



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le réaménagement de l'ancienne base
aérienne de Couvron-et-Avrencourt en
autodrome, aérodrome et zone d'activités (02)**

n°Ae : 2018-38

Avis délibéré n° 2018-38 adopté lors de la séance du 11 juillet 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 11 juillet 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le réaménagement de l'ancienne base aérienne de Couvron-et-Avrencourt en autodrome, aérodrome et zone d'activités.

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : François Duval, Thérèse Perrin, Michel Vuillot

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Aisne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25 juin 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 25 juin 2018 :

- le préfet de département de l'Aisne, qui a transmis une contribution en date du 4 juillet 2018,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France,*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 25 juin 2018 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France, ,*

Sur le rapport de Charles Bourgeois et Annie Viu, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R.122-13).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par MSV (MotorSport Vision) est situé à l'emplacement d'une ancienne base aérienne militaire, sur les communes de Couvron-et-Aumencourt, Chéry-lès-Pouilly, Vivaise et Crépy (02), à proximité de Laon. L'emprise du site, qui s'étend sur 509 ha, est actuellement occupée sur 94 ha par les infrastructures de l'ancienne base : bâtiments, voiries et un aérodrome. Le site n'est plus utilisé depuis 2012.

MSV présente, sur ce site, un projet de création d'un circuit automobile d'une longueur totale de 13,1 km et de ses espaces annexes, d'ouverture d'un aérodrome pour des vols privés et commerciaux et de création d'une zone d'activités de 81,6 ha susceptible d'accueillir des entreprises, conduisant à une imperméabilisation supplémentaire de près de 140 ha.

La description du projet étant souvent lacunaire, l'Ae recommande de la reprendre afin de présenter des informations détaillées et accessibles sur les différents aménagements prévus, de préciser les caractéristiques des éventuelles composantes du projet non décrites à ce stade (réaménagement des voiries d'accès notamment) et le cas échéant d'en évaluer les impacts.

Les aménagements relatifs à la zone d'activités ne sont que très peu décrits, du fait des incertitudes, notamment sur le calendrier, de cette composante du projet. Le maître d'ouvrage présente cependant dès ce dossier une première estimation de ses impacts, ainsi que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. L'Ae estime néanmoins, du fait du stade peu avancé de la définition des caractéristiques et des impacts potentiels de cette zone d'activité, que l'étude d'impact devra être complétée au fil des procédures à venir, ainsi qu'à l'occasion de son actualisation.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la sauvegarde des espèces protégées ou patrimoniales présentes sur le site et de leurs habitats, et le maintien de la biodiversité (y compris ordinaire) et des continuités écologiques,
- la qualité des eaux souterraines,
- la gestion des sols pollués et des risques pyrotechniques,
- la qualité de l'air et le bruit, du fait des trafics supplémentaires liés d'une part aux flux vers le site, et d'autre part à l'utilisation des aménagements (autodrome et aérodrome),
- les émissions de gaz à effet de serre émises par les activités accueillies sur le site,

L'étude d'impact est souvent succincte, et reste trop générale sur de nombreux aspects, des éléments plus détaillés étant toutefois apportés par ses annexes. Ceci va parfois à l'encontre de la bonne information du public, qui doit rechercher des informations pourtant essentielles dans les nombreuses annexes du dossier.

Sur le fond, certaines parties du dossier sont très détaillées et de bonne qualité (état initial écologique, mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux naturels, bruit), tandis que d'autres sont insuffisantes au regard des enjeux (faisabilité et modalités de restauration d'habitats favorables aux espèces protégées impactées par les aménagements prévus, gestion des sols et qualité de l'air notamment). Les recommandations de l'Ae portent principalement sur ces dernières thématiques. L'ampleur de la destruction d'habitats d'intérêt communautaire conduit à s'interroger sur la recherche d'optimisation d'implantation des différentes installations. La question peut se poser d'ores et déjà pour les aménagements présentés ; ceci concerne *a fortiori* les futurs aménagements de la zone d'activités.

Si certaines mesures de compensation proposées par le maître d'ouvrage apparaissent pertinentes, le coefficient de compensation global apparaît faible au regard de l'intérêt des milieux affectés, notamment en l'absence de démonstration de la capacité de certaines mesures de compensation à recréer des milieux présentant des fonctionnalités écologiques équivalentes ou supérieures aux milieux détruits. L'Ae recommande donc de justifier la fonctionnalité attendue, la cohérence et les éventuelles synergies des différentes mesures compensatoires proposées, et de proposer ensuite des mesures compensatoires supplémentaires.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet est situé à l'emplacement d'une ancienne base aérienne militaire de l'OTAN, sur les communes de Couvron-et-Aumencourt, Chéry-lès-Pouilly, Vivaise et Crépy (02), à proximité de Laon. Les infrastructures de l'ancienne base : bâtiments, voiries et un aérodrome d'une superficie de 94 ha sont réparties sur le site qui s'étend sur 509 ha. Le site n'est plus utilisé depuis 2012, la base ayant été abandonnée dans le cadre de la nouvelle stratégie de défense et de sécurité nationale. L'ensemble est entouré d'une ceinture agricole (céréales et betteraves à sucre) et de quelques unités forestières et pelouses sèches.

Le terrain a été cédé au groupe MSV (MotorSport Vision)², maître d'ouvrage, la désaffectation ayant été prononcée par le ministre de la Défense en 2013. Le projet d'aménagement de ce terrain fait partie du contrat de redynamisation du site de défense conclu à hauteur de 36,8 millions d'euros, dont 10 millions d'euros apportés par l'Etat.

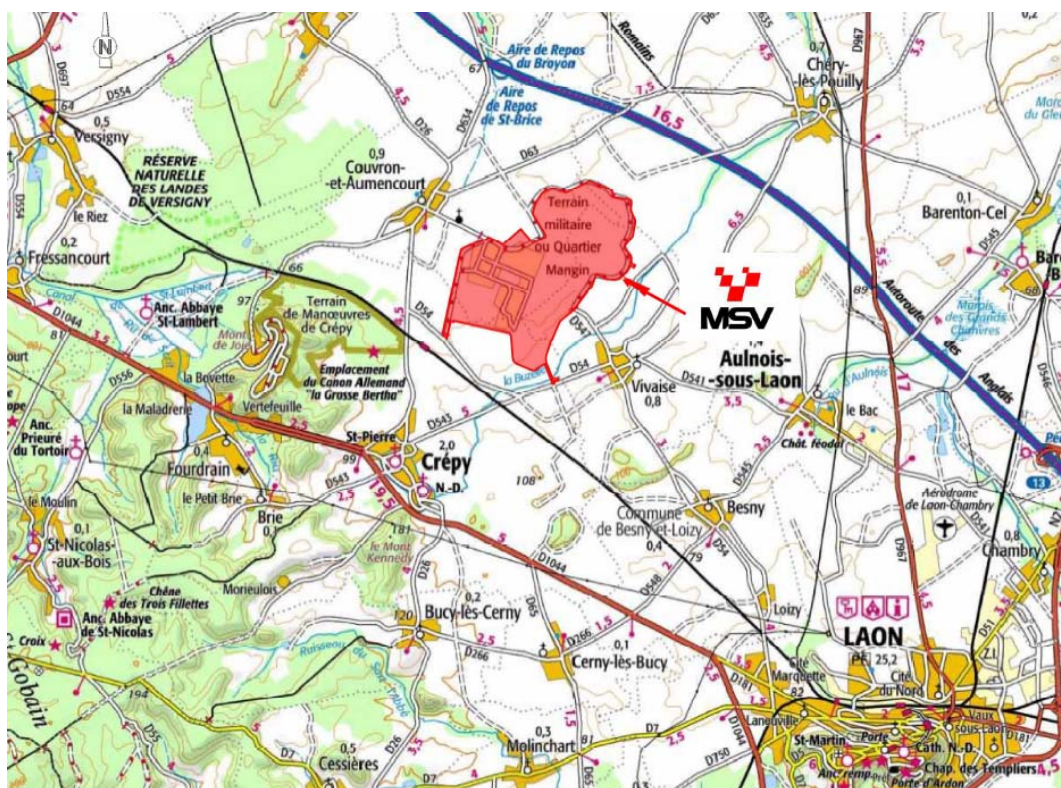


Figure 1 : localisation du projet

² Le groupe MSV est un professionnel de l'événementiel automobile/motocycle et de l'exploitation de circuits. Il gère 6 circuits en Angleterre.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les installations seront composées :

- d'un circuit automobile, d'une longueur totale de 13,1 km composé de 7 tracés et de ses espaces annexes : réception et exposition, paddock³, « espace 233 » comprenant notamment des bureaux, le centre médical, et le centre de contrôle de la course et la salle de contrôle de l'aérodrome. Ce circuit nécessite la mise en place de 114,6 ha de zones de dégagement, entretenues avec une végétation rase pour des raisons de sécurité ;
- d'un aérodrome comprenant une piste de 1 800 mètres sur 30 mètres. Un maximum de 10 mouvements aériens par jour est envisagé à l'horizon 2022, pour des vols privés et commerciaux. L'aérodrome est aujourd'hui autorisé pour un usage privé uniquement ;
- d'une zone d'activités de 81,6 ha regroupant les bureaux, les ateliers d'entretien et de maintenance des véhicules (zone technique), une station de carburant pour les véhicules circulant sur le site (volume maximal de 600 m³ par an), un stand de tir et un centre équestre, et susceptible d'accueillir des entreprises ;
- de 7 parcs de stationnement : quatre parkings « grand évènements », engazonnés⁴, pour une capacité d'environ 10 000 places, et trois parkings bétonnés à usage régulier, pour une capacité d'environ 350 places.

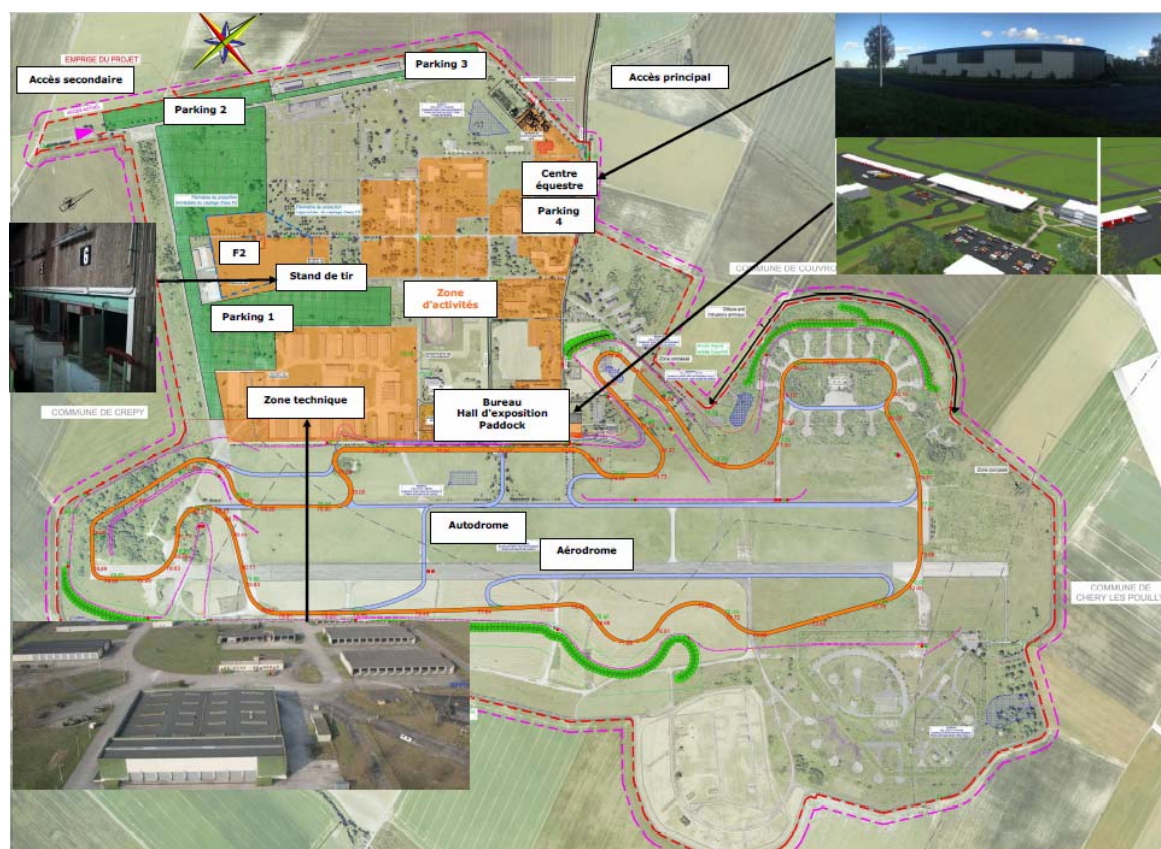


Figure 2 : localisation des éléments du projet (source : dossier). Surface verte : parkings enherbés ; surface orange : zone d'activités ; traits verts épais : merlons ; trait orange : circuit automobile GT

³ En sport mécanique, enceinte où sont parqués les véhicules de course et de soutien, et où sont préparées et réglées les machines

⁴ Le nombre de parking engazonnés n'est pas cohérent dans les différents éléments du dossier. L'étude d'impact mentionne successivement, pour les parkings grands évènements : « quatre parcs de stationnement seront aménagés en étendues engazonnées » puis que « trois parkings seront constitués d'étendues engazonnées, réservées au stationnement exceptionnel des véhicules légers ».

Le circuit sera entièrement créé, l'aérodrome sera constitué à partir d'une piste existante et réaménagée, les bâtiments sont en partie réhabilités et en partie détruits, de nouvelles constructions sont prévues.

Est prévue également la réfection de la station de distribution de carburant, la création de trois merlons de protection contre le bruit (d'une hauteur de 5 à 7 mètres, pour une surface de 9,3 ha) et le réaménagement des voies publiques d'accès. De nouveaux réseaux sont prévus pour l'assainissement non collectif, ainsi que des bassins de traitement des eaux pluviales.

La présentation du projet est, dans l'étude d'impact, souvent lacunaire. Ses différentes composantes ne sont que peu décrites, ou, dans certains cas, détaillées dans des parties inattendues des différents documents⁵. D'une manière paradoxale, le projet est ainsi parfois mieux décrit dans certaines annexes du dossier que dans l'étude d'impact ou la notice de présentation du projet.

Le dossier est, de ce fait, particulièrement hermétique et peu accessible au public.

L'Ae mentionne ci-dessous les principales lacunes sans prétention à l'exhaustivité :

- le dossier mentionne des travaux d'aménagement des voies publiques d'accès, qui ne sont pas décrits ;
- il est mentionné dans le dossier que la zone d'activités pourrait faire l'objet d'une procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC), sans que les procédures associées ne soient décrites ; il a été à l'inverse indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que le choix de passer par une procédure de ZAC pour l'aménagement de la zone d'activité n'était pas définitif, compte tenu des incertitudes concernant cette partie du projet, ce qui explique également le faible niveau de détail fourni quant à sa description ;
- un hélicoptère apparaît sur les plans masse et le plan d'aménagement, mais ne fait l'objet d'aucun descriptif ; il n'est pas mentionné s'il est en service ou a vocation à être utilisé, et si des procédures administratives seront nécessaires ;
- les bâtiments à démolir ne sont définis que par leur numéro, sans description de leurs caractéristiques et utilisations antérieures,
- de même, les bâtiments à réutiliser ne sont pas décrits, dans leurs caractéristiques ou leur utilisation antérieure ;
- à l'exception de la mention de travaux réalisés entre 2018 et 2020, aucun calendrier précis n'est présenté, ce qui ne permet notamment pas de savoir à quelle échéance et dans quel ordre ils seront réalisés ;
- les secteurs qui nécessiteront des terrassements ne sont pas mentionnés, ni les volumes de matériaux associés, à l'exception de la production de « *centaines de milliers de m³ de déblais* »⁶. Il est par ailleurs mentionné dans la notice de présentation du projet que le volume de matériaux à apporter sera « *au maximum de 350 000 m³* ».

⁵ Par exemple, le nombre de places de parking à créer est détaillé pour la première fois dans la partie relative aux impacts sur le paysage, alors que la longueur des circuits à créer doit être recherchée dans l'annexe « étude écologique » du dossier.

⁶ p. 139 de l'étude d'impact : « À noter que la réutilisation des matériaux en place permet de ne pas mettre en décharge des centaines de milliers de m³ de déblais. »

Certains éléments complémentaires relatifs à ces questions ont été fournis aux rapporteurs suite à leur visite, et mériteraient d'être retranscrits dans l'étude d'impact.

Plus généralement, la description des différents aménagements prévus par le maître d'ouvrage sur la zone d'activités (ateliers, station-service, stand de tir, centre équestre), est particulièrement succincte, de même que celle de la destination des terrains restant⁷ potentiellement à aménager.

L'Ae rappelle que l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement indique que « *lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette [première] autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet [...] les autorités [...] donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée* ».

L'Ae souligne le fait que le maître d'ouvrage présente dès ce dossier une première estimation des impacts de cette zone d'activité, notamment en ce qui concerne les milieux naturels, et propose des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Elle estime cependant, du fait du stade peu avancé de la définition des caractéristiques et des impacts potentiels de cette zone d'activité et de certains autres aménagements, que l'étude d'impact devra être complétée au fil des procédures à venir et à l'occasion de son actualisation..

L'Ae recommande de reprendre la description du projet afin de présenter des informations claires, détaillées et directement accessibles sur les différents aménagements prévus, les caractéristiques et le calendrier des travaux, et, pour les éventuels aménagements non décrits à ce stade (aménagement des voies publiques d'accès, héliport), d'en préciser les caractéristiques et le cas échéant d'en évaluer les impacts.

Elle recommande en outre de réaliser une actualisation de l'étude d'impact lorsque les informations qui ont manqué pour une évaluation complète des impacts seront disponibles, et d'indiquer de quelle manière le public sera informé de cette actualisation afin qu'il puisse être associé aux prises de décisions relatives à l'environnement.

L'emprise totale des aménagements projetés sur le site est de 233 ha dont 94 ha pour les routes et bâtiments existants, les surfaces bétonnées existantes, ainsi que les dalles de béton peu végétalisées.

Le coût du projet est estimé en septembre 2017 à 26,6 M€ HT dont 7,8 M€ HT à la charge des collectivités (merlons, accès et démolition des bâtiments).

Le dossier indique que la mise en service est prévue en 2020, sans précision ~~des~~ sur les aménagements concernés ; le tableau présentant le nombre de vols maximum par jour sur l'aérodrome mentionne des vols commerciaux dès 2019, ce qui devrait être clarifié.

De même, le dossier devrait clarifier si la date de 2020 concerne l'ensemble des aménagements prévus, et notamment ceux situés sur la zone d'activités.

⁷ Il est uniquement mentionné : « Cette zone, de 81,6 hectares, aménagée au Nord ouest du complexe, sera dédiée à accueillir des entreprises et des industries dans divers secteurs : logistique, transport, data center, call center, commerces... (liste non exhaustive). »

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue d'une autorisation environnementale au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (« loi sur l'eau ») et au titre de l'article L. 411-2 du même code (« dérogation espèces protégées »), déposé le 31 janvier 2018 auprès du préfet de l'Aisne. Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN), a rendu un avis défavorable sur cette demande de dérogation en date du 10 juin 2018⁸.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le projet étant soumis à étude d'impact, et en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁹ est fournie, et ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation des sites situés à proximité du projet n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

Le dossier a fait par ailleurs l'objet d'une déclaration au titre des rubriques 1435, 2930 et 4734 de la nomenclature des installations classées. Un récépissé a été délivré le 29 janvier 2018.

Un forage sur le site bénéficie d'un arrêté d'autorisation de distribution et utilisation de l'eau en vue de la consommation humaine en date du 28 juillet 2017.

Les documents d'urbanisme permettent les aménagements projetés. Seul le PLU de la commune de Couvron-et-Aumencourt nécessite une procédure de modification simplifiée qui a été prescrite le 25 octobre 2017¹⁰. Le projet relève du champ d'application de la procédure du permis d'aménager au titre de l'article R. 421-22 du code de l'urbanisme.

La transformation d'un aérodrome privé existant en un aérodrome civil nécessitant une autorisation délivrée par le ministre en charge de l'aviation civile, l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le projet est l'Ae. À ce stade, le dossier fourni à l'Ae ne comporte pas les éléments relatifs à l'homologation de l'aérodrome ni ceux relatifs à une éventuelle procédure de création de ZAC.

⁸ Cet avis conclut : « Le projet dans sa configuration actuelle est incompatible avec le bon état de conservation des végétations patrimoniales du site et de ses cortèges floristiques et faunistiques associés. Il impacte très lourdement un ensemble d'habitats exceptionnels d'intérêt communautaire. On ne peut que déplorer les trop faibles ratios de compensation pour les espèces protégées concernées. Pour viser l'objectif de plus-value écologique (gain de biodiversité) il conviendrait d'améliorer le maintien de la biodiversité sur site (design du projet) et d'augmenter les ratios généraux in situ et ex situ, en sus des demandes formulées ci-dessus. Pour ces raisons, le CNPN émet un avis défavorable, dans l'attente de précisions, d'améliorations substantielles et de mesures compensatoires qualitatives et respectant les ratios requis (1/5 à 1/2,5). »

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁰ Cette modification a fait l'objet d'une décision de non-soumission à évaluation environnementale de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) des Hauts-de-France : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_plu_couvron.pdf. L'étude d'impact mentionne une « modification (révision simplifiée) », ce qui devrait être clarifié, s'agissant de procédures différentes.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la sauvegarde des espèces protégées ou patrimoniales présentes sur le site et de leurs habitats, et le maintien de la biodiversité (y compris ordinaire) et des continuités écologiques,
- la qualité des eaux souterraines
- la gestion des sols pollués et des risques pyrotechniques,
- la qualité de l'air et le bruit, du fait des trafics supplémentaires liés d'une part aux flux routiers vers et depuis le site, et d'autre part à l'utilisation des aménagements (autodrome et aérodrome),
- les émissions de gaz à effet de serre émises par les activités accueillies sur le site.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact intégrée dans le dossier est souvent succincte, et reste trop générale sur de nombreux aspects, des éléments plus détaillés étant toutefois apportés par les annexes : expertise écologique faune-flore, évaluation des incidences Natura 2000, étude d'impact acoustique, note de tranquillité publique et exemple de prescription architecturale.

Ceci va parfois à l'encontre de la bonne information du public, qui doit ainsi rechercher des informations pourtant essentielles dans les nombreuses annexes du dossier.

Sur le fond, l'ampleur de la destruction d'habitats d'intérêt communautaire conduit à s'interroger sur la recherche d'optimisation d'implantation des différentes installations. La question peut se poser d'ores et déjà pour les aménagements présentés ; ceci concerne *a fortiori* les futurs aménagements de la zone d'activités. Les impacts pour les espèces protégées requièrent, conformément à ce que spécifie l'article L. 411-2 du code de l'environnement, que les raisons impératives d'intérêt public majeur de toutes les composantes du projet et que l'absence d'autres solutions satisfaisantes soient solidement argumentées tenant notamment compte de l'analyse et recommandations du présent avis.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Présentation du site

Le dossier ne procède pas à une description détaillée des caractéristiques de l'ancien site militaire, ce qui nuit à la bonne compréhension de certains enjeux pour le public. Notamment, l'état initial procède à des mesures de radioactivité sur des points très précis du site, sans en préciser systématiquement la raison.

L'annexe « étude écologique » mentionne une « *zone de stockage de munitions* », qui correspond en fait à l'appellation de l'ancienne zone de stockage en réalité désaffectée depuis de nombreuses années comme cela a été démontré lors de la visite. Il conviendrait de lever l'ambiguïté générée par cette appellation dans le dossier.

L'Ae recommande de présenter une description précise de l'état actuel de l'ancien site militaire, en détaillant notamment la vocation des différents secteurs de l'ancienne base.

2.1.2 Eaux et milieux aquatiques

La zone d'étude appartient au bassin hydrographique Seine-Normandie, et est donc concernée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin "Seine et cours d'eau côtiers normands", adopté le 5 novembre 2015. Le site est partagé entre le bassin versant du cours d'eau la Buzelle et le bassin versant du Broyon, qui sont classés en 2^e catégorie piscicole. Il n'y a aucun schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE), contrat de rivière ou contrat de milieu sur le périmètre. Les objectifs du SDAGE fixés pour ces cours d'eau ne sont pas précisés.

Les nappes du Lutécien, de la Craie et du Lutécien yprésien sont citées. En réalité, le projet semble se situer uniquement au droit de la nappe de la Craie. Cette dernière constitue la principale ressource d'eau potable de la région. Elle est décrite comme non captive au droit du site. La profondeur de la nappe varie entre 5 et 6 mètres (plus hautes eaux) et 10 à 12 mètres (période d'étiage). Sur trois forages qui étaient initialement sur le périmètre d'étude, seul le forage F2 est encore utilisé¹¹.

Selon le SDAGE, la qualité de la masse d'eau souterraine concernée par le projet est médiocre, essentiellement en lien avec des taux de nitrates élevés et les pratiques d'entretien des cultures. Les eaux souterraines sont décrites comme fortement vulnérables aux pressions anthropiques¹² et le secteur comme présentant une forte infiltration¹³. L'objectif de bon état fixé dans le SDAGE pour la nappe est reporté en 2027.

2.1.3 Milieu naturel

Du fait de son usage militaire historique, l'emprise du projet ne recoupe aucune ZNIEFF¹⁴ ou de protection réglementaire. Le site est cependant localisé à environ 2 km de deux zones de protection ou d'inventaires à dominante forestière (ZPS et ZNIEFF)-au sein d'un espace intensément cultivé, sans corridor écologique fonctionnel signalé au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) mais proche de bordures boisées ou en cours de boisement ainsi que d'un cours d'eau permanent ponctué toutefois d'obstacles à l'écoulement.

En revanche au sein de ce périmètre, le faible dérangement du site depuis la fermeture de la base en 2012 a favorisé la recolonisation par la végétation et le développement de milieux fonctionnels et interconnectés. Cette zone semi-naturelle en voie de reconquête constitue un îlot de biodiversité au sein d'une zone d'agriculture intensive.

¹¹ Le pétitionnaire dispose d'une autorisation d'exploiter ce forage pour un volume annuel prélevé de 45 000 m³ et un volume journalier maximal de 120 m³ (arrêté préfectoral du 28 juillet 2017).

¹² Selon la carte de vulnérabilité intrinsèque simplifiée établie sur l'ensemble du bassin Seine Normandie.

¹³ Sur la base de l'Indice de développement et de persistance des réseaux (IDPR).

¹⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Le corps de l'étude d'impact ne reprenant que des informations très génériques sur l'état initial écologique¹⁵, la description suivante se fonde sur les annexes écologiques du dossier.

Le diagnostic se fonde sur une recherche bibliographique notamment menée sur des données naturalistes locales ainsi que sur des prospections de terrain menées sur un cycle biologique quasi complet. L'Ae relève le nombre et la qualité des inventaires menés.

Ceux-ci réalisés entre mars 2016 et janvier 2017 ont permis d'identifier 225 espèces végétales, dont une protégée au niveau régional (la Gentiane croisetite), de nombreuses espèces d'oiseaux, certaines protégées et nicheuses sur le site (dont l'Oedicnème criard et le Tarier pâtre), 16 espèces de mammifères terrestres dont la Musaraigne bicolore (*Crocidura leucodon*), 2 espèces de chiroptères ainsi que plusieurs espèces d'insectes d'intérêt patrimonial.

Quatre espèces exotiques envahissantes de flore sont également répertoriées¹⁶.

Une cartographie des habitats a été réalisée. Les enjeux les plus importants concernent des prairies de fauche (174 ha) et des pelouses calcaires semi sèches subatlantiques (100 ha), plus ou moins piquetées d'arbustes, qui constituent des habitats d'intérêt communautaire.

Deux mares respectivement de 2 et 8 m² sont signalées mais ne constituent pas des zones humides à enjeu, le dossier concluant à leur faible fonctionnalité écologique

2.1.4 Paysage

Le site fait partie de l'entité paysagère de la plaine du Laonnois, caractérisée par des parcelles agricoles dominées par les céréales et dans une moindre mesure par la betterave à sucre. Quelques boisements subsistent sur les buttes témoin. L'absence de relief (altitude inférieure à 100 mètres) rend le site peu perceptible depuis son environnement extérieur, comme en témoignent les photos intégrées dans le document et comme les rapporteurs ont pu le constater sur place.

2.1.5 Risques, sols pollués

Le niveau d'aléa pour les risques d'inondation (débordement de cours d'eau, ruissellement ou remontée de nappes), de mouvement de terrain ou sismique est qualifié de faible. Toutefois, en l'absence d'un PPRI sur certaines communes dont celle de Couvron, et au regard de la liste des arrêtés de reconnaissance de catastrophes naturelles pour inondation et coulées de boue, il conviendrait d'apporter des précisions sur les cartes d'aléa et la date à laquelle elles ont été établies.

En revanche, l'occupation allemande de 1940 à 1944, et les bombardements importants subis dans la région, conduisent à retenir une forte probabilité de présence de bombes et dans une moindre mesure de munitions de petits et moyens calibres. Sur la base d'une étude non fournie, le dossier présente une carte de zonage des pollutions pyrotechniques. Une part importante du site est concernée par un niveau de risque « notable ».

¹⁵ Il est ainsi uniquement mentionné le nombre d'espèces et habitats « d'intérêt » identifiés, sans, dans la grande majorité des cas, donner leur nom.

¹⁶ Robinier faux-acacia, Buddleia de David, Herbe de la Pampa, Solidage du Canada.

Le dossier précise qu'une étude a été réalisée en 2012 sur la pollution des sols du site. Aucun résultat n'est présenté, à l'exception de la mention de la présence de « teneurs significatives ponctuelles » en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et en éléments traces métalliques, et d'une carte très générale des zones à dépolluer ou « suspectes » dans l'annexe écologique.

L'Ae recommande de présenter de manière détaillée les résultats de l'étude menée sur la pollution des sols, en ajoutant notamment une carte permettant de visualiser les différents secteurs pollués (nature du polluant, concentration).

Du fait du passé militaire du site, des mesures du rayonnement radioactif ont été menées sur certains secteurs. Si les niveaux mesurés semblent très faibles, il conviendrait de corriger les chiffres indiqués, qui apparaissent incohérents¹⁷.

2.1.6 Bruit, qualité de l'air

11 mesures des principaux polluants d'origine automobile (NO₂ et benzène) ont été effectuées en 2012 sur le site et à proximité, pendant une durée de 15 jours.

Les concentrations les plus importantes sont mesurées dans les villages, aux abords des axes les plus circulés, et restent relativement faibles (au maximum 15 µg/m³ pour le NO₂ et 0,8 µg/m³ pour le benzène).

En ce qui concerne les nuisances sonores, le dossier indique que la réglementation applicable est celle relative à la lutte contre les bruits de voisinage (code de la santé publique). Comme pour d'autres aspects de l'étude, il est nécessaire de se reporter aux annexes du dossier afin d'obtenir les éléments nécessaires à la bonne compréhension des enjeux (notamment la localisation des points de mesure). Les données d'état initial sont très complètes. Sont ainsi fournies des données sur six points de mesure dans les zones habitées aux alentours, de jour comme de nuit, et pour différentes conditions météorologiques. Les niveaux retenus varient entre 34 et 45 dB(A) le jour et entre 26 et 36 dB(A) la nuit.

2.1.7 Scénario de référence

Le dossier présente le scénario de référence, et la comparaison entre l'évolution de l'environnement avec et sans projet. Cette analyse est très succincte, totalement empirique et non argumentée. Il est par exemple indiqué que le projet n'entraînera aucune évolution du bruit et des vibrations, ce qui devrait être corrigé au vu de l'objet du projet.

¹⁷ Les valeurs sont à la fois présentées en Sievert et en Rem (Röntgen Equivalent Man). Alors que ces deux unités sont proportionnelles (1 rem = 0,01 Sv) le dossier présente systématiquement, pour un même point, des débits de dose en µSv/h et µRem/h non proportionnels. À titre d'exemple, pour un même débit de dose de 0,14 µSv/h pour les points 2 et 3, le dossier présente un débit de dose de 13 µRem/h pour le point 2 et de 4 µRem/h pour le point 3.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'étude d'impact présente une justification de certains des choix effectués.

Sont notamment décrits trois scénarios de création des pistes, comparés principalement selon leur impact sur les milieux naturels, l'intérêt des sensations de pilotage, et en fonction de leur coût. Le choix de valorisation de l'ancienne base aérienne étant le parti pris de départ, les trois scénarios sont situés à l'intérieur du périmètre de la base. La comparaison explicite bien les raisons, notamment environnementales, ayant conduit au choix du scénario retenu, mais ne détaille pas les superficies affectées pour les différents milieux.

Le scénario retenu comprend le projet de zone d'activités, qui n'est pas inclus dans les deux autres scénarios étudiés. Il présente le moins d'impact relatif pour l'Oedicnème criard parmi les scénarios envisagés, mais affecte une station de gentiane croisettes.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de préciser, pour chaque variante, les superficies de milieux naturels affectés, en incluant dans chaque cas le projet de zone d'activités

Le dossier ne présente pas de variante d'utilisation d'autres sites, pour tout ou partie des aménagements prévus¹⁸.

2.3 Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts temporaires

Le dossier précise la liste des travaux susceptibles d'avoir des impacts significatifs et détaille un ensemble de mesures qui sera mis en place pour les limiter.

En ce qui concerne les risques de pollution, la sensibilité du milieu est qualifiée de faible, au regard de la profondeur de la nappe, alors même que l'état initial relevait une forte sensibilité des eaux souterraines aux pressions anthropiques et une forte infiltration. Les mesures de prévention préconisées sont peu précises, et notamment n'abordent que de façon générale le risque accidentel de déversement d'hydrocarbures.

L'Ae recommande au pétitionnaire de décrire précisément les mesures à mettre en œuvre pour respecter l'arrêté d'autorisation de distribution et d'utilisation de l'eau en vue de la consommation humaine en date du 28 juillet 2017 de son forage, afin de préserver la qualité de l'eau en général et l'alimentation du site en particulier.

Le dossier est très succinct sur les risques pyrotechniques qui concernent une superficie importante du site. Il indique que ceux-ci doivent être pris en charge par les entreprises intervenantes, qui auront signé avant accès au chantier un plan de prévention. Il n'est pas précisé qui réalisera ce plan. Il est indiqué que des travaux de dépollution pyrotechnique seront un préalable à toute intervention en zone de risque, sans préciser la nature de ces travaux, ni leur

¹⁸ Il n'est notamment pas précisé si le site de l'aérodrome de Laon-Chambry, situé à 7 km du site du projet, aurait pu être utilisé.

impact potentiel sur les milieux naturels, y compris aquatiques. Leur coût est en revanche estimé à 420 000 € dans le tableau récapitulatif des dépenses liées à la protection de l'environnement.

L'Ae recommande de préciser la nature du plan que les entreprises intervenantes auront à valider vis-à-vis du risque pyrotechnique, de préciser la nature des travaux de dépollution envisagés, et d'évaluer leur impact potentiel.

Afin de limiter les transports, il est indiqué que des matériaux seront réutilisés sur place. Selon le dossier, certains sont potentiellement pollués. Afin de maîtriser le risque de pollution, ils seront réutilisés entre des barrières de confinement définies comme garantissant l'absence de nocivité et de danger pour l'environnement. Aucune autre précision n'est apportée sur la nature des pollutions, la mobilité des polluants, ni sur les caractéristiques techniques des barrières de confinement, permettant de s'assurer de leur efficacité dans le temps et pour tous les types de pollution rencontrés. Le choix même de la réutilisation de matériaux potentiellement pollués pourrait être questionné dans un secteur de forte infiltrabilité.

L'Ae recommande d'apporter toutes les précisions utiles sur la qualité des matériaux réutilisés sur place (nature et mobilité des polluants notamment), leur quantité estimée ainsi que sur les caractéristiques et modalités précises de mise en place des barrières de confinement et sur les conséquences éventuelles à en tirer quant à leur réutilisation sur place.

Les annexes relatives à l'expertise écologique et à la demande de dérogation pour destruction d'espèces comprennent un calendrier des phases sensibles pour les différentes espèces. Compte tenu de la variété des espèces présentes sur le site, toutes les périodes de l'année sont concernées. Les travaux, quelle que soit leur nature, sont programmés d'octobre à mars, ce qui est susceptible d'affecter les chiroptères et les amphibiens.

L'Ae recommande de préciser le calendrier retenu pour chaque type de travaux, en veillant à minimiser les impacts en fonction des espèces. L'Ae recommande également de préciser de quelle manière ces éléments seront traduits dans les cahiers des charges des entreprises chargées de réaliser les travaux.

2.3.2 Impacts permanents

Trafics

Le dossier mentionne que la réalisation du projet devrait entraîner des flux supplémentaires estimés, en situation normale, à environ 460 véhicules par jour, et jusqu'à 10 000 véhicules par jour pour les manifestations dites « exceptionnelles » (jusqu'à 40 jours par an). Le dossier ne précise pas explicitement si ces chiffres concernent uniquement les véhicules entrant sur le site ou si ils comprennent les entrées et les sorties¹⁹, mais le dimensionnement des parkings plaiderait pour la première hypothèse.

¹⁹ Le dossier mentionne « 462 véhicules par jour (hypothèses retenues : 680 + 60 + 64 + 60 + 60 personnes, soit 924 personnes et 2 personnes par véhicules) » ce qui pourrait laisser penser que seuls les véhicules entrant sont considérés, sans double compte. A l'inverse, les impacts sur les axes routiers sont obtenus en ajoutant la valeur actuelle en véhicules par jour sur ces routes au simple nombre de véhicules supplémentaire estimé (462), ce qui indiquerait que les entrées et sorties sont comptabilisées, car les véhicules doivent être comptabilisés deux fois dans le calcul de cet impact (trajet entrant et sortant).

Une estimation des impacts liés au trafic est produite, mais elle est peu claire et peu détaillée : le trafic actuel et futur sur les « routes nationales » et sur les « routes départementales » est estimé sans que les axes étudiés ne soient explicitement mentionnés. Pour les « routes départementales » il est conclu, pour la situation normale, à une augmentation de +36 %. L'horizon auquel sont présentés ces trafics n'est pas mentionné. Comme indiqué précédemment, il n'est par ailleurs pas certain que l'estimation des impacts prenne en compte les flux entrants et sortants.

Le cas des manifestations d'envergure est traité de manière très succincte, le dossier indiquant simplement qu'« *il est prévu, dans le cadre du projet de répartir le trafic en ouvrant un accès spécifique du complexe ce qui permettra de fluidifier le flux de véhicules* ». Les mesures qui seront prises devraient être plus détaillées, le trafic pouvant être alors, sur les routes départementales, multiplié par 10 en trafic moyen journalier.

L'Ae recommande de clarifier les impacts du projet sur les trafics, et, le cas échéant, de reprendre l'estimation des impacts sur les axes routiers en comptabilisant les trafics entrant et sortant du site.

Elle recommande également de préciser les mesures qui seront prises afin de maîtriser les impacts liés aux trafics supplémentaires les jours de manifestations exceptionnelles.

Qualité de l'air et santé

La partie consacrée à la qualité de l'air est particulièrement opaque, le dossier n'explicitant que très peu les raisonnements et hypothèses suivies.

Sont distinguées les émissions « liées aux activités », et les émissions « liées à la fréquentation du projet ».

Pour les émissions liées à l'utilisation des aménagements prévus (circuit automobile et aéroport), le dossier indique que pour plusieurs raisons (véhicules spécifiques, conduite sportive...), les normes d'émissions classiques ne peuvent être extrapolées aux véhicules qui emprunteront le circuit. Une approche par émissions liées à la combustion a donc été privilégiée. À partir des volumes de gasoil, essence et kérosène consommés, le dossier évalue les émissions potentielles.

Il est ensuite précisé que « *compte tenu de la distance du projet vis-à-vis des habitations, une première approche des concentrations dans l'environnement à l'aide d'un abaque permet de déterminer si celles-ci sont susceptibles d'impacter l'environnement* »²⁰.

Il est ensuite conclu à des concentrations en NO₂ de « 13,5 », sans préciser ni l'unité, ni le point auquel cette concentration est estimée, ni si cette concentration prend ou non en compte le bruit de fond. Les concentrations estimées sur site ne sont pas non plus indiquées.

Le résultat est comparé à un « seuil limite de qualité d'air » de 200 en moyenne journalière et de 40 en moyenne annuelle, toujours sans en préciser l'unité²¹.

²⁰ La méthodologie appliquée pour évaluer la concentration dans l'environnement est issue du "Guide d'intervention face au risque chimique" – Fédération Nationale des Sapeurs Pompiers Français –1992.

²¹ Si cette dernière valeur semble correspondre à la valeur limite de 40 µg/m³ en moyenne annuelle fixée par décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010, la seconde valeur pourrait probablement correspondre à une valeur limite en moyenne horaire (200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an).

Pour les émissions liées à la fréquentation du site du projet, le dossier calcule, à partir de données très générales à l'échelle nationale (répartition du parc roulant pour l'année 2017, évolution du parc roulant, évolution des émissions du transport routier en France), des émissions liées au projet, sans expliquer son raisonnement. Les axes étudiés, leur fréquentation actuelle et leur fréquentation attendue²² ne sont en particulier pas mentionnés.

Un tableau récapitule les émissions « à l'état initial » et « avec projet » pour le CO₂, les NO_x, les BTEX²³ et les PM10. De manière étonnante, la situation avec projet présente des émissions plus faibles pour les NO_x et les BTEX par rapport à la situation à l'état initial. Il est possible que les émissions « avec projet » soient calculées à un horizon de temps différent de l'état initial, sans que ce soit précisé. Dans tous les cas, il aurait été nécessaire, afin de pouvoir estimer les impacts du projet, de comparer les impacts, au même horizon, d'un scénario « au fil de l'eau » (sans projet) et d'un scénario avec projet, puis de commenter les résultats calculés.

L'Ae recommande, dans la partie consacrée à la qualité de l'air :

- ***de préciser les hypothèses utilisées, notamment en matière de trafic, d'axes, de sites étudiés et d'horizon d'étude***
- ***de mentionner systématiquement les unités des résultats présentés, d'indiquer s'ils prennent en compte le bruit de fond, et, le cas échéant, de présenter les concentrations en polluants en prenant en compte le projet et le bruit de fond.***

L'évaluation des risques sanitaires exclut, après une courte analyse, l'ensemble des agents pouvant contribuer au risque sanitaire et conclut donc à une absence de risque.

Concernant les effluents atmosphériques, il est indiqué que « *les émissions liées aux activités du circuit ont été comparées aux seuils de qualité d'air fixés par le décret 2010-1250 du 21 octobre 2010. Les concentrations obtenues dans l'aire d'étude, par utilisation d'abaque de dispersion, indiquent que celles-ci n'auront pas d'incidence sur la qualité d'air* ».

Du fait des incertitudes précédemment mentionnées, notamment liées à la prise en compte du bruit de fond, il serait le cas échéant opportun de mieux justifier l'absence de prise en compte des effluents atmosphériques de l'étude sanitaire et, le cas échéant, de procéder à une analyse des risques incluant ces émissions.

Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier présente une analyse des émissions de gaz à effet de serre annuelles liées aux activités du site (autodrome, aérodrome), à sa fréquentation, en situation normale comme « exceptionnelle », et à l'utilisation des bâtiments. Les résultats présentés n'appellent pas de commentaires de l'Ae. Le dossier indique que les impacts seront compensés par la plantation d'habitats naturels sur et hors site, ce qui devrait être mieux justifié, notamment au regard du ratio de compensation retenu (Cf. § Milieux naturels).

²² La partie « trafics » de l'étude d'impact est située après la partie relative à la qualité de l'air, ce qui ne permet pas aisément de comprendre les données utilisées.

²³ Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes

Bruit

Le projet est concerné par la réglementation relative aux bruits de voisinage. Les habitations les plus proches sont situées à environ 800 mètres des limites du site (commune de Vivaise).

L'étude menée est très complète. Du fait des spécificités liées à l'activité prévue, une méthodologie spécifique a été mise en place, elle s'appuie notamment sur des mesures effectuées sur les autres circuits possédés par le pétitionnaire.

À partir des puissances estimées des véhicules (voitures, motos) et d'estimation de l'occupation des circuits, l'étude évalue, pour différentes utilisations du circuit et conditions météorologiques les impacts attendus. Cette étude ne semble cependant avoir été menée que pour trois des sept circuits envisagés, vraisemblablement à juste titre, les quatre autres circuits recoupant en partie les trois circuits étudiés.

Certains cas de dépassement des limites réglementaires sont mentionnés pour le circuit Sport auto et le circuit Sport moto, dans des conditions météorologiques particulières. L'étude d'impact précise alors que « *le recours à différentes mesures comme la limitation du niveau sonore des véhicules permet de diminuer cet impact* », sans mentionner plus en détail les mesures retenues. L'étude d'impact devrait être complétée sur ce point.

L'Ae recommande de décrire les mesures qui seront mises en œuvre pour respecter la réglementation relative au bruit, dans les cas identifiés comme problématiques par l'étude acoustique.

Des études spécifiques sont également menées pour l'aérodrome et le stand de tir, qui concluent au respect des réglementations relatives au bruit, ce qui n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

Eau et milieux aquatiques

Le principe de gestion des eaux pluviales est l'infiltration, via sept bassins équipés en amont de séparateur d'hydrocarbures. Le dimensionnement des bassins est calculé sur la base d'une pluie décennale, sans précision du temps de vidange, qui est évalué par ailleurs à 35mn pour une pluie centennale.

Les bassins sont dimensionnés pour limiter les impacts en fonctionnement normal. La mesure d'évitement et de réduction M6 destinée à prévenir les pollutions accidentelles aux hydrocarbures est décrite de façon succincte dans l'étude d'impact et de façon plus complète dans le dossier de demande de dérogation. Il conviendrait de mettre les deux documents en cohérence pour mieux comprendre la nature de l'engagement du maître d'ouvrage.

Le principe retenu pour le traitement des eaux usées consiste à créer deux micro-stations, avec traitement biologique, puis infiltration des effluents. Le dispositif pourrait être complété par le raccordement d'une partie des bâtiments du projet à la station d'épuration communale située à proximité. Les modalités de ce raccordement et l'état d'avancement des discussions avec la collectivité ne sont pas précisés.

L'Ae recommande d'approfondir la question de l'impact des risques de pollutions chroniques ou accidentelles vis-à-vis des nappes d'eaux souterraines en intégrant dans les mesures de suivi une évaluation des impacts des eaux infiltrées dans la nappe.

Le dossier précise que l'usage des produits phytosanitaires sera limité autant que possible et réservé à l'entretien des bords de routes et clôtures. Cette mesure semble peu restrictive, alors que les collectivités sont désormais soumises à interdiction de l'usage de tels produits dans les conditions fixées par le code rural et de la pêche maritime (article L. 253-7).

L'Ae recommande de préciser les conditions d'usage des produits phytosanitaires, et de chercher à les éviter autant que possible dans le cadre d'une démarche plus ambitieuse.

Milieux naturels

L'annexe « étude écologique » présente de manière détaillée les différents impacts potentiels du projet, notamment liés à l'imperméabilisation, à l'entretien des zones de dégagement, aux destructions de bâtiments, à l'implantation des merlons et de la ZAC, ou aux circulations.

L'étude d'impact présente 18 mesures d'évitement, de réduction, ou de suivi.

Le contenu de ces différentes mesures apparaît globalement adapté et n'appelle pas de commentaires de l'Ae, qui note cependant que leur description est bien plus complète dans les annexes du dossier que dans l'étude d'impact.

Le dossier conclut, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, à des impacts résiduels significatifs pour plusieurs habitats, dont environ 250 ha d'habitats d'intérêt communautaire : 70,1 hectares de prairies de fauche et pelouses, 43,5 hectares de pelouses et prairies piquetées et 139 hectares de fourrés arbustifs. Les impacts concernent également les espèces inféodées à ces milieux : flore, lépidoptères, orthoptères, avifaune des milieux fermés, semi-fermés et prairiaux. La demande de dérogation à la destruction d'habitats d'espèces protégées concerne 45 espèces d'oiseaux (dont l'Oedicnème criard, avec 3 couples nicheurs sur le site) et une espèce de flore (la gentiane croisette).

Sept mesures de compensation (MC1 à MC7) sont présentées qui sont globalement bien décrites, en termes de mise en œuvre et d'espèces ciblées :

- la mesure MC1 prévoit de supprimer une partie des surfaces bétonnées non utilisées pour la réalisation du circuit automobile pour créer des prairies de fauche. Il est précisé que 5,1 des 25,3 ha supprimés pourront être valorisés en tant que prairie de fauche, le reste devant être entretenu de manière intensive car inclus dans les zones de dégagement ;
- la mesure MC2 consiste à restaurer des prairies et friches considérées comme dégradées en raison de la colonisation d'arbres et d'arbustes, en réalisant une coupe au sein de cet habitat et en favorisant l'installation d'espèces prairiales²⁴. Cette mesure permettra de restaurer 58,6 hectares de prairies de fauche sur le périmètre rapproché ;
- les mesures MC3 et MC4 ont pour objectif de créer des prairies et pelouses piquetées d'arbustes et de fourrés arbustifs dans des zones plus calmes sur le périmètre rapproché du site²⁵. Les zones identifiées, d'une surface d'environ 83 ha, concernent pour plus de la

²⁴ Par fauche régulière, apport de foin d'autres prairies et suppression des espèces arbustives (arrachage)

²⁵ Le calcul des surfaces de pelouses piquetées à compenser inclus par ailleurs les surfaces arrachées dans la MC2

moitié l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant Laon à Sains-Richaumont, propriété du Département de l'Aisne, accueillant la véloroute départementale, située à moins de 5 km du périmètre rapproché, ainsi que des terrains appartenant à la Fondation pour la protection des habitats de la faune sauvage : les anciens bassins de décantation des sucreries, recouverts de friches rudérales (essentiellement ronce et orties) situés à 5,25 km du périmètre rapproché ;

- la mesure MC5 consiste à transplanter la population de Gentiane croisettes et une récolte et une mise en culture de graines pour renforcer la population, avec l'assistance technique du conservatoire national botanique de Bailleul ;
- la MC6 consiste à recréer un habitat favorable à l'Oedicnème criard pour deux nichées à raison de 10 000 m² par nichée, en transformant une surface agricole de 20 551 m² en prairies, sur des terrains situés à proximité et propriété de MSV ;
- si les deux mares répertoriées ne présentent pas d'intérêt particulier, une mesure MC7 propose cependant l'aménagement écologique des sept bassins d'infiltration prévus dans le projet.

L'Ae s'interroge sur le choix de localiser certaines de ces mesures à l'intérieur du site même, qui sera exposé aux nuisances sonores et vibratoires du fait du fonctionnement des installations, alors que les espèces visées sont notamment l'avifaune des prairies et pelouses. De même, la prise en compte au titre des prairies de fauche et pelouses de 4 ha liés à la végétalisation des merlons paraît inappropriée.

Si, à l'inverse, les mesures de compensation proposées ex-situ apparaissent pertinentes, le ratio de compensation total, proche de 1 (environ 150 ha de milieux détruits et recréés) apparaît faible au regard de l'intérêt des milieux affectés, notamment en l'absence de démonstration de la capacité des mesures de compensation à recréer des milieux présentant des fonctionnalités écologiques équivalentes ou supérieures aux milieux détruits.

L'Ae recommande de mieux justifier la fonctionnalité attendue, la faisabilité technique, la cohérence et les éventuelles synergies des différentes mesures compensatoires proposées, de proposer des mesures compensatoires supplémentaires pour permettre de recréer des milieux aux fonctionnalités écologiques équivalentes ou supérieures à celles des milieux détruits.

Risques liés à l'exploitation du site

Le dossier mentionne que l'utilisation de l'aérodrome ne pourra se faire que lorsqu'il n'y aura aucune activité sur les tracés GT et South. Cela implique que l'activité de l'aérodrome se fera généralement le matin, à midi ou en soirée. De plus, le terrain d'aviation ne sera disponible que pour des mouvements programmés à l'avance, en aucun cas pour des opérations à caractère systématique.

L'Ae note que d'autres tracés que les tracés GT et South sont susceptibles d'engendrer des risques vis-à-vis de l'exploitation de l'aérodrome. En particulier, sur les plans fournis dans le dossier, le circuit « WEST 200 » se situe en partie sur la piste de l'aérodrome, sans que le dossier ne mentionne d'interdiction articulée entre les deux aménagements.

2.4 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets

Les consommations d'eau, ainsi que les impacts acoustiques feront l'objet d'une mesure de suivi, qui reste cependant hypothétique : « *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.* » Il conviendrait de préciser selon quels critères ce suivi pourrait être mis en œuvre.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter les mesures prévues par un suivi de la qualité de la nappe.

Le dossier prévoit également un suivi écologique, centré sur les habitats et espèces patrimoniaux, qui sera réalisé sur 30 ans, avec un passage tous les ans pendant 5 ans, puis un suivi plus espacé les années suivantes.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est relativement succinct, et ne comprend aucun plan descriptif du projet, à l'inverse de la « note de présentation du technique » et de la pièce intitulée « description du projet ». Il ne reprend pas la majorité des éléments relatifs aux espèces protégées affectées, dont aucune n'est citée. Il est souvent exagérément optimiste dans ses conclusions relatives aux impacts.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.