

Enquête Publique

du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018

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

Présentées par la Société MSV France SAS



DOCUMENT N°1

RAPPORT

DE LA COMMISSION D'ENQUETE

**SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
ET LES PERMIS DE CONSTRUIRE ET D'AMÉNAGER**

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

TABLE DES MATIERES

1	FORMALITÉS PREALABLES	6
1.1	1 ^{er} acte :	6
1.2	2 ^{ème} acte :	6
1.3	3 ^{ème} acte :	6
2	PRÉSENTATION DU PÉTITIONNAIRE & DU PROJET	7
2.1	PRÉSENTATION DU GROUPE	7
2.2	LOCALISATION	8
2.3	IMPACT TEMPORAIRE	9
2.4	IMPACT VISUEL ET URBANISME	9
2.5	PROTECTION DU MILIEU NATUREL	11
2.6	ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU	15
2.7	REJETS EN EAU	16
2.8	REJETS DANS L'AIR	18
2.9	BRUIT	18
2.10	DÉCHETS	21
2.11	TRANSPORT	21
2.12	RISQUES ET POLLUTION	23
2.13	ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES	24
2.14	RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	24
2.15	Description des projets d'aménagement	27
3	ORGANISATION DE L'ENQUETE	28
3.1	Réunion avec la DDT/02 :	28
3.2	Réunion des membres de la commission d'enquête :	31
	<i>- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS</i>	

4	COMPLEMENT D'INFORMATION – VISITE DE SITE	32
4.1	Complément d'information :	32
4.2	Visite du site MSV de Bedford (Grande Bretagne):	33
4.3	Présentation de l'étude sur le bruit :	43
5	CONSULTATION DU DOSSIER ET PERMANENCES	46
5.1	Consultation du dossier	46
5.2	Composition du dossier mis à la disposition du Public	46
5.3	Permanences de la commission d'enquête	50
5.4	Avis de la commission d'enquête sur les dossiers réalisés par le bureau d'études GNAT	50
6	PUBLICITÉ ET AFFICHAGE	53
6.1	Mesures Réglementaires de Publicité et d’Affichage :	53
6.2	Exécution des mesures réglementaires de publicité :	53
6.3	Information réalisée à l’initiative des communes :	54
6.4	Réunion publique :	54
7	OBSERVATIONS, PROPOSITIONS, CONTRE-PROPOSITIONS DU PUBLIC	55
7.1	Registres d'enquête :	55
7.2	Collecte des courriers adressés au siège de l'enquête :	55
7.3	Registre dématérialisé :	55
7.4	Mise à disposition du Public des observations reçues sur le registre dématérialisé :	55
8	REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE AVEC LE PUBLIC	56
8.1	Généralités :	56
8.2	Compte-rendu de la réunion publique :	56
8.3	Mesures préparatoires et d'exécution :	57
8.4	OBSERVATIONS et QUESTIONS DES PARTICIPANTS	59
8.5	BILAN À L'ISSUE DE LA RÉUNION PUBLIQUE	68

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

8.6	Transmission du compte-rendu de la réunion publique :	69
9	DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	69
9.1	Accès du public aux différents documents :	69
9.2	Permanences des commissaires enquêteurs :	70
9.3	Résumé du déroulement des permanences :	71
9.4	Participation du public :	75
9.5	Clôture de l'enquête / Observations sur les registres :	76
10	PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS RECUEILLIES LORS DE L'ENQUÊTE :	77
11	BILAN DE L'ENQUÊTE – DEMANDE DE MÉMOIRE EN RÉPONSE	83
11.1	Bilan de l'enquête :	83
11.2	Thèmes retenus par la commission d'enquête pour le Mémoire en Réponse	83
11.3	Le mémoire en réponse du pétitionnaire :	89
12	DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	91
13	POSITION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES REPONSES DE MSV FRANCE SAS AUX OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE	92
13.1	Thème N°1 : Nuisances sonores	92
13.2	Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux nuisances sonores générées par le projet :	107
13.3	Thème N°2 : Les pollutions	109
13.4	- Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux pollutions générées par le projet :	117
13.5	Thème 3 : Impact sur l'environnement	118
13.6	Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux impacts générés par le projet sur l'environnement.	127
13.7	Thème n° 4 : les emplois et l'activité économique	130
13.8	Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux emplois et aux retombées économiques générés par le projet :	135

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

13.9	Thème n° 5 : le cadre légal	136
13.10	Thème n° 6 : Accès au site et circulation	136
13.11	Thème N° 7 : Questions diverses	137
13.12	Thème n° 8 : Utilisation de l'argent public, choix du projet, achat du site	138
14	DÉLIBÉRATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX	138
15	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES	139
15.1	À ce stade du rapport :	139
15.2	Inventaire des recommandations de l'Autorité Environnementale formulées dans son Avis délibéré n°2018-38 du 25 juillet 2018	140
15.3	Avis de la commission d'enquête sur les Recommandations de l'Autorité environnementale :	142
15.4	Avis du Conseil National de la protection de la nature (CNPN) :	142
15.5	Avis de la commission d'enquête :	142
16	- SYNTHÈSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	145

1 FORMALITÉS PREALABLES

1.1 1^{er} acte :

Par courrier du 14 juin 2018 (Cf. *annexe 1*), Monsieur le Directeur départemental des territoires de l'Aisne (02) demande au Président du Tribunal Administratif d'Amiens, la désignation d'une commission d'enquête pour conduire l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement et demandes de permis d'aménager et de permis de construire au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin » présentées par la Société MSV France SAS.

1.2 2^{ème} acte :

Par ordonnance du **26 juin 2018** (cf. *annexe 2*), Monsieur le Président du Tribunal Administratif d'Amiens désigne pour mener cette enquête : Monsieur Serge **Véron**, comme **Président** de la commission d'enquête, Madame Denise **Lecocq** et Monsieur Jean-Marc **Le Gouellec** comme **Membres titulaires**.

1.3 3^{ème} acte :

Par arrêté du **23 juillet 2018** (cf. *annexe 3*), Monsieur le Préfet de l'Aisne prescrit une enquête publique sur les communes de **Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**, et fixe les dates de son déroulement :

- du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018 inclus.

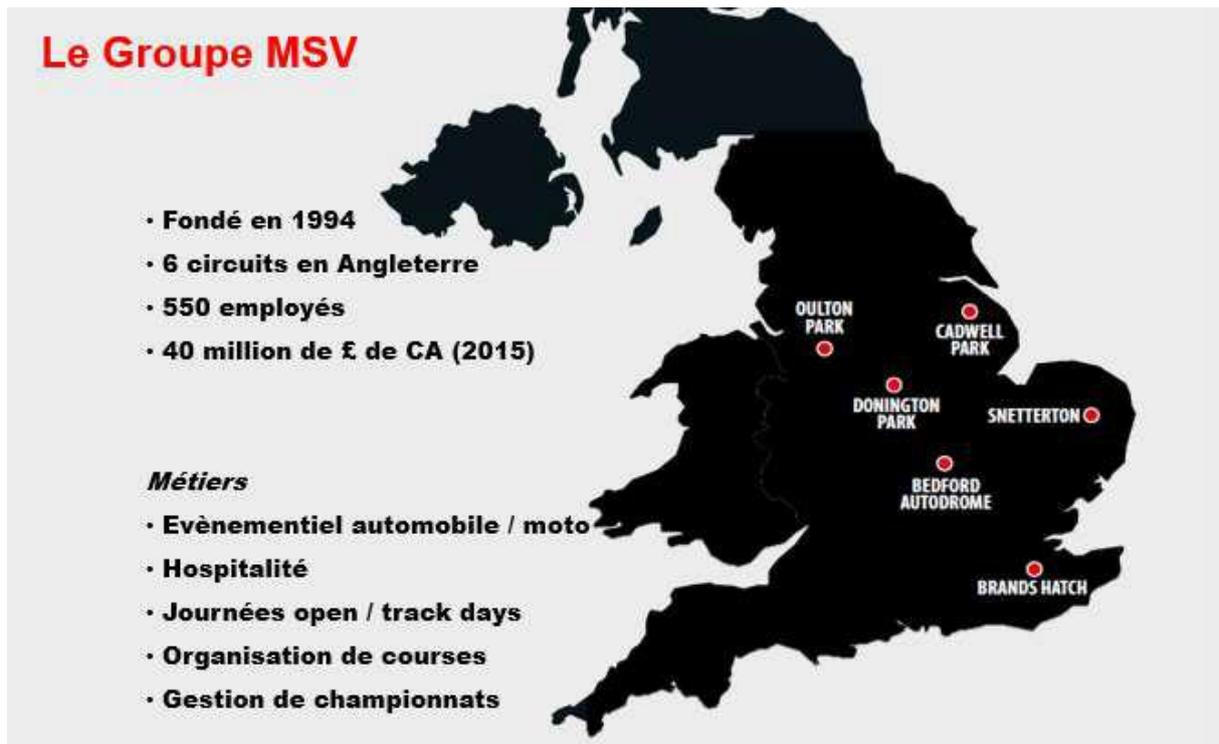
Dans cet arrêté il est précisé, à l'article 9, qu'une réunion d'information et d'échange avec le Public aura lieu au foyer rural de la commune de Couvron-et-Aumencourt, le samedi 15 septembre 2018 de 18h 00 à 20h 00. Elle sera présidée par M. Serge Véron, Président de la commission d'enquête.

* * *

2 PRÉSENTATION DU PÉTITIONNAIRE & DU PROJET

(SOURCE : RÉSUMÉ NON TECHNIQUE, VERSION 2)

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



2.1 PRÉSENTATION DU GROUPE

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

Dans le cadre d'un Contrat de Redynamisation d'un Site de la Défense (CRSD), il a saisi l'opportunité d'acquérir une ancienne base militaire pour y créer et développer un autodrome de renom.

Les installations de MSV FRANCE SAS seront composées ;

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

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

- d'un stand de tir ;
- d'un centre équestre.

2.2 LOCALISATION

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

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

Commune / Surface (en m²) : CHÉRY-LES-POUILLY : 21 ha ; COUVRON-ET-AUMENCOURT : 279 ha ; CRÉPY : 64 ha ; VIVAISE : 145 ha.

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



PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE du Quartier Mangin

Échelle non contractuelle – Janvier 2018

- Situation géographique du terrain :

Le terrain prend place sur les territoires communaux : CHÉRY-LES-POUILLY, COUVRON-ET-AUMENCOURT, CRÉPY et VIVAISE.

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

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

2.3 IMPACT TEMPORAIRE

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

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

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

- Pour les risques :

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

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

2.4 IMPACT VISUEL ET URBANISME

2.4.1 DESCRIPTION DU PROJET

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

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

- AUTODROME

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

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



Photographie aérienne du bâtiment 233 et de l'hélistation

- AÉRODROME

Il sera constitué d'une piste (existante et réaménagée), d'une zone de stationnement à son extrémité nord-est et d'un hélicoptère.

- BÂTIMENTS ET ACTIVITÉS ANNEXES

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

- PARKINGS

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



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE SUR LE AUVENT



2.4.2 IMPACT VISUEL

Les paysages environnant le secteur d'étude permettent d'atténuer la présence du projet et de le composer en adéquation avec l'entité paysagère existante.

De nombreux éléments du paysage limitent les risques de co-visibilité :

- l'existence d'une ceinture agricole ;

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

- la présence de boisements sur le site filtrant les vues de manière plus ou moins forte en fonction de la densité de la végétation et de la saison ;
- l'éloignement des villages à plus de 500 m ;
- le relief.

Le risque de co-visibilité avec les éléments patrimoniaux est estimé faible dans le périmètre éloigné du secteur et nul dans le périmètre proche.

Ainsi, l'impact du projet sur la population et les paysages avoisinants est considéré comme limité.

2.4.3 URBANISME

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

Les prescriptions fixées par les Plans Locaux d'Urbanisme seront respectées.

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

Le projet n'est pas consommateur d'espace naturel classé, ni à l'origine d'un étalement urbain. Il s'inscrit dans une démarche d'urbanisme durable (réhabilitation d'un site anthropisé).

2.5 PROTECTION DU MILIEU NATUREL

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

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

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

2.5.1 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION :

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

- RESPECTER L'EMPRISE DU PROJET

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

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

- VITESSE DE CIRCULATION

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

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

- ÉCLAIRAGE RAISONNÉ

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

- FAUCHE / TRAITEMENT DES ESPACES VERTS

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

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

- GESTION DIFFÉRENCIÉE DES MILIEUX

Le périmètre d'étude sera planté de différents milieux floristiques : prairies, milieux arbustifs (sur et hors site).

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

- VÉGÉTALISATION DES MERLONS

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

Ces merlons seront en partie végétalisés.

La création d'une bande arbustive sur une partie du merlon permettra de créer un corridor biologique favorable aux déplacements de la faune.



Vue aérienne du quartier Mangin

Le merlon Nord-est, présentera une hauteur de 5 m.

Le merlon Sud-ouest, culminera à 7 m.

2.5.2 MESURES COMPENSATOIRES :

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

Les mesures compensatoires sont les suivantes :

- MC1 CRÉATION DE PRAIRIES PAR SUPPRESSION DE SURFACES BÉTONNÉES

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

- MC2 RESTAURATION / RÉHABILITATION DE PRAIRIES

Plusieurs prairies du périmètre rapproché sont dégradées en raison de la colonisation d'arbres et d'arbustes.

Le but de cette mesure est de restaurer ces prairies et friches en réalisant une coupe des arbres et arbustes présents au sein de cet habitat et en favorisant l'installation d'espèces prairiales.

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

L'objectif de cette mesure est de créer ces milieux dans des zones plus calmes sur le périmètre rapproché.

Les surfaces n'étant pas suffisantes sur le site en lui-même, une partie de la compensation sera réalisée en dehors du périmètre rapproché sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant LAON à SAINS-RICHAUMONT propriété du département de l'AISNE, accueillant la vélo route départementale et sur des terrains appartenant à la Fondation pour la protection des habitats de la faune sauvage (bassins de COHAYON, anciens bassins de sucrerie).

- MC5 TRANSPLANTATION ET RENFORCEMENT DE POPULATION DE GENTIANE CROISSETTE

L'objectif de cette mesure est de sauvegarder la station de Gentiane croisettes observée sur le périmètre rapproché.

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

Cette sauvegarde passe premièrement par une transplantation des pieds impactés vers une zone non impactée puis par le déplacement de la station complète dans un habitat similaire, favorable à son établissement (pelouse calcaire rase à pionnière).



Gentiane croisette

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

La compensation se développe sur un foncier de 20 551 m², terrain positionné à proximité du projet, mais néanmoins en aval du merlon de terre.

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

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



L'Oedicnème Criard

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

C. MESURES COMPENSATOIRES SUPPLÉMENTAIRES

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

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

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

2.6 ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU

2.6.1 PRÉLÈVEMENT ET USAGES EN EAU

MSV FRANCE SAS exploite un forage, autorisé par arrêté préfectoral en date du 28/07/2017. Le volume annuel prélevé sera de 45 000 m³ pour un volume journalier n'excédant pas 120 m³/jour.

L'eau sera utilisée pour :

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

2.6.2 CONDITIONS DE DISTRIBUTION DE L'EAU

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

- CONTRÔLE SANITAIRE

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

Un registre des visites et un carnet sanitaire seront tenus à la disposition des administrations. Ce registre contiendra, entre autres, un tableau récapitulatif des résultats analytiques de la surveillance de la qualité des eaux.

- INSTALLATION DE TRAITEMENT

L'eau subira une désinfection.

- SUIVI DES CONSOMMATIONS ET GESTION

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

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

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

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

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

2.7 REJETS EN EAU

Ils se composeront :

- des eaux pluviales ;
- des eaux usées domestiques.

2.7.1 EAUX PLUVIALES

1. ORIGINE

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

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

2. AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX

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

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

3. COLLECTE ET REJET

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

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

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

4. TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES

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

5. IMPACT DE L'INFILTRATION DES EAUX PLUVIALES

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

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

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

2.7.2 EAUX DOMESTIQUES

1. ORIGINE

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

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

2. AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX

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

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

3. TRAITEMENT

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

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

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

4. IMPACT DE L'INFILTRATION DES EAUX USÉES

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

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

Il n'y aura plus de rejet dans le milieu superficiel conduisant à une amélioration de la qualité des cours d'eau, précédemment utilisés comme exutoire des eaux pluviales de la base militaire, sans traitement préalable.

La charge polluante émise par le projet n'impactera pas la qualité des eaux souterraines.

Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE.

2.8 REJETS DANS L'AIR

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

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

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

Il est estimé que le projet n'aura pas d'incidence sur la qualité de l'air.

2.9 BRUIT

2.9.1 IMPACT LIÉ AUX ACTIVITÉS

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

1. AUTODROME – ACTIVITÉS DE TYPE LOISIR

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

2. AUTODROME – ACTIVITÉS DE TYPE INDUSTRIEL

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

3. AÉRODROME

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

4. STAND DE TIR

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

2.9.2 MESURES DE RÉDUCTION

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

1. HORAIRES D'ACTIVITÉ

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

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

Les périodes de roulage seront adaptées au nombre et au type de véhicules en piste et strictement limitées à ce qu'autorise la législation en termes d'émergence sonore.

2. CONTRÔLE DES NIVEAUX SONORES DES VÉHICULES

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

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

Méthode de mesure acoustique

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

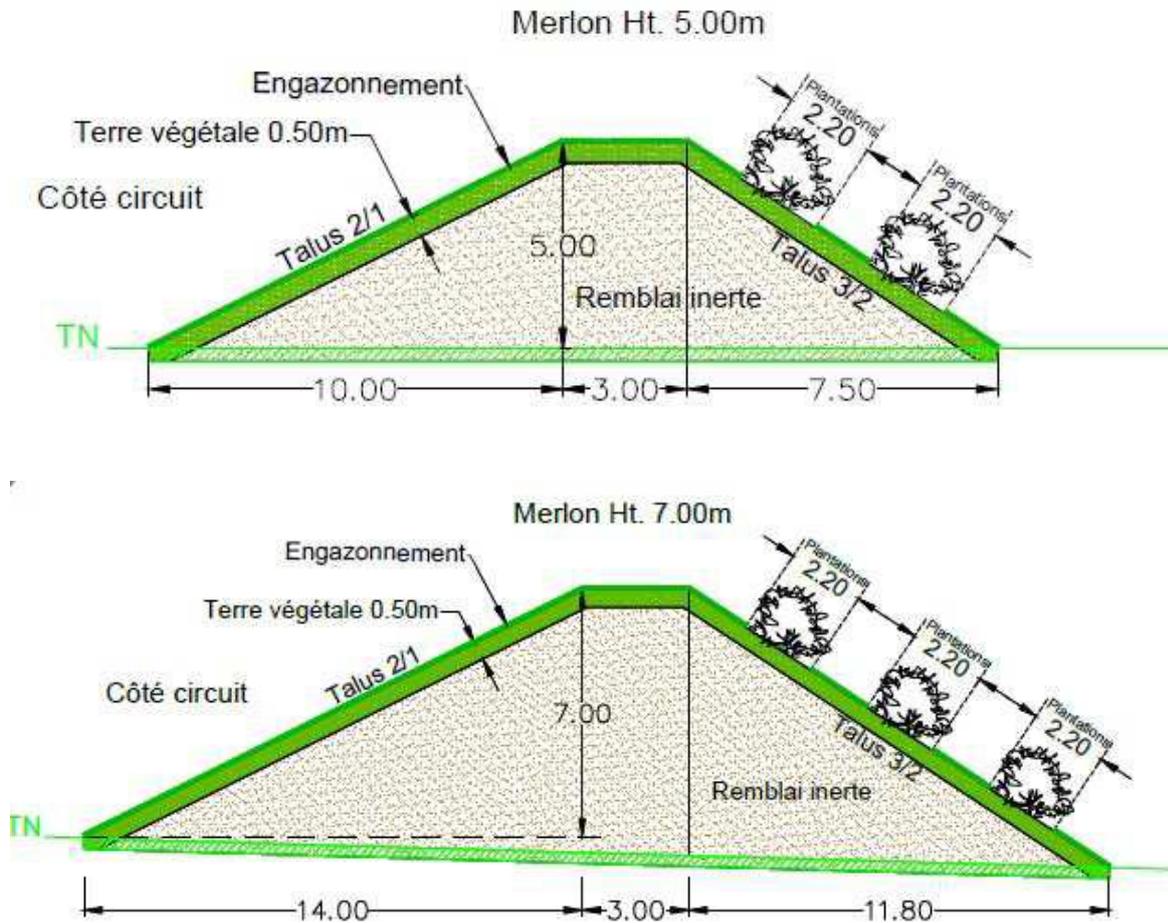


- Sans cet autocollant, le véhicule n'est **pas autorisé** à prendre la piste.



2.9.3 MERLONS :

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



2.9.4 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

SURVEILLANCE SONORE DYNAMIQUE :

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

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

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

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

2.9.5 COMMUNICATION

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

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

- réunions trimestrielles avec groupe de liaison ;

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

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

Il est estimé que le projet respectera les émergences réglementaires, limitant de fait l'impact sur les tiers.

2.10 DÉCHETS

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

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

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

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

Il est estimé que le projet respectera les émergences réglementaires, limitant de fait l'impact sur les tiers.

2.11 TRANSPORT

2.11.1 TRAFIC

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

- les véhicules du personnel ;

- les véhicules des clients et visiteurs ;

- les camions et camionnettes de livraison/expédition.

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

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

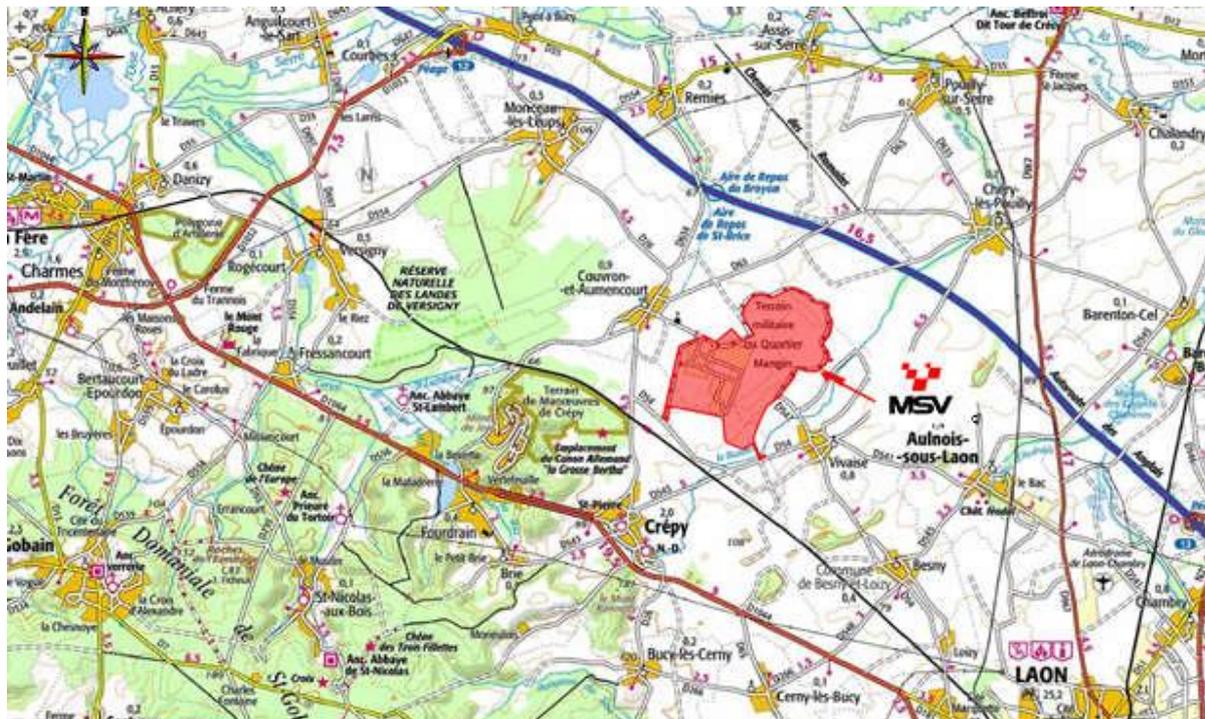
- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS

2.11.2 ACCES

Les entrées sur le site seront clairement identifiées.

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

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



Échelle non contractuelle – Janvier 2018

.../...

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

Deux accès seront aménagés :

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

2.11.3 PARKINGS

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

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

2.11.4 PLAN DE CIRCULATION

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

-les voies de circulation et accès seront nettement délimités, entretenus en bon état, maintenus en constant état de propreté et dégagés de tout objet susceptible de gêner la circulation ;

-les voiries internes seront aménagées de manière à éviter toute collision entre deux véhicules ;

-des panneaux de signalisation imposeront une vitesse limitée de manière à éviter les accidents et les collisions.

Il est estimé que le projet ne conduira pas à une perturbation du trafic.

2.12 RISQUES ET POLLUTION

2.12.1 CONDITIONNEMENTS UNITAIRES

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

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

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

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

2.12.2 CONDITIONNEMENTS VRACS

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

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

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

Les cuves seront équipées d'une jauge de niveau.

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

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

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

2.12.3 STOCKAGES

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

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

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

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

Il est estimé que le projet aura un impact positif sur la gestion des sols pollués.

2.13 ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

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

- Il est estimé qu'au regard des hypothèses formulées, de l'environnement, des techniques disponibles et des VTR existantes à ce jour, un risque sanitaire lié au projet peut être exclu.

2.14 RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

2.14.1 PHASE ÉTUDE ET CONCEPTION

Ainsi, à partir d'une étude d'impact prenant en compte la qualité des sols, la qualité de l'air, le bruit, le paysage et le milieu naturel, ont été définies des mesures permettant de réduire ou de compenser les contraintes inhérentes au projet.

Le déboisement a été réduit aux actions minimales imposées par la sécurité, la reconstruction d'espaces verts a été privilégiée mettant en priorité la végétalisation de très grandes surfaces non étanchées.

L'adaptation au sol des structures et des infrastructures a été imaginée en fonction d'une intégration harmonieuse par rapport au paysage.

La protection contre le bruit a fait l'objet d'une étude par un cabinet indépendant afin d'atténuer au maximum les éventuelles nuisances pouvant s'additionner à celles des axes routiers du secteur d'étude. Ainsi des ouvrages confortatifs de type merlon et des plantations complémentaires participent très largement à la réduction de ces nuisances.

Pour les rejets des eaux, toutes les dispositions ont été prévues afin de n'infiltrer dans le milieu naturel que des eaux traitées.

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

2.14.2 PHASE TRAVAUX

Le circuit sera réalisé en minimisant au maximum les apports de matériaux. Ainsi, la solution de valorisation de sol en place a été choisie. Celle-ci permettra de limiter le prélèvement des matériaux naturels dans les gisements de la région et de réduire le trafic des camions sur le réseau routier.

La réutilisation des matériaux en place permet de ne pas mettre en décharge des centaines de milliers de m³ de déblais.

L'exécution des travaux fera également l'objet de procédures rigoureuses limitant au maximum les nuisances impactant la qualité de l'eau, de l'air et le bruit.

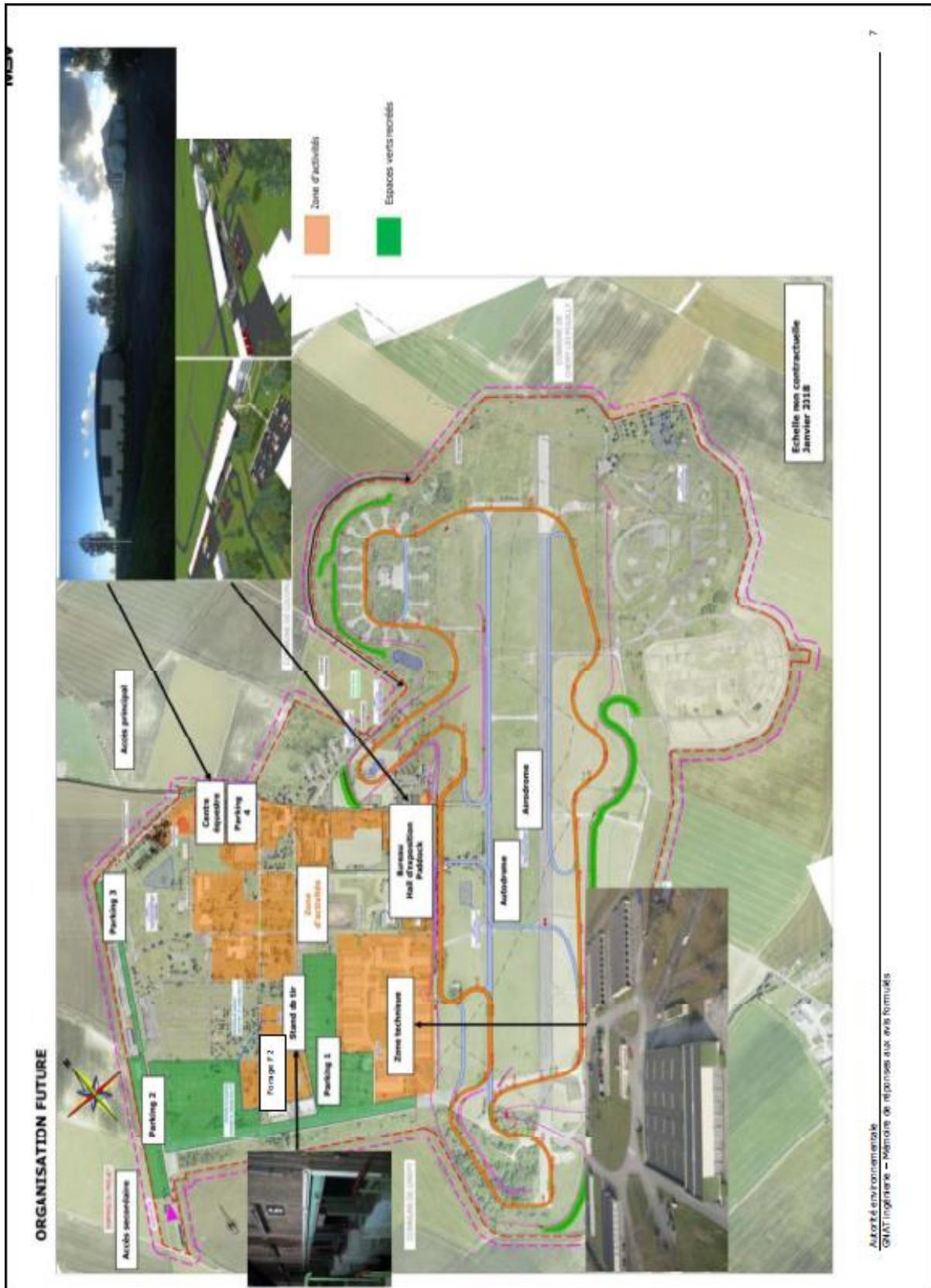
2.14.3 PHASE EXPLOITATION

Dans le souci de minimiser les nuisances sonores, MSV FRANCE SAS affichera clairement à ses clients une limite d'émission sonore. Afin d'en garantir l'applicabilité, elle investira dans un système de mesures des niveaux sonores des véhicules ainsi qu'un système dynamique de surveillance de la situation sonore.

Les espaces verts, pistes, infrastructures et abords seront entretenus dans une démarche raisonnée, conférant au site un cachet exceptionnel, totalement intégré au paysage.

* * *

PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL



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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

2.15 Description des projets d'aménagement

Commune de Couvron-et-Aumencourt :

Le projet d'aménagement sur cette commune (superficie totale du terrain : 2 787 908 m²) comprend :

- une partie de la piste de l'autodrome et la plate-forme d'accès à la piste qui supportera les futurs paddocks et les locaux administratifs et d'accueil (objet d'un dépôt de permis de construire ultérieur), et un parking existant de 250 places ;
- la voie d'accès des utilisateurs ;
- une partie des parkings événements sur les espaces de prairies existantes ;
- des bassins pluviaux (bassins n°1, 2, 3, 5 et 7 pour 21 990 m².);
- la réalisation de merlons de 5m pour 24 230 m².

Commune de Vivaise :

Le projet d'aménagement sur cette commune (superficie totale du terrain : 1 443 772 m²) comprend :

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

Commune de Crépy :

Le projet d'aménagement sur cette commune (superficie totale du terrain : 642 457 m²) comprend :

- une partie de la piste de l'autodrome ;
- la voie d'accès des poids lourds et des grands événements ;
- une partie des parkings grands événements ;
- un bassin pluvial n°5 de : 3 800 m², travaux d'affouillement (-) 1,50m ;
- la réalisation de merlons de 7m pour 17 286 m².

Commune de Chéry-les-Pouilly :

Le projet d'aménagement sur cette commune (superficie totale du terrain : 213 889 m²) comprend un bassin pluvial n° 6. (travaux d'affouillement (-) 1,50m des sols, bassin : 11 590 m²).

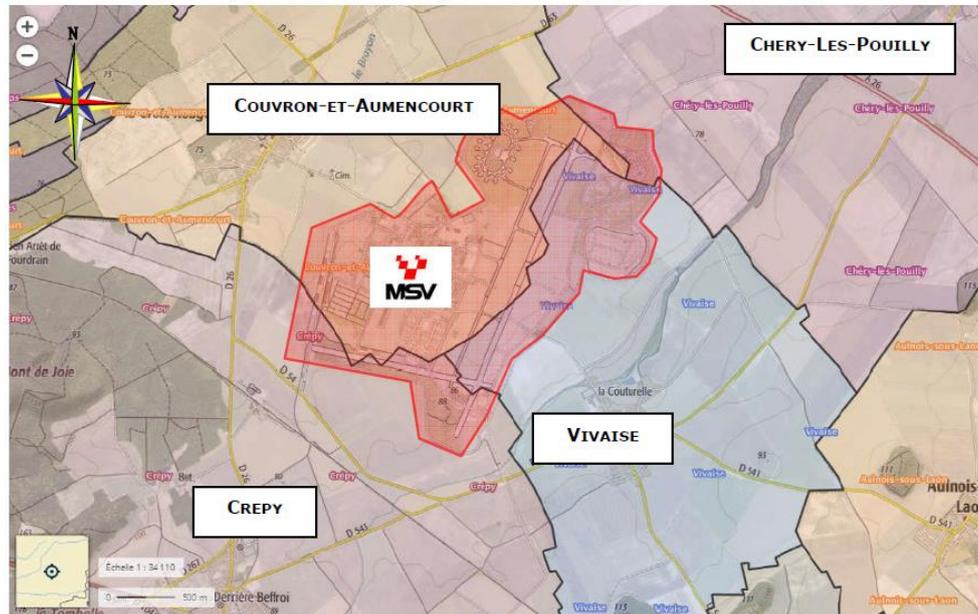
- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS

2 - Situation géographique du terrain

MSV

Le terrain prend place sur 4 territoires communaux : CHERY-LES-POUILLY, COUVRON ET AUMENCOURT, CREPY et VIVAISE.

L'extrait de carte fourni ci-après matérialise l'emplacement du projet et des communes.



LOCALISATION DU TERRAIN
Echelle non contractuelle – Janvier 2018

3 ORGANISATION DE L'ENQUETE

3.1 Réunion avec la DDT/02 :

Organisée à l'initiative du président de la commission d'enquête, M. Serge Véron, une réunion a eu lieu dans les locaux de la Direction Départementale des Territoires de l'Aisne (DDT/02) le **lundi 9 juillet 2018**.

Étaient présents :

- pour la DDT/02 : M. David Witt, directeur adjoint de la DDT/02, M. Thomas Bossuyt et M. Michel-Bernard Martinez du Service environnement/Police de l'eau et Mme Christine Lugand en charge de la demande de permis d'aménager du dossier,

- pour la commission d'enquête : M. Serge Véron, Mme Denise Lecocq, M. Jean-Marc Le Gouellec.

Absent excusé : M. Julien Bosse de la DDT/02 ayant suivi la partie dérogation espèces protégées.

La réunion s'est déroulée de 15 h à 17 h, en salle 414 - 4ème étage à la DDT de l'Aisne - 50 boulevard de Lyon à Laon.

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

L'objectif de cette réunion est de présenter le projet soumis à l'enquête et de définir les modalités du déroulement de celle-ci pour la rédaction de l'arrêté préfectoral.

Après la remise d'un dossier d'enquête aux commissaires enquêteurs, M. David Witt présente le projet Palmer.

En préambule, il précise que ce projet important pour l'économie locale, s'inscrit dans un ancien site militaire. À ce titre, il fait l'objet d'un Contrat de Redynamisation de Site Défense (CRSD). L'État y apporte 1 million d'euros, et ce projet est suivi par la Défense.

L'État est aussi porteur du service instructeur, DDT et DREAL, et facilitateur auprès du maître d'ouvrage.

Il souligne ensuite que le maître d'ouvrage est confronté à plusieurs difficultés.

En premier lieu, ce projet s'articule autour de 3 composantes majeures :

- un autodrome,
- une zone d'activités économiques (ZAE) autrement appelée ZAC zone d'aménagement concerté,
- un hélicoptère et un aérodrome, les demandes d'agrément pour la plateforme et la piste sont en cours auprès de la DGAC, Direction générale de l'Aviation civile.

En second lieu, la présence d'espèces protégées qui s'installent régulièrement sur les friches pour lesquelles il y a lieu d'obtenir une dérogation préfectorale.

Dans le cas présent, il s'agit :

- **de l'œdicnème criard**, 3 sites de nidification dont 2 sont impactés par le projet ;
- **de la gentiane croisette** présente dans le département, (sols acides et secs).

Sur ce point, la saisine du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) est faite. Il s'agit d'un avis simple qui n'engage pas le préfet.

Sur le plan des procédures de l'enquête, le projet est soumis à 2 codes :

- **le Code de l'environnement** : autorisation unique (loi sur l'eau, espèces protégées) par décision préfectorale ;
- **le Code de l'urbanisme** : permis d'aménager, 4 communes, Couvron, Chéry-les-Pouilly, Vivaise et Crépy : par décision des élus. Il faut ainsi 4 conclusions et avis sur ce thème, qui feront l'objet de 4 décisions.

*** Il y aura donc 2 enquêtes conjointes au titre des 2 codes : environnement et urbanisme.**

Par ailleurs, compte tenu du passage de l'emprise du domaine public au domaine privé et de l'importance de ce projet, le Conseil général de l'Environnement et du

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

Développement Durable (CGEDD) s'est saisi du dossier pour donner son avis sur la qualité de l'étude environnementale. Il se réunit courant juillet.

Le CNPN s'est prononcé et a donné un avis défavorable : les mesures ERC (*évitement / réduction / compensation*) concernant les espèces protégées sont estimées insuffisantes. Le maître d'ouvrage travaille à améliorer ce volet. Dans ce cadre, le vendredi 6 juillet dernier, la DDT/02 a réuni le Maître d'Ouvrage et les acteurs des espaces, SAFER, Chambre d'agriculture, Conseil départemental, pour rechercher des solutions dans ce domaine.

Pour la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC), il faut attendre leur avis. À priori, pas de difficulté, c'est un très petit aéroport privé, avec un accueil limité aux personnes autorisées.

Pour la Direction Régionale aux Affaires Culturelles (DRAC), des fouilles préventives archéologiques sont en cours sur le site du Quartier Mangin à Couvron.

Le maître d'ouvrage est représenté par **M. Morgan Labelle**, interlocuteur de la commission d'enquête, résidant à Couvron sur le site du projet. Les membres de la commission d'enquête précisent qu'ils organiseront prochainement une réunion avec le maître d'ouvrage.

Au final, M. Witt remercie les participants à cette réunion et confie aux agents de la DDT et à la commission d'enquête le soin d'organiser l'enquête en vue d'établir l'arrêté.

Dans ce cadre, il est conjointement décidé :

- Ouverture de l'enquête le mercredi 12 septembre 2018, la clôture le mercredi 17 octobre 2018.
- Le siège de l'enquête est fixé à Couvron-et-Aumencourt.
- La tenue de sept permanences de 3 heures par la commission au complet.
- Un dossier d'enquête et un registre papier dans chaque commune.
- Un registre dématérialisé avec une adresse internet sur le site de la préfecture, chaque message reçu en préfecture est publié et communiqué à la mairie du siège.
- Les courriers postaux sont à envoyer à la mairie du siège.
- L'affichage de l'avis d'enquête : en mairie, sur papier blanc A3, papier jaune format A3 pour le pétitionnaire sur les 2 accès au site.
- **Il est rappelé** : la commission d'enquête doit rendre 1 rapport commun, avec 5 conclusions :
 - 1 conclusion et avis pour le code de l'environnement (évaluation environnementale)
 - 4 conclusions et avis pour le code de l'urbanisme (1 permis d'aménager pour chaque commune).

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

3.2 Réunion des membres de la commission d'enquête :

Une réunion de préparation de l'enquête a lieu dans les locaux de la mairie de Couvron le mercredi 29 août 2018 avec les trois membres de la commission d'enquête.

Cette réunion avait pour objet d'organiser matériellement l'enquête, d'arrêter les modalités des permanences, de visiter les villages concernés, de vérifier l'affichage de l'avis d'enquête dans les mairies et sur le site du projet, de fixer avec les mairies les conditions d'accueil du public, de faire le point des publications dans la presse et dans les bulletins communaux, de répartir les tâches de chacun des membres de la commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, M. Jean-Marc Le Gouellec a présenté un diaporama de présentation de l'enquête publique destinée à être projetée lors la réunion publique : elle est relue par les commissaires enquêteurs. Mme Denise Lecocq a remis les registres d'enquête au président de la commission. Après signature de la page de garde, il lui remettra pour qu'ils puissent être déposés dans chacune des mairies, afin qu'ils soient ouverts par les maires des communes concernées pour l'ouverture de l'enquête, le 12 septembre.

Les courriers sont adressés à la commission d'enquête au siège, mairie de Couvron, ils seront numérotés en fonction de leur arrivée et annexés au registre d'enquête.

Les courriers qui arriveraient dans les autres communes seront numérotés et annexés au registre de leur commune de destination.

Après la réunion en mairie de Couvron, la commission d'enquête s'est déplacée dans les communes de Chéry-les-Pouilly, Vivaise et Crépy pour :

-- vérifier l'affichage des avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral (*Cf. annexe 4*). La mairie de Crépy n'avait pas encore affiché l'avis et l'arrêté préfectoral, ce qui a été réalisé sur le champ à la demande de la commission d'enquête ;

- visiter les salles qui recevront l'accueil du public et la salle dans laquelle se déroulera la réunion publique à Couvron-et-Aumencourt le samedi 15 septembre de 18 à 20h.

- indiquer les conditions de la remise des registres d'enquête et de la vérification de la complétude des dossiers.

Cette vérification s'est terminée par celle du site du projet, l'affichage est régulier : une affiche de format A3, sur fond jaune est apposée par le pétitionnaire aux deux entrées du quartier Mangin. (*Cf. annexe 5*).

À cette occasion, les membres de la commission sont reçus par M. Morgane Labelle qui indique que le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale est finalisé. Il est communiqué à la direction départementale des territoires qui le transmettra aux membres de la commission d'enquête.

Le président de la commission demande de faire une nouvelle visite en reconnaissance de la présence de la Gentiane croisettes, et de l'Œdicnème criard.

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

La gentiane est présente, en fin de floraison et semble se développer (*Cf. annexe 6*). Aucun œdicnème criard n'a été repéré au cours de la visite.

La visite a permis de constater que les travaux de construction de la station d'épuration de la commune de Couvron-et-Aumencourt dans l'enceinte du périmètre du projet, sont en cours. Également, que les parcelles concernées par les travaux de fouilles archéologiques qui avaient retourné plusieurs dizaines d'hectares, ont été remises en état.

Sur le plan de l'organisation du travail entre les membres de la commission, il a été décidé que M. Le Gouellec préparera tout le matériel nécessaire à l'enquête (audio et vidéo) et à la réunion publique du 15 septembre : vidéoprojecteur, clef USB support de la vidéo PowerPoint, moyens d'enregistrement de la réunion.

De son côté, Mme Lecocq rédigera dès avant l'enquête, la présentation des éléments du dossier d'enquête, des contributions des personnes publiques associées, de l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du demandeur. Cette présentation sera intégrée au rapport d'enquête.

* * *

4 COMPLEMENT D'INFORMATION – VISITE DE SITE

4.1 Complément d'information :

Après étude du dossier mis à notre disposition par la DDT/02, les membres de la commission d'enquête ont estimé nécessaire d'obtenir, de la part de la société MSV, la possibilité de leur présenter les caractéristiques du projet, ainsi que de visiter le site d'implantation des différentes installations le composant.

À cet effet, un contact téléphonique a été pris, avec de M. Morgan Labelle, chef de projet, pour une présentation du dossier, à 14h 30, le lundi 16 juillet 2018 dans les bureaux de la société SAS MSV France à Couvron.

Les membres de la commission d'enquête y ont été accueillis par M. Morgane Labelle responsable du site, de la mise en place du projet et de l'enquête publique.

Dans un premier temps, M. Labelle a présenté le projet, dans tous ses éléments, circuit automobile, ainsi que les autres activités possibles compte tenu des équipements existants : **stand de tir (200m), centre équestre avec manège couvert et en plein air.**

Dans un deuxième temps, M. Serge Véron a présenté le déroulement de l'enquête, souligné l'importance de l'affichage de l'avis d'enquête. Il a indiqué que 7 permanences ont été définies, au cours desquelles seront présents les trois membres de la commission.

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

Pour compléter la publicité donnée à cette enquête, il précise qu'une réunion publique sera organisée le samedi 15 septembre, à Couvron, de 18 à 20 h. A l'issue un compte-rendu de cette réunion sera établi par le président de la commission d'enquête, avec une demande de mémoire en réponse à la société SAS MSV France sur les points évoqués lors de cette réunion.

Dans un troisième temps, M. Morgane Labelle a organisé la visite du site pour présenter aux membres de la commission les objectifs du projet, les installations à créer pour atteindre les objectifs de développement de l'autodrome.

Au cours de la visite, nous avons constaté un important chantier de fouilles archéologiques, prévu sur 80 hectares. Pour la commission, cela a été aussi l'occasion de prendre des photos de la gentiane croisettes en pleine floraison (*Cf annexe 6*).

4.2 Visite du site MSV de Bedford (Grande Bretagne):

Pour compléter ses connaissances sur le dossier soumis à l'enquête, notamment dans les domaines de la protection de l'environnement et des mesures contre les nuisances sonores, la commission d'enquête a demandé au porteur du projet la possibilité de visiter le site de Bedford en Grande-Bretagne, servant de référence dans l'étude sur le bruit.

Dans ce cadre, M. Morgan Labelle (MSV) a organisé, pour les trois membres de la commission d'enquête, une journée de visite du site de Bedford, le jeudi 11 octobre 2018.

4.2.1 Contexte:

Il est apparu très vite aux membres de la Commission d'enquête, au vu des inquiétudes et des interrogations du public lors des premières permanences, qu'il leur était indispensable d'appréhender les conditions réelles d'exploitation d'un autodrome et l'application des mesures de limitation et de contrôle des émissions sonores ; le président Serge Véron a donc fait part de son intention de se rendre, avec les membres de la Commission d'enquête, sur l'autodrome de Bedford, dont l'implantation et les conditions d'exploitation sont similaires à celle du projet de Couvron.

M. Morgan Labelle a accédé à cette demande, et un déplacement sur le site de Bedford a été programmé le jeudi 11 octobre 2018.

4.2.2 Déroulement de la visite :

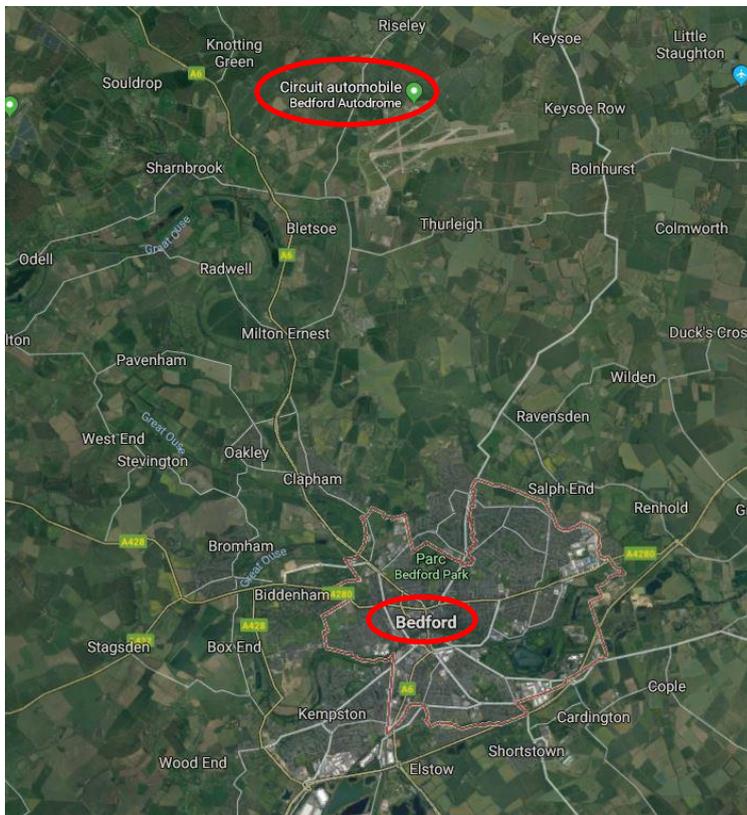
4.2.2.1 Le site

Le déplacement s'est effectué en voiture jusqu'à la gare de Lille Europe, en train (Eurostar et Midland Railways) jusqu'à la gare de Bedford où un collaborateur de MSV nous a acheminé sur le site en voiture.

Le circuit se situe sur l'emplacement d'une ancienne base aérienne créée en 1940 pour la Royal Air Force, utilisée durant le second conflit mondial successivement par le N°160 Squadron équipé de B-24 Liberator, le Polish No.18 Operational Training Unit équipé de Vickers Wellington et le 306^{ème} groupe de bombardement de l'U.S. Air Force doté de Boeing B-17 Flying Fortress, ce dernier ayant effectué 341 missions sur le continent européen jusqu'en avril 1945.



L'autodrome est à environ 16 km au nord de la ville de Bedford, situé à proximité de petites communes à caractère rural. L'accès s'effectue par route, MSV disposant d'un service d'autobus pouvant acheminer les clients des villes les plus proches vers le circuit.



Entrée principale de l'autodrome



Vue aérienne du circuit

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

4.2.2.2 Accueil :

La commission d'enquête accompagnée de Morgan Labelle, responsable du développement du circuit Laon-Couvron pour la société MSV France, arrive sur le site vers 10h (heure française). Elle est accueillie par M. Giles Butterfield, directeur général du groupe MSV qui, à l'aide d'une présentation Power Point, nous présente le site de Bedford et le projet MSV pour Laon Couvron :



➤ Le site de Bedford, créé en 1999, s'étend sur environ 400ha et propose 10km de pistes, réparties en 4 circuits principaux interconnectables, un circuit de karting et un circuit d'évolution pour véhicules 4x4. Sa similitude avec le site de Couvron réside dans les paysages environnants relativement plats, la proximité comparable de communes de tailles équivalentes et la présence de merlons : c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le bureau d'études Echopsy, en charge de l'étude d'impact acoustique, a choisi Bedford pour y réaliser une importante collecte de données servant

de base au modèle de calcul utilisé par le logiciel Prédicator, adapté spécifiquement pour les activités d'un circuit automobile.



Comme à Couvron, Bedford dispose d'un aérodrome doté d'une piste de 1000m, appartenant à MSV et réservé à un usage restreint à des avions d'affaires et un hélicoptère (permettant l'accès de 4 aéronefs) situé à proximité des bâtiments d'accueil de l'autodrome.



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

Après 20 années d'exploitation, le trafic constaté sur ces installations reste très limité.

➤ Le site de Laon-Couvron présente un fort potentiel dû à la présence de voies de communication (A26, D1044), la proximité de grandes agglomérations, une position proche des pays du Nord de l'Europe et un foncier existant important dont une grande partie est réutilisable pour les activités prévues par MSV.

Les activités de maintenance automobile :

4.2.2.3 *L'Activité maintenance automobile*

La commission d'enquête s'est ensuite rendue dans les ateliers de maintenance des



véhicules, installés dans les anciens hangars de la base aérienne. Elle a pu constater la présence d'une vingtaine de mécaniciens œuvrant à l'entretien des différents véhicules appartenant à MSV et mis à la disposition de la clientèle.



Vue d'un des ateliers de maintenance

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

En complément de l'entretien de ses propres véhicules, MSV prend en charge la maintenance et la réparation de véhicules récents ou anciens que les clients particuliers lui confient.

4.2.2.4 L'activité de l'autodrome :

Le jour de la visite de la commission d'enquête, l'activité du site était consacrée à un « Full Day Palmer Sport event », pratiqué six jours par semaine : au cours de cette journée s'étalant de 7h30 à 17h30, les clients accomplissent huit programmes successifs de conduite avec chacun des véhicules Palmer Sport ; l'autodrome peut accueillir au maximum 6 groupes de 12 personnes par jour, qui bénéficient, en plus des stages de conduite, d'un petit-déjeuner, déjeuner et « five o'clock tea ».

Les membres de la commission ont ainsi pu appréhender le niveau du bruit émis lors des activités les plus fréquentes du site.

4.2.2.5 Les merlons :

Les membres de la commission ont souhaité visualiser et constater l'impact visuel sur



le paysage et la réduction du bruit des véhicules induits par les merlons, dont le dimensionnement est similaire à ceux prévus à Laon-Couvron : ils se sont rendus au pied et au sommet des merlons, monticules de terre végétalisés disposés le long de certaines pistes. Côté pistes, les merlons sont engazonnés, côté extérieur, ils sont plantés de haies et d'arbustes.



Vues des merlons côté pistes

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

Les merlons n'entourent pas l'intégralité des pistes et sont implantés de manière à réduire l'impact sur les villages environnants en tenant compte de leur proximité et leur positionnement par rapport aux vents dominants. Ils permettent également un masquage visuel des pistes, dans le but de bénéficier de l'effet *psychologique* « on entend moins ce que l'on ne voit pas ».

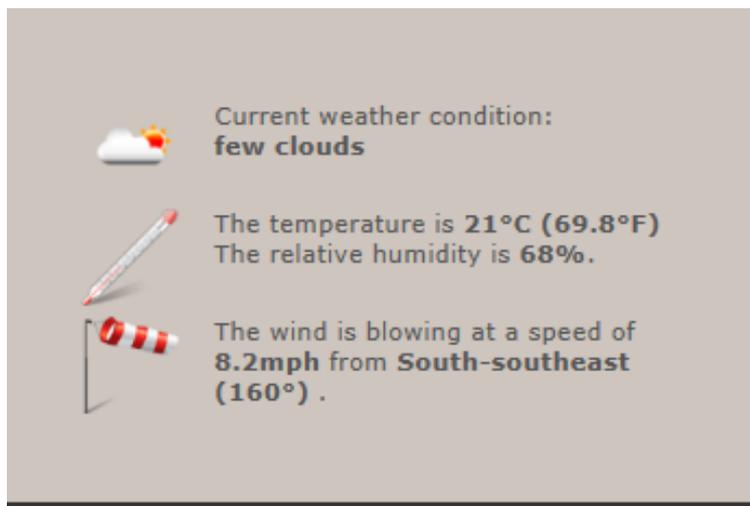


La commission d'enquête a pu, alors que le circuit était en activité (8 véhicules en piste), passer à l'extérieur du circuit, le long d'un merlon afin d'en constater l'effet d'atténuation acoustique.

Sans être flagrante, une perception plus « étouffée » du bruit émis par les véhicules a ainsi pu être constatée.

Vue des merlons côté extérieur

La commission d'enquête, profitant de l'activité sur le circuit, a effectué un itinéraire autour du circuit, se rendant dans la partie la plus exposée en fonction du vent soufflant de manière non négligeable ce jour-là.

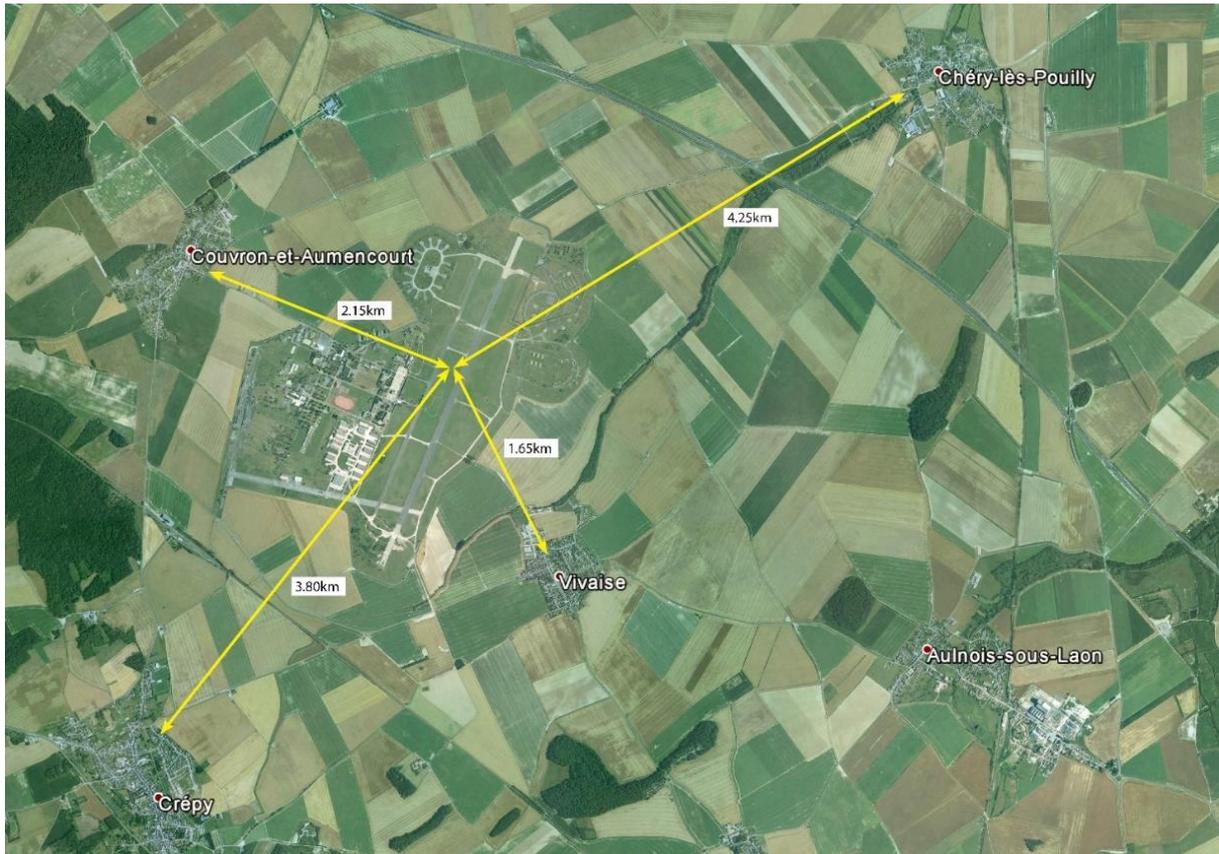


Relevé météo du jour à Bedford

4.2.2.6 Constat des émissions sonores dues à l'activité du circuit :

La vue ci-dessous présente les distances séparant les villages environnant le projet du centre des pistes :

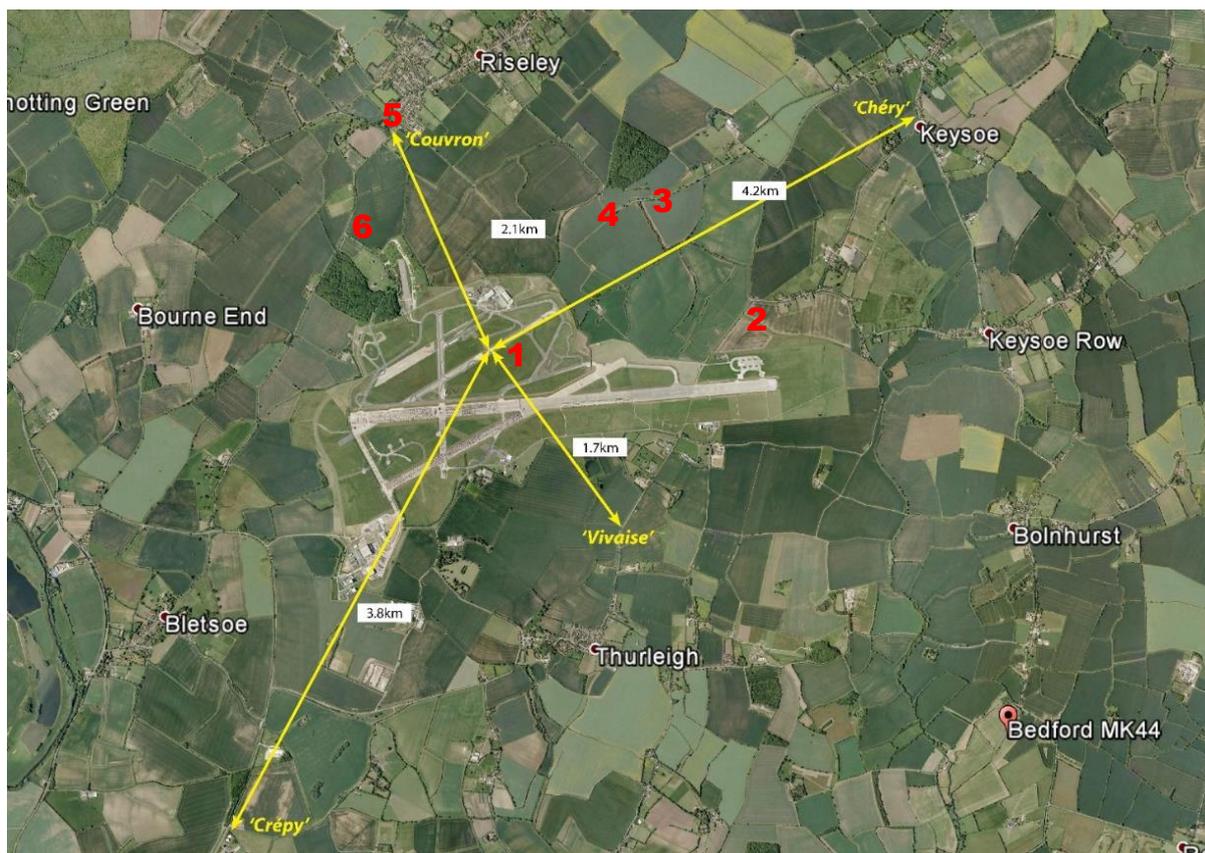
- Demande de réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome sur les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise présentée par la Société MSV France SAS



Il s'avère que le site de Bedford est également situé à proximité de villages et à des distances correspondantes :

- Couvron et Riseley à 2,1km
- Vivaise et Turleigh à 1,7km
- Chéry-les-Pouilly et Keysoe à 4,2km

Prenant en compte la direction du vent le jour de sa visite (sud-sud-est, 160°), la commission d'enquête s'est déplacée sur différents endroits situés entre le site MSV et Riseley afin de se placer dans les conditions les plus favorables à une perception des bruits provenant de l'autodrome ; les différents points d'écoute figurent sur la vue ci-après :



Les constatations des membres de la commission d'enquête sont résumées dans le tableau suivant et ne sont basées que sur une écoute attentive, essayant, dans la majorité des situations, de distinguer le bruit des véhicules parmi les bruits ambiants ; la constatation la plus objective possible des « auditeurs » tend à affirmer qu'à une distance de 2 km, le bruit émis par les voitures se fond dans le bruit ambiant.

Localisation	1	2	3	4	5	6
Constats de la commission d'enquête	<i>Perceptible distinctement</i>	<i>Faiblement perceptible</i>	<i>Faiblement perceptible</i>	<i>Faiblement perceptible</i>	<i>Difficilement perceptible</i>	<i>Faiblement perceptible</i>

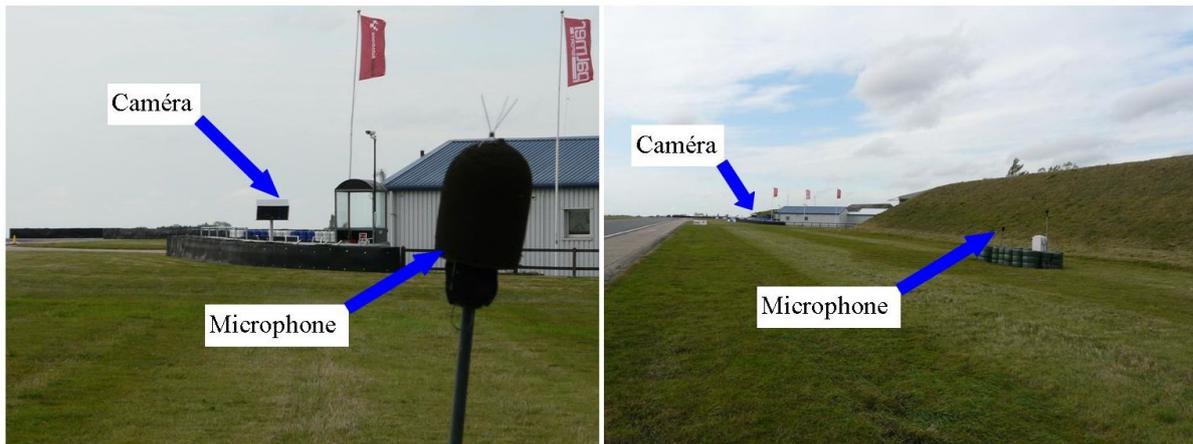
Répondant aux interrogations de la commission d'enquête, le directeur général de MSV a indiqué que lors du démarrage de l'activité en 1999, quelques riverains se sont plaints du désagrément causé par le bruit des véhicules, mais depuis, aucun riverain ne s'est manifesté.

4.2.2.7 Mise en œuvre de mesures de réduction du bruit :

L'importante expérience de MSV acquise depuis de longues années dans l'exploitation de ses circuits lui a permis de mettre en place des mesures efficaces de réduction de bruit en fonction des activités et des conditions météorologiques : la commission d'enquête a constaté la présence de microphones et de caméras en bord de piste :

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

les mesures du bruit émis par les véhicules évoluant sur le circuit sont effectuées en permanence, et si un véhicule dépasse les seuils imposés par MSV, il est immédiatement identifié et son propriétaire est invité à modifier l'échappement de son véhicule ou à quitter le circuit ; cette mesure est complémentaire aux mesures statiques sur banc auxquelles les véhicules des particuliers doivent se soumettre avant d'obtenir l'autorisation de pénétrer sur les pistes.



Dispositifs de mesure et d'identification en bord de piste

4.2.2.8 Préservation de l'environnement :

Le site accueille une faune et une flore que les gestionnaires tiennent à préserver. Les zones de nidification et les espaces naturels dans lesquels prolifèrent des végétaux remarquables sont signalés et leur accès est interdit ; la commission d'enquête a pu constater la présence de panneaux, de barrières et de zones de prairies naturelles aménagées au milieu des vastes espaces engazonnés constituant les zones de dégagement bordant les pistes.



Zone prairiale au milieu des pelouses



4.2.2.9 Zone d'activités à proximité :

MSV n'a pas acquis l'intégralité de la base aérienne : de vastes espaces connexes ont été investis par des industriels qui ont développé des activités liées à l'automobile mais aussi à la recherche médicale, à l'édition, au spectacle.



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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

4.2.3 Conclusion :

Les membres de la commission d'enquête, grâce à ce déplacement sur un site présentant de grandes similitudes avec le projet soumis à enquête publique, ont :

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

4.3 Présentation de l'étude sur le bruit :

Les craintes des nuisances sonores étant un des points les plus mis en avant dans les observations du Public, il a semblé nécessaire à la commission d'enquête de compléter ses connaissances dans ce domaine.

À cet effet, la commission a demandé à M. Morgan Labelle de lui présenter l'étude sur le bruit figurant dans le dossier d'enquête, réalisée par le BE. Echopsy.

Cette présentation de l'étude acoustique s'est déroulée lors de la réunion du 25 octobre 2018 dans les locaux de MSV France SAS.

Le compte-rendu est le suivant :

4.3.1 Préambule :

De nombreuses inquiétudes relatives aux émissions sonores ont été émises par le Public au cours de l'enquête, soit par des observations sur les registres papier à sa disposition dans les quatre communes concernées, soit par les messages sur le site dématérialisé ouvert par la préfecture à cet effet.

Pour lui permettre de se positionner sur ces observations, les membres de la commission d'enquête ont demandé à M. Morgan Labelle une présentation de l'étude sur le bruit par le bureau d'études Echopsy. Ayant donné une suite favorable à notre demande, la réunion s'est déroulée dans les bureaux de MSV France, sur le site de Couvron de 16 à 18 h le 25 octobre 2018.

Étaient présents :

M. Florent Bruneau, ingénieur acousticien, du bureau Echopsy

M. Morgan Labelle pour MSV France,

Mme Emmanuelle Mercier pour le bureau d'études GNAT

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

Les membres de la commission d'enquête : M. Serge Véron, Mme Denise Lecocq, M. Jean-Marc Le Gouellec.

4.3.2 Déroulement de la réunion :

Dans un premier temps, sur les observations émises nous avons fait le constat suivant :

- de nombreuses questions, répétées dans les mêmes termes, semblent résulter de versions « copier-coller » ;
- plusieurs observations, relatives aux fonds utilisés dans le cadre du projet, reprochent la mise en place d'un projet privé avec des fonds publics, notamment pour l'érection de merlons en vue de réduire les effets sonores dus à l'activité, « des dispositifs (anti-bruit) financés par de l'argent public pour servir les intérêts d'une société privée » ;
- d'autres reprochent à l'étude acoustique d'avoir utilisé des méthodes adaptées « donc favorables au projet » ;
- il en est de même pour l'étude du bruit, « l'étude a été réalisée en-dessous des seuils pour être en-dessous de la norme « arbitrairement », d'où une « étude acoustique biaisée ».

Après avoir rappelé que les observations portant sur l'utilisation des fonds publics n'entrent pas dans le cadre de la présente enquête publique, les membres de la commission d'enquête ont demandé au représentant du B.E. Echopsy de préciser comment a été menée l'étude sur le bruit et sur quelles bases, et d'apporter une réponse aux observations du Public.

Des éléments apportés, il ressort :

- pour se positionner, les techniciens chargés de l'étude, se sont rendus au circuit de Bedford, les caractéristiques de ce circuit étant similaires à celles du projet de Laon-Couvron. Afin que l'étude soit incontestable, il fallait s'appuyer sur l'environnement du circuit présentant les mêmes caractéristiques ;
- les mesures de Bedford ont ainsi servi de référence pour évaluer les mesures prévisionnelles pour Laon-Couvron ;
- **pour définir les mesures initiales, le choix a été fait de retenir le seuil le plus faible comme référence pour le calcul des émergences, donc les seuils choisis sont les plus défavorables pour le porteur de projet ;**
- le bruit est lié à l'activité ;
- pour la présente étude, il n'existe pas de logiciel spécifique pour ce type de circuit, le logiciel mis en place dans ce cadre pourra servir de référence par la suite ;
- **en matière de circuits, les virages ont des caractéristiques acoustiques propres, les merlons ont été disposés en fonction des tracés ;**

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

- les merlons correspondent totalement à l'exigence de la loi, **éviter et réduire**.

Il a ensuite été précisé par M. Morgan Labelle :

- que sur le site de Couvron, il y aura trois types d'activité :
 - 1° une activité d'essais, où il n'y aura pas d'émergence de bruit.
 - 2° une activité avec les véhicules personnels, c'est l'activité où le bruit est le plus difficile à gérer, pour ce faire le contrôle à l'entrée, et la prise de son avec l'appui de caméras permettront d'éliminer les véhicules trop bruyants ;
 - 3° une activité avec les véhicules de MSV Palmer, la société gère ces émissions et peut les moduler, il est prévu 20 % de véhicules très sportifs, 80 % de véhicules moins sportifs ;
- la piste sera homologuée par les fédérations de sport automobile, pour un nombre de voitures défini ;
- le contrôle micro-dynamique à l'entrée est mis en place par MSV, sur ce point, il est souligné qu'aucun circuit dans l'Aisne n'en est équipé ;
- les mesures de bruit seront enregistrées et communiquées à l'agence régionale de santé, à sa demande ;
- un contrôle sera assuré par l'ARS par rapport aux enregistrements et par rapport aux activités.
- un cahier de doléances sera disponible pour le Public ;
- les horaires d'activité seront respectés ;
- l'arrêté préfectoral définira les prescriptions pour le fonctionnement du circuit, ceci pour un nombre d'années défini ;
- le renouvellement ne sera acquis que si l'activité est sereine et conforme aux engagements pris dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'ouverture.

Au final, il souligne qu'une synthèse méthodique acoustique de la transposition des résultats de cette étude a été présentée aux maires des quatre communes concernées par le projet, lors d'une réunion spécifique qui s'est tenue avant le début de l'enquête.

* Pour ce qui est de l'utilisation des fonds publics, Morgan Labelle répond en se référant à l'historique du Contrat de redynamisation des sites de défense (CRSD) et aux choix politiques des élus concernés notamment des quatre communes et des deux communautés de communes.

5 CONSULTATION DU DOSSIER ET PERMANENCES

5.1 Consultation du dossier

Le Public pouvait prendre connaissance du dossier sur **la demande d'autorisation environnementale** au titre du code de l'environnement et celui des **demandes de permis d'aménager et de permis de construire** au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome au lieudit « Quartier Mangin » en mairie des communes de **Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**, aux heures habituelles d'ouverture des secrétariats de mairie.

Ce dossier comprend notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et la réponse écrite à celle-ci de MSV France SAS.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture/02 : (www.aisne.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Enquetes-publiques).

Dans le cadre de la mise en place de l'enquête, la commission d'enquête s'est connectée sur le site. Une capture de la page d'accueil de ce site est mise en **annexe 7**.

Un accès gratuit au dossier a été également garanti par un poste informatique situé à la DDT/02 – services environnement – unité police de l'eau –50 Bd de Lyon – 02011 LAON Cedex, sur prise de rendez-vous – téléphone : 03 23 24 64 00.

*** D'après les renseignements fournis par la DDT/02, ses services n'ont pas été sollicités par le Public sur ce point.**

5.2 Composition du dossier mis à la disposition du Public

Pour cette enquête, il a été mis à la disposition du Public, dans chacune des mairies des communes concernées, les documents listés ci-après :

1) - L'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018,

2)- La désignation de la commission d'enquête par le président du tribunal Administratif d'Amiens (Décision du 26/06/2018 – N°E18000106/80),

3)- Le dossier d'enquête sur la demande d'autorisation environnementale comprenant :

- La lettre de demande en date du 31 janvier 2018,
- Un glossaire,
- Une description du projet,
- Un résumé non technique,

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

- Une note de présentation non technique,
- Un dossier de 172 pages, présentant notamment :
 - le demandeur,
 - la nature et volume des activités concernées par le code de l'environnement,
 - la description du projet,
 - la description détaillée des installations et activités,
 - la gestion des eaux,
 - la sécurité.
- **Une étude d'impact traitant :**
 - l'aire d'étude,
 - l'occupation de la zone,
 - l'eau et sous-sol,
 - l'air, le bruit et les vibrations,
 - les déchets,
 - le transport et les approvisionnements,
 - les risques et les pollutions.

- Les incidences directes, indirectes, temporaires et permanentes sur l'environnement traitant :

- les impacts temporaires du projet,
- les impacts sur l'environnement,
- l'eau et le sous-sol,
- les rejets dans l'air,
- le bruit et les vibrations,
- les déchets,
- le transport,
- les risques et la pollution,
- les impacts négatifs du projet.

- Les solutions de substitution et principales raisons du choix effectué, traitant :

- les dispositions générales,
- la protection du milieu naturel,
- l'intérêt environnemental du projet,
- l'origine et utilisation de l'eau,
- les rejets aqueux,
- les rejets dans l'air,
- le bruit et les vibrations,
- les déchets,
- le transport,
- les risques et pollution.

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

- **Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences traitant :**

- des impacts temporaires,
- l'intégration dans l'environnement,
- l'origine et utilisation de l'eau,
- les rejets en eau,
- les rejets dans l'air,
- le bruit,
- les déchets,
- le transport et les approvisionnements,
- les risques et les pollutions,
- l'estimation des dépenses liées à la protection de l'environnement.

- **L'évaluation des risques sanitaires traitant :**

- le recensement des agents en présence,
- la cessation d'activités,
- la conclusion.

- **Les méthodes d'évaluation des incidences et qualifications des rédacteurs.**

- **Les conditions de remise en état du site en cas de cessation d'activité,**

- **Une demande de dérogation « espèces protégées »,**

- **Un dossier d'annexes de 520 pages, accompagné de plans.**

- **Les contributions des personnes publiques associées :**

- l'avis défavorable sous condition du **Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)**,
- l'avis de la DDT/02 et l'arrêté de prescription archéologique,
- l'avis favorable sous condition de l'ARS,
- l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire établi par le demandeur en réponse à cet avis avec ses annexes.

4)- Le dossier d'enquête sur le permis d'aménager comportant :

- Les 4 imprimés CERFA des communes intéressées. Les imprimés comportent le descriptif des installations faisant l'objet de la demande de permis de construire : affouillements pour les bassins (Communauté de commune du Pays de la Serre, Couvron-et-Aumencourt, Chéry-les-Pouilly et Crépy) et pour les exhaussements : merlons sur le territoire du Pays de la Serre, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise.

- une notice descriptive du terrain et du projet d'aménagement,

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

- un plan de situation, un plan actuel du terrain, un plan de démolition, un plan de masse, un plan des réseaux eaux usées (EU), un plan des réseaux des eaux pluviales (EP), un plan de réseau adduction eau potable (AEP), un plan des réseaux secs, une notice de présentation du projet, un plan accès VL à Couvron.

- Les avis des personnes publiques associées :

- **La sous-commission départementale pour la sécurité** contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP et immeubles de grande hauteur, pour les communes de **Crépy et Vivaise** (2 documents) : avis favorable sous condition.
- **Le SDIS de l'Aisne** à l'agglomération du Pays de Laon pour **Chéry-les-Pouilly**, avis favorable sous condition de respect des mesures de sécurité.
- **Le SDIS de l'Aisne** pour **Vivaise et Crépy**, inscrivant des prescriptions notamment la création d'un 3^{ème} accès.
- La notification de **prescriptions de diagnostic archéologique** de la DDT et l'arrêté préfectoral de la région Hauts-de-France, **portant modification de cette prescription** (2 documents).
- **Les avis de la direction de la voirie départementale** pour la commune de **Chéry-les-Pouilly** et les **communautés de communes du Pays de la Serre et de l'agglomération de Laon** (3 documents).
- **L'avis de l'ARS à la commune de Chéry-les-Pouilly**, favorable sous condition du respect des dispositions de l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2017.
- **L'avis de l'ARS à la commune de Couvron-et-Aumencourt**, favorable sous condition du respect des dispositions de l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2017.
- **L'avis de l'ARS à la communauté de communes du Pays de Laon**, favorable sous condition du respect des dispositions de l'arrêté préfectoral du 28 juillet 2017 (en double exemplaire).

* **Le mercredi 12 septembre 2018, à l'ouverture de l'enquête en Mairie de Couvron-et-Aumencourt (02), le Président de la commission d'enquête s'est assuré de la présence de tous ces documents.**

Les dossiers déposés dans les mairies de Crépy, de Vivaise et de Chéry-les-Pouilly) ont été vérifié ce mercredi 12 septembre 2018 par Mme Denise Lecocq.

Pendant toute la durée de l'enquête, ces dossiers ont été vérifiés par Mme Denise Lecocq à l'occasion de visites spécifiques et des permanences.

Aucun manquement n'est à signaler dans ce domaine.

5.3 Permanences de la commission d'enquête

Les sept permanences fixées pour cette enquête se sont déroulées dans les conditions décrites dans le tableau suivant :

<i>Jours</i>	<i>Horaires</i>	<i>Lieux</i>
<i>Mercredi 12 septembre 2018</i> <i>Ouverture de l'enquête</i>	<i>de 9h30 à 12h30</i>	<i>Couvron-et-Aumencourt</i>
<i>Vendredi 21 septembre 2018</i>	<i>de 9h30 à 12h30</i>	<i>Vivaise</i>
<i>Samedi 29 septembre 2018</i>	<i>de 9h30 à 12h30</i>	<i>Crépy</i>
<i>Jeudi 4 octobre 2018</i>	<i>de 15h00 à 18h00</i>	<i>Chéry-les-Pouilly</i>
<i>Lundi 8 octobre 2018</i>	<i>de 15h00 à 18h00</i>	<i>Crépy</i>
<i>Samedi 13 octobre 2018</i>	<i>de 9h30 à 12h30</i>	<i>Vivaise</i>
<i>Mercredi 17 octobre 2018</i> <i>Clôture de l'enquête</i>	<i>de 14h00 à 17h00</i>	<i>Couvron-et-Aumencourt</i>

Tous les membres de la commission d'enquête ont été présents lors des sept permanences dans les différentes mairies pour répondre aux attentes du Public.

5.4 Avis de la commission d'enquête sur les dossiers réalisés par le bureau d'études GNAT

5.4.1 Sur la constitution de l'ensemble du dossier :

La société MSV a confié au Cabinet d'Études et de Recherches en Environnement (CERE) la rédaction du dossier de demande d'autorisation environnementale ; le CERE est une agence située à Saint Quentin et spécialisée en environnement intervenant sur l'aménagement et la gestion des milieux naturels, de la faune et de la flore. Il bénéficie d'une expérience de 20 années et s'adapte à une réglementation de plus en plus stricte dans les domaines de l'évaluation environnementale et maîtrise les domaines du diagnostic écologique, de l'évaluation des impacts potentiels et des préconisations de mesures d'accompagnement, d'insertion et/ou compensatoires.

MSV a confié au cabinet d'ingénierie GNAT la conception de tous les nouveaux aménagements du site et la gestion de la démolition des bâtiments et équipements inutiles à sa nouvelle vocation. Créé en 1972 à Reims, GNAT bénéficie d'une expérience dans la maîtrise d'œuvre de bâtiments industriels.

Le dossier a été élaboré conformément au Code de l'Environnement et contient tous les documents nécessaires à l'information du public et des différentes administrations et personnes publiques associées.

Les trois documents de présentation plus particulièrement destinés au public comptent une douzaine de pages (deux présentent le même contenu : Description du projet et Note de présentation non technique) ; la commission estime les contenus suffisamment détaillés pour l'assez brève consultation effectuée par la majorité du public accueilli lors des permanences ; le plan masse à l'échelle 1/3000° disponible en annexe 3 permet de visualiser

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

les implantations des installations projetées et leur situation par rapport aux 4 communes les plus proches.

Pour autant, le dossier et ses annexes est volumineux et sa consultation s'avère peu accessible pour le public non averti. Sur ce point, le rôle de la commission a été d'y trouver, après recherches, les réponses aux questions ne figurant pas dans le résumé non technique.

5.4.2 Sur le dossier permis d'aménager - permis de construire :

La notice descriptive du terrain et du projet d'aménagement, la notice de présentation du projet et les neuf plans associés, permettent notamment de bien se rendre compte :

- de l'état initial du terrain,
- des partis retenus pour assurer l'insertion du projet dans son environnement,
- de l'aménagement du terrain, avec les indications sur ce qui est modifié ou supprimé,
- de la composition et l'organisation du projet.

5.4.3 Sur le dossier de demande d'autorisation environnementale :

La note de description du projet et la note de présentation non technique (document identique sous une appellation différente) permettent une bonne approche du projet, notamment :

- par des extraits de carte, de la localisation des installations,
- de ses caractéristiques physiques par la description des travaux et des aménagements avec leur planification pour les années 2018/2020,
- l'organisation future du circuit et de la zone d'activité par un plan en A3.

Le résumé non technique (version 2), permet de bien appréhender les impacts du projet et les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre par MSV France, notamment pour :

- la protection du milieu naturel, en présentant les mesures d'évitement et de réduction, les mesures compensatoires initiales et supplémentaires ;
- le bruit : par la présentation des mesures de réduction, description de la méthode de mesure acoustique.

Le seul inconvénient est qu'il fallait avoir recours à plusieurs documents pour accéder à ces différentes informations.

Cet inconvénient résulte du fait que cette enquête porte sur deux demandes conjointes : permis d'aménager et autorisation environnementale, une fiche de synthèse aurait permis plus de lisibilité.

Cependant, l'accès au document de l'étude d'impact, partie analyse environnementale et étude sur le bruit est moins aisée pour le Public. Plus technique et très détaillé, il demande du temps et de l'expérience pour rechercher des informations particulières sur le projet.

Il est à noter que la qualité de l'étude sur le bruit et l'inventaire écologique a été soulignée favorablement par les services instructeurs.

5.4.4 Sur le mémoire en réponse des avis formulés :

- Pour cette enquête, il est à souligner la présence dès son ouverture **d'un mémoire**, rédigé par MSV, incluant 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 Santé (ARS) et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).

Ce mémoire est accompagné des pièces annexes suivantes : Avis formulés, Planning indicatif, Caractérisation de futurs déblais, Bilan de surface, Mesures complémentaires relatives au bruit, **Résumé non technique version 2**, Cartographies des scénarios, Inventaires extérieurs, Mesures compensatoires et supplémentaires, Courrier de sollicitation de l'État-Major pour la mise en place de mesures compensatoires sur le camp de Sissonne.

Pour ce qui concerne **l'Avis de l'Autorité Environnementale** il traite plus particulièrement des points ayant fait l'objet d'observations du Public dans les domaines de la pollution des sols, de superficie des milieux naturels affectés par les travaux, de la qualité et quantité de matériaux réutilisés pour les merlons, du calendrier des travaux, de l'impact sur la qualité de l'air du fonctionnement du circuit automobile, de la maîtrise des émissions sonores, de l'usage de produits phytosanitaires.

D'accès aisé, bien documenté, traitant les sujets de préoccupation suscités par le projet, ce document d'un grand intérêt a pourtant été peu utilisé par le Public.

6 PUBLICITÉ ET AFFICHAGE

6.1 Mesures Réglementaires de Publicité et d’Affichage :

Les mesures réglementaires de publicité relatives à cette enquête ont été décrites à l’article 4 de l’arrêté préfectoral du 23 juillet 2018.

Elles comportent notamment les actions suivantes :

6.1.1 – L’enquête sera annoncée 15 jours avant son ouverture et rappelée dans les huit premiers jours qui suivent l’ouverture, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département.

6.1.2 - Quinze jours au moins avant l’ouverture de l’enquête et durant toute celle-ci, un avis au public (*cf. annexe 6*) sera affiché en mairie dans les communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Viveise.

Cet affichage sera certifié par le Maire de chaque commune.

6.1.3 - Un avis d’enquête sera affiché, de façon visible depuis la voie publique, sur des panneaux sur chacune des voies d’accès au terrain objet de la demande.

6.2 Exécution des mesures réglementaires de publicité :

6.2.1 Publication des avis dans deux journaux :

Pour ce qui concerne la publication dans la presse, l’avis a été publié :

- pour la première parution dans l’Union et l’Aisne Nouvelle du jeudi 23 août 2018 ;

- pour la deuxième parution dans l’Union et l’Aisne Nouvelle du samedi 15 septembre 2018.

Les copies de ces avis (*Cf. annexe 9*) sont jointes au rapport.

6.2.2 Affichage de l’avis sur le site et dans les mairies :

L’affichage de l’avis d’enquête aux deux accès au Quartier Mangin, par des panneaux fixés à la clôture du terrain, a été réalisé, par le porteur de projet, dans les délais prescrits.

* Lors de nos sept permanences dans les différentes mairies, nous avons constaté la présence effective de l’affichage de l’avis d’enquête sur les panneaux extérieurs de ces mairies, ainsi que sur le site du Quartier Mangin.

Les certificats d’affichage établis par les Maires des communes concernées sont joints au rapport. (*Cf. annexe 10*).

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

6.2.3 Mesures complémentaires précisées dans l'arrêté préfectoral :

Des informations pouvaient être demandées auprès de MSV France SAS, 7 rue du Colonel Chépy 02270 Couvron-et-Aumencourt, responsable du projet, ou à la DDT/02, Service Environnement, unité police de l'eau, 50 Bd de Lyon 02011 Laon.

6.3 Information réalisée à l'initiative des communes :

- La commune de **Vivaise** a inséré un encart sur l'enquête publique « Autodrome » dans le bulletin d'information « été 2018 » distribué dans les boîtes aux lettres de la commune,

- La commune de **Couvron-et-Aumencourt** a fait distribuer un avis avec les dates et horaires des permanences des commissaires enquêteurs et de la réunion publique du **samedi 15/09**.

- Mme la maire de **Couvron-et-Aumencourt** a consacré son éditorial dans le journal communal « le tour de ville » d'août 2018 au projet d'autodrome,

- Le « Petit Echo du Conseil » de **Chéry-les-Pouilly** d'août 2018 signale la prochaine tenue de l'enquête publique,

- Les sites internet de **Couvron-et-Aumencourt** et de **Chéry-le-Pouilly** mentionnent les dates de l'enquête publique.

Les copies de ces documents figurent en annexe 11.

6.4 Réunion publique :

A l'initiative de la commission d'enquête et avec l'accord des services de l'État et de MSV France SAS, une réunion publique a été organisée le samedi 15 septembre 2018, de 18 heures à 20 heures.

** Venant en complément des mesures réglementaires de publicité, l'objectif de ces différentes actions de communication était, notamment, d'attirer l'attention des habitants des quatre communes concernées sur la tenue de l'enquête publique, pour les inciter à prendre connaissance du dossier et à rencontrer les commissaires enquêteurs.*

Au regard du bilan positif de la participation du Public à cette enquête, la commission d'enquête considère que cet objectif a été atteint.

7 OBSERVATIONS, PROPOSITIONS, CONTRE-PROPOSITIONS DU PUBLIC

L'article 5 de l'arrêté d'enquête précisait les différentes modalités du recueil des appréciations, suggestions et contre-propositions du Public.

7.1 Registres d'enquête :

En exécution de ces prescriptions, le président de la commission d'enquête a mis en place les registres d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, côté et paraphé par un membre de la commission d'enquête dans les conditions suivantes :

- 1 registre d'enquête en mairie de **Chéry-les-Pouilly**,
- 1 registre d'enquête en mairie de **Crépy**,
- 2 registres d'enquête en mairie de **Vivaise**,
- 2 registres d'enquête en mairie de **Couvron-et-Aumencourt**.

7.2 Collecte des courriers adressés au siège de l'enquête :

Pour ce qui concerne les courriers reçus au siège de l'enquête en mairie de **Couvron-et-Aumencourt**, ils ont été numérotés et annexés aux registres d'enquête.

7.3 Registre dématérialisé :

Les appréciations, suggestions et contre-propositions du Public adressées par voie électronique à l'adresse ddt-participation-public-icpe@aisne.gouv.fr ont été transmises par les services de la DDT/02 aux membres de la commission d'enquête, au fur et à mesure de leur réception.

7.4 Mise à disposition du Public des observations reçues sur le registre dématérialisé :

À chaque permanence, la commission d'enquête a actualisé un exemplaire papier de ces observations reçues sur le site de la préfecture : elles sont annexées au registre d'enquête identifié « *Dématérialisation* ».

* * *

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

8 REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE AVEC LE PUBLIC

8.1 Généralités :

Après avoir été informée de la sensibilité du dossier déposé par MSV France SAS, la commission d'enquête a souhaité organiser une réunion publique dans les premiers jours de l'enquête.

Notre objectif premier était de prendre contact avec le Public, de présenter les éléments du dossier, permettre un moment d'échange pour poser des questions aux porteurs du projet, et à ceux-ci d'apporter les réponses nécessaires.

Cette réunion d'information se voulait avant tout un dialogue entre le pétitionnaire et le public.

L'accord de principe des autorités préfectorales et des pétitionnaires ayant été obtenu, **dans l'arrêté de Monsieur le Préfet de l'Aisne, en date du 23 juillet 2018**, il a été précisé à **l'article 9**, « qu'après concertation avec la Commission d'Enquête, qu'une réunion publique sera organisée par la commission d'enquête au foyer rural, 19 rue du Colonel Chépy, 02270 Couvron-et-Aumencourt, le samedi 15 septembre 2018 de 18 h 00 à 20 h 00. Elle sera présidée par M. Serge Véron, président de la commission d'enquête ».

8.2 Compte-rendu de la réunion publique :

La réunion publique s'est déroulée le samedi 15 septembre 2018 au foyer rural de Couvron-et-Aumencourt rédigé par la commission d'enquête et transmis à la DDT/02 et à MSV France SAS :

8.2.1 Préambule :

Une enquête publique, du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018 inclus, a été prescrite par arrêté de Monsieur le Préfet de l'Aisne, en date du 23 juillet 2018, sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement et les demandes de permis d'aménager et de permis de construire au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome situés sur le territoire des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin », présentées par la Société MSV France SAS.

À **l'article 9** de cet arrêté, il est indiqué qu'une réunion d'information et d'échange avec le Public, avec la participation de la société MSV France SAS, est organisée par la commission d'enquête au foyer rural, 19 rue du Colonel Chépy, 02270 Couvron-et-Aumencourt, le samedi 15 septembre 2018 de 18 h 00 à 20 h 00. Elle sera présidée par M. Serge Véron, président de la commission d'enquête.

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

8.2.2 Objet de la réunion :

La réunion, organisée dans le cadre de cette enquête publique, a pour objectif d'apporter aux habitants **des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**, des informations sur la nature et l'ampleur des travaux envisagés, ainsi que de répondre aux observations et préoccupations du Public par un échange en direct avec les porteurs du projet.

Cette réunion d'information se veut avant tout un dialogue entre le pétitionnaire et le Public, le rôle de la commission d'enquête est de faciliter cet échange.

* * *

8.3 Mesures préparatoires et d'exécution :

8.3.1 Organisation

Le lundi 10 septembre 2018 sur le site de **Couvron**, la commission d'enquête a rencontré Monsieur Morgan Labelle, Chef de Projet Laon Autodrome ainsi que 3 représentants du bureau d'études GNAT pour définir le contenu de cette réunion d'information.

Nous avons arrêté la répartition des interventions de la façon suivante :

- 5 minutes de présentation des membres de la commission d'enquête et de son rôle ;
- 1 heure de présentation du projet par M. Labelle et le BE. GNAT ;
- 1 heure d'échange avec le Public.

Madame le Maire **Couvron-et-Aumencourt** a mis la salle du Foyer Rural à la disposition de la commission d'enquête.

Cent chaises ont été installées pour accueillir les participants à cette réunion.

Afin de favoriser la participation du Public, cette réunion a été programmée en fin de journée, plus précisément de 18 heures à 20 heures.

L'enregistrement audio & vidéo du déroulement de la réunion publique a été effectué par M. JM. Le Gouellec, membre de la commission d'enquête.

En fin de séance, il a transmis au BE. GNAT, une copie de cet enregistrement, dont un exemplaire est mis en annexe de ce compte-rendu.

8.3.2 Publicité :

La réunion a été annoncée au public au travers des documents règlementaires, à savoir :

- l'arrêté préfectoral du 2 août 2018,

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

- l'avis "d'enquête publique" affiché dans toutes les mairies concernées par cette enquête sur les **communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**.
- La parution dans deux journaux d'annonces légales de l'Aisne : l'Union et l'Aisne Nouvelle.
- **Cette publicité légale a été notamment renforcée à l'initiative de la municipalité de Couvron-et-Aumencourt, par la distribution préalable d'un avis d'enquête (Cf annexe 9) mentionnant la tenue de cette réunion, dans les boîtes aux lettres de la commune, et un rappel de la tenue de cette réunion sur le panneau d'information lumineux situé près de la Mairie.**

8.3.3 Participation

Nous avons dénombré une participation d'environ 90 personnes de **Couvron-et-Aumencourt** ou de communes environnantes.

- Pour la société MSV : M. Jonathan Palmer et un collaborateur, assistés d'une traductrice Mme Loom, M. Morgan Labelle et deux responsables du site.

- Pour le B.E./ GNAT : Mme. Emmanuelle Mercier et MM. Ludovic Oudinet et Sébastien Barrère.

- Pour la mairie de **Couvron-et-Aumencourt** : Mme. Carole Ribeiro, maire et plusieurs adjoints,

- Parmi les personnes présentes nous notons la présence M. Antoine Lefèbvre, sénateur, conseiller municipal à la mairie de Laon ; M. Christophe Coulon, 1^{er} vice-président du conseil régional Hauts-de-France ; M. Pierre-Jean Verzelen 1^{er} vice-président du Conseil Départemental, Président du Pays de la Serre, Maire de Crécy-sur-Serre ; M. Éric Delhaye, président de la communauté d'agglomération Pays de Laon, maire de Laon ; M. Edmond Sebestyen, ancien maire de Couvron-et-Aumencourt.

- Pour la presse, Mme. Virginie Guennec représentait le journal L'Union. Son article relatant la réunion est paru dans l'édition du lundi 17/09/2018.

8.3.4 Déroulement de la réunion

À 18 heures 10, après avoir accueilli les participants en compagnie de Madame Ribeiro, Maire de **Couvron-et-Aumencourt**, le Président de la Commission d'Enquête M. Serge Véron, a rappelé l'objectif de cette réunion publique, le cheminement de cette enquête jusqu'à la remise du rapport à Monsieur le Préfet, rapport transmis dans un délai de trente jours à l'issue de l'enquête.

Il a été rappelé que des registres d'observations sont à la disposition du public en mairie des **communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise**, les observations pouvant être aussi formulées par courrier adressé à la commission d'enquête en Mairie **Couvron-et-Aumencourt**, ainsi que par Internet sur le site de la Préfecture de l'Aisne à l'adresse dédiée à cette enquête.

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

Puis la parole a été donnée à Monsieur Morgan Labelle. Celui-ci a détaillé le projet et le devenir du site à l'appui d'une vidéo documentée. Le volet environnemental a été présenté par Mme. Mercier du GNAT, l'aspect constructions et infrastructures des circuits et des installations par M. Oudinet.

À 19 h 10, la parole est donnée au public.

Ainsi, pendant 1 heure, il va s'établir entre le Public et le Porteur du projet un jeu de questions-réponses constructif dans lequel chacun avance ses arguments.

Le contenu des questions posées par le Public et les réponses données par M. Palmer et ses assistants font l'objet du paragraphe suivant.

À 20 h 10, le temps imparti étant écoulé, M. Serge Véron lève la séance. Les personnes qui auraient encore à s'exprimer sont invitées à se rendre dans les mairies où ils trouveront un registre d'enquête, les jours d'ouverture des mairies, et/ou les jours de permanence de la commission d'enquête.

Il est rappelé, que pour rencontrer les membres de la commission d'enquête, celle-ci tient encore 6 permanences, la dernière étant le 17 octobre à Couvron-et-Aumencourt.

* * *

8.4 OBSERVATIONS et QUESTIONS DES PARTICIPANTS

Pour se rendre compte de l'ambiance et de la bonne tenue des échanges entre les Porteurs du projet et le Public, il est présenté, dans une première partie, un résumé des différentes interventions.

Les réponses données par le bureau d'études « GNAT » aux questions, classées suivant les thèmes évoqués, font l'objet d'une seconde partie.

8.4.1 Résumé des interventions des participants lors de la réunion publique

M. Jonathan Palmer a confié le soin, dans un premier temps, à M. Morgan Labelle de répondre aux différentes questions et interrogations émanant des personnes présentes tout en restant attentif à la teneur des échanges par l'intermédiaire d'une traductrice.

Question de M. Champion inquiet du chiffre de 1000 véhicules par jour devant circuler dans Couvron et se demandant pourquoi l'autre accès (côté Crépy) n'est pas privilégié :

Réponse de M. Labelle :

- Le chiffre de 1000 véhicules/jour est une valeur maximale utilisée pour estimer l'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air, mais ne sera jamais atteint.
- Deux accès au site sont possibles ; ils seront utilisés en fonction du trafic prévisible lors de grands événements et l'entrée de Crépy sera alors privilégiée.

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

Question de Mme. Kudeslski, contestant l'étude acoustique, demandant :

- si le site de Bedford ayant servi de modèle aux études comporte hélicoptère et piste pour avions,
- si l'impact du stand de tir a été pris en compte,
- les merlons seront-ils suffisamment dimensionnés ?

Réponse de M. Labelle :

Le chiffre de 400 mouvements aériens par an est une valeur maximum permettant de qualifier l'aérodrome auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) mais ce nombre, et celui de 40 mouvements par jour, ne seront jamais atteints dans la réalité. MSV garde la maîtrise de l'accès à l'aérodrome.

Le chiffre de +6 dB de dépassement du bruit ambiant est une valeur moyenne que MSV s'engage à respecter ; valeur moyenne sur 8 heures car les bruits résiduels sont très variables en fonction des conditions météorologiques.

Les merlons sont positionnés comme anti-bruit pour les communes de Vivaise et Couvron et sont dimensionnés en prenant en compte la distance par rapport aux premières habitations.

Question de Mme. Kudeslski, qui demande pourquoi les merlons n'entourent pas l'intégralité des circuits.

Réponse de M. Labelle :

Les merlons ne sont prévus que là où ils sont utiles et dimensionnés en conséquence (hauteur plus importante côté Vivaise, car la commune est plus proche).

Complément de réponse d'Emmanuelle Mercier :

Les études acoustiques sont fiables et basées sur les logiciels de simulation réputés et certifiés.

Question d'un participant ne s'étant pas présenté : le seuil de +6 dB d'émergence sonore est réparti sur 8 h ; qu'en est-il pour les événements qui durent 2 heures ?

Réponse de M. Labelle :

Les événements spéciaux feront l'objet d'une demande de dérogation (4 à 6 par an) mais il n'y aura pas de dérogation acceptable ou autorisée pour ces limites de bruit, quel que soit l'évènement.

Question d'un participant ne s'étant pas présenté : hors événement, n'y a-t-il pas risque de dépassement des seuils ?

Réponse de M. Palmer :

Je comprends vos inquiétudes ; j'exploite 6 circuits automobiles en Grande Bretagne et une expérience de 20 années ; j'ai toujours été attentif aux remarques des riverains et le

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

nombre de plaintes est très réduit, au maximum 5 à 6 par an et aucunes certaines années. La gestion du bruit est complexe et la réglementation est plus stricte en France qu'en Grande Bretagne. Ce qui est important, c'est la perception qu'auront les habitants du bruit : nous mesurerons en permanence bruit et adapterons nos activités.

Le bruit ne sera pas intrusif dans la vie quotidienne des riverains et ne sera perceptible que si l'on s'applique à le percevoir ; en Grande Bretagne, les gestionnaires de mes circuits sont très attentifs aux remarques de riverains et je suis intervenu personnellement pour affirmer ma volonté d'établir de bonnes relations avec le voisinage.

Je rappelle qu'il n'y aura jamais 40 avions par jour, ni 1000 voitures : ce sont des seuils légaux ; en réalité, il y aura au maximum 2 ou 3 aéronefs et 50 véhicules par jour.

Les utilisateurs du circuit seront informés de la réglementation, et une concertation permanente avec les riverains sera établie.

Question d'un habitant de Couvron : Y aura-t-il des épreuves de Formule 1 sur le circuit ?

Réponse de M. Palmer :

Non, et je suis catégorique ; mais on pourrait éventuellement envisager une journée de démonstration de ce type de véhicule si la demande se fait sentir.

Question d'un habitant de Couvron : Y aura-t-il des circuits de karting ou de véhicules tout-terrains ?

Réponse de M. Palmer : Non

Question d'un habitant de Couvron : Les véhicules seront-ils équipés de doubles silencieux ?

Réponse de M. Labelle :

Les véhicules appartenant à MSV sont dotés de doubles silencieux ; les véhicules des particuliers venant évoluer sur les circuits n'en ont pas, mais seront soumis à des contrôles de bruit avant d'être autorisés à circuler sur nos installations.

Question d'un participant : Quels seront les utilisateurs des circuits ?

Réponse de M. Labelle :

Des particuliers et des constructeurs automobiles.

Question de M. Leroux : y aura-t-il une augmentation de la capacité de l'héliport ?

Réponse de M. Labelle :

Non, pas d'héliport civil.

Questions d'un résidant du Laonnois : Projet en contradiction avec les objectifs de la COP 21. Allusion à une phrase du dossier : « **le projet est en contradiction avec une démarche positive et responsable de développement durable** »

Quid de l'avis défavorable du CNPN ? mise en doute et insuffisance des mesures de compensation.

Les prévisions d'emploi ne sont qu'une argumentation permettant de justifier le projet ; mise en doute des chiffres énoncés.

Réponse de M. Labelle :

- La phrase citée est sortie de son contexte et la phrase exacte (*page 61 du mémoire en réponse*) a été rappelée :

« 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 conséquence, 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'avis simple formulé par le CNPN a été rédigé par des personnes qui ne connaissent le site que par documents interposés et qui ne sont jamais venues sur place.

- Par contre, 12 représentants du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sont venus durant trois jours sur le site et ont été beaucoup plus modérés dans la rédaction l'avis de l'Autorité Environnementale.

- La compensation envisagée sur le camp de Sissonne a été proposée par le Conservatoire d'espaces naturels de Picardie.

- Il s'avère que l'Édicnème criard, dont trois couples sont recensés sur le site, est également présent en nombre hors du site (recensement sur une zone de 1,5 km autour du site) et connu par les agriculteurs sous le nom de « courlis de terre ».

- Concernant les emplois, ils seront tributaires de l'activité du site : le site de Couvron est exceptionnel, unique chez MSV ; actuellement, il emploie 15 CDI et a déjà coûté 2M€ ; M. Palmer envisage un investissement de 22 M€ et a la conviction que ce projet sera une réussite.

Intervention de M. Lagnon : Les mesures de bruit et de pollution sont fiables et le projet va être utile à la région ; bravo M. Palmer.

Réponse de M. Labelle :

45% des activités seront du pilotage auto et moto ; le reste sera constitué de journées constructeurs, de journées d'initiation Palmer Sports et de week-end de compétitions.

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

Intervention de M. Demières : Félicitations à M. Palmer ; les gens ont besoin de rêver. Quelles seront les activités du site et le projet va-t-il créer un développement hôtelier ?

Réponse de M. Palmer :

À Bedford, la présence du circuit a entraîné une importante activité de chambres d'hôtes (environ 3000 nuitées/an).

Intervention de Mme Kudeslski : Je ne crois pas au rêve, et je déplore que 10 M€ d'argent public soient offerts au promoteur alors que l'Aisne pourrait les utiliser plus judicieusement.

Dans le Public, M. Antoine Lefèvre, sénateur, a pris la parole pour contester cette assertion et expliqué que cette dotation sera utilisée pour réaliser des infrastructures publiques et d'intérêt général et a rappelé que le projet aura un impact positif sur l'économie locale.

Précision apportée par M. Labelle : Si le projet n'existait pas, la dépollution du site est estimée à 45M€ d'argent public.

8.4.2 Mémoire en réponse du bureau d'études GNAT aux observations

A l'issue de la réunion publique, la commission a demandé au bureau d'études de répondre à un questionnaire reprenant les différentes interrogations du public, classées par thème :

8.4.2.1 Le trafic routier dans Couvron en temps normal et lors des grands événements

Pourquoi avoir privilégié l'accès par Couvron alors qu'un accès plus sécurisé existe par l'ancienne entrée principale du camp ?

Réponse / GNAT : Cet accès n'a pas été privilégié, mais maintenu.

Les accès principaux seront donc :

- 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.

Cet accès par Couvron sera donc dédié aux véhicules légers. En cas de grands événements, le flux de véhicules sera renvoyé vers l'entrée technique.

8.4.2.2 Danger pour les enfants, embouteillages avec un flux de 1000 voitures par jour sur une voie non conçue pour cela.

Réponse / GNAT : *Le flux de véhicules indiqué de 1 000 est un seuil qui a été utilisé pour les calculs d'incidence pour la qualité de l'air. Le trafic futur sera plutôt de l'ordre de 50 (pour l'autodrome).*

La voie d'accès sera réaménagée dans le cadre du projet pour accepter ce trafic.

En cas de grand événement, le trafic sera renvoyé vers l'entrée technique.

Pour ces manifestations d'envergure, il est prévu, des aires de stationnement spécifiques (parkings "grands événements").

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.

Un ensemble de mesures sera donc mis en place pour maîtriser et réduire les risques d'accidents routiers.

8.4.2.3 Il est souhaitable d'utiliser l'ancien accès au camp, plus direct et plus sûr.

Réponse / GNAT : *Le projet n'est pas conçu sur ce principe.*

Néanmoins, en cas de problématique lors de l'exploitation, les flux de circulation pourront être revus.

8.4.2.4 Le Bruit

Utilité des merlons : pourquoi ne pas en avoir disposé autour de l'ensemble de la piste ?

Réponse / GNAT : *Les merlons ont été dimensionnés selon les simulations acoustiques et les émergences à respecter au niveau du voisinage.*

La création de merlons sur la périphérie totale du site ne s'impose donc pas.

Par ailleurs, la topographie de l'ancienne base aérienne n'est pas plane. Les structures en place, naturelle ou anthropique (talus, anciens stockages de munitions...) font écran au bruit et à sa propagation.

.../...

8.4.2.5 Trafic aérien : le nombre de rotations d'avions et hélicoptères (10 & 40) indiqué dans le dossier va générer des nuisances sonores importantes.

Réponse / GNAT : Les paramétrages du modèle de calcul (modélisation) ont été réalisés par des mesures sur un circuit similaire, disposant des mêmes infrastructures que le projet (aérodrome, autodrome) et dans un contexte environnemental identique.

Les nuisances sonores liées au trafic des avions et hélicoptères ont été prises en compte dans les simulations acoustiques. **Ces simulations concluent au respect des émergences réglementaires.**

8.4.2.6 Doutes exprimés sur l'efficacité des merlons et leur dimensionnement ?

Réponse / GNAT : Les paramétrages du modèle de calcul (modélisation) ont été réalisés par des mesures sur un circuit similaire, disposant des mêmes infrastructures que le projet (aérodrome, autodrome) et dans un contexte environnemental identique.

Le prestataire qui a réalisé ces études dispose de compétences reconnues par les administrations puisqu'il est régulièrement mandaté par celles-ci pour intervenir sur des études sensibles ou à problématique particulière.

De plus, cette étude acoustique a été validée par l'ARS (Agence Régionale de Santé) qui n'a formulé aucune remarque, ni émis de réserve.

8.4.2.7 Quelle est la base de référence pour le bruit, la perception en est subjective selon les personnes.

Réponse / GNAT : La base de référence pour le bruit est la réglementation française.

Les mesures qui ont été réalisées et celles qui suivront dans le cadre de la mise en place d'un programme de surveillance seront assurées par du matériel homologué et contrôlé par des laboratoires, garantissant la fiabilité des mesures.

8.4.2.8 L'incidence de la direction et de la force des vents est-elle prise en compte ?

Réponse / GNAT : L'incidence de la direction et de la force des vents est bien prise en compte dans les calculs de modélisation (Cf. annexe 5 de la demande d'autorisation environnementale).

8.4.2.9 Les valeurs seuils seront-elles dépassées lors des grands évènements; y aura-t-il des valeurs-seuils spécifiques, les émissions sonores risquent de perturber la tranquillité des riverains

Réponse / GNAT : Les valeurs seuils sont fixées par la réglementation. Il n'y a pas de dérogation acceptable ou autorisée pour ces limites, quel que soit l'évènement.

La mise en place d'un programme de surveillance des nuisances sonores permettra de valider les calculs des simulations et d'agir rapidement en cas de nuisances sonores afin de ne pas perturber la tranquillité des riverains.

8.4.2.10 L'étude acoustique est insuffisante.

Réponse / GNAT : L'étude acoustique a été validée par l'ARS (Agence Régionale de Santé) qui n'a formulé aucune remarque, ni émis de réserve.

8.4.2.11 Protection des espèces protégées :

Réponse / GNAT : étude environnementale bien faite, dossier accessible sur Internet

8.4.2.12 La démarche est estimée irresponsable au regard des objectifs de la COP 21 : espèces protégées, compensations insuffisantes...

.../...

Réponse / GNAT : La phrase lue lors de la réunion publique a été complètement sortie de son contexte.

Le projet a été conçu afin de réduire ses impacts sur son environnement et dans les cas d'impossibilité de réduction, de les compenser.

Les mesures compensatoires proposées ont été complétées à réception de l'avis du **Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)**. Leur mise en place est conditionnée à l'accord du Ministère de la Défense.

8.4.2.13 Pourquoi ne pas avoir tenu compte de l'Avis du CNPN ?

Réponse / GNAT : L'avis formulé par le CNPN est un avis simple pour lequel nous n'avons pas l'obligation de répondre. Néanmoins, nous l'avons pris en compte et avons recherché d'autres mesures compensatoires. Celles-ci sont détaillées dans le mémoire de réponses aux avis formulés.

8.4.2.14 Le bilan des surfaces compensées paraît insuffisant, notamment en raison de la prise en compte du camp de Sissonne alors que cela n'est pas acté.

Réponse / GNAT : *Plusieurs réunions se sont tenues avec les services de l'État (élus des communes, chambre d'agriculture, syndicat des forestiers privés, ONF, SAFER...), les agriculteurs et associations (fédération des chasseurs de l'Aisne) pour apporter des solutions surfaciques de compensation.*

Excepté le camp de Sissonne qui dispose des mêmes fonctionnalités écologiques que l'ancienne base militaire, aucune autre surface suffisamment importante et répondant aux critères de compensation n'est disponible à proximité du projet.

8.4.2.15 Les emplois

Le nombre indiqué de 150 emplois créés paraît faible par rapport aux investissements réalisés.

Réponse / GNAT : *Ce nombre d'emplois est une estimation. Il ne tient pas compte des emplois indirects susceptibles d'être créés par le projet, ni d'un développement optimal de la zone d'activité.*

Quelles sont les perspectives réalistes dans le domaine de l'emploi ?

Réponse / GNAT : *Les perspectives dépendront de l'intérêt du public pour ce projet.*

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, celui-ci a été conçu pour être unique. Il s'inspire de plusieurs sections renommées de différents circuits en Europe. Nous espérons qu'il accueillera les faveurs de la clientèle et qu'il apportera le dynamisme économique à la région, puisqu'il a été conçu comme tel.

Développement et maîtrise de la zone d'activités : quelles en sont les perspectives ?

Réponse / GNAT : *Nous n'avons pour l'instant aucune perspective pour la zone d'activité.*

Financement : « pour le projet les pollueurs ne sont pas les payeurs, on a donné 10 millions d'euros d'argent public à un pollueur... »

Réponse / GNAT : *Ce projet est complètement financé par des fonds privés. Nous ne touchons aucune subvention.*

D'autres projets avaient été envisagés, pourquoi n'ont-ils pas été retenus ?

Réponse / GNAT : *Nous laisserons le soin aux services de l'État de répondre à cette question.*

* * *

8.5 BILAN À L'ISSUE DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Cette réunion Publique organisée dans le cadre de l'enquête publique « **la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome situés sur le territoire des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise** » avait pour objet :

- d'apporter des informations sur la nature et l'ampleur des travaux et les activités envisagées,

- de répondre aux observations et préoccupations du Public par un échange en direct avec Monsieur Palmer, le porteur du projet,

À 18 heures 10, la réunion a été déclarée ouverte dans la salle du foyer rural de **Couvron** où **quatre-vingt-dix** personnes avaient pris place.

Dans un premier temps, Monsieur Morgan Labelle a détaillé le projet et le devenir du site à l'appui d'une vidéo documentée. Le volet environnemental a été présenté par Mme Mercier du GNAT, l'aspect constructions et infrastructures des circuits et des installations par M. Oudinet.

Ensuite, le président de la commission d'enquête a donné la parole au public.

Les domaines ayant fait l'objet des plus nombreuses questions sont :

- **L'augmentation du trafic routier dans Couvron, les risques qui en découlent pour la sécurité des personnes**
- **Le bruit généré par les activités sur les circuits et les mouvements d'avions et d'hélicoptères,**
- **Le doute sur l'efficacité des mesures prises pour limiter les nuisances sonores notamment de l'efficacité des merlons ;**
- **Les mesures de compensation pour la protection des espèces protégées impactées : « gentiane croisette et oedicnème criard » estimées insuffisantes ;**
- **Le nombre d'emploi créé qui ne paraît pas en adéquation avec le montant des investissements réalisés.**

C'est dans une ambiance courtoise et attentive, que les participants ont pu s'exprimer, poser des questions, souligner des points de désaccord, la parole ayant été donnée à chacun, favorable au projet ou formulant des critiques.

Monsieur Palmer, porteur du projet a pu notamment s'exprimer pour donner sa vision des relations qu'il entendait instituer avec les riverains de l'autodrome.

Tout ceci s'est déroulé durant deux heures, avec courtoisie, et termes modérés même en cas de désaccord, simplement en ayant le souci de bien appréhender les différents aspects de ce projet.

La commission d'enquête ainsi estime que le public a été correctement informé, toutes les questions ont été prises en compte, aucune n'est restée sans réponse.

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

8.6 Transmission du compte-rendu de la réunion publique :

Le mercredi 26 septembre 2018, le Président de la commission d'enquête a transmis, par mail, un exemplaire du compte-rendu (version PDF) de la réunion publique du 12 septembre M. Morgan Labelle, chef de projet « Autodrome / Couvron ».

Ce même jour, il a déposé une version « papier » avec une copie de l'enregistrement vidéo de la réunion publique au bureau accueil de la DDT/02 à l'attention de M. Martinez ayant en charge ce dossier.

9 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement et les demandes de permis d'aménager et de permis de construire au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome situés sur le territoire des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin », présentées par la Société MSV France SAS, s'est déroulée, pendant 36 jours consécutifs, du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018 inclus, conformément à l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018.

9.1 Accès du public aux différents documents :

Un dossier et un registre ont été mis à la disposition du Public, du mercredi 12 septembre 2018 au mercredi 17 octobre 2018 inclus, dans les mairies des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise ouvertes au Public dans les conditions suivantes :

- **Mairie Chéry-les-Pouilly** : Lundi, Mercredi et Vendredi de :15h00 à 18h 00 ;
- **Mairie de Couvron-et-Aumencourt** : Lundi et Jeudi de : 08h 30 à 12h00, de 13h 30 à 15h 00 ; Mardi, Mercredi, Vendredi de : 09h 00à 12h 00, de 14h 00 à 16h00.
- **Mairie de Crépy** : Lundi, Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi de : 08h00 à 12h00, de 14h 00 à 18h 00.
- **Mairie de Vivaise** : Lundi de 16h 00 à 19h 00, Mardi et Mercredi de 09h 15 à 12h 15, de 13h 15 à 18h15, Vendredi de 08h30 à 12h 30.

* Lors de la première permanence du 12 septembre 2018 en **Mairie Couvron-et-Aumencourt (02)** les pièces du dossier d'enquête ont été contrôlées et paraphées par le Président de la commission d'enquête. Les deux registres d'enquête (N°1 & N°2), cotés et

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

paraphés par un membre de la commission d'enquête et ouvert par le Maire de Couvron, ont été mis en place.

Pour les communes de **Chéry-les-Pouilly, Crépy et Vivaise**, les dossiers et les registres d'enquête déposés dans les mairies ont été vérifiés par Madame Denise Lecocq, membre de la commission d'enquête.

Au cours des six autres permanences, dans ces différentes mairies nous avons vérifié la présence de tous les documents composant le dossier d'enquête et des registres.

*** Il est à noter que nous n'avons pas relevé de manquement dans la composition des dossiers.**

9.2 Permanences des commissaires enquêteurs :

Pour répondre aux questions du public, les membres de la commission d'enquête ont tenu sept permanences dans les conditions suivantes :

- le mercredi 12 septembre 2018, ouverture de l'enquête, de 9h30 à 12h30 en mairie de Couvron-et-Aumencourt ;

- le vendredi 21 septembre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Vivaise ;

- le samedi 29 septembre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Crépy ;

- le jeudi 4 octobre 2018, de 15h00 à 18h00 en mairie de Chéry-les-Pouilly ;

- le lundi 8 octobre 2018, de 15h00 à 18h00 en mairie de Crépy ;

- le samedi 13 octobre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Vivaise ;

- le mercredi 17 octobre 2018, clôture de l'enquête, de 14h00 à 17h00 en mairie de Couvron-et-Aumencourt.

Dans les locaux (*salle du conseil*) mis à notre disposition par les municipalités de ces quatre communes nous avons été en mesure de recevoir le Public dans de bonnes conditions.

Il est à noter que toutes les Mairies ont mis à notre disposition un bureau permettant aux personnes qui le souhaitent d'être reçues individuellement *.

** Dans nos entretiens avec le Public, nous avons proposé cette option pour permettre aux personnes de s'exprimer en toute confidentialité mais aucune n'a demandé à être reçue individuellement*

9.3 Résumé du déroulement des permanences :

1°) Mercredi 12 septembre 2018, ouverture de l'enquête, de 9h30 à 12h30 en mairie de Couvron-et-Aumencourt :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Couvron, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Couvron. Il est à noter qu'un rappel de la tenue de l'enquête publique figurait sur le panneau lumineux fixé sur la façade de la mairie.

Les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par la première adjointe et la secrétaire de Mairie.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que les deux registres d'enquête ouverts par Mme Carole Ribeiro, maire de la commune de Couvron-et-Aumencourt.

Dans le cadre de l'organisation de la réunion publique devant se tenir le samedi suivant, nous avons demandé à visiter la salle du foyer rural pour définir notamment nos besoins en matériel audio et de projection, et arrêter la disposition de la salle.

Au cours de cette permanence nous n'avons pas reçu de visite des habitants de la commune.

2°) Vendredi 21 septembre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Vivaise :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Vivaise, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Vivaise.

Les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par Monsieur le Maire de Vivaise et la secrétaire de Mairie.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que les registres d'enquête ouverts par le maire de la commune de Vivaise.

D'après les renseignements fournis, le secrétariat n'a pas reçu de demande de consultation des dossiers depuis le début de l'enquête.

Au cours de notre permanence, nous avons reçu la visite de deux personnes, dont un habitant de Vivaise, venues s'informer sur le projet.

En nous appuyant sur le résumé non technique, nous leur avons décrit le projet, puis présenté l'ensemble des plans. Particulièrement intéressées par le dossier, ces deux personnes sont restées plus d'une heure à échanger avec les commissaires enquêteurs et ont chacun consigné une observation sur le registre d'enquête mis à leur disposition.

3°) Samedi 29 septembre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Crépy :

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

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Crépy, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Crépy.

Les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par Monsieur le Maire de Crépy.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que le registre d'enquête ouvert par Monsieur le Maire de la commune de Crépy.

D'après les renseignements fournis, le secrétariat n'a pas reçu de demande de consultation des dossiers depuis le début de l'enquête.

Au cours de notre permanence, nous avons reçu la visite de deux personnes, dont un habitant de Vivaise, venues s'informer sur le projet.

Ces deux personnes avaient assisté à la réunion publique, et souhaité compléter leur information par un contact direct avec les commissaires enquêteurs.

L'entretien a duré plus de deux heures, au cours duquel nous avons répondu à six questions préparées pour la circonstance, et à trois découlant de la conversation.

Les points évoqués portés notamment sur le rôle de la commission d'enquête, comment sont traitées les questions du Public et comment peut-il en prendre connaissance, la COP 21, le bruit, les espèces protégées et l'emploi.

En fin d'entretien, ces personnes nous ont demandé de leur préciser les modalités de la procédure leur permettant de porter leurs observations sur le registre dématérialisé.

4°) Jeudi 4 octobre 2018, de 15h00 à 18h00 en mairie de Chéry-les-Pouilly :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Chéry-les-Pouilly, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Chéry-les-Pouilly.

À 15 heures, les membres de la commission d'enquête constatent que la mairie est fermée et aucune personne présente pour les accueillir. Après un quart d'heure d'attente, M. Serge Véron demande à l'employé communal présent de prévenir le maire pour que nous puissions tenir notre permanence. Quelques minutes après, arrive un adjoint avec les clés. Il nous fait entrer dans la mairie pour tenir notre permanence dans la salle du conseil.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que le registre d'enquête ouvert par le maire de la commune de Chéry-les-Pouilly.

Pour compenser ce retard, M. Serge Véron prend la décision de prolonger la permanence jusqu'à 18h30 minimum, et en informe l'adjoint présent.

À 15 heures 30, nous pouvons faire entrer et recevoir les deux personnes déjà en attente depuis 15h.

Ces deux personnes vont être reçues chacune par un commissaire enquêteur, qui, pendant près d'une heure trente, répondra à leurs questions.

Vers 17h 30 un groupe d'une dizaine de personnes, se présentant comme entrepreneurs et artisans de la région du laonnois, demande une présentation du dossier d'enquête, notamment la nature des travaux et le calendrier des travaux. La présentation est faite par M. Serge Véron.

Vers 18 heures quatre membres du conseil municipal de Chéry-les-Pouilly demandent une présentation du dossier, elle est effectuée par un commissaire enquêteur.

Neuf personnes ont consigné des observations sur le registre à l'issue de leurs entretiens.

La permanence prend fin à 18h45, une fois toutes les questions traitées.

5°) Lundi 8 octobre 2018, de 15h00 à 18h00 en mairie de Crépy :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Crépy, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Crépy.

Les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par Monsieur le Maire de Crépy..

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que le registre d'enquête ouvert par le maire de la commune de Crépy.

De 14h30 à 15h nous recevons M. Morgan Labelle pour faire le point sur le déroulement de l'enquête.

De 15h30 à 16h30 nous recevons M. le Maire de Crépy qui nous remet et commente la délibération prise par le Conseil municipal sur le projet de réalisation d'un autodrome sur le quartier MANGIN.

De 17h30 à 18h00 nous recevons le Sénateur Antoine Lefèvre, il nous remet et commente un courrier dans lequel il expose sa position sur le projet. Il nous remet également 6 courriers d'élus du Laonnois soutenant le projet.

6°) Samedi 13 octobre 2018, de 9h30 à 12h30 en mairie de Vivaise :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Vivaise, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Vivaise.

Les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par Monsieur le Maire de Vivaise.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que le registre d'enquête ouvert par le maire de la commune de Vivaise.

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

Au cours de cette permanence, nous avons reçu une vingtaine de personnes. Celles-ci ont été reçues à leur convenance soit individuellement soit par groupe par un commissaire enquêteur.

Les personnes présentes nous ont précisé qu'elles venaient rencontrer les commissaires enquêteurs pour faire la part entre « le vrai et le faux » parmi toutes les informations contradictoires diffusées sur le projet d'autodrome.

Toutes ont demandé une présentation du dossier avec pour certains, une sensibilité particulière pour la partie portant sur le bruit, le trafic routier, les jours de dérogation et l'emploi.

Cinq observations ont été portées sur le registre à cette occasion.

7°) Mercredi 17 octobre 2018, Clôture de l'enquête, de 14h00 à 17h00 en mairie de Couvron-et-Aumencourt :

Sur le trajet pour se rendre à la mairie de Couvron, M. Serge Véron a constaté la présence de l'affichage de l'avis d'enquête sur les deux accès au quartier Mangin et sur les panneaux d'affichage de la Mairie de Couvron.

À 14 h00, les membres de la commission d'enquête ont été accueillis par la secrétaire de la Mairie de Couvron.

Les dossiers d'enquête ont été mis à notre disposition, ainsi que les registres d'enquête ouverts par le maire de la commune de Couvron.

Au cours de cette permanence, nous avons reçu une dizaine de personnes. Celles-ci ont été reçues à leur convenance soit individuellement soit par groupe par un commissaire.

Notamment, Madame Brigitte Fournié-Turquin, Conseillère Départementale Laon 2 a souhaité avoir un entretien avec la commission d'enquête pour présenter ses observations sur le projet figurant dans le dossier qu'elle a remis aux commissaires enquêteurs. L'entretien a duré plus d'une et demie.

Pendant ce temps, Mme Denise Lecocq a reçu dans une pièce annexe des personnes souhaitant déposer un courrier ou rédiger une observation sur le registre d'enquête.

À 17 h 00, heure de fin de l'enquête, les membres de la commission d'enquête ont procédé à la clôture des registres d'enquête.

Conformément à l'article 10 de l'arrêté d'enquête, M. Serge Véron a emporté les dossiers mis à la disposition du Public pour les remettre à la DDT/02 avec le rapport d'enquête.

* * *

9.4 Participation du public :

La première permanence du 12 septembre 2018 de 9 heures 30 à 12 heures 30 en mairie de Couvron-et-Aumencourt a été marquée par une absence de la participation du Public, malgré la publicité faite sur la tenue de l'enquête par la mairie : rappel sur bandeau lumineux sur la façade, distribution d'un avis dans les boîtes à lettres des habitants de la commune (*Cf. annexe 11*).

Il nous semble que c'est la réunion publique qui s'est tenue le samedi 15 septembre dans la salle du foyer rural de Couvron et ayant rassemblé 90 personnes environ, a été pour les habitants de la commune et ceux des villages environnants, le point de départ de l'enquête. Cette réunion a fait l'objet de compte-rendu dans la presse (*Cf. annexe 12*) et a été cité à plusieurs reprises par la suite par les personnes venues s'informer sur le dossier.

Il a fallu attendre la 4^{ième} permanence à Chéry-les-Pouilly, à mi-enquête, pour avoir plus de deux personnes lors de nos permanences. C'est d'ailleurs la permanence avec celle de Vivaise du samedi 13 octobre, où nous avons eu le plus d'affluence.

Sur le plan de la répartition géographique, nous notons que dans la majorité des cas les observations ont été faites par des personnes habitant à l'extérieur des quatre villages concernés par l'enquête, cela est encore plus marquant pour les observations formulées par internet.

Au bilan, il apparaît que l'objet de cette enquête a peu mobilisé les habitants du périmètre de l'enquête. Les personnes qui se sont déplacées sont venues principalement soit apporter leur soutien au projet soit formuler des réserves sur les nuisances potentielles du circuit : bruit, pollution de l'air...

Nous nous attendions à une forte affluence en mairie de Couvron-et-Aumencourt siège de l'enquête, et nous avons à cet effet prévu un deuxième registre, il n'a pas été nécessaire.

Le fait que les trois commissaires enquêteurs soient présents lors des permanences a permis de consacrer du temps aux interlocuteurs, lors des moments d'affluence, afin qu'ils puissent être écoutés, faire part de leurs observations et de recevoir les réponses à leurs interrogations.

Les permanences comme la réunion publique se sont déroulées dans un climat serein et aucun incident n'a été à déplorer.

Par conséquent, la disponibilité des commissaires enquêteurs et la courtoisie des intervenants ont permis un déroulement des permanences très satisfaisant malgré un contexte qui aurait pu entraîner des oppositions beaucoup plus marquées.

Au bilan, nous avons estimé à environ 50 visites de personnes qui se sont déplacées dans les mairies des communes concernées afin de s'entretenir avec les

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

commissaires enquêteurs, s'informer sur la teneur du projet, porter une observation sur les registres, déposer un courrier.

9.5 Clôture de l'enquête / Observations sur les registres :

Le mercredi 17 octobre 2018 en fin d'enquête, les membres de la commission d'enquête ont procédé à la clôture des **registres d'enquête**, dans les mairies de :**Couvron-et-Aumencourt, Vivaise, Chéry-les-Pouilly et Crépy.**

De cette opération, le Président de la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal mentionnant le nombre d'observations recueillies et de courriers annexés durant cette enquête.

Nous avons ainsi constaté :

*** sur les registres contenant des observations Couvron-et-Aumencourt:**

- **14 observations ;**

- **9 courriers annexés aux registres.**

(Registre clos par le commissaire-enquêteur J.M. Le Gouellec)

*** sur les registres de Vivaise:**

- **6 observations ;**

- **1 courrier annexé au registre.**

(Registre clos par le commissaire-enquêteur J.M. Le Gouellec)

*** sur le registre de Crépy :**

- **2 observations ;**

- **7 courriers annexés au registre et une délibération du Conseil Municipal.**

(Registre clos par le commissaire-enquêteur J.M. Le Gouellec)

*** sur le registre de Chéry-les-Pouilly :**

- **9 observations ;**

- **2 courriers annexés au registre.**

(Registre clos par le commissaire-enquêteur J.M. Le Gouellec)

*** sur le registre de Couvron-et-Aumencourt « dématérialisation » :**

- **58 (cinquante-huit) observations** reçues sur le site Internet de la Préfecture de l'Aisne

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

Soit au total pour cette enquête : 89 observations sur les registres et 19 courriers annexés, dont deux produits hors délai.

10 PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS RECUEILLIES LORS DE L'ENQUÊTE :

Après analyse de ces 106 interventions, la commission d'enquête a dégagé les différents thèmes évoqués dans chacune d'elles et ceci, quel que soit le nombre de fois où il a été formulé.

Regroupés par grand chapitre, ces thèmes sont présentés ci-après* :

* Les tableaux ci-dessous récapitulent toutes les observations recueillies, par registre, en faisant apparaître la récurrence pour chacune.

Bilan des registres déposés en mairies de Couvron-et-Aumencourt, Chéry-les-Pouilly, Crépy et Vivaise et du registre dématérialisé.

QUESTIONS-OBSERVATIONS/1	Registres papier				Registre dématérialisé
	Couvron	Crépy	Chéry-les-Pouilly	Vivaise	
Nuisances sonores					
Non prise en compte des nuisances de l'aérodrome : bruit, pollution ?					15
Quels sont les niveaux de bruit autorisé ? Le jour ? La nuit ? En semaine ? Le week-end ?					5
Quand ont eu lieu les mesures pour déterminer le niveau de bruit ambiant dans les différentes communes ? Pour le jour ? Pour la nuit ?					5
Où étaient placés ces appareils de mesure et où seront-ils installés ?					3
Les merlons seront-ils réalisés avant la mise en service du circuit ?					2
Quels seront les types de motos (ou véhicules) utilisés sur ce circuit ? leur cylindrée ?					5
Quelles seront les mesures de bruit effectuées pour les véhicules sur le circuit ?					5

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

La référence au circuit de Bedford ne se justifie pas : amplitudes horaires d'activité différentes et nombre de pistes inférieur. La comparaison est-elle pertinente ?	I		
Les amplitudes d'ouverture du circuit et les mouvements aériens (10 avions et 40 hélicoptères journaliers) génèrent une forte inquiétude, notamment lors des week-end.	I		7
Les horaires ont été déterminés sans tenir compte des contraintes imposées aux riverains (arrêté préfectoral du 16 avril 2016).	I		3
Pourquoi les merlons ne font que 5 m du côté de Couvron et 7 m. du côté de Vivaise, selon le CNPN ils sont 3 fois trop insuffisants ?			5
Pourquoi n'y-at-il pas de merlons du côté de Chéry-les-Pouilly et Crépy ?			3
Perte de tranquillité des habitants des villages riverains en raison du bruit et de la circulation.			7
Impact négatif sur la valeur immobilière des habitations compte tenu des nuisances sonores ?		I	7
Y aura-t-il un suivi dans les relations avec les riverains ?			1

Total : 84 préoccupations en ce qui concerne les nuisances sonores

QUESTIONS-OBSERVATIONS/ 2	Registres papier				Registre dématérialisé
	Couvron	Crépy	Chéry-les-Pouilly	Vivaise	
Emploi					
Comment garantir 150 emplois directs et 450 indirects ? Ce projet génère peu d'emplois par rapport aux investissements considérables des collectivités locales et d'hypothétiques retombées économiques.					8
Quels types d'emplois et à quels taux horaires seront proposés ? (temps plein, temps partiels)					11
Le projet favorisera-t'il les emplois locaux et les formations en partenariat avec les établissements d'enseignement de la région ?	2				3
Total :24 préoccupations en ce qui concerne l'emploi					

Cadre légal

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

Dans quel cadre légal s'inscrit le projet ?

Comment peut-on garantir la sincérité des réponses à ces questions fondées sur de réelles inquiétudes ?		3
Quelles ont été les étapes des consultations préalables ? Absence de consultation préalable du public.		5
Qu'en sera-t'il exactement des 6 évènements par an et 40 dérogations (p. 18 du dossier) ? Y-a-t'il une limite aux dérogations ?		3

Total :13 préoccupations en ce qui concerne le cadre légal

Accès au site et circulation

Les accessibilités par route, voies douces et train, ne sont pas étudiées.		2
La gare de Couvron-Aumencourt ne semble pas mise en valeur.		
Si 400 employés doivent parvenir à la zone d'activités, des aménagements seront nécessaires dans le centre-ville de Couvron.		
Le projet ne présente aucune recherche sur les déplacements plus propres et ne gère aucune dynamique innovante dans ce domaine sur le territoire		2
Augmentation des risques d'accident à la sortie du circuit.		3
Quels aménagements sont prévus pour gérer l'affluence lors des évènements ?		

Total :10 préoccupations en ce qui concerne l'accès au site et la circulation

QUESTIONS-OBSERVATIONS/3

	Registres papier				Registre
	Couvron	Crépy	Chéry-les-Pouilly	Vivaise	dématé- rialisé

Pollution

Prise en compte des nuisances de l'aérodrome : bruit, <u>pollution</u> ?			1		11
--	--	--	---	--	----

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

Absence dans le mémoire en réponse d'estimation des émissions de matières polluantes (particules fines, CO ²) en une année de fonctionnement		15
Le projet s'inscrit-il dans la feuille de route de la COP 21 pour la réduction des émissions de GES en 2030 ?		17
Y-a-t'il eu une étude quant à l'impact des rejets des microparticules polluantes, de vapeur d'hydrocarbures sur les cultures légumières environnantes (endives, pommes de terre, haricots, oignons...) par absorption par le feuillage.	1	1
En cas de pics de pollution atmosphérique, l'activité sera-t-elle arrêtée ou réduite ?		5
Qu'en est-il du désamiantage des bâtiments non désamiantés sur les 80 ha de Z.A. ? Que deviennent-ils ? Comment seront-ils sécurisés ?		4
L'Aisne va-t-elle être, avec ce projet, le dernier des départements en terme écologique ?		2
Sous prétexte d'emplois, va-t-on ignorer les nuisances environnementales ?		4
La région ne peut-elle pas développer des activités non polluantes, non bruyantes et sans utiliser des énergies fossiles?		6
Quel impact ou risque pour la santé ?		3

Total :71 préoccupations en ce qui concerne la pollution

QUESTIONS-OBSERVATIONS/4	Registres papier				Registre dématérialisé
	Couvron	Crépy	Chéry-les-Pouilly	Vivaise	
Impact sur l'environnement					
Projet irresponsable, menace sur espèces protégées : gentiane croisette, œdicnème criard	1				19
Est-ce une bonne idée d'imperméabiliser 100 ha quand la question posée est celle du réchauffement climatique ?	1				7
Connaissez-vous l'état d'urgence dans lequel se trouve notre planète ?	1				4
Pouvez-vous donner des arguments pour prouver que ce projet protège notre terre et apporte des solutions durables qui ne nuisent pas à l'environnement ?					2

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

Comment justifier ce projet par rapport aux générations futures ?		3
Pourquoi ne pas appliquer la règle du pollueur payeur ?	1	4

Total :43 préoccupations en ce qui concerne l'environnement

Utilisation de l'argent public

Protection contre le bruit :		7
1/qui paye le montage des merlons ?	1	(merlons)
2/ mise en cause de l'utilisation de l'argent public pour une cause privée ?		9 (argent public)
Conditions d'achat des terrains par M. Palmer et de fixation des prix de vente à préciser.	1	4
Le rapport entre le nombre d'emplois créés et le montant des fonds publics est très faible		5
Pourquoi ne pas avoir employé ces fonds pour le développement local et l'économie nationale ?		3

Total :30 préoccupations en ce qui concerne l'utilisation de l'argent public

Questions diverses

Comment sont réparties les surfaces entre l'autodrome, l'aérodrome, la zone d'activité et les zones naturelles ?		2
Comment répartir les futures activités sur la zone de 80 ha ?		
Le projet est réservé aux loisirs de riches		11
Redondance avec d'autres circuits existants dans l'Aisne.		8
Quelles seront les retombées économiques pour nos villages et la région ?		3
Quelle vision d'avenir pour ce projet ?		1

AVIS FAVORABLES					
Arguments présentés en faveur du projet					
QUESTIONS-OBSERVATIONS	Registres papier				Registre dématérialisé
	Couvron	Crépy	Chéry-les-Pouilly	Vivaise	
bonne nouvelle pour le dynamisme économique et touristique	7	16	9	4	2
le projet va attirer des entrepreneurs dans le domaine de l'automobile, l'hôtellerie, la restauration, la recherche, du divertissement.	3	11	2	2	1
le projet est porteur et moteur de la mutation de l'automobile vers l'électrique.	2	2		1	1
Enquêtes et démarches au niveau des nuisances (bruits et trafics) nous confortent dans ce beau projet.	2		1		
Coup de fraîcheur à notre région.	1				
Zone rurale qui s'industrialise vers des loisirs et la recherche technologique très avancée.	1	1			15
Pas d'impact négatif sur la valeur immobilière.			1		
Formidable projet pour la région et le laonnois, l'emploi, l'économie, le tourisme.		3	7		
Réelle opportunité qui devra être menée au bout.	4	1	1		
Réhabilitation d'un site non exploité, très bon projet qui redonne un sens à ces territoires.		6	2		
Ce projet représente un bel espoir pour nos enfants et petits-enfants.	1	1			
Ouverture prochaine souhaitée.	1			1	
Le respect de la nature est constaté.				1	
Soutien appuyé des membres de la Montée historique de Laon, le milieu automobile de sport, prestige et de Couvron, apporte un nombre important d'emplois indirects et directs. Communes et hôteliers seront boostés par ce projet.			150 membres		
Projet économique et culturel fera rayonner le département et notre bonne ville de Laon.		4		2	
le dossier est très bien préparé			1		

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

11 BILAN DE L'ENQUÊTE - DEMANDE DE MÉMOIRE EN RÉPONSE

11.1 Bilan de l'enquête :

Après un premier compte-rendu fait le jeudi 18 octobre 2018, les membres de la commission d'enquête ont rencontré à nouveau Monsieur Morgan Labelle de MSV France, le jeudi 25 octobre, pour lui communiquer les observations du Public et lui présenter le bilan de l'enquête (déroulement, participation, nombre et nature des observations recueillies), ceci conformément à l'article 10 de l'arrêté d'enquête.

À cette occasion, nous lui avons remis le **procès-verbal de communication des observations écrites ou orales recueillies dans les divers registres (*papier et Internet*) et dans les courriers adressés à la commission d'enquête**, et une photocopie des observations et courriers annexés enregistrée sur un CD.

Nous lui avons demandé de bien vouloir nous faire parvenir, sous 15 jours, le mémoire en réponse sur les observations recueillies au cours de l'enquête, rassemblées dans la fiche synthèse.

Au final, nous lui avons présenté les thèmes retenus, par la commission d'enquête, pour des compléments d'information :

11.2 Thèmes retenus par la commission d'enquête pour le Mémoire en Réponse

Les thèmes sont classés dans l'ordre d'importance donné par le Public

11.2.1 *Thème N°1 : Nuisances sonores*

Les nuisances sonores qui vont être générées par les différentes activités liées à l'autodrome, sont la préoccupation majeure des personnes qui se sont exprimées pendant l'enquête (84 observations).

Les points sur lesquels la commission d'enquête demande d'apporter un complément d'information sont les suivants :

11 Cadre de l'étude d'impact :

- Dans l'étude sur le bruit il est fait référence au circuit de **Bedford (GB)**. Celui-ci comportant des amplitudes horaires d'activité différentes et un nombre inférieur de pistes, la comparaison est-elle, de ce fait, pertinente ?

- À quelle date ont été effectuées les mesures pour déterminer le niveau de bruit ambiant dans les différentes communes concernées par le circuit ? Pour le jour ? Pour la

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

nuit ? Où étaient placés ces appareils de mesure ? Les nuisances de l'aérodrome relatives au bruit sont-elles prises en compte ?

12 Fonctionnement des installations :

- Les amplitudes d'ouverture du circuit et les mouvements aériens indiqués dans le dossier (10 avions et 40 hélicoptères journaliers) génèrent une forte inquiétude, notamment lors des week-ends. Qu'en sera-t-il exactement en utilisation normale du circuit et lors des grands événements ?

13 Réglementation - Périodes d'activité du circuit

- Les horaires d'ouverture des pistes ont été déterminés sans tenir compte des contraintes, en matière de bruit, imposées aux riverains (arrêté préfectoral du 16 avril 2016).

- Quels sont les niveaux de bruit autorisé ? Le jour ? La nuit ? En semaine ? Le week-end ?

- Qu'en sera-t-il exactement des 6 évènements par an et 40 dérogations (p. 18 du dossier) ? pour le bruit, quelle est la limite qui sera imposée

14 Mesures de suivi des émissions sonores :

-- Où seront placés les appareils de mesure sur le circuit et dans les villages environnants ?

- Quels seront les types de motos ou véhicules utilisés sur ce circuit ? leur cylindrée ?

- Quelles seront les mesures de bruit effectuées pour les véhicules sur le circuit, avant leur entrée en piste, pendant la période de roulage ?

15 Mesures compensatoires :

- Les merlons seront-ils réalisés avant la mise en service du circuit ?

- Pourquoi les merlons ne font que 5 m du côté de Couvron et 7 m. du côté de Vivaise, selon le CNPN ils sont 3 fois inférieurs à la hauteur ?

- Pourquoi il n'y a pas de merlons du côté de Chéry-les-Pouilly et Crépy ?

16 Information / concertation :

- La perte de tranquillité des habitants des villages riverains en raison du bruit et de la circulation aura un impact négatif sur la valeur immobilière des habitations.

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

- Comment seront organisées les relations avec les riverains, notamment pour faire remonter leurs doléances ?

.../...

11.2.2 Thème N°2 : Pollutions

Après les observations sur les nuisances sonores, les risques induits par la présence d'amiante sur le site et de la pollution atmosphérique, notamment par les moteurs thermiques, font l'objet de 64 observations. Les questions posées sur ce sujet sont les suivantes :

- Qu'en est-il du désamiantage des bâtiments « non désamiantés » sur les 80 ha de la zone d'activité ? Que deviennent-ils ? Comment seront-ils sécurisés ?

- Au point de vue de la pollution atmosphérique, les nuisances de l'aérodrome ont-elles été prises en compte ?

- Dans le mémoire en réponse, il serait nécessaire de faire figurer l'estimation des émissions de matières polluantes (particules fines, CO²) sur une année de fonctionnement. Cela a-t-il été réalisé ?

- Le projet s'inscrit-il dans la feuille de route de la COP 21 pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030 ?

- Les rejets des microparticules polluantes, de vapeur d'hydrocarbures sur les cultures légumières environnantes (endives, pommes de terre, haricots, oignons...) par absorption par le feuillage ont-ils fait l'objet d'une étude d'impact ?

- En cas de pics de pollution atmosphérique, l'activité sera-t-elle arrêtée ou réduite ?

- Avec ce projet, le département de l'Aisne va-t-il être le dernier des départements en terme écologique ?

- Sous prétexte de créer des emplois, doit-on ignorer les nuisances environnementales ?

- Sur un plan global, quel est l'impact et le risque pour la santé des habitants des villages proches du circuit ?

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

11.2.3 Thème N°3 : Impact sur l'environnement

En troisième position, les observations sur l'impact du projet sur l'environnement sont de caractère plus général. Elles se rapportent principalement aux préoccupations liées au réchauffement climatique. Les points abordés sont les suivants :

- Comment justifier ce projet par rapport aux générations futures ?
- Connaissez-vous l'état d'urgence dans lequel se trouve notre planète ?
- Pouvez-vous donner des arguments pour prouver que ce projet protège notre terre et apporte des solutions durables qui ne nuisent pas à l'environnement ?
- Est-ce une bonne idée d'imperméabiliser 100 ha quand la question posée est celle du réchauffement climatique ?
- Dans ce dossier, pourquoi ne pas avoir appliqué la règle du pollueur payeur ?
- Ce projet irresponsable fait peser une menace sur des espèces protégées : gentiane croisette, oedicnème criard, les mesures compensatoires sont insuffisantes.

11.2.4 Thème N°4 : Les emplois – activité économique

Le département de l'Aisne étant marqué par un taux de chômage parmi les plus élevés de la région des Hauts-de-France, les enjeux de ce projet sont notamment la création de nouveaux emplois et le développement d'une activité économique.

Les 24 observations en relation avec ce thème traduisent un doute sur le nombre réel d'emplois créés et la pérennité de ceux-ci. Les points abordés sont les suivants :

- Comment peut-on garantir 150 emplois directs et 450 indirects ?
- Quels types d'emplois et à quels taux horaires seront proposés ? (temps plein, temps partiels).
- Le projet favorisera-t-il les emplois locaux et les formations en partenariat avec les établissements d'enseignement de la région ? Quelles seront les retombées économiques pour nos villages et la région ?
- Ce projet génère peu d'emplois par rapport aux investissements considérables des collectivités locales et d'hypothétiques retombées économiques. Il entre en redondance avec d'autres circuits existants dans l'Aisne.

11.2.5 Thème N°5 : Cadre légal

Treize observations ont été formulées sur ce thème, les principaux points évoqués sont les suivants :

- Dans quel cadre légal s'inscrit le projet ?
- Quelles ont été les étapes des consultations préalables du public de l'élaboration du projet à l'enquête publique ?

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

11.2.6 Thème N°6 : Accès au site et circulation

Dix remarques ont été formulées en rapport avec les conditions d'accès au site de Couvron et aux aménagements à réaliser pour assurer la sécurité, notamment lors des grands événements. Les points évoqués sont les suivants :

- Les accessibilités par route, voies douces et train, ne sont pas étudiées ; la gare de Couvron-et-Aumencourt n'est pas mise en valeur dans le dossier.
- Si 400 employés doivent parvenir à la zone d'activité, des aménagements seront nécessaires dans le centre-ville de Couvron.
- Le projet ne présente aucune recherche sur les déplacements plus propres et ne gère aucune dynamique innovante dans ce domaine sur le territoire.
- Quels sont les aménagements prévus pour gérer l'affluence lors des évènements ?
- Après une séance de conduite sur piste, n'y a-t-il pas une augmentation des risques d'accidents à la sortie du circuit ? (*retour sans transition sur route ouverte à la circulation*)

11.2.7 Thème N°7 : Question diverse

Dans ce domaine, la commission d'enquête a retenu une question du Public qui lui paraît être importante, car elle porte sur la relation de confiance qui doit s'établir entre le porteur du projet et les habitants des villages proches du circuit.

- Comment peut-on garantir la sincérité des réponses à ces questions fondées sur de réelles inquiétudes ?

Nota : Les observations portant sur l'utilisation de l'argent public ne rentrent pas dans le cadre de l'objet de l'enquête publique. Elles ne sont donc pas traitées dans cette partie du rapport. Pour autant, elles ont été portées à la connaissance du pétitionnaire qui pourra les évoquer, s'il le souhaite, dans son mémoire en réponse.

11.2.8 Questions posées par la Commission d'enquête :

1^{er}Thème : Atteinte à l'environnement.

De nombreuses observations soulignent que la réalisation et l'exploitation de l'autodrome portent gravement atteinte à l'environnement, notamment aux espèces protégées.

Dans le dossier de présentation du projet, il est fait mention de **l'autodrome de Bedford (GB)** en service depuis près de 20 ans, qui par sa configuration d'ancien aérodrome militaire, et sa situation par rapport aux villages environnants, sert de référence, notamment pour les études de bruit.

Le groupe MSV y souligne aussi que la préservation de l'environnement est pour lui un enjeu de premier plan.

Dans ce cadre, la commission d'enquête demande, pour information, la description des mesures de protection prises sur le site de Bedford pour la protection des espaces

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

naturels, les partenariats noués dans ce domaine, et de citer les espèces protégées éventuellement présentes sur le site.

2^{ème}Thème : Nuisances sonores.

La crainte de nuisances sonores, générées notamment par les véhicules en piste, fait partie des principaux arguments des opposants au projet.

L'autodrome de Bedford étant le circuit de référence dans l'étude d'impact, il serait souhaitable de nous faire une présentation des mesures appliquées dans la lutte contre les nuisances sonores, avec plan de situation à l'appui, et éventuellement les adaptations effectuées pour la prise en compte des observations des riverains et de la réglementation locale.

3^{ème}Thème : Pollution des sols, état initial de la zone concernée par le projet.

À l'étude du dossier, il apparaît que le présent projet va se développer dans une zone où les terrains ont subi, à travers le temps et les différentes affectations, de nombreuses pollutions, dont certaines sont encore présentes.

Pour bien comprendre les enjeux dans ce domaine, la commission d'enquête demande de lui représenter, cartes à l'appui, les différentes zones polluées en indiquant la nature de cette pollution.

En complément, il est demandé de préciser le coût global de la dépollution, et l'effort financier que cela représente pour le groupe MSV.

4^{ème}thème : Impact économique local du circuit.

Pouvez-vous faire une première estimation des retombées économiques locales pour les cinq prochaines années ?

5^{ème}Thème : Adaptations / mises en conformité aux nouvelles réglementations et aux évolutions technologiques.

Dans le Groupe MSV, comment sont suivies les adaptations et les mises en conformité pour tenir compte des nouvelles réglementations et des évolutions technologiques.

* * *

L'étude des observations, nous a permis de constater qu'elles étaient, dans l'ensemble, structurées, avec arguments à l'appui.

Pour bien montrer que les avis déposés sont bien pris en compte par le maître d'ouvrage, il nous semble souhaitable que les observations les plus représentatives des thèmes abordés, **en relation avec le projet**, fassent l'objet d'une réponse individualisée.

Dans ce cadre, nous avons notamment retenu les observations de Mme Fournié-Turquin, M. Gilles Desplanque, Mme Nicole Gastel, Mme Alice Auvray : leurs contributions ont été communiquées sous forme de fichiers Word au pétitionnaire.

11.3 Le mémoire en réponse du pétitionnaire :

Les éléments de réponse aux observations du Public et les renseignements complémentaires demandés nous sont parvenus dans les délais convenus, par courriers électroniques successifs à partir du mardi 13 novembre 2018. Les versions « papier » et « USB » de ce mémoire nous ont été remises le lundi 19 novembre 2018, dans les locaux de MSV France SAS, à Couvron-et-Aumencourt, par M. Morgan Labelle, chef de projet Laon Autodrome.

Sur la forme, MSV a retenu le principe général de répondre à toutes les questions posées pendant l'enquête publique, en les regroupant par thème.

Le mémoire se présente ainsi sous la forme d'un document de 68 pages, sans compter les annexes. Il contient, cartes et schémas à l'appui, les éléments de réponse aux différentes observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête publique.

Les renseignements demandés par la commission d'enquête sont traités par thème, à la suite des observations du Public.

La qualité du document est à souligner, tant au niveau de la présentation que de la précision des informations fournies.

Les points traités dans ce mémoire en réponse sont classés dans l'ordre suivant :

- I - Thème n°1 : Les nuisances sonores
 - A - Observations recueillies auprès du public
 - 1 - Cadre de l'étude d'impact
 - 2 - Fonctionnement des installations
 - 3 - Réglementation - Périodes d'activité du circuit
 - 4 - Mesures de suivi des émissions sonores
 - 5 - Mesures compensatoires
 - 6 - Information / concertation
 - B - Questions posées par la commission d'enquête
- II - Thème N°2 : Pollutions
 - A - Observations recueillies auprès du public
 - B - Questions posées par la commission d'enquête
- III - Thème N°3 : Impact sur l'environnement
 - A - Observations recueillies auprès du public
 - B - Questions posées par la commission d'enquête
- IV - Thème N°4 : Les emplois – activité économique

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

- A - Observations recueillies auprès du public
- B - Questions posées par la commission d'enquête
- V - Thème N°5 : Cadre légal
 - A - Observations recueillies auprès du public
 - B - Questions posées par la commission d'enquête
- VI - Thème N°6 : Accès au site et circulation
 - A - Observations recueillies auprès du public
- VII - Thème N°7 : Questions diverses
 - A - Observations recueillies auprès du public
- VIII - Thème N°8 : Utilisation de l'argent public, choix du projet et achat du site
 - A - Observations recueillies auprès du public

À NOTRE AVIS, en répondant de façon précise et détaillée aux différentes observations recueillies au cours de cette enquête, le porteur du projet montre l'intérêt qu'ils portent aux interrogations suscitées par l'implantation de l'autodrome sur les quatre communes environnantes.

Bien que ne relevant pas du cadre de l'enquête, il a apporté des précisions sur l'utilisation de l'argent public et des informations sur le choix du projet et sur les conditions d'achat du site.

En complément au mémoire en réponse, la commission d'enquête a souhaité que MSV FRANCE SAS apporte une réponse individualisée aux observations les plus représentatives des thèmes abordés.

Après étude de chaque observation, MSV indique ainsi l'emplacement des réponses apportées dans le mémoire. Celles-ci sont référencées dans le tableau ci - après :

Questions posées par	Se reporter aux réponses
Alice Auvray	113, 84, 85, 80 et 81
Fournié - Turquin	112, 113, 114, 72, 70, 37, 36, 44, 45, 48, 54, 20, 23, 24, 25, 19, 80, 102 et 53
Gilles Desplanque	46, 44, 45, 48, 43, 76, 106
Magali Kudelski	19, 25, 13, 15, 11, 14, 16, 21, 17, 108, 6, 3, 8, 77, 32, 38, 39, 10, 40, 18, 26, 27, 88, 89, 82, 121, 36, 35, 102, 98, 99, 101, 76, 77, 51, 60, 109
Marie Nigon - Geiger	46, 65, 50, 79, 51, 60, 72, 46, 44, 45, 84, 85 et 79
Michel Magniez	38, 77, 78, 94, 105, 62, 93, 103, 124, 79
Nicole Gastel	86, 118, 119, 74, 56, 43, 57, 30, 21, 58, 112, 44, 48, 20, 11, 96, 69, 76, 77, 122, 84, 85, 59, 119, 57

12 DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

La commission d'enquête a souhaité obtenir des renseignements complémentaires et approfondir certains thèmes apparus au cours de l'enquête, soulevant les observations des visiteurs aux permanences et différents courriers ou messages Internet. Elle a ainsi organisé des réunions permettant de mieux connaître le projet et ses impacts dans l'environnement :

Une présentation du projet par le maître d'ouvrage a eu lieu le 10 septembre sur le site de Couvron avec les représentants du bureau d'études GNAT. Il a pu être constaté :

- La présence de la gentiane croisette,
- Les travaux des fouilles archéologiques déjà bien avancés,
- Les bâtiments, les pistes existantes, les équipements qui seront développés dans la zone d'activité...

Une réunion de préparation de la réunion publique et demande d'informations complémentaires (gentiane, installations, déroulement des fouilles archéologiques).

Une visite du site de Bedford en Grande-Bretagne, le 11 octobre, a permis de comprendre le fonctionnement du circuit et d'étudier les effets sonores et les dispositifs installés pour en limiter les émergences.

Une réunion le jeudi 25 octobre, avec le responsable du bureau Echopsy, bureau d'études spécialisé dans l'acoustique, réalisateur de l'étude acoustique du projet.

Ces réunions et visites ont permis de comprendre le projet, de répondre aux questions émises au cours de l'enquête, et de préparer la demande de mémoire en réponse à adresser au porteur du projet.

La commission a obtenu satisfaction à toutes ses demandes d'information, tant auprès du porteur de projet qu'auprès des services de l'Etat et des élus s'étant manifestés au cours de l'enquête.

13 POSITION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES REPONSES DE MSV FRANCE SAS AUX OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE

Dans ce chapitre, la commission d'enquête se positionne **sur les réponses apportées par MSV France SAS aux différentes observations du Public** recueillies sur ce projet.

L'analyse du mémoire en réponse de MSV France SAS s'effectue selon le cheminement suivant :

- l'observation sera rappelée,
- la réponse du pétitionnaire à cette observation sera notifiée,
- la commission d'enquête formulera son avis

13.1 Thème N°1 : Nuisances sonores

La vocation première de ce projet de circuit automobile est de permettre l'évolution de véhicules automobiles et de motos à caractéristiques sportives, en toute sécurité et en permettant à leurs pilotes de tirer le maximum de leurs performances (vitesse de pointe, tenue de route dans les courbes, accélérations). Les moteurs thermiques équipant ces véhicules, les pneumatiques et les freins sollicités à leur capacité maximale sont sources d'inévitables émissions sonores ; l'inquiétude des riverains s'est manifestée durant l'enquête publique : le nombre d'observations concernant les problèmes liés au bruit généré par les activités du futur projet ayant suscité 84 observations.

Ce chapitre reprend les questions posées par le public, l'essentiel des réponses apportées par MSV dans son mémoire et leur évaluation par les membres de la commission d'enquête :

Question 1 : Dans l'étude sur le bruit il est fait référence au circuit de **Bedford (GB)**. Celui-ci comportant des amplitudes horaires d'activité différentes et un nombre inférieur de pistes, la comparaison est-elle, de ce fait, pertinente ?

Réponse de MSV : Bedford Autodrome est un circuit présentant des similitudes avec le projet de Couvron. Il s'agit également d'une ancienne base aérienne militaire et les deux sites sont tous les deux implantés au sein d'une matrice agricole intensive. Ce qui est une donnée importante compte tenu de la similitude des propriétés de propagation des émissions sonores émanant des deux sites.

A Bedford, les habitations riveraines sont situées dans une fourchette de distance également proche de celle rencontrée sur le site de Couvron-et-Aumencourt. Là encore cette donnée est primordiale pour pouvoir avoir un jugement fiable sur la capacité du pétitionnaire à maîtriser ses émissions sonores vis-à-vis de la population voisine.

Il est exact que les horaires d'ouverture ou la longueur des tracés sont légèrement différents à Bedford de ce qu'ils seront le site de Couvron-et-Aumencourt. Néanmoins ces deux paramètres ne sont pas de nature à influencer sur le niveau sonore des émissions, leur

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

direction de propagation ou leur perception aux alentours. Cela ne saurait donc remettre en cause la pertinence d'avoir pris le site de Bedford comme site de référence afin de mener les études acoustiques.

Avis de la commission d'enquête : La visite de la commission d'enquête sur le site de Bedford lui a permis de constater les similitudes avec celui de Couvron ; il était donc judicieux, de la part du bureau d'études Echopsy, de baser ses simulations sur les mesures réelles d'émissions sonores réalisées à Bedford.

Question 2 : À quelle date ont été effectuées les mesures pour déterminer le niveau de bruit ambiant dans les différentes communes concernées par le circuit ? Pour le jour ? Pour la nuit ? Où étaient placés ces appareils de mesure ? Les nuisances de l'aérodrome relatives au bruit sont-elles prises en compte ?

Réponse de MSV : La période de mesure a été menée de manière continue en Juillet 2016, pendant 3 ou 4 semaines pour chacun des points de mesure :

- du 1er au 29 juillet pour les points 1, 2, 3, 4, 6,
- du 7 au 29 juillet pour le point 5.

Avis de la commission d'enquête : Bien qu'il soit possible que les mesures puissent être différentes en fonction de la saison, l'important est que le bureau d'études puisse disposer de mesures effectuées sur un site en exploitation. L'aérodrome n'est pas une activité régulière du projet : l'impact du trafic des avions et des hélicoptères est néanmoins évoqué dans l'étude d'impact acoustique et dans d'autres réponses du mémoire.

Question 3 : Pourquoi a-t-on utilisé le logiciel Predictor pour les simulations alors que celui-ci est décrit comme inadapté puisque celui-ci ne prend pas en compte les véhicules en mouvement, leur orientation, le vent (etc.) ?

Réponse de MSV : Aucun code de calcul spécifique n'existe et aucun des logiciels du marché ne présente de gestion spécifique des circuits auto/moto que ce soit Predictor ou n'importe quel autre.

Predictor a été retenu seulement pour son application du code ISO9613-2. Puis une procédure d'adaptation spécifique a été développée et mise au point prenant en compte les véhicules en mouvement, leur orientation, le vent, etc...

Avis de la commission d'enquête : Le logiciel Prédicator a fait l'objet d'une adaptation Echopsy afin de permettre une simulation de l'activité d'un circuit automobile.

Question 4 : Les calculs pour la hauteur des merlons ont-ils pris en compte les bruits liés à l'héliport et à l'aérodrome ?

Réponse de MSV : Non. Il y a peu d'effets à attendre des merlons sur l'activité aéronautique à partir de l'envol ou après le décollage. Il y aura cependant un effet induit lorsque les appareils sont au sol soit en préchauffage soit en manœuvre.

Avis de la commission d'enquête : Les merlons ont été dimensionnés afin d'atténuer la perception sonore de l'activité automobile sur les différents circuits par les riverains.

Question 5 : A plusieurs reprises on dit que les habitations se situent à plus de 800m du circuit voire à 1350m. De quoi parle-t-on, de quel point à quel point ?

Réponse de MSV : Il s'agit de distances globales entre les bords de communes et la piste, avec une vue large couvrant 10 x 10 km, utilisée pour présenter une description contextuelle.

La distance de 800m correspond à la plus proche distance à vol d'oiseau entre les premières habitations de la commune de Vivaise et le futur circuit. De même, la distance de 1350m correspond à la plus proche distance à vol d'oiseau entre les premières habitations de la commune de Couvron-et-Aumencourt et le futur circuit.

Avis de la commission d'enquête : L'examen des cartes et vues aériennes consultables dans le dossier d'enquête permet de constater que les futures pistes d'évolution des véhicules se situent effectivement à ces distances par rapport aux habitations de Vivaise et Couvron les plus proches.

Question 6 : Les 6 points de mesures pour évaluer le bruit ambiant se situent à proximité de l'autoroute. Qui a déterminé ces points ? Quels sont les critères de sélection ? Pourquoi sur la commune de Couvron le point de mesure n'a-t-il pas été choisi à l'entrée du lotissement rue de Vivaise ?

Réponse de MSV : La justification et la localisation des différents points de mesure sont précisées dans l'étude d'impact acoustique (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre B2.4 Stratégie de mesure, pages 26 à 27) et résumées ci-après.

Les points sont choisis selon :

- la disposition des communes par rapport au projet,
- la rose des vents du secteur d'étude
- la sensibilité identifiée pour chaque commune.

Par ailleurs, cette étude a été réalisée en partenariat avec l'ARS, qui a validé la méthodologie de calcul et l'implantation des points de mesure, l'autoroute n'ayant bien entendu pas été un critère de sélection.

Avis de la commission d'enquête : Il était possible de multiplier les points de mesure afin de satisfaire les inquiétudes du plus grand nombre de riverains : en fait les critères de choix sont clairement définis dans la réponse et ont effectivement été validés par l'Agence régionale de santé.

Question 7 : « La limitation testée est arbitrairement fixée à 98 dB(A) », comment des études d'une telle ampleur et pouvant engendrer des conséquences aussi importantes pour la population peuvent-elles être posées arbitrairement ?

Réponse de MSV : Il appartient à l'exploitant de définir des règles de gestion de l'exploitation de ses pistes, imposées aux utilisateurs par son règlement intérieur et lui permettant de s'assurer un respect des contraintes réglementaires : 98 dB(A) est un seuil de test pour observer l'efficacité d'une mesure de réduction à la source et 99, 96, 95 dB(A) etc... pourraient être des seuils mis en place par le pétitionnaire selon les cas de figures d'utilisation du circuit qui se présenteront.

Les seuls seuils à ne pas excéder sont ceux fixés par les fédérations 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.

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

Avis de la commission d'enquête : Le mot arbitraire a été mal interprété : le pétitionnaire aurait pu choisir un seuil plus élevé, afin de bénéficier de plus de marge de manœuvre ; en fixant ce seuil en dessous des limites à ne pas dépasser, il garantit un plus faible impact des émissions sonores pour les riverains du projet.

Question 8 : Le merlon envisagé pour Vivaise représentera un gain acoustique équivalent à 2 et ceux de Couvron à 1. Que cela signifie-t-il en terme de ressenti ? Quel impact sur le bruit ? Sera-t-il divisé par 2 ?

Réponse de MSV : Non, le bruit ne sera pas divisé par deux. Cela signifie que le merlon de Vivaise, compte tenu des modalités de mise en place et de l'efficacité potentielle de ces ouvrages abaissera de 2 dB(A) le niveau sonore alors que celui de Couvron, abaissera le niveau sonore de 1 dB(A).

Avis de la commission d'enquête : L'échelle logarithmique utilisée pour les mesures exprimées en décibels (dB) n'est pas linéaire : si un merlon induit une atténuation de 2dB, la source sonore pourra donc générer un niveau sonore supérieur de 2dB au seuil d'émergence réglementaire perçu par les riverains.

Question 9 : Quels types de véhicules ont été retenus pour les calculs ?

Réponse de MSV : Les types de véhicules retenus sont les suivants :

- Lors d'une journée « trackday », véhicules sportifs « courants » (de type Mégane RS, Clio RS, Golf GTI, etc..) avec un spectre sonore spécifique pour chaque tronçon et des véhicules types « sportifs+ » (de type Porsche GT3, Ferrari 458, etc...) avec un caractère sportif plus poussé et également un spectre et des niveaux sonores spécifiques. La répartition est celle couramment rencontrée pour des activités similaires sur les pistes déjà exploitées par le pétitionnaire : 80% sportifs /20% sportifs +.

- Pour les motos, l'exploitation est prévue en groupe de niveau : 1 groupe avec des véhicules « sportifs » (motos sportives de série de type Suzuki GSXR, Kawasaki ZX10R, etc...), 1 groupe intermédiaire avec une répartition 80% sportifs /20% sportifs +, 1 groupe expert avec 100% de véhicules sportifs + (motos sportives « d'usine » ayant reçu une préparation spécifique pour améliorer les performances). Les puissances sonores des véhicules sont indiquées dans l'étude d'impact acoustique ainsi que les scénarios de calculs (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre C2.4 Puissances sonores des véhicules en pistes, pages 64 à 65 et Chapitre C2.7 Scénarios des calculs, pages 69 à 70).

Avis de la commission d'enquête : Le porteur de projet se base sur l'exploitation des circuits existants afin d'apporter la réponse la plus proche de ce que sera celle du circuit de Laon-Couvron

Question 10 : Même si MSV n'a pas l'obligation de produire un plan d'exposition au bruit, peut-on lui demander d'en produire un comme garantie de sa bonne foi ?

Réponse de MSV : Le Plan d'Exposition au Bruit est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

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

Ce type d'étude (PEB) est réalisé à l'échelle d'un territoire entier impacté par l'implantation de grands aéroports.

La décision d'établir un PEB est prise par le préfet. La complétude de l'étude d'impact soumise à évaluation a été certifiée conforme sans pour autant que ce document n'ait été demandé à MSV France SAS. Les seuils nécessitant la rédaction d'un PEB dans le cadre des bruits des aéronefs ne sont pas atteints par l'exploitation prévisionnelle du site, même dans l'exploitation très majorée qui est présentée dans le dossier (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre E1.2 Contexte réglementaire, pages 85 à 87).

Enfin, MSV France SAS aimerait rappeler que depuis 2016, l'aérodrome ainsi que l'héliport sont déjà en fonction à titre privé sur le site de Couvron sans pour autant que personne ne se soit jamais manifesté d'une quelconque gêne que cela aurait pu occasionner.

Avis de la commission d'enquête : L'exploitation de l'aérodrome n'est qu'une activité annexe ; la piste existante et actuellement utilisée est épisodique et ne revêtira jamais un caractère intensif : il est donc effectivement superfétatoire de réclamer l'établissement d'un Plan d'exposition au bruit réservé aux aéroports commerciaux.

Question 11 : Les amplitudes d'ouverture du circuit et les mouvements aériens indiqués dans le dossier (10 avions et 40 hélicoptères journaliers) génèrent une forte inquiétude, notamment lors des week-ends. Qu'en sera-t-il exactement en utilisation normale du circuit et lors des grands événements ?

Réponse de MSV : Les études font état des seuils d'homologations suivants :

- L'aérodrome : 10 mouvements aériens maximum par jour dans la limite de 1500 par an.
- L'héliport : 40 mouvements aériens maximum par jour dans la limite de 400 par an.

De plus, le pétitionnaire aimerait insister sur le fait que les seuils décrits dans les études correspondent à des nombres maximum de mouvements aériens à ne pas dépasser pour respecter le cadre régissant la capacité d'accueil des aérodromes et héliports à usage restreint. Ainsi cela prémunit MSV France SAS de devoir ouvrir ces infrastructures à la circulation aérienne publique ce qui ne lui permettrait plus d'avoir la maîtrise du trafic.

EN AUCUN CAS CES CHIFFRES NE REFLETENT UNE PREVISION DE TRAFIC ATTENDU.

Avis de la commission d'enquête : Une nouvelle fois, une interprétation erronée des descriptifs du projet conduit à prendre en compte des chiffres exagérés : les estimations de trafic sont des seuils maximum permettant d'obtenir la catégorie d'homologation auprès des services de l'aviation civile (DGAC) et ne reflètent aucunement le trafic effectif envisagé.

Question 12 : Pourquoi les nuisances sonores liées aux 10 avions par jours et 40 hélicoptères ne figurent-elles pas dans les études ?

Réponse de MSV : Il y a un chapitre entier de l'étude d'impact acoustique qui traite le sujet aéronautique (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre E Utilisation de l'aérodrome, pages 84 à 90).

Les conclusions sont les suivantes :

- Sous réserve d'une surveillance du nombre de mouvements, ainsi que de la non modification du classement de la piste vis-à-vis du code de l'aviation civile, l'activité aéronautique ne nécessite pas de PEB et présentera un impact sonore faible.

Avis de la commission d'enquête : Les réponses aux questions précédentes abordent déjà ce thème ; le trafic aérien restera très limité et ponctuel ; l'homologation comme aérodrome à accès restreint du site garantit la pérennité de ce faible trafic.

Question 13 : Comment protège-t-on les riverains du bruit des avions et des hélicoptères surtout que l'amplitude horaire est large : de 7h à 21h ?

Réponse de MSV : En accord avec la réglementation VFR (View Flight Rules) régissant les règles inhérentes au vol à vue, l'utilisation de l'aérodrome ne peut se faire qu'à la lumière du jour ce qui constitue une restriction non négligeable à certaines saisons de l'année.

De plus elle sera restreinte opérationnellement entre 07h00 et 21h00 les jours de semaine et entre 08h00 et 20h00 les week-ends car l'utilisation de l'aérodrome ne pourra pas se faire en coactivité avec le circuit automobile pour des raisons de sécurité.

Cela implique que l'activité de l'aérodrome se fera généralement le matin, pendant midi ou en soirée.

Compte tenu du trafic attendu, il n'y a pas de mesure de protection à prévoir. La faible fréquence et la courte durée d'action sonore permettront de limiter l'impact vis-à-vis des riverains (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre E Utilisation de l'aérodrome, pages 84 à 90).

Avis de la commission d'enquête : La réponse à la question dans le mémoire en réponse (question 13, page 10) présente le plan de survol des aéronefs lors de procédures d'atterrissage et de décollage qui montre que les villages ne sont pas survolés.

Question 14 : 65 dB sont retenus pour les avions les plus bruyants : comment s'assurer que cela ne dépassera pas ce seuil ?

Réponse de MSV : Il s'agit d'un seuil courant utilisé pour le type d'appareil accueillis sur l'aérodrome, étant censé représenter le niveau sonore ressenti auprès des communes les plus exposées.

En aucun cas cette valeur représente le niveau sonore enregistré au pied de l'appareil.

Avis de la commission d'enquête : La réponse à la question dans le mémoire en réponse (question 14, page 11) présente une courbe illustrant de la décroissance en champ libre de la perception d'une source sonore placée au sol en fonction de son éloignement : les riverains percevront un bruit émis par les avions avec une forte atténuation.

Question 15 : Quelles garanties les riverains auront-ils afin que la réglementation, en matière de nuisances sonores, liée au trafic dans les villages soit respectée ?

Réponse de MSV : Concernant les nuisances sonores, l'Agence Régionale de Santé sera mandaté par la préfecture pour s'assurer du respect des modalités d'exploitations acoustiques.

Avis de la commission d'enquête : L'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation définira les modalités de contrôle des nuisances sonores.

Question 16 : Quid du bruit des nombreux camions assurant les livraisons et le transport ?

Réponse de MSV : Les véhicules poids lourds seront dirigés vers l'entrée secondaire situé du côté de Crépy. Ceux-ci pourront ainsi emprunter la D1044, la D267, la D26 puis la D54 et n'auront pas à traverser les communes.

Avis de la commission d'enquête : Les voies d'accès proposées par MSV semblent effectivement plus adaptées au trafic de véhicules poids lourds.

Question 17 : Y'aura-t-il des limites au niveau du stand de tirs ? Y'aura-t-il un nombre de tirs limite par jour ?

Réponse de MSV : Ce projet sera soumis à une procédure d'homologation spécifique lors de sa remise en service par un preneur. Ce sera l'arrêté d'homologation qui définira le type d'armes autorisés et les divers contrôles à mener.

Avis de la commission d'enquête : Ce stand de tir est adapté à l'utilisation d'armes de combat ; son exploitation antérieure par les militaires ne semble pas avoir posé un problème de nuisances sonores.

Question 18 : Les horaires d'ouverture des pistes ont été déterminés sans tenir compte des contraintes, en matière de bruit, imposées aux riverains (arrêté préfectoral du 16 avril 2016).

Réponse de MSV : L'arrêté en question régleme les bruits de voisinage.

Il est bien indiqué à son article 2 qu'il s'applique à tous les bruits de voisinage, à l'exception de ceux provenant d'activités faisant l'objet d'une réglementation spécifique en matière de bruit notamment les bruits des activités dont les conditions d'exercice, relatives au bruit, ont été fixées par les autorités compétentes.

Dans le cas du projet de circuit, cet arrêté ne s'appliquera pas à ce projet dans la mesure où celui-ci est cadré par des réglementations spécifiques.

Avis de la commission d'enquête : Effectivement, cet arrêté ne concerne pas les activités projetées sur le site.

Question 19 : Quels sont les niveaux de bruit autorisé ? Le jour ? La nuit ? En semaine ? Le week-end ?

Réponse de MSV : Cette thématique est abordée dans l'étude d'impact acoustique (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre A1.2 Cadre réglementaire, pages 5 à 7). Concrètement, pour une période de roulage (à ne pas confondre avec les horaires d'ouverture) comprise entre 4 et 8 heures, l'émergence autorisée sera de 6 dB(A).

La nuit (entre 22h et 7h), l'émergence autorisée est de 3 dB(A) auxquels doivent s'ajouter le terme correctif de 0 à 6 dB(A) en fonction de la durée de l'activité. Comme pour la période diurne, plus l'activité sonore sera longue, moins le terme correctif sera élevé.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il n'existe pas de seuil limite à respecter comme c'est le cas pour les limitations de vitesse sur la voie publique par exemple.

Avis de la commission d'enquête : La réponse à cette question est clairement exposée dans le dossier d'enquête ; les seuils d'émergence fixés par la réglementation feront l'objet de contrôles permanents lors de l'exploitation du circuit.

Question 20 : Qu'en sera-t-il exactement des 6 évènements par an et 40 dérogations (p. 18 du dossier) ? pour le bruit, quelle est la limite qui sera imposée ?

Réponse de MSV : Les événements sportifs de type course automobile ou moto seront au nombre **maximum** de 6 par an.

Chacun de ces événements représente 3 jours d'activités spécifiques (le Vendredi, le Samedi et le Dimanche), soit 18 jours par an au **maximum**.

Ces activités seront soumises à dérogation. Lorsqu'elles sont soumises à dérogation, les émergences définies par le décret 2006-1099 ne sont plus opposables aux activités du site.

Avis de la commission d'enquête : L'exploitant pourra donc, 18 jours par an, mettre en œuvre des activités dépassant les émergences fixées par décret.

Question 21 : Des essais industriels pourront avoir lieu 24h/24. Ces essais peuvent-ils générer du bruit ?

Réponse de MSV : La réalisation des calculs pour l'exploitation en circuit industriel comptant jusqu'à 20 véhicules de série, de jour comme de nuit, montre la capacité du site à être exploité en respectant la réglementation en matière de bruit.

Le pétitionnaire tient à rassurer sur le fait que ces activités peuvent générer des émissions sonores qui ne sont en rien comparables à une exploitation classique du circuit par des véhicules de vitesse comme le démontrent les analyses réalisées dans le cadre de l'étude d'impact acoustique.

Avis de la commission d'enquête : Les contraintes imposées aux essais industriels restent les mêmes que dans un cadre d'exploitation classique avec une obligation sur la période diurne et sur la période nocturne de respecter les émergences du décret 2006-1099 du 31 août 2006. Cette règle s'appliquera même si des essais devaient concerner des véhicules ou propriétés « sonores » (par exemple, les éléments de freinage) durant la journée.

Question 22 : MSV peut-il s'engager à ce qu'il n'y ait pas plus de 6 grands évènements par an organisés sur le circuit ? Combien de jours cela représente-t-il ?

Réponse de MSV : MSV France SAS s'engage à ce que les événements sportifs de type course automobile ou moto soient au nombre **maximum** de 6 par an : chacun de ces événements représente 3 jours d'activités spécifiques (le Vendredi, le Samedi et le Dimanche), soit 18 jours par an au **maximum**.

Avis de la commission d'enquête : La réponse du pétitionnaire est claire et cette dérogation figurera dans l'arrêté d'exploitation.

Question 23 : Pourquoi demander 40 jours de dérogations alors que seulement 6 week-ends de courses sont envisagés ? Cela signifie-t-il que les limites sonores admissibles seront dépassées 40 jours par an ?

Réponse de MSV : Les journées sont soumises à dérogations lorsque leur déroulement est établi en dehors des modalités définies dans l'autorisation préfectorale d'exploitation. Les dérogations peuvent donc concerner tous les aspects régis par l'arrêté, l'acoustique certes mais aussi les horaires d'activité, le nombre de participants, le type de véhicules, etc...

Il n'y a aucune obligation pour le pétitionnaire d'utiliser chaque année les 40 journées de dérogation qu'il a demandé à la préfecture pour assurer l'exploitation du site.

Les dérogations concernant tous les aspects régis par l'arrêté d'exploitation, il est improbable que celles-ci soient toutes demandées à titre acoustique.

Avis de la commission d'enquête : L'exploitant se réserve la possibilité d'adapter l'utilisation du site aux diverses demandes d'intervenants extérieurs désirant bénéficier des infrastructures pour l'organisation d'un évènement, sans pour autant être une source de nuisances sonores.

Question 24 : Pour quels types d'activités les dérogations sont-elles accordées ? Les dérogations sont-elles accordées uniquement pour des manifestations publiques ? Les habitants sont-ils prévenus à l'avance de chaque manifestation sous dérogation ? Que cela va-t-il engendrer en terme de bruit ? Dépassement du seuil autorisé

Réponse de MSV : Des jours de dérogation peuvent être nécessaires en dehors des évènements sportifs ouverts au public (par exemple, lors d'essais privés menés par les constructeurs).

Ces jours de dérogation ne sont pas nécessairement demandés à titre acoustique. Des dérogations peuvent être sollicitées pour des évènements particuliers : parade de véhicules historiques non homologués, organisation de courses d'endurance sportive sans rapport avec l'automobile (24h vélo ou 6h roller), etc...

La demande étant faite au préalable en préfecture, le pétitionnaire pourra informer au préalable le public via son site internet et par affichage en mairie.

Avis de la commission d'enquête : Le caractère exceptionnel des infrastructures présentes sur le site intéressera probablement les organisateurs de manifestations n'entraînant pas obligatoirement d'importantes émissions sonores : il est normal de permettre à l'exploitant de mettre à disposition ses équipements pour de tels rassemblements.

Question 25 : L'article 2 de l'annexe 2 de l'arrêté du 19/04/2016 relatif au bruit de voisinage stipule qu'en aucun cas le niveau sonore ne dépassera un Laeq(10 min) de 105 dB(A) et qu'en aucun endroit accessible au public le niveau sonore ne dépassera une valeur crête de 130 dB ? Est-ce exact ? Cela s'applique-t-il à

Couvron ? Cela signifie-t-il que lors des dérogations le niveau limite à ne pas dépasser est de 130 dB ?

Réponse de MSV : Ces valeurs concernent les établissements ou locaux recevant du public (article R.571-25) et diffusant de la musique amplifiée (bar, boîte de nuit, salle de concert). Elles ne s'appliquent pas au projet et ne sont pas opposables aux activités de MSV France SAS.

Avis de la commission d'enquête : Réponse claire et concise ne suscitant pas de commentaire particulier.

Question 26 : Les horaires d'ouverture pourraient-ils être modifiés par un arrêté municipal ? De même en ce qui concerne les dérogations.

Réponse de MSV : En aucun cas, au titre de la hiérarchie des normes, un arrêté municipal ne peut venir en contradiction d'un arrêté préfectoral.

Un arrêté municipal ne peut donc pas modifier les horaires d'ouverture d'une installation autorisée par voie d'arrêté préfectorale, le maire n'ayant aucun pouvoir de police sur une autorisation préfectorale ou ministérielle.

De plus, un arrêté municipal doit être conforme à un arrêté préfectoral, sous peine d'être annulé.

Avis de la commission d'enquête : L'arrêté préfectoral garantit la pérennité des conditions d'exploitation du site, quelque soit l'influence des groupes de pression sur la gestion des communes.

Question 27 : Qu'est-ce qu'une journée d'essais libres ? Est-ce au-delà des seuils de limite sonore ? Les horaires d'ouverture seront-ils changés pour ces occasions ? Y'aura-t-il des courses la nuit ?

Réponse de MSV : Une journée d'essais libres est une journée mise en place avant les courses du week-end pour permettre aux participants de se familiariser avec le circuit et de mettre au point les réglages de leurs véhicules.

Traditionnellement, cette journée se situe le vendredi et est soumise à dérogation au même titre que le reste du week-end de course.

Les horaires d'ouverture ne seront pas changés dans le cadre de journée d'essais libre. Il n'y aura pas de course automobile de nuit (circuit non éclairé).

Avis de la commission d'enquête : La journée d'essais libres fait partie intégrante du week-end de dérogation, soumises aux règles applicables aux dérogations.

Question 28 : Où seront placés les appareils de mesure sur le circuit et dans les villages environnants ?

Réponse de MSV : A l'extérieur du circuit, les appareils de mesure seront placés dans les communes de Vivaise, de Couvron-et-Aumencourt et de Crépy car ce sont les communes les plus exposées selon les études.

Sur le circuit, la position du système dynamique n'est pas encore définie.

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

Le positionnement des systèmes de mesure est un sujet qui est à traiter en phase de pré-exploitation.

La / les position(s) et les niveaux maximum admis sont à définir par l'exploitant en fonction de son expérience et de ce que l'arrêté d'homologation lui autorisera.

Les positionnements seront retenus en partenariat avec les mairies et les autorités, notamment l'ARS (Agence Régionale de Santé).

MSV FRANCE SAS tient à rappeler que légalement, rien ne lui impose d'installer ce genre de système d'enregistrement et que cette décision a été prise de sa propre volonté afin de pouvoir s'assurer du respect des normes réglementaires.

Avis de la commission d'enquête : L'essentiel est la garantie de l'existence de ces mesures de bruit : leur position sera définie en fonction de critères techniques et précisée dans l'arrêté d'exploitation. L'engagement de l'exploitant à installer ce dispositif de mesure non obligatoire montre une nouvelle fois sa volonté de garantir une exploitation présentant le minimum d'impacts négatifs.

Question 29 : Quels seront les types de motos ou véhicules utilisés sur ce circuit ? leur cylindrée ?

Réponse de MSV : Il est impossible de dresser une liste exhaustive des types de véhicules pouvant emprunter le circuit ainsi que de leur cylindrée. Tout véhicule, de série ou non, déclaré comme étant homologué pour pouvoir être utilisé sur une piste de vitesse est susceptible d'être utilisé sur le circuit. Ceci étant dit, l'accès à la piste ne pourra néanmoins pas se faire sans contrôle du niveau sonore statique du véhicule en deçà de la limite fixée par MSV FRANCE SAS.

Avis de la commission d'enquête : Hormis les véhicules appartenant à MSV, il est impossible de prévoir précisément le type de clientèle intéressé par le projet avant son ouverture.

Question 30 : Quelles seront les mesures de bruit effectuées pour les véhicules sur le circuit, avant leur entrée en piste, pendant la période de roulage ?

Réponse de MSV : Les procédures de mesure sont présentées dans l'étude d'impact (Cf Dossier d'Étude d'Impact – Chapitre VI Bruit, pages 153 à 156).

Avis de la commission d'enquête : Ces procédures ont été clairement définies dans le dossier d'enquête et ne souffrent d'aucune incertitude de mise en œuvre.

Question 31 : MSV sera-t-elle la seule à faire des mesures de bruit ou les organismes en feront-ils aussi pour s'assurer que les seuils sont respectés ?

Réponse de MSV : L'Agence Régionale de Santé sera en charge de s'assurer du respect des seuils limites de bruit autorisés.

Un programme de surveillance des émissions sonores sera mis en place par MSV FRANCE SAS et transmis annuellement à l'ARS.

L'ARS aura aussi la possibilité d'organiser des missions de contrôles lors de campagne de mesures inopinées, sollicitées par le Préfet.

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

Avis de la commission d'enquête : Une des préoccupations de l'exploitant est de ne pas infliger de nuisances insupportables aux riverains : il est donc dans son intérêt de quantifier les éventuels excès et de mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires.

Question 32 : 3 points permanents d'enregistrements seront placés à Couvron, Crépy et Vivaise. Comment ces points seront-ils déterminés ? Qui paiera ? Comment les riverains pourront-ils avoir accès aux mesures prises quotidiennement en dehors des rapports annuels insuffisants ?

Réponse de MSV : MSV FRANCE SAS devra prendre à sa charge l'installation de ces systèmes de mesure.

Le pétitionnaire tient à rappeler que légalement, rien ne lui impose d'installer ce genre de système d'enregistrement et que cette décision a été prise de sa propre volonté afin de pouvoir s'assurer du respect des normes réglementaires.

Ce suivi est le fruit d'une politique interne au groupe MSV pour lui assurer la maîtrise dans le temps de sa situation d'émission sonore. La transmission des données brutes de mesures sans interprétation préalable ne serait d'aucune aide pour la population riveraine.

Si le rapport de synthèse annuelle de l'ensemble des mesures réalisées et leur interprétation s'avère insuffisants pour les riverains, ceux-ci pourront solliciter l'intervention des services de la préfecture. S'ils l'estiment nécessaire, ceux-ci pourront demander au pétitionnaire de modifier la fréquence à laquelle sont transmises ses données.

Avis de la commission d'enquête : La première partie de la question a fait l'objet d'une réponse ; la commission d'enquête a constaté, sur le site de Bedford, la mise en œuvre des dispositifs dynamiques de contrôle des émissions sonores des véhicules pour lesquels MSV dispose d'une expérience depuis plusieurs années.

Question 33 : Les merlons seront-ils réalisés avant la mise en service du circuit ?

Réponse de MSV : Oui, l'édification des merlons de terre sera un préalable à l'ouverture du circuit. Leur construction aura lieu en même temps que celle du circuit.

Avis de la commission d'enquête : Réponse claire ne suscitant pas de commentaire particulier.

Question 34 : Pourquoi les merlons ne font que 5 m du côté de Couvron et 7 m. du côté de Vivaise, selon le CNPN ils sont 3 fois inférieurs à la hauteur ?

Réponse de MSV : L'efficacité des merlons est étudiée dans le dossier d'étude d'impact acoustique et conclut à une hauteur technique optimale correspondant à une situation de faisabilité (Cf Étude d'Impact acoustique – Chapitre C2.6 Calculs d'impact du circuit Industriel, pages 67 à 68).

L'étude démontre que le gain représenté par une augmentation de la hauteur des merlons n'est plus efficient en comparaison avec l'impact financier, écologique et matériel lié à leur construction, passée la hauteur optimale définie par les études.

Aller plus haut nécessite un investissement fort qui aurait 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 ; tout cela ne permettant d'atteindre que quelques dixièmes de décibels supplémentaires de protection.

Avis de la commission d'enquête : Le dimensionnement des merlons a été fixé par des études acoustiques qui ont recherché le meilleur compromis entre efficacité et coût ; un dimensionnement plus important aurait nécessité un important apport de matériaux pour un gain en atténuation du bruit non significatif. L'allusion à un commentaire du CNPN est sorti de son contexte et irrecevable.

Question 35 : Pourquoi il n'y a pas de merlons du côté de Chéry-les-Pouilly et Crépy ?

Réponse de MSV : La distance séparant les communes de Chéry-les-Pouilly (3.35 km) et de Crépy (2.4 km) avec le futur circuit sont bien supérieures à celles qui séparent le circuit des communes de Vivaise (0.8 km) et de Couvron-et-Aumencourt (1.35 km) ce qui leur confère une exposition moins importante vis-à-vis des émissions sonores émanant du site.

Avis de la commission d'enquête : Les merlons sont des infrastructures nécessitant de très importants travaux de génie civil et une quantité importante de matériaux : il est donc indispensable que leur incidence sur la réduction des nuisances sonores soit clairement prouvée : leur présence côtés Vivaise et Couvron se justifie (voir étude Echopsy) ; l'éloignement des deux autres communes et la présence, à proximité, de deux infrastructures augmentant le niveau de bruit ambiant rend inutile leur « isolement » acoustique à l'aide de merlons.

Question 36 : En dehors de l'argument économique peu recevable, pourquoi n'est-ce pas le scénario 2 projetant des merlons de terre plus importants et donc protégeant plus la population (3 fois plus) qui a été retenu ?

Réponse de MSV : Cette allusion est assez incompréhensible pour MSV FRANCE SAS.

Peut-être l'allusion fait-elle référence au passage rédigé par le pétitionnaire lui-même dans son Mémoire en Réponse à l'Avis du CNPN en page 61 ?

Avis de la commission d'enquête : Cette assertion du CNPN est sortie de son contexte et fait l'objet d'une explication cohérente, clairement développée par MSV dans son mémoire.

Question 37 : La perte de tranquillité des habitants des villages riverains en raison du bruit et de la circulation aura un impact négatif sur la valeur immobilière des habitations.

Réponse de MSV : Le pétitionnaire ne peut pas préjuger de l'évolution de la valeur immobilière des habitations et des modes de vies futures. Actuellement, on observe un retour des populations rurales vers les villes et grandes agglomérations, dues notamment aux problématiques de transport ou de chômage. L'Aisne n'échappe pas à cette règle.

Sur ce principe, si le développement de l'autodrome et de la zone d'activité génère un bassin d'emploi conséquent, la tendance pourrait tout aussi bien être inversée. Le projet pourrait ainsi participer à la redynamisation des territoires communaux proches. Si la demande est forte, la valeur immobilière des habitations pourrait alors augmenter.

Avis de la commission d'enquête : L'argument de baisse de la valeur foncière des habitations est souvent avancé mais rarement prouvé ; l'activité de loisirs et d'accueil de groupes peut, tout aussi bien, développer une activité d'hébergement de court ou moyen séjour propice à une valorisation foncière de l'habitat existant.

Question 38 : Comment seront organisées les relations avec les riverains, notamment pour faire remonter leurs doléances ?

Réponse de MSV : Cette stratégie est détaillée par le pétitionnaire dans son Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale en page 53.

Toute personne estimant que le pétitionnaire ne respecte pas la réglementation qui lui est imposée via son arrêté préfectoral peut se manifester auprès des Services de la Préfecture qui prendra la décision ou non d'intervenir compte tenu de la recevabilité de la plainte.

Néanmoins, il sera possible d'évoquer ces motifs d'insatisfaction lors des réunions trimestrielles du groupe de liaison entre MSV FRANCE SAS et les représentants locaux. Il est important que chaque partie puisse s'exprimer.

Avis de la commission d'enquête : M. Palmer est intervenu personnellement lors de la réunion publique sur sa volonté d'établir de bonnes relations avec les riverains et d'éviter les situations conflictuelles ; l'expérience acquise sur ses circuits anglais lui permet d'envisager sereinement l'exploitation de Laon-Couvron.

Question 39: Si les riverains s'estiment dupés et subissent trop de nuisances, quels seront leurs recours ? A qui doivent-ils s'adresser ?

Réponse de MSV : Toute personne estimant que le pétitionnaire ne respecte pas la réglementation qui lui est imposée via son arrêté préfectoral peut se manifester auprès des Services de la Préfecture qui prendra la décision ou non d'intervenir compte tenu de la recevabilité de la plainte.

Néanmoins, il sera possible d'évoquer ces motifs d'insatisfaction lors des réunions trimestrielles du groupe de liaison entre MSV FRANCE SAS et les représentants locaux. Il est important que chaque partie puisse s'exprimer.

Avis de la commission d'enquête : L'existence d'un groupe de liaison, dont la constitution est à définir, est une garantie de rapports permanents entre l'exploitant et la population locale. D'autres moyens, évoqués dans la réponse du pétitionnaire, sont envisagés afin d'établir et de faciliter les contacts entre l'exploitant et la population.

Question 40 : Quelle limite de temps d'exploitation sera imposée à MSV afin d'avoir le recul nécessaire permettant d'isoler les cas problématiques ? Peut-on demander à MSV un accès public aux mesures avant le premier trimestre d'ouverture ?

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

Réponse de MSV : Il n'y a pas de moyen prédéfini permettant de prédire le laps de temps nécessaire à l'exploitant pour rencontrer assez de cas de figure (type de véhicule, tracé utilisé, force du vent, direction du vent, etc...) lui permettant d'isoler tous les cas pouvant potentiellement s'avérer problématiques.

Néanmoins, MSV France SAS définira en concertation avec l'ARS et sous l'aval des services de la préfecture les modalités d'un suivi des mesures effectuées et sa périodicité (Cf réponse 32).

Avis de la commission d'enquête : Il est effectivement probable que l'exploitation du circuit sera progressive et s'étalera sur une période dont la durée est difficile à appréhender. D'autre part, la multiplicité des paramètres entrant dans l'établissement de statistiques fiables réclame une période de collecte des données relativement importante et probablement supérieure à un trimestre.

Question 41 : Comment être sûr qu'il n'y aura pas d'atteinte à la tranquillité publique, argument de choix pour des personnes optant pour une vie à la campagne, loin des bruits de la ville

Réponse de MSV : Les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV FRANCE SAS sont édictées pour s'assurer du maintien de la tranquillité des habitants des villages riverains.

Avis de la commission d'enquête : Il est courant de fustiger le bruit des villes et de mettre en avant le calme de la campagne ; il est malheureusement aisé de constater que cette assertion est fallacieuse. La circulation des véhicules liés à l'activité agricole, les animaux domestiques, les routes et autoroutes, les engins motorisés de loisirs génèrent autant voire plus de nuisances sonores qu'en milieu urbain. MSV n'aura sans doute aucune difficulté à maintenir la tranquillité toute relative des habitants des villages riverains.

Question 42 : La crainte de nuisances sonores, générées notamment par les véhicules en piste, fait partie des principaux arguments des opposants au projet. L'autodrome de Bedford étant le circuit de référence dans l'étude d'impact, il serait souhaitable de nous faire une présentation des mesures appliquées dans la lutte contre les nuisances sonores, avec plan de situation à l'appui, et éventuellement les adaptations effectuées pour la prise en compte des observations des riverains et de la réglementation locale.

Réponse de MSV : réponse consultable dans le mémoire en réponse

Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV communique des données d'exploitation du site de Bedford ; la plus significative est un tableau dans lequel sont comptabilisées les plaintes émanant des riverains depuis 2007 : leur nombre total est de 82, la moitié émanant d'une seule personne ; l'autre aspect intéressant est une baisse significative du nombre de plaintes entre 2012 et aujourd'hui : la raison en est qu'en 2011, MSV a construit des merlons similaires à ceux prévus à Laon-Couvron.

13.2 Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux nuisances sonores générées par le projet :

Les observations sur les nuisances sonores ont fait l'objet du plus grand nombre de préoccupations du public relevées dans les registres d'enquête.

Dans ce domaine, la commission d'enquête retient du mémoire de MSV les points suivants :

- MSV France a sollicité le bureau d'études Echopsy spécialisé dans les études acoustiques afin d'évaluer l'impact du projet sur les populations des villages environnant le site.
- Ne disposant d'aucun logiciel de simulation applicable à l'activité d'un circuit automobile, le bureau d'études a développé une procédure d'adaptation spécifique pour logiciel existant (Prédicator) afin de le rendre compatible à la configuration du projet.
- Afin de conférer plus de précision aux différentes simulations, le bureau d'études a entrepris une campagne de mesures sur le circuit de Bedford exploité par MSV et dont les caractéristiques se rapprochent le plus de celles du projet de Laon-Couvron.
- Les nombreuses simulations réalisées par le bureau d'études, basées sur des mesures de bruit ambiant à différents points de mesure situés à des emplacements validés par l'A.R.S. et abondées par les mesures réalisées à Bedford, ont permis de sélectionner la configuration optimale des différents circuits sur lesquels évolueront les véhicules, de définir de la manière la plus judicieuse la position et le dimensionnement des merlons, d'évaluer l'impact sonore du trafic de l'aérodrome et de l'héliport et de vérifier l'impact de la réhabilitation du stand de tir.
- L'étude de l'impact acoustique a pris en compte la puissance sonore de véhicules sportifs de catégories différentes en estimant la proportion de chacun d'eux pouvant participer aux journées « trackday » durant lesquelles leurs propriétaires ont accès aux circuits, à la condition que leur véhicule satisfasse au contrôle statique d'émission sonore.
- La société MSV est l'exploitant exclusif de l'aérodrome ; la piste d'aérodrome de Laon-Couvron sera classée 3C (accès restreint) et utilisée majoritairement par des appareils à simple et double moteurs à hélice, des avions de type jet et occasionnellement des avions de transport régional à turbopropulseur. L'approche et le décollage, en dessous de 1500m, ne se font pas au-dessus des communes voisines et l'accès à la piste, autorisé uniquement en vol à vue (procédure VFR) ne pourra pas avoir lieu de nuit.
- Le bureau d'études conclut que, sous réserve d'une surveillance du nombre de mouvements, ainsi que de la non modification du classement de la piste vis-à-vis du code de l'aviation civile, l'exploitation de la piste ne nécessite pas de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et présentera un impact sonore faible.
- Le stand de tir a également fait l'objet d'une étude acoustique, MSV envisageant d'en confier l'exploitation à une société de tir. L'exploitation d'un tel site sera également soumise à une autorisation et contraint à la réalisation de mesure de constat sonore.

A l'issue des mesures réalisées, le bureau d'études conclut que L'exploitation du bâtiment de tir ne parait pas présenter un fort risque de non-conformité.

- Les événements sportifs de type course automobile ou moto seront au nombre **maximum** de 6 par an. Chacun de ces événements représente 3 jours d'activités spécifiques (le Vendredi, le Samedi et le Dimanche), soit 18 jours par an au **maximum**. Ces activités seront soumises à dérogation. Lorsqu'elles sont soumises à dérogation, les émergences définies par le décret 2006-1099 ne sont plus opposables aux activités du site.
- MSV prévoit de mettre en place deux dispositifs de contrôle des émissions sonores des véhicules utilisant le circuit :
 - 1/ un contrôle statique en entrée de circuit avec délivrance d'une autorisation d'accès en cas de conformité,
 - 2/ un contrôle dynamique permanent des véhicules empruntant les circuits avec exigence de mise en conformité, voire d'exclusion en cas d'émissions sonores excessives.
- L'Agence Régionale de Santé sera en charge de s'assurer du respect de seuils limites de bruit autorisés. Un programme de surveillance des émissions sonores sera mis en place par MSV FRANCE SAS et transmis annuellement à l'ARS. L'ARS aura aussi la possibilité d'organiser des missions de contrôles lors de campagne de mesures inopinées, sollicitées par le Préfet.
- MSV France SAS propose de mettre en place la stratégie de communication suivante :
 - 1/ 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.
 - 2/ 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 permettent de promouvoir une relation harmonieuse et collaborative,
 - 3/ 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.
 - 4/ 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.

La commission d'enquête constate que MSV a apporté toutes les précisions nécessaires afin de répondre aux inquiétudes et interrogations du public sur le thème des nuisances sonores.

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

La commission constate aussi que le projet soumis à l'enquête respecte la réglementation et estime ainsi qu'en matière de limitation des nuisances sonores,

MSV apporte les garanties nécessaires à une exploitation du circuit automobile répondant à la réglementation en vigueur.

13.3 Thème N°2 : Les pollutions

Après les observations sur les nuisances sonores, les risques induits par la présence d'amiante sur le site et de la pollution atmosphérique, notamment par les moteurs thermiques, font l'objet de 64 observations.

Les questions posées par le Public sur ce sujet et les réponses apportées par MSV sont les suivantes :

- **Question 43** : Désamiantage des bâtiments répartis sur les 80 ha de Z.A ? Que deviennent-ils ? Comment seront-ils sécurisés ?

Extrait de la réponse de MSV :

« Il n'a pas été imposé à MSV FRANCE SAS un laps de temps particulier afin de réaliser le désamiantage complet des bâtiments restant. En revanche, les coûts de désamiantage de ceux-ci seront totalement pris en charge par MSV FRANCE SAS ou bien les éventuels preneurs souhaitant s'implanter sur le site.

Avant travaux (démolition ou réhabilitation), un diagnostic désamiantage avant travaux (DAT) sera réalisé pour garantir au preneur l'absence de risque ou identifier les zones à dépolluer. Comme le prescrit la loi, ces zones seront bien entendues dépolluées avant que leur accès ne soit permis au public... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV, apporte les précisions demandées pour la question sur le désamiantage et les mesures de sécurité qui seront prises dans ce domaine.

Il rappelle notamment que le projet a fait l'objet d'un plan de désamiantage appelé diagnostic technique amiante (DTA) pour chacun des bâtiments se trouvant sur le site.

Les bâtiments non utilisés ou réhabilités par la mise en place du projet seront pour le moment laissés en l'état, mais isolés du public jusqu'à leur démolition ou réhabilitation.

Question 44 : En terme de pollution atmosphérique, les nuisances de l'aérodrome ont-elles été prises en compte ?

Extrait de la réponse de MSV :

« Les nuisances de l'aérodrome ont été prises en compte dans la pollution atmosphérique (Cf. Étude d'impact, page 119).

Ces nuisances ont été évaluées à l'appui d'un tableur de calcul fourni par l'ADEME et permettant d'évaluer la pollution en terme d'équivalent CO2... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV précise que les nuisances de l'aérodrome ont bien été prises en compte dans la pollution atmosphérique (Cf. Étude d'impact, page 119).

Question 45 : L'estimation des émissions de matières polluantes (particules fines, CO²) sur une année de fonctionnement, a-t-elle été réalisée ?

Extrait de la réponse de MSV :

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

L'estimation des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) ne sont pas des données rendues obligatoires pour les études d'impact liées aux circuits automobiles.

Toutefois, ces émissions ont été calculées dans le dossier d'étude d'impact (pages 116 à 120) et résumées dans le mémoire de réponses à l'avis de l'autorité environnementale (page 52) pour ce qui concerne les émissions de CO₂, hors circuit.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : À la question sur l'estimation des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre), MSV répond que ce ne sont pas des données obligatoires pour les études d'impact liées aux circuits automobiles. Pour autant, il précise aussi que ces émissions ont été calculées dans le dossier d'étude d'impact (pages 116 à 120) et résumées dans le mémoire de réponses à l'avis de l'autorité environnementale (page 52) pour ce qui concerne les émissions de CO₂, hors circuit.

Question 46 : Le projet s'inscrit-il dans la feuille de route de la COP 21 pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2030 ?

Extrait de la réponse de MSV :

« MSV FRANCE SAS assimile tout à fait que des interrogations se portent sur l'inscription du projet dans le cadre de la COP 21 de fin 2015....

Il ne faut pas oublier que ce sont les véhicules qui emprunteront le circuit qui seront responsables de la quasi intégralité des émissions de GES sur le site et non le circuit en lui-même. Donc si les objectifs fixés dans le secteur des transports sont atteints alors il est évident que l'empreinte carbone du site en bénéficiera proportionnellement.

L'idée reçue selon laquelle les sports mécaniques et la transition énergétique sont inconciliables est totalement fautive et dépassée. De nombreux championnats 100% électriques ont déjà ou vont voir le jour (Formule E, E-WRX, Electric GT) et tous les règlements évoluent afin que les constructeurs développent des véhicules plus propres.

Pour exemple, le directeur de la marque Peugeot Sport, Bruno Famin, a récemment pris la parole pour justifier le retrait de la marque du championnat du monde de rallycross dès la fin 2018 afin de concentrer ses ressources sur le développement de voitures de sport électriques à partir de 2020 ...»

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Sur cette question, MSV précise qu'il assimile tout à fait que des interrogations se portent sur l'inscription du projet dans le cadre de la COP 21 de fin 2015.

Exemple à l'appui, il souligne que l'idée reçue selon laquelle les sports mécaniques et la transition énergétique sont inconciliables est fautive et dépassée. De nombreux championnats 100% électriques ont déjà ou vont voir le jour (Formule E, E-WRX, Electric GT) et tous les règlements évoluent afin que les constructeurs développent des véhicules plus propres.

Question 47 : Les rejets des microparticules polluantes, de vapeur d'hydrocarbures sur les cultures légumières environnantes ont-ils fait l'objet d'une étude d'impact ?.

Extrait de la réponse de MSV :

« Une étude sur les rejets de microparticules n'était pas une pièce requise du dossier d'étude d'impact et n'a pas été demandée au pétitionnaire lors de son élaboration. La complétude de l'étude d'impact soumise à évaluation a cependant été certifiée conforme lors de sa remise par MSV France SAS.

Un nombre de questions conséquent a été observé concernant l'inquiétude liée à la pollution de l'air aux microparticules. En l'occurrence, les rejets visés concernent les

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

microparticules de type métallique majoritairement émises lors du freinage (usure des plaquettes de frein).

Concernant la pollution dont pourraient être victimes les populations riveraines, MSV FRANCE SAS souhaiterait souligner que les premières habitations se situent à une distance de 800m du futur circuit du côté de Vivaise et 1350m du côté de Couvron-et-Aumencourt (cf réponse 5).

Ces particules étant émises au niveau du sol, cela impliquerait qu'elles s'élèvent puis parcourent une distance considérable sans pour autant être bloquées par la présence de merlons de 5 et 7 mètres de haut puis qu'elles retombent par la suite sur les foyers de population dans des proportions assez importantes pour remettre en cause l'état initial de la qualité de l'air. Cette probabilité semble assez faible au regard des distances en jeu et des obstacles sur le parcours (merlons, végétations, bâtiments, direction du vent, etc...).

Sans remettre en cause le caractère volatile de ces particules, il est beaucoup plus envisageable vu leur distance d'émission par rapport au sol que celles-ci retombent sur les chaussées, soient drainées par la pluie puis traitées par les séparateurs d'hydrocarbures qui équiperont tous les bassins du site.... »

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV indique que l'étude sur les rejets de microparticules n'était pas une pièce requise du dossier d'étude d'impact. Il souligne que la complétude de l'étude d'impact soumise à évaluation a cependant été certifiée conforme lors de sa remise par MSV France SAS.

Question 48 : En cas de pics de pollution atmosphérique, l'activité sera-t-elle arrêtée ou réduite ?

Extrait de la réponse 48 de MSV :

Il appartiendra au Préfet de réguler l'activité du circuit en cas de pic de pollution, s'il le juge nécessaire.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : L'exploitation de ce type de circuit fait l'objet d'une autorisation préfectorale. Les modalités de fonctionnement en cas de pic de pollution feront partie des prescriptions particulières auxquelles MSV devra se conformer.

Question 49 : Avec ce projet, le département de l'Aisne va-t-il être le dernier des départements en terme écologique ?

Extrait de la réponse de MSV :

« Les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV FRANCE SAS sont édités afin que le projet respecte les préconisations prescrites par le code de l'environnement.

C'est pour s'assurer de cela qu'une étude d'impact conséquente, traitant tous les aspects de son projet (acoustique, environnemental, technique, etc...) a été demandée au pétitionnaire. Cette demande aurait été similaire peu importe la localisation géographique du projet sur le territoire national... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV précise que son projet doit respecter les préconisations prescrites par le Code de l'environnement quel que soit son lieu d'implantation. C'est pour s'en assurer qu'une étude d'impact, traitant tous les aspects de son projet (acoustique, environnemental, technique, ...) lui a été demandée.

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

Question 50 : Sous prétexte de la création des emplois, doit-on ignorer les nuisances environnementales ?

Extrait de la réponse de MSV :

« MSV FRANCE SAS aimerait souligner que cette question revêt un caractère polémique fort et est en déni total avec la réalité des faits.

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

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV rappelle que les impacts du projet sont connus et ont été évalués. Il précise que des mesures d'évitement ont été intégrées dans le dimensionnement de celui-ci, et complétées de mesures de réduction et des mesures de compensation lorsque ces dernières s'avéraient insuffisantes.

Question 51 : Quel est l'impact et le risque pour la santé des habitants des villages proches du circuit ?

Extrait de la réponse de MSV :

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

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Sur cette question qui concerne plus particulièrement les habitants des villages situés à proximité du circuit, MSV précise que l'étude d'impact comprend, comme exigé par le code de l'environnement, une évaluation des risques sanitaires.

Il est rappelé que cette étude conclut en l'absence de risque pour les personnes exposées aux futures activités, et qu'elle a reçu un avis favorable de la part de l'Agence Régionale de Santé.

Question 52 : Pour ce projet, un bilan carbone pour les 20 années à venir a-t-il été réalisé?

Extrait de la réponse de MSV :

« Un bilan carbone n'était pas une pièce requise du dossier d'étude d'impact et n'a pas été demandée au pétitionnaire lors de son élaboration. La complétude de l'étude d'impact soumise à évaluation a cependant été certifiée conforme lors de sa remise par MSV France SAS.

Même si cette pièce n'a pas été produite, une estimation des rejets de GES a néanmoins été réalisée (cf réponses 44, 45 et 46)... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV rappelle notamment que le bilan carbone n'était pas une pièce requise du dossier d'étude d'impact. La complétude

de l'étude d'impact soumise à évaluation a été « certifiée conforme » lors de sa remise par MSV France SAS.

Il souligne qu'une estimation des rejets de GES a néanmoins été réalisée.

Question 53 : Quelles sont les mesures prises pour garantir la qualité des eaux souterraines ?

Extrait de la réponse de MSV :

« 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. »

Analyse et Avis de la commission d'enquête : à cette question les mesures prises pour garantir la qualité des eaux souterraines, MSV répond qu'à 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 doit permettre de déterminer le réseau piézométrique nécessaire au suivi de la qualité de la nappe, répondant ainsi aux préoccupations du Public dans ce domaine.

Question 54 : Dérogations sur l'interdiction des herbicides interdits, type produits à base de glyphosate sur le site Palmer.

Extrait de la réponse de MSV :

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

Analyse et Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête note qu'aucune dérogation ne sera sollicitée pour l'utilisation d'herbicides interdits sur le site.

Question 55 : Pourquoi la pollution liée aux 10 avions par jours et 40 hélicoptères ne figurent-elles pas dans les études ?

Extrait de la réponse 55 de MSV :

« Les études consacrent bien un chapitre aux pollutions atmosphériques liées à l'utilisation de l'aérodrome (cf réponse 44)... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV précise que dans les études un chapitre est bien consacré aux pollutions atmosphériques liées à l'utilisation de l'aérodrome.

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

Question 56 : 25 hectares de surfaces bétonnées vont être détruits ? Y a-t-il dépollution de ces hectares ? Que vont devenir ces matériaux pollués

Extrait de la réponse 56 de MSV :

« C'est exact, 25 hectares de surfaces bétonnées vont bien être détruits suite à la mise en place du projet.

Le site a déjà fait l'objet d'un diagnostic de pollution des voiries et enrobés. Ce diagnostic sera confirmé par des analyses supplémentaires (pyrotechnique + pollution) lors des travaux, pour tous matériaux démolis ou extraits.

Ces analyses supplémentaires n'ont pour le moment pas pu avoir lieu car le pétitionnaire doit obtenir l'arrêté préfectoral d'aménagement avant que de lancer cette campagne de dépollution des voiries démolies ou réutilisées.

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

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV confirme que 25 hectares de surfaces bétonnées vont bien être détruits suite à la mise en place du projet.

Il rappelle que le site a déjà fait l'objet d'un diagnostic de pollution des voiries et enrobés, qui sera confirmé par des analyses supplémentaires lors des travaux, pour tous matériaux démolis ou extraits.

Il précise que ces analyses supplémentaires n'ont pour le moment pas pu avoir lieu, car le pétitionnaire doit obtenir l'arrêté préfectoral d'aménagement avant que de lancer cette campagne de dépollution des voiries démolies ou réutilisées.

Pour répondre aux inquiétudes du Public dans ce domaine, il indique que les matériaux identifiés comme étant pollués seront isolés sur des surfaces imperméabilisées et étanches lors des travaux puis confinés en géomembrane lors de leur réutilisation en tant que remblais, conformément à la réglementation en vigueur.

Question 57 : Y a-t-il une convention imposant à la société MSV la dépollution totale du site à terme ?

Extrait de la réponse de MSV :

« Aucune convention imposant une dépollution totale du site n'a été signée, MSV France SAS étant soumise à la réglementation applicable en France, à ce titre l'obligation de dépolluer devra être rendue effective au fur et à mesure de l'utilisation desdits espaces (cf réponse 56).

La dépollution sera alors effectuée fonction des usages projetés... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV précise qu'aucune convention imposant une dépollution totale du site n'a été signée par lui.

Sur ce point, MSV est soumis à la réglementation applicable en France. L'obligation de dépolluer sera rendue effective au fur et à mesure de l'utilisation des surfaces nécessaires au développement des activités.

Question 58 : Une vérification de la non-pollution des matériaux de démolition et des remblais utilisés pour la fabrication des routes et des merlons est-elle prévue? Qui est chargé de vérifier que les précautions sont prises ?

Extrait de la réponse de MSV :

« Ces informations sont énoncées par le pétitionnaire dans de dossier d'étude d'impact en page 142 et détaillées dans son Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale en pages 45 et 46.

Il est écrit dans ces deux documents :

« Pour ce qui concerne les matériaux issus du terrain, si ceux-ci ne sont pas conformes aux exigences fixées par l'arrêté du 12 décembre 2014, ils seront réutilisés entre des barrières de confinement garantissant l'absence de nocivité et de danger pour l'environnement.

Les matériaux issus d'une plateforme de valorisation extérieure seront conformes aux exigences fixées dans l'arrêté du 12 décembre 2014 garantissant leur innocuité.

Concernant les travaux des merlons, ceux-ci seront réalisés sous la responsabilité des Communautés de Communes, sur des terrains leur appartenant. A ce titre, elles ont prévu dans le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) que :

les matériaux d'apports ou de déblais sont identifiés et classés conformément à la norme NFP 11300 en vue de leur réemploi ;

la terre végétale d'apport devra être homogène, ne pas comporter de matériaux impropres tels que pierres, déchets végétaux, plantes indésirables ou tout autre corps étranger... L'entreprise titulaire du marché effectuera un prélèvement d'échantillons qu'elle déposera au laboratoire d'analyses agréé.

Des contrôles inopinés de la bonne mise en œuvre de ces pratiques peuvent tout à fait avoir lieu suite à la sollicitation des services de l'état... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Sur cette demande d'informations sur la vérification de la nature des remblais, MSV précise que ces données sont fournies par le pétitionnaire dans de dossier d'étude d'impact en page 142 et détaillées dans son Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale en pages 45 et 46.

Il est notamment écrit dans ces deux documents :

« Pour ce qui concerne les matériaux issus du terrain, si ceux-ci ne sont pas conformes aux exigences fixées par l'arrêté du 12 décembre 2014, ils seront réutilisés entre des barrières de confinement garantissant l'absence de nocivité et de danger pour l'environnement.

Les matériaux issus d'une plateforme de valorisation extérieure seront conformes aux exigences fixées dans l'arrêté du 12 décembre 2014 garantissant leur innocuité ».

Il rappelle aussi que des contrôles inopinés de la bonne mise en œuvre de ces pratiques peuvent tout à fait avoir lieu suite à la sollicitation des services de l'État.

Question 59 : Des membranes imperméabilisantes sont utilisées pour justifier l'emploi de matériaux pollués dans les merlons, quelle en est leur l'efficacité et leur longévité ? A-t-on des retours d'expérience à ce sujet ?

Extrait de la réponse 59 de MSV :

« La caractéristique fonctionnelle principale des géomembranes est l'étanchéité. Celle-ci est définie par mesure de perméabilité. Pour l'ensemble des géomembranes actuellement commercialisées, ce flux est inférieur à 10⁻⁵ m³/m².jour sous 100 kPa (en comparaison avec un sol imperméable, soit 1 m d'argile à 10⁻⁹ m/s, pour la même différence de pression, ce flux est de l'ordre de 10⁻³ m³/m².jour, soit 100 fois inférieur).

Plusieurs essais sur les géomembranes réalisés par des laboratoires agréés (Laboratoire central des ponts et chaussées) ont permis de définir une durée de vie

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

moyenne de 20 ans (durée de vie observée sur des géomembranes utilisées en étanchéité de bassin aérienne, soit exposées aux intempéries, UV...), ce qui ne sera pas le cas de membranes d'étanchéité utilisées pour confiner la pollution (sous terre végétale).

Cette méthodologie de confinement est régulièrement utilisée pour confiner la pollution identifiée sur des sites ou des friches industrielles. A ce jour, aucune pollution n'a été identifiée suite au confinement.

Rappelons également la mise en place par le pétitionnaire d'un réseau piézométrique permettant de suivre la qualité des eaux de nappe et ainsi d'identifier toute pollution... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV apporte les informations demandées sur les caractéristiques des géomembranes.

Il en ressort que cette méthodologie de confinement est régulièrement utilisée pour confiner la pollution identifiée sur des sites ou des friches industrielles. À ce jour, aucune pollution n'a été identifiée suite au confinement.

Il rappelle que la mise en place sur le site d'un réseau piézométrique permettra de suivre la qualité des eaux de nappe et ainsi d'identifier toute pollution.

Question 60 : En quoi ce projet va-t-il « préserver la santé et la sécurité publique » comme il l'est écrit dans les études ?

Extrait de la réponse de MSV :

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

Cette question fait référence au passage rédigé par le pétitionnaire lui-même dans son dossier d'étude d'impact dans le chapitre consacré à l'intérêt public du projet en page 131.

Au sujet du projet il est écrit :

« Sa mise en œuvre passe :

- par une gestion de la ressource en eau (infiltration à la parcelle en substitution d'un rejet actuel d'eaux pluviales de voiries non traitées dans le milieu naturel superficiel). Il concourt donc à la préservation de cette ressource,
- par une réduction des risques (dépollution pyrotechnique, réhabilitation de bâtiments et destruction de bâtiments trop insalubres), »

De par leur nature, ces éléments contribuent à la préservation de la santé et de la sécurité publique.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse MSV précise que l'étude d'impact comprend, comme exigé par le code de l'environnement, une évaluation des risques sanitaires.

Il souligne notamment que cette étude conclut en l'absence de risque pour les personnes exposées aux futures activités, et que celle-ci a reçu un avis favorable de la part de l'Agence Régionale de Santé.

Il rappelle que la mise en œuvre du projet passe par une gestion de la ressource en eau (infiltration à la parcelle en substitution d'un rejet actuel d'eaux pluviales de voiries non traitées dans le milieu naturel superficiel, et par une

réduction des risques - dépollution pyrotechnique, réhabilitation de bâtiments et destruction de bâtiments trop insalubres -. »

Tous ces éléments contribuent à la préservation de la santé et de la sécurité publique.

13.4- Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux pollutions générées par le projet :

Après les observations sur les nuisances sonores, les risques induits par la présence d'amiante sur le site et de la pollution atmosphérique, notamment par les moteurs thermiques font partie des préoccupations le plus souvent citées.

Dans ce domaine, la commission d'enquête retient du mémoire de MSV les points suivants :

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

- Les nuisances de l'aérodrome ont été prises en compte dans la pollution atmosphérique (Cf. Étude d'impact, page 119).

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

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

- 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.

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

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

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

- Aucune convention imposant une dépollution totale du site n'a été signée, MSV France SAS étant soumise à la réglementation applicable en France, à ce titre l'obligation de dépolluer devra être rendue effective au fur et à mesure de l'utilisation desdits espaces.

- La méthodologie de confinement par membranes est régulièrement utilisée pour confiner la pollution identifiée sur des sites ou des friches industrielles. À ce jour, aucune pollution n'a été identifiée suite au confinement.

- La mise en place par le pétitionnaire d'un réseau piézométrique permettant de suivre la qualité des eaux de nappe et ainsi d'identifier toute pollution.

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

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

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

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

13.5 Thème 3 : Impact sur l'environnement

Venant en troisième position, les observations sur l'impact du projet sur l'environnement sont de caractère plus général. Se rapportant principalement aux préoccupations liées au réchauffement climatique, les questions posées sont les suivantes :

Question 62 : Comment justifier ce projet par rapport aux générations futures ?

Extrait de la réponse de MSV :

« La société MSV FRANCE SAS souhaite justement ouvrir ces infrastructures aux essais industriels, afin d'aider les constructeurs à mettre au point des véhicules propres et moins énergivores.

En favorisant la recherche et le développement des mobilités futures, si des avancées majeures dans ce domaine sont réalisées grâce à la mise à disposition des infrastructures du site, le pétitionnaire ne voit pas en quoi l'implantation de son projet nuirait aux générations futures, bien au contraire.

De plus le développement du site vise au développement d'une offre de formation étendue (cf réponse 83) et à la création d'un bassin d'emploi important (cf réponse 76) dont les générations actuelles locales manquent cruellement... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : En précisant que dans les activités du site, il est prévu notamment de l'ouvrir aux essais industriels, MSV montre que son projet dépasse le simple cadre d'un circuit automobile, et qu'il est ainsi porteur de perspectives plus larges.

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

Question 63 : Connaissez-vous l'état d'urgence dans lequel se trouve notre planète ?

Extrait de la réponse 63 de MSV :

« ...En tant qu'entreprise responsable MSV FRANCE SAS sera assujetti au cadre légal régissant son domaine d'activité en France et les prescriptions émises par le code de l'environnement sont loin d'être épargnées.

La lutte contre le réchauffement climatique est la préoccupation de tous et le pétitionnaire ne déroge pas à cela. L'industrie du transport et de l'automobile en particulier se trouve à un tournant majeur de son évolution visant à réduire son impact sur le climat. MSV FRANCE SAS et le GROUPE MSV dans son ensemble s'inscrit pleinement dans cette démarche (cf réponse 46)... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Assujetti au cadre légal régissant son domaine d'activité, MSV est tenu de prendre en compte les prescriptions émises par le Code de l'environnement sur la lutte contre le réchauffement climatique. Cet encadrement réglementaire répond aux observations sur ce thème.

Question 64 : Pouvez-vous donner des arguments pour prouver que ce projet protège notre Terre et apporte des solutions durables qui ne nuisent pas à l'environnement ?

Extrait de la réponse 64 de MSV :

« ...Comme tout projet d'implantation en France, les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV FRANCE SAS sont édictées pour respecter les prescriptions émises par le code de l'environnement... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Cette question sur l'impact des activités du circuit sur l'environnement rejoint la précédente observation sur ce même thème. Pour la commission la réponse donnée par MSV montre bien que cette question est bien prise en compte.

Question 65 : Est-ce une bonne idée d'imperméabiliser 100 ha quand la question posée est celle du réchauffement climatique ?

Extrait de la réponse 65 de MSV :

Cette question repose sur une affirmation fautive. MSV FRANCE SAS souhaiterait rappeler que la mise en place du projet conduira à une diminution globale des surfaces imperméabilisées du site d'environ 15 hectares (cf réponse 74).

Peut-être la confusion avec une surface de 100 hectares vient-elle du passage rédigé par le pétitionnaire dans son Mémoire en Réponse à l'avis du CNPN en pages 61 et 62 ?

Il est écrit :

« 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) ;

De plus, la création d'un site similaire, à l'extérieur, conduirait à l'imperméabilisation de plus de 964 331 m² de bâtiments et voiries, soit 96 hectares. »

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

Les 104 hectares dont ce passage fait mention sont ceux déjà imperméabilisés que MSV FRANCE SAS à l'intention de réutiliser.

Les 96 hectares dont ce passage fait mention, sont les surfaces indispensables qu'il aurait fallu imperméabiliser si le projet avait dû s'implanter dans une zone non préalablement imperméabilisée, ce qui n'est pas le cas.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Ce point sur l'imperméabilisation de 100 ha est revenu à plusieurs reprises dans les questions du Public.

Dans sa réponse MSV apporte un démenti à cette allégation, et reprecise l'historique de son origine.

La commission prend note qu'il n'est pas question dans le projet d'imperméabiliser des surfaces supplémentaires à celles existant dans l'emprise du quartier Mangin.

Question 66 : Dans ce dossier, pourquoi ne pas avoir appliqué la règle du pollueur payeur ?

Extrait de la réponse 66 de MSV :

« Un des axes du CRSD axonais signé le 26 Novembre 2012 était la réhabilitation de l'ancienne base militaire de Laon-Couvron et la création d'emploi sur un territoire lourdement impacté par le départ des forces armées (suppression de 959 postes du ministère de la défense dans le département).

C'est précisément parce que le départ d'un régiment est une perte sèche pour les territoires que le ministère de la Défense finance et accompagne les départements et les collectivités concernées en mettant en place des contrats de redynamisation sur chacun des sites visés par la réforme.

Il s'agit, pour chacun d'eux, de compenser l'impact économique de la réforme territoriale de l'armée en développant des activités nouvelles sur les sites militaires concernés, en leur donnant une nouvelle vocation.

Les axes du CRSD axonais ainsi que l'orientation des crédits dont disposaient chaque entité partenaire résulte d'un travail conjoint qui a réuni les collectivités concernées (la CAPL qui était en 2012 encore une communauté de communes, la CCPS, les communes impactées, le conseil départemental), l'Agence de l'eau Seine Normandie, Aisne Développement et les services de l'État.

Le CRSD axonais comme ses deux avenants ont été soumis aux votes des assemblées délibérantes desdites collectivités (CAPL et CCPS). Chacun de ces documents ont été examinés en comité technique interministériel réunissant les représentants du ministère de la défense et du Commissariat Général à l'Égalité des Territoires.

Ils ont été ensuite validés, à chaque fois, par le cabinet du Premier ministre de l'époque Monsieur Manuel Valls avant que d'être signé localement par le Préfet et les représentants des collectivités concernées.

La réalisation des merlons, comme le reste des mesures, s'inscrit donc dans un programme vaste de soutien à un projet présentant un bon potentiel de création d'emplois et dont la légitimité a été validée au plus haut niveau de l'État... ».

La pensée laissant entendre que la société MSV FRANCE SAS et ses représentants avaient un rôle décisionnaire concernant le montant des ressources allouées au CRSD et leur orientation est purement fautive et infondée ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Cette question « de l'application de la règle du pollueur payeur » est revenue à de nombreuses reprises dans les observations du Public. Pour y répondre, MSV refait l'historique du projet, en reprecisant le rôle de chacun.

La commission considère que cette question n'entre pas dans ses compétences. Elle en fait état pour information, en donnant la réponse du pétitionnaire.

Question 67 : Ce projet irresponsable fait peser une menace sur des espèces protégées : gentiane croisette, œdicnème criard, les mesures compensatoires sont insuffisantes.

Extrait de la réponse de MSV :

MSV FRANCE SAS comprend les inquiétudes que suscite la gestion des espèces protégées liées à la mise en place du projet. Toutefois, il semblerait qu'un amalgame soit fait de manière assez systématique entre l'altération des espaces alloués aux espèces et la destruction directe de ces espèces.

Les faits sont les suivants, 2 demandes de dérogation ont été réalisées par la société MSV FRANCE SAS au sujet de 2 espèces protégées différentes.

Pour la gentiane croisette ; demande de dérogation pour la récolte, l'utilisation et le transport de spécimens d'espèces végétales protégées.

Pour l'œdicnème criard ; demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

En aucun cas ces demandes ne concernent une dérogation pour la destruction de ces espèces elles-mêmes.

Les mesures visant à compenser la perte liée à ces dérogations pour les espèces sont les suivantes :

- Pour la gentiane croisette : mise en culture et transplantation sur site dans un espace propice plus vaste et isolé du public. Ces opérations ainsi que leur localisation ont été validées et seront opérées par le Conservatoire Botanique National de Bailleul.
- Pour l'œdicnème criard : restauration et création d'espaces propices à la reproduction et au repos d'animaux d'espèces remarquables sur et en dehors du site. Ces opérations ont été validées et seraient prises en charge par le Conservatoire d'Espaces Naturels de Picardie.

Le pétitionnaire a fait le choix initial de compenser les différents espaces modifiés suite à l'implantation de son projet par un ratio de 1 :1 (127 hectares modifiés pour 129 hectares de compensation). Les organismes environnementaux consultés lors de l'évaluation du dossier ont souhaité que des espaces supplémentaires soient trouvés pour accueillir des mesures de compensation.

Des 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 disponibles 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. »

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Ce thème de l'impact du circuit sur les deux espèces protégées présentes sur le site n'a pas suscité beaucoup d'observations de la part du Public.

Dans sa réponse, MSV rappelle que deux demandes de dérogation ont été réalisées par la société MSV au sujet de deux espèces protégées différentes :

- une pour la gentiane croisette, avec demande de dérogation pour la récolte, l'utilisation et le transport de spécimens d'espèces végétales protégées,

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

- une pour l'œdicnème criard, avec demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

Il précise qu'en aucun cas ces demandes ne concernent une dérogation pour la destruction de ces espèces elles-mêmes.

Il souligne que MSV a fait le choix initial de compenser les différents espaces modifiés suite à l'implantation de son projet par un ratio de 1 pour 1 (127 hectares modifiés pour 129 hectares de compensation).

Pour autant, les organismes environnementaux consultés lors de l'évaluation du dossier ont souhaité que des espaces supplémentaires soient trouvés pour accueillir des mesures de compensation.

Sur ce point, les recherches entreprises par MSV avec l'aide du Conservatoire Régional d'Espaces Naturels de Picardie, ont permis 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 souhaite pouvoir atteindre ainsi un ratio de compensation équivalent à 2, soit 125 hectares de surfaces de compensation supplémentaires, grâce aux emprises potentiellement disponible à Sissonne (surface totale de compensation de 254,66 ha contre 127,5 ha impactés).

Au regard de ce qui précède, la commission d'enquête estime que la démarche entreprise par MSV pour minimiser les impacts du circuit sur les deux espèces protégées présentes sur le site, gentiane croisette et œdicnème criard, sont à la hauteur des enjeux environnementaux, et ne peut mettre en doute la volonté d'aboutir de MSV pour trouver les surfaces de compensation.

Ces mesures compensatoires sont les suivantes :

- MC5 Transplantation et renforcement de population de gentiane croisette : L'objectif de cette mesure est de sauvegarder la station de Gentiane croisette observée sur le périmètre rapproché. Cette sauvegarde passe premièrement par une transplantation des pieds impactés vers une zone non impactée puis par le déplacement de la station complète dans un habitat similaire, favorable à son établissement (pelouse calcaire rase à pionnière).

- MC6 création d'un nouvel habitat pour l'œdicnème criard : La compensation se développe sur un foncier de 20 551 m², terrain positionné à proximité du projet, mais néanmoins en aval du merlon de terre. L'objectif sera de transformer cette zone agricole en jachères, tout en gardant des zones de sol à nu et caillouteux pour recréer un site favorable à l'espèce autant pour sa reproduction que pour les rassemblements post-nuptiaux. »

L'avis de la commission d'enquête s'appuie aussi sur les mesures de protection d'espèces protégées qu'elle a constatées lors de la visite du circuit de Bedford, démontrant ainsi une volonté de faire, un savoir-faire et une expérience dans la protection de l'environnement.

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

- *Les questions N° 68 et 69 portent aussi sur les solutions mises en œuvre pour la protection de la nature et des espèces protégées. Les éléments de réponse étant identiques, la commission d'enquête ne les développe pas.*

Question 70 : Le compte des habitats détruits varie selon les pages des différents rapports et cartes présentés. Qu'en est-il réellement ?

Extrait de la réponse de MSV :

« MSV FRANCE SAS aimerait signifier qu'aucun des organismes environnementaux ayant évalué les études n'a réalisé de commentaires concernant un manque de cohérence dans le décompte des espaces aménagés par l'implantation du projet ni dans ceux alloués à la compensation environnementale. La véracité des surfaces annoncées a, elle aussi, été validée et n'a pas été remise en cause.

À la relecture des passages mentionnant ces espaces, le pétitionnaire n'a pas décelé d'éventuelles erreurs... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête n'a rien relevé de particulier sur ce point. Elle prend note de la réponse de MSV.

Question 71 : Ce projet est climaticide et d'un autre temps.

Extrait de la réponse de MSV :

« Les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV FRANCE SAS sont édictés afin que le projet respecte les préconisations prescrites par le code de l'environnement...

Il ne faut pas oublier que ce sont les véhicules qui emprunteront le circuit qui seront responsables de la quasi intégralité des émissions de Gaz à effets de Serre (GES) sur le site et non le circuit en lui-même. Donc si les objectifs fixés pour réduire les émissions de GES dans le secteur des transports sont atteints alors, il est évident que l'empreinte carbone du site en bénéficiera proportionnellement.

L'idée reçue selon laquelle les sports mécaniques et la transition énergétique sont inconciliables est totalement fautive et dépassée. De nombreux championnats 100% électriques ont déjà ou vont voir le jour (Formule E, E-WRX, Electric GT) et tous les règlements évoluent afin que les constructeurs développent des véhicules plus propres (cf réponse 39).

La société MSV FRANCE SAS aimerait simplement rappeler qu'en ouvrant ces infrastructures aux essais industriels, afin d'aider les constructeurs à développer des véhicules propres et moins énergivores, elle participe pleinement à la réalisation des objectifs fixés en terme de réduction d'émission de GES dans le secteur des transports... ».

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Sur ce point la commission d'enquête note que les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV France SAS, sont édictés afin que le projet respecte les préconisations prescrites par le code de l'environnement. À son avis, ce cadre est suffisamment contraignant pour être assuré que ces mesures seront bien appliquées par MSV.

Question 72 : 45 impacts résiduels négatifs, d'intensité « faible » à « fort » subsistent malgré l'application des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi. On peut donc assurer que malgré les mesures de compensation, le projet aura des conséquences négatives sur la biodiversité.

Extrait de la réponse de MSV :

« Cette question fait référence au passage rédigé par le pétitionnaire lui-même dans son Expertise Écologique en page 177. Il est écrit : « 45 impacts résiduels négatifs, d'intensité « faible » à « fort » subsistent malgré l'application des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi.[...] »

Des mesures compensatoires sont donc nécessaires. »

La question 72 mentionne l'existence d'impacts résiduels après l'application de mesures d'évitement et de réduction, mais ne mentionne pas le fait que ces impacts résiduels sont justement la raison de la mise en place de mesures de compensation (Cf réponses 67 et 69).

L'affirmation faisant état du fait que 45 impacts résiduels négatifs persistent après l'application des mesures de compensation est donc fautive et infondée. Il y a ici une confusion manifeste entre les mesures d'évitement-réduction et les mesures de compensation. Par ailleurs, par son implantation, le projet garantira l'entretien des habitats du site et par voie de conséquence aidera à la conservation et le développement de la biodiversité.

En effet, l'entretien de ces espaces empêche ceux-ci de se « fermer » et la biodiversité de disparaître à terme.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête note que l'affirmation faisant état du fait que 45 impacts résiduels négatifs persistent après l'application des mesures de compensation provenant d'une confusion entre les mesures d'évitement-réduction et les mesures de compensation, est ainsi infondée.

Elle note aussi que par son implantation, le projet garantira l'entretien des habitats du site et par voie de conséquence aidera à la conservation et le développement de la biodiversité, l'entretien de ces espaces empêche ceux-ci de se « fermer » et la biodiversité de disparaître à terme.

Question 73 : Les 10 000 places réparties dans plusieurs parkings sont enherbées et sont aussi considérées comme compensation.

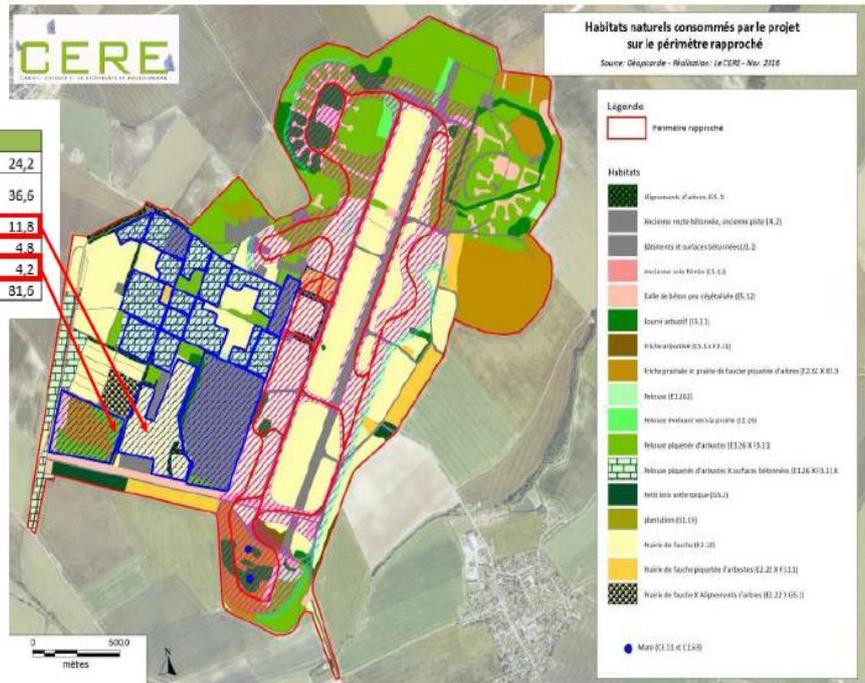
Extrait de la réponse de MSV :

Cette affirmation repose sur une affirmation fautive.

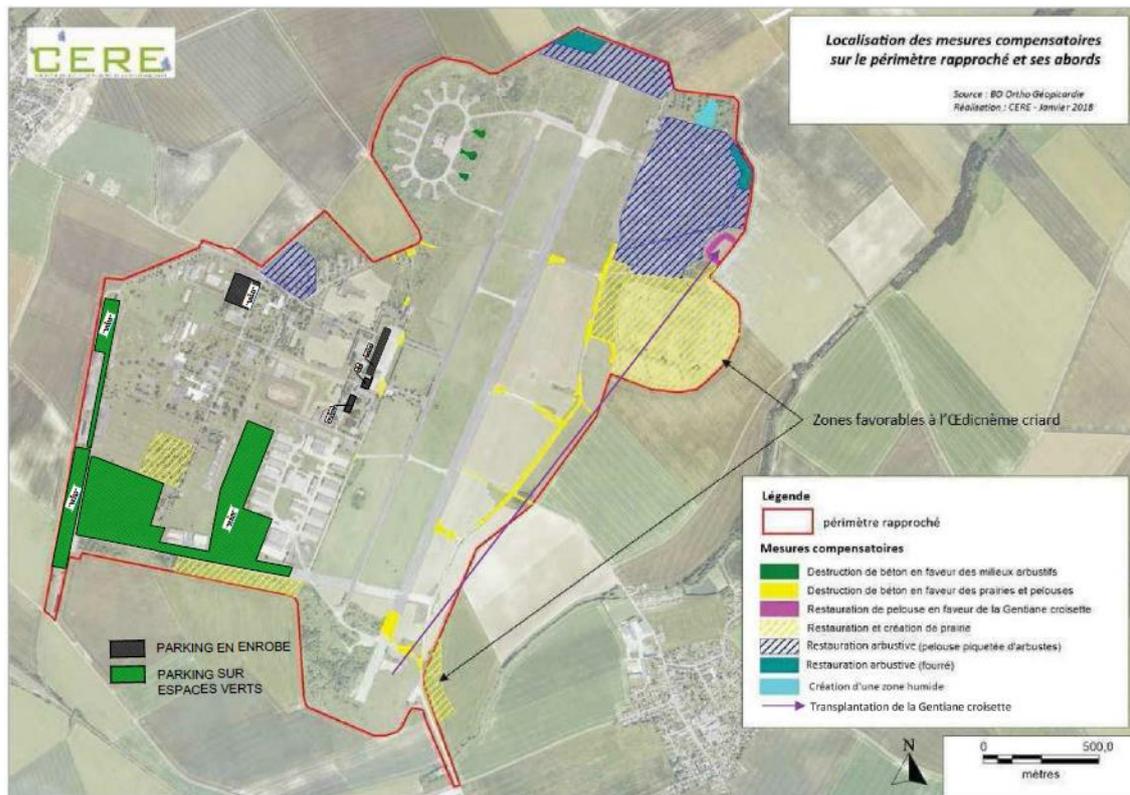
C'est le contraire ; les parkings enherbés dont l'habitat naturel a été considéré comme modifié ont dû être inclus dans les espaces à compenser comme exposé sur la carte ci-dessous tirée du Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale (Cf Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale - Chapitre IV - SUPERFICIE DES MILIEUX NATURELS AFFECTES, pages 41 à 42)

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 (tronçier)	4,8
Pelouse piquetée d'arbustes	4,2
Total	81,6



Si l'on superpose la carte des parkings sur le site avec celle des mesures compensatoires menées in situ, on s'aperçoit aisément qu'aucun espace censé accueillir des parkings n'a été considéré pour accueillir des mesures, bien au contraire (voir ci-dessous).



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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

Analyse et Avis de la commission d'enquête : Dans sa réponse, MSV apporte un démenti en rappelant, cartes à l'appui, que les parkings enherbés dont l'habitat naturel a été considéré comme modifié, ont dû être inclus dans les espaces à compenser.

La commission prend note de la rectification.

Question 74 : 10 ha vont-ils être artificialisés pour des parkings ?

Extrait de la réponse de MSV :

Cette information est détaillée par le pétitionnaire dans son Mémoire en Réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale en page 29.

Il est écrit : « 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...

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 m² ; Bâtiments : 3 150 m² ; Piste : 82 000 m² ; Chemin sécurité : 11 500 m² ; Soit un total d'environ 100 000 m² ou 10 ha".

Surface imperméabilisées démolies

Divers aménagements 253 000 m²

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

La création de parkings supplémentaires génère donc 0,325 ha de surface imperméabilisée. Les surfaces de parkings restantes seront soit enherbées soit celles-ci sont déjà revêtues et imperméabilisées.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête prend bonne note de ces précisions apportées par MSV sur la réalité des surfaces artificialisées. De fait, le projet permettra de réduire de 15 ha la surface imperméabilisée.

Question 75 posée par la commission d'enquête : De nombreuses observations soulignent que la réalisation et l'exploitation de l'autodrome portent gravement atteinte à l'environnement, notamment aux espèces protégées.

Dans le dossier de présentation du projet, il est fait mention de **l'autodrome de Bedford (GB)** en service depuis près de 20 ans, qui par sa configuration d'ancien aérodrome militaire, et sa situation par rapport aux villages environnants, sert de référence, notamment pour les études de bruit.

Le groupe MSV y souligne aussi que la préservation de l'environnement est pour lui un enjeu de premier plan.

Dans ce cadre, la commission d'enquête demande, pour information, la description les mesures de protection prises sur le site de Bedford pour la protection des espaces naturels, les partenariats noués dans ce domaine, et de citer les espèces protégées éventuellement présentes sur le site.

Extrait de la réponse de MSV :

Les préoccupations écologiques et environnementales ne sont pas nouvelles pour le GROUPE MSV qui maîtrise clairement ces enjeux. En effet, la réglementation britannique sur la gestion des espaces remarquables et des espèces protégées est assez semblable à la réglementation européenne.

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

A Bedford, le GROUPE MSV a décidé dès 1997 de confier la gestion des programmes de préservation de la biodiversité sur son site à une organisation environnementale appelée « The Wildlife Trusts ».

Wildlife Trusts, est le nom commercial de la Royal Society of Wildlife Trusts qui est une organisation composée de 46 trusts locaux pour la conservation de la faune et de la flore sauvage au Royaume-Uni, sur l'île de Man et Alderney.

Les Wildlife Trusts, entre eux, gèrent environ 2 300 réserves naturelles couvrant plus de 98 000 hectares.

Madame Laura Downton, responsable locale de la gestion du patrimoine vivant, a tenu à rappeler la chronologie des actions qui ont été menées sur le site depuis le début de son intervention. A ce titre elle a fait parvenir la lettre suivante : ...

note du rédacteur : cette lettre et les documents associés sont repris dans le fascicule des documents annexés au rapport, page 46, annexe 14.

Analyse et Avis de la commission d'enquête : La réponse apportée par MSV à cette question présente, sur 6 pages, de nombreux documents expliquant les actions menées par MSV sur le circuit de Bedford pour la protection de la nature, en coordination avec des organisations de protection de l'environnement ; ce document présente l'évolution de la biodiversité depuis le début de l'exploitation du circuit, avec un inventaire précis des différentes espèces. La démonstration est ainsi faite de la compatibilité des activités d'un autodrome de loisir avec la préservation et même le développement d'espèces protégées.

Il paraît logique et même évident de penser que la volonté de préserver l'environnement constatée en Grande-Bretagne sera également appliquée sur le site français de Laon-Couvron.

13.6 Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux impacts générés par le projet sur l'environnement.

Venant en troisième position, les observations sur l'impact du projet sur l'environnement sont de caractère plus général. Elles se rapportent principalement aux préoccupations liées au réchauffement climatique.

Dans ce domaine, la commission d'enquête retient du mémoire de MSV les points suivants :

En précisant que dans les activités du site, il est prévu de l'ouvrir aux essais industriels, MSV montre que son projet dépasse le simple cadre d'un circuit automobile, et qu'il est ainsi porteur de perspectives plus larges.

Assujéti au cadre légal régissant son domaine d'activité, MSV est tenu de prendre en compte les prescriptions émises par le Code de l'environnement sur la lutte contre le réchauffement climatique. Cet encadrement de réglementaire répond aux observations sur ce thème.

L'observation sur l'imperméabilisation de 100 ha est revenue à plusieurs reprises dans les questions du Public. Dans sa réponse MSV apporte un démenti à cette allégation, et

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

reprécise l'historique de son origine. La commission prend note qu'il n'est pas question dans le projet d'imperméabiliser des surfaces supplémentaires à celles existant dans l'emprise du quartier Mangin.

L'observation sur **l'application de la règle du pollueur payeur** est revenue à de nombreuses reprises dans les observations du Public. Pour y répondre, MSV refait l'historique du projet, en reprécisant le rôle de chacun.

La commission considère que cette question n'entre pas dans ses compétences. Elle en fait état pour information, en donnant la réponse du pétitionnaire.

Sur le thème de l'impact du circuit sur les deux espèces protégées présentes sur le site. Dans sa réponse, MSV rappelle que deux demandes de dérogation ont été réalisées par la société MSV au sujet de deux espèces protégées différentes :

- une pour la **gentiane croisette**, avec demande de dérogation pour la récolte, l'utilisation et le transport de spécimens d'espèces végétales protégées,

- une pour **l'œdicnème criard**, avec demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

Il précise qu'en aucun cas ces demandes ne concernent une dérogation pour la destruction de ces espèces elles-mêmes.

Il souligne que MSV a fait le choix initial de compenser les différents espaces modifiés suite à l'implantation de son projet par un ratio de **1 pour 1** (**127** hectares modifiés pour **129** hectares de compensation).

Pour autant, les organismes environnementaux consultés lors de l'évaluation du dossier ont souhaité que des espaces supplémentaires soient trouvés pour accueillir des mesures de compensation.

Sur ce point, les recherches entreprises par MSV avec l'aide du Conservatoire Régional d'Espaces Naturels de Picardie, ont permis 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 souhaite pouvoir atteindre ainsi un ratio de compensation équivalent à **2**, soit **125** hectares de surfaces de compensation supplémentaires, grâce aux emprises potentiellement disponibles à Sissonne (surface totale de compensation de **254,66** ha contre **127,5** ha impactés).

Au regard de ce qui précède, la commission d'enquête estime que la démarche entreprise par MSV pour minimiser les impacts du circuit sur les deux espèces protégées présentes sur le site, **gentiane croisette et œdicnème criard**, sont à la hauteur des enjeux environnementaux, et ne peut mettre en doute la volonté d'aboutir de MSV pour trouver les surfaces de compensation.

Ces mesures compensatoires sont les suivantes :

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

- **MC5 Transplantation et renforcement de population de gentiane croisette** : L'objectif de cette mesure est de sauvegarder la station de Gentiane croisette observée sur le périmètre rapproché. Cette sauvegarde passe premièrement par une transplantation des pieds impactés vers une zone non impactée puis par le déplacement de la station complète dans un habitat similaire, favorable à son établissement (pelouse calcaire rase à pionnière).

- **MC6 création d'un nouvel habitat pour l'oedicnème criard** : La compensation se développe sur un foncier de 20 551 m², terrain positionné à proximité du projet, mais néanmoins en aval du merlon de terre. L'objectif sera de transformer cette zone agricole en jachères, tout en gardant des zones de sol à nu et caillouteux pour recréer un site favorable à l'espèce autant pour sa reproduction que pour les *rassemblements post-nuptiaux*. »

Cet avis de la commission d'enquête s'appuie aussi sur les mesures de protection d'espèces protégées qu'elle a constatées lors de la visite du circuit de Bedford, démontrant ainsi une volonté de faire, un savoir-faire et une expérience dans la protection de l'environnement.

Sur le projet « climaticide » et d'un autre temps, la commission d'enquête note que les mesures mises en place, ainsi que le suivi de la réglementation applicable en France imposée à MSV FRANCE SAS, sont édictés afin que le projet respecte les préconisations prescrites par le code de l'environnement. À son avis, ce cadre est suffisamment contraignant pour être assuré que ces mesures seront bien appliquées par MSV.

À l'observation sur les 45 impacts résiduels négatifs, d'intensité « faible » à « fort », la commission d'enquête note que l'affirmation faisant état de ces 45 impacts résiduels négatifs provient d'une confusion entre les mesures d'évitement-réduction et les mesures de compensation, elle est de ce fait infondée.

Elle note aussi que par son implantation, le projet garantira l'entretien des habitats du site et par voie de conséquence aidera à la conservation et au développement de la biodiversité, l'entretien de ces espaces empêche ceux-ci de se « fermer » et la biodiversité de disparaître à terme.

À l'observation sur les 10 000 places réparties dans plusieurs parkings enherbés et considérés comme compensations, MSV apporte un démenti en rappelant, cartes à l'appui, que les parkings enherbés dont l'habitat naturel a été considéré comme modifié, ont dû être inclus dans les espaces à compenser.

Sur les surfaces imperméabilisées, la commission d'enquête prend bonne note de ces précisions apportées par MSV sur la réalité des surfaces artificialisées. De fait, la surface imperméabilisée du site diminuera de 15 ha avec le projet.

Enfin, dans sa réponse à la question de la commission d'enquête, MSV présente plusieurs documents dont une lettre de Mme Laura Downton, responsable locale de la gestion du patrimoine vivant, rappelant la chronologie des actions qui ont été menées sur le site de Bedford depuis le début de son intervention, en 1998 ; ces documents démontrent l'évolution positive de la biodiversité sur le circuit, prouvant, s'il en est besoin, la compatibilité des activités du circuit avec la préservation de l'environnement.

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

13.7 Thème n° 4 : les emplois et l'activité économique

Le projet porté par M. Palmer est la création d'un site d'activités de loisir centré sur la conduite sportive de véhicules automobiles : fort d'une expérience de plusieurs années dans l'exploitation de circuits automobiles en Grande Bretagne, il a décelé un fort potentiel de développement d'un site identique dans notre région et depuis 10 ans, il tente une implantation dans le Laonnois. Son projet ne se limite pas à l'évolution de véhicules sportifs sur des pistes fermées mais intègre des activités d'accueil de séminaires, d'entretien de véhicules, de test de véhicules par les constructeurs...

D'autre part, une zone d'activité de 80 ha sera mise à la disposition des entrepreneurs afin qu'ils puissent s'associer à l'attrait que les infrastructures mises en place peuvent susciter auprès du public.

Le porteur de projet prétend donc que la réhabilitation du site est porteuse de création d'emplois, sans toutefois en quantifier précisément l'ampleur ; lors de sa visite à Bedford, la commission d'enquête a constaté l'existence d'ateliers de maintenance gérés par MSV et la présence d'une importante zone d'activité contiguë à l'autodrome.

Ce chapitre reprend les questions posées par le public, l'essentiel des réponses apportées par MSV dans son mémoire et leur évaluation par les membres de la commission d'enquête :

Question 76 : Comment peut-on garantir 150 emplois directs et 450 indirects ?

Réponse de MSV : Les chiffres annoncés correspondent à des objectifs. Le chiffrage relatif aux emplois créés à terme repose sur une estimation faite par MSV FRANCE SAS sur la base de son expérience et de ce qui a été constaté sur les autres sites du GROUPE MSV.

Le groupe compte aujourd'hui 550 employés dont 350 à temps plein. Il possède actuellement 6 circuits en Angleterre.

Rien que sur le site de Bedford qui est propriété du groupe, 100 personnes (dont 65% à temps plein) sont employées pour la gestion des installations, des véhicules, l'instruction au pilotage, l'accueil et la gestion des participants, assurer le suivi paramédical, l'encadrement, l'informatique, etc... Le site de Laon-Couvron se démarque grâce aux éléments suivants :

- une grande proximité avec le bassin francilien et le nord de l'Europe ;
- un secteur mieux desservi par de nombreux axes routiers et autoroutiers ;
- la construction d'un bâtiment de plus de 5000m² ultramoderne, permettant d'accueillir les participants dans des conditions incomparables ;
- des infrastructures et un circuit dernier cri qui collent avec les plus hauts standards technologiques et de sécurité en la matière ;
- un raccordement aux énergies déjà en place avec des puissances utiles délivrables bien supérieures (électricité, gaz, fibre internet).
- un potentiel d'attractivité supérieur inhérent aux anciennes installations déjà présentes sur le site (centre équestre, stand de tir...).

Le GROUPE MSV est fort de plus de 25 ans d'expérience dans l'événementiel automobile/motocycle, dans l'exploitation d'autodrome et la gestion de championnats. C'est grâce à cette expérience que le groupe est confiant quant à sa capacité à remplir ses objectifs en terme d'emplois.

Enfin une zone d'activité regroupant une quinzaine d'entreprise a aussi vu le jour sur le site de Bedford postérieurement à l'implantation du GROUPE MSV et de son autodrome. En

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

l'espace de 15 ans, le Thurleigh Airfield Business Park a généré environ 300 emplois dans les domaines de l'automobile, du divertissement, de la communication et de la logistique.

Avis de la commission d'enquête : La commission d'enquête a effectivement constaté l'activité du site de Bedford et la zone d'activité connexe ; outre sa proximité avec l'Île de France, la position centre-européenne du site de Laon-Couvron devrait lui permettre de rassembler une clientèle internationale.

Question 77 : Quels types d'emplois et à quels taux horaires seront proposés ? (temps plein, temps partiels)

Réponse de MSV : Sans prétendre que cette liste est exhaustive voici les secteurs d'activités que privilégiera MSV FRANCE SAS pour sa campagne de recrutement :

- La sécurité
- La communication
- L'organisation événementielle
- La maintenance des espaces verts
- La maintenance des locaux (maçonnerie, électricité, plomberie, etc...)
- Le nettoyage
- La mécanique
- L'informatique
- Le secrétariat
- La gestion de circuit (commissaires de piste, instructeurs, chef de pistes, etc...)
- La restauration (cuisiniers, serveurs, etc...)
- L'encadrement

Environ 60% des emplois à pourvoir seront des emplois à plein temps. Des contrats d'apprentissage et de formation seront aussi à pourvoir dans ces domaines.

Si l'objectif initial est de compter 25 employés à l'ouverture du site, l'accroissement des effectifs se fera proportionnellement au développement de l'activité (Cf réponse 76).

Avis de la commission d'enquête : La présentation du projet montre qu'il réclamera, pour son exploitation, d'indispensables emplois de service ; la progression du nombre d'emplois suivra la progression des activités du groupe. Il est possible, au vu de sa proximité avec Laon et l'autoroute A26, que la zone d'activités ait un développement qui s'accompagne de créations d'emplois.

Question 78 : Le projet favorisera-t-il les emplois locaux et les formations en partenariat avec les établissements d'enseignement de la région ? Quelles seront les retombées économiques pour nos villages et la région ?

Réponse de MSV : 11 emplois sont pourvus aujourd'hui sur le site de Couvron-et-Aumencourt, 9 emplois sont des CDI, 1 emploi constitue un CDD de 12 mois et un contrat d'apprentissage de 2 ans. Dix membres du personnel employés sur le site résident dans le département de l'Aisne soit environ 91% des salariés et il n'y a aucune raison pour que cette statistique évolue différemment à l'avenir.

MSV FRANCE SAS est déjà liée à un centre de formation local. En effet, l'apprenti qui évoluera au sein des effectifs de la société pour les deux prochaines années dépend du Centre de Formation d'Apprentis Horticoles de Laon. L'objectif de cet accompagnement est bien entendu d'aboutir à des embauches au terme de la formation. MSV FRANCE SAS ne voit aucune contrainde à contractualiser avec d'autres centres de formations locaux spécialisés dans d'autres domaines (mécanique, informatique, etc...) à l'avenir lorsque ses perspectives de développement lui permettront.

Avis de la commission d'enquête : Alors que l'activité actuelle de MSV sur le site se limite à l'entretien et à la surveillance, 11 emplois sont déjà pourvus sur le site ; il est aisé d'imaginer que lorsque l'activité sera démarrée, le nombre d'emploi va obligatoirement augmenter, au rythme des besoins naissants.

Au cours de l'enquête, et bien en amont puisqu'ils ont voté des dispositions favorables au projet, les élus ont exprimé leurs attentes de développement de l'emploi et de la région grâce à ce projet. Ils espèrent retrouver l'activité qui régnait lors de la présence des militaires, leur départ ayant été très préjudiciable à l'emploi.

Question 79 : Ce projet génère peu d'emplois par rapport aux investissements considérables des collectivités locales et d'hypothétiques retombées économiques. Il entre en redondance avec d'autres circuits existants dans l'Aisne.

Réponse de MSV : L'Aisne compte déjà 3 circuits de loisirs sur les communes de Folembray, de Clastres et de Beuvarde. Le pétitionnaire ignore le nombre d'emplois générés par ces structures. En revanche, MSV FRANCE SAS, ne pense pas qu'une comparaison directe puisse être opérée entre ces 3 entités et son projet sur le site de Laon-Couvron.

Simplement au niveau de l'investissement réalisé (construction d'un centre médical avec du personnel, présence de commissaires de piste permanente, mise à disposition de véhicules d'intervention et de remorquage, etc...) et de la taille des infrastructures (circuit principal de 8km, 32 garages, etc...), l'autodrome de Laon se positionne sur un niveau de prestation différent de celui que proposent les circuits de Folembray, Clastres ou Beuvarde.

Avis de la commission d'enquête : M. Palmer souhaite donner à ce projet une dimension exceptionnelle (propos émis lors de la réunion publique), supérieure à ce qui existe en Angleterre. Les investissements des collectivités restent bien inférieurs à ceux de MSV.

Question 80 : Comment M. Palmer compte-t-il remplir sa zone d'activité alors que tant d'autres zones peinent à se remplir dans l'Aisne ?

Réponse de MSV : Outre les atouts dont elle dispose déjà :

- un secteur desservi par de nombreux axes routiers ;
- à distance des zones habitées ;
- une superficie permettant le développement d'activités annexes ;
- une disponibilité d'employés potentiels ;

La zone d'activité se démarque d'autres zones par :

- des équipements mutualisés (donc moins impactant) : protection incendie, gestion des eaux pluviales, voiries de desserte, gardiennage ;
- des bâtiments existants à réhabiliter (déjà construits donc moins de consommations en matières premières, énergies, consommations d'espace) ;
- un raccordement aux énergies déjà en place avec des puissances utiles délivrables bien supérieures à la moyenne (électricité, gaz, fibre internet).
- une attractivité et un potentiel de visiteurs élevé lié à l'activité principale du site autour de l'autodrome.

Des industriels dont les activités sont en lien ou non avec le secteur automobile ont déjà montré leur intérêt pour venir s'installer dans la zone. A ce jour il est pourtant impossible

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

pour MSV FRANCE SAS de contractualiser des accords commerciaux avec un quelconque preneur intéressé. En effet, l'autorisation d'aménager est un prérequis indispensable à tout projet d'implantation commercial ou industriel.

Avis de la commission d'enquête : La situation du site est plus stratégique que d'autres zones d'activités créées dans des lieux ne rassemblant pas beaucoup d'atouts. La proximité avec l'autodrome peut probablement servir de catalyseur à l'agrégation d'activités commerciales ou industrielles liées au secteur automobile, comme nous l'avons constaté à Bedford.

Question 81 : Quels sont les approvisionnement locaux prévus ? Quels sont les partenaires locaux de MSV ?

Réponse de MSV : Néanmoins, tous les appels d'offres seront passés de telle sorte que les entreprises locales puissent y répondre convenablement. Actuellement de nombreuses entreprises du bassin Laonnois sont déjà intervenues sur le site dans plusieurs domaines différents (travaux publics, électricité, location de matériel, etc...).

De plus, pour des raisons évidentes liées au transport de marchandise et de main d'œuvre (coût, écologie, temps de transport, etc...), la société MSV FRANCE SAS ne tirerait aucun bénéfice à travailler avec des partenaires géographiquement éloignés

Avis de la commission d'enquête : Il est probable que l'importance des investissements prévus attire la convoitise des entreprises locales et nationales : la proximité des entreprises du Laonnois constituera un réel avantage lors des appels d'offres.

Question 82 : Sur quels circuits les motos vont-elles pouvoir rouler ?

Réponse de MSV : Les motos pourront emprunter chaque tracé disponible au sein de l'autodrome.

Avis de la commission d'enquête : Les contrôles et les limitations des émissions sonores des motos seront les mêmes que ceux appliqués aux automobiles.

Question 83 : Sur quels circuits un partenariat est-il envisagé avec les formations déjà existantes ? D'autres formations peuvent-elles être également créées ?

Réponse de MSV : Toutes formations, qu'elles soient scolaires, professionnelles ou liées à l'insertion pourraient être envisagées pour la création d'emplois ou la lutte contre le chômage.

Pour rappel, le site sera équipé de salles de formation qui pourront être allouées à des sessions de formations diverses et pas seulement liées au loisir.

De plus, MSV FRANCE SAS réfléchit déjà à créer son propre organisme de formation spécialisé dans la mécanique de compétition automobile et moto. Les infrastructures (ateliers, hébergement, circuit, etc...) se prêteraient complètement à l'accueil d'une offre de formation de ce type. Bien qu'à l'état d'étude, des discussions sont déjà en cours avec les services en charge de l'apprentissage et de l'artisanat du conseil Régional des Hauts-de-France pour déterminer la faisabilité et les contraintes entourant ce projet.

Avis de la commission d'enquête : l'activité de maintenance de véhicules sportifs réclame des compétences différentes de celles requises pour l'entretien des véhicules de tourisme : la mise en place de formations spécifiques s'avèrera probablement indispensable.

Question 84 : Une étude économique a-t-elle été conduite pour indiquer les retombées réalistes possibles ? Comment l'État a-t-il pu s'engager autant envers ce projet en demandant aussi peu de garanties préalables ?

Réponse de MSV : Une étude des retombées économiques n'était pas une pièce requise du dossier d'étude d'impact et n'a pas été demandée au pétitionnaire lors de son élaboration. La complétude de l'étude d'impact soumise à évaluation a cependant été certifiée conforme lors de sa remise par MSV FRANCE SAS.

Le pétitionnaire ne peut bien entendu pas s'engager à prendre la parole en lieu et place des administrations concernées. Néanmoins, MSV FRANCE SAS tient à rappeler les faits suivants.

Avant d'être rachetées par la société MSV FRANCE SAS, les terres du site avaient été cédées par l'Etat aux collectivités à l'Euro symbolique.

La cession à l'euro symbolique était subordonnée à la réalisation d'un projet d'aménagement.

Le projet d'aménagement retenu a été celui proposé par la société MSV FRANCE SAS au regard des nombreux dossiers soumis aux administrations, aux études de faisabilité du projet, à son inscription possible dans le cadre du CRSD et aux milliers de pages d'argumentation étayées dans des études soumises à enquête publique.

Au vu de ces différents éléments et après visite des installations du site de Bedford (Cf réponse 1, 42 et 75), les membres des différentes administrations ont estimé que le pétitionnaire présentait les garanties nécessaires pour permettre la réalisation du projet qui leur avait été soumis à évaluation.

Avis de la commission d'enquête : L'engagement de l'Etat est bien faible comparé à celui de la société MSV ; en outre, le projet de MSV est le seul proposant une réhabilitation de ce site de défense délaissé.

Question 85 : Pouvez-vous faire une première estimation des retombées économiques locales pour les cinq prochaines années ?

Réponse de MSV : il existe de nombreux exemples d'analyses au sujet des retombées économiques autour d'un circuit automobile.

Les études concernant le circuit du Mans ne manquent pas. Même si la comparaison est ambitieuse, elle s'appuie toutefois sur des chiffres concrets issus d'études réalisées par Arnaud Cheron, Professeur de Sciences Economiques à l'Université du Mans et Directeur du pôle de recherche en économie de l'Edhec business school et Jean Pascal Gayant, Professeur de Sciences Economiques à l'Université du Maine et spécialiste de l'économie du sport professionnel. Sans s'engager sur un chiffre d'affaire précis, ces exemples démontrent que la création de l'autodrome de Laon sera le moteur du développement du tourisme local et ne pourra qu'entraîner des retombées économiques positives pour le département et la région, créant des emplois directs et indirects et des retombées économiques pour les entreprises locales.

Avis de la commission d'enquête : La réponse complète de MSV intègre le bilan des retombées économiques associées aux circuits du Mans et de Nogaro ; sans pouvoir établir

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

de comparaisons, il est certain que le sport automobile rassemble un nombre important de passionnés, qu'ils soient pratiquants ou spectateurs. Au vu des infrastructures envisagées et les activités innovantes proposées à Laon-Couvron, il est probable que ce circuit acquière rapidement une réputation grandissante.

13.8 Analyse et avis de la commission d'enquête sur les réponses apportées par MSV sur les observations relatives aux emplois et aux retombées économiques générés par le projet :

Les observations sur les perspectives d'emploi et les retombées économiques pouvant être générés par le projet font partie des interrogations du public formulées dans les contributions contenues dans les registres d'enquête.

Dans ce domaine, la commission d'enquête retient du mémoire de MSV les points suivants :

- Le groupe MSV peut revendiquer une importante et remarquable expérience dans la création et l'exploitation d'autodromes de loisir ; il peut revendiquer 550 emplois dont 350 à temps plein dans les 6 autodromes qu'il possède en Angleterre.
- Le site de Laon-Couvron présente d'importants atouts qui lui confèreront un caractère exceptionnel, tant au niveau de sa situation géographique, de son accès par d'importantes voies de communication et de la présence proche d'une importante clientèle potentielle (région parisienne, pays du nord de l'Europe).
- Les différentes activités envisagées par MSV vont nécessiter un besoin d'emplois dans de nombreux domaines (maintenance, mécanique, informatique, secrétariat, accueil, restauration...) qui seront recrutés localement.
- L'activité de maintenance de véhicules sportifs réclame des compétences différentes de celles requises pour l'entretien des véhicules de tourisme : la mise en place de formations spécifiques s'avèrera probablement indispensable ; cette possibilité créera une spécificité supplémentaire liée à l'activité du site.
- L'Etat aide effectivement la conversion des sites de défense : les sommes affectées au CRSD ne peuvent pas être consacrées à d'autres projets que ceux concernant directement le site. La société MSV ne bénéficie d'aucune aide ou subvention des collectivités locales, qui ne font que l'accompagner en participant à l'adaptation du site.

Pour un engagement financier presque 10 fois inférieur aux investissements prévus par le groupe MSV, le département de l'Aisne, marqué par un taux de chômage parmi les plus élevés de la région des Hauts-de-France, va bénéficier des perspectives économiques de ce projet, notamment la création de nouveaux emplois et le développement d'une activité économique.

- La zone d'activité se démarque des autres zones présentes à proximité par :
 - des équipements mutualisés (donc moins impactant) : protection incendie, gestion des eaux pluviales, voiries de desserte, gardiennage ;

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

- des bâtiments existants à réhabiliter (déjà construits donc moins de consommations en matières premières, énergies, consommations d'espace) ;
- un raccordement aux énergies déjà en place avec des puissances utiles délivrables bien supérieures à la moyenne (électricité, gaz, fibre internet).
- une attractivité et un potentiel de visiteurs élevé lié à l'activité principale du site autour de l'autodrome.

Ce sont des critères très favorables à l'implantation d'entreprises de taille intermédiaires qui ne disposent pas de capacités d'investissement importantes.

13.9 Thème n° 5 : le cadre légal

La société MSV répond aux 4 questions posées par le public et à la question posée par les membres de la commission d'enquête ; ce thème ne rentre pas dans le cadre de l'enquête sur la demande d'Autorisation environnementale : la commission d'enquête remarque néanmoins que toutes les procédures réclamées par les Codes de l'environnement et de l'urbanisme ont été respectées.

La société MSV France SAS est membre du GNCACEIPA depuis 2017 (Groupement National des Circuits Automobiles, des Centres d'Essais Industriels et des Professions Associées). Cette association a pour rôle d'accompagner les entreprises dans la gestion de leurs installations dans le cadre réglementaire, de les informer et de mutualiser leur demande auprès des instances de l'État. Le GNCACEIPA opère un rôle informatif et de soutien envers ces membres sur les travaux de veille réglementaire, juridiques, économiques, fiscaux et techniques.

En cas de changement majeur dans la réglementation, le GNCACEIPA a pour rôle d'informer ses membres et de les accompagner dans la mise en place des mesures de conformité.

13.10 Thème n° 6 : Accès au site et circulation

Il est prévu deux voies d'accès au site de l'autodrome de Laon-Couvron : par la route départementale 54 (accès actuel) et par la rue de Vivaise de Couvron-et-Aumencourt.

Les préoccupations du public transparaissant dans les observations concernent :

- L'absence de prise en compte d'autres possibilités d'accès que par les véhicules automobiles, ignorant la gare de Couvron et tout autre voie d'accès (piste cyclable ou voie piétonne),
- L'inquiétude devant les importants flux de circulation dans le centre-ville de Couvron quand l'accès par la rue de Vivaise sera opérationnel,
- Le manque d'aménagements permettant d'accueillir les 10 000 véhicules évoqués dans le dossier d'enquête,
- Des craintes sur la conduite « sportive » des utilisateurs du circuit lorsqu'ils circuleront sur la voie publique.

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

Pour chacune de ces questions, MSV propose des solutions ou présente des engagements à adapter les infrastructures en fonction de l'augmentation et de la diversification des activités de l'autodrome.

La commission d'enquête estime que le dossier d'enquête présentait suffisamment de précisions sur les accès prévus et les Personnes Publiques Associées (SDIS, Voirie départementale) concernées ont validé les conditions de circulation et l'accès des services de sécurité.

Il était néanmoins indispensable de prendre en considération ces remarques formulées durant l'enquête et que MSV y apporte des réponses.

13.11 Thème N° 7 : Questions diverses

Dans ce chapitre, la commission d'enquête a inventorié les questions et observations qui ne rentrent dans aucune catégorie des thèmes principaux retenus.

A une question mettant en doute la sincérité des réponses et des engagements de la société MSV, cette dernière répond qu'elle s'emploie à adopter une démarche d'ouverture et de transparence vis-à-vis du public et ne tirerait aucun bénéfice à tenter de dissimuler ses intentions ou à minimiser les impacts liés à son activité, cela pourrait fortement nuire à l'exploitation de ses futures installations. Le préfet de l'Aisne a, en effet, autorité pour imposer des prescriptions complémentaires si les activités soumises à autorisation environnementale génèrent, une fois mises en service, des nuisances ou dangers imprévus ou mal anticipés.

D'autres questions concernant les conséquences du Brexit sur la poursuite du projet, l'implication de la société MSV dans le tissu associatif ou le devenir du projet en cas d'échec commercial ont fait l'objet de réponses précises et complètes.

Au reproche prétendant que le projet est destiné aux loisirs des riches, MSV répond qu'effectivement, le montant des prestations étant au minimum de 100€, ces budgets conséquents sont tout à fait similaires à ce qui se pratique sur le secteur très concurrentiel des circuits de loisirs. Ces montants, certes élevés, ne peuvent pas être qualifiés raisonnablement comme étant réservés à une élite de personnes « riches ».

Une dernière observation prétend que le porteur de projet, en présentant des dossiers « redondants et peu synthétiques », cherche sciemment à rendre le dossier inaccessible au public et manque de transparence : sans entrer dans la polémique face à ce jugement de valeur dénué de fondement, le pétitionnaire souhaite seulement rappeler que les dossiers d'études ont été rédigés conformément aux articles R.122-2 et R.122-3 du code de l'environnement et ont fait l'objet d'un contrôle de conformité lors de leur dépôt en Préfecture.

La commission d'enquête estime qu'il était néanmoins indispensable de prendre en considération ces remarques formulées durant l'enquête et que MSV y apporte des réponses.

13.12 Thème n° 8 : Utilisation de l'argent public, choix du projet, achat du site

La commission d'enquête estime que ce thème ne rentre pas dans le cadre de l'enquête de demande d'Autorisation environnementale ; elle considère néanmoins que bon nombre d'observations ayant fait allusion aux sommes allouées à un projet «privé» par les collectivités locales et l'État, au choix du bénéficiaire, au peu de garanties économiques et environnementales présentées par la société MSV mérite des réponses.

Le mémoire en réponse apporte d'importants compléments d'information, des précisions concernant les conditions d'attribution du site à la société MSV, le montant des sommes attribuées à la réhabilitation du site tout en insistant sur le fait qu'aucune subvention n'a été accordée à la société MSV et que le financement du projet est intégralement assuré par des fonds privés.

14 DÉLIBÉRATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX

L'article 13 de l'arrêté préfectoral fixant les conditions de l'enquête prévoit de recevoir les avis par délibération des conseils municipaux, mais pas des conseils communautaires.

Les copies des délibérations des conseils municipaux qui nous ont été transmises et annexées aux registres d'enquête figurent dans les documents annexes (annexe 11, page 25).

Les quatre communes concernées ont délibéré sur le projet, les conseillers municipaux se sont exprimés favorablement au projet, à l'unanimité des membres présents ou représentés.

Le conseil municipal de la commune de **Couvron-et-Aumencourt** le 8 octobre est « **très favorable au projet** » et **vote à l'unanimité** sur le projet ci-avant exposé, objet de l'enquête publique, à savoir la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activités et la réfection d'un aérodrome au lieudit « Quartier Mangin » par la société MSV France SAS ».

Le conseil municipal de la commune de **Chéry-les-Pouilly**, lors de sa réunion le 8 octobre, est « **favorable à l'unanimité** » à cet aménagement dans la mesure où il va générer d'une part de l'activité économique pendant la phase travaux, d'autre part pour son exploitation et ainsi générer des emplois durables. Le conseil municipal se déclare soucieux des accompagnements nécessaires pour que le Grand Laonnois tire le meilleur parti de cet équipement (notamment chambres d'hôtes, offres hôtelières, restauration et diverses sociétés de services) »

Le conseil municipal de la commune de **Crépy**, à l'unanimité, émet, le 4 octobre, « un avis **favorable** au projet de construction d'un autodrome de la SAS MSV France, représentée par M. Jonathan Palmer sur l'ancienne base militaire de Couvron ».

Le conseil municipal de la commune de **Vivaise**, le 29 octobre, émet à l'unanimité un **vote favorable** au projet et formule les observations suivantes :

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

- *Nuisances sonores : merlons de bonne qualité, véhicules dernière génération avec pot d'échappement aux normes, puis dans l'avenir véhicules gaz et électriques.*
- *Maîtriser les plantations des merlons pour cacher le circuit dans la verdure.*
- *Lors des grands événements, la commune ne souhaite pas de stationnement sauvage pour conserver le cadre de vie et la tranquillité des habitants. Les véhicules devront impérativement transiter par la N44.*
- *Le transport de la terre s'effectuera par la RN 44.*
- *Prendre garde que l'entretien des merlons soit entretenu par le privé.*
- *Installation d'améliorations de circulation (Plateaux, coussins berlinois...) aux entrées du village et devant l'école.*
- *Aérodrome public au cadre restrictif afin de diminuer les nuisances sonores, le week-end entre 10h et 17 heures, en semaine, uniquement à la lueur du jour, selon les saisons ».*

Par ailleurs, les conseils communautaires des Communautés de communes concernées n'étaient pas, aux termes de l'arrêté préfectoral, appelés à voter.

Ils ont néanmoins exprimé largement leur avis favorable en votant les cessions de terrains à la société MSV France et ont voté des budgets permettant d'ériger des merlons destinés à atténuer les nuisances sonores et ainsi, protéger les populations.

15 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

15.1 À ce stade du rapport :

Il nous paraît nécessaire **de présenter les observations et les remarques des services de l'État**, compte tenu des enjeux environnementaux et sociaux, générés par la **demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement et les demandes de permis d'aménager et de permis de construire au titre du code de l'urbanisme concernant la réalisation d'un autodrome, d'une zone d'activité et la réfection d'un aérodrome situés sur le territoire des communes de Chéry-les-Pouilly, Couvron-et-Aumencourt, Crépy et Vivaise au lieudit « Quartier Mangin », présentées par la Société MSV France SAS.**

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

15.2 Inventaire des recommandations de l'Autorité Environnementale formulées dans son Avis délibéré n°2018-38 du 25 juillet 2018

Rubrique concernée	Recommandations de l'Autorité environnementale
Présentation du projet et des aménagements projetés	<p>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, hélicoptère), d'en préciser les caractéristiques et le cas échéant d'en évaluer les impacts.</p> <p>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.</p>
Analyse de l'état initial : Présentation du site	<p>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.</p>
Analyse de l'état initial : Risques, sols pollués	<p>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).</p>
Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	<p>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</p> <p>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.</p>
Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts temporaires</i>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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

Enquête publique du 12 septembre au 17 octobre 2018

Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts permanents concernant le trafic routier</i>	<p>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.</p> <p>Elle recommande également de préciser les mesures qui seront prises afin de maîtriser les aux trafics supplémentaires les jours de manifestations exceptionnelles.</p>
Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts permanents concernant la qualité de l'air et la santé</i>	<p>L'Ae recommande, dans la partie consacrée à la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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.
Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts permanents concernant les émissions de gaz à effet de serre</i>	<p>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.</p>
Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts permanents concernant l'eau et les milieux aquatiques</i>	<p>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.</p> <p>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.</p>
Analyse des impacts du projet, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts : <i>impacts permanents concernant les milieux naturels</i>	<p>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.</p>
Contenu du résumé non technique	<p>L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.</p>

15.3 Avis de la commission d'enquête sur les Recommandations de l'Autorité environnementale :

Ces recommandations concernent essentiellement la forme selon laquelle les informations du dossier sont présentées ou leur incomplétude ; les membres de l'Autorité environnementale maîtrisent l'étude de dossiers aussi volumineux que complexes dans lesquels ils s'attendent à trouver réponse à toutes leurs interrogations : au stade actuel du projet, nous pensons que les concepteurs sont dans l'impossibilité de quantifier ou d'affiner leurs prévisions : le souci de la société MSV est de réaliser en priorité l'autodrome et ses équipements collatéraux afin d'en débiter l'exploitation au plus tôt, la réalisation de la zone d'activité pourrait être considérée comme une « deuxième tranche » de travaux. Ils peuvent néanmoins apporter la plupart des compléments d'information sollicités par l'Autorité environnementale.

À notre point de vue, aucune des recommandations de l'Autorité environnementale ne remet en cause fondamentalement le projet.

15.4 Avis du Conseil National de la protection de la nature (CNP) :

Le CNPN exprime un avis défavorable « car non conforme aux dispositions du L. 411-2-4 : dérogation sollicitée pour des motifs économiques, mis en balance avec les enjeux écologiques ».

Le CNPN demande « quelles sont les raisons impératives d'intérêt public majeur pour déroger à la loi ? »

15.5 Avis de la commission d'enquête :

La société MSV répond aux observations du CNPN aux pages 59 à 74 de son « Mémoire en réponse aux avis formulés » édité en août 2018.

L. 411-2-4° prévoit la délivrance de dérogations aux interdictions de l'article L. 411-1 « à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » :

Les membres du CNPN se sont basés sur les éléments du dossier sans se déplacer sur le site pour prendre connaissance des éléments concrets permettant de comprendre la démarche envisagée par le porteur de projet en vue de préserver les sites de nidification de l'œdicnème criard, et des mesures prises pour la préservation de l'espèce gentiane croisette.

Les conditions de préservation de ces espèces sont remplies dès lors qu'il n'y aura pas, sur le site, de destruction de lieux de nidification de l'œdicnème, ni des sites de reproduction de la gentiane croisette pour laquelle des terrains seront clôturés, inaccessibles

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

au public, réservés à ces espèces et entretenus de façon à conserver l'état initial de leur conservation.

Un retour à l'abandon de ces sites condamnerait irrémédiablement l'existence de ces espèces qui vivent dans des endroits spécifiques, entretenus régulièrement. L'œdicnème criard disparaît dès lors qu'apparaît l'agriculture intensive ou en espaces boisés. Il se plaît en zones de steppes entretenues par les élevages. La gentiane croisette se développe à condition que les espaces soient préservés dans leur aire de répartition naturelle, l'embroussaillage nuit à l'espèce au même titre que l'épandage d'engrais.

Le projet prévoit des espaces consacrés à leur maintien et des projets de plantation pour répondre aux exigences de mesures de compensation.

L'abandon de ces espaces de préservation reviendrait à livrer ces espèces à l'invasion d'une végétation anarchique préjudiciable à leur conservation.

Pour démontrer l'intérêt des responsables de la société MSV pour le maintien des espèces, il suffit de regarder comment a été négociée la convention avec la DRAC qui envisageait de procéder à des fouilles archéologiques sur la totalité du site. La convention a limité les surfaces à explorer de façon à éviter et préserver les espaces de présence de ces espèces.

Sur le site de Bedford, retenu pour la modélisation du site de Couvron, on peut observer les moyens mis en œuvre pour la préservation d'espèces.

Le mémoire en réponse aux observations du CNPN comporte les précisions nécessaires, explique que les recherches et les développements du circuit s'inscrivent dans le cadre du contrat de redynamisation du terrain militaire, d'autres alternatives ne pouvaient être recherchées que dans ce périmètre.

Le choix de l'implantation du circuit sur un site déjà anthropisé est la seule qui permette de conjuguer toutes les contraintes réglementaires, environnementales, sportives et économiques. Elle permet d'éviter de s'étendre sur des terres agricoles ou des milieux naturels.

La commission d'enquête estime que la société MSV s'inscrit dans une réelle démarche vertueuse au regard de l'environnement.

Sur « les raisons impératives d'intérêt public majeur pour déroger à la loi », la société MSV définit le projet comme un projet phare pour le département.

L'enquête publique a fait apparaître un fort engagement des élus et des acteurs économiques, entrepreneurs et associations notamment, en faveur de ce projet. Ils en attendent des retombées très fortes, notamment en matière d'emplois, pour le développement des villages, de la ville de Laon, voire du département. Un réel effort pour le développement touristique s'est engagé autour de Laon. Le projet vient appuyer les espoirs de ce développement : hôteliers, accueils en logements de type rural, chambres d'hôtes ou gîtes ruraux, sont appelés à répondre aux demandes de visiteurs qui pourront venir de régions lointaines.

On peut lire sur le site de la communauté d'agglomération du Pays de Laon :

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

Objectifs : « Permettre aux communes de s'associer au sein d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et de conduire ensemble un projet commun de développement des équipements et d'aménagement de l'espace. Ainsi en développant le territoire de façon harmonieuse et cohérente, les communes répondent plus efficacement aux besoins quotidiens de leurs habitants. »

Le mémoire en réponse aux avis de l'Autorité environnementale et du CNPN évoque les différents plans établis sur le territoire pour l'aménagement et le développement : SRADDT, les SCoT des communautés de communes, le Plan national « Citoyen du sport », la Zone de revitalisation rurale, pour relever que les objectifs de ces documents sont de « valoriser le potentiel économique et naturel du territoire », de conforter le dynamisme économique.

Le porteur de projet estime que la mise en place de ce circuit et des activités qui seront ensuite développées sur la zone ouest concourt à relever ces défis.

La commission d'enquête estime qu'aucune des observations du CNPN ne remet en cause fondamentalement le projet, le pétitionnaire ayant répondu favorablement dans le sens de la préservation du site et de l'intérêt majeur pour les communes et le Département.

16 - SYNTHÈSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Dans le cas présent, conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral d'enquête, notre rapport comporte :

- le rappel de l'objet du projet,
- la liste des pièces figurant dans le dossier d'enquête,
- une synthèse des observations du public,
- les délibérations des conseils municipaux de certaines communes,
- une synthèse de leurs délibérations,
- le mémoire en réponse du pétitionnaire aux observations du public, **mémoire en réponse sur lequel la commission d'enquête a pris position pour chacune des observations.**

Ainsi après avoir :

- **Relaté le déroulement de l'enquête publique et examiné les observations recueillies sur :**

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

présentées par la Société MSV France SAS

- **Étudié le dossier, effectué une visite de l'autodrome de Bedford (Grande-Bretagne) au cours de l'enquête,**

- **Organisé une réunion publique le samedi 15 septembre en la salle des fêtes de Couvron-et-Aumencourt entre la première et la deuxième permanence,**

- **Consulté le bureau d'études Echopsy afin d'obtenir des informations complémentaires sur l'étude de bruit,**

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

Les membres de la commission d'enquête constatent que l'enquête :

- **a respecté les articles de l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018,**
- **s'est déroulée sans incident,**
- **a permis au public de prendre connaissance du projet, de trouver réponse à ses interrogations auprès des commissaires-enquêteurs lors de leurs permanences et de consigner ses observations sur les registres papiers ou dématérialisés.**

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

D'autre part, les membres de la commission d'enquête ont obtenu tous les compléments d'information et ont bénéficié de la collaboration efficace de M. Morgan Labelle, chef de projet de l'autodrome Laon-Couvron, leur ayant permis d'acquérir une parfaite connaissance du dossier.

Les membres de la commission d'enquête ont ainsi pu appréhender les enjeux de ce projet, collecter et analyser les avis du public et formuler leurs conclusions et leurs avis en toute impartialité.

Fait à Aguilcourt, le 26 novembre 2018

Serge Véron

Président de la commission d'enquêt

Denise Lecocq

Membre de la commission d'enquête

Jean-Marc Le Gouellec

Membre de la commission d'enquête