



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de circuit automobile de Mirecourt
à Juvaincourt et Puzieux (88)
porté par la SAS Circuit de Mirecourt**

n°MRAe 2020APGE34

Nom du pétitionnaire	SAS Circuit de Mirecourt
Commune(s)	Juvaincourt, Puzieux
Département(s)	Vosges (88)
Objet de la demande	Circuit automobile de Mirecourt
Date de saisine de l'Autorité environnementale	19/03/2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet de circuit automobile de Mirecourt de la SAS Circuit de Mirecourt, à la suite de la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'Autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par la communauté de communes de Mirecourt Dompaire le 19 mars 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet des Vosges (DDT 88) ont été consultés.

Par délégation de la MRAe, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document sont extraites du dossier d'enquête publique.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

1. Présentation générale du projet

La société « Circuit de Mirecourt » a pour projet la construction d'un circuit pour automobiles et motos de 3,7 km au sud-est de l'aéroport d'Epinal-Mirecourt, sur les communes de Juvaincourt et Puzieux (88). Le projet est attenant à l'aéroport et à un circuit de karting exploité par le maître d'ouvrage du projet. L'emprise du projet est d'environ 40 ha. Elle est occupée dans sa partie nord-ouest par une aire désaffectée de stationnement pour avions et dans sa partie sud-est par une parcelle de culture bordée sur 2 côtés par un bois dont cette dernière faisait encore partie il y a une dizaine d'années.

Le projet comprend la construction d'un bâtiment d'accueil de 417 m² et 7,56 m de hauteur, d'un atelier de 766 m² et 7,37 m de hauteur et d'un bâtiment de garages (paddock) de 2 163 m² et 4,92 m de hauteur, la pose d'enrobés bitumineux sur 4,9 ha pour le circuit et les parkings et la création de merlons de 2 à 6 m de hauteur sur 2,5 ha.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 39 b) « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. *420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m² ». Il est également concerné par la rubrique 44 a) « pistes permanentes de courses d'essai et de loisirs pour véhicules motorisés ».



2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1 Articulation avec les documents de planification

Le projet est situé sur les territoires de Juvaincourt et Puzieux. Ces 2 communes disposent de plans locaux d'urbanisme (PLU). Sur la commune de Juvaincourt, le projet est en zone UY destinée aux activités économiques. Sur la commune de Puzieux le projet est situé en zone AUYj destinée aux activités industrielles et de loisirs et en zone AUYf dédiée aux activités de loisirs en lien avec la forêt. L'étude d'impact indique que le projet est compatible avec les PLU de Juvaincourt et de Puzieux. L'étude d'impact aurait pu détailler les motivations de la compatibilité du projet avec le PLU de Puzieux, notamment dans la zone AUYf.

L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec le SDAGE² Rhin Meuse. L'Ae relève que le site du projet est situé dans la zone de répartition des eaux³ de la nappe des Grès du Trias Inférieur (GTI) et à l'intérieur du périmètre du SAGE⁴ des GTI en cours d'élaboration, ce qui n'est pas évoqué dans l'étude d'impact.

Le projet est situé dans le périmètre du SCoT⁵ des Vosges centrales, ce qui aurait dû être évoqué dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SCoT des Vosges centrales.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Selon le dossier, le projet a pour but de conforter le développement économique de la région, du département et du pôle mécanique du pays de Mirecourt. L'étude d'impact aurait pu présenter des éléments justifiant de la pertinence du projet sur le plan économique, afin de permettre une meilleure compréhension de la justification du projet. L'étude d'impact indique que d'autres sites ont été étudiés et écartés, car le site retenu présente l'avantage d'être situé à proximité d'une installation de sport mécanique existante.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec une présentation des solutions de substitutions étudiées et d'expliquer les raisons environnementales ayant motivé le choix de Juvaincourt.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

3.1. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les nuisances sonores ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- la protection de la ressource en eau ;
- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le paysage.

3.2. Analyse par thématique environnementale (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

3.2.1. Les nuisances sonores

Le projet est générateur de bruit. Il est situé à proximité d'un circuit de karting et d'un aéroport qui sont des sources de bruit importantes. Les habitations les plus proches sont à 800 m, à Domvallier. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitants des villages voisins, le projet prévoit l'installation de merlons de 2 à 6 m de haut autour du circuit. Sur la base d'une durée d'ouverture du circuit de 8 h par jour⁶, la réglementation⁷ fixe l'émergence maximale admissible à 6 dBA, c'est-à-dire que la différence entre le niveau de bruit ambiant perçu actuellement par les riverains en dehors des périodes de fonctionnement du karting, soit 42 dBA⁸ pour la commune de Domvallier, et le bruit ambiant perçu lorsque le circuit sera en activité ne doit pas dépasser 6 dBA.

2 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

3 Les zones de répartition des eaux sont fixées dans le tableau annexé à l'article R. 211-71 du code de l'environnement ou par arrêté préfectoral du préfet coordonnateur de bassin afin de faciliter la conciliation des intérêts des différents utilisateurs de l'eau lorsque des masses d'eau présentent un déficit quantitatif.

4 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

5 Schéma de cohérence territoriale

6 9h-12h30 et 13h30-18h

7 Article R. 1336-7 du code de la santé publique

8 Équivalent au niveau de bruit dans un bureau tranquille

L'étude acoustique jointe au dossier montre que ce seuil est atteint sur la commune de Domvallier lorsque 20 véhicules sont présents simultanément au point le plus défavorable de la piste, et il est dépassé lorsque le nombre de véhicules est plus important. Le seuil de 6 dBA est atteint au niveau de la commune de Puzieux avec 30 véhicules, l'émergence à Domvallier est alors de 7,5 dBA. Dans un scénario d'exploitation normale, les véhicules se répartissent sur le circuit. Aussi l'étude acoustique considère que le risque de dépassement de l'émergence réglementaire avec 20 à 30 véhicules circulants en même temps sur le circuit est faible. Un suivi des émissions sonores du circuit est prévu.

Ce point est traité de façon satisfaisante dans l'étude d'impact.

3.2.2. Les émissions de gaz à effet de serre

Le circuit sera utilisé par des véhicules thermiques qui émettent des gaz à effet de serre, il contribue donc au changement climatique. Le projet prévoit l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques. D'après l'étude d'impact l'installation de panneaux solaires est envisagée, sous réserve de la compatibilité de cette installation avec la proximité de l'aéroport. L'étude d'impact aurait pu développer les perspectives attendues pour l'évolution des motorisations des véhicules qui emprunteront le circuit. Elle ne propose pas de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ambitieuses pour ce qui concerne les impacts liés à la circulation des véhicules.

L'Ae recommande de préciser l'évaluation des émissions attendues et de proposer des mesures de compensation.

3.2.3. La protection de la ressource en eau

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'eau potable. Le périmètre de protection rapprochée du captage de Baudricourt est à 1 km. Les captages « sources de Basonelle » et « voie de Puzieux », situés à environ 600 m du projet, ne sont plus en service.

La piste de course a une surface de 4,4 ha. Les eaux de ruissellement de la piste seront collectées dans 6 bacs à gravier de 25 à 30 cm de profondeur pour y être infiltrées. La construction de la piste n'a donc pas d'incidence quantitative sur la nappe phréatique. Les bacs à gravier, dont la vocation première est d'améliorer la sécurité des usagers du circuit, ont une surface cumulée de 2,5 ha, ce qui est suffisant pour assurer l'infiltration d'une pluie de période de retour 20 ans. Les eaux pluviales du paddock seront collectées dans 2 réservoirs de 100 m³ chacun. L'Ae s'interroge sur l'existence de dispositifs de traitement pour les eaux de ruissellement des surfaces où circulent des véhicules, notamment celles de la piste avant leur infiltration et en particulier en cas d'accident.

En tout état de cause, l'Ae recommande, soit l'installation de décanteurs débourbeurs, en l'absence d'utilisation de bioéthanol, soit un stockage des premières eaux avant infiltration avec un dispositif de repompage pour traitement dans l'éventualité d'une pollution.

Concernant la pollution des sols et son impact sur la qualité des eaux souterraines, une étude de levée de doute jointe au dossier conclut à l'absence de pollution au droit de l'aire désaffectée de stationnement pour avions. L'infiltration des eaux pluviales dans ce secteur et la réutilisation de déblais dans le cadre du projet sont donc envisageables sans que ne doivent être envisagés le risque de mobilisation d'anciennes pollutions.

Les eaux usées des bâtiments seront rejetées dans le réseau d'assainissement communal de la zone industrielle proche.

3.2.4. La biodiversité et les milieux naturels

Le projet est situé en zone à dominante humide. Une étude jointe au dossier démontre l'absence de zone humide dans l'emprise du projet. L'étude relève que les sols non bétonnés sont principalement occupés par des friches herbacées, des cultures, et une zone de pâture. Les espèces végétales caractéristiques des zones humides ont été recherchées dans les milieux présentant une végétation spontanée et 4 sondages pédologiques ont été réalisés. L'étude conclut à l'absence de zone humide selon les critères floristique et pédologique, conformément à la législation en vigueur. Le projet n'est pas concerné par un autre zonage de protection ou d'inventaire relatif à la biodiversité et aux milieux naturels. Une ZNIEFF⁹ de type 1 et une ZNIEFF de type 2 sont situées à 150 m et le site Natura 2000 le plus proche est à 15 km.

Les enjeux relatifs à la biodiversité se concentrent au niveau de la lisière boisée qui borde l'emprise au sud-est. D'après le dossier, plusieurs espèces d'oiseaux protégées ou remarquables sont susceptibles de nicher au droit de la friche herbacée thermophile et à hauteur du boisement linéaire dans la partie sud-est du périmètre du projet. Le lézard des souches et le lézard des murailles ont été recensés en 2010 à proximité de l'aéroport. L'étude d'impact s'appuie uniquement sur une étude bibliographique. Le secteur aurait pu faire l'objet d'un inventaire. Le reste de l'emprise est en majorité exploité de façon intensive ou couvert par du béton, et présente un intérêt faible pour la biodiversité.

Le projet prévoit de préserver la lisière boisée. L'étude d'impact ne traite cependant pas des impacts du bruit des véhicules sur les populations d'oiseaux.

L'Ae recommande de réaliser un inventaire de la biodiversité présente aux abords du projet et d'évaluer l'impact du bruit des véhicules sur les populations d'oiseaux.

3.2.5. Le paysage

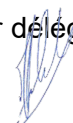
Le volet paysager de l'étude d'impact est succinct. Il présente des photos de l'état initial qui ne permettent pas de prendre la mesure de l'ampleur des surfaces concernées ni d'apprécier l'impact sur le paysage perçu depuis la zone d'activités proche et les villages alentours. L'étude d'impact aurait dû préciser la nature et les teintes des matériaux utilisés pour les bâtiments et le traitement paysager des merlons.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ces points.

Elle rappelle qu'elle a produit et publié un document « les points de vue de la MRAE Grand Est¹⁰ » qui précise ses attentes, notamment pour ce qui concerne la prise en compte du paysage.

METZ, le 11 mai 2020

Le Président de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
par délégué,



Alby SCHMITT

9 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

10 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>