

**Sujet :** [INTERNET] questions

**De :** "> Magali Kudelski (par Internet)" <

**Date :** 16/10/2018 23:51

**Pour :** ddt-env-pe-participation-public@aisne.gouv.fr

Bonjour,

Je vous joins d'autres questions ou remarques à porter à l'enquête publique en lien avec le projet d'autodrome de Couvron.

En vous remerciant par avance des réponses apportées.

avec mes salutations

Magali Kudelski

—Pièces jointes : —

---

Questions enquête publique - M. Kudelski 16.10.2018..docx

53,1 Ko

En tant qu'habitant de Couvron, j'ai déjà posé des questions de différentes manières sur le projet en lien avec cette enquête publique. Avançant dans la lecture des nombreux documents portés à la connaissance du public (estimés à plus de 1500 pages !), je ne peux que rejoindre l'avis défavorable du Conseil National de la Protection de la Nature et celui de l'Autorité Environnementale sur ce projet nébuleux, très difficile d'accès pour la population, nécessitant des recherches personnelles plus poussées pour y comprendre quelque chose, au-delà des éléments explicatifs souvent intégrés en annexes, tout ceci montrant le peu de volonté de la part du pétitionnaire de transmettre un projet clair, précis et transparent à la population. Ou peut-être est-ce dû au fait que ce projet n'est pas limpide pour lui-même ? Je renvoie aux propos de l'Autorité Environnementale : « description lacunaire » (p.3), « études d'impact trop succinctes » « trop générales » (p.3) et « parfois à l'encontre de la bonne information du public » (p. 9), « particulièrement hermétique et peu accessible au public », les occurrences allant dans ce sens sont nombreuses. Ce qui demande aux lecteurs une certaine dose d'énergie pour se plonger dans ces documents et une autre, bien plus grande, pour essayer de comprendre à cette lecture extrêmement chronophage.

J'ai donc d'autres questions ou remarques à la suite de cette lecture de néophyte, que j'ai tenté de répertorier en thématiques :

- Seuils de nuisances sonores : (nombreuses sont mes questions sur le bruit car lors de la réunion publique du 15/09/2018, j'ai regretté l'absence de l'acousticien).

Les impacts sonores sont, à plusieurs reprises, complètement banalisés : « risques modérés »... et plusieurs seuils sont énoncés : 100 dB, 102 dB, 98 dB, 6 dB d'émergence maximale... d'autant que l'art.2 de l'annexe 2 de l'arrêté du 19/04/2016 relatif aux bruits de voisinage floute davantage la chose : **Il s'assurera qu'en aucun endroit accessible au public le niveau sonore dépasse un  $L_{Aeq}(10\text{ mn})$  de 105 dB(A).**

**→ (cas des feux d'artifices) Il s'assurera qu'en aucun endroit accessible au public le niveau sonore ne dépasse une valeur de crête de 130 dB.**

**→ Quel seuil précis sera à ne pas dépasser sur le circuit ?**

Je précise que sur les autres circuits axonais, la limite retenue est celle de 95 dB : à Folembray et à Beuvarde notamment.

**→ Pour les manifestations soumises à dérogations, celles-ci seront-elles soumises à un autre seuil de limites sonores ? comme celui de 130 dB ?**

**→ Comment les riverains seront-ils protégés des bruits en lien avec l'aérodrome, ouvert de 7h à 21h la semaine et de 8h à 20h le week-end, avec 10 mouvements aériens par jour et 1500 par an (CF autorisation du SDIS en date du 05/08/2018) et non 400 comme cela a été écrit à plusieurs reprises dans les différents documents ?**

**→ 65 dB sont retenus pour les avions les plus bruyants : comment s'assurer que cela ne dépassera pas ce seuil, compte tenu qu'il n'y a aucune mesure du niveau sonore ni de restrictions qui sont envisagées pour ces appareils ? quelles seront les mesures adoptées à ce sujet ?**

**→ De même, comment ces riverains seront-ils protégés du bruit des hélicoptères, ce point étant extrêmement peu développé dans les différents documents (des précisions ayant été apportées grâce aux remarques de l'Autorité Environnementale – cf mémoire en réponse, p.297 de l'annexe 2, CERE), compte tenu du nombre important de mouvements aériens par jour ? Quelles mesures MSV mettra-t-elle en place à ce propos ?**

**→ Quid du bruit des nombreux camions assurant les livraisons, le transport des prototypes... ?**

**→ Comme il est question d'essais industriels la nuit, en l'occurrence des essais concernant le freinage des véhicules, ce qui occasionne en général du bruit, peut-on avoir des éléments d'analyse plus précis quant à ce point qui n'est, lui aussi, pas développé ?**

→ Y'aura-t-il des limites au niveau du stand de tirs ? quels types d'armes seront acceptés sur le stand de tirs ? sachant que ce stand est homologué pour des armes de guerre, pouvant aller à plus de 150 à 151 dB. Acceptera-t-on des armes automatiques ? Y'aura-t-il des restrictions sur l'utilisation de ces armes ? même si le stand est pourvu de protections sonores importantes, y'aura-t-il un nombre de tirs limite par jour ? (p.305 de l'annexe 2, CERE). Qu'est-ce qu'une arme dite « hors catégorie » ? Quel contrôle sera exercé sur de telles armes ?

#### - Mesures sonores :

Les mesures effectuées pour le bruit se font à partir de la distance entre le circuit et les habitations. Dans les documents il est dit à plusieurs reprises que les habitations se situent à plus de 800m du circuit, voire à 1350 m.

→ De quoi parle-t-on ? Quels sont les points retenus – de quel point à quel point ? (p.4 de la note de synthèse en réponse à l'Autorité Environnementale) : Couvron à 1350m de distance (d'où à où ?) Crépy à 2400 m (d'où à où ?) Vivaise à 800m (d'où à où ?) Je remarque que les 6 points de mesures pour évaluer le bruit ambiant se trouvent souvent à proximité de l'autoroute (pour au moins 3 des 6 points : p.248 annexe 2, CERE), ce qui, à mon sens, élève de façon notable le niveau sonore ambiant.

→ Qui a déterminé ces points ? Quels ont été les critères de sélection ? Je pose cette question parce que mon habitation se trouve à Couvron, dans la rue parallèle au site militaire, de fait assez proche du circuit.

→ Pourquoi les points de mesure sur la commune de Couvron n'ont-ils pas été choisis à l'entrée du lotissement situé route de Vivaise ? dans une des rues aux abords du circuit : telles que la rue de la gare, du colonel Chépy, la petite rue de Crépy, côté circuit ?

(p.266 de l'annexe 2 rédigée par le CERE) : « La pertinence de ces calculs dans le cadre industriel est établie. Cependant, ils se montrent peu adaptés à une utilisation dans le cadre d'un circuit automobile. Un circuit automobile est une piste recevant des véhicules en mouvement. Leur orientation, vitesse, position conditionnent in fine l'impact sonore global de la piste dans son environnement. Cette spécificité n'est pas retranscrite par ces logiciels.

Les calculs menés suivant l'ISO9613-2 sont des situations instantanées, des images proposant un impact à un instant « t ». Elles ne savent pas transcrire le déplacement des véhicules et la variation de leur impact selon leur orientation, vitesse et nombre en piste.»

(p.9 de la note de synthèse en réponse à l'Autorité Environnementale) « Grâce à ce modèle de calculs précis, la société MSV France SAS a donc pu notamment définir la taille et l'emplacement le plus efficace des merlons acoustiques mais aussi isoler les cas d'exploitation qui potentiellement pouvaient générer le plus d'impact sonore » - tout en minimisant celui-ci à chaque fois.

Un des logiciels utilisés pour les mesures acoustiques permettant d'établir et l'implantation des merlons de terre et leur hauteur est : Predictor. Or, ce logiciel n'est pas adapté pour les courses automobiles.

→ **Comment, dès lors, peut-on accorder crédit aux calculs réalisés pour les merlons ? Ceux-ci semblent, de fait, faussés.**

D'autant que l'Autorité Environnementale questionne la pertinence du choix du scénario ; celui retenu étant le troisième alors que le second semble présenter, pour cette dernière, des caractéristiques plus intéressantes. Il est dit (dans la réponse au mémoire de l'Autorité Environnementale) que ce choix est de nature écologique (on ne voit pas en quoi ?) et surtout économique, sachant que les merlons seront facturés aux collectivités locales !

« La limitation testée est arbitrairement fixée à 98 dB(A). » (p.274 annexe 2, CERE).

- ➔ **Comment des études d'une telle ampleur et pouvant engendrer des conséquences aussi importantes pour la population, peuvent-elles poser arbitrairement, donc sans aucun calcul, une limite testée ?**  
Les merlons envisagés pour Vivaise représenteront un gain acoustique équivalent à 2 et ceux de Couvron à 1 : il n'est pas précisé, comme souvent, ce que cela signifie en terme de ressenti, du côté des habitations.
  - ➔ **Quel impact cela aura-t-il sur le bruit entendu à Vivaise ? à Couvron ? s'attend-on à diviser le bruit par 2 ?**  
Dans les différents calculs, parfois il est question de 48 véhicules, parfois de 60, ce qui crée une nette différence quant au bruit.
  - ➔ **Quels types de véhicules, précisément, ont été retenus pour les mesures ? On nous parle de 2 familles d'automobiles (p.267-268 de l'annexe 2, CERE).**
- (p.6 de la note de synthèse en réponse à l'Autorité Environnementale) Il est noté 3 points d'enregistrement permanents pour les mesures sonores sur les communes de Vivaise, Couvron, Crépy.
- ➔ **Comment ces points seront-ils déterminés ? à partir de quels moyens ? par qui ?**
  - ➔ **Comment les riverains pourront-ils avoir accès aux mesures prises quotidiennement par MSV ? que ce soit sur site ? ou dans les communes alentours, en dehors des rapports annuels qui ne seront pas suffisants ?**  
il devrait être obligatoire que des riverains, représentants de riverains et d'associations, siègent, de façon significative (nombre de sièges conséquents, modalités de représentation des riverains...), dans les réunions trimestrielles de liaison, afin de pouvoir s'assurer que la réglementation soit réellement respectée et l'avis des riverains pris en compte, dans une véritable démarche de démocratie participative. L'Autorité Environnementale suggère, à maintes reprises, que le public puisse être associé aux décisions concernant l'environnement.
  - ➔ **Comment seront traitées les doléances des riverains, une fois qu'elles seront enregistrées sur la boîte mail et la hot-line destinées à cet effet ?**  
MSV peut-elle produire une stratégie claire et précise de la manière dont il traite ces problèmes ?
  - ➔ **Quelle est l'autorité qui fait foi pour les recours en cas de nuisances sonores ?**
  - ➔ **Même si Mr Palmer n'a pas l'obligation de produire un Plan d'Exposition au Bruit, peut-on lui demander d'en produire un, comme garantie de sa bonne foi envers la population ?**
- (p.11 de la note de synthèse en réponse à l'Autorité Environnementale) « Pour toutes ces raisons, un temps d'exploitation et de recul sera nécessaire pour permettre à MSV France SAS de collecter assez de données réelles et les confronter avec tous les cas présumés comme étant problématiques d'un point de vue sonore dans les études. »
- ➔ **Quelle limite de temps sera imposée pour l'exploitation de ces données importantes pour le public ? Peut-on demander à MSV un accès public aux mesures avant le premier trimestre après l'ouverture du circuit ?**  
Plus loin, « Si cela s'avère indispensable, la mise en place de nouvelles mesures devra donc matériellement être envisagée après un certain temps d'exploitation de l'autodrome. »
  - ➔ **A nouveau, quelle limite de temps ici ? Avant la fin du premier trimestre après ouverture ?**

- dans la Somme : signé le 20/06/2005
- dans le Pas-de-Calais : signé le 27/12/20017
- dans le Nord : signé le 06/05/1996
- dans l'Aisne : 19/04/2016 (signé par Mr Le Deun, préfet) : 38 pages – révision de l'arrêté préfectoral du 10/04/2000 – modifié suite à une consultation publique du 22 octobre eu 22 novembre 2015 (pas énoncée en grande presse) – l'acte de vente de la base militaire ayant été signé le 20/11/2015

L'arrêté préfectoral précédant - celui du 10/04/2000 – ne faisait pas mention d'activités de loisirs ou sportives. En ce qui concerne le bruit de voisinage, il stipulait, pour les propriétés privées, les horaires suivants : pour les jours ouvrables – 8h30-12h et 14h30-19h30, pour le samedi – 9h-12h et 15h-19h et pour le dimanche et jours fériés – 10h -12h ; soit une amplitude horaire de : (3h30+5h) X 5j = 42h30 + (3h+4h) = 7h + 2h = **44H30 hebdomadaires et un total de 2 314H par an.**

L'arrêté préfectoral du 19/04/2016, est quant à lui, plus ouvert. Il fait mention (à la section 4) des activités de loisir ou sportives, indiquant, pour les propriétés privées (art. 20) les horaires suivants : du lundi au samedi – 9h-12h et 14h-19h ; le dimanche et jours fériés – 10h-12h ; soit une amplitude horaire de : (3h + 5h) X 6j = 48h + 2h = **50H hebdomadaires et un total de 2 600H par an.**

**Soit une différence significative 5h30 par semaine et de 286 H supplémentaires par an, soit 12,36 % de possibilités de bruits en plus.**

Je pense que cela n'est pas le fruit du hasard.

Sans compter les jours fériés et les dérogations permanentes qui, elles, sont au moins 4 (art.26) : jour de l'an / fête de la musique / le 14 juillet / la fête communale.

→ **Sachant que le site est implanté sur 2 communes : la dérogation permanente pour la fête communale peut-elle concerner et Couvron et Vivaise ?**

**Article 24 : Des arrêtés municipaux peuvent compléter ou rendre plus restrictives les dispositions du présent arrêté, et préciser les conditions des dérogations ou autorisations qui y sont prévues (cf. annexes 1 et 2).**

De l'arrêté du 19/04/16

→ **Cela veut-il dire que les horaires d'ouverture du circuit pourraient être modifiés par un arrêté municipal ? de même que ce qui concerne les dérogations ?**

#### Manifestations

On nous annonce qu'il y aura 4 à 6 week-ends par an avec 1 journée d'essai libre le vendredi (p.9 du doc DDT 02 2018/08/01)

→ **Qu'est-ce qu'une journée d'essai libre ? est-ce que ça veut dire au-delà des seuils de limites sonores ?**

→ **Les horaires d'ouverture seront-ils changés pour ces occasions ? y'aura-t-il des courses la nuit ?**

il y aura jusqu'à 40 dérogations par an de « mars à septembre » (p.362 de l'annexe 2, CERE), sachant qu'il y a déjà des dérogations permanentes (CF p.10 du doc DDT02 2018/08/01) – au moins 4 par an, soit au moins 44, ce qui veut dire presque qu'il n'y aura qu'un seul week-end par mois qui ne sera pas impacté par les courses. Sauf que le circuit est ouvert tous les week-ends de 8h à 19h avec une pause méridienne, ce qui représente avec la semaine d'ouverture, une amplitude horaire conséquente et donc d'autant plus de possibilités de créer des nuisances sonores.

→ **Qu'est-ce que ça va engendrer ? des dépassements des seuils de limites sonores ?**

#### Véhicules :

Peu de détails nous sont donnés sur ces autos ou motos.

- **Quel sera le nombre maximum de véhicules entrants ? engagés sur la course ? sur piste (c'est-à-dire 1 seul tracé) au même moment ? Et simultanément sur les différents tracés ?**
- **Quels seront ces véhicules ? leur type ? leur puissance (maximale) ? leur cylindrée pour les motos ? en dehors de ce qui a été écrit p.6 de la notice de présentation, qui restent des éléments peu précis : « groupe N, A, B, GT » ? « voitures de sport biplace, monoplace » ? « prototypes » ? ou encore « motos standard » ? « ou side car » ? Ce qui reste énigmatique pour les riverains non pilotes de F2.**
- **Sur quel(s) circuit(s) les motos vont-elles pouvoir rouler ?**
- **Tous les véhicules homologués, autos comme motos, vont-elles pouvoir aller sur les 7 tracés ?**

#### Merlons de terre :

J'ai déjà fait état de ma stupéfaction quant au fait que les collectivités locales, c'est-à-dire l'argent public, paient la construction des merlons de terre devant protéger les riverains de nuisances sonores occasionnées par une société privée. Même si, on le sait, cet argent n'est pas directement versé à MSV, il est tout de même en lien avec l'activité de cette société et les nuisances qu'elle va occasionner.

Il est dit (p.364, annexe 2, CERE) que la facture se situera entre 8,5 et 9,8 millions d'€ par les collectivités locales et (p.65 du mémoire de réponse) il est indiqué : « 18 millions supplémentaires pour les collectivités locales »

→ **Qu'en sera-t-il réellement ?**

(p.14 de la note des possibles) : « Le Conseil Départemental doit également transmettre à MSV Palmer ses possibilités d'engagement relatives à ces propositions » (de compensation).

→ **De quoi parle-t-on ici ? qu'est-ce des possibilités d'engagement ?**

(P.63 du mémoire de réponse), il est dit : « *Pour se prémunir des nuisances sonores engendrées en dehors du site par l'utilisation systématique de la ligne droite, la conception de merlons acoustiques efficaces aurait nécessité des surfaces et des volumes de réalisation plus de trois fois supérieures à ceux des merlons envisagés dans les scénarios 1 et 3 (29 ha concernés par le scénario 2 contre 9 ha pour les autres).* »

→ En dehors de l'argument économique peu recevable, pourquoi n'est-ce pas le scénario 2, projetant des merlons de terre plus importants et donc protégeant plus la population (3 fois plus) qui a été retenu ? L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (p.1) indique que l'absence d'autre solution satisfaisante n'est donc pas démontrée ».

→ Pourquoi les merlons de terre ne font-ils pas le tour complet du circuit, sachant que le bruit est une onde qui se propage ?

#### Trafic routier :

Plusieurs angles sont à retenir sur ce point : l'augmentation de la circulation habituelle et son impact en termes de bruits, pollution environnementale et la question de la sécurisation des routes empruntées. L'accès principal du circuit étant route de Viveise, il peut se faire de plusieurs manières, dont la plus courante venant de l'autoroute est celle traversant le village de Monceau-les-Leups, et passant par la rue principale de Couvron, jouxtant l'école primaire. A aucun moment, ce point n'est soulevé dans les dossiers. De même que la question posée par un riverain lors de la réunion publique du 15/09/18., restée sans réponse, à savoir celle de la sécurisation de la route de Viveise, qui est le long d'un lotissement où vivent de nombreux riverains, dont des enfants en bas âge.

- **Comment MSV compte-t-elle garantir la sécurité à cet endroit-là ?**
- **Comment MSV va-t-elle assurer la sécurité du fait de l'augmentation du trafic qu'elle va générer, sur toutes les communes impactées par ce projet, de façon directe ou indirecte ?** L'impact envisagé : 10 000 véhicules sont attendus les jours de manifestations et jusqu'à 462 véhicules par jour (p.50 du mémoire de réponse, 72% (allers/retours) sur les départementales, soit une hausse nette de 36% et de 11,2% en plus sur les axes nationaux, soit un trafic multiplié par 10 (CF p.15 de l'avis de l'Autorité Environnementale).
- **Comment peut-on dire qu'il n'y aura « pas de perturbation de la circulation locale » (p.51 du mémoire de réponse) ?**
- **Il est dit que MSV devra prendre en charge tous les coûts afférents à la signalisation. Quelle transparence y'aura-t-il sur ce point ? comment le savoir ?**  
(p.4 de l'avis de la Direction de la Voie Départementale « Tous les aménagements du domaine public routier qui seront rendus nécessaires par le projet seront à la charge du pétitionnaire »).
- **Peut-on budgéter ce coût ?**
- **Qu'en sera-t-il également pour le financement du réaménagement de l'accès 3, en partie Est ? A combien s'élèverait son coût ?**  
Pour ce qui est de l'accès 2, il sera nécessaire de créer un aménagement de tourne à gauche, du fait du manque de visibilité. Mais le pétitionnaire n'est pas favorable pour le moment (alors que c'est une nécessité demandée par la Direction de la Voie Départementale, p.2), sauf s'il reçoit des subventions pour financer ces travaux.
- **Même si cet aménagement relève du domaine public, pourquoi serait-ce l'argent public qui servirait de fonds pour cet aménagement dont l'usage serait strictement réservé aux activités de MSV, c'est-à-dire ne relevant pas de l'intérêt général ?** Cette position est en contradiction avec les prérogatives (développées plus haut) demandées par la Voie Départementale.
- **Pourquoi MSV n'a-t-elle pas envisagé un accès du site par voies piétonnes ou cyclables ?**

- **Emploi :**

Rappel est fait des emplois quand la base militaire était active : 959 emplois directs et 1860 emplois indirects (p.65 du mémoire de réponse). Difficile de faire mieux...

150 emplois directs sont envisagés sous 5 ans.

- **Cette perspective est-elle cohérente, réaliste ? Ce chiffre a-t-il été surestimé ?**

En même temps, cette estimation paraît faible, compte tenu des différents investissements...

Le détail de ces emplois n'est pas connu, hormis les éléments donnés p. 20 de la notice de présentation qui recense en tout, seulement, un peu plus de 100 postes, dont 28 permanents pour les bureaux (ce qui est beaucoup). Très peu d'emplois dans la restauration, encore moins dans le tourisme.

- Peut-on avoir plus d'éléments plus précis sur les perspectives de postes ? et sur le fait qu'ils soient permanents ou non ? sur les équivalents temps pleins ?
- Même si l'Aisne est un territoire fort impacté par le chômage, est-ce une raison pour accepter des projets polluants, peu innovants, peu créatifs, lucratifs, dans un département qui accueille déjà 4 circuits, sous couvert d'une « menace » d'installation d' « à vie, un terrain d'accueil pour ce type d'activités » (ici, les Teknival) – propos d'un élu local lors de la réunion publique du 15/09/2018, relayé dans l'Union le 13/10/2018 par un autre élu : « C'était ça ou le Teknival et les gens du voyage, qui ne se préoccupent pas de la faune et de la flore à préserver ! » ? Est-on prêt à dire OUI à tout, sous prétexte d'un pire imaginé et sur lequel on surfe ?

#### • Santé publique :

(p.14 du résumé non technique, version 2) il est asséné que le projet ne présente pas de risque sanitaire. Or, le bruit est un facteur à risque pour la santé, s'il dépasse un certain seuil auditif, s'il y a des variations de fréquence importantes (comme par exemple la répétition d'accélération qui vont, de fait, dépasser le seuil autorisé) et si l'exposition des riverains est continue. Facteur à risque sur la santé physique comme psychique et sur la qualité de vie.

- Qu'est-ce qui prouve que ce risque sanitaire sera nul ?
- Quid de la tranquillité publique, argument de choix pour des personnes optant pour une vie à la campagne, loin des bruits de la ville ?
- En quoi ce projet de circuit s'inscrit-il comme « une préservation de la santé et de la sécurité publiques » (p.152 du dossier MSV) (p.1 de l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature) : à ce propos, « ... les raisons évoquées sont d'ordre économique pour dynamiser un territoire, mais elles ne sont pas mises en balance avec les enjeux écologiques à une échelle macro (Cf infra). Quelles sont les raisons impératives d'intérêt public majeur pour déroger à la loi ? »
- Pouvez-vous démontrer en quoi ce projet est bon pour la santé ?  
Il est important de rappeler que le seuil de tolérance est de 60 dB (gêne), celui du danger sanitaire se situant aux alentours de 90dB.

#### • Projets :

- (p.65 du mémoire de réponse) : il est dit que le projet MSV est « le seul projet écrit » qui ait été déposé pour répondre à l'appel à projets. Pourtant, à plusieurs reprises, les élus locaux ont indiqué qu'ils avaient étudié un second projet, qui n'avait pas été concluant.
- Qu'en a-t-il été réellement ? Quels ont été les projets véritablement étudiés dans le cadre de cet appel à projets ?
- Pourquoi n'y a-t-il eu qu'une seule réunion publique dans le cadre de l'enquête publique, et ce, sur décision des enquêteurs ?
- Peut-on avoir accès au compte-rendu de la réunion publique et à ses enregistrements ? si oui, comment ?

Merci des précisions apportées, en espérant vivement que MSV répondra précisément à ces interrogations.  
Kudelski

Magali