

**Enquête Publique**  
du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018

**Demande d'autorisation environnementale**  
**au titre du code de l'environnement**  
**et demandes de permis d'aménager et de permis de construire**  
**au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation**  
**d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome**  
**situés sur les territoires des communes**  
**de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**  
**au lieudit « Quartier Mangin »**

**Présentées par la Société MSV France SAS**



**DOCUMENT N°2.1**

**Conclusions**  
**de la Commission d'Enquête**  
**sur la demande**  
**d'autorisation environnementale**  
**au titre du code de l'environnement**

**Demande d'autorisation environnementale  
au titre du code de l'environnement concernant la réalisation  
d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome  
situés sur le territoire des communes  
de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise  
au lieudit « Quartier Mangin »**

**Présentée par la Société MSV France SAS**



**Enquête Publique  
du mercredi 12 septembre 2018  
au mercredi 17 octobre 2018 inclus**

**prescrite par l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018**



## 1. Rappel des caractéristiques du projet

Fondé en 1994, le groupe MSV (Motor Sport Vision) exploite 6 circuits en Angleterre avec 550 employés et un chiffre d'affaire de 40 millions de livres sterling en 2016.

**Le Groupe MSV**

- Fondé en 1994
- 6 circuits en Angleterre
- 550 employés
- 40 million de £ de CA (2015)

**Métiers**

- Evènementiel automobile / moto
- Hospitalité
- Journées open / track days
- Organisation de courses
- Gestion de championnats



## 1.1 PRÉSENTATION DU PROJET - 2018

Forte de cette expérience de plus de 25 ans dans l'événementiel automobile/motocycle et dans l'exploitation d'autodrome, la société MSV GROUP SAS souhaite se développer dans le Nord de l'EUROPE.

Dans le cadre d'un Contrat de redynamisation d'un site de la Défense (CRSD), elle a saisi l'opportunité d'acquérir l'ancienne base militaire de Couvron pour y créer et développer un autodrome de renom. Les installations de MSV FRANCE SAS seront composées ;

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

## 1.2 LOCALISATION

Le projet prend place sur le terrain de l'ancienne base aérienne militaire QUARTIER MANGIN, sur 4 territoires communaux, inscrits dans deux communautés de communes du Pays de la Serre et du Pays Laonnois.

Il occupe une surface totale de 5 090 049 m<sup>2</sup> (509,0049 ha) :

**Commune / Surface (en m<sup>2</sup>) :** CHÉRY-LES-POUILLY : 21 ha ; COUVRON-ET-AUMENCOURT : 279 ha ; CRÉPY : 64 ha ; VIVAISE : 145 ha.

Après rétrocession de certains terrains, MSV France SAS sera propriétaire de la totalité du parcellaire cadastral



PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE du Quartier Mangin  
Échelle non contractuelle – Janvier 2018

### - Situation géographique du terrain :

Le terrain prend place sur les territoires communaux : CHÉRY-LES-POUILLY, 696 habitants, COUVRON-ET-AUMENCOURT 901 h, CRÉPY 1 946 h, et VIVAISE 737 h.

## 1.3 IMPACT TEMPORAIRE

Le terrain étant peu perceptible depuis son environnement extérieur et à distance des habitations, les nuisances relatives aux travaux et aménagements seront peu impactantes pour ce voisinage éloigné.

Pour ce qui concerne la protection du milieu naturel, un ensemble de mesures sera mis en place pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet lors des travaux.

*- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-lès-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS  
Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018*

Des travaux de dépollution seront un préalable à toute intervention en zone de risque.

**- Pour les risques :**

**- Pyrotechniques :** toute entreprise intervenante aura signé avant accès au chantier un plan de prévention, et aura pris connaissance du zonage de risque pyrotechnique et des consignes à suivre.

**- Des sols in situ :** si les matériaux issus du terrain n'ont pas les caractéristiques de déchets inertes, ils seront réutilisés entre des barrières de confinement garantissant l'absence de nocivité et de danger pour l'environnement.

## 1.4 IMPACT VISUEL ET URBANISME

### 1.4.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le terrain se divisera en 3 espaces et accueillera un autodrome, un aérodrome et d'autres activités.

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

**- L'AUTODROME**

Composé d'un circuit et de ses 7 tracés, il sera isolé des tiers et du reste du site par une enceinte grillagée.

Il sera équipé, au centre, d'espaces polyvalents : espace de réception et d'exposition, espace paddock et espace 233, hébergeant les services administratifs et un centre médical.



Photographie aérienne du bâtiment 233 et de l'hélistation

**- L'AÉRODROME**

Il sera constitué d'une piste (existante et réaménagée), d'une zone de stationnement à son extrémité Nord-Est et d'un héliport.

**- BÂTIMENTS ET ACTIVITÉS ANNEXES**

Ils seront constitués de bâtiments et installations existantes réhabilités : stand de tir, centre équestre, station de carburant et ateliers.

**- PARKINGS**

Plusieurs parkings seront aménagés dont quatre parcs de stationnement prévus pour recevoir le trafic lié aux "grands événements". Deux parkings seront constitués d'étendues engazonnées, les 2 autres seront engazonnés et revêtus.



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE SUR LE AUVENT



#### 1.4.2 IMPACT VISUEL

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.

#### 1.4.3 URBANISME

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

Les prescriptions fixées par les plans locaux d'urbanisme (PLU) seront respectées.

Le projet est en cohérence avec les plans et schémas territoriaux.

### 1.5 PROTECTION DU MILIEU NATUREL

Bien que le terrain soit anthropisé, il est inexploité depuis 2012. Il a donc fait l'objet d'une prospection détaillée sur son périmètre immédiat et sur les zones d'influence directe.

Cette prospection a porté notamment sur la faune, la flore, les habitats naturels, les continuités écologiques.

Cette expertise écologique a identifié des sensibilités particulières qui ont conduit à la proposition de mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). Les mesures principales sont explicitées ci-après.

#### 1.5.1 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION :

Outre les mesures d'évitement mises en place à la conception (réutilisation maximale des routes existantes afin de minimiser la destruction d'espaces naturels et de préserver les enjeux écologiques), plusieurs mesures de réduction seront mises en œuvre dans le cadre du projet.

**- RESPECTER L'EMPRISE DU PROJET**

La création de voiries, infrastructures et parkings conduit au balisage physique des axes de circulation / stationnement.

Ce "balisage" sera complété d'un plan de circulation et de consignes de stationnement limitant ainsi les intrusions dans les espaces naturels maintenus ou recréés.

**- VITESSE DE CIRCULATION**

Le plan de circulation limitera la vitesse dans le complexe (hors circuit), réduisant ainsi les risques d'écrasement accidentel de la faune et le dérangement sonore.

**- ÉCLAIRAGE RAISONNÉ**

Aucun éclairage ne sera prévu sur le circuit automobile. Les seuls éclairages nocturnes qui pourront être réalisés de manière occasionnelle dans cette zone, seront les essais des systèmes d'éclairage des véhicules automobiles et les rondes de surveillance.

**- FAUCHE / TRAITEMENT DES ESPACES VERTS**

L'usage des produits de traitement des cultures sera strictement interdit dans les périmètres de protection du forage, ainsi que dans et à proximité des ouvrages d'infiltration.

Aux zones de dégagement du circuit, l'entretien par fauchage mécanique sera privilégié.

**- GESTION DIFFÉRENCIÉE DES MILIEUX**

Le périmètre d'étude sera planté de différents milieux floristiques : prairies, milieux arbustifs.

Une gestion différenciée permettra de maintenir certains milieux ouverts laissant ainsi la biodiversité s'exprimer.

**- VÉGÉTALISATION DES MERLONS**

Le projet prévoit l'implantation de merlons de terre, afin de limiter la nuisance sonore.

Ces merlons seront en partie végétalisés : la création d'une bande arbustive sur une partie du merlon permettra de créer un corridor biologique favorable aux déplacements de la faune.



Vue aérienne du quartier Mangin

Le merlon Nord-Est, présentera une hauteur de 5 m ; le merlon Sud-Ouest, culminera à 7 m.

**1.5.2 MESURES COMPENSATOIRES :**

Malgré la mise en place de mesures de réduction et d'évitement, une partie des prairies, des prairies piquetées d'arbustes, des pelouses piquetées d'arbustes et des fourrés arbustifs du périmètre rapproché est vouée à disparaître en raison de l'implantation du projet. Or ces habitats sont des zones de nidification et de repos de plusieurs espèces d'oiseaux protégés. Même si grâce à l'application de mesures compensatoires (création d'habitat de substitution), aucun impact ne subsiste sur la viabilité des populations de ces espèces, la destruction d'habitat d'espèce protégée existe.

**Les mesures compensatoires sont les suivantes :**

**- MC1 CRÉATION DE PRAIRIES PAR SUPPRESSION DE SURFACES BÉTONNÉES**

Le projet prévoit de supprimer une partie des surfaces bétonnées non utilisées pour la réalisation du circuit automobile. Les prairies de fauche étant un habitat impacté par le projet, il est intéressant de les remplacer par cet habitat. Cette mesure permettra de réduire les impacts résiduels sur les espèces de prairies de fauche. Cette mesure sera aussi favorable à l'avifaune (oiseaux).

**- MC2 RESTAURATION / RÉHABILITATION DE PRAIRIES**

Plusieurs prairies du périmètre rapproché sont dégradées en raison de la colonisation d'arbres et d'arbustes. Le but de cette mesure est de restaurer ces prairies et friches en réalisant une coupe des arbres et arbustes présents au sein de cet habitat et en favorisant l'installation d'espèces prairiales.

**- MC3 ET MC4 CRÉATION DE PRAIRIES ET PELOUSES PIQUETÉES D'ARBUSTES**

L'objectif de cette mesure est de créer ces milieux dans des zones plus calmes sur le périmètre rapproché. Les surfaces n'étant pas suffisantes sur le site en lui-même, une partie de la compensation sera réalisée en dehors du périmètre rapproché sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant LAON à SAINS-RICHAUMONT, propriété du département de l' AISNE, accueillant la véloroute départementale et sur des terrains appartenant à la Fondation pour la protection des habitats de la faune sauvage (bassins de COHAYON, anciens bassins de sucrerie).

**- MC5 TRANSPLANTATION ET RENFORCEMENT DE POPULATION DE GENTIANE CROISSETTE**

L'objectif de cette mesure est de sauvegarder la station de Gentiane croisette observée sur le périmètre rapproché. Cette sauvegarde passe premièrement par une transplantation des pieds impactés vers une zone non impactée puis par le déplacement de la station complète dans un habitat similaire, favorable à son établissement (pelouse calcaire rase à pionnière).



la Gentiane croisette

**- MC6 CRÉATION D'UN NOUVEL HABITAT POUR L'OEDICNÈME CRIARD**

La compensation se développe sur un foncier de 20 551 m<sup>2</sup>, terrain positionné à proximité du projet, mais néanmoins en aval du merlon de terre.

L'objectif sera de transformer cette zone agricole en jachères, tout en gardant des zones de sol à nu et caillouteux pour recréer un site favorable à l'espèce autant pour sa reproduction que pour les rassemblements post-nuptiaux.

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



**l'Oedicnème Criard**

### **- C. MESURES COMPENSATOIRES SUPPLÉMENTAIRES**

Suite à la réception de l'avis de CNPC (Conseil National de Protection de la Nature), des actions ont été entreprises afin de rechercher des mesures compensatoires supplémentaires.

Ces recherches ont permis, avec l'aide du Conservatoire Régional d'Espaces Naturels de Picardie, d'isoler sur le camp militaire de SISSONNE des surfaces supplémentaires de compensation, pour recréer des milieux aux fonctionnalités écologiques équivalentes à celles des milieux impactés.

La mise en place de ces démarches de compensation supplémentaires est cependant tributaire de la validation préalable de la demande de MSV France SAS par les autorités militaires.

## **1.6 ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU**

### **1.6.1 PRÉLÈVEMENT ET USAGES EN EAU**

MSV FRANCE SAS exploite un forage, autorisé par arrêté préfectoral en date du 28/07/2017. Le volume annuel prélevé sera de 45 000 m<sup>3</sup> pour un volume journalier n'excédant pas 120 m<sup>3</sup>/jour.

**L'eau sera utilisée pour :**

- les besoins sanitaires : locaux sociaux, lavabos, douches, toilettes ;
- les éventuels besoins industriels, fonction du développement de la zone d'activités ;
- la protection incendie, cette dernière étant exceptionnelle.

### **1.6.2 CONDITIONS DE DISTRIBUTION DE L'EAU**

MSV FRANCE SAS respectera les dispositions du code de la santé publique, notamment :

#### **- CONTRÔLE SANITAIRE**

Le programme de contrôle de la qualité de l'eau sera mis en place.

Un registre des visites et un carnet sanitaire seront tenus à la disposition des administrations.

Ce registre contiendra, entre autres, un tableau récapitulatif des résultats analytiques de la surveillance de la qualité des eaux.

#### **- INSTALLATION DE TRAITEMENT**

L'eau subira une désinfection.

#### **- SUIVI DES CONSOMMATIONS ET GESTION**

Les prélèvements en eau feront l'objet d'un suivi mensuel et annuel avec relevé de l'index du compteur à la fin de chaque année civile. Ces consommations seront consignées dans un registre.

Les incidents survenus lors de l'exploitation, les entretiens, les contrôles... seront consignés dans un cahier d'exploitation.

#### **- SÉCURITÉ DE L'OUVRAGE ET DE L'EAU PRÉLEVÉE**

L'ouvrage est protégé par une clôture rigide. La surface extérieure de la station de pompage sera maintenue en herbe et régulièrement entretenue par fauchage saisonnier. MSV FRANCE SAS mettra en place un plan d'alerte et d'intervention afin de prévenir tout risque de pollution provenant d'un déversement accidentel.

## 1.7 REJETS EN EAU

Ils se composeront :

- des eaux pluviales et des eaux usées domestiques.

### 1.7.1 EAUX PLUVIALES

#### 1. ORIGINE

Les eaux pluviales seront drainées par l'intermédiaire des surfaces étanches donc issues du ruissellement sur les toitures et voiries.

Pour ce qui concerne les surfaces non étanches (surfaces gravillonnées et espaces verts), l'eau s'infiltrera dans le sol.

#### 2. AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX

Le principe général de gestion des eaux pluviales retenu est l'infiltration sur site. De ce fait, les exutoires existants vers les milieux naturels seront déconnectés.

Les canalisations existantes (après inspection et remise en état si besoin) et les réseaux projetés nécessaires à la gestion des eaux pluviales des aménagements envisagés seront raccordés à des bassins d'infiltration.

#### 3. COLLECTE ET REJET

Les eaux pluviales de toitures seront collectées par des ouvrages traditionnels de génie civil (chêneaux, descentes de gouttières, regards, conduits).

Les eaux pluviales de voiries seront interceptées par des regards à grille.

Le projet conduira à la création de 7 bassins d'infiltration.

#### 4. TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES

Tous les bassins d'infiltration seront équipés, en amont, d'un séparateur d'hydrocarbures.

#### 5. IMPACT DE L'INFILTRATION DES EAUX PLUVIALES

Toutes les concentrations infiltrées seront inférieures aux seuils de qualité des eaux destinées à la consommation humaine.

Le rejet d'eaux pluviales n'impactera pas la qualité des eaux souterraines.

### 1.7.2 EAUX DOMESTIQUES

#### 1. ORIGINE

Elles proviendront des installations sanitaires du complexe et de l'office traiteur (cuisine).

Ce sont des effluents similaires à ceux générés par des foyers qui se caractérisent par leur charge organique.

#### 2. AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX

Les canalisations existantes (après inspection et remise en état si besoin) et les réseaux projetés nécessaires à la gestion des eaux usées domestiques des bâtiments construits ou conservés seront raccordés à des dispositifs d'Assainissement Non Collectif (ANC).

Dans le cadre des aménagements du site, la commune de COUVRON-ET-AUMENCOURT porte le projet de la construction d'une nouvelle station de traitement dans laquelle y seront acheminées les eaux usées domestiques de la commune et une potentielle partie des eaux usées provenant des bâtiments du projet situés à proximité de cet ouvrage.

#### 3. TRAITEMENT

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

Deux micro-stations avec dispositifs d'infiltration seront installées pour le traitement de ces eaux usées.

Un bac dégraisseur complétera le traitement des eaux usées issues de l'espace réception et exposition.

#### 4. IMPACT DE L'INFILTRATION DES EAUX USÉES

Toutes les concentrations infiltrées seront inférieures aux seuils de qualité des eaux destinées à la consommation humaine.

Le rejet d'eaux usées n'impactera pas la qualité des eaux souterraines.

## 1.8 REJETS DANS L'AIR

Les émissions dans l'air proviendront des gaz de combustion des moteurs thermiques des véhicules transitant sur le site (visiteurs, employés, autodrome et aérodrome).

Les concentrations dans l'environnement liées aux polluants émis par les véhicules resteront inférieures aux seuils de qualité d'air.

Aucune source olfactive particulière n'est identifiée pour le projet (les bassins d'infiltration ne seront destinés qu'à la gestion des eaux pluviales, donc peu chargés en matières organiques).

## 1.9 BRUIT

### 1.9.1 IMPACT LIE AUX ACTIVITÉS

Les activités du projet ont fait l'objet de simulations d'impact sonore.

#### 1. AUTODROME – activités de type loisirs

La réalisation des calculs pour l'exploitation en circuit montre la capacité du site à être exploité en respectant la réglementation en matière de bruit.

#### 2. AUTODROME – activités de type industriel

La réalisation des calculs pour l'exploitation en circuit industriel, de jour comme de nuit, montre la capacité du site à être exploité en respectant la réglementation en matière de bruit.

#### 3. AÉRODROME

Sous réserve d'une surveillance du nombre de mouvements, ainsi que de la non-modification du classement de la piste vis-à-vis du code de l'aviation civile, l'exploitation de l'aérodrome présentera un impact sonore faible.

#### 4. STAND DE TIR

Le déroulement des tirs dans un espace clos fait que le stand de tir ne présente pas un risque de non-conformité vis-à-vis du bruit.

### 1.9.2 MESURES DE RÉDUCTION

De nombreuses mesures seront mises en place pour réduire les nuisances sonores du circuit.

#### 1. HORAIRES D'ACTIVITÉ

Ils seront limités à la période diurne (pour les activités de type loisir).

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 termes d'émergence sonore.

#### 2. CONTRÔLE DES NIVEAUX SONORES DES VÉHICULES

Une procédure de mesure sera mise en place. Elle est menée à l'entrée de chaque journée et s'organise autour d'une mesure puis d'une identification du véhicule, et enfin de la pose d'un sticker attestant du passage au contrôle sonore.

Le retrait ou la modification du véhicule après la pose du sticker entraîne une exclusion du véhicule.

## Méthode de mesure acoustique

- Si le test est positif, un « **sticker** » est déposé sur le véhicule. Le véhicule est alors reconnu comme pouvant accéder au circuit.

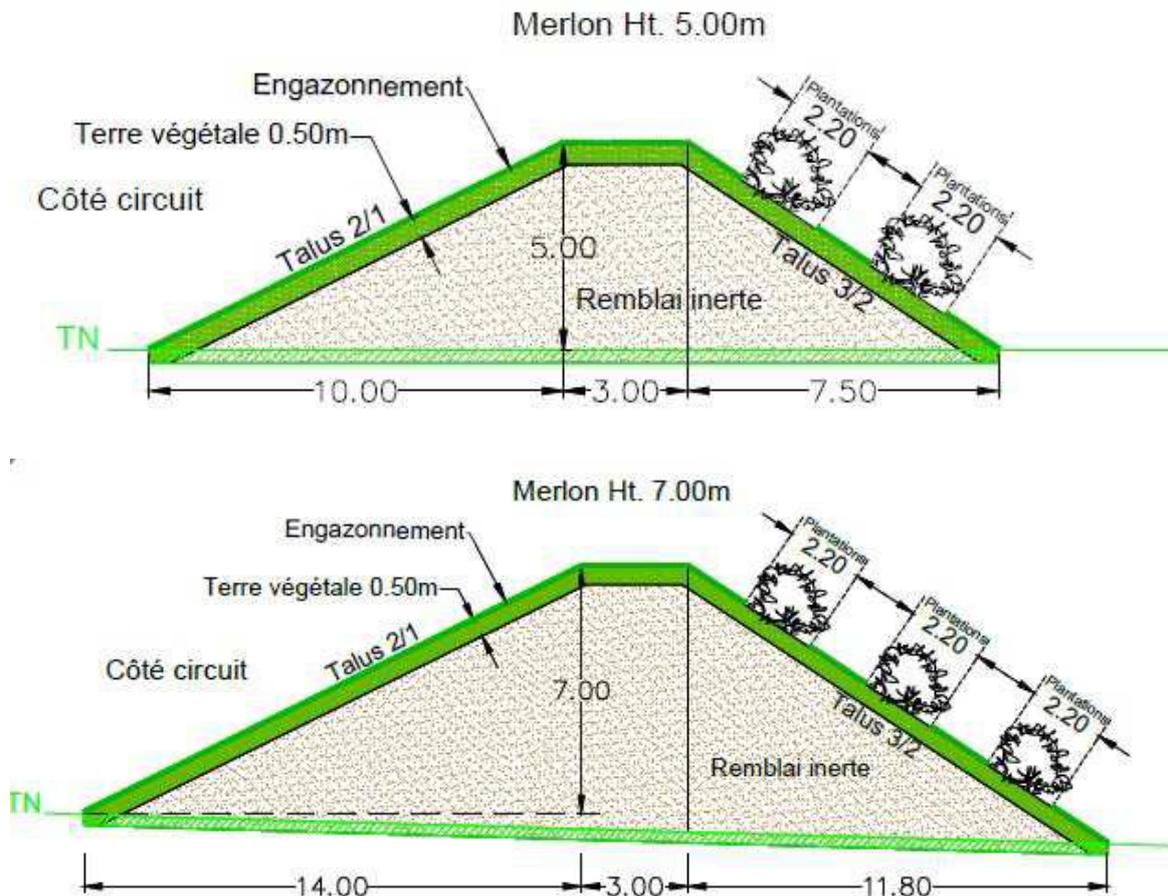


- Sans cet autocollant, le véhicule n'est **pas autorisé** à prendre la piste.



### 1.9.3 MERLONS :

Ces ouvrages confortatifs seront agrémentés de plantations amplifiant leurs effets de réduction acoustique.



#### 1.9.4 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

Surveillance sonore dynamique :

Le pétitionnaire utilise un système de surveillance sonore dynamique au cours de la journée. Ce système mesure les émissions sonores des véhicules en circulation sur le circuit.

Lorsqu'ils dépassent une certaine limite, ils sont identifiés par des prises de photo et une alerte est créée.

**Une fois l'origine du bruit identifiée, des actions sont mises en œuvre :** vérification du niveau sonore en entrée de circuit et de la configuration du véhicule, information au pilote et demande de réduction (par la conduite ou par une limitation du véhicule).

**Mesure de suivi :** le démarrage de l'exploitation du circuit sera accompagné de mesures de suivi acoustique. Ce programme de surveillance sera mis en place à la demande des administrations.

#### 1.9.5 COMMUNICATION

MSV FRANCE SAS propose de mettre en place la stratégie de communication suivante :

- rapports annuels de synthèse de chaque saison sportive établis et transmis auprès de l'Agence Régionale de Santé ;

- réunions trimestrielles avec groupe de liaison ;

- ligne téléphonique dédiée ainsi qu'une adresse e-mail ;

- calendrier prévisionnel des activités à venir publié via le site internet.

### 1.10 DÉCHETS

Le complexe sera équipé de zones de stockage regroupant les bennes et containers à déchets.

Seuls les déchets inertes (non lixiviables) seront stockés en extérieur.

Les déchets liquides ou souillés seront placés sur rétention et stockés à l'abri de la pluie, dans l'attente de leur évacuation.

Des mesures organisationnelles assurant les contrôles liés à la gestion des déchets seront mises en place dès le fonctionnement des installations.

### 1.11 TRANSPORT

#### 1.11.1 TRAFIC

La réhabilitation du site entrainera la création d'un nouveau pôle d'attractivité. Le trafic routier concernera :

- les véhicules du personnel ;

- les véhicules des clients et visiteurs ;

- les camions et camionnettes de livraison/expédition.

Pour les manifestations d'envergure, il est prévu, dans le cadre du projet de répartir le trafic en ouvrant l'accès secondaire ou technique du complexe, ce qui permettra de fluidifier le flux de véhicules.

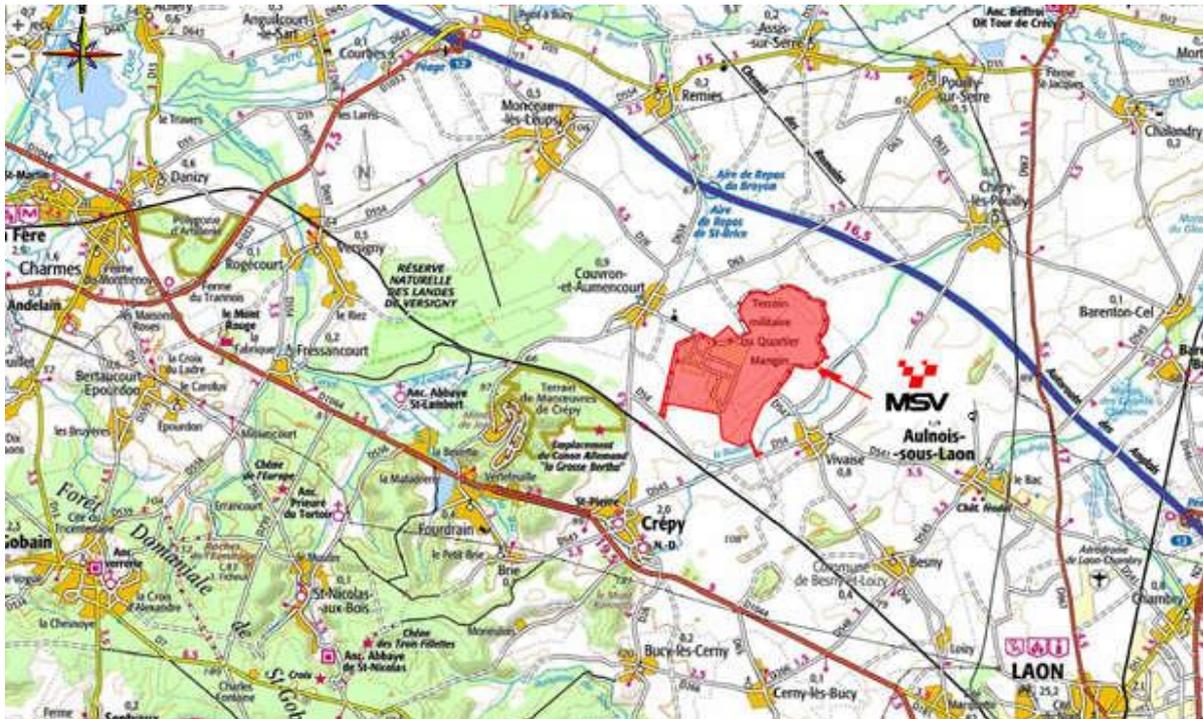
**La localisation du projet** à proximité immédiate d'axes routiers majeurs ne perturbera pas la circulation locale.

#### 1.11.2 ACCES

Les entrées sur le site seront clairement identifiées.

Un réaménagement des accès évitera la perturbation et le ralentissement de la circulation routière.

Les véhicules légers accédant à l'établissement seront dirigés vers des aires de stationnement qui seront spécifiques, en fonction des événements.



Échelle non contractuelle – Janvier 2018

Le projet sera accessible uniquement par véhicule motorisé. Il n'est pas prévu de connexions piétonnes ou cyclables compte tenu du caractère isolé de la structure.

**Deux accès seront aménagés :**

- côté Nord pour l'accès principal ;
- côté Sud-Ouest pour l'accès secondaire (ouvert essentiellement lors des manifestations d'envergure). L'accès Sud-Ouest sera recalibré afin d'absorber le trafic exceptionnel.

### 1.11.3 PARKINGS

Plusieurs parkings permettront l'accueil des véhicules de l'ensemble du personnel et des visiteurs. Ils seront aménagés dans le complexe afin d'éviter les stationnements sur les axes routiers environnants.

### 1.11.4 PLAN DE CIRCULATION

Sur le site même, des dispositions visant à assurer la sécurité liée à la circulation routière seront prises :

- les voies de circulation et accès seront nettement délimités, entretenus en bon état, maintenus en constant état de propreté et dégagés de tout objet susceptible de gêner la circulation ;
- les voiries internes seront aménagées de manière à éviter toute collision entre deux véhicules ;
- des panneaux de signalisation imposeront une vitesse limitée de manière à éviter les accidents et les collisions.

## 1.12 RISQUES ET POLLUTION

### 1.12.1 CONDITIONNEMENTS UNITAIRES

Les manipulations de bidons, fûts et autres, seront confiées à du personnel qualifié, informé des risques présentés par les produits qu'ils contiennent.

En cas de déversement accidentel, des produits absorbants identifiés et disponibles à proximité des zones de stockage et de manipulation permettront aux opérateurs d'étancher le liquide.

Ces derniers seront informés de l'action à conduire, via des procédures internes.

*- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS*

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

Les absorbants souillés seront traités en tant que déchets dangereux par une société spécialisée.

#### 1.12.2 CONDITIONNEMENTS VRACS

La livraison s'effectuera en présence du personnel instruit sur la nature et les dangers présentés par les produits.

Le personnel vérifiera avant l'opération de dépotage que le conducteur du véhicule a une formation suffisante et possède les autorisations et titres de transport prévus par la réglementation en vigueur.

Chaque canalisation sera clairement identifiée et les raccordements s'effectueront à l'intérieur de l'aire de dépotage.

Les cuves seront équipées d'une jauge de niveau.

La station-service sera équipée d'une aire de dépotage.

Cette aire étanche assurera l'écoulement et le transport des égouttures vers un point bas raccordé à une rétention.

#### 1.12.3 STOCKAGES

- **Stockages enterrés** : Les cuves enterrées seront conformes aux arrêtés ministériels de prescriptions générales.

- **Stockages aériens** : Les rétentions seront protégées des eaux météoriques assurant la disponibilité des volumes de rétention.

Elles seront étanches aux produits qu'elles pourront contenir, résisteront à l'action physique et chimique des fluides et organisés par compatibilité de produits.

Toutes les rétentions feront l'objet d'un contrôle visuel périodique.

### 1.13 ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

La sélection d'agent contribuant au risque sanitaire n'a identifié aucun polluant traceur de risque. L'évaluation du risque sanitaire est donc stoppée à la 2ème étape.

### 1.14 RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

#### 1.14.1 PHASE ÉTUDE ET CONCEPTION

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 des mesures permettant de réduire ou de compenser 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.

#### 1.14.2 PHASE de 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.

La réutilisation des matériaux en place permet de ne pas mettre en décharge des centaines de milliers de m<sup>3</sup> 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.

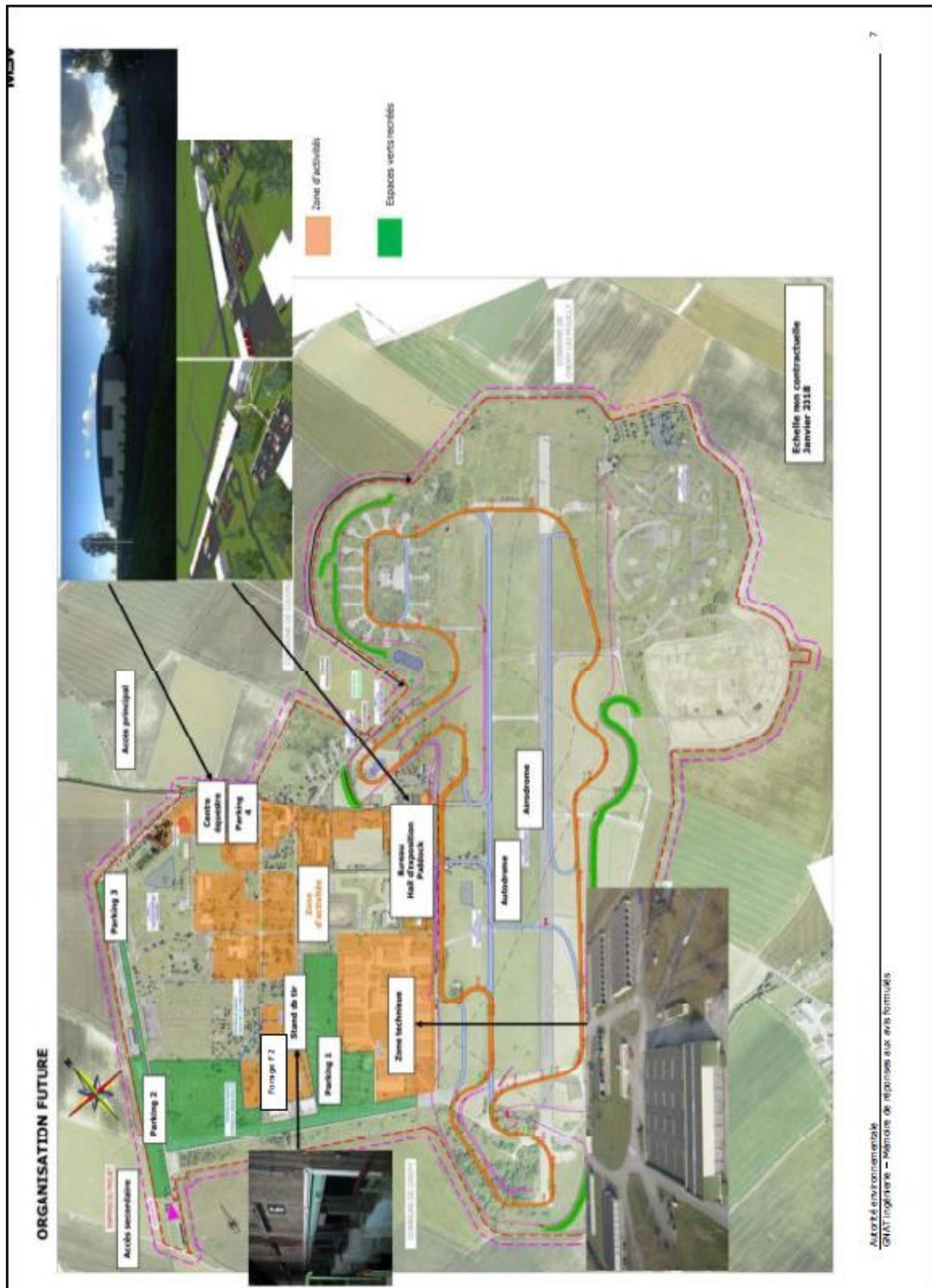
#### **1.14.3 PHASE d'EXPLOITATION**

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 entretenus dans une démarche raisonnée, conférant au site un cachet exceptionnel, totalement intégré au paysage.

\* \* \*

# PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL



## 2 CONCLUSIONS et AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE

Ont été désignés en qualité de membres de la commission d'enquête chargée de conduire cette enquête, par ordonnance du 26 juin 2018 du président du Tribunal Administratif d'Amiens : Serge Véron, président de la commission, Jean-Marc Le Gouellec et Denise Lecocq.

**- La commission a, conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral d'enquête, rédigé un rapport comportant :**

- le rappel de l'objet du projet,
- la liste des pièces figurant dans le dossier d'enquête,
- une synthèse des observations du public,
- les délibérations des conseils municipaux des quatre communes concernées par le projet,
- une synthèse de leurs délibérations,
- le mémoire en réponse du pétitionnaire aux observations du public.

**Ainsi après avoir :**

**- Consulté les services de la Direction départementale des territoires (DDT) de l'Aisne, le lundi 9 juillet, dans le cadre de la préparation de l'enquête,**

**- Reçu l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018 fixant les conditions de l'enquête et les dates des permanences,**

**- Étudié le dossier d'enquête avec ses annexes et vérifié la régularité de son contenu, et constaté que les documents sont bien présentés, que le résumé non technique permet de comprendre facilement :**

- l'objectif du dossier, la situation du projet, les motivations et raisons du choix du site ainsi que les caractéristiques techniques du projet, son implantation,
- la liste des impacts du projet sur l'environnement et les mesures mises en place par le porteur de projet afin d'éviter, réduire et/ou compenser ces impacts,
- l'évaluation des risques sanitaires et technologiques, les mesures prises afin de maîtriser ces risques,

**- Pris connaissance des avis des personnes publiques associées, et des réponses du porteur du projet, et constaté qu'aucune des recommandations de l'Autorité environnementale, du CNPN, du SDIS ou de la DRAC ne remet en cause fondamentalement le projet, le porteur de projet s'étant engagé à respecter les normes environnementales et de sécurité,**

**- Participé aux sept permanences organisées dans les quatre communes concernées,**

**- Recueilli et pris en compte les 106 observations du Public exprimées lors des permanences mais également par courrier et par messages sur le site internet mis à la disposition du Public par les services de l'Etat,**

**- Organisé une réunion publique, le samedi 15 septembre 2018, en la salle du foyer rural de Couvron-et-Aumencourt, dès le début de l'enquête entre la première et la deuxième permanence, réunion au cours de laquelle le Public a été informé du projet lui-même et des démarches entreprises afin de préserver l'environnement,**

- Effectué deux visites de la zone d'implantation du projet et des villages périphériques, afin de connaître l'environnement du site,

- Assisté à une présentation des installations de l'autodrome de Bedford (GB), en période d'activité, ce circuit ayant servi de référence à l'étude bruit,

- Obtenu la présentation de l'étude sur le bruit par le bureau d'études Echopsy,

- Assuré le suivi des actions de communication sur la participation du public,

- Relaté le déroulement de l'enquête publique,

- Pris position sur les réponses apportées par MSV France SAS aux observations recueillies au cours de l'enquête,

### **La commission d'enquête dresse le constat suivant :**

- L'enquête publique s'est déroulée pendant 36 jours, du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018, sans aucun incident et dans un climat favorable à l'écoute de chaque visiteur à l'enquête.

- Pour recevoir le Public, les membres de la commission d'enquête ont tenu un total de sept permanences en mairie de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise, dont deux un samedi matin.

- Les membres de la commission d'enquête se sont assurés de la présence de toutes les pièces du dossier d'enquête. Aucun manquement n'est à signaler sur ce point.

- Les insertions dans les journaux d'annonces légales ont été faites normalement pour les deux parutions.

- L'affichage en mairie de l'avis d'enquête a été réalisé par les soins des maires dans les communes suivantes : Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise.

- L'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au Quartier Mangin, a été réalisé par le pétitionnaire.

- L'enquête a bénéficié d'une publicité importante pour plusieurs raisons. Ce projet de grande ampleur est attendu depuis plusieurs années, des retombées économiques sont espérées dans une région marquée par le départ d'un régiment de l'Armée de Terre.

- La parution dans les journaux de plusieurs articles sur l'objet de l'enquête a contribué à la sensibilisation des habitants des quatre communes et des communes environnantes,

- La réunion publique, qui s'est déroulée en tout début de l'enquête dans un climat serein a incité les personnes présentes à participer à l'enquête et se présenter aux permanences. Il est à noter sur ce point, la présence à la réunion publique de M. Jonathan Palmer, porteur de l'ensemble du projet « autodrome de Couvron »,

- Toutes ces actions ont permis à chacun de prendre connaissance du dossier mis à la disposition du Public en Mairie **Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise et**

sur le site de la Préfecture de l'Aisne, de porter ses observations sur les registres déposés dans les quatre mairies et sur le site Internet dédié de la DDT/02.

- La commission d'enquête a recueilli un total de 80 intervenants qui ont formulé 106 observations. Davantage que des oppositions au projet, les observations se sont révélées être l'expression d'inquiétudes de la part des riverains notamment quant :

- aux nuisances sonores émises lors de l'activité,
- aux risques induits par la présence d'amiante sur le site
- à la pollution atmosphérique, notamment par les moteurs thermiques,

- Les quatre communes concernées ont délibéré sur le projet, leur avis s'est exprimé favorablement pour le projet, à l'unanimité,

Leur vote exprime la volonté de permettre le développement d'un projet prometteur pour la région en matière d'emplois notamment, mais reflète également l'inquiétude de voir se reproduire des activités très perturbantes pour les habitants comme les désordres qu'ils ont connus lors de manifestations bruyantes et désordonnées du passé (voir synthèse des délibérations).

- Ayant pris connaissance du mémoire en réponse aux observations, la commission d'enquête a pris position sur chacun des sujets, s'appuyant pour cela sur l'étude du dossier, de ce qui a été constaté lors des visites du site de Couvron et de Bedford, sur les échanges avec des personnes ayant des compétences dans le secteur de l'environnement, sur les consultations de personnes spécialisées dans le domaine du bruit, et en prenant en compte le contexte local pour le projet d'implantation du projet présenté à l'enquête publique.

- Après les observations sur les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, notamment par les moteurs thermiques, qui font partie des préoccupations le plus souvent citées par les intervenants à l'enquête, la commission d'enquête retient du mémoire de MSV les points suivants :

- Le projet a fait l'objet d'un plan de désamiantage appelé diagnostic technique amiante (DTA) pour chacun des bâtiments se trouvant sur le site. Les bâtiments non utilisés ou réhabilités par la mise en place du projet seront pour le moment laissés en l'état, mais isolés du public jusqu'à leur démolition ou réhabilitation.

- Les nuisances liées à l'activité l'aérodrome et l'autodrome ont été prises en compte dans l'étude sur la pollution atmosphérique (Cf. Étude d'impact, page 119).

- Les nuisances environnementales liées au projet n'ont pas été ignorées puisqu'elles ont fait l'objet d'une étude d'impact importante et circonstanciée. Les impacts du projet sont connus et ont été évalués. Des mesures d'évitement ont été intégrées dans le dimensionnement de celui-ci, complétées de mesures de réduction et des mesures de compensation lorsque ces dernières s'avèrent insuffisantes.

- L'étude d'impact comprend, comme exigé par le code de l'environnement, une évaluation des risques sanitaires. Cette étude conclut en l'absence de risque pour les personnes exposées aux futures activités. Celle-ci a reçu un avis favorable de la part de l'Agence régionale de santé.

- À la délivrance des autorisations de construire, une étude d'implantation d'ouvrages de suivi de la qualité de la nappe sera réalisée et validée par un hydrogéologue.

Cette étude permettra de déterminer le réseau piézométrique nécessaire au suivi de la qualité de la nappe.

- Aucune dérogation ne sera sollicitée pour l'utilisation d'herbicides interdits sur le site.

- Tous les matériaux identifiés comme étant pollués seront alors isolés sur des surfaces imperméabilisées et étanches lors des travaux puis confinés en géomembrane lors de leur réutilisation en tant que remblais, comme l'autorise la loi.

- Aucune convention imposant une dépollution totale du site n'a été signée, MSV France SAS étant soumise à la réglementation applicable en France, à ce titre l'obligation de dépolluer devra être rendue effective au fur et à mesure de l'utilisation desdits espaces.
- La méthodologie de confinement par membranes est régulièrement utilisée pour confiner la pollution identifiée sur des sites ou des friches industrielles. À ce jour, aucune pollution n'a été identifiée suite au confinement.
- La mise en place par le pétitionnaire d'un réseau piézométrique permettant de suivre la qualité des eaux de nappe et ainsi d'identifier toute pollution.

**De ce qui précède, la commission d'enquête constate ainsi, que MSV a apporté toutes les précisions nécessaires dans ce domaine sensible pour le public qu'est la pollution sous toutes ses formes.**

**Les réponses de MSV sont argumentées, avec à l'appui les compléments d'information nécessaires à la bonne compréhension du sujet.**

**La commission constate aussi que le projet soumis à l'enquête respecte la réglementation dans ce domaine.**

**Elle estime ainsi que, sur les observations concernant la pollution, la société Motor Sport Vision apporte les garanties nécessaires à une exploitation du circuit automobile répondant à la réglementation en vigueur dans ce domaine.**

\* \* \* \* \*

## **Avis de la commission d'enquête**

**La commission d'enquête estime que cette enquête sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin » présentée par la Société MSV France SAS, a bénéficié de la plus large publicité qu'il était possible d'entreprendre, au regard de l'objet de l'opération, des objectifs du maître d'ouvrage, des impacts sur l'environnement.**

**Les réponses du porteur de projet en son mémoire sont précises et adaptées aux interrogations du Public.**

\* \* \*

**Ainsi, après avoir confronté les observations du Public aux arguments du Pétitionnaire développés dans le mémoire en réponse, la commission d'enquête estime que le projet de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin » présentées par la Société MSV France SAS se justifie :**

### **- Techniquement :**

- par l'utilisation et le développement de compétences dans les métiers de l'automobile ;
- par le savoir-faire développé dans ce domaine par le pétitionnaire, déjà propriétaire de six circuits de cette nature en Grande-Bretagne ;
- par l'accompagnement de l'activité en vue de contrôler et réguler la maîtrise du bruit.

**- Économiquement :**

- par la possibilité offerte par le contrat de redynamisation d'un site militaire ;
- par la perspective de créations d'emplois dans un bassin de vie ayant un taux de chômage élevé ;
- pour la possibilité de développer une zone d'activité sur 80 hectares ;
- par la volonté exprimée par M. Jonathan Palmer, lors de la réunion publique, de mettre en œuvre tous les moyens pour créer un climat de confiance avec les habitants des communes riveraines, et des communautés de communes dont il faut souligner l'engagement financier.

**- Géographiquement :**

- par la présence sur le site d'une piste d'atterrissage et d'installations pouvant être réutilisées dans le cadre du projet, notamment le stand de tir et le centre hippique ;
- par la proximité de voies de communication assurant la desserte du site.

**- Sur le plan environnemental le projet est rendu possible :**

- par les mesures d'évitement mises en place à la conception, réutilisation maximale des routes existantes afin de minimiser la destruction d'espaces naturels et de préserver les enjeux écologiques, et les mesures de réduction qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet ;
- par la mise en œuvre de mesures de contrôle, de réduction et de protection contre le bruit généré par les activités du site, en particulier pour les habitants des communes proches du circuit automobile.

**S'appuyant sur la visite du site de Bedford (Grande Bretagne) qui présente de grandes similitudes avec le projet soumis à enquête publique, la commission d'enquête a pu :**

- appréhender précisément le modèle économique exploité par M. Palmer,
- constater la maîtrise de l'exploitation de ce type d'installation par la société MSV,
- apprécier le souci de préserver et de protéger l'environnement,
- vérifier la présence du système de surveillance des émissions sonores par les véhicules évoluant sur les pistes,
- constater la bonne intégration et l'efficacité des merlons anti-bruit,
- observer la faible émergence sonore de l'activité dans un village proche du site.

**Constatant qu'au cours de cette enquête, aucune proposition de contre-projet, aucun autre porteur de projet n'ont été enregistrés,**

**Aussi, et pour tous ces motifs, à l'unanimité, la commission d'enquête émet :**

**un avis favorable**

**à la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et de la réfection d'un aérodrome situés sur le territoire des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit**

« Quartier Mangin » présentée par la Société Motor Sport Vision France SAS  
qui s'est engagée afin :

- de prendre des dispositions pour maîtriser le bruit en réalisant une nouvelle étude pour analyser les émissions sonores en période d'exploitation et de mettre en place des mesures correctives si besoin.

- d'effectuer des analyses de quantification des flux de certains polluants dès la mise en service des circuits.

- de mettre en place le dispositif permettant de recevoir les observations des riverains, quant au fonctionnement des activités sur le site.

- de poursuivre la recherche du maintien des espèces floristiques et faunistiques présentes sur le site ou de leur compensation.

Fait à Aguilcourt le 26 novembre 2018

M. Serge Véron  
Président de la commission d'enquête

Mme Denise Lecocq  
Membre titulaire

M. Jean-Marc Le Gouellec  
Membre titulaire

\* \* \*