



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale Préfet de région

**Projet de circuit auto-moto et pôle moteur - commune de
Rivesaltes
présentée par FICA TRACK**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2014-001384

Avis émis le 23 JAN. 2015

028/15.

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02
www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Madame la Préfète des Pyrénées Orientales

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
des Pyrénées Orientales
2, rue Jean Richepin - BP 50909
66020 PERPIGNAN Cedex

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Contact : Pierre DROSS

Pierre.DROSS@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 26/11/2014, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, les dossiers de demande de permis d'aménager et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la création d'un circuit automobile et moto dit « HTGT » pour « High Tech Green Track » et d'une zone d'activité destinée aux activités associées à l'automobile dite « pôle moteur » sur le territoire de la commune de Rivesaltes, déposés par FICA TRACK.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 26/11/2014.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 26/01/2015.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

Le projet comporte, sur une superficie totale d'environ 53 hectares, un circuit de 4120 mètres de long destiné à la circulation des véhicules automobiles (2 et 4 roues) et une zone d'activité d'environ 7,6 hectares destinée à l'accueil d'activités liées à l'automobile et la moto.

Le circuit prévu est modulaire, il peut être séparé en deux pistes ou être utilisé en sens inverse. Il peut être utilisé pour de la formation, des essais de matériel ou de la compétition. Il comprend des bâtiments dont un principal comportant des locaux techniques permettant d'organiser des compétitions (stands, postes de contrôle et de chronométrage...) et l'accueil du public (salle de réception et de séminaire, restaurant...) mais le dossier ne mentionne pas de tribunes, seulement une terrasse qui permet de voir le circuit mais qui n'est manifestement pas prévue pour permettre à un public nombreux de suivre une compétition.

L'aménagement de la zone d'activités reste imprécis : l'objectif est d'installer des activités à développer dans le cadre de partenariats avec des constructeurs, des équipementiers, des journalistes spécialisés et des concessionnaires. Cette zone pourrait accueillir une quinzaine de bâtiments dont un hôtel.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent la consommation d'espace et les nuisances de voisinage :

- le projet consomme, en effet, 53 hectares de terres agricoles ou de friches situées dans une zone classée pour la production de vins d'Appellation d'Origine Contrôlée qui, bien que ne bénéficiant d'aucune protection naturaliste, abritent plusieurs espèces animales dont certaines sont protégées. En dehors même de ces enjeux spécifiques, les espaces proches des agglomérations qui peuvent permettre le développement futur de l'urbanisation sont rares et doivent être gérés avec attention ;
- les activités prévues sont susceptibles de générer des nuisances de voisinage liées au bruit des véhicules sur le circuit et à la fréquentation, en particulier si des événements attirant un public nombreux devaient être organisés (circulation et stationnement en particulier).

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

Formellement l'étude d'impact comporte bien les éléments prévus par la réglementation mais ces éléments sont généralement de qualité médiocre. Leur organisation présente des anomalies comme l'intégration de la synthèse de impacts, toutes thématiques confondues, dans le chapitre 5.10 concernant les impacts sur la santé. Le chapitre sur les mesures devrait, par contre, se limiter aux enjeux sur lesquels des effets ont été identifiés alors qu'il liste tous les enjeux sans faire ressortir ceux qui nécessitent effectivement des mesures.

Le résumé non technique est présenté sous forme de tableaux qui ne traitent que de l'état initial du secteur et des impacts du projet alors qu'il devrait résumer l'ensemble de l'étude d'impact ; il ne permet pas au public de se faire une bonne idée du projet, de ses impacts et des mesures prévues.

Prise en compte des principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale :

Consommation d'espaces agricoles et naturels

Si le dossier comporte bien une justification de la localisation du projet par rapport aux agglomérations de la région et à qualité de la desserte par l'autoroute, il ne comporte aucune réflexion sur les enjeux agricoles susceptibles d'être impactés : production de vins AOC et activités économiques des caves existantes.

La prise en compte des enjeux naturalistes figure bien dans le dossier mais elle est de piètre qualité : on y trouve des mentions erronées comme l'otala de Catalogne, un escargot, mentionné parmi les insectes probablement parce que le naturaliste avait regroupé les invertébrés comprenant les insectes et les mollusques. Plus grave, le dossier mentionne bien la nécessité d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées pour plusieurs espèces d'oiseaux, de reptiles et l'escargot déjà cité ainsi que la nécessité de mesures compensatoires mais renvoie au dossier de demande de dérogation pour ces mesures compensatoires alors que l'étude d'impact doit prévoir les mesures et évaluer leur coût. Il est admissible, lorsqu'une demande de dérogation est prévue, de prévoir que ces mesures seront précisées dans ce cadre mais l'étude d'impact doit obligatoirement les décrire, en démontrer la faisabilité technique, en particulier par l'identification de terrains potentiels et de leur disponibilité, et évaluer sommairement leur coût pour montrer qu'il n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet.

Nuisances de voisinage

Le dossier comporte bien, en annexe à l'étude d'impact, une étude acoustique qui présente une modélisation des niveaux de bruit produits par le circuit dans certaines hypothèses d'utilisation du circuit, mais le choix de ces hypothèses n'est pas justifié notamment par le type de compétition susceptible d'être organisé. Cette étude envisage la création d'un merlon anti bruit mais ne présente pas de comparaison de la propagation du bruit avec et sans merlon, pour juger de son efficacité, tout en expliquant que le merlon ne peut pas être implanté à proximité des sources sonores, où il serait plus efficace, pour des raisons de sécurité. Elle ne permet pas de conclure sur l'acceptabilité des nuisances sur les habitations ou activités existant à proximité. Surtout l'étude d'impact ne reprend pas les conclusions de cette étude puisqu'elle indique que le projet n'est pas source de nuisances sonores, en dehors de la période de travaux de construction, car elle consiste en la réalisation d'un quartier d'habitation. On pourrait supposer qu'il ne s'agit que d'un copié-collé malheureux, mais l'étude d'impact ne mentionne pas ce merlon anti bruit parmi les mesures prévues, ni dans le chiffrage du coût des mesures et ne le prend pas en compte dans son volet paysager alors qu'un merlon de 4 mètres de haut aurait évidemment un fort impact paysager.

Par ailleurs, le dossier mentionne bien la possibilité d'organisation de manifestations attirant un public nombreux puisqu'il présente l'exemple du championnat de France SUPERMOTARD, organisé sur le circuit contigu existant, qui attire plus de 4000 spectateurs pendant un week-end, mais il 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. Il indique bien que 850 places de stationnement sont prévues, avec une possibilité d'extension de 400 places supplémentaires, mais sans justifier que ces chiffres sont suffisants. Il indique par ailleurs que, pour des manifestations exceptionnelles, un système de navettes pourrait être mise en place avec des zones de stationnement situées aux alentours mais sans justifier de l'accord des gestionnaires de ces zones de stationnement ni de la faisabilité du système de navette se rajoutant aux 850 ou 1250 véhicules accédant au site sur des voiries qui ne semblent pas dimensionnées pour cet usage.

Par ailleurs, le dossier présente bien l'étude sur les potentialités d'utilisation des énergies renouvelables qui est exigée pour tous les projets d'aménagement soumis à étude d'impact, mais l'étude d'impact n'en tire aucune conclusion sur les solutions qui pourraient effectivement être mises en œuvre dans le projet.

4. Conclusion

Le projet reste vague et imprécis. L'étude d'impact ne présente pas une insertion dans l'environnement à la mesure des enjeux liés à l'entrée nord de l'agglomération de Perpignan que constitue la zone dans laquelle il envisage de s'implanter.

Les insuffisances importantes identifiées dans l'étude d'impact conduisent l'autorité environnementale à attirer l'attention des décideurs sur la fragilité juridique d'une éventuelle autorisation délivrée sur une telle base.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Philippe MONARD