

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°2.5

Conclusions
de la Commission d'Enquête
sur les demandes
de permis d'aménager et de construire
au titre du code de l'urbanisme
sur la commune de
VIVAISE

**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 le territoire de la commune
de 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

(SOURCE : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE, VERSION 2)


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



1.10 PRÉSENTATION DU GROUPE - 2018

Fort de cette expérience de plus de 25 ans dans l'événementiel automobile/motocycle et dans l'exploitation d'autodrome, 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), il a saisi l'opportunité d'acquérir une ancienne base militaire 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.

1.20. LOCALISATION

Le projet prend place sur le terrain de l'ancienne base aérienne militaire QUARTIER MANGIN, sur 4 territoires communaux.

Il occupe une surface totale de 5 090 049 m² (509,0049 ha) :

Commune / Surface (en m²) : 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, COUVRON-ET-AUMENCOURT, CRÉPY et VIVAISE.

Au dernier recensement, les communes comptaient : 696 habitants (h) pour CHÉRY-LES-POUILLY ; 901 h pour COUVRON-ET-AUMENCOURT ; 1 946 h pour CRÉPY ; 737 h pour VIVAISE.

1.30. 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. 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.

1.40. IMPACT VISUEL ET URBANISME

1.40.1. DESCRIPTION DU PROJET

Le terrain se divisera en 3 espaces et accueillera un autodrome, 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.

- 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 réception et exposition, espace paddock et espace 233 (hébergeant les services administratifs et un centre médical).



Photographie aérienne du bâtiment 233 et de l'hélistation

- 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 existants 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



1.40.2. 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 covisibilité :

- 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.

1.40.3. 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.

1.50. 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.

1.50.1. 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 (sur et hors site) d'espèces locales.

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 gêne 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.

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

1.60. ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU

1.60.1. 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 m³ pour un volume journalier n'excédant pas 120 m³/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.

1.60.2. 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.

1.70. REJETS EN EAU

Ils se composeront :

- des eaux pluviales et des eaux usées domestiques.

1.70.1. 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 (chênaux, 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.

1.70.2. 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 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.

1.80. 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 garantissant la 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).

1.90. BRUIT

1.90.1. IMPACT LIE AUX ACTIVITÉS

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

1. AUTODROME – ACTIVITÉS DE TYPE LOISIR

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.

1.92. 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 mesures 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

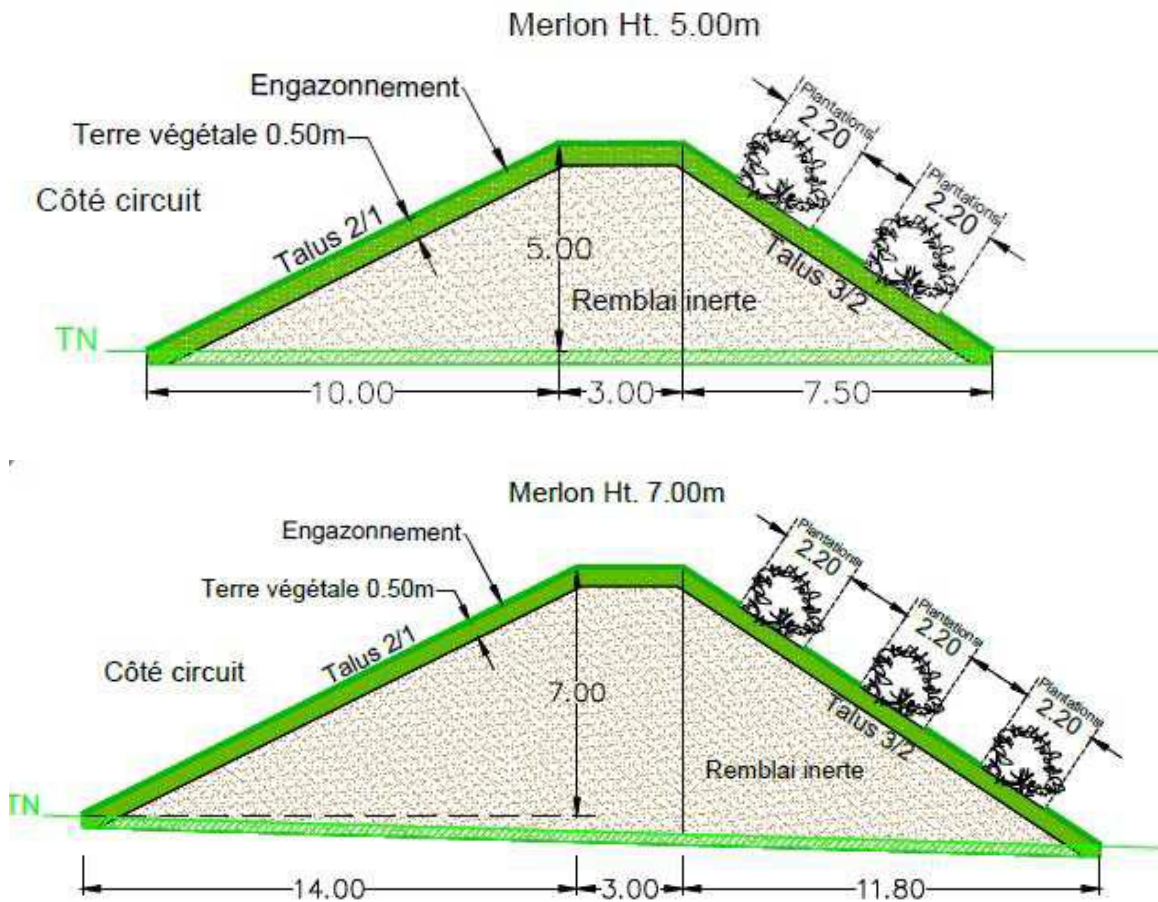
- Si le test est positif, un « **sticker** » est déposé sur le véhicule. Le véhicule est alors reconnu comme pouvant accéder au circuit.



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



1.90.2. MERLONS : ces ouvrages confortatifs seront agrémentés de plantations amplifiant leurs effets de réduction acoustique.



1.90.3. 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 pourra être accompagné de mesures de suivi acoustique. Ce programme de surveillance sera mis en place à la demande des administrations.

1.90.5. 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 (ARS) ;
- 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.

1.100. 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.

1.110. TRANSPORT

1.11.1. TRAFIC

La réhabilitation du site entraînera 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.

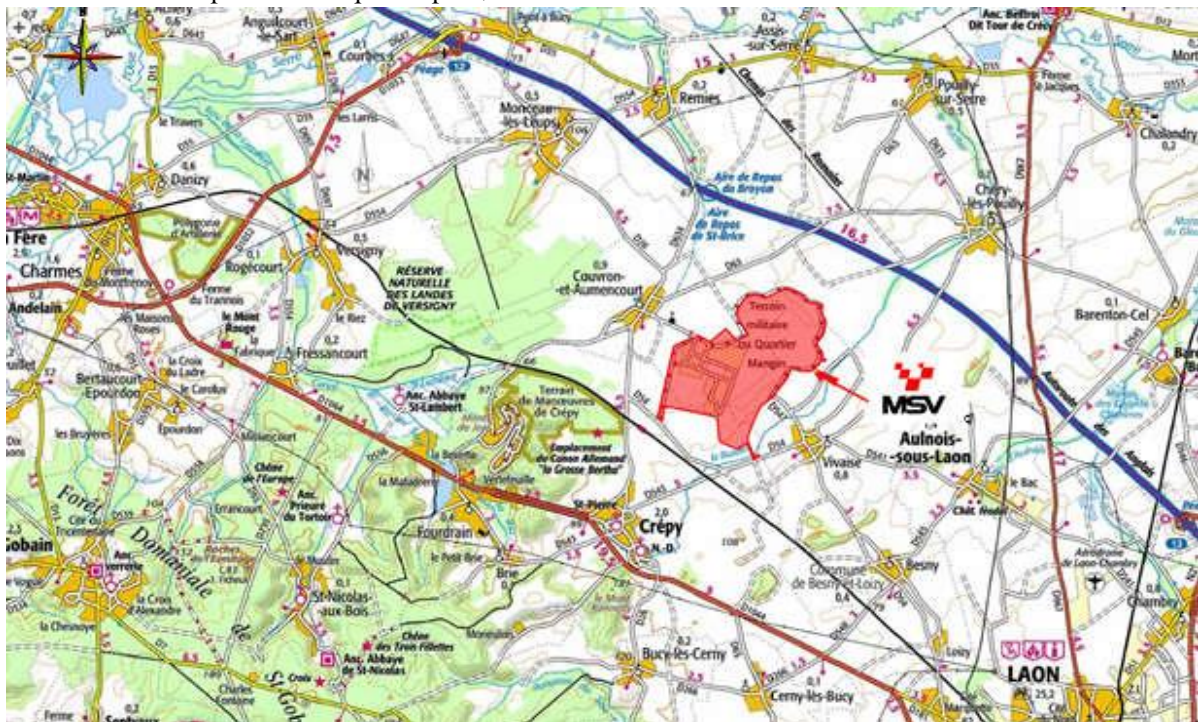
La localisation du projet à proximité immédiate d'axes routiers majeurs ne perturbera pas la circulation locale.

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.

1.120. 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.

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 raccords 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 organisées par compatibilité de produits.

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

1.130. 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.

1.140. 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 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 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.

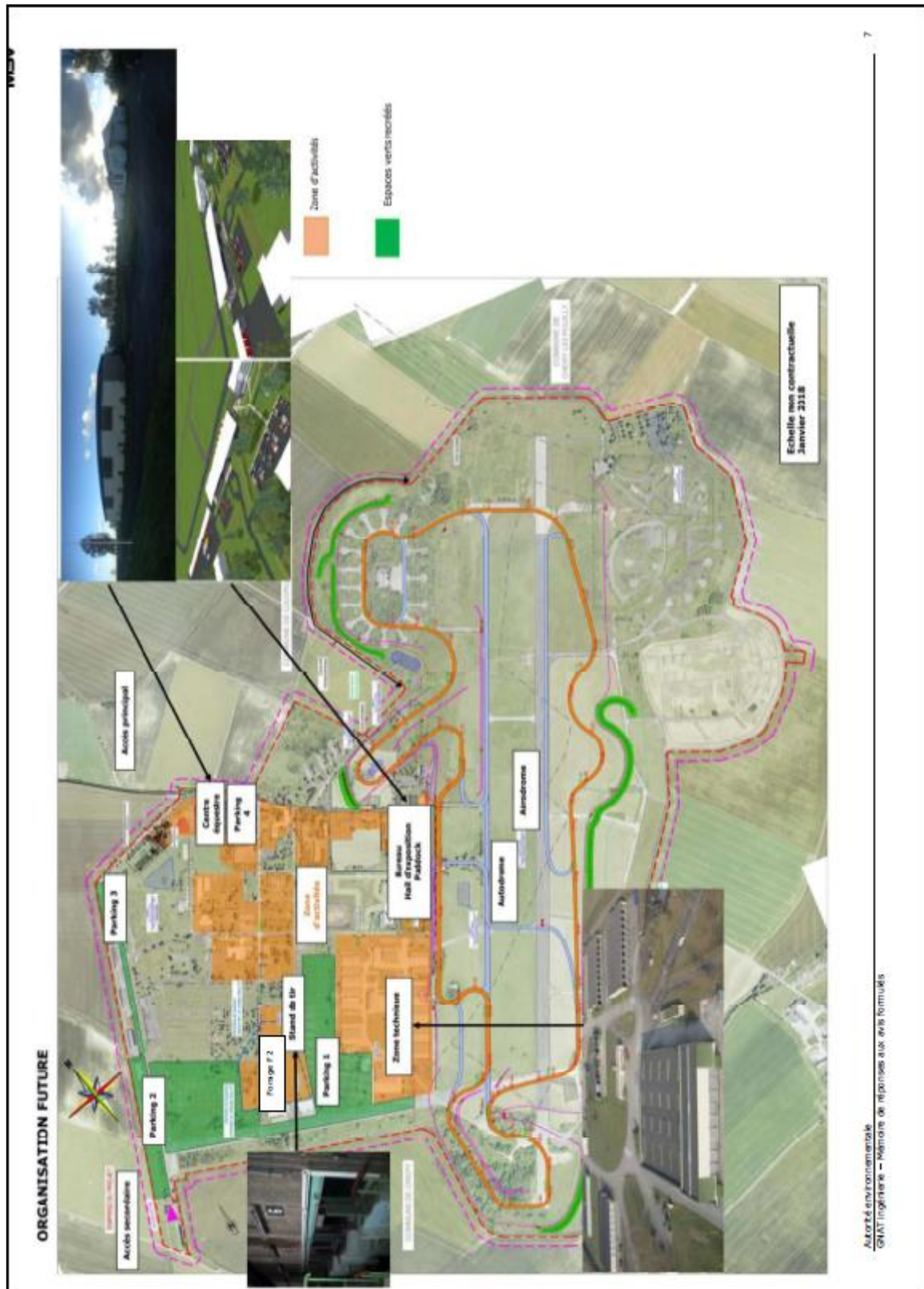
1.14.3. PHASE EXPLOITATION

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 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

DESCRIPTION DES PROJETS D'AMENAGEMENT

Commune de Vivaise :

Le projet d'aménagement sur la commune de Vivaise, prévu sur une superficie totale de : 1 443 772 m², comprend :

- une partie de la piste de l'autodrome ;
- la réalisation de merlons d'une hauteur de 7m pour 47 645 m².

* * *

CONCLUSIONS

* Désignée 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 :

- La commission d'enquête a, dans le cas présent, 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, **sur lequel elle a pris position pour chacune des observations.**

Ainsi après avoir :

- Relaté le déroulement de l'enquête publique et examiné les observations recueillies sur les 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 le territoire de la commune de Vivaise au lieudit « Quartier Mangin », présentées par la Société MSV France SAS ;

- Étudié le dossier, effectué deux visites de la zone d'implantation du projet et des villages périphériques, une présentation sur place des installations en pleine activité de l'autodrome de Bedford (GB), circuit ayant servi comme référence à l'étude de bruit, présentée par le bureau d'études Echopsy ;

- Constaté le professionnalisme de la société et de ses acteurs dans leur activité automobile, dans la recherche de la sécurité pour les clients et la qualité environnementale des espaces créés sur le site de Bedford ;

- 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 ;

- Consulté les services de la Direction départementale (DDT) de l'Aisne dans le cadre de la préparation de l'enquête ;

- Assuré le suivi de l'impact des actions de communication sur la participation du public ;

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.

- 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 du maire 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 bien 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 de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise et des communes environnantes, et enfin la réunion publique, en tout début de l'enquête, dont le bon déroulement 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 de **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 de la Direction départementale des territoires (DDT) de l'Aisne, dédié à l'enquête.

- Pour recevoir le Public, les membres de la commission d'enquête ont tenu un total de sept permanences dont deux en mairie de Vivaise, le vendredi 21 septembre de 9 h 30 à 12 h 30 et le samedi 13 octobre de 9 h 30 à 12 h 30.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

La commission estime que cette enquête sur la demande 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 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.

Tenant compte que :

Pour l'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. 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.

Pour la phase de travaux :

Le circuit sera réalisé en réduisant 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 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.

Considérant que :

- la nature des aménagements est en lien avec le projet
- le dimensionnement des aménagements est en adéquation avec les objectifs du projet, notamment pour les merlons qui participent aux mesures de réduction des nuisances sonores, et la piste d'évolution des véhicules sportifs située en partie sur la commune de Vivaise.

En conséquence de quoi, à l'unanimité, la commission d'enquête donne un avis favorable aux 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 et les équipements nécessaires, situés en partie sur le territoire de la commune de Vivaise au lieudit « Quartier Mangin » présentée par la Société MSV 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

Monsieur Serge **Véron**
Président de la commission d'enquête

Madame Denise **Lecocq**
Membre titulaire

Monsieur Jean-Marc **Le Gouellec**
Membre titulaire.

* * *