



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet d'aménagement du circuit High Tech Green Track
et du Pôle Moteur à Rivesaltes (Pyrénées-orientales)**

N°Saisine : 2022-010997

N°MRAe : 2021APO130

Avis émis le 14 novembre 2022

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Par courrier reçu le 15 septembre 2022, l'autorité environnementale a été saisie par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) des Pyrénées-orientales pour avis sur le projet d'aménagement du circuit High Tech Green Track et du Pôle Moteur sur le territoire de la commune de Rivesaltes (Pyrénées-orientales).

Ce projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale dont le dossier comprend une étude d'impact datée d'octobre 2021.

L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie.

En application du 3° de l'article R. 122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R. 122-7 I du Code de l'environnement, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Occitanie.

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 7 janvier 2022) par Marc Tisseire et Annie Viu.

En application de l'article 8 du règlement intérieur de la MRAe du 29 septembre 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la DREAL Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente.

Conformément à l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement ainsi que l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹.

¹ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

SYNTHÈSE

Le projet porté par la société SARL Fica Track consiste en l'aménagement du circuit « High Tech Green Track » (HTGT) et des bâtiments liés à celui-ci, ainsi que d'un « Pôle Moteur » (zone spécialisée destinée aux industries associées à l'automobile, à la recherche et au développement). Il se situe sur le territoire de la commune de Rivesaltes, dans le département des Pyrénées Orientales.

Les principales composantes de ce projet sont la création d'une piste de 4,12 km, d'un bâtiment principal lié au circuit HTGT, d'une école de pilotage, d'une zone d'activités économiques (le « Pôle Moteur ») et de 850 places de parking avec une extension possible de 400 places.

Il se positionne au droit d'un secteur de 53 ha principalement agricole et présentant des enjeux environnementaux et paysagers notables comme : l'artificialisation des sols et la consommation d'espace, la préservation des habitats naturels, de la faune, de la flore et du cadre de vie ainsi que la prise en compte du changement climatique.

Concernant la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement, la MRAe relève que l'étude d'impact peut être considérée comme formellement complète mais présente plusieurs manquements et lacunes dans les différents chapitres qui la composent (ex : description du projet, état initial de l'environnement...) et n'est pas suffisamment étoffée en l'état, ce qui nuit à la qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

L'étude d'impact doit être substantiellement complétée en conséquence.

Concernant en premier lieu le chapitre dédié à la présentation du projet, la MRAe recommande de le compléter en regroupant et en décrivant l'ensemble des composantes et des caractéristiques du projet et en fournissant une description détaillée de sa phase chantier.

En ce qui concerne l'état initial de l'environnement et les effets du projet à son encontre, la MRAe recommande de réaliser une étude trafic / déplacements afin d'enrichir l'étude d'impact et d'analyser les effets du projet sur le trafic routier induit et ses nuisances associées. Elle recommande en outre de produire un chapitre sur la qualité de l'air ainsi que sur le bruit. Des inventaires complémentaires sont également attendus pour le volet naturaliste de l'étude d'impact. Enfin, la MRAe recommande de fournir une analyse détaillée et chiffrée de la consommation / artificialisation / imperméabilisation des sols induites par le projet et de ses conséquences sur les enjeux environnementaux du secteur.

Sur le volet du changement climatique, la MRAe recommande de fournir une analyse des effets du changement climatique sur le projet et ainsi de sa vulnérabilité et de proposer par la suite une démarche d'adaptation. Un bilan carbone du projet est également nécessaire pour percevoir les conséquences du projet sur le changement climatique.

Les compléments apportés à la description du projet ou encore à l'état initial de l'environnement devront s'accompagner d'une réactualisation de l'évaluation environnementale du projet. De fait, la détermination des enjeux, l'analyse des impacts potentiels du projet sur ces derniers et la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (ERC) devront être mises à jour en conséquence.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

AVIS DÉTAILLÉ

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Présentation du projet

Le projet porte sur la création d'un circuit dénommé High Tech Green Track (HTGT) et de ses équipements ainsi que sur l'aménagement du « Pôle moteur » : une zone d'activité économique spécialisée et destinée aux industries associées à l'automobile, à la recherche et au développement.

Il se positionne au nord de la commune de Rivesaltes (figure 1) et plus précisément au droit d'un secteur de 53 ha délimité :

- au sud par l'actuel Grand Circuit du Roussillon et la route départementale RD 83 ;
- à l'ouest par la route départementale RD 900 puis par la zone économique du Mas de la Garrigue ;
- à l'est et au nord par des terres agricoles (figure 2).

Le secteur du projet se situe à proximité d'un nœud routier important (Autoroute A9, RD 83, RD 900), de la sortie d'autoroute de Perpignan Nord, de pôles d'activités économiques, touristiques et commerciaux (Mas de la Garrigue, Cap Roussillon, espace Roussillon Est...) mais également d'une vaste plaine agricole.

Il se compose principalement de parcelles cultivées et de friches et est classé en zone ouverte à l'urbanisation « 4AUe » au titre du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune.



Figure 1 : localisation du projet au sein de la plaine du Roussillon (extrait de la page 9 de l'étude d'impact)

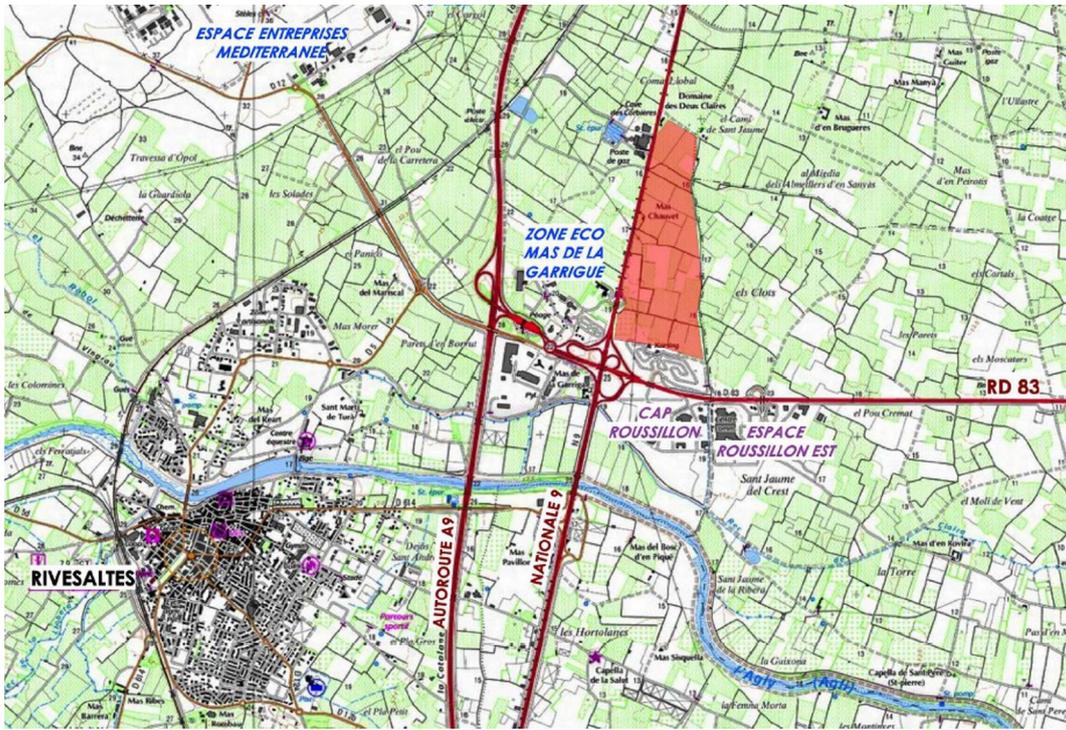


Figure 2 : localisation de la zone du projet (extrait de la page 13 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact précise que ce projet « s'inscrit dans la nécessité de répondre à la demande en matière de zones et lieux dédiés à la pratique des loisirs et des sports mécaniques en France, particulièrement dans le sud de la France, et répond à une volonté de développer une offre économique nouvelle dans le grand sud, et de permettre une attractivité nouvelle en matière touristique ». Il est par ailleurs développé en concertation avec la Fédération internationale du sport automobile (FIA), la Fédération française de sport automobile (FFSA), la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), et la Fédération française de motocyclisme (FFM).

Le projet d'aménagement prévoit les opérations suivantes (voir le plan masse du projet – figures 3 et 4) :

- la création d'une piste de 4,12 km ;
- la création du bâtiment principal du circuit présentant une superficie de 6 800 m² (superficie indicative du projet prévisionnel) regroupant les stands, les zones de préparation et de stockage des véhicules, les postes de contrôle, les bureaux, la logistique, les postes de chronométrage, le centre administratif, le restaurant ou encore la salle de réception et de séminaires ;
- la création d'une école de pilotage de 500 m² (superficie indicative du projet prévisionnel) ;
- la création possible d'une aire plane d'évolution notamment pour les essais et mesures de véhicules de haute performance, pouvant aussi être utilisée en aire de présentation et d'accueil d'évènements ;
- la création d'une zone d'activités économiques spécialisées destinée aux industries associées à l'automobile, à la recherche et au développement (le « Pôle Moteur ») ;
- la réalisation d'un hôtel d'une soixantaine de chambres sur le site du « Pôle Moteur » ;
- l'aménagement des voiries d'accès et de desserte interne via une connexion avec le giratoire présent sur la RD 900 ;
- la création de 850 places de parking auxquelles s'ajoutent une extension possible de 400 places ainsi que l'utilisation des parkings situés à proximité en cas de compétitions « exceptionnelles » ;
- le traitement paysager de la façade urbaine du projet (en lien avec la RD 900), de la frange agricole (au nord du pôle moteur) et des clôtures du circuit ;
- l'aménagement de bassins de rétention paysagers pour assurer la gestion hydraulique du secteur ;

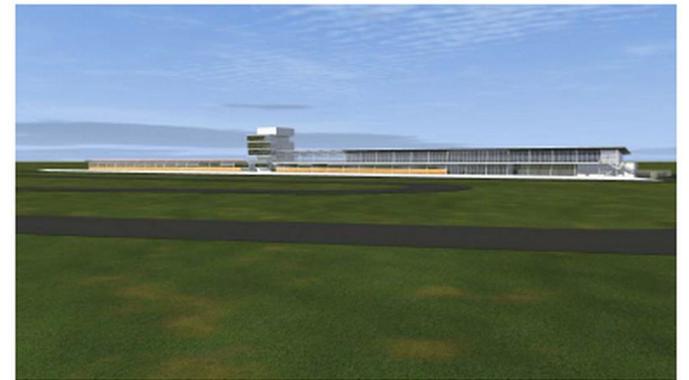


Traitement paysager de la façade urbaine sur la RD 900

Connexion avec le giratoire sur la RD 900

Connexion avec le site du Circuit HTGT





Figures 3 et 4 : plan masse du projet (extrait des pages 151 et 152 de l'étude d'impact)

1.2 Contexte réglementaire

Le présent projet constitue une opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha. Il est de fait soumis à évaluation environnementale de façon systématique et doit faire l'objet d'une étude d'impact au regard de la réglementation².

Par la suite, les dossiers relatifs aux demandes d'autorisation du projet (comprenant l'étude d'impact requise et actualisée) doivent faire l'objet d'un avis de la MRAe. Le présent avis porte ainsi sur l'étude d'impact datée d'octobre 2021 et fournie dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale déposée auprès des services de la DDTM des Pyrénées-orientales.

La MRAe informe en outre que le Préfet de Région, en tant qu'autorité environnementale (Ae)³, a émis un avis sur ce projet de circuit HTGT et de pôle moteur en date du 23 janvier 2015⁴. Cet avis a été produit dans le cadre des dossiers de demande de permis d'aménager et d'autorisation au titre du Code de l'environnement (« Loi sur l'eau ») qui ont été déposés à l'époque.

2 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Ce projet prévoit la réalisation d'un circuit automobile et d'une zone d'activités économiques dans un vaste secteur agricole présentant des enjeux environnementaux et paysagers notables. Il est susceptible d'induire des effets négatifs sur l'environnement et la santé humaine, en phase chantier et dans son exploitation.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont l'artificialisation / l'imperméabilisation des sols et la consommation d'espace, la préservation des habitats naturels, de la faune, de la flore et du cadre de vie, la qualité de l'air, le bruit ou encore les émissions de gaz à effets de serre dans un contexte de changement climatique.

3 Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

3.1 Complétude et qualité générales de l'étude

La MRAe considère que l'étude d'impact est complète en vertu de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, mais présente plusieurs manquements et lacunes dans les différents chapitres qui la composent (ex : description du projet, état initial de l'environnement...) et n'est pas suffisamment étoffée en l'état, ce qui nuit à la qualité générale et à la pertinence de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement.

L'étude d'impact doit être substantiellement complétée en conséquence.

La MRAe rappelle que les compléments apportés à la description du projet ou encore à l'état initial de l'environnement devront s'accompagner d'une réactualisation de l'évaluation environnementale du projet.

Le détail des recommandations est fourni dans la suite du présent avis.

3.2 Résumé non-technique

Le résumé non-technique de l'étude d'impact est présenté dès la page 16 de l'étude et également dans un document à part.

La MRAe relève que ce document ne propose qu'une synthèse de l'analyse de l'état actuel du site et de son environnement ainsi que des impacts du projet et des mesures [d'évitement, de réduction voire de compensation (ERC)] associées.

2 en application de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement

3 en application des textes en vigueur à l'époque de la demande d'avis

4 voir https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AvisAE_FICA_TRACK_cle225e79.pdf

De fait, il ne résume pas l'ensemble des informations qui doivent être contenues dans l'étude d'impact conformément à la réglementation⁵. En outre, ce document est en l'état insuffisamment explicite et dépourvu d'illustrations.

La MRAe recommande de reprendre le résumé non-technique afin qu'il constitue un document autoportant, illustré et pédagogique permettant au public de disposer et de s'approprier l'ensemble des informations prévues dans l'étude d'impact au titre de l'article R. 122-5-II-1 du Code de l'Environnement

3.3 Description du projet

Dans son avis du 23 janvier 2015, l'Ae préfet de Région a relevé un projet « *vague et imprécis* ».

La description du projet fournie dans la présente étude d'impact (pages 149 et suivantes) permet d'avoir une vision globale de son contenu et de quelques-uns de ses « *points significatifs* » mais reste encore évasive sur plusieurs de ses caractéristiques et composantes. À titre d'exemple, il n'est pas fait mention, dans ce chapitre, de la nature et de la typologie des bâtiments créés dans le « Pôle Moteur », des activités prévues dans ce « pôle », des surfaces de plancher, du nombre de places de stationnement, des volumes des bassins de rétention, des surfaces allouées aux espaces verts...

La MRAe note toutefois que certains de ces éléments sont mentionnés dans d'autres chapitres de l'étude (ex : les stationnements sont évoqués dans le chapitre sur les déplacements) et dans d'autres pièces du dossier (ex : dossier Loi sur l'Eau).

De fait, il est opportun que le chapitre dédié à la présentation du projet puisse regrouper et décrire l'ensemble des composantes et des caractéristiques dudit projet (dont les informations manquantes) afin que le lecteur puisse en avoir une présentation complète et exhaustive.

Par ailleurs, l'étude ne propose pas de description détaillée de la phase chantier du projet et doit également être complétée sur ce point en présentant l'ensemble des opérations prévues (ex : défrichage, terrassement, imperméabilisation...), leurs dimensionnements ou encore leurs temporalités (calendrier, phasage...).

La MRAe rappelle que ces éléments sont essentiels pour réaliser, par la suite, une analyse complète et pertinente des effets potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine, en phase chantier et en phase exploitation.

La MRAe recommande de compléter le chapitre dédié à la présentation du projet en regroupant et en décrivant l'ensemble de ses composantes et de ses caractéristiques. Tous ces éléments doivent figurer dans les plans joints et doivent être suffisamment illustrés.

Elle recommande par ailleurs de fournir une description détaillée de la phase chantier du projet avec également l'ensemble de ses composantes et leurs caractéristiques.

L'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine devra être réalisée en phase chantier et en phase exploitation sur la base de cette description la plus exhaustive possible.

3.4 Justification des choix et variantes proposées

Les raisons pour lesquelles le projet est retenu sont présentées à la page 154 de l'étude d'impact.

La MRAe note que ces justifications relèvent principalement de considérations foncières, techniques, logistiques et économiques mais très faiblement de critères environnementaux.

Elle relève en outre que l'étude d'impact ne propose pas de variantes qui pourraient permettre d'éviter ou de réduire en amont les impacts prévisibles du projet sur les enjeux environnementaux du secteur (ex : évitement d'un secteur à fort enjeu naturaliste, réduction de l'emprise du projet pour limiter la consommation d'espaces...) au titre des « solutions de substitution raisonnables » prévues par la réglementation⁶.

La MRAe rappelle que l'évaluation environnementale se doit d'intégrer en amont ce type de critères environnementaux au même titre et au même niveau de considération que les autres critères généralement pris en compte (économie, tourisme...).

5 Article R.122-5-II-1 du Code de l'Environnement

6 Article R. 122-5 du Code de l'environnement

La MRAe recommande de revoir la justification du projet et de sa localisation au regard des enjeux environnementaux relevés sur le site du projet.

Elle recommande également de proposer des variantes du projet permettant d'éviter ou de réduire en amont les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Le choix de la variante finale devra ainsi être justifiée au regard des critères environnementaux, notamment.

3.5 État initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement est présentée dès la page 22 de l'étude d'impact.

De manière générale, la MRAe relève que ce chapitre n'est pas suffisamment développé et pertinent sur plusieurs thématiques pour permettre une évaluation environnementale complète et satisfaisante du projet.

En premier lieu, la MRAe estime que le chapitre relatif aux déplacements et aux transports (page 52) est très sommaire et ne permet pas de disposer d'un état initial des flux et des conditions de circulation au droit du projet ainsi que des nuisances associées sur l'environnement et la santé humaine (bruit, pollution de l'air...).

La MRAe estime que l'étude d'impact doit impérativement s'enrichir d'une étude trafic / déplacements permettant de combler ces manques et de définir cet état initial, eu égard aux conséquences prévisibles du projet sur le cadre de vie, le trafic et les nuisances induites (voir chapitre 3.8.2 du présent avis).

La MRAe recommande de réaliser une étude trafic / déplacement afin d'enrichir l'étude d'impact.

En lien avec le paragraphe ci-dessus, la MRAe relève qu'il n'y a pas de chapitre dédié au bruit ni à l'air dans l'état initial du site et de son environnement.

Concernant le bruit, la MRAe note qu'une étude acoustique est disponible en annexe de l'étude d'impact. Ses données doivent ainsi être présentées dans le présent état initial.

La MRAe recommande de produire un chapitre sur la qualité de l'air ainsi que sur le bruit dans l'état initial du site et de son environnement.

Concernant le chapitre sur les habitats naturels, la faune et la flore, la MRAe note que celui-ci se base sur des prospections naturalistes réalisées par le bureau d'étude CRBE en 2013-2014, ainsi que sur des prospections complémentaires entreprises par le bureau d'étude ECO-MED, entre juin et août 2021.

Les prospections « CRBE » ont été réalisées « *sur une année complète, de février 2013 à février 2014, à la faveur de conditions météorologiques favorables pour réaliser des observations significatives* ». Cependant, elles sont désormais assez anciennes.

Par ailleurs, les prospections « ECO-MED » sont plus récentes mais présentent des limites à savoir que « *les périodes de passages ont été nettement trop tardives pour espérer observer les amphibiens et certaines espèces de reptiles qui fuient les fortes chaleurs (Lézard ocellé, couleuvres...)*. En effet, bien que les passages aient été effectués lors des moments les moins chauds de la journée (matinées), l'activité des reptiles moins thermophiles est naturellement ralentie à partir de mi-juin en région méditerranéenne. Les passages concernant les invertébrés n'ont permis de contacter que les espèces estivales, de plus le site étant relativement grand, l'ensemble de la zone n'a pu être prospecté en une journée ».

De fait, la MRAe estime nécessaire de palier « *la pression globale de prospection [...] relativement faible à l'échelle du site global* » en réalisant des inventaires supplémentaires à des saisons plus propices, étant par ailleurs précisé que le site semble d'ores et déjà présenter des enjeux écologiques significatifs (voir synthèse pages 144, 145 et 146 de l'étude d'impact).

Sur la forme, il serait opportun de fournir une illustration superposant les enjeux relevés et les secteurs concernés par le projet afin de rendre compte des impacts potentiels du projet.

La MRAe recommande de réaliser des inventaires complémentaires dans des conditions plus propices aux observations naturalistes afin de mieux qualifier les enjeux du secteur.

La détermination des enjeux, l'analyse des impacts potentiels du projet sur ces derniers et la démarche ERC devront être mises à jour en conséquence.

Des cartographies des enjeux naturalistes relevés par les inventaires devront être produites, de même qu'une carte permettant de superposer ces enjeux aux secteurs concernés par le projet.

La MRAe rappelle enfin qu'à partir du moment où des espèces protégées sont identifiées, l'étude d'impact devra les prendre en compte ainsi que leurs habitats par la mise en place de mesures dédiées et le cas échéant, par la réalisation d'un dossier de demande de dérogation pour destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

3.6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

L'analyse de la compatibilité du projet avec les plans et programmes est présentée à la page 232 de l'étude d'impact. Elle concerne actuellement les documents suivants :

- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée 2010 – 2015 ;
- le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) des nappes du Roussillon ;
- le SAGE de l'étang de Salses-Leucate ;
- le plan de gestion des risques inondation (PGRI) ;
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

La MRAe relève en premier lieu que le SDAGE mentionné n'est pas celui actuellement en vigueur. L'étude d'impact doit ainsi démontrer sa compatibilité avec le SDAGE 2022-2027 entré en vigueur le 4 avril 2022⁷.

En outre, la démonstration de la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Rivesaltes et le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la plaine du Roussillon est absente de ce chapitre alors que des éléments ont été produits dans le reste de l'étude d'impact (ex : page 64). Il est ainsi opportun de proposer cette démonstration dans le chapitre dédié pour la bonne lisibilité du document.

Enfin, l'étude d'impact doit utilement analyser et démontrer la compatibilité ou du moins l'adéquation du projet avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Occitanie approuvé le 14 septembre 2022 ainsi qu'avec le plan climat air énergie territorial (PCAET) de Perpignan Méditerranée Métropole.

La MRAe recommande de fournir l'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022 – 2027, le PLU de Rivesaltes, le SCoT de la plaine du Roussillon, le SRADDET de la région Occitanie et le PCAET de Perpignan Méditerranée Métropole.

3.7 Vulnérabilité du projet au changement climatique

Le chapitre dédié à la vulnérabilité du projet au changement climatique est présenté à la page 233.

Il est précisé dans ce chapitre que « *les circuits automobiles sont des ouvrages à longue durée d'utilisation, qui doivent s'adapter au changement climatique* ». Pour autant, la MRAe relève une analyse lapidaire et qui mériterait d'être davantage détaillée et documentée.

Compte-tenu des effets et des conséquences de plus en plus prégnants du changement climatique sur le territoire métropolitain, en particulier dans les régions méditerranéennes, l'étude d'impact doit analyser précisément ces effets sur le projet d'aménagement, sa vulnérabilité et la manière dont il peut et doit s'adapter.

La MRAe recommande de fournir une analyse permettant de déterminer les effets du changement climatique sur le projet d'aménagement ainsi que sa vulnérabilité au changement climatique.

Elle recommande par la suite de fournir une démarche opérationnelle d'adaptation au changement climatique.

⁷ <https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/gestion-de-leau/sdage-2022-2027-en-vigueur>

3.8 Effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et démarche d'évitement et de réduction des impacts, en phase chantier et en phase exploitation.

3.8.1 Consommation, artificialisation et imperméabilisation des sols

Le projet d'aménagement s'implante au droit d'un secteur de 53 ha, essentiellement composé de terres agricoles. Même si la totalité de ce secteur ne sera pas imperméabilisée (voir figure page 163), les surfaces agricoles de ce secteur vont être grandement artificialisées et consommées pour permettre la réalisation du circuit, du « Pôle Moteur » et de leurs équipements annexes.

Cette artificialisation et cette consommation d'espace vont en outre avoir des conséquences environnementales sur d'autres facteurs que la gestion des eaux pluviales (ex : diminution de la capacité de séquestration carbone, destruction de la biodiversité...) qu'il convient de déterminer, d'analyser et de quantifier.

Par ailleurs, dans son avis du 23 janvier 2015, l'Ae a relevé que l'étude ne comporte aucune réflexion sur les enjeux agricoles susceptibles d'être impactés, ce qui semble être toujours le cas. La même affirmation peut être avancée concernant la qualité des sols concernés.

La MRAe recommande de fournir une analyse détaillée et chiffrée de la consommation / artificialisation / imperméabilisation des sols induites par le projet et de ses conséquences sur les enjeux environnementaux du secteur et de proposer des mesures ERC adaptées.

3.8.2 Déplacements / trafic et nuisances induites sur le cadre de vie et la santé humaine

L'exploitation du circuit et du « Pôle Moteur » est susceptible de générer des flux de véhicules motorisés importants, qu'ils soient intrinsèques à l'activité de circuit automobile proprement dite ou relatifs aux déplacements de la clientèle et des visiteurs souhaitant accéder à ces équipements.

La MRAe note à ce titre que le projet global prévoit la création de 850 places de parking auxquelles s'ajoutent une extension possible de 400 places ainsi que l'utilisation des parkings situés à proximité en cas de compétitions « exceptionnelles ».

Elle remarque en outre que, dans son avis du 23 janvier 2015, l'Ae a évoqué le fait que le dossier « mentionne la possibilité d'organisation de manifestations attirant un public nombreux » mais que celui-ci :

- « ne présente pas la fréquence à laquelle de telles manifestations pourraient être organisées et leurs conséquences en matière de circulation et donc d'encombrement ainsi que de stationnement » ;
- ne justifie pas que le nombre de places de stationnement sera suffisant.

Ces remarques sont toujours d'actualité au sujet de la présente étude. Les éléments sollicités par l'autorité environnementale en 2015 concernant l'organisation des manifestations (fréquence, nombre de visiteurs, conséquences en matière de circulation...) doivent être fournies.

La MRAe recommande de fournir les informations nécessaires sur l'organisation des manifestations prévues dans le cadre de l'exploitation du circuit HTGT (nombre, fréquence...) et leurs conséquences sur les conditions de circulation, le stationnement, le cadre de vie...

Par ailleurs, le secteur du projet est susceptible d'être affecté substantiellement par les nuisances associées à l'exploitation du projet que ce soit la dégradation du paysage, le bruit, les odeurs, l'émission de polluants atmosphériques ou encore de gaz à effet de serre.

Pour autant, la définition de l'état initial du site présente plusieurs lacunes (voir chapitre 3.5 du présent avis) et l'analyse des incidences du projet sur les enjeux de préservation de l'environnement et de la santé humaine sont sous-évaluées comme évoqué plus haut. À titre d'illustration, la MRAe trouve incompréhensible qu'en regard à la nature même du projet, l'étude d'impact affirme que celui-ci « n'aura aucun impact sur la qualité de l'air du secteur » (page 199).

En conséquence, la MRAe estime que l'étude d'impact doit impérativement s'enrichir d'une étude trafic / déplacement permettant de définir l'état initial du site, ses enjeux ainsi que les conséquences prévisibles du projet sur ces derniers.

La MRAe recommande de produire une étude sur les effets du projet sur le trafic routier induit et ses nuisances associées. Une démarche d'évitement et de réduction des impacts prévisibles sur l'environnement et la santé humaine devra être proposée en conséquence.

3.8.3 Faune, flore et habitats naturels

Indépendamment de la nécessité de réaliser des inventaires complémentaires et, de fait, d'actualiser l'analyse des effets du projet et la démarche ERC, la MRAe relève d'ores et déjà que le site du projet présente plusieurs enjeux écologiques qualifiés de « fort » en particulier pour les oiseaux et les reptiles.

Elle relève en outre que « *malgré les réflexions menées en concertation avec le porteur de projet [...] il n'a pas été possible de proposer de mesure d'évitement strict des impacts du projet. Seules des mesures de réduction sont proposées* » (page 211). De plus, malgré ces mesures de réduction, les impacts résiduels (c'est-à-dire après application de ces mesures) demeurent forts pour certaines espèces. Aucune mesure compensatoire n'est pas ailleurs proposée dans l'étude.

L'évaluation environnementale du projet est ainsi insuffisante pour ne pas avoir permis l'évitement et la réduction des impacts potentiels du projet sur l'environnement de manière satisfaisante. Elle doit ainsi être renforcée pour permettre d'obtenir des impacts résiduels acceptables.

La MRAe rappelle en outre que ces mesures sont susceptibles d'être encadrées par une demande de dérogation pour destruction d'individus, déplacement d'espèces et destruction/altération d'habitats d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement, dans le cas où des espèces protégées sont impactées par le projet. L'étude d'impact devra être mise à jour en conséquence.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels et de renforcer la démarche ERC mise en place.

3.8.4 Bilan carbone du projet et effets sur le changement climatique

La MRAe relève l'absence de bilan carbone global du projet. Comme mentionné dans les chapitres ci-dessus, le projet va générer une consommation d'espaces agricoles qui œuvrent au stockage et à la séquestration du carbone. Il induit en outre des déplacements, en phase chantier et bien entendu en phase exploitation du fait du type d'activité prévue, qui vont générer des émissions de gaz à effet de serre que l'on peut considérer comme conséquentes.

De fait, le projet contribuera au changement climatique et l'étude d'impact doit analyser la teneur, l'ampleur et l'impact de cette contribution. La réalisation d'un bilan carbone constitue une première étape essentielle permettant d'en tirer des mesures en conséquence et de déterminer de quelle manière l'opération s'inscrit dans le respect des politiques régionales et nationales en matière de lutte contre le changement climatique, ou le cas échéant définit des mesures de compensation adaptées

La MRAe recommande que l'étude d'impact fournisse un bilan carbone du projet, en phase chantier et en phase exploitation.

Elle recommande également de fournir une démarche ERC en conséquence et de démontrer de quelle manière l'opération s'inscrit dans le respect des politiques régionales et nationales en matière de lutte contre le changement climatique.