



Demande d' AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



CIRCUIT AUTOMOBILE – AUTODROME

Couvron-et-Aumencourt (02)

Résumé non technique

Version 01 – Janvier 2018

Dossier réalisé avec le concours de

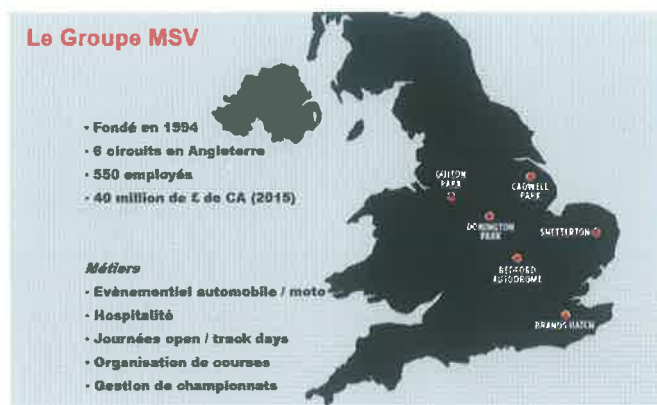


Résumé non technique

I.	<u>PRESENTATION DU PETITIONNAIRE ET DU PROJET</u>	1
II.	<u>LOCALISATION</u>	1
III.	<u>IMPACT TEMPORAIRE</u>	2
IV.	<u>IMPACT VISUEL ET URBANISME</u>	2
A.	DESCRIPTION DU PROJET	2
B.	IMPACT VISUEL	3
C.	URBANISME	3
V.	<u>PROTECTION DU MILIEU NATUREL</u>	4
A.	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	4
B.	MESURES COMPENSATOIRES	4
VI.	<u>ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU</u>	5
A.	PRÉLEVEMENT ET USAGES EN EAU	5
B.	CONDITIONS DE DISTRIBUTION DE L'EAU	6
VII.	<u>REJETS EN EAU</u>	6
A.	EAUX PLUVIALES	6
B.	EAUX DOMESTIQUES	7
VIII.	<u>REJETS DANS L'AIR</u>	7
IX.	<u>BRUIT</u>	8
A.	IMPACT LIÉ AUX ACTIVITÉS	8
B.	MESURES DE RÉDUCTION	8
X.	<u>DECHETS</u>	9
XI.	<u>TRANSPORT</u>	10
A.	TRAFFIC	10
B.	ACCÈS	10
C.	PARKINGS	10
D.	PLAN DE CIRCULATION	10
XII.	<u>RISQUES ET POLLUTION</u>	10
XIII.	<u>ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES</u>	11
XIV.	<u>UN PROJET RESPECTUEUX DE SON ENVIRONNEMENT</u>	11
A.	PHASE ÉTUDE ET CONCEPTION	11
B.	PHASE TRAVAUX	12
C.	PHASE EXPLOITATION	12

I. PRESENTATION DU PETITIONNAIRE ET DU PROJET

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



PRESENTATION DU GROUPE - 2018

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

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 ;
- d'une zone d'activités regroupant entre autre les ateliers d'entretien et de maintenance des véhicules (zone technique) ;
- d'un stand de tir ;
- d'un centre équestre.

II. LOCALISATION

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

Il occupe les parcelles cadastrées suivantes, pour une surface totale de 5 090 049 m² (509,0049 ha) :

Commune	Section	Référence parcellaire	Surface (en m ²)
CHERRY-LES-POUILLY	C	634 à 636	213 889
	YK	15	
	ZX	15	
COUVRON-ET-AUMENCOURT	AK	7 à 38	2 789 931
	ZH	136, 138, 139, 142, 143	
CREPY	B	1031, 1161, 1162	642 457
	D	754 à 756, 758, 759, 762, 763, 766, 767	
	ZA	35, 36	
VIVAISE	A	724, 726, 728, 731, 735, 736	1 443 772
	A1	732 à 734	
	ZH	68 à 74	

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

III. 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.

Pour les risques liés à la pollution :

- pyrotechnique : toute entreprise intervenante aura signé avant accès au chantier un plan de prévention et aura pris connaissance du zonage de risque pyrotechnique.
Des travaux de dépollution seront un préalable à toute intervention en zone de risque.
- 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.

IV. IMPACT VISUEL ET URBANISME

A. 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.

AERODROME

Il sera constitué d'une piste (existante et réaménagée) et d'une zone de stationnement à son extrémité Nord est.

BATIMENTS ET ACTIVITES 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 donc quatre parcs de stationnement prévus pour recevoir les "grands événements". Trois parkings seront constitués d'étendues engazonnées.



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE DEPUIS LA PISTE



PERSPECTIVE SUR LE AUVENT



B. 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 ;
- 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 donc faible dans le périmètre éloigné du secteur et nul dans le périmètre proche. Ainsi dimensionné, le projet aura un impact limité sur la population et les paysages avoisinants.

C. 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 ne sera donc pas consommateur d'espace naturel, ni à l'origine d'un étalement urbain. Il s'inscrit dans une démarche d'urbanisme durable.

V. 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.

A. 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 préservation des enjeux écologiques), plusieurs mesures de réduction seront mises en œuvre dans la cadre du projet.

RESPECTER L'EMPRISE DU PROJET

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

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

VITESSE DE CIRCULATION

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

ÉCLAIRAGE RAISONNE

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.

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.

VEGETALISATION DES MERLONS

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

Ces merlons seront végétalisés.

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

B. 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.

MC1 CREATION DE PRAIRIES PAR SUPPRESSION DE SURFACES BETONNEES

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 / REHABILITATION 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 CREATION DE PRAIRIES ET PELOUSES PIQUETTES 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 véloroute 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 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 CREATION D'UN NOUVEL HABITAT POUR L'OEDICNEME 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 129,6 hectares).

VI. ORIGINE ET UTILISATION DE L'EAU

A. PRELEVEMENT ET USAGES EN EAU

MSV FRANCE SAS exploite un forage, autorisé par voie d'arrêté préfectoral en date du 28 juillet 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.

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

INSTALLATION DE TRAITEMENT

L'eau subira une désinfection.

SUIVI DES CONSOMMATIONS ET GESTION

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

Les incidents survenus lors de l'exploitation, les entretiens, 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.

VII. REJETS EN EAU

Ils se composeront :

- des eaux pluviales ;
- des eaux usées domestiques.

A. 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. AMENAGEMENT DES RESEAUX

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.

B. 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. AMENAGEMENT DES RESEAUX

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 y 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 microstations avec dispositifs d'infiltration seront installées pour le traitement des eaux usées.

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

4. IMPACT DE L'INFILTRATION DES EAUX USEES

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.

VIII. 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).

Le projet n'aura pas d'incidence sur la qualité de l'air.

IX. BRUIT

A. IMPACT LIE AUX ACTIVITES

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.

B. MESURES DE REDUCTION

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

1. HORAIRES D'ACTIVITE

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

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

2. CONTROLE DES NIVEAUX SONORES DES VEHICULES

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 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

- Avant le début de toute activité sur piste, chaque véhicule passera un test de mesure acoustique **statique**.
- Le test suivra les procédures de mesure recommandées par la FIA et adoptées universellement :
 - Régime moteur : 75% du régime maximal
 - Distance de l'échappement : 0,5 m
 - Angle de mesure : 45 degrés



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.



PROCEDURE DE MESURE STATIQUE
Source : MSV France SAS

3. MERLONS

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

3. PROGRAMME DE SURVEILLANCE

Surveillance sonore dynamique

Le pétitionnaire utilise un système de surveillance sonore dynamique au cours de la journée. Ce système mesure les émissions sonores des véhicules en circulation sur le circuit. Lorsqu'ils dépassent une certaine limite, ils sont identifiés par des prises de photo et une alerte est créée.

Une fois identifié, 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.

Le projet respectera les émergences réglementaires, limitant de fait l'impact sur les tiers.

X. DECHETS

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.

Le projet respectera les émergences réglementaires, limitant de fait l'impact sur les tiers.

XI. TRANSPORT

A. TRAFFIC

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 un accès spécifique 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.

B. 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 leur sera spécifique, fonction des événements.

C. 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.

D. 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.

Le projet ne conduira pas à une perturbation du trafic.

XII. RISQUES ET POLLUTION

1. CONDITIONNEMENTS UNITAIRES

Les manipulations de bidons, fûts, ..., 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. 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.

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

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.

Le projet aura un impact positif sur la gestion des sols pollués.

XIII. EVALUATION 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 2^{ème} étape.

En conclusion, 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.

XIV. UN PROJET RESPECTUEUX DE SON ENVIRONNEMENT

A. PHASE ETUDE ET CONCEPTION

MSV FRANCE SAS a souhaité placer les enjeux du développement durable et de la préservation de l'environnement au cœur de son projet.

Soucieux de concilier l'intérêt économique du projet pour la région et son impact sur l'environnement, les concepteurs du circuit ont pris en compte, dès les études de faisabilité, toutes les interactions pouvant interférer sur l'état initial existant.

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 de nombreuses mesures permettant de réduire ou de compenser largement 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.

B. 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.

A noter que 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.

C. 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 soigneusement entretenus dans une démarche raisonnée, conférant au site un cachet exceptionnel, totalement intégré au paysage.