



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **22 NOV. 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-826-13

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement
d'une piste de kart au lieu-dit « Butte d'Arvigny » à
Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'aménagement d'une piste de kart au lieu-dit « Butte d'Arvigny » à Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne). Le projet s'implantera à proximité des pistes de kart existantes de la société Kartland. Ces deux équipements devraient bénéficier d'une gestion commune. Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure administrative de permis d'aménager.

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la consommation d'espace et les milieux naturels, les lignes électriques et les risques industriels, la qualité des sols, le bruit et la qualité de l'air ainsi que le paysage.

L'étude d'impact proposée par le pétitionnaire aborde succinctement l'ensemble des thématiques environnementales. L'état initial aurait mérité d'être approfondi notamment sur les thématiques représentant un enjeu pour ce territoire et ce projet (en particulier pour ce qui concerne la faune et la flore).

Les principaux impacts du projet sur l'environnement sont également identifiés. Une description plus précise du projet et notamment du fonctionnement mutualisé des deux pistes de karting aurait permis de mieux caractériser les impacts potentiels du projet sur l'environnement et de mieux définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. À ce stade, l'autorité environnementale ne peut évaluer complètement la pertinence des mesures proposées.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

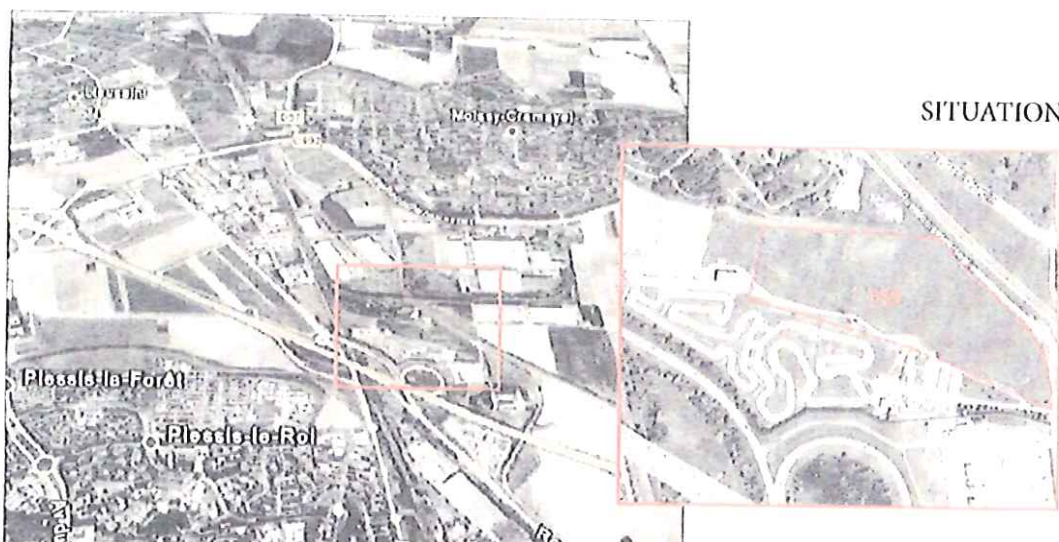
Le projet d'aménagement d'une piste de kart à Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne), d'une emprise totale de l'ordre de 5,3 hectares, est soumis à l'élaboration d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 44 du tableau annexé à cet article).

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier d'étude d'impact accompagnant la demande de permis d'aménager du projet de piste de kart.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet porte sur l'aménagement d'une piste de kart au lieu-dit « Butte d'Arvigny » sur la commune de Moissy-Cramayel dans le département de la Seine-et-Marne. La commune de Moissy-Cramayel se situe à environ 30 kilomètres au sud-est de Paris.

Le site du projet d'une emprise totale de l'ordre de 5,3 hectares, se trouve dans un secteur accueillant principalement de grandes entreprises industrielles et logistiques, dont la société ALFI, installation classée SEVESO seuil haut. L'emprise du projet correspond à un terrain en friche jouxtant les pistes de kart de la société Kartland au sud et d'anciens terrains de motocross au nord. Le secteur est traversé par des lignes électriques aériennes 63 000 kV et 250 000 kV et se trouve à proximité d'un poste électrique.



Source : Étude d'impact pour l'aménagement de la piste de kart de Moissy-Cramayel

Le secteur est délimité à l'est par la ligne TGV Paris-Lyon et à l'ouest par les voies ferrées du RER D. Le site est desservi par l'autoroute A5, la RD306 et la RD402.

L'Union française des Oeuvres Laïques d'Education Physique (UFOLEP) souhaite développer un projet de pôle éducatif, d'insertion et de formation autour du karting, près du site de Kartland. L'UFOLEP compte 500 licenciés au sein de l'association « karting Sénart UFOLEP ».

La pratique du kart se fait actuellement sur les pistes de Kartland et est soumise aux contraintes commerciales et de planning de cette société. L'UFOLEP souhaite proposer à ses adhérents et aux scolaires une piste disponible sur demande et non soumise à des contraintes commerciales.



Source : Étude d'impact pour l'aménagement de la piste de kart de Moissy-Cramayel

Le projet consiste à créer une piste de karting d'une longueur de 1385 m par 9 m de large sur un terrain de 52 996 m². La conception, la gestion et l'entretien de cette piste relèveraient d'un partenariat avec la société Kartland. La nouvelle piste serait utilisable courant 2014.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

D'une manière générale, l'état initial est très succinct et ne fait que survoler les composantes environnementales du site. Il aurait mérité d'être approfondi notamment sur les thématiques représentant un enjeu pour ce territoire et ce projet, à savoir la consommation d'espace et les milieux naturels, les lignes électriques et les risques industriels, la qualité des sols, le bruit et la qualité de l'air ainsi que le paysage.

La présentation de l'état initial pourrait notamment s'appuyer sur des cartographies, plans et photographies du site, mettant en évidence les différents enjeux environnementaux concernant l'emprise du projet et ses alentours.

La consommation d'espace et les milieux naturels

Selon l'étude d'impact, le site du projet est actuellement un espace laissé à l'état naturel. Les espèces faunistiques et floristiques repérées ne présentent pas d'enjeu de protection. L'emprise du projet, caractérisée par des terrains en friche, correspond à des parcelles agricoles à l'abandon depuis une quinzaine d'années, espace ouvert sans arbres de haute tige.

Des informations sur les utilisations précédentes de la parcelle visée par le projet auraient été utiles pour justifier de l'état initial de cet espace et apporter des explications sur le fonctionnement actuel de ce secteur (la parcelle étant située entre l'actuelle piste de Kartland au sud et d'anciennes pistes de motocross au nord).

L'étude d'impact indique que le site n'est concerné par aucun zonage de protection ou inventaire relatif aux milieux naturels. Une carte faisant figurer les sites Natura 2 000 les plus proches et le positionnement du projet par rapport à ces sites aurait utilement justifié de l'absence d'incidence du projet sur un site Natura 2 000. Les éléments apportés dans le document pour qualifier les milieux naturels, et notamment la faune et la flore, auraient dû être étayés : *a minima*, la méthodologie ayant permis de dresser les listes des espèces présentes sur le site aurait dû être présentée (type d'investigation, période, dates, etc.).

Les risques industriels

Le dossier mentionne la présence de l'entreprise SOGIF, de type SEVESO, au nord de l'emprise du projet, ainsi que l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) associé. L'autorité environnementale précise que le site industriel est classé SEVESO seuil haut. Le site a par ailleurs changé d'exploitant et est actuellement géré par la société ALFI (Air Liquide France Industrie).

Le projet se trouve à l'extérieur du zonage réglementaire du PPRT, approuvé le 14 décembre 2010. La présentation d'une carte situant le projet, l'installation classée, ainsi que la zone d'exposition aux risques aurait permis de mieux caractériser cet enjeu.

Enfin, l'emprise du projet intercepte le périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) du site ALFI, qui définit les procédures à mettre en œuvre en cas d'incident, ce que le dossier ne mentionne pas.

La présence d'ouvrages électriques

L'étude d'impact évoque sommairement (page 12) la présence d'un poste électrique mitoyen, ainsi que celle de lignes électriques aériennes haute tension au-dessus de la future piste. L'Autorité Environnementale précise qu'il s'agit du poste électrique RTE de SENART et de lignes électriques aériennes 63 kV et 225 kV.

Les expertises actuelles recommandent de limiter l'exposition des populations sensibles aux ondes électromagnétiques. La nouvelle piste de karting vise à accueillir notamment un public jeune (scolaires), qui sera directement exposé, bien que cette exposition soit ponctuelle. A ce titre, l'exposition des usagers du karting aux ondes électromagnétiques aurait mérité d'être évoqué et évalué dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, l'autorité environnementale rappelle que tous travaux réalisés à proximité de lignes sous tension nécessitent des précautions, notamment le respect de distances de sécurité conformément aux articles R.4534-107 et suivants du code du travail. Les éventuels bâtiments devront être suffisamment éloignés, afin de garantir la sécurité des personnes et des biens.

L'autorité environnementale rappelle que pour tout projet de travaux situé à proximité de lignes électriques, le maître d'ouvrage doit adresser à RTE une déclaration de projet de travaux, en application de l'article R.554-21 du code de l'environnement. Ce dispositif vise à éviter les éventuels endommagements de réseaux lors des travaux, et à prévenir les conséquences qui pourraient en résulter pour la sécurité des personnes et des biens, pour la protection de l'environnement ou pour la continuité de fonctionnement des ouvrages électriques.

Les nuisances sonores et la qualité de l'air

Le site du projet est caractérisé par la présence de nombreuses infrastructures de transport que l'étude d'impact recense effectivement : la ligne TGV Paris-Lyon, les voies ferrées du RER D, l'autoroute A5 et les routes départementales RD306 et RD402 encadrent le secteur au sein duquel la nouvelle piste de kart sera créée.

L'étude d'impact identifie les deux caractéristiques principales issues de cette situation : une ambiance sonore particulièrement bruyante (page 23) et une pollution atmosphérique provenant principalement du trafic routier (autoroute A5 notamment). Pour cette dernière, les données apportées dans le document, issues de la station de Melun d'Airparif en 2010, auraient pu être plus récentes.

L'autorité environnementale ajoute que plusieurs de ces voies sont classées voies bruyantes par l'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV 048 du 12 mars 1999, en catégorie 1 pour la ligne TGV et l'autoroute A5, en catégorie 3 pour les voies RER et en catégorie 4 pour la RD402¹.

Le paysage et le patrimoine

Le dossier indique (page 12) que l'aire d'étude du projet ne comprend pas de monuments historiques inscrits ou classés et que le projet ne se situe pas dans une zone classée ou inscrite au titre de la protection de l'environnement. L'autorité environnementale précise que le terme réglementaire est « site classé ou inscrit » et non « zone classée ou inscrite ».

¹ Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (routes et voies ferrées) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic en application de l'article L571-10 du code de l'environnement. Ce dispositif réglementaire préventif permet de repérer les secteurs les plus affectés par le bruit. Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels, venant s'édifier dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade. Cinq catégories sont définies par l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Le dossier identifie les principaux bâtiments situés à proximité et présente deux photographies du site (l'une depuis la butte d'Arvigny, l'autre depuis les bâtiments de Kartland). Ces éléments auraient pu être complétés de photographies et vues plus lointaines, notamment depuis les axes routiers et ferrés situés à proximité.

Concernant le patrimoine archéologique, le dossier précise qu'un diagnostic archéologique a été mené sur l'ensemble des terrains concernés par le projet et qu'il s'est révélé négatif. Des précisions sur les modalités d'établissement de ce diagnostic (dates, localisation...) ainsi que le rappel de ses principales conclusions auraient utilement complété cette partie de l'état initial.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet est rapidement présenté dans l'étude d'impact, principalement au travers d'un plan masse, en page 7, qui ne comprend pas de légende, ce qui en limite la compréhension. Les matériaux et techniques utilisés (chaux, ciment, enrobé) sont rapidement évoqués. Les informations sur le projet et son fonctionnement sont apportées au fur et à mesure des sections ce qui ne facilite pas la compréhension. Un chapitre aurait pu être consacré à la présentation du projet afin de rendre cohérentes les informations développées dans l'étude d'impact (usage des futures pistes, fonctionnement mutualisé, types de karts privilégiés et risques notamment en termes de pollution, etc.). Une courte section « Raisons techniques, économiques et environnementales du choix du site » vient compléter les éléments de justification du projet.

Le dossier gagnerait en clarté si une présentation du projet et de ses objectifs (quantitatifs et qualitatifs) en termes de fréquentation et de fonctionnement à court, moyen et long termes figurait dans le dossier. Cette présentation devrait également comprendre des précisions sur les aménagements prévus (cheminements, espaces verts, relief, accès à la nouvelle piste depuis les installations du site Kartland...)

L'étude d'impact ne présente aucune variante d'implantation ou de disposition au sein même du site retenu. Si le dossier précise que le choix s'est porté sur ce site pour des raisons financières, il relève également que la proximité des pistes de Kartland permet de mutualiser services et équipements, évitant une surconsommation de ressources environnementales. Le dossier justifie ainsi (page 37) le choix du site, par cette mutualisation, particulièrement importante pour la gestion et l'entretien de ces équipements (accueil, station service, atelier, sanitaires, etc.) sans en expliciter le fonctionnement.

Le dossier justifie également le choix d'implantation par l'éloignement des habitations, pouvant être gênées par la pratique de ce sport. Une présentation des habitations les plus proches, à l'aide de cartographies par exemple, aurait permis d'évaluer ce choix. Selon le dossier, le choix des équipements et matériaux sera fait de manière à maintenir un niveau de sécurité optimal pour les populations avoisinantes, l'environnement et les utilisateurs. Des précisions ou des exemples auraient utilement étayé cette affirmation.

S'agissant de la compatibilité aux documents d'urbanisme, le dossier indique (page 9) que le projet se situe dans la zone Uxa du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, sans préciser les prescriptions relatives à ce zonage. Il mentionne également (page 13) que le projet ne se situe pas dans l'emprise d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT). L'autorité environnementale précise toutefois que ce projet se situe dans le périmètre du SCOT de Sénart, en cours d'élaboration.

De façon générale, il était attendu que le dossier étudie la compatibilité du projet avec l'ensemble des plans et programmes concernant ce secteur (SDRIF, SDAGE, OIN, SRCE...).

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Le dossier analyse les impacts potentiels et propose des mesures pour les principales thématiques identifiées comme problématiques : la gestion de l'eau, le risque de pollution lié à l'activité de karting, les pollutions sonores et atmosphériques, les milieux naturels et le paysage. Ces mesures portent sur les phases chantier et exploitation. Elles sont également présentées et chiffrées dans des tableaux récapitulatifs en pages 46 et 47. L'état initial présentant des lacunes et la description du projet n'étant pas suffisamment précise, l'autorité environnementale ne peut pas juger complètement des impacts potentiels du projet et la pertinence des mesures proposées.

Impacts sur les milieux naturels et sur le paysage

La réalisation du projet engendrera un décapage de la terre et une remise en forme globale du site. L'impact sur les milieux naturels est donc particulièrement fort. Le dossier indique ainsi qu'il y aura une perte d'1 ha pour la faune et la flore. L'autorité environnementale souligne que les 5,3 hectares de la parcelle seront décapés, et occupés par la nouvelle activité. La nouvelle piste occupera une surface d'environ 1,2 hectare. Des précisions sur la gestion des autres espaces de la parcelle étaient attendues. Les espèces floristiques et faunistiques identifiées sur le site ne nécessitent pas, selon le dossier, de mesures spécifiques.

Les mesures proposées portent sur la phase exploitation et visent à empêcher la faune de pénétrer sur le futur site de karting.

L'état initial relatif aux milieux naturels restant très sommaire, l'autorité environnementale ne peut évaluer l'ensemble des impacts du projet sur les milieux naturels. Elle rappelle qu'en cas de destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats, un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées doit être déposé conformément à l'article L411-1 du code de l'environnement.

L'impact du projet sur le paysage est également assez rapidement traité. Des photomontages présentant la future piste et les éventuelles extensions de bâtiments, depuis la butte d'Arvigny et depuis les principales voies de communication, auraient *a minima* permis une première évaluation de l'impact en termes de paysage.

Impacts sur les déplacements

Le document apporte peu d'éléments sur la fréquentation actuelle des pistes de Kartland et sur son fonctionnement (possibilité de stationnement, etc.) : environ 50 véhicules par jour en plus des employés et environ une dizaine d'événements sportifs par an impliquant une fréquentation plus importante (page 36). Il apporte des éléments trop peu précis sur la future utilisation de la nouvelle piste. Ainsi, le document évoque un report des usagers de l'actuelle piste vers la nouvelle piste, sans augmentation de la fréquentation donc, et une nouvelle activité destinée à des actions éducatives de découverte de la conduite d'engins motorisés et du code de la route à raison de 4 demi-journées par semaine sur 30 semaines par an. Les karts utilisés pour cette activité seront, selon le dossier, principalement des karts électriques.

Si ces éléments peuvent justifier d'un impact marginal sur la circulation dans le secteur, les conditions de stationnement ainsi que les dispositifs permettant d'assurer la sécurité des visiteurs, notamment des scolaires, auraient mérité d'être explicités.

La phase chantier (prévu sur une durée de 2 mois) est identifiée dans le document comme étant la plus pénalisante en termes de trafic, dans la mesure où les flux induits de camions (matières premières, déchets), des engins et des personnels de chantier s'ajoute aux flux actuels de personnes et d'usagers du karting. Le dossier précise également que les deux zones (piste actuelle Kartland et site de chantier) seront bien séparées pendant la phase

de travaux, le personnel du chantier disposant d'une base vie et de stationnement sur la parcelle de la future piste de kart.

Impacts en termes de bruit et de pollution atmosphérique

Les impacts de ce projet en termes de bruit et de pollution atmosphérique sont identifiés. L'étude réalisée par le cabinet 3dB.fr en août 2013 sur l'activité de Kartland indique que les émergences sonores ne sont plus caractérisées au-delà de 100 à 120 m du site (page 30 à 35). La carte de localisation des points de mesure est appréciable. Cette étude conclut que l'emplacement du site est « parfait pour une activité comme celle-ci ».

Des mesures de réduction du bruit (dispositifs de merlon, homologation de la Fédération française du sport automobile, dispositifs de mesures du bruit) sont proposées. La future fréquentation n'étant toutefois pas quantifiée dans le document, il est difficile d'évaluer l'impact sonore effectif de ces deux équipements.

Les impacts en termes de pollution atmosphérique sont listés aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation en pages 25 et 29. Des mesures sont également présentées en pages 39 et 42. Des précisions sur la fréquentation à court, moyen et long termes ainsi que sur les caractéristiques des karts utilisés (au-delà de l'indication d'un usage de karts électriques et de la prévision figurant en page 42 d'accroître d'environ 10 % les karts à moteur thermique d'ici à 5 ans) auraient permis de mieux caractériser cet impact et de définir plus précisément des mesures de réduction.

Déblais et sols pollués

L'autorité environnementale note que les terrassements et la mise en forme de la piste n'occasionnent pas de flux de matériaux, le projet équilibrant les déblais et les remblais sur la parcelle. Toutefois, 1800 tonnes d'enrobé, 225 tonnes de chaux et 245 tonnes de ciment seront acheminées par transport routier, pour la réalisation de la piste.

Le risque de pollution des sols par déversement accidentel (hydrocarbures, huiles) est identifié dans l'étude d'impact et des mesures en termes de gestion des déchets et des éventuelles pollutions sont proposées. Le dossier précise que la maintenance et l'approvisionnement des karts seront réalisés dans la station service déjà existante. Les karts seront stationnés sur des bâches étanches. Des mesures d'urgence seront appliquées en cas de déversement accidentel, une formation et une sensibilisation du personnel à la gestion des déchets polluants sera mise en place.

Il est à noter que le projet ne comporte pas d'installation relevant de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Impacts sur la gestion de l'eau

La construction de la piste entraîne une imperméabilisation des sols de l'ordre de 1,2 ha. Les eaux de ruissellement de la piste sont susceptibles de transporter hydrocarbures, poussières et particules d'enrobés et de pneus.

Un réseau d'assainissement pour traiter les eaux de ruissellement sera mis en place. Les eaux de chaussée seront ainsi collectées par un système de tranchées drainantes le long de la piste puis déversées dans un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans un puits d'infiltration. Il aurait été apprécié que le dossier précise le dimensionnement de ces tranchées et du puits d'infiltration, au regard des surfaces imperméabilisées. Par ailleurs, le dossier aurait pu présenter les nappes d'eau souterraines au droit du site, en indiquant leur profondeur et leur vulnérabilité à la pollution.

L'autorité environnementale précise que la mise en place d'un séparateur à hydrocarbures est souvent inefficace pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales et rappelle l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement.

Le dispositif projeté devra respecter la réglementation issue de la Loi sur l'eau (articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement).

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique proposé avec l'étude d'impact en reprend globalement les informations. Il présente toutefois les mêmes biais que l'étude d'impact : l'ajout d'une description précise, notamment en phase d'exploitation, du fonctionnement de la piste de karting et de la mutualisation de gestion et d'entretien des deux équipements voisins (en s'appuyant par exemple sur des schémas) faciliterait la compréhension du projet et de ses impacts.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris


Jean DAUBIGNY