



# MEMOIRE DE REPONSES AUX AVIS FORMULES



## CIRCUIT AUTOMOBILE – AUTODROME

Couvron-et-Aumencourt (02)

Version 01 – Août 2018

Dossier réalisé avec le concours de



## Sommaire général

Le présent mémoire inclut les réponses aux avis formulés par l'Autorité Environnementale (Ae), le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), la Direction de la Voirie Départementale (DVD), l'Agence Régionale de la Santé (ARS) et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).

Il est composé :

- D'une introduction pages 1 à 2
- D'une partie I : Réponses apportées à l'Autorité Environnementale pages 3 à 58
- D'une partie II : Réponses apportées au Conseil National de la Protection de la Nature pages 59 à 74
- D'une partie III : Réponses apportées à la Direction de la Voirie Départementale pages 75 à 83
- D'une partie IV : Réponses apportées à l'Agence Régionale de la Santé page 84
- D'une partie V : Réponses apportées au Service Départemental d'Incendie et de Secours page 85

et des pièces annexes :

**Pièce annexe 1** : Avis formulés

**Pièce annexe 2** : Planning indicatif

**Pièce annexe 3** : Caractérisation de futurs déblais

**Pièce annexe 4** : Bilan de surface

**Pièce annexe 5** : Mesures complémentaires relatives au bruit

**Pièce annexe 6** : Résumé non technique, version 2

**Pièce annexe 7** : Cartographies des scénarios

**Pièce annexe 8** : Inventaires extérieurs

**Pièce annexe 9** : Mesures compensatoires supplémentaires

**Pièce annexe 10** : Courrier de sollicitation de l'Etat-Major pour la mise en place de mesures compensatoires sur le camp de Sissonne

# INTRODUCTION

## I - CONTEXTE

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

Elle a saisi l'opportunité d'acquérir l'ancienne base militaire de COUVRON-ET-AUMENCOURT pour y créer et développer un autodrome de renom, dans le cadre d'un contrat de redynamisation d'un site de la défense, signé avec le ministère.

Ce projet fait l'objet de plusieurs demandes : permis d'aménager, permis de construire et demande d'autorisation environnementale, instruites dans le cadre d'une procédure d'autorisation unique.

A l'occasion de la phase d'examen de ces demandes, plusieurs avis ont été formulés.

Ce mémoire s'attache à répondre aux questions et remarques soulevées par les organismes consultés.

## II - AVIS FORMULES

Sont concernés par ce mémoire, les avis formulés par :

- l'autorité environnementale, avis délibéré 2018-38 adopté lors de la séance du 11 juillet 2018 ;
- le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), référence 2018-00430-011-001, en date du 6 juin 2018 ;
- la Direction de la Voirie Départementale (DVD) ;
- l'Agence Régionale de Santé (ARS);
- le Service Départemental d'Incendie et de Secours, référence 18-1448/MM/PRS, avis en date du 6 avril 2018.



### ***Pièce annexe 1 : Avis formulés***

## III - AUTEURS

Ce document est réalisé avec le concours de :

### **GNAT ingénierie**

10 rue Clément Ader  
BP 1018  
51 685 REIMS CEDEX 2  
Tél. 03.26.82.32.55  
Fax. 03.26.82.37.46

représenté par

Emmanuelle MERCIER  
Ingénieur Conseil en Environnement et sécurité

Ludovic OUDINET  
Ingénieur ITBTP

Sébastien BARRERE  
Chef de projet infrastructures

### **CERE**

40 rue d'Epargnemailles  
02 100 SAINT QUENTIN  
Tél. 03.23.67.28.45

représenté par

Regis DEBALLE  
Ecologue - Zoologue

Fanny LEVEQUE  
Naturaliste de terrain

**ECHOPSY**

16 chemin du Haut Mesnil  
76 660 MESNIL FOLLEMPRISE  
Tél. 02.35.17.42.24  
Fax. 02.35.17.42.25

représenté par

Florent BRUNEAU  
Ingénieur acousticien

**ASTERIAL**

59 rue Lamarck  
75 018 PARIS  
Tél. 01.42.52.41.73

représenté par

Pierre THIBAUT  
Chargé d'étude aéronautique

L'ensemble des documents et le présent mémoire ont été validés par le porteur de projet, MSV FRANCE SAS.

# Réponses apportées à l'Autorité environnementale

## Sommaire

<b>I -</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET ET AMENAGEMENTS .....</b>	<b>5</b>
A -	AVIS FORMULE .....	5
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	5
1 -	<i>Organisation actuelle</i> .....	5
2 -	<i>Plan d'aménagement général</i> .....	6
3 -	<i>Plan d'aménagement détaillé</i> .....	6
4 -	<i>Autodrome</i> .....	8
5 -	<i>Aérodrome</i> .....	13
6 -	<i>Zone d'activités (et zone technique)</i> .....	14
7 -	<i>Construction des pistes</i> .....	15
C -	ACCES - STATIONNEMENT - ECLAIRAGE .....	16
1 -	<i>Accessibilité depuis l'espace public</i> .....	16
2 -	<i>Accessibilité interne</i> .....	18
3 -	<i>Stationnements</i> .....	19
4 -	<i>Eclairage</i> .....	20
D -	GESTION DES EAUX.....	20
1 -	<i>Adduction Eau Potable</i> .....	20
2 -	<i>Traitement hydraulique des eaux pluviales</i> .....	20
3 -	<i>Traitement des Eaux Usées domestiques</i> .....	20
E -	AMENAGEMENTS PAYSAGERS .....	21
F -	SECURITE.....	23
1 -	<i>Intrusion-Accès</i> .....	23
2 -	<i>Circulation-Infrastructures</i> .....	24
3 -	<i>Incendie</i> .....	24
4 -	<i>Sécurité lors des grands évènements</i> .....	24
G -	SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS .....	25
1 -	<i>Surfaces</i> .....	25
2 -	<i>Planning de réalisation</i> .....	29
<b>II -</b>	<b>ETAT ACTUEL DE L'ANCIEN SITE MILITAIRE .....</b>	<b>30</b>
A -	AVIS FORMULE .....	30
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	30
<b>III -</b>	<b>POLLUTION DES SOLS.....</b>	<b>36</b>
A -	AVIS FORMULE .....	36
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	36
1 -	<i>Conclusion de l'étude réalisée par le Ministère de la défense</i> .....	36
2 -	<i>Conclusion de l'étude réalisée en 2017</i> .....	36
<b>IV -</b>	<b>SUPERFICIE DES MILIEUX NATURELS AFFECTES .....</b>	<b>41</b>
A -	AVIS FORMULE .....	41
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	41
<b>V -</b>	<b>RESPECT DE L'ARRETE D'AUTORISATION DE DISTRIBUTION D'EAU .....</b>	<b>43</b>
A -	AVIS FORMULE .....	43
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	43
<b>VI -</b>	<b>MAITRISE DU RISQUE PYROTECHNIQUE.....</b>	<b>44</b>
A -	AVIS FORMULE .....	44
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	44
<b>VII -</b>	<b>QUALITE ET QUANTITE DE SOL REUTILISE .....</b>	<b>45</b>

A -	AVIS FORMULE .....	45
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	45
<b>VIII - CALENDRIER DES TRAVAUX .....</b>		<b>48</b>
A -	AVIS FORMULE .....	48
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	48
<b>IX - IMPACT LIE AU TRAFIC .....</b>		<b>48</b>
A -	AVIS FORMULE .....	48
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	48
<b>X - IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR .....</b>		<b>49</b>
A -	AVIS FORMULE .....	49
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	49
<b>XI - MAITRISE DES EMISSIONS SONORES .....</b>		<b>52</b>
A -	AVIS FORMULE .....	52
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	52
<b>XII - MESURES DE SUIVI DES IMPACTS DES EAUX INFILTREES .....</b>		<b>54</b>
A -	AVIS FORMULE .....	54
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	54
<b>XIII - USAGE DE PRODUITS PHYTOSANITAIRES .....</b>		<b>54</b>
A -	AVIS FORMULE .....	54
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	54
<b>XIV - FONCTIONNALITE, FAISABILITE ET SYNERGIE DES MESURES COMPENSATOIRES .....</b>		<b>56</b>
A -	AVIS FORMULE .....	56
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	56
<b>XV - RESUME NON TECHNIQUE .....</b>		<b>58</b>
A -	AVIS FORMULE .....	58
B -	COMPLEMENTS APPORTES .....	58

## I - DESCRIPTION DU PROJET ET AMENAGEMENTS

### A - AVIS FORMULE

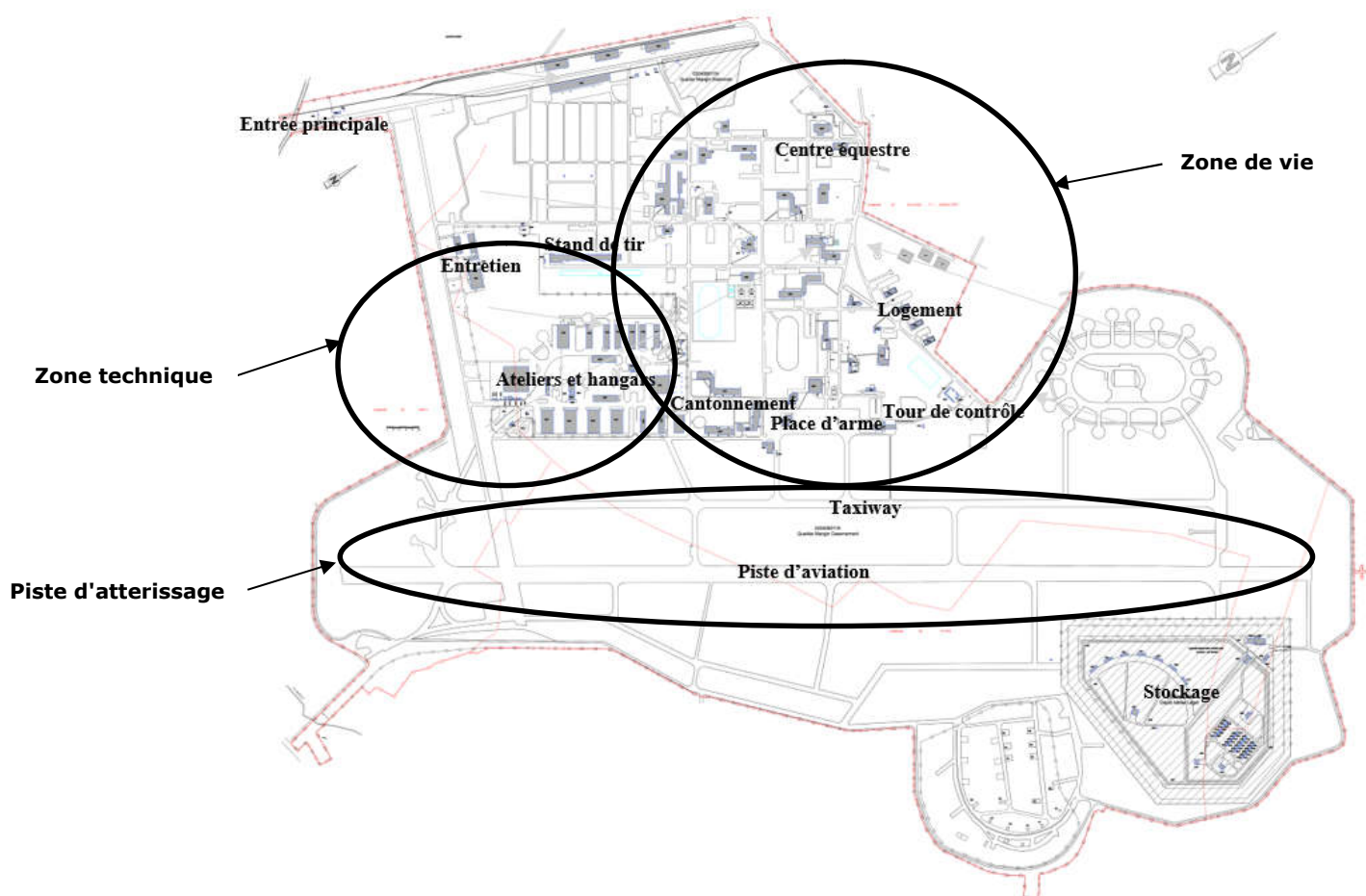
L'Ae recommande de reprendre la description du projet afin de présenter des informations claires, détaillées et directement accessibles sur les différents aménagements prévus, les caractéristiques et le calendrier des travaux, et, pour les éventuels aménagements non décrits à ce stade (aménagement des 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.

### B - COMPLEMENTS APPORTES

#### 1 - Organisation actuelle

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



PLAN DU SITE ACTUEL

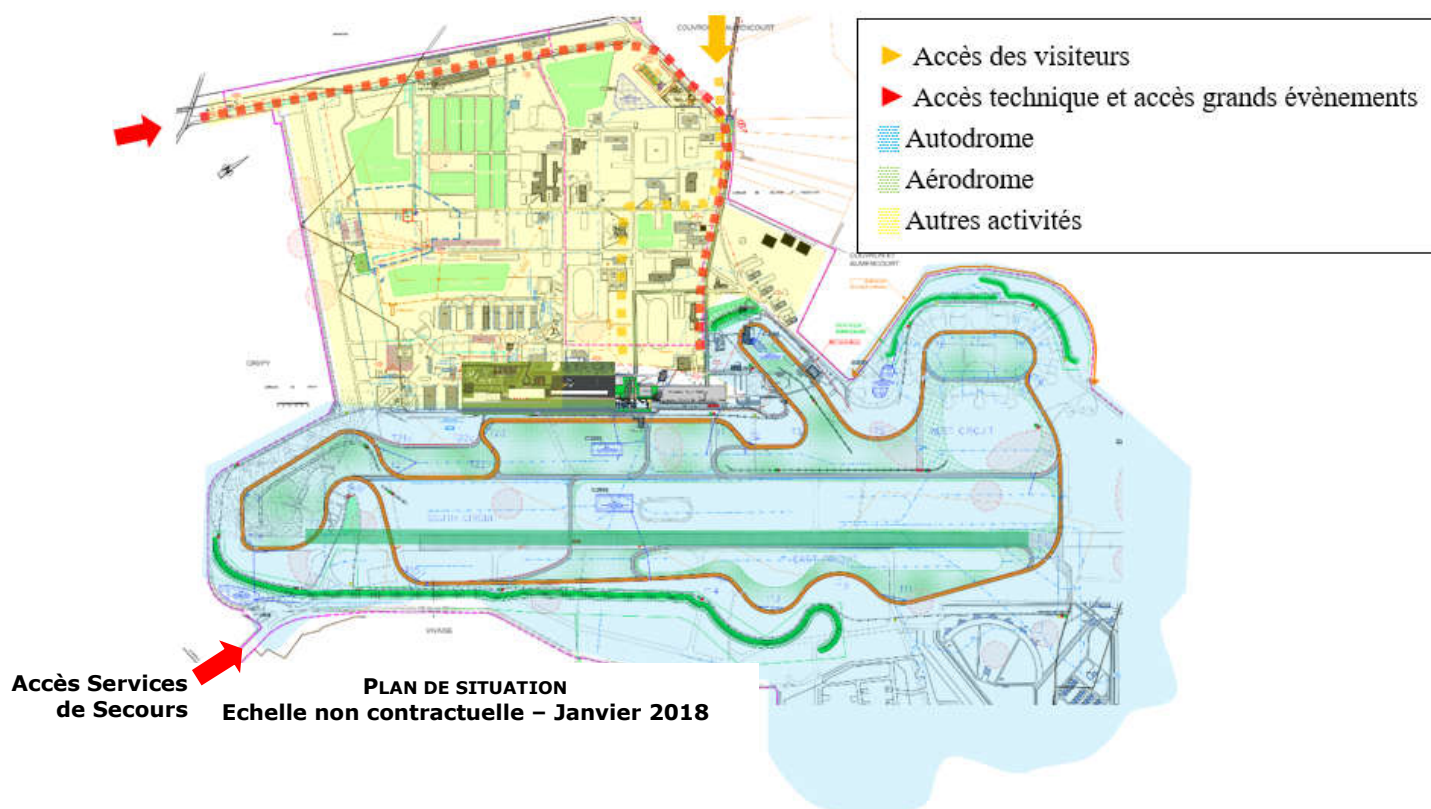
## 2 - Plan d'aménagement général

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

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

Les accès principaux seront :

- au Sud ouest, depuis la route départementale D26 : accès technique (livraison, logistique,...) et accès pour les grands événements ;
- Au Nord ouest, depuis la rue de VIVAISE sur la Commune de COUVRON-ET-AUMENCOURT : accès visiteurs.



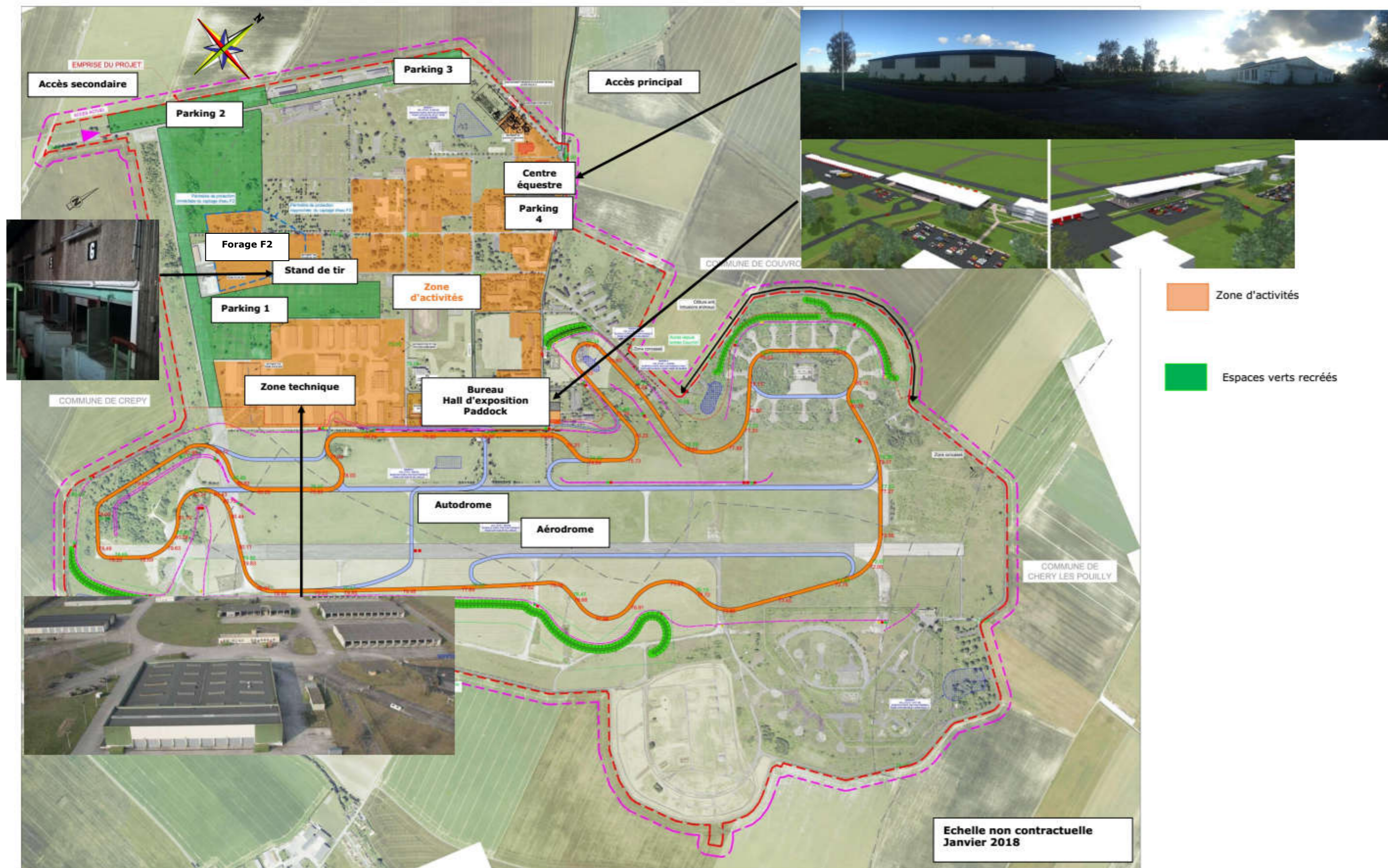
## 3 - Plan d'aménagement détaillé

Les installations seront composées :

- d'un autodrome, de ses bureaux, de son hall d'exposition et de ses paddocks ;
- d'un aérodrome ;
- d'une zone d'activités regroupant entre autre les ateliers d'entretien et de maintenance des véhicules (zone technique), un stand de tir et un centre équestre.

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

## ORGANISATION FUTURE



## 4 - Autodrome

### CIRCUIT

L'autodrome sera constitué à l'Est du terrain et composé de 7 tracés. Il sera isolé des tiers et du reste du site par une enceinte grillagée.

L'ensemble représentera une surface utile d'environ 162 505 m<sup>2</sup> (hors zone de dégagement).

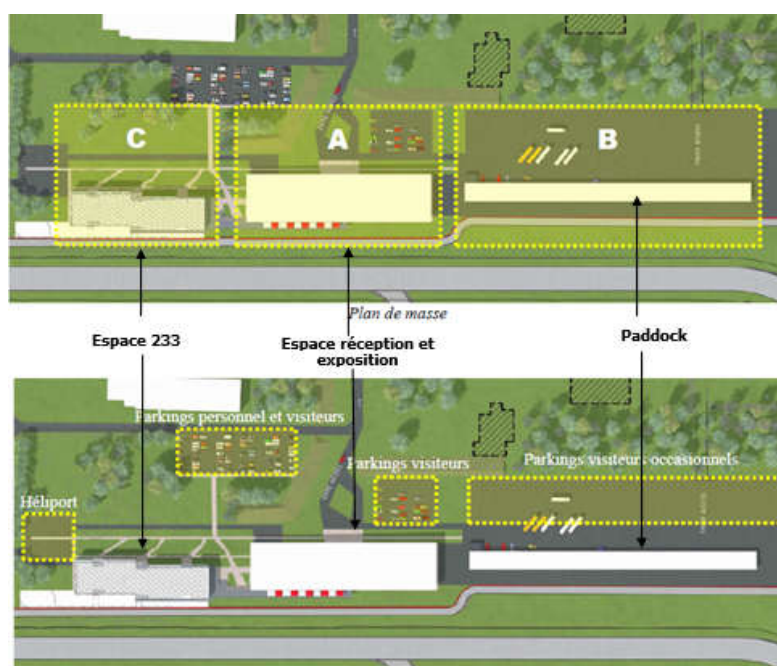
7 configurations de pistes sont envisagées, matérialisées sur la photo aérienne en page suivante :

- GT ;
- SOUTH ;
- WEST SHORT ;
- EAST ;
- OVAL ;
- WEST 2000 ;
- WEST LONG.

Le circuit fera l'objet d'une homologation par le ministère de l'intérieur, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), la Fédération Française de Sport Automobile (FFSA) et la Fédération Française de Motocyclisme (FFM).

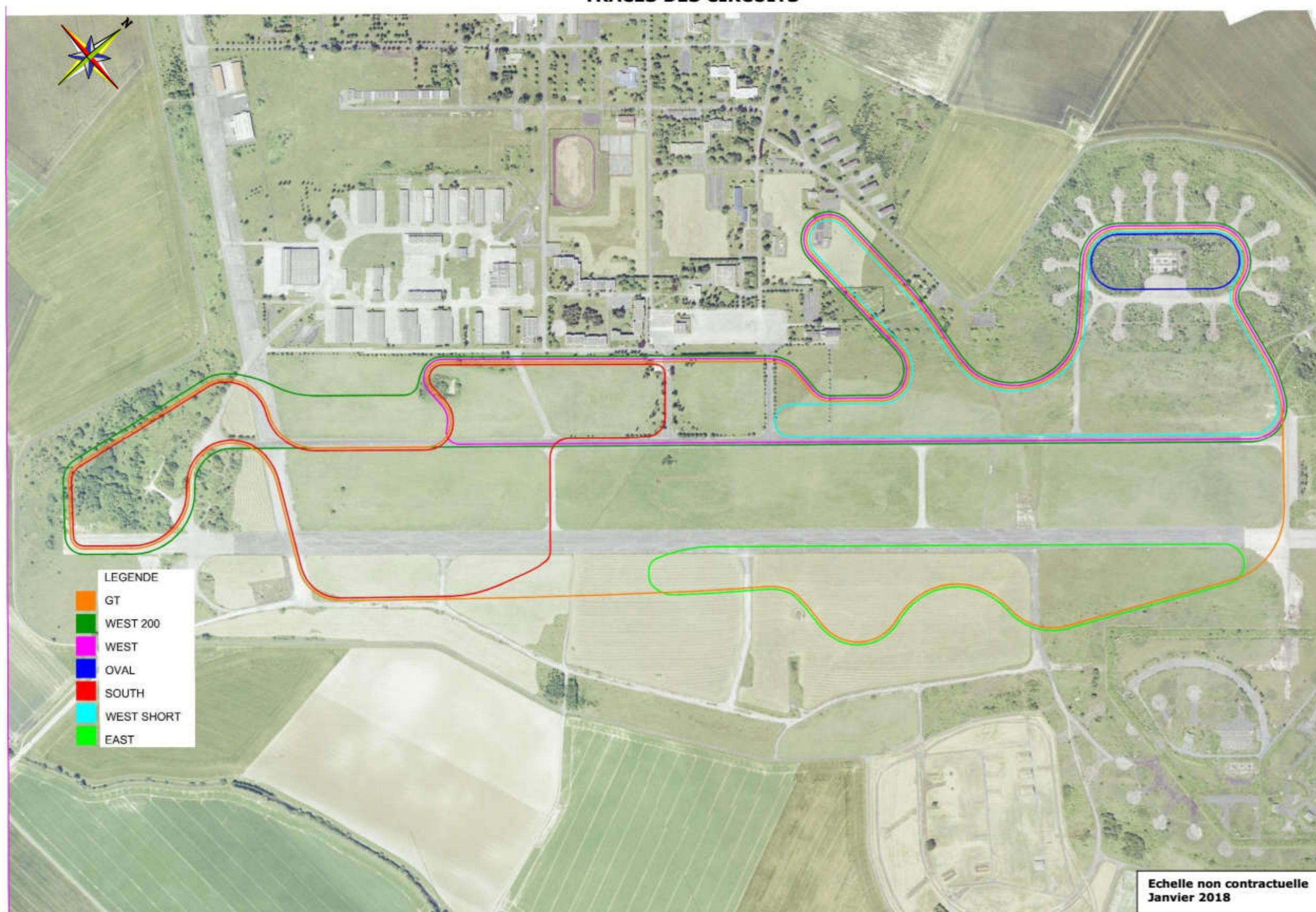
Il sera complété de constructions nécessaires à son exploitation (réhabilitation et extension de bâtiment). Elles représenteront environ 7 600 m<sup>2</sup> de surface utile et seront divisées en 3 parties distinctes :

- un espace réception et exposition (créé) accessible au public (4 665 m<sup>2</sup>) ;
- un espace paddock (créé) réservé aux équipes utilisant le circuit (1 632 m<sup>2</sup>) ;
- un espace 233 (réhabilité) réservé au fonctionnement du site : bureaux, centre de course et centre médical (1 317 m<sup>2</sup>).



**EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT**  
**Echelle non contractuelle – Janvier 2018**

## AUTODROME TRACES DES CIRCUITS





**PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE**



**PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE**



**PERSPECTIVE SUR LE AUVENT**



**PERSPECTIVE SUR LE HALL D'ENTREE**

### **ESPACE RECEPTION ET EXPOSITION**

Accessible depuis les parkings situés à proximité, l'espace réception et exposition sera destiné à l'accueil et la réception du public.

Les espaces réceptifs offriront une vue panoramique sur l'ensemble du circuit et les stands. Ils permettront d'organiser des rassemblements professionnels ou privés allant de 40 à près de 500 personnes.

Entièrement personnalisables et modulables, tous ces espaces seront équipés pour y accueillir tout type de réception : dîner de gala, déjeuner privé, présentation professionnelle, formation, démonstration... Attenant à ces espaces, un office traiteur permettra d'offrir des prestations culinaires aux visiteurs.

Au rez-de-chaussée, l'ensemble sera composé d'espaces accessibles au public :

- 2 réceptions indépendantes dont une principale avec boutique et une secondaire ;
- 1 grande salle de réception prévue pour accueillir 500 personnes avec plusieurs configurations : conférence, exposition, réception avec ou sans espace scénique et restauration ;
- 4 salles de réception (salons) de 120 m<sup>2</sup> prévues pour accueillir 40 personnes avec plusieurs configurations : réunion, démonstration, formation et restauration ;
- 2 salles de réunion pour 10 personnes ;
- 1 auvent pour abriter les expositions extérieures ;
- Des sanitaires et vestiaires.

Et d'espaces réservés au fonctionnement et au service :

- bureaux, office, salle de repos, vestiaires et sanitaires réservés au personnel ;
- stockages ;
- cuisine et locaux « traiteurs » ;
- loge pour les artistes et organisateurs ;
- local déchets ;
- locaux techniques.



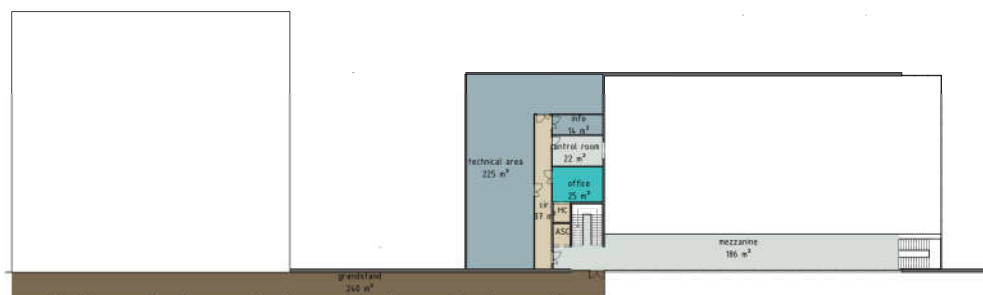
**VUE EN PLAN – REZ-DE-CHAUSSEE**

A l'étage, accessible par 2 escaliers et un ascenseur, l'ensemble sera composé d'espaces accessibles au public :

- 1 plateforme intérieure surélevée (mezzanine) permettant une vue vers le circuit et les stands ;
- 1 plateforme extérieure surélevée (passerelle) permettant une vue panoramique vers le circuit ;
- Des sanitaires.

Et des espaces réservés au fonctionnement et au service :

- office traiteur ;
- régie ;
- locaux techniques.



**VUE EN PLAN – 1<sup>ER</sup> ETAGE**

Le bâtiment sera classé en ERP type T et L en 1<sup>ère</sup> catégorie.

### **ESPACE PADDOCK (STANDS)**

Le bâtiment principal sera constitué d'une trentaine de garages séparés et accessibles depuis l'ancienne place d'arme et depuis la voie des stands. Les équipes techniques y installeront des zones de travail pour préparer, contrôler, ravitailler et régler les véhicules.

Des garages seront réservés aux véhicules de sécurité, aux équipements techniques, de contrôle des véhicules et de sécurité du circuit.

Une annexe sera dédiée au confort des équipes techniques et pilotes (salles d'accueil, sanitaires et vestiaires).

Ces espaces seront dimensionnés pour accueillir une soixantaine de personnes.

Des installations provisoires (sanitaires, vestiaires, tentes...) seront déployées pendant certaines manifestations (jusqu'à 6 week-ends de course automobile/motocycle par an) pour suppléer à l'accueil de personnes supplémentaires (≈ 300).

En dehors des grandes manifestations et après un balisage de sécurité interdisant l'accès aux pistes, cet espace pourra être utilisé comme parking ou pour l'implantation de tentes, chapiteaux et structures temporaires.

### **ESPACE 233**

Le bâtiment 233 sera partiellement transformé pour accueillir des bureaux et salles de réunion, un centre de contrôle de course pour le directeur de course ou chef de piste, les commissaires, les communications, le contrôle vidéo, le chronométrage, le centre opérationnel des manifestations et un centre médical.

A noter que cet espace renfermera la salle de contrôle de l'aérodrome.

Ce bâtiment sera dimensionné pour accueillir une soixantaine de personnes (dont la moitié en temporaire).

### **HELIPORT**

Dans le cadre du développement du site Laon Autodrome, il est prévu la réouverture en usage restreint de la piste d'atterrissage existante, destinée à recevoir certains avions.

Cette réouverture passe par une procédure de changement de statut et d'homologation d'un aérodrome (Cf – Chapitre I-B-5 Aérodrome, page 13). En complément de la piste d'atterrissage, une hélistation sera elle aussi remise en service.

L'objet principal de cette hélistation est de permettre son utilisation par les services de secours aux personnes. Son implantation se situe en bordure du bâtiment 233, contre le centre médical.

Elle pourra être utilisée pour une activité commerciale limitée.



**Photographie aérienne du bâtiment 233 et de l'hélistation**

La procédure de création de l'hélistation sera intégrée à celle du changement de statut de l'aérodrome.

La création de l'hélistation répond à des critères administratifs, techniques et opérationnels.

Cette hélistation aura les caractéristiques suivantes :

- Usage restreint,
- Vols à Vue (VFR).

Le trafic attendu sera :

- Nombre de mouvements annuels inférieur à 400 ;
- Nombre de mouvements journaliers inférieur à 40.

L'hélicoptère critique déterminant les caractéristiques physiques de l'hélistation sera l'Augusta 139 :

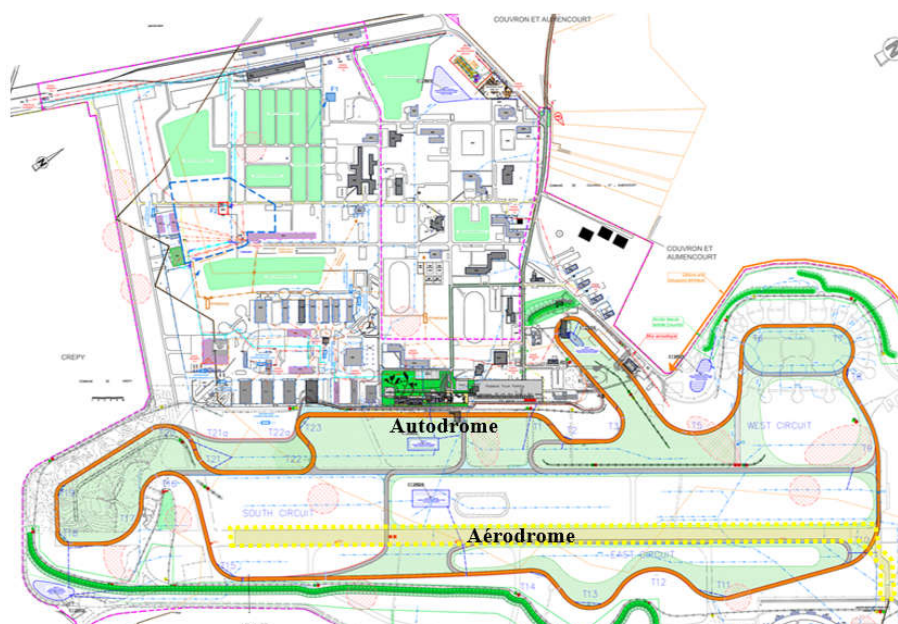
- Dimensions :
  - o Diamètre du rotor : 13,80 m,
  - o Longueur : 13,53 m,
  - o Hauteur : 4,98 m.
- Masses :
  - o Masse à vide : 3 622kg,
  - o Masse maximale : 6 400kg.

## 5 - **Aérodrome**

Dans l'enceinte du site sera remise en service une piste d'aérodrome destinée à être utilisée par la clientèle de MSV FRANCE SAS, sur une surface d'environ 109 645 m<sup>2</sup> avec les dégagements.

La conception physique de l'aérodrome ainsi que son modus operandi seront conformes aux exigences requises pour la création d'un aérodrome telles que prescrite par la DGAC<sup>1</sup> :

- Dimensions de la piste : 1 800 m x 30 m ;
- Zone de stationnement à l'extrémité Nord est ;
- Homologation en tant qu'aérodrome à usage restreint de catégorie 3C dans la limite de 10 mouvements aériens par jour et 1 500 par an ;
- Soumis à la réglementation de Vol à Vue FR (Visual Flight Regulations) ;
- Utilisation restreinte à la lumière du jour entre 7h00 à 21h00 les jours de semaine et 8h00 à 20h00 les week-ends ;
- Utilisation interdite en présence de véhicules sur les différents tracés jouxtant ou croisant la piste d'atterrissage ;
- Aucun ravitaillement en carburant.



**PLAN DE REPERAGE DE L'AERODROME**  
**Echelle non contractuelle – Janvier 2018**

<sup>1</sup> Direction Générale de l'Aviation Civile

## **6 - Zone d'activités (et zone technique)**

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).

Chaque locataire aura à charge la mise en conformité de ses installations en respect de la réglementation qui lui sera imposée lors de la signature du bail et des déclarations nécessaires aux autorisations d'exploiter.

Les procédures d'aménagement de cette zone seront spécifiées lorsque les projets d'implantation des futurs preneurs seront définis.

Dans cette zone sont déjà réservés des bâtiments et utilités nécessaires à l'exploitation de l'autodrome.

### **ATELIERS (ZONE TECHNIQUE)**

Les bâtiments suivants seront aménagés en ateliers pour la maintenance et l'entretien des véhicules :

Numéro de bâtiment	En m <sup>2</sup>		Bâtiment entier ou partiel	Caractéristiques
	Surface totale	Zone d'atelier		
112	6 700	1 296	Partiel	Atelier
259	1 454	1 338	Entier	Atelier et stockage
266	1 455	1 338	Entier	Atelier et stockage
302	2 400	732	Partiel	Maintenance, entretien
<b>Total sur le site</b>	<b>12 009</b>	<b>4 704</b>		

Ces ateliers ne seront pas accessibles au public.

### **STOCKAGE DE CARBURANT**

L'autodrome exploitera 4 cuves enterrées de carburant :

- 2 cuves de 100 m<sup>3</sup> chacune d'essence et kéroène ;
- 1 cuve de 10 et 20 m<sup>3</sup> de gasoil ;

soit un volume total de 230 m<sup>3</sup>.

Aucun accès au public, ni transaction commerciale n'est envisagée.

### **STAND DE TIR**

Le site est équipé d'un stand de tir de 200 m, à l'Ouest du terrain (bâtiment 264).

MSV France SAS n'a pas vocation à développer elle-même cette activité, mais seulement à louer les infrastructures existantes. Des contacts ont déjà été pris avec des sociétés spécialisées.

Le locataire aura à charge la mise en conformité de l'installation en respect de la réglementation qui lui sera imposée lors de la signature du bail et des déclarations nécessaires aux autorisations d'exploiter.

Il sera classé en ERP de 5<sup>ème</sup> catégorie.

### **CENTRE ÉQUESTRE**

Le complexe abrite un centre équestre.

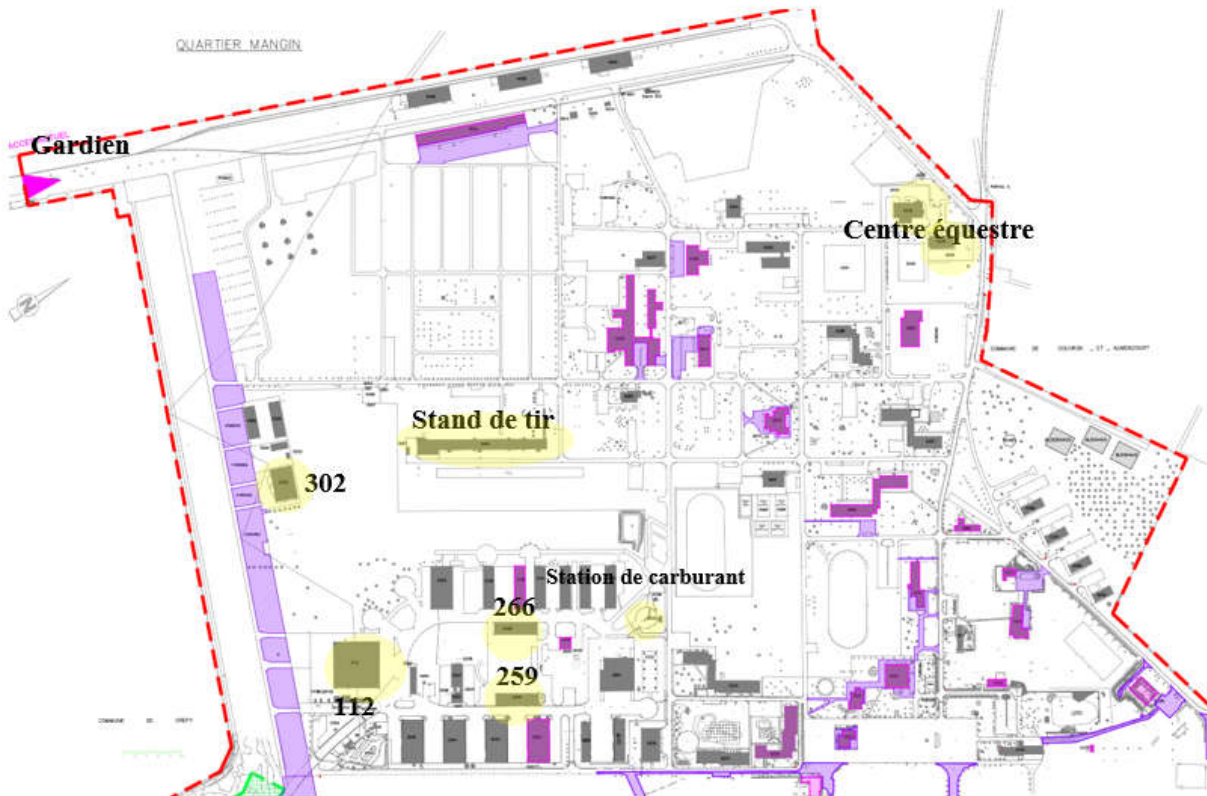
Ce centre est organisé en 2 bâtiments dont le manège couvert (bâtiment 32) et une carrière. Il possède des boxes pouvant accueillir une quarantaine d'animaux.

Cet équipement a fait l'objet d'une homologation en 2003.

Sa remise en service sera à la charge du locataire.

En effet, MSV France SAS n'a pas vocation à développer elle-même cette activité mais seulement à louer les infrastructures existantes. Des contacts ont déjà été pris avec des sociétés spécialisées.

Il sera classé en ERP de 5<sup>ème</sup> catégorie.



**ZONE D'ACTIVITES**  
**Echelle non contractuelle – Janvier 2018**

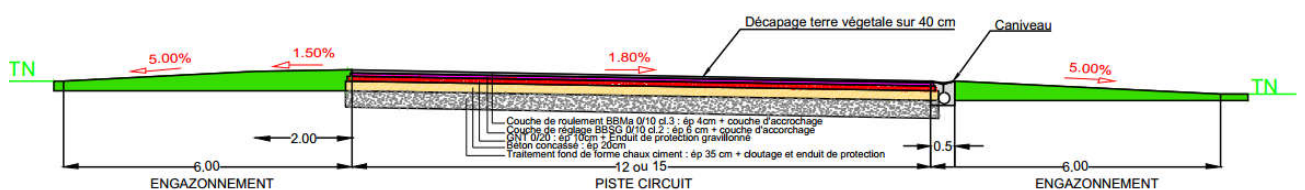
## 7 - Construction des pistes

### AUTODROME

La construction des pistes de l'autodrome projeté se décline en différentes configurations :

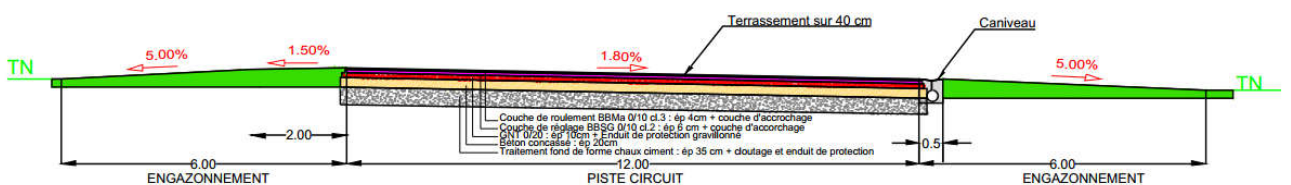
#### Création de piste en espace naturel – structure neuve

##### COUPE TYPE CONSTRUCTION NEUVE



#### Création de piste après démolition de dallage béton existant – structure neuve

##### COUPE TYPE CONSTRUCTION NEUVE APRES DEMOLITION DALLAGE EXISTANT

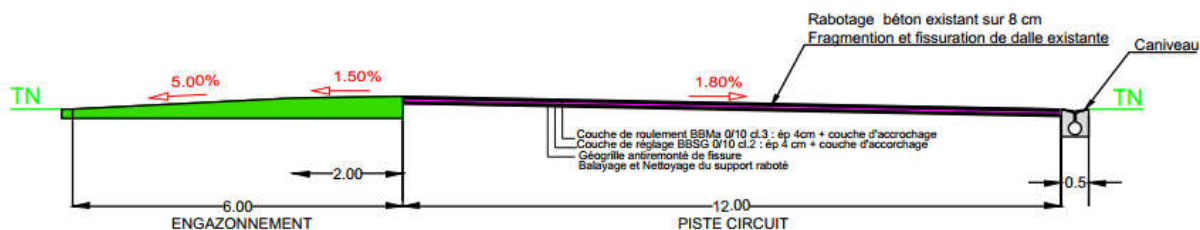


Un diagnostic pyrotechnique a été réalisé sur le tracé nécessitant des opérations de décapage et de terrassements pour réalisation des couches de formes en structure neuve.

Une dépollution pyrotechnique des emprises sera réalisée préalablement à ces travaux

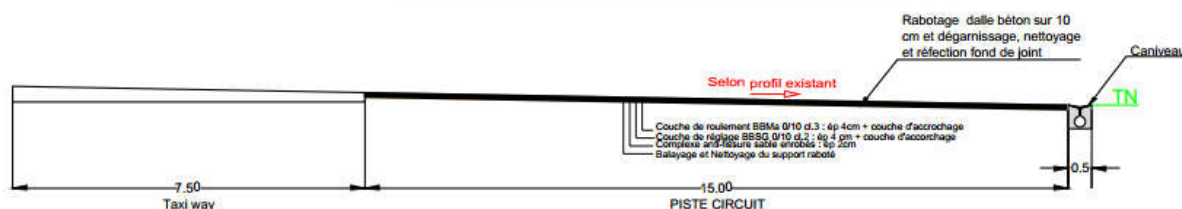
Création de piste sur dallage béton existant – sur structure existante

#### COUPE TYPE RABOTAGE SUR BETON



Création de piste sur Taxiway existant (dallage béton et enrobés) – sur structure existante

#### COUPE TYPE RABOTAGE SUR TAXI WAY

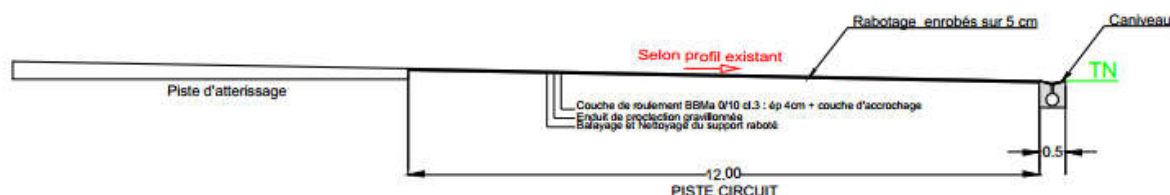


### AERODROME

La réfection des pistes se décline comme suit :

Création de piste sur piste atterrissage existante (dallage béton et enrobés) – sur structure existante

#### COUPE TYPE RABOTAGE SUR PISTE D'ATTERISSAGE



## C - ACCES – STATIONNEMENT - ECLAIRAGE

### 1 - Accessibilité depuis l'espace public

Actuellement, le site est accessible uniquement par véhicule motorisé. Il n'est pas prévu de connexions piétonnes ou cyclables vers le projet, compte tenu du caractère isolé de la structure.

L'entrée principale depuis la rue de Vivaise sur la commune de COUVRON-ET-AUMENCOURT est réaménagée selon 3 séquences :

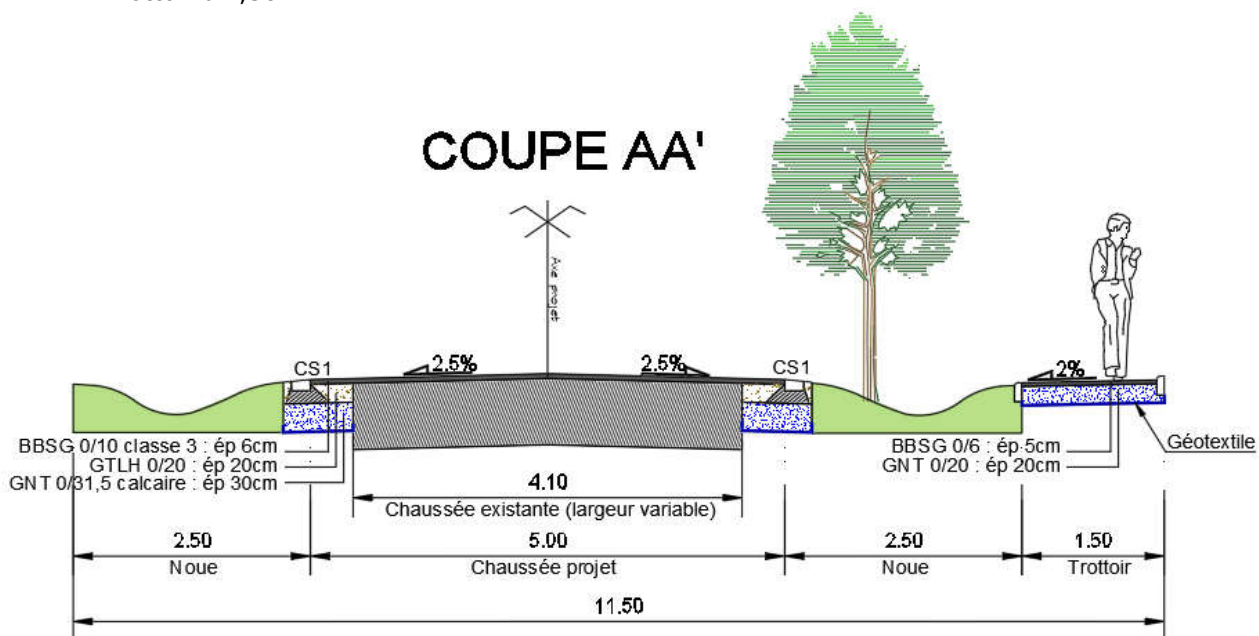
- la couche de roulement jusqu'à la Chapelle de Saint-Privat est refaite. Les accotements sont laissés en engazonnement. Le mail d'arbre est préservé ;
- depuis le hangar agricole jusqu'à la Chapelle, un trottoir unilatéral est aménagé jusqu'à la limite du cimetière ;
- depuis le cimetière jusqu'à l'entrée du site, les accotements sont engazonnés. Seuls les dix derniers mètres sont traités en enrobé pour l'accès au portillon.



**ACCES VISITEUR PAR LA RUE DE VIVAISE**

A l'extérieur du site, cette rue sera recalibrée selon le profil suivant :

- Emprise de 11,50 m ;
- Chaussée largeur 5,00 m ;
- Noue d'infiltration paysagère bilatérales de 2,50 m ;
- Trottoir d'1,50 m.



**COUPE SUR VOIRIE EXTERIEURE**

Les collectivités n'excluent cependant pas la création de voies de transport douces (voies piétonnes, vélovoie...).

L'entrée secondaire ou technique RD54 depuis CREPY (entrée actuelle du site) est réaménagée pour recevoir les grands évènements et les flux de livraisons PL.



**ACCES TECHNIQUE DEPUIS LA RD54**

## **2 - Accessibilité interne**

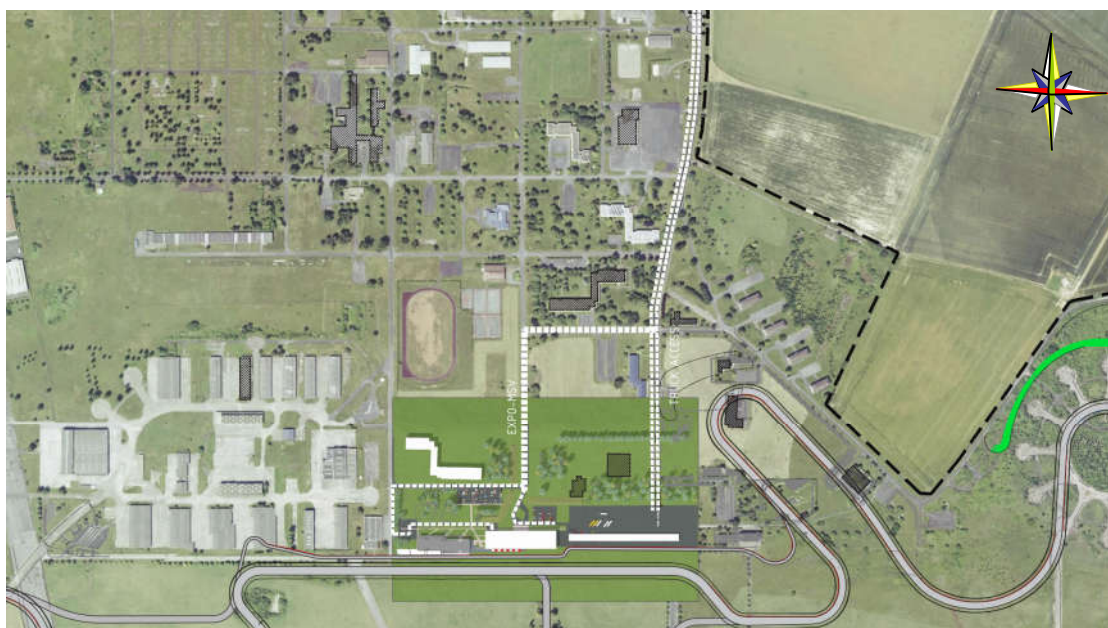
Le projet d'aménagement tient compte des voiries existantes. Seules seront réaménagées celles dont la surface de roulement ne permet pas une circulation en bonne sécurité des usagers.

A l'intérieur du site, l'ensemble du projet est articulé autour d'une voie principale VL/PL à double sens qui va desservir (par ordre de desserte) :

- Les bâtiments 32 et 38 : centre équestre ;
- Le parking P4 pour grands événements ;
- Le parking Poids Lourds à proximité du Paddock (stands) ;
- Le parking Véhicules Légers pour les employés ;
- Deux parking véhicules légers pour les visiteurs.

Cette voie permet la circulation des véhicules légers, des véhicules de secours (pompiers) et d'enlèvement des déchets ménagers. Elle intègre un traitement végétal permettant la gestion des eaux pluviales du site tout en laissant aux véhicules des cheminements à caractère minéral.

La réfection de couches de roulement, publiques et internes, sera réalisée en béton bitumineux noir.



**VOIE DE CIRCULATION PRINCIPALE**



#### **4 - Eclairage**

Un réseau d'éclairage existe sur la totalité du site.

Celui-ci sera remis en état et en service sur différents points du site selon les besoins.

Pour la voie d'accès des clients aux nouvelles installations liées à l'exploitation commerciale de l'autodrome, un nouveau réseau d'éclairage sera mis en place et raccordé sur le réseau d'alimentation existant.

Des mats d'éclairage (hauteur 3 m) avec lanterne à LED seront mis en place le long des voies circulées et des bornes (faible hauteur) à LED seront positionnées le long des cheminements piétons.

### **D - GESTION DES EAUX**

#### **1 - Adduction Eau Potable**

Le forage F2 a été remis en conformité et en exploitation en 2016 suivant les directives de l'ARS et suivant les autorisations préfectorales nécessaires pour répondre aux besoins en eau potable et défense incendie du site.

Les réseaux existants étant surdimensionnés par rapport aux nouveaux besoins, un nouveau réseau d'adduction (depuis le forage F2) sera mis en place pour l'alimentation en eau potable des bâtiments existants remis en activité et des bâtiments projetés.

#### **2 - Traitement hydraulique des eaux pluviales**

Le principe général de gestion des eaux pluviales de ruissellement retenu est l'infiltration sur le site.

De ce fait, les exutoires existants vers les milieux naturels (fossé de Rémies dit le Broyon au Nord, La Buzelle au Sud et une canalisation sortant du site) 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 acheminés et raccordés à des bassins d'infiltration dimensionnés par bassin versant.

Des dispositifs de traitements des eaux de ruissellement (séparateurs hydrocarbures) seront installés en amont de ces ouvrages d'infiltration.

Au total, 7 bassins d'infiltration seront aménagés.

#### **3 - Traitement des Eaux Usées domestiques**

Des systèmes de collecte et traitements non collectifs de ces effluents seront mis en place pour les différentes zones remises en activité, à savoir :

##### **1. Bâtiment 302 — Stand de Tir 264 — Zone technique existante**

⇒ Micro station type 48 Eq / Hab. avec dispositif d'infiltration de 220 m<sup>2</sup>

##### **2. Bâtiment Expo — Bâtiment 233 — Paddock — Zone technique existante**

⇒ Micro station type 193 Eq / Hab. avec dispositif d'infiltration de 900 m<sup>2</sup> et séparateur à graisses

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 raccordées à ces différents dispositifs de traitement.

## **E - AMENAGEMENTS PAYSAGERS**

Les orientations paysagères sont simples et visent à proposer une cohérence entre le projet et la composition paysagère locale. Les voici :

- renforcer les perspectives existantes sur l'entrée de site et les pôles stratégiques ;
- renforcer la trame végétale là où elle est inexistante en fonction des typologies paysagères extérieures au site ;
- sélectionner les zones de strate herbacées à conserver et supprimer les zones buissonnantes basses pour laisser les milieux ouverts ;
- préserver les espaces boisés filtrant et masquant ;
- supprimer les zones de friche pour permettre la création de merlons acoustiques ;
- végétaliser en partie les merlons acoustiques avec des essences arbustives locales. Les plantations espacées tous les deux mètres et plantées sur une hauteur de 2,20 m rempliront leur rôle d'écran acoustique ;
- le grand merlon Nord-est près de COUVRON ET AUMENCOURT restera enherbé côté circuit, jouant ainsi le rôle de tribune naturelle.

### **AMENAGEMENT DES MERLONS**

Les modifications porteront sur les limites intérieures du site pour la création de merlons paysagers à rôle acoustique.



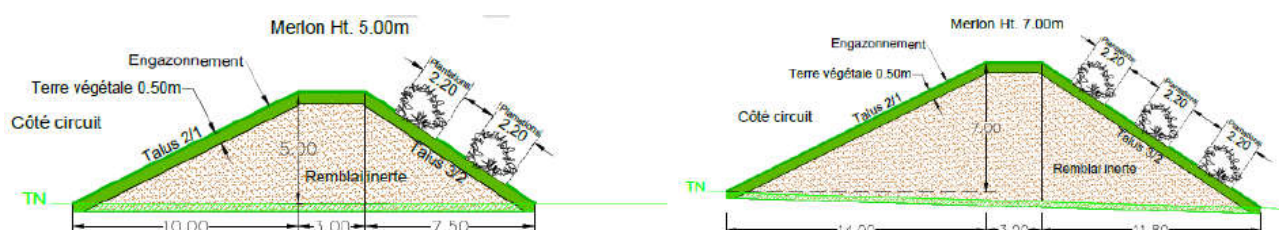
**SIMULATION AERIEENNE REPRESENTANT LES MERLONS**

Ce rôle acoustique sera primordial notamment pour le merlon Nord-est (proche de COUVRON-ET-AUMENCOURT) et le merlon Sud (proche de VIVAISE).

Les merlons Nord sur le territoire de COUVRON-ET-AUMENCOURT, d'un volume total de 85 000 m<sup>3</sup> sur une emprise de 25 000 m<sup>2</sup> au sol et une hauteur de 5 m, seront construits avec 15 000 m<sup>3</sup> de terre végétale et 70 000 m<sup>3</sup> de matériaux (remblais, béton concassé).

Le merlon Sud sur le territoire de VIVAISE d'un volume total de 285 000 m<sup>3</sup> sur une emprise de 70 000 m<sup>2</sup> au sol et une hauteur de 7 m, sera construit avec 40 000 m<sup>3</sup> de terre végétale et 245 000 m<sup>3</sup> de matériaux (remblais, béton concassé).

La répartition des mouvements de terre, matériaux et béton concassé est précisée dans le chapitre VII Qualité et quantité de sol réutilisé, pages 46 et 47.



**COUPES TYPES SUR LES MERLONS A CONSTITUER**

Un diagnostic pyrotechnique a été réalisé sur l'emprise de ces futurs merlons nécessitant des opérations de décapage et de terrassements pour leur réalisation.

Une dépollution pyrotechnique des emprises sera réalisée préalablement à ces travaux (Cf. Chapitre VI Maîtrise du risque pyrotechnique, pages 44 et 45).

#### **TRAITEMENT VEGETAL**

La réalisation de plantations « indigènes » permettra une meilleure insertion de l'activité dans le contexte naturel du secteur. La création de merlons végétalisés et de pente douce permettra de limiter la perception du site dans un environnement à dominante agricole.

Les plantations porteront notamment sur :

- les voiries internes pour renforcer les perspectives du site ;
- les limites pour renforcer la trame végétale existante ;
- les merlons nouvellement aménagés face extérieure au site.

Les essences plantées seront donc locales, répertoriées par le Conservatoire Botanique National de Bailleul sur les communes de COUVRON-ET-AUMENCOURT, VIVAISE, CREPY ET CHERY-LES-POUILLY.

Voici la liste des espèces pour la plantation d'arbustes

Nom commun	Nom scientifique
Aubépine à un style	<i>Crataegus monogyna</i>
Cornouiller sanguin	<i>Cornus sanguinea</i>
Noisetier commun	<i>Corylus avellana</i>
Troène commun	<i>Ligustrum vulgare</i>
Prunelier	<i>Prunus spinosa</i>
Rosier des chiens	<i>Rosa canina</i>
Sureau noir	<i>Sambucus nigra</i>
Viorne mancienne	<i>Viburnum lantana</i>
Viorne obier	<i>Viburnum opulus</i>

Ainsi que la liste d'espèces pour l'ensemencement (à noter qu'une quinzaine d'espèces au maximum devra être retenu)

Nom commun	Nom scientifique
Achillée millefeuille	<i>Achillea millefolium</i>
Brome dressé	<i>Brome dressé</i>
Brome mou	<i>Bromus hordeaceus</i>
Brunelle commune	<i>Prunella vulgaris</i>
Carotte commune	<i>Daucus carota</i>
Dactyle aggloméré	<i>Dactylis glomerata</i>
Fétuque rouge	<i>Festuca rubra</i>
Fléole des prés	<i>Phleum pratense</i>
Fromental élevé	<i>Arrhenatherum elatius</i>
Gaillet dressé	<i>Galium mollugo</i>
Grande marguerite	<i>Leucanthemum vulgare</i>
Houlque laineuse	<i>Holcus lanatus</i>
Lotier corniculé	<i>Lotus corniculatus</i>
Luzerne lupuline	<i>Medicago lupulina</i>
Millepertuis perforé	<i>Hypericum perforatum</i>
Myosotis des champs	<i>Myosotis arvensis</i>
Oseille sauvage	<i>Rumex acetosa</i>
Pâturin des prés	<i>Poa pratensis</i>
Plantain lancéolé	<i>Plantago lanceolata</i>
Porcelle enracinée	<i>Hypochaeris radicata</i>
Potentille rampante	<i>Potentilla reptans</i>
Potentille velue	<i>Potentilla hirta</i>
Renoncule âcre	<i>Ranunculus acris</i>
Renoncule rampante	<i>Ranunculus repens</i>
Salsifis des prés	<i>Tragopogon pratensis</i>
Trèfle des prés	<i>Trifolium pratense</i>
Trèfle rampant	<i>Trifolium repens</i>
Vesce des moissons	<i>Vicia sativa</i>

## F - **SECURITE**

### 1 - **Intrusion-Accès**

L'ensemble du site est clôturé.

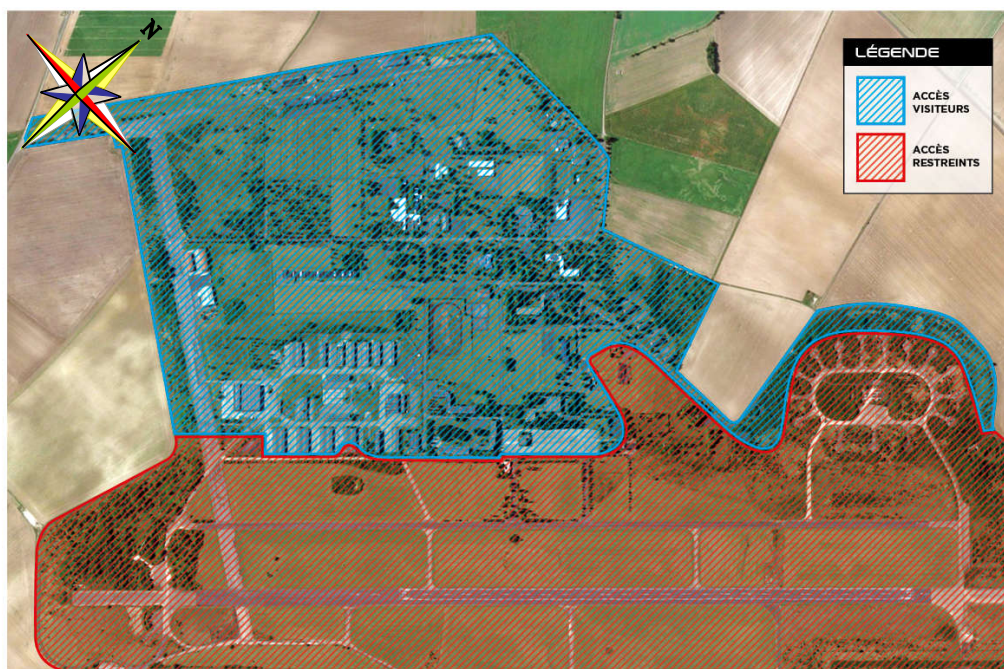
Un poste de garde a été mis en place à l'entrée du site ainsi qu'un gardiennage 24 h/24 et 7 j/7.

Une télésurveillance a été mise en place. Des systèmes d'alarme seront déployés.

L'accès sera strictement interdit aux personnes extérieures en dehors des heures d'activités.

Pour les manifestations d'envergure, il est prévu, dans le cadre du projet, de répartir le trafic en permettant aux véhicules légers d'emprunter l'accès secondaire ou technique normalement dédié à recevoir les PL, ce qui permettra de fluidifier le flux de véhicules (Cf – Chapitre I-C-1 Accessibilité depuis l'espace public, pages 16 à 18).

L'enceinte du site sera divisée en deux zones dont une à accès restreint.



**RESTRICTION D'ACCESSIBILITÉ**  
**Echelle non contractuelle – Janvier 2018**

## **2 - Circulation-Infrastructures**

Des règles strictes de circulation seront imposées sur le site.

Chaque voie de circulation sera identifiée par une signalétique (fléchage, marquage au sol, panneaux de signalisation...).

Les déplacements dans l'enceinte du circuit seront interdits sauf pour l'entretien des espaces et la sécurité.

Des limitations de vitesse fixe ou mobile, seront mises en place.

## **3 - Incendie**

Le forage F2 est muni d'une pompe pouvant délivrer un débit de 60 m<sup>3</sup>/h minimum.

Une réserve d'eau de 910 m<sup>3</sup> installée à proximité du paddock renforcera ces moyens.

## **4 - Sécurité lors des grands événements**

Les aires de stationnement spécifiques (parkings "grands événements") seront ouvertes lors de ces manifestations.

Le fléchage des zones de stationnement sera vérifié. Un balisage éphémère des voies de circulation piétonnières et automobiles sera mis en place.

Le personnel de sécurité sera renforcé.

## **G - SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS**

### **1 - Surfaces**

#### **BÂTIMENTS DÉMOLIS**

Certains bâtiments, trop insalubres seront démolis.

Ces travaux de démolition concernent :

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

Le plan localisant les bâtiments démolis est présenté en page suivante.



**MSV FRANCE SAS**

70 RUE DU COLONEL CHERY 02270 COUVRON ET ALIENECOURT

AMENAGEMENT D'UN AUTODROME

**GNAT**

Infrastructures

**PLAN DE DEMOLITION**

NOTE: Le présent plan ne constitue pas un document technique ayant valeur de plan d'exécution, mais un document préliminaire. GNAT Ingénierie dégage toute sa responsabilité quant à l'utilisation de ce plan pour la réalisation des travaux.

INDICE	MODIFICATIONS	DATE	DEMI

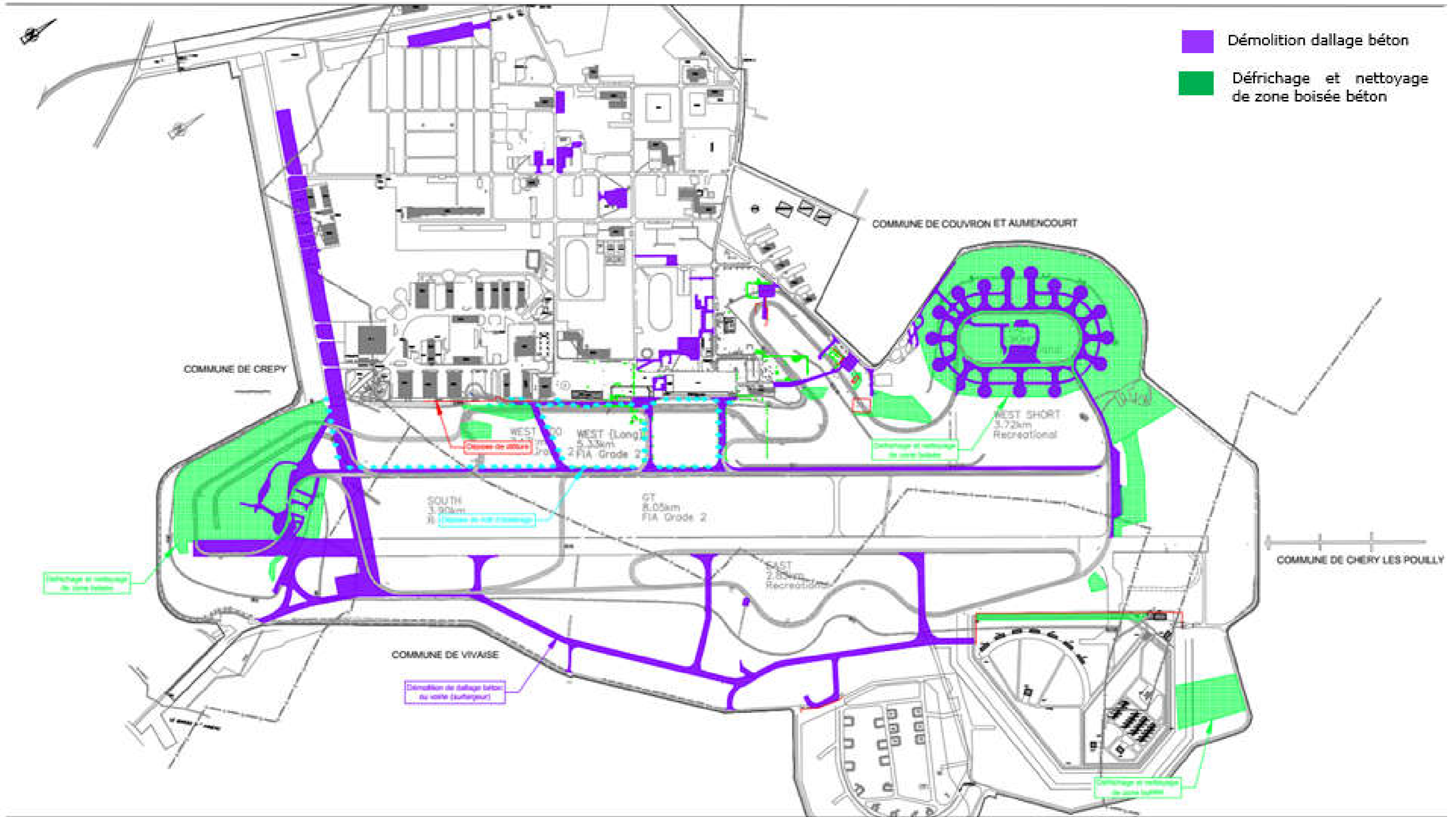
PROJET		N° AUTODROME	
PA		16.51.029V	
COPR DE FOMAT		SECOURSIE RAN	
A. DOULAIN		S. DAJOUX	
RUE D'ART		RUE D'ART	
1/3000		1/3000	
PROJET		DATE	
Novembre 2017			
A	B	03	
C	D		
E	F		
G	H		

Ce document est la propriété exclusive de GNAT Ingénierie. Il ne peut être communiqué ou reproduit sans son autorisation.

### **INFRASTRUCTURES**

Les surfaces démolies représenteront à terme 255 500 m<sup>2</sup> (221 000 m<sup>2</sup> et 34 500 m<sup>2</sup> de voie d'accès aux ateliers).

Le plan localisant les démolitions, défrichage et nettoyages est présenté en page suivante.



TRAVAUX PRÉPARATOIRES – ECHELLE NON CONTRACTUELLE – AOÛT 2018

## **BILAN DE SURFACES / AMÉNAGEMENTS**

La totalité des aménagements a été prise en compte dans l'étude d'impact, le projet faisant l'objet d'une autorisation environnementale unique.

Ces aménagements prendront place dans une ancienne base militaire dont les surfaces sont considérablement imperméabilisées et dont une grande partie sera détruite lors des travaux. Ainsi, ce ne sont pas **140 ha** supplémentaires qui seront imperméabilisés, comme mentionné par l'Ae.

Il est en effet nécessaire de distinguer les surfaces imperméabilisées (toitures, voiries), des surfaces artificialisées (zone de dégagement, espaces verts anthropisés).

Soit le bilan de surface ci-après :

### **Nouvelles surfaces imperméabilisées créées**

- Construction de parkings	3 250 m <sup>2</sup>
- Bâtiments	3 150 m <sup>2</sup>
- Piste	82 000 m <sup>2</sup>
- Chemin sécurité	11 500 m <sup>2</sup>

Soit un total d'environ 100 000 m<sup>2</sup> ou 10 ha.

### **Surface imperméabilisées démolies**

- Divers aménagements	253 000 m <sup>2</sup> (Cf. Etude écologique, mesures compensatoires)
-----------------------	---

Ainsi, la surface imperméabilisée du site **diminuera de 15 ha** avec le projet.

## **2 - Planning de réalisation**

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

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

Ces travaux et aménagements seront réalisés de fin 2018 à 2020.

Un planning de travaux a été établi au stade d'avancement des études et est donc donné à titre indicatif.



### ***Pièce annexe 2 : Planning indicatif***

Un porter à connaissance sera transmis aux Services de l'état pour chaque nouvel aménagement créé. Toute modification substantielle sera soumise à la consultation du public.

## II - ETAT ACTUEL DE L'ANCIEN SITE MILITAIRE

### A - AVIS FORMULE

**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.**

### B - COMPLEMENTS APPORTES

#### ORIGINES

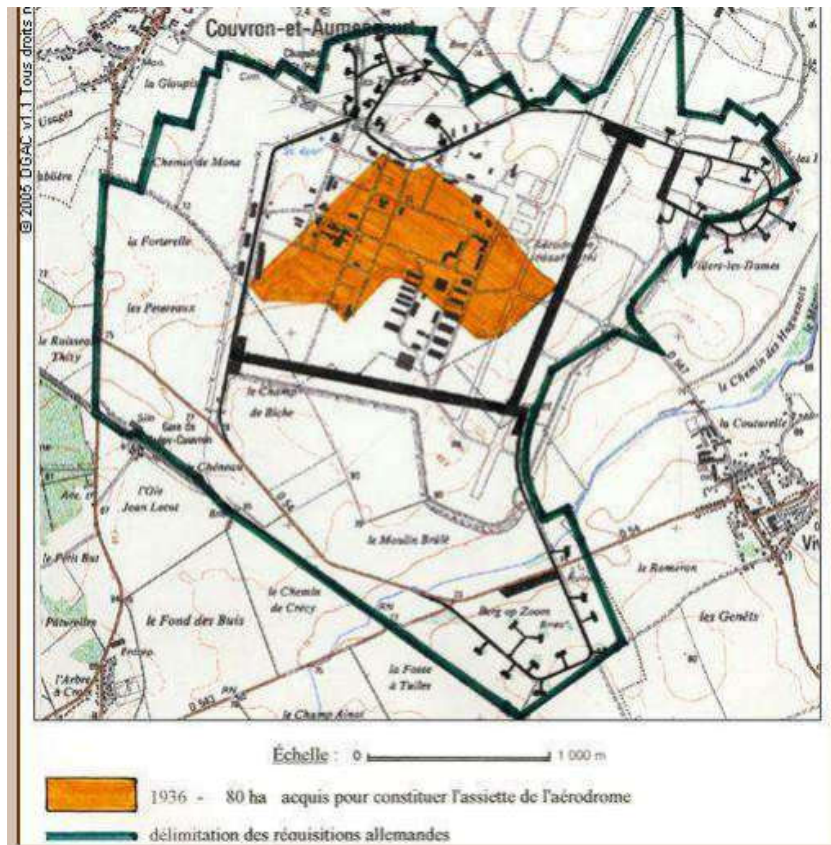
Les prémisses de la base aérienne de LAON-COUVRON peuvent être ramenées en 1918, période où l'armée allemande sur le front de la première guerre mondiale installe le monumental « Pariser Kanone » près du bois de CRÉPY-EN-LAONNOIS, à quelques centaines de mètres de l'emplacement actuel régiment.

Afin de protéger le canon, camouflé, des observations aériennes françaises, les Allemands avaient fait aménager une piste d'atterrissage pour faire décoller rapidement une escadrille.

#### PÉRIODE ALLEMANDE

Après la fin de la guerre, l'armée de l'air française reprend l'installation et s'y établit en 1938 sans pourtant y établir de grandes installations. C'est avec l'avènement du second conflit mondial que le site de COUVRON prend véritablement son essor. La Luftwaffe qui prend possession des lieux en mai 1940 lance de grands travaux d'aménagements.

C'est à cette époque que sont construites deux pistes bétonnées de 1 690 mètres de longueur et de nombreux bâtiments furent rajoutés (39 abris). De nombreux bombardements alliés vont couvrir cette zone entre le 12 février et le 12 août 1944.



Source : DGAC

### **PÉRIODE AMÉRICAINE**

Le 30 août 1944, les américains prennent possession de la base et vont y installer différents détachements jusqu'à la fin du conflit. Ce n'est qu'à la création de l'USAFE que des travaux pharaoniques vont être lancés afin d'accueillir différentes unités de bombardements.

Constituée pour une première tranche par la piste N-E / S-O portée à 1 850 m, doublée par un taxiway parallèle, dotée de 12 aires de départ à chacune de ses extrémités et complétée par 48 aires de dispersion, cette base aérienne couvrira jusqu'à 510 ha en fin d'aménagement, celui-ci intégrant la piste Est / Ouest ainsi que le prolongement à 2 400 m de l'axe N-E / S-O.

Pendant 15 ans, de 1952 à 1967, la base de LAON-COUVRON s'enrichit en équipements et en infrastructures : un hôpital, une salle de cinéma, un grand théâtre, une école primaire, une poste, un dépositaire de presse, une station-service...

En 1976, la base connaît des profonds changements. En effet, le départ du 402<sup>ème</sup> RA du quartier Foch permet l'installation du 4<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie (4<sup>ème</sup> RA), équipé du système d'arme nucléaire Pluton. Son arrivée entraîne de grands travaux afin de mettre aux normes les installations notamment avec la création de dépôts sécurisés. C'est l'occasion de construire de nouveaux bâtiments en substitution des locaux provisoires qui avaient été construits dans l'urgence par les américains.

En 1984, une nouvelle vague de restructurations entraîne le départ du 517<sup>ème</sup> Régiment du Train (517<sup>ème</sup> RT) remplacé par le 2<sup>ème</sup> Régiment de Dragons (2<sup>ème</sup> RD). L'implantation des écuries de la Société Hippique Nationale date de ces années.

### **PÉRIODE ACTUELLE**

L'ancienne base militaire de LAON-COUVRON, inexploitée depuis 2012, représente environ 500 ha.

Actuellement le site est composé d'un maillage de route, plateformes, piste d'aviation et de multiples anciens bâtiments à usage militaire : Hangars, Ateliers, Tour de contrôle, Cantonnement, Cantine, Stand de tir, Salles polyvalentes, Gymnase, Bureaux...

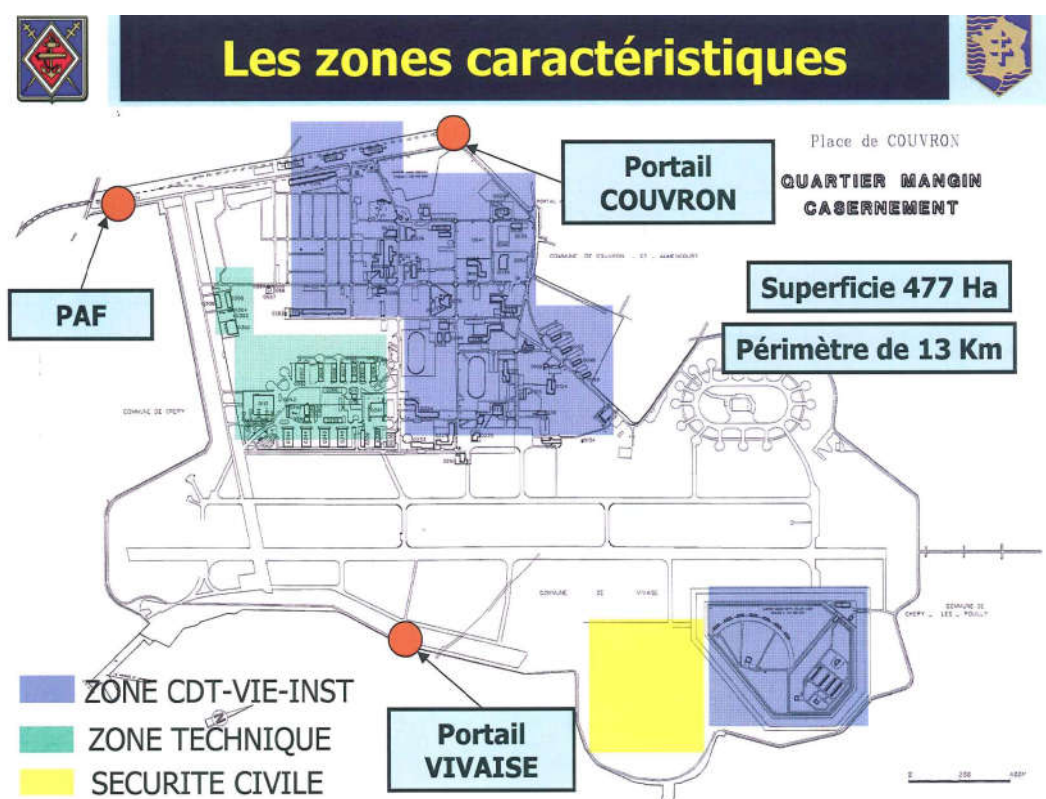


**PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE DE L'ANCIENNE BASE MILITAIRE**



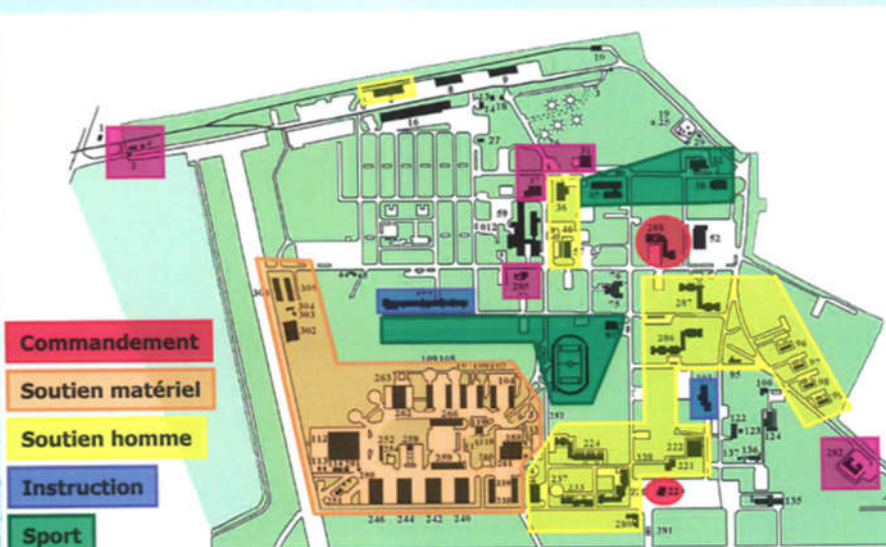
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE DE L'ANCIENNE BASE MILITAIRE

Les différents secteurs de l'ancienne base militaire sont représentés sur les schémas ci-après et illustrés par les planches photographiques.





## Les zones fonctionnelles



Commandement

Soutien matériel

Soutien homme

Instruction

Sport

Soutien site

29/06/2009

## REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



**Vue aérienne sur l'ancienne place d'arme et bâtiment 233**



**Photographies du bâtiment 233**



**Bâtiment 233 à réhabiliter**



**Ancienne place d'arme**



**Bâtiments à démolir**



**Bâtiments à démolir**



### **III - POLLUTION DES SOLS**

#### **A - AVIS FORMULE**

**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).**

#### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

##### **1 - Conclusion de l'étude réalisée par le Ministère de la défense**

HPC ENVIROTECH a été mandatée en 2012 par le Ministère de la défense pour réaliser le schéma conceptuel du site du Quartier Mangin à COUVRON-ET-AUMENCOURT (02), conforme à la norme NFX 31-620.

L'étude historique et documentaire a ainsi permis d'identifier 78 zones à risques (anciens ateliers, anciennes cuves à huiles, ancienne station de distribution de carburant, anciens postes de transformation, anciennes chaufferies, anciennes décharges...) pouvant présenter un impact potentiel en sous-sol.

Les investigations réalisées en juin 2012 ont consisté en la réalisation de 145 sondages de prélèvements de sols, d'air du sol et de mesures et dosage in situ d'air du sol et ont été complétées par des analyses au laboratoire.

Ces dernières ont mis en évidence un impact des activités du site sur son sous-sol (présence de teneurs significatives ponctuelles en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (benzo(a)pyrène) et en Eléments Traces Métalliques dans les sols).

Dans le cadre du réaménagement du site (futur usage de circuit automobile avec bureaux), les mesures conservatoires suivantes sont recommandées :

- la mise en œuvre d'un Plan de Gestion afin de définir les éventuelles mesures à mettre en œuvre (excavation de matériaux, servitudes, Analyses des Risques Résiduels..) afin d'assurer la compatibilité du site avec l'usage envisagé,
- la condamnation des captages du site dans les règles de l'art, dans le cas d'un arrêt d'exploitation de ces derniers.

En cas d'excavation en sous-sol et/ou d'exportation de matériaux hors site, il est recommandé :

- d'informer les travailleurs et d'appliquer les mesures d'hygiène et de sécurité adaptées à leur protection (port d'équipements de protection individuelle adaptés : gants, masques à poussières,...),
- d'acheminer, après obtention d'une acceptation préalable, les matériaux reconnus impactés et/ou non acceptables en Installation de Stockage de Déchets Inertes vers un centre de traitement/stockage agréé.

##### **2 - Conclusion de l'étude réalisée en 2017**

Dans le cadre des aménagements, des investigations supplémentaires des sols ont été réalisées, l'objectif étant de caractériser les futurs déblais (issus de la création de piste et de bassins) amenés à être utilisés pour la création de buttes paysagères.



**Pièce annexe 3 : Caractérisation de futurs déblais**

#### **METHODOLOGIE GENERALE ET REGLEMENTATION EN VIGUEUR**

La méthodologie retenue prend en compte les textes et outils de la politique nationale de gestion des sites et sols pollués (Février 2007) et les exigences de la norme AFNOR NF X 31-620 « Qualité du sol,

Prestations de services relatives aux sites et sols pollués » révisée en juin 2011, pour le domaine A : « études, assistance et contrôle ».

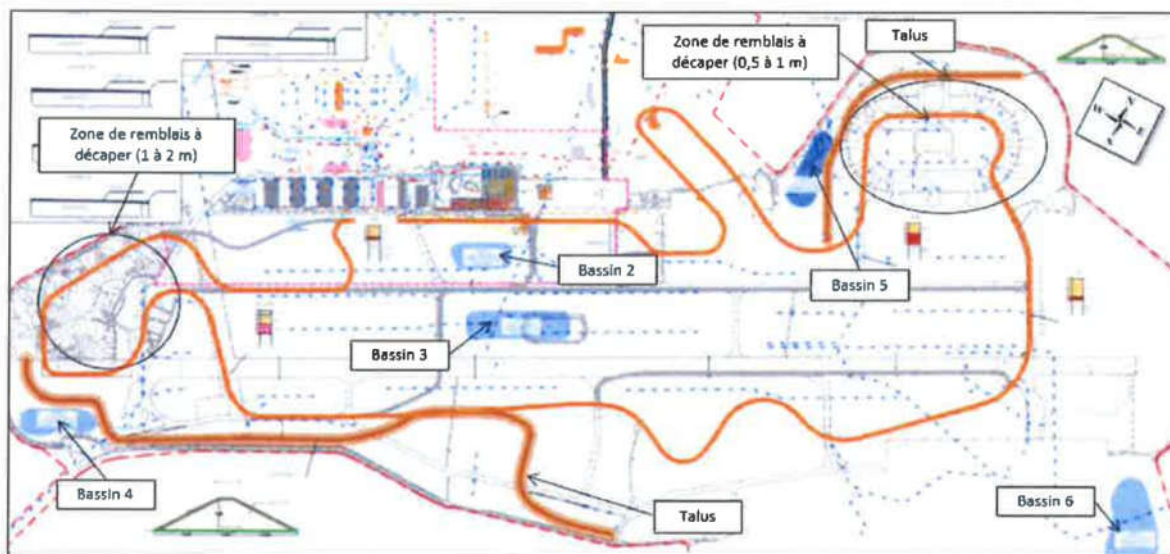
### **PROJET D'AMENAGEMENT**

Il est prévu la création d'une piste de course automobile bordée :

- de merlons paysagers pouvant accueillir des spectateurs ;
- de bassins pour la récupération des eaux pluviales (décaissement d'environ 2 m).

Deux zones légèrement surélevées ont été identifiées au Nord et au Sud et devront être décapées sur 0,5 à 2 m de profondeur. Le terrain naturel sous-jacent ne sera pas décapé.

La localisation des aménagements est précisée ci-après :



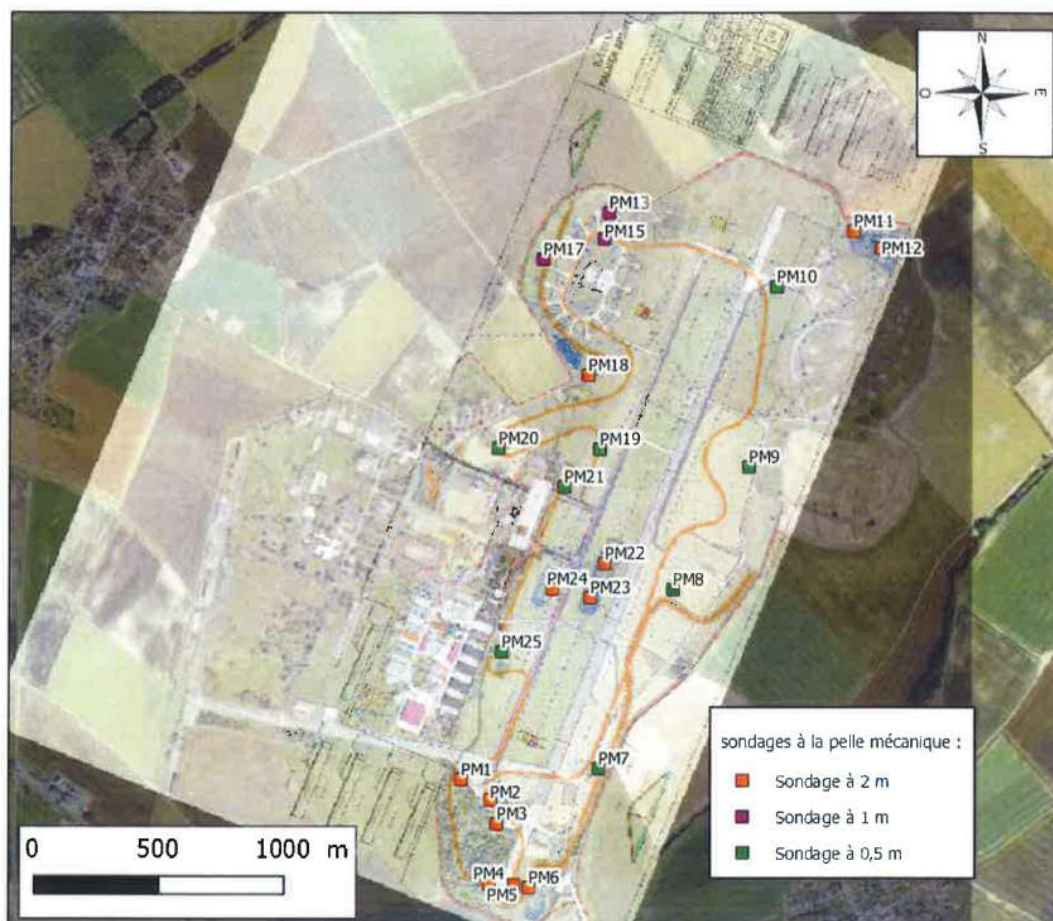
**LOCALISATION DES AMENAGEMENTS**  
**Echelle non contractuelle – Juillet 2017**

### **INVESTIGATIONS DES SOLS**

23 sondages ont été réalisés à l'aide d'une pelle mécanique de 0,5 à 2 m de profondeur. Deux sondages n'ont pu être effectués (difficultés d'accès).

Les investigations ont porté sur :

Milieux reconnus	Prestations	Localisation	Sondages	Qté	Profondeur (m)	Nombre d'échantillons
Sols	Sondage à la pelle mécanique	Zone de remblais à décapier (1 à 2 m – Partie sud)	PM1, PM2, PM3, PM4, PM5	5	2	10
		Bassin 2 à 6	PM6, PM11, PM12, PM18, PM22, PM23, PM24	7	2	14
		Zone de création piste	PM7, PM8, PM9, PM10, PM19, PM20, PM21, PM25	8	0,5	8
		Zone de remblais à décapier (0,5 à 1 m – Partie nord)	PM13, PM15, PM17	3	1	6



**LOCALISATION DES SONDAGES – JUILLET 2017**

### **OBSERVATIONS ET MESURES DE TERRAIN**

Les terrains recoupés en sondage ont été décrits avant échantillonnage. Une partie des échantillons a fait l'objet d'analyses chimiques en laboratoire. Les descriptions ont porté sur leur lithologie et la présence ou non de niveaux jugés suspects.

Les niveaux de sol sont jugés suspects s'ils présentent des traces de souillures, des caractéristiques organoleptiques anormales (odeur, couleur, texture), des réponses positives au PID ou qu'ils renferment des matériaux de type déchets, mâchefers, verre, bois...

La présence de composés organiques volatils dans les gaz des sols et au niveau de chaque échantillon prélevé a été évaluée au moyen d'un détecteur à photo-ionisation (PID) équipé d'une lampe 10,6eV et calibré en début de chantier.

### **PROGRAMME ANALYTIQUE SUR LES SOLS**

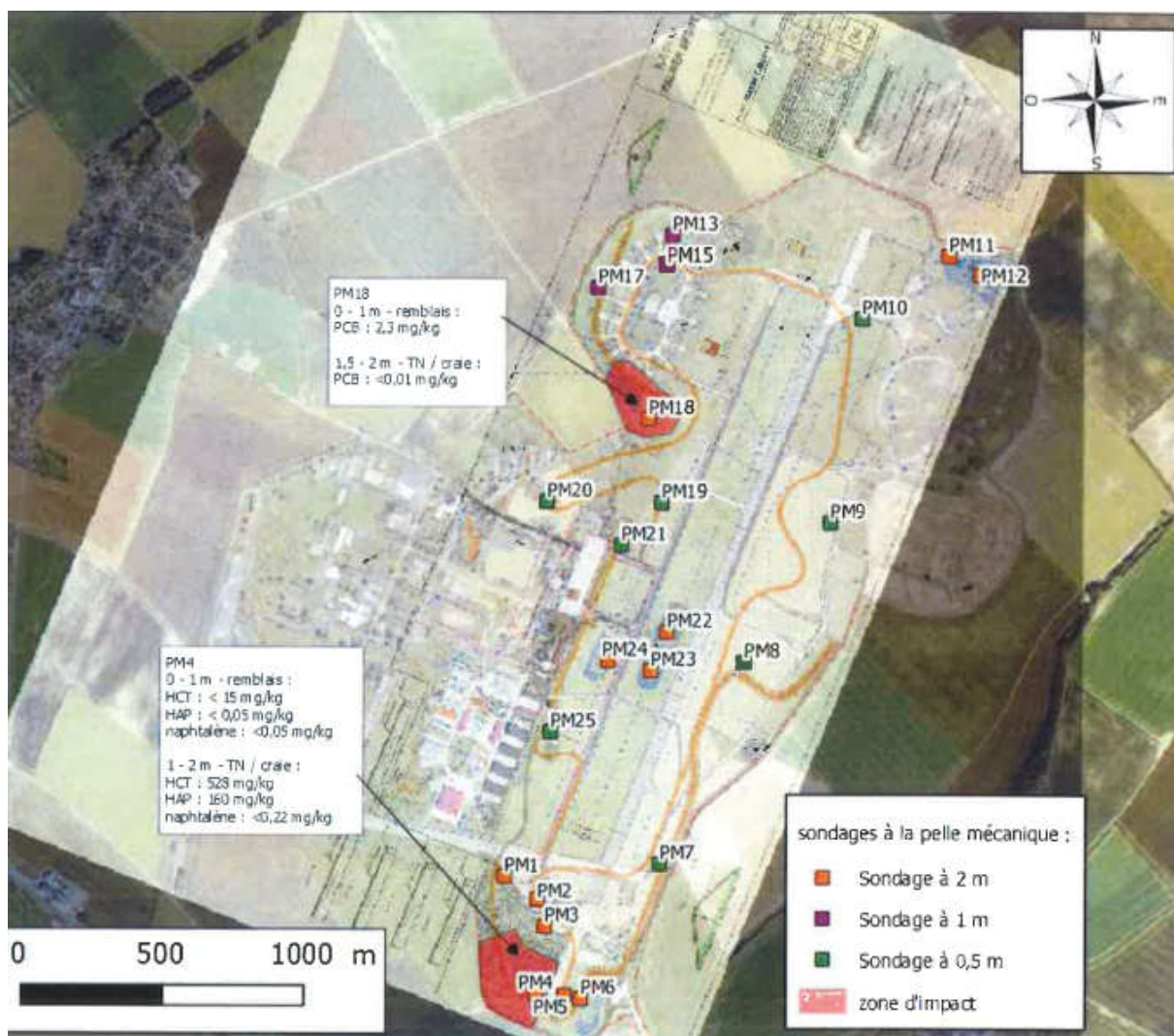
Les analyses chimiques ont porté sur les métaux, phénols, BTEX, PCB, hydrocarbures, HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques).

### **RESULTATS**

Les résultats pour les échantillons analysés indiquent :

- des valeurs en métaux et métalloïdes inférieures ou du même ordre de grandeur que le bruit de fond géochimique sur l'ensemble des sols prélevés ;
- des traces ou des valeurs inférieures aux limites de quantification en hydrocarbures C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> sur l'ensemble des sols prélevés, excepté au droit de PM4 avec une teneur de 528 mg/kg entre 1 et 2 m de profondeur (craie). Les fractions majoritaires sont les C<sub>16</sub>-30 et sont considérées comme peu volatiles ;
- des traces ou des valeurs sous les limites de quantification en HAP sur l'ensemble des sols prélevés, excepté au droit de PM4 (future zone de décapage de remblais) avec une teneur de 160 mg/kg entre 1 et 2 m de profondeur (craie) ;
- l'absence de BTEX ;

- des traces ou des valeurs inférieures aux limites de quantification en PCB sur l'ensemble des sols prélevés, excepté au droit de PM18 (projet de bassin) avec une teneur de 2,3 mg/kg entre 0 et 1 m de profondeur (remblais limoneux). Cet impact est délimité verticalement car il n'est pas retrouvé en profondeur. La délimitation horizontale n'est cependant pas connue au vu de la distance entre les sondages.



**LOCALISATION DES ZONES D'IMPACT – JUILLET 2017**

Les analyses réalisées sur les sols conformément aux paramètres de classification des déchets inertes (arrêté ministériel du 12/12/2014) mettent en évidence qu'une majorité de terres pourra être considérée comme inerte. La présence de dépassements des seuils ISDI a été constaté au droit de 3 échantillons identifiés ci-après :

Localisation	Maille	Profondeur (m)	Orientation des déblais	Paramètres discriminant
Bassin 3	PM22	0,3 - 1,3	ISDI	-
		1,3 - 2	ISDI +	Fraction soluble et zinc sur éluat
Bassin 5	PM18	0 - 1	ISDND	PCB sur brut
		1 - 1,5	ISDND	Même lithologie qu'entre 0 et 1 m
		1,5 - 2	ISDI	-

En gras : filière définie par l'analyse  
En italique : filière extrapolée

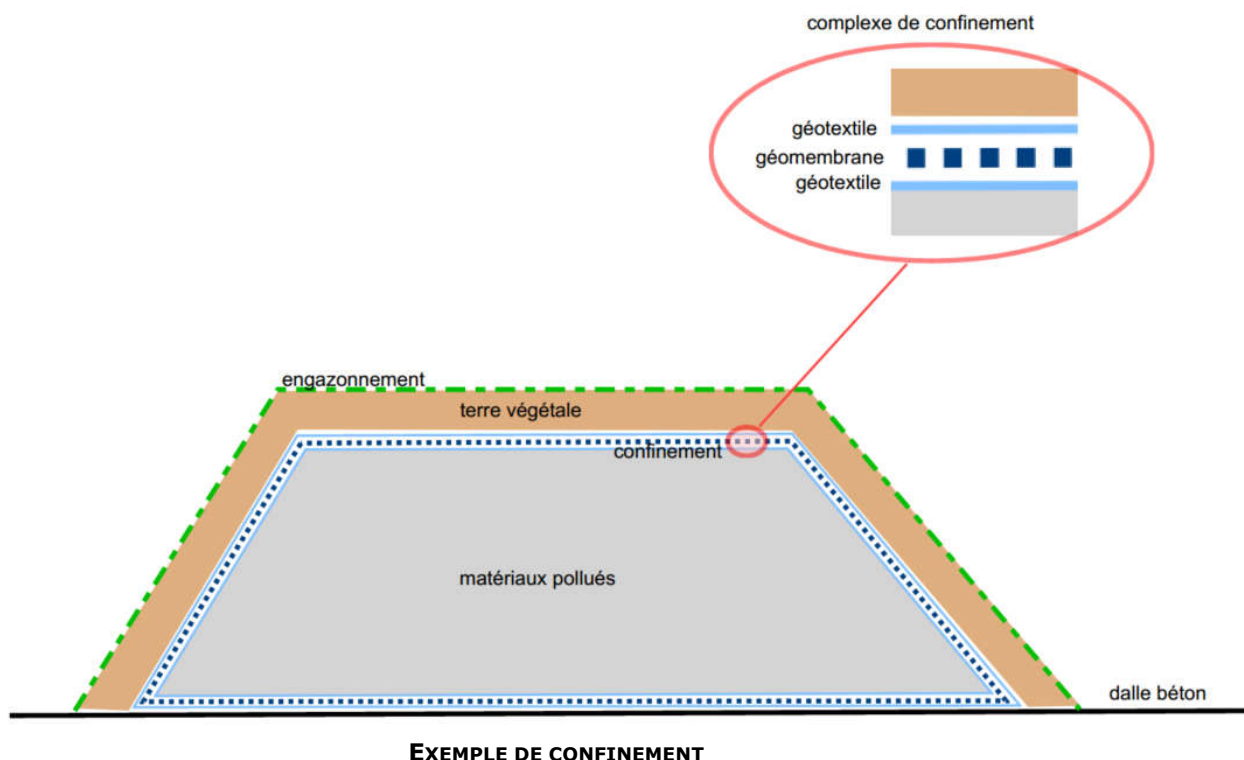
### **CONCLUSION**

Dans le cadre de l'aménagement d'une piste de course au droit de la base aérienne, les investigations réalisées sur les sols ont révélé :

- un impact en hydrocarbures au droit du sondage PM4 au niveau de la craie à partir d'1 m de profondeur (terrain naturel) ;
- un impact en PCB entre 0 et 1,5 m de profondeur au droit du sondage PM18 (bassin 5).

Ces terres sont amenées à être excavées dans le cadre du futur projet pour la création de merlon paysager accueillant du public.

Afin de gérer ces terres impactées, elles seront confinées aux droits des futurs merlons, disposées entre géomembrane et recouvertes de terres neutres, constituant le merlon (Cf. Chapitre VII Qualité et quantité de sol réutilisé).



## IV - SUPERFICIE DES MILIEUX NATURELS AFFECTES

### A - AVIS FORMULE

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.

### B - COMPLEMENTS APPORTES

L'ensemble des habitats naturels présents sur le tracé de chacun des scénarios a été analysé. Il en ressort la synthèse de surface ci-après. Celle-ci apporte des précisions quant aux milieux naturels et surfaces concernés par le projet.

Ce bilan est détaillé pour chaque élément du projet : circuit, zones de dégagement, merlons et zone d'activités.

#### SCENARIO 1

##### **Circuit**

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Alignement d'arbres	0,11
Bâtiments et surfaces bétonnées	7,64
Fourré arbustif	0,36
Friche prairiale piquetée d'arbres	0,2
Pelouse	0,06
Pelouse piquetée d'arbustes	0,85
Prairie de fauche	1,95
Total	11,17

##### **Zones de dégagement**

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Alignement d'arbres	1,14
Bâtiments et surfaces bétonnées	29,26
Fourré arbustif	7,34
Prairie de fauche piquetée d'arbustes	3,71
Friche arbustive	1,65
Friche prairiale piquetée d'arbres	2,49
Pelouse	0,49
Pelouse évoluant vers la prairie	1,4
Pelouse piquetée d'arbustes	18,03
Prairie de fauche	43,61
Total	109,12

##### **Merlons**

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	0,83
Fourré arbustif	1,91
Pelouse piquetée d'arbustes	3,26
Prairie de fauche	2,46
Prairie de fauche piquetée d'arbustes	0,54
Total	9

##### **Zone d'activités**

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	24,2
Surfaces bétonnées X pelouses piquetées d'arbustes	36,6
Prairie de fauche	11,8
Friche prairiale dégradée (roncier)	4,8
Pelouse piquetée d'arbustes	4,2
Total	81,6

## SCENARIO 2

### Circuit

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Alignement d'arbres	0,04
Bâtiments et surfaces bétonnées	3,49
Fourré arbustif	0,64
Friche prairiale piquetée d'arbres	0,49
Pelouse évoluant vers la prairie	0,16
Pelouse piquetée d'arbustes	2,62
Prairie de fauche	2,26
Prairie de fauche piquetée d'arbustes	0,1
<b>Total</b>	<b>9,8</b>

### Zones de dégagement

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Alignements d'arbres	0,48
Bâtiments et surfaces bétonnées	16,38
Fourré arbustif	7,56
Friche arbustive	0,4
Friche prairiale piquetée d'arbres	6,34
Pelouse	0,48
Pelouse évoluant vers la prairie	1,6
Pelouse piquetée d'arbustes	25,62
Prairie de fauche	22,56
Prairie de fauche piquetée d'arbustes	0,54
<b>Total</b>	<b>81,96</b>

### Merlons

Habitat concerné	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	3,9
Fourré arbustif	2,14
Friche prairiale piquetée d'arbres	0,21
Pelouse	0,24
Pelouse piquetée d'arbustes	8,45
Prairie de fauche	13,48
Prairie de fauche piquetée d'arbustes	0,86
<b>Total</b>	<b>29,28</b>

### Zone d'activités

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	24,2
Surfaces bétonnées X pelouses piquetées d'arbustes	36,6
Prairie de fauche	11,8
Friche prairiale dégradée (roncier)	4,8
Pelouse piquetée d'arbustes	4,2
<b>Total</b>	<b>81,6</b>

## SCENARIO 3

### Circuit

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Pelouses piquetées d'arbustes	1,5
Friches prairiales piquetées d'arbustes	0,45
Prairies piquetées d'arbustes	0,30
Fourrés arbustifs	0,50
Pairies de fauche	3,45
<b>Total</b>	<b>6,2</b>

### Zones de dégagement

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	10,56
Alignement d'arbres	1,3
Dalle de béton peu végétalisée	9,26
Fourré arbustif	12,43
Friche arbustive	1
Friche prairiale piquetée d'arbustes	7,46
Pelouse	1,6
Pelouse évoluant vers de la prairie	0,86
Pelouse piquetée d'arbustes	21,91
Prairie de fauche	46,45
Prairie piquetée d'arbustes	1,77
<b>Total</b>	<b>114,6</b>

### Merlons

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Pelouses piquetées d'arbustes	2,4
Pairies de fauche	4,7
Prairies piquetées d'arbustes	0,23
Fourrés arbustifs	1
Dalle de béton peu végétalisée	0,15
Routes existantes	0,6
Bâtiment et surface bétonnée	0,26
<b>Total</b>	<b>9,34</b>

### Zone d'activités

Habitat concernés	Surface concernée (ha)
Bâtiments et surfaces bétonnées	24,2
Surfaces bétonnées X pelouses piquetées d'arbustes	36,6
Prairie de fauche	11,8
Friche prairiale dégradée (roncier)	4,8
Pelouse piquetée d'arbustes	4,2
<b>Total</b>	<b>81,6</b>

Les cartographies sont présentées en annexe.



### **Pièce annexe 4 : Bilan de surface**

Les conclusions sur le bilan des surfaces impactées et le choix de privilégier le scénario 3 sont dans la section réponse à l'avis du CNPN, Chapitre I-B-1 Cartographies des scénarios, bilan de surface et justification des choix, page 60).

## **V - RESPECT DE L'ARRETE D'AUTORISATION DE DISTRIBUTION D'EAU**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

Les mesures suivantes sont mises en place.

#### **PROTECTION DU POINT D'ALIMENTATION**

Le point d'alimentation en eau potable sera équipé d'un dispositif de disconnexion ou tout équipement d'efficacité similaire afin d'éviter tout retour d'eau dans la nappe.  
Cet équipement sera contrôlé tous les ans.

#### **CONDITIONS DE DISTRIBUTION D'EAU**

MSV FRANCE SAS respectera les dispositions du code de la santé publique, notamment pour ce qui concerne :

- le programme de contrôle de la qualité de l'eau ;
- la surveillance en permanence de la qualité de l'eau ;
- l'examen régulier des installations ;
- les mesures correctives, restrictions d'utilisation, interruption de distribution, dérogations ;
- l'information et conseils aux consommateurs ;
- les règles d'hygiène applicables aux installations de production et de distribution ;
- les matériaux et objets utilisés dans les installations fixes de production, de traitement et de distribution ;
- l'utilisation des produits et procédés de traitement ;
- les règles particulières relatives au plomb dans les installations de distributions.

#### **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-autre, un tableau récapitulatif des résultats analytiques de la surveillance de la qualité des eaux.

#### **INSTALLATION DE TRAITEMENT**

L'eau subira une désinfection.

Des dispositifs, destinés à contrôler les processus de la filière de traitement, seront installés.

Les taux de traitement des différents produits utilisés, ainsi que les résultats des mesures de surveillance de la qualité des eaux seront conservés pendant 3 ans et regroupés dans un cahier d'exploitation. Ce cahier sera tenu à la disposition des administrations.

#### **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, 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.

L'utilisation et le stockage de produits phytosanitaires, d'engrais ainsi que toutes activités autres que celles nécessaires à la gestion du captage, seront interdits dans tout le périmètre de protection du forage F2.

MSV FRANCE SAS mettra en place un plan d'alerte et d'intervention (Plan de secours) afin de prévenir tout risque de pollution provenant d'un déversement accidentel. Ce plan sera transmis à l'Agence Régionale de Santé.

## VI - MAITRISE DU RISQUE PYROTECHNIQUE

### A - AVIS FORMULE

**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.**

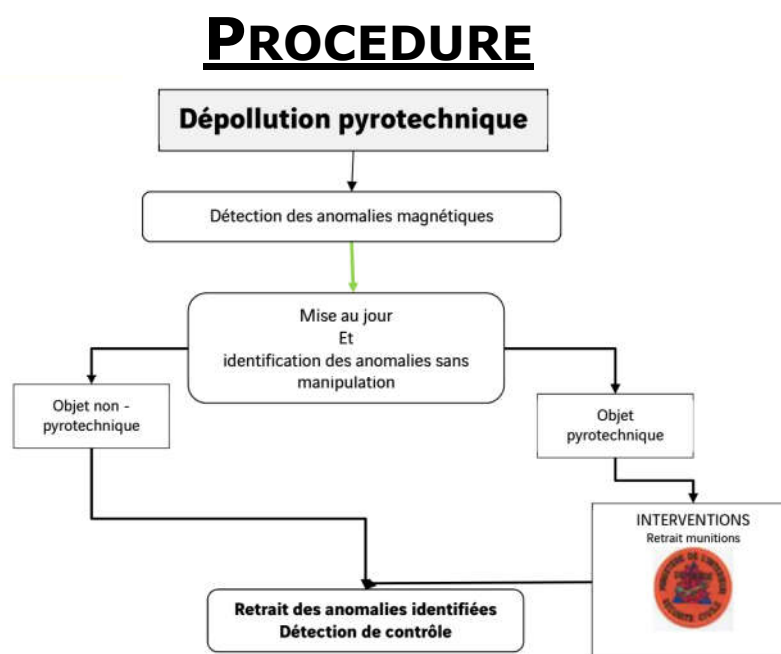
### B - COMPLEMENTS APPORTES

L'entreprise CARDEM a été missionnée pour réaliser les diagnostics magnétiques sous les futures emprises des merlons paysagers, des bassins d'infiltration et des différents tracés de l'autodrome. Ces diagnostics ont été réalisés sur l'ensemble des emprises exceptées celles en attente de travaux de défrichage.

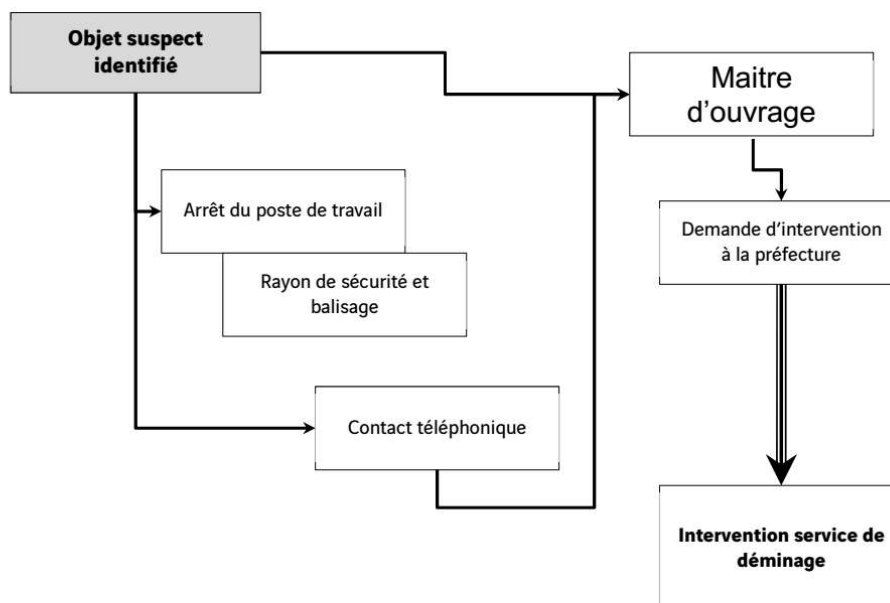
Les résultats des diagnostics font apparaître une forte pollution magnétique, résultats qui ont été interprétés selon deux méthodes (signal analytique, Gradiométrie) pour parfaire l'analyse.

Au vu des éléments identifiés et développés dans les rapports de diagnostic pyrotechnique, de l'historique attestant de la possible présence de munitions allant de l'obus allemand à la bombe d'aviation américaine, des recherches complémentaires démontrant le risque de pollution issue de combats de 1918, il en ressort qu'en l'état actuel de pollution magnétique du sol, il y a de fortes probabilités de découvertes d'anomalies magnétiques d'origine pyrotechnique sur les emprises cartographiées. Le risque ne peut donc pas être considéré comme fortuit.

En conséquence, et au vu des résultats du diagnostic réalisé dans la limite de l'état de l'art de la profession ainsi que des capacités des appareils de mesure utilisés et des caractéristiques des munitions potentielles enfouies, une mise au jour de toutes les anomalies magnétiques du terrain est fortement préconisée. Cette opération sera effectuée par des personnels formés et qualifiés en matière de dépollution pyrotechnique.



Toute opération de dépollution pyrotechnique sera prise en charge par les services du centre de déminage de Crépy-Fourdrain (4 km du site de LAON-COUVRON) ayant pour habitude d'intervenir sur le site et avec qui le maître d'ouvrage est en relation constante et directe, selon les consignes ci-après :



#### Consignes

- ❑ Ne pas manipuler l'engin suspect et/ou explosif (sauf avis express du service de déminage);
- ❑ Pour une munition, la recouvrir de terre ou de sable (le protéger et le masquer à la vue);
- ❑ Le Baliser (pour éviter toute action sur l'engin);
- ❑ Éventuellement, mettre en place un système de protection afin que le public ne puisse toucher l'engin;
- ❑ Demander l'avis du centre de déminage avant de mettre un périmètre de sécurité;
- ❑ En cas de doute, demander à être mis en contact avec les démineurs pour avis.

## VII - QUALITE ET QUANTITE DE SOL REUTILISE

### A - AVIS FORMULE

**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.**

### B - COMPLEMENTS APPORTES

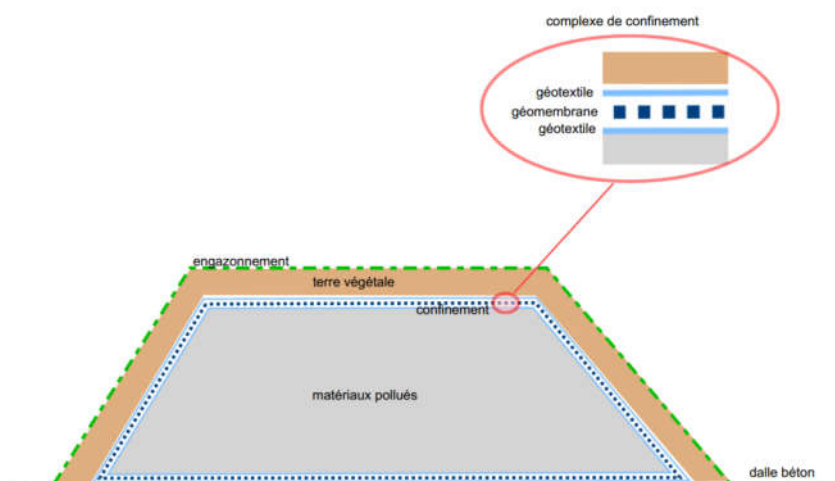
Pour rappel, les matériaux réutilisés sur site seront les matériaux issus des démolitions de dallage béton et des terrassements généraux pour la construction de l'autodrome et des bassins d'infiltration.

Des diagnostics complémentaires ont été réalisés en juillet 2017 (Cf. Chapitre III, pages 37 à 39).

Des diagnostics de pollution et des analyses de polluants supplémentaires seront faites avant travaux de démolitions et de terrassements afin de définir les conditions de réutilisation de ces matériaux.

Si les analyses ne font pas apparaître de pollution, aucune prescription particulière ne sera envisagée pour leur réutilisation.

Si les analyses font apparaître un niveau de pollution, les matériaux seront confinés en merlons sur dalles béton existantes, selon le détail ci-dessous :



### **VOLUMES DE MATERIAUX GENERES PAR LES TRAVAUX DU SITE**

#### **Terre végétale**

Issue du décapage des pistes nouvelles, des surfaces des bassin à créer... 40 000 m<sup>3</sup>

Issue du décapage des emprises des merlons 30 000 m<sup>3</sup>

40 000 m<sup>3</sup> sont réutilisés sur site pour la remise en état des surfaces après démolitions des voies en béton existantes.

30 000 m<sup>3</sup> sont réutilisés sur site pour les merlons.

#### **Matériaux (remblais existants zone Ouest, craie, limons...)**

Issus de mouvements de terre (zones de remblais existantes, bassins) 150 000 m<sup>3</sup>

Environ 40 000 m<sup>3</sup> sont réutilisés pour la remise en état des surfaces après démolitions des voies en béton. Il reste 110 000m<sup>3</sup> réutilisables pour les merlons.

#### **Béton concassé**

Issu des démolitions de voiries en béton 100 000m<sup>3</sup>

Entre 25 et 30 000 m<sup>3</sup> sont réutilisés sur site pour les infrastructures routières. Il reste 70 000 m<sup>3</sup> réutilisables pour les merlons.

### **Merlons Nord Couvron**

Besoin d'un volume total de 85 000 m<sup>3</sup> (15 000 m<sup>3</sup> de terre végétale et 70 000 m<sup>3</sup> de matériaux) réparti selon les options ci-après :

Volume de terre végétale : 15 000 m<sup>3</sup> dont 5 000m<sup>3</sup> issus du site et 10 000m<sup>3</sup> d'apport extérieur

Volume de matériaux

1. 70 000 m<sup>3</sup> d'apport extérieur (sable)

OU

2. 35 000 m<sup>3</sup> d'apport extérieur (sable) et 35 000 m<sup>3</sup> de béton concassé

### **Merlon Sud Vivaise**

Besoin d'un volume total de 285 000m<sup>3</sup> (40 000 m<sup>3</sup> de terre végétale et 245 000 m<sup>3</sup> de matériaux) réparti selon les options ci-après :

Volume de terre végétale : 40 000m<sup>3</sup> dont 25 000m<sup>3</sup> issus du site et 15 000 m<sup>3</sup> d'apport extérieur

Volume de matériaux : 245 000 m<sup>3</sup>

1. 180 000 m<sup>3</sup> issus du site (110 000 m<sup>3</sup> de matériaux et 70 000 m<sup>3</sup> de béton concassé) et 65 000 m<sup>3</sup> d'apport extérieur (sable)

OU

2. 145 000 m<sup>3</sup> issus du site (110 000 m<sup>3</sup> de matériaux et 35 000 m<sup>3</sup> de béton concassé) et 100 000 m<sup>3</sup> d'apport extérieur (sable)

Rm : Ces volumes de répartition ne sont pas cumulables.

Soit en synthèse les volumes suivants :

	Volume produit in situ (en m <sup>3</sup> )
Terre végétale	70 000
Déblais*	150 000
Béton concassé	100 000

\* Craie, limons... extraits

		Volume réutilisé in situ (en m <sup>3</sup> )
Terre végétale	70 000	40 000 pour la remise en état des surfaces
		30 000 pour les merlons
Remblais*	150 000	40 000 pour la remise en état des surfaces
		110 000 pour les merlons
Béton concassé	100 000	30 000 pour la création des routes, voies...
		70 000 pour les merlons

\* Déblais utilisés pour combler les volumes, créer les aménagements (merlons)

Option 1		Merlons (en m <sup>3</sup> )	
		Volume réutilisé in situ	Apport extérieur
Terre végétale	Nord	5 000	10 000
	Sud	25 000	15 000
Remblais	Nord	/	70 000
	Sud	110 000	65 000
Béton concassé	Nord	/	/
	Sud	70 000	/
Total	Nord	5 000	80 000
	Sud	205 000	80 000

Option 2		Merlons (en m <sup>3</sup> )	
		Volume réutilisé in situ	Apport extérieur
Terre végétale	Nord	5 000	10 000
	Sud	25 000	15 000
Remblais	Nord	/	35 000
	Sud	110 000	100 000
Béton concassé	Nord	35 000	/
	Sud	35 000	/
Total	Nord	40 000	45 000
	Sud	170 000	115 000

## VIII - CALENDRIER DES TRAVAUX

### A - AVIS FORMULE

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.

### B - COMPLEMENTS APPORTES

Le planning des travaux a été établi afin de minimiser les impacts sur les espèces inventoriées lors de l'expertise écologique conformément à la mesure d'évitement 4 (Date des travaux en dehors de la période sensible des espèces).

Ce planning sera contractualisé au marché de travaux et est donné à titre indicatif.

Ces travaux seront par ailleurs suivis par un écologue qui aura pouvoir à sanctionner toute entreprise ne respectant pas les consignes et délais.



**Pièce annexe 2 : Planning indicatif**

## IX - IMPACT LIE AU TRAFIC

### A - AVIS FORMULE

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.

### B - COMPLEMENTS APPORTES

#### ESTIMATION DES IMPACTS

La réhabilitation du site entraînera la création d'un nouveau pôle d'attractivité et les flux de véhicules ci-après :

- 462 véhicules par jour (hypothèses retenues : 680 + 60 + 64 + 60 + 60 personnes, soit 924 personnes et 2 personnes par véhicules) soit **924 mouvements** ;
- 10 000 véhicules par jour lors des manifestations d'envergure.

Le projet engendra donc une augmentation du trafic routier de l'ordre de :

Axe routier	En véhicule/jour		% d'augmentation
	Trafic actuel	Trafic futur	
Route départementale	1 280	2 204	72
Route nationale	8 139	9 063	11,2

A noter cependant :

- que ces moyennes de comptage date de 2011. Aucune donnée plus récente n'est disponible pour le secteur d'étude ;
- les dimensions des routes départementales sont calibrées pour absorber un trafic équivalent à 5 000-7 000 UVP (Unité Véhicule Particulier) par jour en zone rurale.

Cette augmentation du trafic n'impactera pas la qualité des chaussées et ne nécessite pas une modification des infrastructures.

#### **MESURES PRISES POUR MAITRISER LES IMPACTS EN MANIFESTATION D'ENVERGURE**

Pour les manifestations d'envergure, il est prévu, dans le cadre du projet de répartir le trafic en permettant aux véhicules légers d'emprunter l'accès secondaire ou technique normalement dédié à recevoir les PL, ce qui permettra de fluidifier le flux de véhicules (Cf – Chapitre I-C-1 Accessibilité depuis l'espace public, pages 16 à 18).

Les aires de stationnement spécifiques seront ouvertes lors de ces manifestations.

Le fléchage des zones de stationnement sera vérifié. Un balisage éphémère des voies de circulation piétonnières et automobiles sera mis en place.  
Le personnel de sécurité sera renforcé.

La localisation du projet à proximité immédiate d'axes routiers majeurs ne perturbera pas la circulation locale en cas de manifestation d'envergure.  
Il est en effet possible d'accéder au projet via l'accès secondaire normalement dédié à recevoir les PL, sans traversée des communes.

## **X - IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

Le développement du site (autodrome, parc d'activités, centre équestre et stand de tir) entraînera un flux de circulation automobile d'environ 462 véh/jour et jusqu'à 10 000 véh/jour lors d'événements exceptionnels.

Ce trafic futur est estimé à **1 000 véh/jour** à l'horizon **2027** (10 ans).

La variation de la qualité de l'air est calculée sur la base des données mesurées, les simulations **prennent donc en compte les bruits de fond.**

Les variations de trafic en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) à l'horizon 2027 sont calculées pour chacune des voiries locales : départementales **D26, 54 et 63**, voies d'accès au site.



**VOIES D'ACCES**  
**Echelle non contractuelle – Août 2018**

Les simulations prennent en compte une répartition du trafic :

- 100% empruntent la D54 puis se répartissent à raison de 50-50 sur les départementales 63 et 26 (scénario 1)
- 100% sur la départementale 63 ou 26 (scénario 2).

Ces simulations sont effectuées en prenant en compte les statistiques nationales qui indiquent une diminution du trafic routier de l'ordre de 1,43%.

Evolution du parc roulant (données statistiques nationales)

	Carburant	2017 (en %)	2027 (en %)	Evolution en % (France)	Evolution en %
VL	< 2L	43,5	43,1	-0,92	-2,35
	> 2 L	32,4	31,6	-2,47	-3,90
PL	3,5 à 7,5 t	0,1	0,2	100,00	98,57
	7,5 à 16 t	0,1	0,00	-100,00	-100,00
	16 t à 32 t	1,9	1,9	0,00	-1,43
	> 32 t	3,4	3,2	-5,88	-7,31
VUL	< 3,5 t	16,7	18,1	8,38	6,95
Bus		0,3	0,3	0,00	-1,43
2 roues		1,6	1,5	-6,25	-7,68
Total		100	100	0,00	-1,43

### Scenario 1

Répartition du trafic : 100 % parc d'activités via la D26 puis D54, 50 % projet via la D63 ou D26

Voirie	Nombre de véhicules par jour			% augmentation avec projet
	Situation actuelle	Avec réduction du parc roulant	Avec projet	
D63	1 280	1 262	1 493	14,27
D26	1 280	1 262	2 031	36,98
D54	1 280	1 262	1 800	28,89

### Scenario 2

Répartition du trafic : 100 % parc d'activités via la D 54, 100 % projet via la D 63 ou D 26

Voirie	Nombre de véhicules par jour			% augmentation avec projet
	Situation actuelle	Avec réduction du parc roulant	Avec projet	
D63	1 280	1 262	1 724	25,75
D26	1 280	1 262	2 262	43,41
D54	1 280	1 262	1 800	28,89

Les données montrent que le trafic est susceptible d'augmenter d'environ 29%, mais reste compatible avec les capacités des voiries départementales en milieu rural.

### IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR

L'étude réalisée par Ingerop en octobre 2012 a permis de mesurer la qualité de l'air de l'état initial.

Référence du point de mesure	Localisation	Type de mesure				Polluant mesuré	
		Point de proximité	Point de fond	Transect	Site sensible	NO2 mesuré en µg/m3	BTEX mesuré en µg/m3
1	Base - Bâtiment conservé	x				8,6	-
2	Base - Limite zone bunker	x				9,9	-
3	RD 54 - Trafic		x			11,1	-
4	Gare Crepy		x			11,1	0,6
5	Transect A26			x		12,9	-
6	Transect A26			x		11,7	-
7	Transect A26			x		11,7	-
8	Ecole Couvron				x	14,4	0,8
9	Maison de retraite Crépy				x	14,9	0,7
10	Ecole Vivaise				x	14,2	0,5
11	Ecole Chéry-les-Pouilly				x	14,3	0,6

Ces données indiquent une concentration en BTEX de 0,64 µg/m<sup>3</sup> (moyenne des 5 mesures).

Les données relevées par l'association ATMO Picardie indiquent les niveaux de pollution suivants (relevés station CHAUNY, 2012).  
Ils sont extrapolés en prenant en compte la réduction du parc roulant (- 1,43%).

	En µg/m³			
	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	Ozone	Particules "PM10"
Etat initial (2012)	15,00	13,30	49,00	19,00
Avec réduction du parc roulant	14,79	13,11	48,30	18,73

En prenant en compte l'augmentation du trafic lié au projet (29%), la qualité de l'air dans le secteur d'étude sera la suivante :

	En µg/m³				
	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	BETex	Ozone	Particules "PM10"
Etat initial	14,79	13,11	0,63	48,3	18,73
Avec projet	19	19,9	0,81	62,3	24,1
Seuil de qualité d'air (Valeurs les plus faibles)	/	40	2	180	30

### **CONCLUSION**

Les simulations montrent que le trafic lié au projet n'impactera pas la qualité de l'air.

## **XI - MAITRISE DES EMISSIONS SONORES**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

Les cas problématiques identifiés sont rappelés ci-après :

- l'activité de loisir de type **journée de roulage automobile** présente selon les conditions météorologiques des risques faibles de niveau d'émergence excessif. Ces risques liés à l'activité de type journée de roulage automobile représentent moins de **1.1%** des cas étudiés en fonction de l'activité globale attendue au Laon Autodrome ;
- l'activité de loisir de type **journée de roulage moto** présente selon les conditions météorologiques des risques faibles à modérés de niveau d'émergence excessif. Ces risques liés à l'activité de type journée de roulage moto représentent moins de 2.6% des cas étudiés en fonction de l'activité globale attendue au Laon Autodrome. Le niveau de risque lié à cette activité est très influencé par les conditions météorologiques.

Les principaux paramètres pouvant réduire ces risques sont la diminution de la limite sonore appliquée aux véhicules en piste, la réduction du nombre de véhicules en piste, la réduction du temps de roulage ou la modification de la configuration du circuit.

### **STRATEGIE ET METHODE DE SUIVI**

Le principe d'émergence impose à MSV France SAS d'avoir la maîtrise et la connaissance des niveaux d'émissions sonores sur son site ainsi que la vérification de sa situation réglementaire auprès des zones habitées.

MSV France SAS propose une stratégie en plusieurs niveaux :

1. Contrôle systématique de chaque véhicule en piste selon la procédure de mesure statique respectant les dispositions fixées par la FFSA/FFM. En France, le cadre légal d'homologation des circuits de vitesse définit en 2018 une limite statique à 100 dB(A) pour les voitures et 102 dB(A) pour les motos. ;
2. La mise en place d'un outil de contrôle dynamique continu à une courte distance du bord de piste. En cas de comportement sonore excessif, ce système robuste et efficace (en vigueur sur les circuits britanniques du groupe MSV) permettra à l'agent de contrôle d'identifier rapidement les véhicules trop sonores malgré le respect du passage en mesure statique) ;
3. Installation en parallèle d'une station météorologique proche du bâtiment de la direction de course afin de collecter les conditions météorologiques et notamment la direction de propagation du vent. Cette station sera également dotée d'un capteur acoustique ;
4. Déploiement de points d'enregistrement acoustique continu sur les zones riveraines suivantes :
  - a. Commune de COUVRON ET AUMENCOURT,
  - b. Commune de CREPY,
  - c. Commune de VIVAISE.

Les points de mesure riverains seront placés à des emplacements stratégiques permettant l'évaluation de la situation sonore et la mesure sur une période longue ; le positionnement précis sera validé avec les autorités locales (mairies notamment et Agence Régionale de Santé).

Les appareils mis en œuvre permettront de collecter les informations acoustiques et météorologiques en continu. Les enregistrements hors site seront envoyés à MSV France SAS de manière rétrospectives chaque matin. L'ensemble des informations seront collectées dans une base de données d'information.

Ces informations croisées et comparées au planning d'activité permettront à MSV France SAS de réaliser une synthèse annuelle précise des observations acoustiques sur site et dans les zones riveraines.

### **COMMUNICATION**

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

- Des **rapports annuels** de synthèse de chaque saison sportive seront établis et transmis auprès de l'Agence Régionale de Santé présentant les niveaux sonores relevés.
- Pour promouvoir une relation harmonieuse et collaborative, **des réunions trimestrielles avec un groupe de liaison** seront organisées par l'autodrome afin de collecter les retours, et de présenter les résultats et les activités à venir. Ces réunions seront aussi un moyen de décider la mise en place de mesures à l'initiative des communautés locales et bénéfiques pour les riverains. La fréquence de ces réunions pourra être adaptée aux circonstances en cours d'exploitation. Ces réunions auront lieu sur le site de l'Autodrome dans les locaux de la société MSV France SAS. Seront conviés à ces réunions les représentants des autorités locales ainsi que les maires des communes avoisinantes et des représentants de leur conseil municipal.
- Une **ligne téléphonique dédiée** ainsi qu'une **adresse e-mail** seront disponibles via le site internet de l'autodrome afin d'échanger au plus tôt sur les sujets acoustiques. Ces outils permettront au public de pouvoir faire leurs remarques à MSV France SAS de manière simple et rapide. **Les différentes doléances seront ensuite consignées et croisées aux données répertoriées dans le rapport de synthèse annuel afin d'identifier clairement les causes des cas jugés problématiques par les riverains.**
- **Un calendrier prévisionnel** des activités à venir sera publié via le site internet et continuellement mis à jour. Sur ce calendrier chaque jour d'activité sera identifié comme étant sujet à dérogation ou non en fonction de son volume sonore potentiel.



#### ***Pièce annexe 5 : Mesures complémentaires relatives au bruit***

## **XII - MESURES DE SUIVI DES IMPACTS DES EAUX INFILTREES**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

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

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

Ces ouvrages seront réalisés dans les règles de l'art et opérationnels en 2020 (date d'ouverture du circuit).

Des prélèvements et analyses seront réalisés 2 fois par an (périodes de basses et hautes eaux).

Les résultats obtenus seront comparés aux concentrations relevées dans le(s) piézomètre(s) amont.

Les éventuels écarts identifiés feront l'objet d'une recherche des causes et de la mise en place d'un plan d'action, dans le mois suivant la réception des résultats.

## **XIII - USAGE DE PRODUITS PHYTOSANITAIRES**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

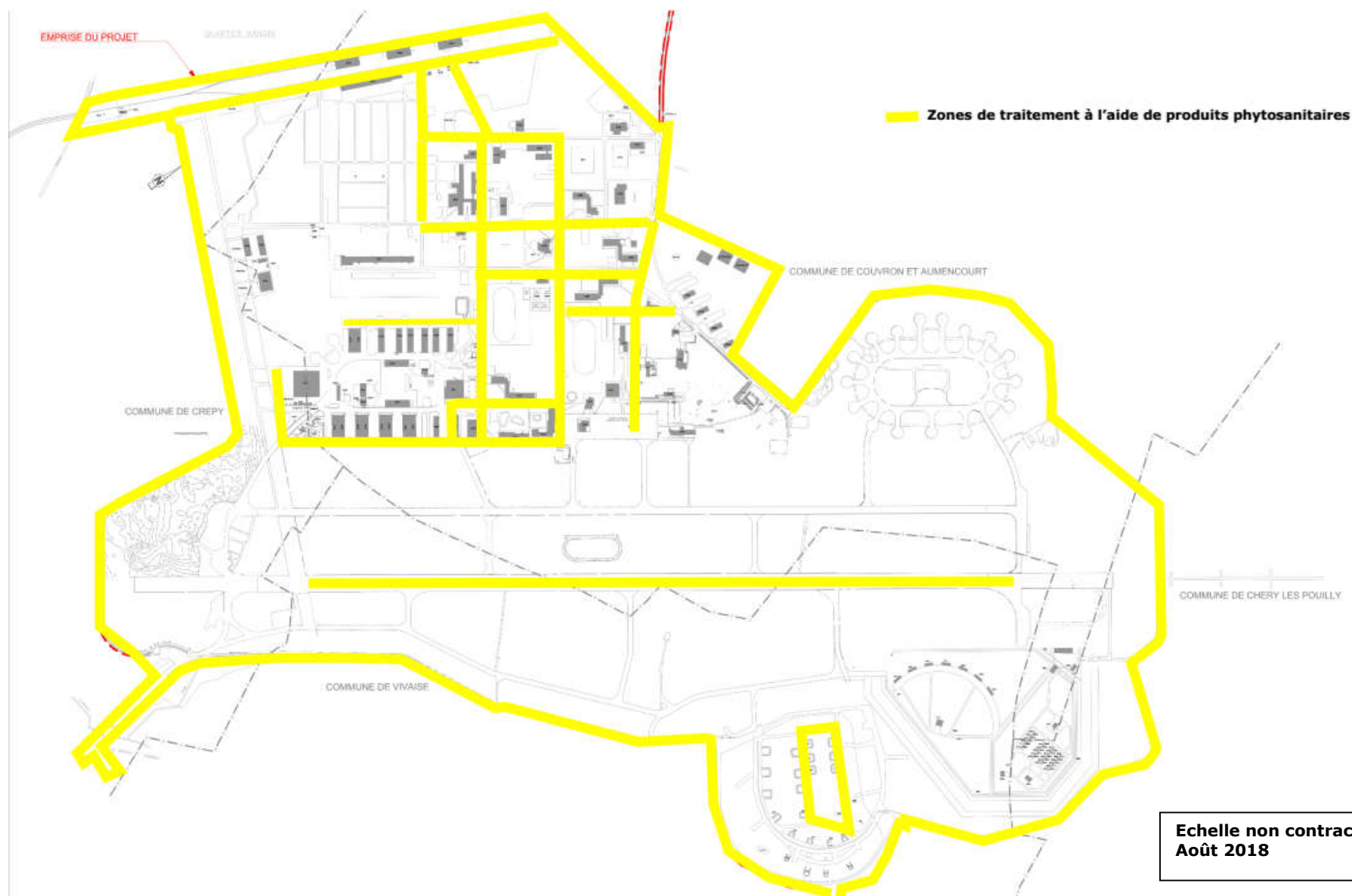
### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

L'usage de produits phytosanitaires sera limité à la stricte nécessité, à raison de deux traitements par an, pour les clôtures et les bordures de voiries.

L'utilisation et le stockage de produits phytosanitaires, seront interdits dans les périmètres de protection du forage F2, ainsi que dans et à proximité des ouvrages d'infiltration.

L'entretien des surfaces restantes sera réalisé par broyage-débroussaillage et tonte.

## ZONES DE TRAITEMENT AUX PRODUITS PHYTOSANITAIRES



## **XIV - FONCTIONNALITE, FAISABILITE ET SYNERGIE DES MESURES COMPENSATOIRES**

### **A - AVIS FORMULE**

**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.**

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

Les mesures compensatoires proposées sont rappelées ci-après :

- MC1 : Restauration de prairies par suppression de surfaces bétonnées,
- MC2 : Restauration de prairies sur le périmètre rapproché,
- MC3 : Création de prairies sur les terrains de la Fondation pour la protection des habitats de la faune sauvage,
- MC4 : Réhabilitation et restauration de prairies et pelouses piquetées d'arbustes et de fourrés arbustifs,
- MC5 : Transplantation et renforcement de population de la Gentiane Croisette Gentiana curciata,
- MC6 : Création d'un nouvel habitat favorable à l'Œdicnème criard,
- MC7 : Aménagement écologique des bassins de rétention des eaux,

Toutes les surfaces détruites (127,5 ha) seront compensées (129,6 ha).

#### **FONCTIONNALITES ECOLOGIQUES ATTENDUES**

Les mesures compensatoires envisagées, notamment celles réalisées sur le périmètre du projet, vont permettre de créer une mosaïque d'habitats favorable à l'installation d'une faune et d'une flore diversifiée, sur l'ensemble du cycle biologique de ces espèces.

Les mesures MC1, MC2 et MC3 permettront de recréer des zones de prairies, habitats abritant un grand nombre d'espèces remarquables, notamment floristiques. Ces prairies permettront de créer des zones refuges pour les espèces de cet habitat et de conserver sur le site du projet des surfaces assez importantes pour que les prairies soient viables à long termes.

De même, ces prairies permettront de conserver les fonctions d'alimentation, de repos et de reproduction de la faune présente.

La MC3, qui concerne des zones rudérales en dehors du projet, permettra de créer des zones refuges, d'alimentation, de repos et de reproduction pour les espèces des milieux ouverts, au sein d'un contexte agricole dense.

La mesure MC4 (réhabilitation et restauration de zones arbustives) permettra de maintenir et rétablir les fonctions de cet habitat, en créant des zones de refuges, d'alimentation et de repos. Cette mesure permettra de conserver la diversité biologique du site et de l'augmenter sur les sites de compensation extérieurs.

Cet habitat, remplira aussi les fonctions de corridors écologiques notamment sur les merlons et sur la vélovoie LAON – SAINS-RICHAUMONT, en raison de l'implantation linéaire de cet habitat.

Les mesures MC5 et MC6 permettront de conserver les populations de Gentiane croisette et d'Œdicnème criard à proximité immédiate des sites où ces espèces ont été inventoriées.

L'aménagement écologique d'un bassin de rétention des eaux (MC7) créera un point d'eau et une zone humide favorable à l'installation d'une faune et d'une flore qui était jusqu'alors absente du site (Oiseaux, amphibiens, reptiles, invertébrés, ...).

### **COHERENCE ET SYNERGIE DES MESURES COMPENSATOIRES**

Les mesures compensatoires proposées sur site sont cohérentes puisqu'elles permettent de recréer les habitats inventoriés et dont l'intérêt écologique a été démontré.

Elles permettent également de recréer des habitats favorables à une faune et une flore diversifiée dans un contexte agricole dense.

Les mesures compensatoires proposées hors site sont complémentaires car elles permettent de créer une mosaïque d'habitats différents, assurant une variété de fonctions écologiques essentielles à l'accomplissement du cycle biologique complet de nombreuses espèces animales (zones d'alimentation parfois différentes des zones de reproduction, de repos ou d'hivernage).

La forme linéaire de certains habitats de compensation va créer des corridors écologiques au sein des zones de compensation et ainsi améliorer les échanges entre espèces.

La proximité des sites de compensation extérieurs (moins de 5,5 km) est aussi un élément important pour les connexions et échanges de populations entre ces différents milieux recréés.

Cette diversité d'habitats permet de créer des zones de lisières favorables à l'expression de la biodiversité. En effet, les conditions particulières de température, de luminosité et d'humidité de tels milieux permettent de nombreuses floraisons et fructifications particulièrement bénéfiques à plusieurs espèces d'insectes, oiseaux et mammifères forestiers, ainsi qu'à ceux vivant en milieu ouvert. Ces lisières sont également importantes pour d'autres éléments du patrimoine :

- pollinisateurs, qui y trouvent une source non négligeable de nourriture supplémentaire,
- chauves-souris, qui y trouvent un terrain de chasse et des zones de gîtes pour l'été....

(Source : Plan Communal de Développement de la Nature de Gesves, 2012).

### **MESURES COMPENSATOIRES SUPPLEMENTAIRES**

Suite à la réception de l'avis du CNPN, des actions ont été entreprises afin de rechercher des mesures compensatoires supplémentaires.

Ces mesures sont détaillées dans les réponses apportées à cette commission (Cf – Réponse à l'avis du CNPN, Chapitre V Mesures compensatoires supplémentaires, pages 72 à 74).

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

La société MSV France SAS aimerait pouvoir atteindre un ratio de compensation équivalent à 2, soit 125 hectares de surfaces de compensation supplémentaires, grâce aux emprises potentiellement à Sissonne (surface totale de compensation de 254,66 ha contre 127,5 ha impactés).

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

C'est en ce sens que l'Etat-Major de Zone de Défense basé à Metz a été contacté par courrier par la société MSV France SAS.



**Pièce annexe 10** : Courrier de sollicitation de l'Etat-Major pour la mise en place de mesures compensatoires sur le camp de Sissonne.

## **XV - RESUME NON TECHNIQUE**

### **A - AVIS FORMULE**

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

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

Le résumé non technique est complété et annexé au présent mémoire.



***Pièce annexe 6 : Résumé non technique, version 2***

# Réponses apportées au Conseil National de Protection de la Nature

## Sommaire

<b>I - RESPECT DE L'ARTICLE L 411-2-4 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>60</b>
A - AVIS FORMULE .....	60
B - COMPLEMENTS APPORTES .....	60
1 - <i>Cartographies des scenarios, bilan de surface et justification du choix.....</i>	<i>60</i>
2 - <i>Scenarios inscrits dans le périmètre du terrain militaire.....</i>	<i>61</i>
3 - <i>Etat de conservation favorable des populations concernées.....</i>	<i>62</i>
4 - <i>Intérêt public majeur .....</i>	<i>63</i>
5 - <i>Imperméabilisation de surface.....</i>	<i>65</i>
<b>II - AVIS SUR LES INVENTAIRES.....</b>	<b>65</b>
A - AVIS FORMULE .....	65
B - COMPLEMENTS APPORTES .....	65
1 - <i>Inventaires hors périmètre d'étude .....</i>	<i>65</i>
2 - <i>Carte de végétation .....</i>	<i>66</i>
3 - <i>Impacts cumulés .....</i>	<i>66</i>
<b>III - AVIS SUR LES ERC : EVITEMENT ET REDUCTION.....</b>	<b>67</b>
A - AVIS FORMULE .....	67
B - COMPLEMENTS APPORTES .....	67
1 - <i>Fréquence du suivi écologique.....</i>	<i>67</i>
2 - <i>Usage de produits phytosanitaires .....</i>	<i>67</i>
<b>IV - AVIS SUR LES ERC : COMPENSATION.....</b>	<b>68</b>
A - AVIS FORMULE .....	68
B - COMPLEMENTS APPORTES .....	69
1 - <i>Pour les mesures compensatoires .....</i>	<i>69</i>
2 - <i>Pour l'intérêt écologique de l'ancienne base militaire.....</i>	<i>70</i>
<b>V - MESURES COMPENSATOIRES SUPPLEMENTAIRES.....</b>	<b>72</b>
A - AVIS FORMULE .....	72
B - COMPLEMENTS APPORTES .....	72
1 - <i>Pour le ratio sollicité .....</i>	<i>72</i>
2 - <i>Mesures compensatoires supplémentaires.....</i>	<i>72</i>

## I - RESPECT DE L'ARTICLE L 411-2-4 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

### A - AVIS FORMULE

#### **Les dispositions du L 411-2-4 :**

- **pas d'autre solution satisfaisante** : trois scénarios de réalisation sont proposés en page 26. Les trois scénarios exposés ne comparent pas les surfaces concernées par les emprises du projet. En l'absence de ces informations essentielles, le scénario 3 qui est retenu semble, d'après la lecture de la carte page 32, très nettement plus impactant et étendu que le scénario 1 page 28. Essentiellement argumenté par le fait que les sensations de pilotages seront les meilleurs. En l'état, il est difficile de comprendre précisément pourquoi en scénarios 1 et 2 n'apparaissent pas les bâtiments de la ZAC à l'Est du périmètre. Les habitats liés à la présence de l'Edicnème doivent être matérialisés sur les cartes pour une meilleure compréhension générale des enjeux.
- les scénarios exposés sont, de plus, tous inscrits dans le périmètre du terrain militaire ; la démonstration d'absence d'alternative aurait dû être effectuée à une échelle large, hors de ce périmètre. L'absence d'une autre solution satisfaisante n'est donc pas démontrée.
- **ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations concernées** : cette condition réglementaire n'est que partiellement traitée. Notamment en termes de design général du projet (Cf supra) et de pérennité d'actions. Sachant que normalement, une dérogation ne peut pas être autorisée pour une espèce en mauvais état de conservation.
- pour la flore, la Gentiane croisettes est classée Très rare et VU (vulnérable) en Picardie.
- **motif du 4° du L 411-2** : La dérogation est sollicitée au titre du c) *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* ; les raisons évoquées sont d'ordre économiques 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 ?
- Les motifs qui comporteraient "*des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement*" ne sont pas valables. Le pétitionnaire argumente sur une meilleure gestion de la ressource en eau et sur la restauration de milieux naturels, en faisant fi de l'imperméabilisation d'une grande surface supplémentaire, ainsi que de la destruction nette d'espèces naturels.

### B - COMPLEMENTS APPORTES

#### 1 - Cartographies des scénarios, bilan de surface et justification du choix

Les cartographies des scénarios ont été complétées des bâtiments de la zone d'activités pour les scénarios 1 et 2.

 **Pièce annexe 4** : Bilan de surface

Les cartographies ont été mises en cohérence afin d'intégrer toutes les surfaces impactées.

 **Pièce annexe 7** : Cartographies des scénarios

Le bilan de surface des habitats concernés par le projet :

- est précisé dans les réponses apportées à l'autorité environnementale (Cf. Réponses à l'avis de l'AC, chapitre IV, Superficie des milieux naturels affectés, pages 41 et 42) ;
- est détaillé en pièces annexes 4 et 7.

Le bilan global des surfaces est donc le suivant :

- **Scénario 1** : 210.89 ha concernés ;
- **Scénario 2** : 202.64 ha concernés ;
- **Scénario 3** : 211.74 ha concernés

En terme de surface concernée, seul le scénario 2 semble présenter une solution légèrement moins impactante (9.1 hectares de moins que le scénario 3 soit une diminution de 4.3% de la surface totale concernée par l'implantation du projet).

Néanmoins, le scénario 2 n'a pas été privilégié car il ne présentait aucune alternative permettant de limiter l'utilisation systématique de la ligne droite de 2000 m parallèle à la piste d'atterrissage.

Parce qu'elles se négocient à pleine puissance, les lignes droites sont, par définition, les sections générant le volume sonore le plus important en exploitation. L'utilisation généralisée du tracé 2 aurait donc occasionné sur le site une zone d'effarouchement bien plus importante et fréquente pour la faune environnante.

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 supérieurs à ceux des merlons envisagés dans les scénarios 1 et 3 (29 ha concernés par le scénario 2 contre 9 ha pour les autres). Ce dernier paramètre aurait eu pour conséquences, entre autres, de générer un trafic routier PL plus important en phase de travaux, d'allonger la période de réalisation et d'augmenter considérablement le volume d'apport de matériaux extérieurs et les coûts associés supportés par les collectivités territoriales. Tous ces éléments vont bien sûr à l'encontre d'une démarche environnementale positive et responsable.

L'analyse des différents scénarios et de leurs impacts (enjeux écologiques globaux, aspects réglementaires, fonciers, risque pyrotechnique, réutilisation des infrastructures...) démontre que le scénario 3 n'est pas plus impactant que les autres concernant la population de gentiane croistette (*Gentiana cruciata*, espèce protégée régionalement) et d'oedicnème criard.

Enfin le marché des circuits automobiles, à l'image de celui des activités de loisirs, est un milieu extrêmement concurrentiel. Pour pouvoir se démarquer et ainsi assurer la pérennité et la viabilité économique du projet, il est indispensable que celui-ci soit unique. Indéniablement, en essayant de s'inspirer et de faire la liaison entre plusieurs sections renommées de différents circuits en Europe, le tracé n°3 est celui qui incarne le mieux cet aspect unique et qui représente le plus grand défi en terme de sensations de pilotage.

**Ainsi, le scénario 3 est celui qui a été retenu car aucune autre solution alternative ne s'est avérée aussi pertinente pour pouvoir allier toutes les contraintes réglementaires, environnementales, sportives et économiques.**

## **2 - Scenarios inscrits dans le périmètre du terrain militaire**

En 2012, il a été décidé de transférer, à CHALONS-EN-CHAMPAGNE (51), les unités installées au quartier Mangin de LAON-COUVRON (1<sup>er</sup> régiment d'artillerie de marine et 8e régiment du Matériel).

Afin d'atténuer les effets économiques de la fermeture des sites de défense axonais et assurer leur reconversion, un CRSD (Contrat de Redynamisation des Sites de la Défense), élaboré conjointement par les collectivités locales, l'agence de développement « Aisne développement », le conseil général (devenu conseil départemental aujourd'hui) et les services de l'état, a été signé le 26 novembre 2012 pour une durée de 3 ans, reconductible pour deux ans.

La vente des terrains de l'ancienne base militaire de LAON-COUVRON est le fruit de ce CRDS.

**C'est pourquoi, les scénarios s'inscrivent dans le périmètre du terrain militaire** dans le respect de ce contrat de redynamisation.

De plus, ce terrain dispose d'atouts non négligeables :

- reconversion d'un ancien site militaire d'une contenance de 509 ha **dont plus de 104 ha aménagés en bâtiments, pistes et routes de qualité, réutilisés pour le projet** et favorisant le développement économique à long terme (création de la zone d'activités) ;
- réemploi d'un ancien site militaire avec projet de création d'emplois, **site anthropisé** ce qui aura pour conséquence **d'éviter de prélever des terrains naturels ou à vocation agricole** au sein d'un territoire dont l'économie dépend majoritairement de ce secteur d'activité ;

- valorisation économique de la partie la plus anthropisée du site (zone d'activités) ;
- réemploi d'un site « désaffecté », justifié par sa localisation géographique ;
- infrastructures adaptées pour l'implantation d'un circuit et d'un aérodrome ;
- réutilisation d'infrastructures de qualité **permettant de ne pas urbaniser de zones naturelles, en réutilisant au maximum l'existant** ;
- éloignement de la population (plus de 500 m) ;
- absence de zone naturelle (ZNIEFF, ZICO, Zone Natura 2000...) sur le périmètre d'étude.

De plus, la création d'un site similaire, à l'extérieur, conduirait à l'imperméabilisation **de plus de 964 331 m<sup>2</sup>** de bâtiments et voiries, soit **96 hectares**.

### **3 - Etat de conservation favorable des populations concernées**

#### **POUR CE QUI CONCERNE LA GENTIANE CROISSETTE**

Globalement l'état de conservation régional est assez défavorable. L'embroussaillage des pelouses calcicoles dû à la déprise agricole des terrains les plus ingrats mais aussi la rudéralisation des ourlets en lien avec les épandages d'engrais sont les principales menaces pesant sur l'espèce. Le retournement de certaines jachères a également détruit quelques populations. La restauration par débroussaillage et fauchage sont garants du maintien et du redéploiement des populations.

Une attention particulière est à porter aux lisières forestières et aux rares jachères sableuses où se trouve encore l'espèce (CBNBL, Digitale 2, HAUGUEL 2014).

A noter que des populations de Gentiane croisettes et Gentiane ciliée ont été inventoriées en nombre significatif sur le camp de Sissonne, proche du projet.

#### **POUR CE QUI CONCERNE L'OEDICNÈME CRIARD**

L'intensification agricole et l'extension de la monoculture apparaissent comme les causes principales de la diminution des Oedicnèmes. Elles entraînent une réduction des ressources alimentaires par l'usage des pesticides et une dégradation des sites de nidification disponibles. La disparition des friches, des landes rases, des steppes caillouteuses et des gravières naturelles des rivières a considérablement affecté l'Oedicnème. A ces modifications sensibles du paysage, s'est ajouté le recul de l'élevage extensif des ovins qui entretenait le caractère steppique des milieux. Le même phénomène est constaté pour les pelouses sèches des Causses, mais aussi celles de Champagne et du Poitou. La diminution de l'élevage extensif, ainsi que des surfaces herbagères entraînent aussi le déclin des populations d'Oedicnème par la diminution du nombre de proies principales de l'oiseau qui sont connues pour être parfois associées avec les excréments du bétail.

Néanmoins, les relevés réalisés en dehors de l'ancienne base militaire indiquent la présence de nombreux individus dont un couple.



#### ***Pièce annexe 8 : Inventaires extérieurs***

Ces individus sont également inventoriés sur le camp de Sissonne.

**Ces espèces bien que dans un état de conservation assez peu favorable à l'échelle nationale ou régionale semblent donc pouvoir se développer de manière convenable à l'échelle locale, sur et en dehors des limites du site.**

Les mesures de compensation proposées ont vocation à maintenir, voire renforcer ces espèces considérées comme vulnérables à l'échelle de la région.

#### 4 - Intérêt public majeur

Le projet entre pleinement dans l'intérêt public majeur de nature sociale et économique, mais également dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques.

##### ÉCONOMIQUEMENT, UN PROJET PHARE POUR LE DÉPARTEMENT

Le projet PALMER vise à réhabiliter une ancienne base militaire, abandonnée en 2012 dans le cadre de la nouvelle stratégie de défense et de sécurité nationales. La fermeture de ce site avait conduit au départ de 959 employés du Ministère de la Défense et à la disparition subséquente estimée à 1 860 emplois indirects. Cette destruction massive d'emplois, qui représente une augmentation de 0,83 points du taux de chômage dans le département, n'a fait qu'aggraver la situation déjà critique de l'Aisne en matière d'emploi (déjà frappée dans les années 90 par des restructurations militaires ayant entraîné le départ de 4 000 personnes du secteur LA FERRE - LAON). Le département est aujourd'hui le 3<sup>ème</sup> plus mal classé du territoire métropolitain, avec un taux de chômage 4 points plus haut que la moyenne nationale.

L'État a donc lancé un appel à projet pour transformer cette base. Si plusieurs sociétés ont d'abord exprimé oralement un intérêt, Jonathan Palmer est finalement le seul qui ait déposé un dossier. Avec lui, l'État et les collectivités concernées ont conclu un Contrat de Redynamisation d'un Site de la Défense (CRSD) de 50 millions d'euros. 33 sont alloués à la reconversion de la base militaire, pour y créer un autodrome et une zone d'activité. Le Ministère de la Défense a engagé 10 millions d'euros de subventions issues du Fonds de restructuration de la Défense (FRED) et vendu le terrain à l'euro symbolique. 18 millions d'euros supplémentaires proviennent des collectivités locales et MSV FRANCE SAS doit investir 22 millions d'euros (elle a d'ores et déjà engagé 2 millions dans les études et les opérations de viabilisation du terrain).

Les actions déjà menées dans le cadre de ce CRSD ont abouti au maintien de 500 emplois et à la création de 130 nouveaux (temps pleins). Mais les actions restantes doivent permettre de créer environ 400 emplois à temps plein supplémentaires, à un horizon de 5 ans (150 pour l'autodrome proprement dit, jusqu'à 200 pour la zone d'activités et une cinquantaine répartis sur d'autres sites, sans compter les contrats courts liés aux événements organisés sur le circuit et les perspectives à plus long terme. Et sans compter les emplois indirects liés).

L'impact du projet sur l'activité économique régionale et sur l'emploi sera donc très positif.

A ces emplois directs liés à l'exploitation des installations, il faut ajouter ceux qui correspondent à l'activité des sous-traitants et des différents prestataires.

A noter également la phase chantier qui nécessitera de la part des différents corps de métiers (génie civil, équipementiers...), un volume d'heure de travail estimé à plusieurs milliers d'heures.

##### INTERET SOCIAL DU PROJET ET COMPATIBILITE AVEC LES OBJECTIFS DE L'ETAT

Sources : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) / Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Plan National « Citoyen du Sport », Zone de Revitalisation Rurale.

Les territoires communaux du projet appartiennent au SRADDT de Picardie et aux SCOTs du PAYS DE LA SERRE et du PAYS DE LAON.

Le SRADDT constitue le cadre de référence pour les politiques régionales à long terme et propose des déclinaisons opérationnelles différentes sur 5 grands territoires picards. La zone d'étude est plus particulièrement concernée par le "projet porte verte européenne".

Son objectif est de **valoriser le potentiel économique et naturel du territoire**, la PICARDIE disposant d'atouts spécifiques pour trouver sa place dans le Nord ouest européen.

La problématique majeure est de **conforter le dynamisme économique**, en dépit d'une baisse démographique qui perdure, en ouvrant le territoire vers l'EUROPE et en valorisant ses atouts touristiques et productifs.

Le projet prend place à moins d'une demi-heure de LAON et à moins de deux heures de trajet de PARIS et de la BELGIQUE. Le terrain dispose d'une accessibilité à haut niveau de service (échangeur autoroutier à moins de 10 minutes pour accéder à l'A26 et gare TGV Haute Picardie à moins de 45 min).

De la manifestation sportive, à l'installation de commerçants, aux essais des concessionnaires et industriels du secteur de l'automobile impliqués dans la recherche de nouvelles technologies automobiles ou encore l'utilisation du site pour la circulation aérienne, ce terrain dispose d'atouts et de potentiels indéniables pour accueillir et pérenniser les futures activités.

Le choix d'implantation est donc orienté par l'attractivité d'une clientèle du Nord de l'Europe et conduira à une redynamisation économique du territoire à long terme, répondant ainsi aux objectifs du SRADDT.

Le SCOT fixe les orientations générales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Au sein du SCOT, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) développe et décline les grandes orientations d'attractivité, de solidarité, de mobilité et de faisabilité destinées à améliorer le fonctionnement du territoire. Le projet répond à différents points développés au sein de ces documents, repris ci-dessous :

- PADD du SCOT du PAYS DE LA SERRE : 1A, penser le PAYS DE LA SERRE au sein de la "grande région" ; 2A, impulser une dynamique de développement démographique ; 2B, intensifier le développement économique ; 3C, développer les équipements structurants ; E, développer l'économie touristique et culturelle, la qualité paysagère ; 3H, préserver et mettre en valeur de l'environnement,
- PADD du SCOT du PAYS DE LAON : axe 1 IV, rechercher un développement garant de la mixité sociale et de la solidarité territoriale ; axe 2 I, valoriser les espaces économiques du territoire et favoriser l'accueil de nouvelles entreprises ; axe 2 II, conforter puis développer l'attractivité commerciale de la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon ; axe 2 III, conforter le rôle de l'agriculture et du tourisme sur le territoire ; axe 3 IV, préserver la ressource en eau ; axe 3 VI, prendre en compte les risques et les nuisances dans le développement du territoire.

Outre la redynamisation économique du territoire répondant ainsi aux objectifs des PADD, le projet valorise les espaces économiques puisqu'il réhabilite un ancien site militaire inexploité depuis 2012 par :

- l'existence d'infrastructures (pistes) avec possibilité de remise à neuf,
- l'existence de bâtiments susceptibles d'être réhabilités,
- l'utilisation des nombreux axes routiers desservant le secteur d'étude,
- le développement d'activités annexes sur la superficie disponible.

La valorisation économique du site facilitera le développement de l'économie touristique du secteur, d'autant plus si des activités d'hôtellerie et de restauration venaient à s'y développer.

En ce sens, le projet répond aux objectifs « développer les éléments structurants et valoriser les espaces économiques, conforter le rôle du tourisme sur le territoire ».

Le sport constitue un des outils majeurs d'intégration. Afin de mobiliser l'ensemble du monde sportif, le Comité interministériel à l'égalité et à la citoyenneté a décidé la mise en place d'un **plan national « Citoyens du sport »**. Le sport est un formidable outil éducatif, de mixité sociale, porteur de valeurs de fraternité et de respect. Les événements sportifs, dont les sportifs eux-mêmes sont les ambassadeurs, sont autant d'opportunités de mettre en valeur une identité commune autour de rassemblements populaires. En renforçant l'accès à la pratique sportive des jeunes qui en sont le plus éloignés et en leur permettant une pratique éducative régulière, le programme « Citoyens du sport » compte favoriser l'éducation des plus jeunes et contribuer à la mixité sociale et de genre (DREAL Hauts-de-France, 08/06/2017). La démarche « Citoyens du sport » consiste à garantir que le sport joue effectivement un rôle fort et concret dans l'éducation à la citoyenneté et au vivre ensemble, mais aussi dans l'emploi, la formation, l'insertion, et dans une restructuration des territoires autour d'équipements favorisant la mixité sociale. Ce plan rejoint ainsi les objectifs confiés par la loi au SRADDET en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional et de désenclavement des territoires ruraux.

Le projet entre totalement dans ce plan national par le développement d'un circuit automobile, ouvert aux initiés comme aux débutants, mais également par la réhabilitation d'un centre équestre et d'un stand de tir.

Enfin, le pays de la Serre a été inscrit en **zone de revitalisation rurale**, le projet et les activités annexes qui seront développées autour de celui-ci (commerce, tourisme, événements sportifs...) conduiront à une revitalisation du territoire.

## **CONCLUSION**

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un Contrat de Redynamisation d'un Site de la Défense (CRSD).  
Le CRSD se décline en trois axes stratégiques :

- Axe 1 : Bâtir un projet de reconversion pour le site de LAON-COUVRON ;
- Axe 2 : Accroître l'offre de formation ;
- Axe 3 : Accroître l'attractivité du territoire et structurer le tissu économique.

Ces trois axes représentent un ensemble de dix actions dont le financement est partagé entre l'Etat, les collectivités territoriales et MSV FRANCE SAS.

Le montant alloué à la requalification du site militaire s'élève à 33 M€ pour une création attendue de 735 emplois à terme du CRSD. Environ 66% de cette somme seront pris en charge par le porteur de projet privé, MSV FRANCE SAS.

Le projet s'inscrit donc dans l'intérêt public majeur de nature sociale, économique et dans l'intérêt de la santé et de la sécurité.

## **5 - Imperméabilisation de surface**

Les aménagements envisagés sur l'ancien terrain militaire conduisent à la diminution significative des surfaces artificialisées et imperméabilisées dans l'enceinte même du site. En effet, même si 10 ha de surfaces imperméabilisées vont être créées, 25,3 ha de surfaces bétonnées vont être détruites dans le même temps (Cf – Réponse à l'avis de l'Ae, Chapitre I-G-1 Surfaces, page 29). **Il est donc incorrect d'affirmer que le projet mène à l'imperméabilisation d'une grande surface supplémentaire.**

## **II - AVIS SUR LES INVENTAIRES**

### **A - AVIS FORMULE**

#### **Avis sur les inventaires**

- les inventaires au sein du périmètre rapproché semblent de bonne qualité, les méthodes employées ainsi, les périodes de détection des groupes faunistiques sont pertinentes. Il manque cependant des informations qualitatives et quantitatives autour de ce périmètre d'étude pour une meilleure mise en perspective des enjeux du site étudié. Et au regard du paysage agricole intensif voisin, il se pourrait que cette vaste zone semi-naturelle riche et diversifiée en voie de reconquête soit d'une très grande qualité biologique occupant une place et un rôle qu'il conviendrait de préciser à une échelle plus large.
  - aucune carte des végétations n'est produite, ce qui constitue une carence majeure.
- Notons enfin l'absence regrettable d'une évaluation des impacts cumulés des projets en cours sur le secteur.

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

#### **1 - Inventaires hors périmètre d'étude**

Des inventaires écologiques complémentaires ont été réalisés dans un périmètre étendu autour de la zone de projet. Ces inventaires portant sur la faune vertébrée (avifaune, herpétofaune, mammifères et amphibiens) ont eu lieu le mardi 3 juillet 2018.

Il ressort de ces inventaires que trois espèces d'oiseaux remarquables ont été observées au sein de ce périmètre étendu :

- l'Œdicnème criard ;
- le Busard des roseaux ;
- le Grèbe castagneux.

Notons que le héron cendré, observé uniquement en vol, ne représente de ce fait qu'un enjeu patrimonial faible et n'est pas classé parmi les espèces remarquables.

Plusieurs Oedicnèmes criards ont été observés au sein de ce périmètre étendu, dont un couple de nicheur probable sur les zones de stationnement des véhicules agricoles, sol nu avec une végétation rase en cours de recolonisation.

L'étude de ce périmètre étendu par une visite de terrain et l'analyse de la carte Corine Land Cover permet de confirmer le contexte agricole dominant, sans intérêt écologique fort, dans lequel s'inscrit le projet.

Ainsi, cette étude permet de conclure que des espèces remarquables comme l'Oedicnème criard, bien que présentes dans l'enceinte de l'ancien site militaire se développent aussi sur un périmètre étendu en dehors des ses limites. **Cela semble donc nuancer l'aspect « refuge » incarné par le site de Laon-Couvron pour ces espèces.**



**Pièce annexe 8 : Inventaires extérieurs**

## **2 - Carte de végétation**

**Ces cartes sont présentes** dans la demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement sur lequel se base l'avis du CNPN. (Cf - Etude d'impact Annexe 10 : Demande de Dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement, pages 83, 222 et 271).

## **3 - Impacts cumulés**

**Cette information est précisée** dans la demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement sur lequel se base l'avis du CNPN. (Cf - Etude d'impact Annexe 10 : Demande de Dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement, Chapitre III.6 - Impacts cumulés du projet page 219).

Il est écrit ce qui suit : « A notre connaissance, il n'existe pas d'autres projets à proximité du périmètre rapproché induisant la destruction de milieux similaires (milieux prairiaux et pelouses et milieux arbustifs). De ce fait, il ne semble pas y avoir d'impact cumulé au projet. »

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

Il n'y a donc aucun impact cumulé avec le projet.

### **III - AVIS SUR LES ERC : EVITEMENT ET REDUCTION**

#### **A - AVIS FORMULE**

Evitement et réduction (p171) :

**Mesures 1 à 18** classiques, utiles et efficaces si elles sont bien suivies.

**Mesure 11**, interdire l'usage de produits phytosanitaires plutôt qu'en réduire son utilisation. S'inscrire dans une démarche vertueuse pour l'environnement est indispensable. De nombreuses techniques sont disponibles et efficaces.

**Mesure 17**, il serait utile d'augmenter sensiblement les fréquences de passages : 1/an/5ans, puis 1/3ans/30 ans.

#### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

##### **1 - Usage de produits phytosanitaires**

L'usage de produits phytosanitaires (herbicides) sera limité à la stricte nécessité, à raison de deux traitements par an, pour les clôtures et les bordures de voiries.

L'utilisation et le stockage de produits phytosanitaires, seront interdits dans les périmètres de protection du forage F2, ainsi que dans et à proximité des ouvrages d'infiltration.

L'entretien des surfaces restantes sera réalisé par broyage-débroussaillage et tonte.

##### **2 - Fréquence du suivi écologique**

Des appels d'offres ont été lancés afin de s'attacher les services d'un prestataire spécialisé en écologie. Ces appels d'offres sont rédigés pour une période trentennale et ont été actualisés pour augmenter la fréquence du suivi, conformément aux recommandations de CNPN, soit 1/an pendant 5 ans, puis 1/3 ans pendant 30 ans.

Ce contrat sera signé à réception de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

De plus, la société MSV FRANCE SAS a sollicité le Conservatoire d'Espaces Naturels de Picardie pour mener les suivis écologiques sur et en dehors du site ( cf - Chapitre V Mesures compensatoires supplémentaires, page 72).

Toutefois, le CENP ne pourra pas s'engager à être le gestionnaire des mesures avant délivrance des autorisations d'aménager.

Le contrat de gestion avec le prestataire retenu sera donc signé à réception de l'arrêté préfectoral.

## IV - AVIS SUR LES ERC : COMPENSATION

### A - AVIS FORMULE

Compensation (p221) :

**MC1** la suppression de surfaces bétonnées est centrale pour renaturer le site. 5.5 hectares cela semble peu à l'échelle du site (Cf infra).

**MC2** restauration de prairies très attendue si bien menée. Deux remarques toutefois : (I) les zones restaurées sont indiquées comme calmes et favorables à l'installation de la faune car éloignées du circuit. Pour rappel, l'effet des impacts liés aux infrastructures routières conduit à une diminution de la densité des oiseaux mesurable jusqu'à un kilomètre de distance (5 pour les mammifères) (Ana Benitez-Lopez et al. Biological Conservation 2010). Si l'objectif est d'offrir des conditions favorables à l'installation de la faune, il conviendra à la lumière de ces informations d'envisager des mesures ex situ. (II) Quid de la suppression des routes dans l'ensemble des secteurs Est de 26.34 hectares et dans une moindre mesure sur le secteur Ouest de 3.4 hectares ?

**MC3 création** de prairies sur les terrains de la fondation, quel est le statut du site ? Etat du foncier ? Qui réalisera les aménagements et quelle pérennité envisagée et contractualisée ? Qui réalisera les suivis écologiques et, si besoin, le redéploiement de mesures si les objectifs ne sont pas atteints ? Garantir un ou des gestionnaires professionnels de la gestion écologique et si besoin, protéger ce site (APB) et en interdire la chasse.

**MC4** réhabilitation et restauration des prairies et pelouses, quid de la désimperméabilisation des sols sur le périmètre rapproché ? Statut et foncier des sites de la Fondation et du linéaire du Véloroute ? Pérennité des mesures dans le temps ? Contractualisation et gestion ? Protéger ces sites (APB ?) et en interdire la chasse.

**MC5** Transplantation et renforcement de la Gentiane croisettes est une mesure d'accompagnement mais pas de compensation, avec un risque élevé d'échec.

**MC6** Création d'un nouvel habitat favorable à l'Oedicnème criard, pour rappel, si cette espèce est trouvée nicheuse dans des sites très anthropisés (friches industrielles, aéroports...), c'est que les sites naturels favorables n'existent plus. Il s'agit donc d'une espèce à tolérance écologique large, mais nous ne saurions collectivement nous résoudre à lui réserver cette place.

Aussi, si le foncier est propriété de MSV France comme cela semble être le cas, il est proposé de tripler la surface d'accueil du site de reproduction pour supporter cette espèce rare et en très forte diminution sur l'ensemble de son aire de répartition. L'ensemble de la parcelle devra être convertie en jachère agricole attractive pour l'espèce ou en luzerne extensive. Il conviendra également d'envisager de condamner la circulation à l'ouest de la parcelle 9 (et la désimperméabiliser) ainsi que la circulation et la chasse sur l'ensemble des parcelles MSV hors du périmètre rapproché.

**MC7** aménagement écologique des bassins de rétention en eau, il s'agit d'une mesure d'accompagnement et non d'une mesure compensatoire. Ce qui n'enlève en rien son intérêt.

Concernant la flore et les habitats, le postulat du pétitionnaire, p. 214 affirmant que le projet prenant place dans une ancienne base militaire, n'affecte pas directement les milieux naturels (...) constitue une contre-vérité. Ces terrains militaires, d'accès réglementé, ont échappé à l'agriculture intensive et à la foresterie, ils présentent, de ce fait, un intérêt faunistique et floristique souvent remarquable, et constituent même dans certaines régions (Picardie et Champagne) les derniers témoins de la végétation originelle. Rappelons que 20% des terrains militaires français sont ainsi classés dans le réseau européen Natura 2000.

Dans le cas présent, l'organisation spatiale du camp est assez simple avec une concentration des bâtiments et donc des surfaces imperméabilisées et anthropisées en partie ouest, tandis que la partie orientale apparaît avec un degré de naturalité bien plus élevé. C'est fort logiquement en cette partie que se concentrent les enjeux patrimoniaux.

Cet ex-terrain militaire apparaît très clairement comme un îlot de biodiversité au sein de la matrice agricole composée d'un openfield de cultures intensives.

Le projet impacte donc un site, certes atypique, néanmoins d'un intérêt exceptionnel pour la faune, la flore et les végétations. Devant ce niveau d'enjeu, l'ensemble de la partie est à vocation à être sanctuarisée. La partie ouest, tout en faisant l'objet de mesures d'évitement et de réduction pourrait être dédiée au projet ; le déficit de surface nécessaire au dimensionnement du projet doit être pris sur le contexte agricole qui, même sans être dénué d'enjeux (notamment économiques), ne constituera pas une perte globale aussi forte que la destruction des milieux naturels visés.

Devant des enjeux aussi exceptionnels et un impact très fort, il convient d'adopter un ratio de 1/5 pour l'acquisition et la pérennisation d'habitats équivalents ou bien un ratio de 1/2,5 dans le cas d'acquisition pour restauration d'habitats favorables aux espèces impactées.

Les mesures compensatoires proposées sont en partie inadaptées et surtout surfaciquement très insuffisantes.

Ainsi, 70,1 hectares de prairies de fauche et pelouses seront détruits, 43,5 hectares de pelouses et prairies piquetées (donc dans une dynamique de fermeture mais avec une potentialité de résilience entière) et 13,1 hectares de fourrés arbustifs (avec probablement la capacité de recouvrer leur stade régressif pelousaire ou prairial). Rappelons que ces habitats sont d'intérêt communautaire.

A minima ce sont donc 115,65 hectares d'habitats à compenser, soient 578,25 hectares d'habitats équivalents à acquérir et pérenniser ou 289,12 hectares d'habitats altérés à acquérir, restaurer et pérenniser ; c'est-à-dire, loin, très loin, des surfaces proposées par le pétitionnaire qui, de plus, propose de façon peu opportune la création de fourrés arbustifs le long d'un vélorail ou la végétalisation de merlons artificiels, le tout avec un ratio de 1/1.

Le pétitionnaire propose (p. 227) en sa mesure compensatoire 2 de recréer des prairies dans le périmètre du site dans une zone "ne présentant que peu d'intérêt", précisant "très peu d'espèces remarquables observées dans cette zone" (sic). Par ailleurs les cartes de localisation des relevés (faune et flore) en annexe, n'en indiquent aucun dans cette zone.

Dans sa mesure compensatoire 3, le pétitionnaire propose la création de 25,2 hectares de prairie sur un site extérieur appartenant à la Fondation pour la protection des habitats de la faune sauvage, fondation issue du monde cynégétique, avec une vision du milieu naturel plus orientée sur la prise en compte des espèces "gibiers" qu'une prise en compte globale et intégrée des biocénoses.

Cette mesure vise des friches rudérales de ronces et d'orties prenant place sur d'anciens bassins de sucrerie, autant dire sur des substrats remaniés et hyper-eutrophes qui ne pourront jamais conduire à un système prairial tel que celui présent sur le camp militaire ; cette mesure est donc totalement illusoire dans sa dimension phyto-écologique.

## **B - COMPLEMENTS APPORTES**

### **1 - Pour les mesures compensatoires**

Comme mentionné en page 224 de la demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement sur lequel se base l'avis du CNPN (Cf – Etude d'impact Annexe 10 : Demande de Dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement, Chapitre IV- MESURES COMPENSATOIRES MC1 page 224), la mesure MC1 prévoit la suppression de 25,3 ha de surfaces bétonnées. Parmi ces 25,3 ha, 5,1 seront valorisés en tant que prairie de fauche et 0,4 ha seront restaurés en pelouse piquetées d'arbustes.

Le postulat du CNPN visant à dire que seulement 5,5 hectares de surfaces bétonnées seront détruits est donc incorrecte, ce sont environ cinq fois plus.

Il est aussi nécessaire de rappeler que les aménagements envisagés conduisent à la diminution globale d'environ quinze hectare de surface imperméabilisées sur l'ensemble du site. Le pétitionnaire s'engage donc à supprimer plus d'emprises bétonnées que ce qu'il en créera (MC1).

L'objectif de la MC2 est de restaurer un habitat prairial et non d'y installer de la faune préjudiciable à la sécurité des usagers du circuit.

Pour des raisons économiques, MSV France SAS n'envisage pas dans un premier temps de supprimer les routes dans l'ensemble des secteurs Est de 26,34 hectares et dans le secteur Ouest de 3,4 hectares (MC2). Il est à noter que c'est pour cette raison que toutes les surfaces équivalentes calculées dans les études n'incluent pas les voiries et surfaces artificialisées lorsque celles-ci ne sont pas détruites.

Pour rappel, les différents aménagements prévus impacteront les habitats suivants à hauteur de :

- 70,1 hectares de prairie de fauche et pelouse ;
- 43,5 hectares de milieux arbustifs ;
- 13,9 hectares de fourrés arbustifs.

Les mesures compensatoires MC1, MC2, MC3 et MC4 visent à restaurer ou recréer un type d'habitat écologiquement équivalent sur et en dehors du site.

Le pétitionnaire s'est donc engagé à préserver et restaurer 88,05 hectares dans l'enceinte même de l'ancien site militaire et à proximité, 29,9 hectares sur les propriétés de la Fondation Nationale pour la Protection des Habitats et de la Faune Sauvage et 11,7 hectares le long de la Vélovoie Laon – Sains-Richaumont (MC3 et MC4).

La gestion des terrains appartenant à la Fondation Nationale pour la Protection des Habitats et de la Faune Sauvage a été donnée à la Fédération des Chasseurs de l'Aisne. L'emprise de la vélovoie Laon – Sains-Richaumont est elle la propriété du conseil départemental de l'Aisne qui en assure aussi la gestion.

Des conventions de gestion et de mise à disposition d'emprises foncières de 30 ans ont été éditées entre MSV France SAS et la Fédération des Chasseurs de l'Aisne ainsi qu'avec le conseil départemental (Cf – Etude d'impact Annexe 10 : Demande de Dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement, ANNEXE 2 – Accord de Principe pour la Compensation *pages 324 et 325*). Celles-ci seront signées dès réception de l'arrêté préfectoral d'autorisation afin de garantir la pérennité des mesures.

Dans ces conventions, MSV France SAS s'engage à mener et à prendre à sa charge tous les coûts et les moyens nécessaires à la mise en place des ces différentes actions de compensation ainsi que leur suivi.

Les suivis seront réalisés par un prestataire spécialisé en écologie et c'est dans ce sens que MSV France SAS souhaiterait s'adjoindre les services du CENP ( cf - Chapitre III-B-2 Fréquence du suivi écologique, *page 67*).

C'est notamment grâce à ce suivi que l'aménageur pourra s'assurer de l'efficacité des mesures mises en place et en déployer de nouvelles si les objectifs ne sont pas atteints ; comme la loi le lui oblige.

Parmi toutes celles proposées, seule la parcelle 9 (MC6) de 22 050m<sup>2</sup> est la propriété foncière de MSV France SAS. Il est de ce fait impossible pour le pétitionnaire de tripler la superficie de cette parcelle dédiée au maintien d'un site de reproduction et de nidification propice à l'oedicnème criard.

De plus, la circulation à l'Ouest de la parcelle 9 ne peut-être condamnée et désimperméabilisée comme recommandé par le CNPN. Il s'agit en effet d'un accès à maintenir pour les services de secours en cas d'intervention.



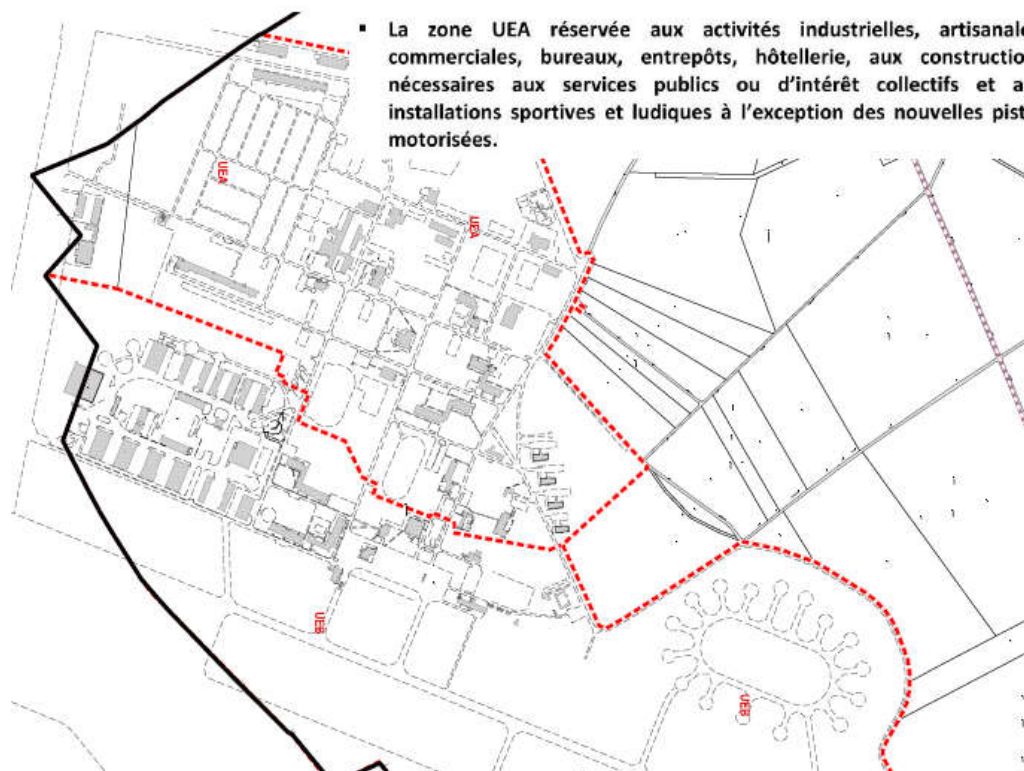
#### ***Pièce annexe 1 : Avis du SDIS***

Ainsi, la cohérence et la synergie des mesures et des sites de compensation choisis ont été démontrées précédemment dans cet ouvrage (Cf – Réponse à l'avis de l'Ae, Chapitre XIV FONCTIONNALITE, FAISABILITE ET SYNERGIE DES MESURES COMPENSATOIRES *pages 56 et 57*). Si le CNPN dénonce des mesures compensatoires en partie inadaptées (sic), cela ne semble pas être une opinion que partage l'Autorité Environnementale qui elle juge « pertinentes » les mesures de compensation proposées par le maître d'ouvrage notamment « ex-situ » (cf – Pièce annexe 1 : Avis délibéré de l'Ae *pages 1 et 19* )

## **2 - Pour l'intérêt écologique de l'ancienne base militaire**

Afin de limiter les impacts sur la partie du site à plus forts enjeux patrimoniaux, il est recommandé par le CNPN de privilégier l'implantation du projet dans la partie Ouest du site qui présente une plus grande concentration de bâtiments donc de surfaces imperméabilisées et anthropisées (sic).

D'après le Plan Local D'Urbanisme de la commune de Couvron-Et-Aumencourt révisé en 2013, la quasi intégralité de la partie Ouest dont le CNPN fait référence se trouve en Zone UEA.



**EXTRAIT DU PLU DE COUVRON-ÉT-AUMENCOURT – 2013**

La zone UEA est une zone réservée entre autres aux installations sportives et ludiques non liées aux sports et aux loisirs motorisés. Il était donc légalement impossible pour le maître d'ouvrage d'envisager l'aménagement de son projet dans la partie Ouest du site.

Néanmoins, il est évident que l'accès réglementé des terrains militaires a fait que ceux-ci ont échappé à l'agriculture intensive et à la foresterie.

Toutefois, l'intérêt faunistique et floristique qu'ils suscitent résultent de l'entretien des milieux qui les composent (coupes et débroussaillage). Ne faisant pas l'objet d'actions de maintien en état et de gestion adaptées, il est certain que ces sites succomberaient à l'embroussaillage et au boisement spontané ce qui serait une menace forte pour la préservation de ces îlots écologiques rares.

La sanctuarisation de ces sites n'est donc peut-être pas souhaitable pour y assurer la conservation d'une biodiversité forte à long terme.

De ce fait, la mise en œuvre du projet, tout en occasionnant une diminution globale des surfaces imperméabilisées, conduira au maintien et au développement de milieux naturels et de leur biodiversité de par l'entretien de ces milieux.

## **V - MESURES COMPENSATOIRES SUPPLEMENTAIRES**

### **A - AVIS FORMULE**

#### **Conclusion**

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).**

Pour rappel, les mesures ERC doivent être effectives et efficientes avant la destruction des habitats et des espèces avec une obligation de résultats.

### **B - COMPLEMENTS APPORTES**

#### **1 - Pour le ratio sollicité**

Les ratios préconisés de 1/2,5 à 1/5 semblent inadaptés à l'égard :

- de l'absence d'enjeux écologiques majeurs,
- des surfaces visées (plus de 500 ha). Ces surfaces sont elles mêmes supérieures à la surface totale du site, équivalente à une ville d'environ 8 000 habitants.

Toutefois, des recherches supplémentaires de surface ont été engagées.

#### **2 - Mesures compensatoires supplémentaires**

A réception de l'avis du CNPN, une réunion a été organisée par les services de l'état afin de rassembler tous les protagonistes susceptibles d'apporter de nouvelles solutions surfaciques de compensation.

Cette réunion, organisée le 06 juillet 2018 a rassemblé les élus des communes, la chambre d'agriculture, le syndicat des forestiers privés, l'ONF, la SAFER, le conservatoire d'espaces naturels de Picardie (CENP), etc....

Une proposition d'accompagnement a été formulée par ce dernier, cet organisme montrant un intérêt certain pour le projet.



**Pièce annexe 9 : Mesures compensatoires supplémentaires**

#### **INTERET DU CENP DANS LA GESTION DES MESURES COMPENSATOIRES**

Le conservatoire bénéficie d'une expérience de long terme sur la gestion des prairies de fauche et des milieux de pelouses et prairies calcicoles plus ou moins piquetées d'arbustes.

Il intervient notamment depuis 2005 pour la gestion de tels espaces sur le camp militaire de Sissonne, intervention initiée au départ dans l'objectif de mettre en œuvre des mesures compensatoires liées à la création du CENZUB (Centre d'Entraînement en Zone Urbaine) au profit d'espèces légalement protégées dont la Gentiane croisetée.

L'intervention du conservatoire sur le camp va aujourd'hui au-delà de la simple mise en place des mesures compensatoires initiales au travers d'actions qui visent globalement à concilier activités d'entraînement des forces armées et préservation des fonctionnalités écologiques globales du camp.

## **CHOIX DU TERRAIN, OBJET DES MESURES COMPENSATOIRES**

L'ancienne base militaire de COUVRON ET AUMENCOURT présente des potentialités écologiques similaires à celle du camp de SISSONNE, à savoir un complexe de prairies, pelouses et fourrés arbustifs calcicoles à même d'accueillir une richesse faunistique et floristique de fort intérêt.

La mise en évidence de la Gentiane ciliée, de la Gentiane croisettes et de l'Œdicnème criard sont révélateurs de ces similitudes.

Les démarches mises en œuvre sur le camp de SISSONNE seraient donc réunies pour garantir durablement la préservation de ces espèces et la restauration d'un ensemble de milieux suffisamment vaste et fonctionnelle permettant la pleine expression des cortèges faunistiques et floristiques présents sur le site.

De plus, la proximité du camp de SISSONNE, situé à une trentaine de kilomètres du Sud-est du camp de COUVRON-ET-AUMENCOURT est un atout considérable.

## **INTERET DU CAMP DE SISSONNE ET MESURES PROPOSEES**

### **Caractéristiques géologiques**

Le camp de SISSONNE est situé en bordure du Laonnois, au sein de la région naturelle de la plaine crayeuse champenoise. Il repose sur la craie sénonienne recouverte d'une façon variable par une couche de sable de SISSONNE (BRGM, 1971). On retrouve sur ces terres sableuses et calcaires, sèches et légères une végétation oligotrophe, pauvres en matières organiques, ou développés sur des sols maigres. Ce contexte géologique est très proche de celui du Camp de COUVRON ET AUMENCOURT.

### **Dynamique d'évolution des milieux et fonctionnalité des habitats**

Une étude comparative des différentes éditions des cartes IGN et des photographies aériennes anciennes montre que l'aspect général du territoire du camp composé de vastes espaces découverts dominant des espaces boisés s'est globalement maintenu avec ses grandes « clairières », mais que les zones boisées ont pris un caractère plus massif et surtout plus continu. L'importante superficie de pelouses (> 2000 ha) encore en place, la plupart situées en réseau (connectées écologiquement), permet une excellente fonctionnalité écologique, favorable au maintien de la plupart des espèces de la faune et de la flore.

Néanmoins, l'embroussaillage et le boisement spontané, en particulier par les pins, toujours en cours sur de vastes zones du camp qui ne font pas l'objet d'action de gestion adaptées (déroussaillage, fauche, pâturage..) occasionne une forte menace à terme pour cette fonctionnalité.

C'est cette même dynamique qui est à l'œuvre aujourd'hui sur les espaces naturels du camp de COUVRON ET AUMENCOURT qui ne font pas actuellement l'objet d'actions d'entretien par la fauche.

### **Objectifs à long terme du plan de gestion du camp de SISSONNE**

Les objectifs à long terme du plan gestion écologique du camp de SISSONNE sont les suivants :

- A. Maintenir à l'échelle du site un vaste réseau fonctionnel de pelouses,
- B. Prendre en compte et restaurer les habitats et stations d'espèces végétales et animales à enjeux.

Ainsi les objectifs sont en adéquation avec les objectifs des mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre du projet d'autant qu'un bon nombre d'espèces à enjeu du camp de COUVRON ET AUMENCOURT sont aussi présentes sur le camp de SISSONNE.

### **Mesures retenues**

Les mesures retenues concernent :

A3. Développement d'actions de gestion pour limiter le développement important des pinèdes sur le camp	TU3. Restauration, connexions de pelouses calcicoles par abattage de pinèdes
A4. Développement d'actions de gestion pour gérer la problématique d'embroussaillage généralisée du camp et conserver la fonctionnalité écologique des pelouses	TU4. Déroussaillage partiel de surfaces au sein du camp

La société MSV France SAS aimerait pouvoir atteindre un ratio de compensation équivalent à 2, soit 125 hectares de surfaces de compensation supplémentaires, grâce aux emprises potentiellement à Sissonne (surface totale de compensation de 254,66 ha contre 127,5 ha impactés).

La définition précise des mesures compensatoires qui pourraient être retenues en terme de surfaces, de localisation et de durabilité (30 ans minimum envisagés), nécessitera une validation préalable par les autorités militaires en étroite concertation avec le CENZUB de SISSONNE. C'est en ce sens que l'Etat-Major de Zone de Défense, basé à Metz a été contacté par courrier par la société MSV France SAS.



**Pièce annexe 10** : *Courrier de sollicitation de l'Etat-Major pour la mise en place de mesures compensatoires sur le camp de Sissonne*

Les coûts associés à ces mesures compensatoires supplémentaires s'ajouteraient au coût des mesures que le pétitionnaire s'est déjà engagé à mener (293 810 euros HT).



**Pièce annexe 9** : *Mesures compensatoires supplémentaires*

## DIRECTION DE LA VOIRIE DEPARTEMENTALE

Sont détaillées ci-après les réponses apportées au courrier de la Direction de la Voirie Départementale, référencé 2018/358/DS/106.

### **1/ Précise les usages des accès (3) et (5) et propose, le cas échéant, les adaptations des intersections qui pourraient s'avérer nécessaires (géométrie, signalisation, revêtement, etc.)**

L'accès (3) est conservé. Cet accès permettra l'entretien et l'exploitation de la partie Sud du site.

L'accès (5) n'existe pas et aucun accès ne sera créé depuis le CR par la RD63.

L'entretien et l'exploitation de la partie Nord du site se fera par les voiries internes au site depuis l'accès (2).

### **2/ Communique les trafics prévisionnels lors des grands événements afin d'envisager le plus opportun et sécuritaire et offrant le meilleur compromis en faveur des mouvements de tourne à gauche depuis la RD54 côté CREPY**

Pour les journées de grands événements (4 à 6 fois par an), la perspective optimiste du trafic attendu est de 10 000 véhicules légers et de 100 bus par l'accès (2).

Selon le guide de l'aménagement des routes principales, lorsque le trafic tourne à gauche devient important (100 à 200 v/j), il est souhaitable d'aménager une voie spéciale de tourne à gauche.

Le pétitionnaire rappelle que cet accès 'historique' a déjà reçu du trafic important de par l'activité du site avec l'armée (professionnels et civils) et lors de diverses manifestations (rave party, rassemblement évangélique...). Ces dernières ont été encadré par les forces de l'ordre, ce qui sera également le cas lors des journées de grands événements.

A ce jour, le pétitionnaire n'est pas favorable à la réalisation d'un tel aménagement de tourne à gauche, mais n'écarte en rien sa réalisation dans le futur selon l'activité de développement et sous condition de financement.

Le devenir de la voie ferrée existante à l'intérieur du site qui constitue un embranchement particulier sur la ligne ferroviaire SAINT-QUENTIN/LAON n'est pas encore définie, celle-ci est donc à l'heure actuelle maintenue.

La réflexion du devenir de cette voie pourra être menée en parallèle avec l'aménagement du tourne à gauche.

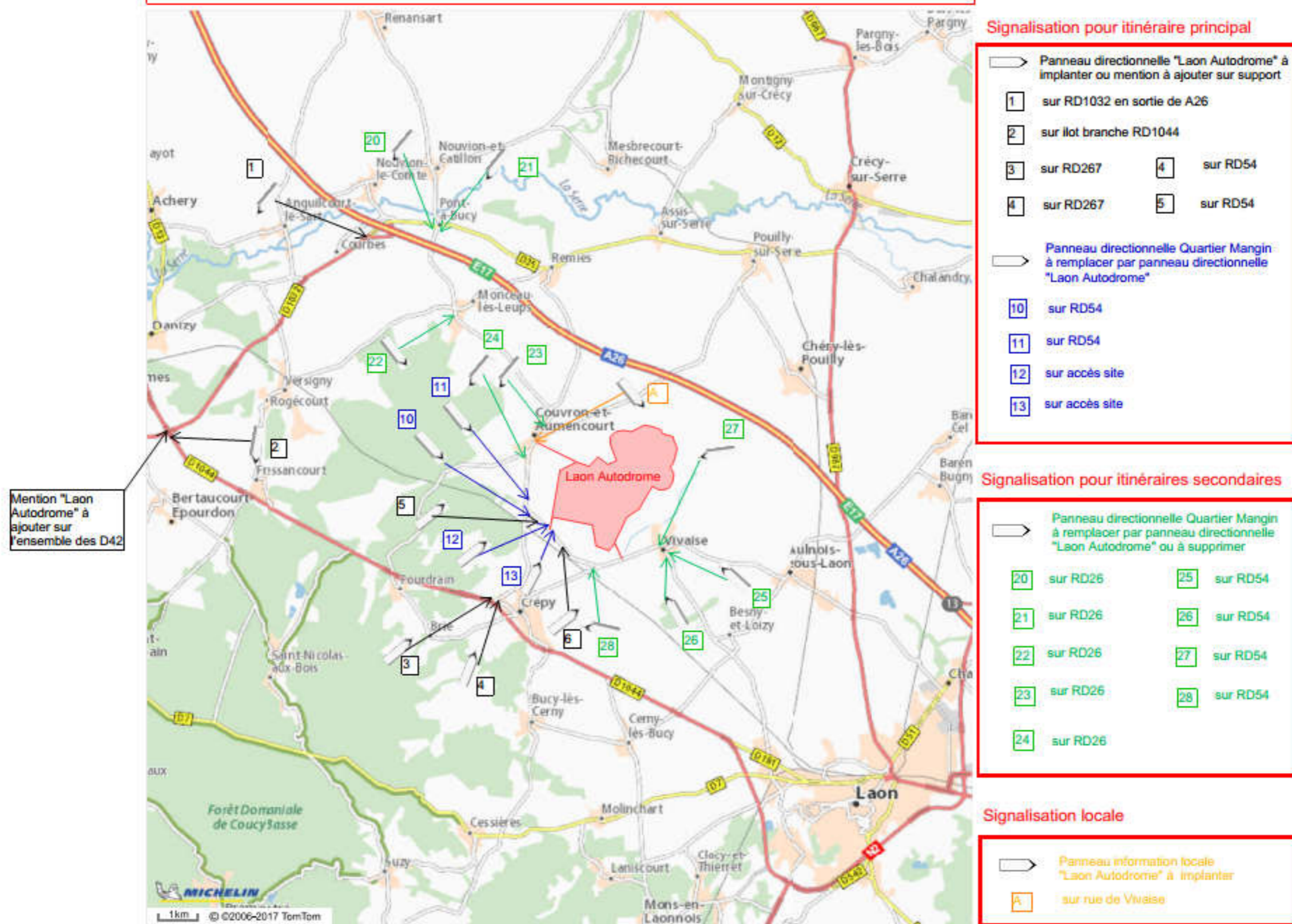
### **3/ Fournisse un plan de signalisation depuis les axes principaux vers le site et un plan de signalisation aux abords du site pour diriger les usagers selon leur destination et leur gabarit.**

Ce plan est détaillé ci-après.

Le pétitionnaire reviendra néanmoins vers la DVD pour proposer ce qui peut être écrit (pour des contraintes de publicité) afin de guider les usagers vers le site de « Laon Autodrome ».

Une réflexion devra être menée entre le pétitionnaire et la DVD pour guider et différencier au mieux les trafics PL et VL, la distinction n'étant pas faite sur le plan détaillé ci-après

## Plan de localisation de la signalisation directionnelle



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

1



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet



2



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

4



5



3



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

10



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

6



11

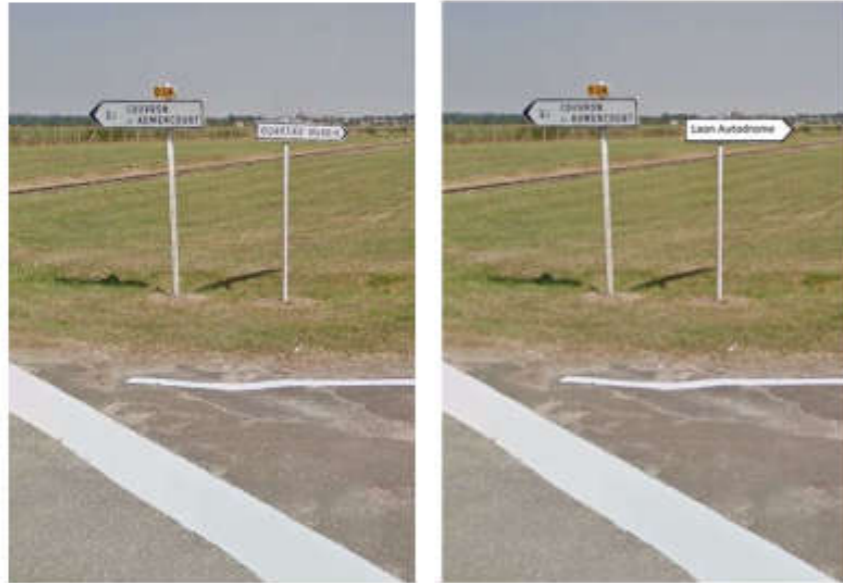


## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

12



13



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

20



21



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

22



23



24



25



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

26



## Carnet de détails

Panneau existant

Panneau projet

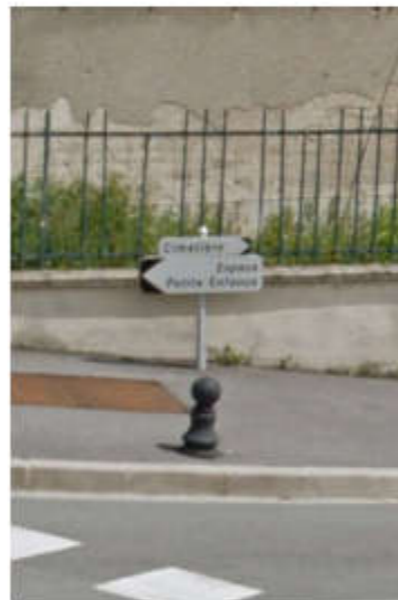
28



27



A



#### **4/ Précise l'organisation générale de l'opération et les conditions d'exécution du chantier**

La période de chantier sera sur l'année 2019 (de janvier à décembre) voire début 2020 (janvier et février).  
Les accès chantier seront les accès 2 et 3.

Le décapage de terre végétale et les matériaux de terrassements resteront sur site pour être réemployés en espaces verts pour la terre végétale et dans les merlons paysagers pour les matériaux de terrassements.

Les matériaux issus des diverses démolitions de béton seront concassés et stockés sur place pour être utilisés dans les structures de chaussée et le surplus pour être revendu.

Aucun calendrier n'est connu sur la revente des matériaux et donc de l'impact sur la circulation Poids Lourds.

Les structures de chaussée sont pour 50% en construction et 50% en réfection.

Pour la construction, les couches de forme se feront avec la réutilisation des matériaux du site qui seront traités en place.

Les pics de circulation chantier seront :

- L'approvisionnement des bétons pour les caniveaux techniques des eaux pluviales de ruissèlement le long de l'autodrome (pour la partie création), pour les murets techniques et les glissières de sécurité le long de l'autodrome, qui sont programmés de mai à octobre 2019.
- Selon le choix également de l'entreprise titulaire du marché, l'approvisionnement des couches bitumineuses, qui sont programmées d'août à Novembre 2019.

Pour les autres infrastructures réseaux, l'approvisionnement sera limité du fait de la réutilisation après remise en état dans la majorité des cas pour les réseaux des eaux usées et eaux pluviales.

Seuls les réseaux d'éclairage et d'eau potable seront renouvelés complètement, mais uniquement selon les nouveaux besoins, limitant donc les volumes.

Le planning prévisionnel d'exécution de travaux est annexé au mémoire.



#### ***Pièce annexe 2 : Planning indicatif***

## **AGENCE REGIONALE DE SANTE**

Conformément aux engagements pris par MSV France SAS dans la demande d'autorisation environnementale et rappelés dans les réponses apportées à l'autorité environnementale, les prescriptions de l'arrêté préfectoral PREF/ARS-DD02/EAU-CH/2017-005 du 28 juillet 2017 seront en tous points respectées.

## **SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS**

Sont détaillées ci-après les engagements pris par MSV France SAS en réponse à l'avis 18-1448/MM/PRS :

- Un 3<sup>ème</sup> accès sera créé en partie Est et permettra d'accéder directement aux pistes : cet accès existe déjà et sera maintenu en état pour assurer la circulation des engins de secours.
- Les accès aux pistes de l'autodrome et de l'aérodrome seront répartis de façon à pouvoir intervenir en tous points de celles-ci, par 2 axes opposés.
- Les caractéristiques des voie engins seront les suivantes :
  - largeur libre de 3 m minimum, libre de circulation, bandes réservées aux stationnements exclus,
  - hauteur libre de 3,5 m,
  - force portante calculée pour un véhicule de 160 kN avec un maximum de 90 kN par essieu, distants de 3,6 m au minimum ;
  - résistance au poinçonnement : 80 N/cm<sup>2</sup> sur une surface minimale de 0,20 m<sup>2</sup>,
  - rayon intérieur R de 11 m minimum,
  - surlargeur  $S = 15/R$  en mètres dans les virages de rayon inférieur à 50 m ;
  - pente inférieure à 15%.

Les préconisations supplémentaires qui pourront être formulées dans le cadre des procédures d'instruction des différentes demandes en cours seront prises en compte par MSV France SAS.