique ou d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'autorité environnementale rendu public.

L'étude d'impact a néanmoins été menée en intégrant toutes les phases du projet.

VI. UN PROJET RESPECTUEUX DE SON ENVIRONNEMENT

A. PHASE ETUDE ET CONCEPTION

MSV FRANCE SAS a souhaité placer les enjeux du développement durable et de la préservation de l'environnement au cœur de son projet.

Soucieux de concilier l'intérêt économique du projet pour la région et son impact sur l'environnement, les concepteurs du circuit ont pris en compte, dès les études de faisabilité, toutes les interactions pouvant interférer sur l'état initial existant.

Ainsi, à partir d'une étude d'impact prenant en compte la qualité des sols, la qualité de l'air, le bruit, le paysage et le milieu naturel, ont été définies de nombreuses mesures permettant de réduire ou de compenser largement les contraintes inhérentes au projet.

Le déboisement a été réduit aux actions minimales imposées par la sécurité, la reconstruction d'espaces verts a été privilégiée mettant en priorité la végétalisation de très grandes surfaces non étanchées.

L'adaptation au sol des structures et des infrastructures a été imaginée en fonction d'une intégration harmonieuse par rapport au paysage.

La protection contre le bruit a fait l'objet d'une étude par un cabinet indépendant afin d'atténuer au maximum les éventuelles nuisances pouvant s'additionner à celles des axes routiers du secteur d'étude. Ainsi des ouvrages confortatifs de type merlon et des plantations complémentaires participent très largement à la réduction de ces nuisances.

Pour les rejets des eaux, toutes les dispositions ont été prévues afin de n'infiltrer dans le milieu naturel que des eaux traitées.

B. PHASE TRAVAUX

Le circuit sera réalisé en minimisant au maximum les apports de matériaux. Ainsi, la solution de valorisation de sol en place a été choisie. Celle-ci permettra de limiter le prélèvement des matériaux naturels dans les gisements de la région et de réduire le trafic des camions sur le réseau routier.

A noter que la réutilisation des matériaux en place permet de ne pas mettre en décharge des centaines de milliers de m³ de déblais.

L'exécution des travaux fera également l'objet de procédures rigoureuses limitant au maximum les nuisances impactant la qualité de l'eau, de l'air et le bruit.

C. PHASE EXPLOITATION

Dans le souci de minimiser les nuisances sonores, MSV FRANCE SAS affichera clairement à ses clients une limite d'émission sonore. Afin d'en garantir l'applicabilité, elle investira dans un système de mesures des niveaux sonores des véhicules ainsi qu'un système dynamique de surveillance de la situation sonore.

Les espaces verts, pistes, infrastructures et abords seront soigneusement entretenus dans une démarche raisonnée, conférant au site un cachet exceptionnel, totalement intégré au paysage.