



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le **16 AVR. 2012**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
sur la demande d'aménagement du circuit de karting des 24 H  
situé sur le territoire de la commune du Mans (72)**

**- AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST -**

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, la demande d'aménagement du circuit de karting des 24 H est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale porte en particulier sur l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique. Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement conformément à la procédure relative à l'instruction au titre des articles L.421-1 et suivants et R.421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

**1 - Présentation du projet et de son contexte**

Suite au rapprochement de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) et de l'Association sportive de karting de l'Automobile Club de l'Ouest (ASK ACO), l'ACO envisage de réaliser des travaux au nord du karting Alain Prost.

Le projet du nouveau complexe de karting des 24 heures du Mans consiste en une refonte complète du site existant. L'objectif de cette restructuration sera de réaliser une nouvelle piste homologuée CIK (commission internationale de karting) ainsi que toutes les infrastructures qui accompagnent la piste (contrôle technique, stands, tour de contrôle, voiries, paddocks, bâtiment module sportif, club house et restaurants).

Le plan de masse du site existant sera en partie préservé. Le projet prévoit en effet la conservation des pistes Alain Prost et de loisirs ainsi que les bâtiments existants, présents sur le site. Seule une partie des stands de la piste Alain Prost sera démolie ainsi que les bâtiments du restaurant qui seront supprimés.

Les principaux travaux à réaliser seront :

- la piste internationale de karting et les équipements de sécurité afférents ;
- les 40 stands pour l'accueil des équipes, dont le bâtiment sera équipé d'un toit terrasse pour l'accueil du public ;
- le paddock et le support paddock ;
- de bâtiments connexes pour l'exploitation du site (bâtiment d'accueil, tour de contrôle et chronométrage, module sportif) ;
- les ouvrages relatifs au public assistant aux manifestations (avec possibilité d'exploitation vers la piste des 24H du Mans, située à l'ouest) ;
- un complexe de loisirs regroupant un centre de simulation au pilotage, une boutique ainsi qu'un espace de restauration et un bar.

L'emprise de la zone de travaux est de 12,8 ha. Les aménagements envisagés relèvent selon le dossier du régime de la déclaration au titre de la loi sur l'eau (rubrique 2.1.5.0). L'étude d'impact inclut le document d'incidences loi sur l'eau.

## **2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet s'inscrit dans un périmètre marqué par des secteurs largement anthropisés, mais non dénués toutefois d'intérêt, puisque plusieurs espèces patrimoniales ont été observées sur la zone d'étude.

Compte-tenu de la localisation du site et de la nature du projet, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent notamment la préservation du cadre de vie des habitations riveraines, et notamment la gestion des nuisances sonores générées par l'activité karting, mais également le risque de pollution des eaux souterraines par le ruissellement des eaux de surface de la piste chargée en hydrocarbures, la préservation des milieux naturels et espèces patrimoniales observées, ainsi que l'intégration paysagère du complexe.

## **3 - Qualité du dossier et prise en compte de l'environnement**

### **3.1 - État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. Le maître d'ouvrage a notamment étudié le contexte social économique du projet, le cadre physique, le cadre biologique, le cadre paysager, ou l'environnement acoustique. Il ressort de cet état initial plusieurs points à relever.

Tout d'abord, du point de vue hydrogéologique, et suite à l'étude géotechnique réalisée par le cabinet Ginger CEBTP, il apparaît que les niveaux d'eau observés lors des sondages (réalisés en décembre 2010) s'établissaient entre 0,4 et 1,4 mètres, démontrant la présence d'une nappe affleurante au moins en période hivernale.

S'agissant des milieux naturels, il est mentionné que si aucun espace protégé n'est concerné par le projet, six ZNIEFF jouxtent la zone d'étude, la plus proche, « l'aérodrome Le Mans Arnage », étant située à 300 mètres à l'ouest du projet. Aucune description de cette dernière, ne figure au dossier. S'agissant des milieux en présence, une zone d'investigation élargie d'environ 25 hectares, divisée en secteurs homogènes (à l'exclusion des zones très aménagées), et incluant les terrains en rive gauche du ruisseau du Roule-Crottes, a été définie.

Les investigations ont porté sur 3 journées en 2011 (5 avril, 8 juin et 21 juillet). Le dossier conclut, globalement, à un faible intérêt biologique de la zone d'étude en raison de son caractère fortement aménagé. Les seuls éléments biologiques mentionnés comme patrimoniaux sont les vieux chênes pédonculés, dont certains sont colonisés par le Grand capricorne (espèce protégée), ainsi que les zones humides au sud du site (hors emprise de l'aménagement). La carte page 67 illustre ces enjeux patrimoniaux.

Il n'est pas précisé selon quelle méthodologie l'emprise de la zone humide a été déterminée (critère pédologique / floristique). Le dossier fait mention (cf. page 58) d'un réseau de fossés, notamment sur l'emprise de la future piste CIK, avec une végétation herbacée hygrophile. La plupart des espèces citées font partie des plantes indicatrices de zones humides inscrites à l'arrêté interministériel du 24 juin 2008, pourtant l'état initial ne reprend pas le réseau de fossés en tant que tels.

S'agissant du patrimoine culturel, le site n'est concerné par aucun périmètre de protection de monuments historiques. Toutefois, le château des Hunaudières bénéficiant d'un périmètre de protection de 500 mètres et situé à l'est du projet est mentionné.

Enfin, s'agissant de l'environnement sonore, l'état initial retrace les résultats des mesures acoustiques ayant porté sur les habitations directement concernées, soit les 3 points suivants : « les Hunaudières », « la Maison blanche » et « la Pincenardièr », et sur une période s'étalant du 14 septembre après-midi au 18 septembre matin pendant laquelle se sont déroulés les essais 24 h moto sur le circuit Bugatti ou encore les 24 h karting, ce qui explique la forte activité nocturne enregistrée le samedi soir.

Pour chacun des trois points, l'étude retrace le niveau de bruit de fond résiduel, le niveau de bruit ambiant par demi-journée et le niveau de bruit ambiant pendant les événements particuliers.

S'agissant des « Hunaudières », l'étude de bruit conclut que ces habitations sont « *particulièrement isolées et épargnées des bruits de la circulation ordinaire mais impactées de manière habituelle par l'activité sur les différents circuits, produisant des niveaux sonores proches de 55 dB(A) pour les manifestations importantes, à l'origine d'émergences d'environ 10 dB(A) en période diurne et 20 dB(A) en période nocturne* ». S'agissant de « la Maison blanche », il est précisé « *que le bruit de l'activité sur les différents circuits, bien que nettement perceptible, se confond en terme de niveaux sonores avec celui de la circulation automobile ordinaire et n'émerge pas de manière significative, sauf en période nocturne* ». Enfin, s'agissant de la Pincenardièr, il est précisé que cette dernière « *est exposée en journée au bruit de la RD 92, ce qui limite autour de 5 dB(A) les émergences produites par les activités sur les différents circuits* ». Il est également précisé que « *la piste de karting est le circuit le plus impactant du fait de sa proximité, et que la nuit, l'émergence peut atteindre 20 à 25 dB(A) lors de manifestations importantes* ». Il semble, que concernant ce dernier point, la période de mesures acoustiques ait été réduite par rapport aux deux premiers points (du 14 septembre après-midi au 16 septembre après-midi, ce qui exclut les 24 h nocturnes).

S'agissant du cadre paysager, ce dernier est décrit comme fortement marqué par la présence des deux circuits (pistes de loisirs et piste Alain Prost). Plusieurs prises de vue du site et de ses alentours sont intégrées au dossier.

Enfin, s'agissant des risques, même si, comme le précise le dossier, le Roule-Crottes ne fait pas l'objet d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI), il n'en demeure pas moins que ce dernier a fait l'objet d'un atlas des zones inondables, non mentionné en l'espèce.

### **3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser**

L'étude d'impact opte pour un traitement séparé (via deux chapitres distincts) des incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement et des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet. (cf. analyse en partie 4 "prise en compte de l'environnement")

Selon le dossier, le projet n'est pas susceptible d'impacter le site Natura 2000 « Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan » du fait d'une part de son éloignement (11 kilomètres), et de son appartenance à un bassin versant différent d'autre part.

Une évaluation du coût des mesures de réduction et de compensation des nuisances est fournie sous forme de deux tableaux récapitulatifs : l'un consacré aux mesures compensatoires prévues en phase travaux, l'autre en phase post-aménagement.

Au final, le coût des mesures compensatoires est estimé à 168.000 € au niveau de l'avant-projet détaillé.

### **3.3 - Justification du projet**

L'étude d'impact précise que le projet d'implantation du projet s'inscrit dans la démarche de développement du pôle d'excellence sportive prévu au schéma directeur de la région mancelle, et est compatible par ailleurs avec le PLU de la ville du Mans, lequel classe le secteur envisagé pour l'implantation en zone UEs délimitant le pôle d'excellence sportive et de loisirs autour du circuit des 24 heures et d'Antarès, et permettant l'aménagement des sites et le développement des équipements nécessaires aux activités sportives, ludiques et touristiques et des activités qui y sont liées.

Par ailleurs, il est également précisé que le projet est compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne et notamment avec ses orientations relatives à la maîtrise du rejet des eaux pluviales (orientation 3D-2) et à la préservation des zones humides (orientation 8A-3), ainsi qu'avec les enjeux du SAGE Sarthe Aval, actuellement en cours d'élaboration. Toutefois, la compatibilité avec le SDAGE ne semble pas totalement assurée (cf. infra - partie 4).

Le dossier souligne également que le projet a été conçu pour préserver les espèces patrimoniales présentes sur le site, puisque la localisation précise des arbres à habitat avéré pour le Grand capricorne a conduit à modifier le tracé par l'architecte et le bureau d'études VRD en charge de la conception du projet de manière à conserver la totalité de ces arbres ou souches identifiés (cf. partie 4). Ce tracé rectifié est également justifié par le fait de ne pas porter atteinte à la ressource aquatique via notamment des mesures de gestion des eaux pluviales (cf. partie 4 également).

### **3.4 - Résumé non technique**

Le résumé non technique présente lisiblement, supports cartographiques à l'appui, l'ensemble des éléments traités par celles-ci.

### **3.5 - Analyse des méthodes utilisées**

L'étude d'impact consacre son chapitre 7 à la présentation des méthodes employées par l'étude d'impact : consultation d'études (dont la liste est fournie), complétée par une série de reconnaissances sur l'aire d'étude et ses environs.

Il est également fait mention des difficultés rencontrées dans le cadre de son élaboration : synthèse cohérente et accessible au public des études préalables menées par thématique et dégagement d'une manière spécifique.

L'identification des auteurs de l'étude d'impact est présente.

#### **4 - Prise en compte de l'environnement**

Cette partie s'attachera à détailler la prise en compte des enjeux principaux définis en partie 2.

##### **4.1 – Impacts sur l'environnement sonore**

Le dossier identifie plusieurs nuisances sonores liées à la phase chantier du projet : notamment le bruit généré par les engins pour le transport des matériaux de construction sur le site du projet, ou encore le bruit généré par les travaux de terrassement. Sur ces impacts, il est précisé que le volume sonore d'un chantier n'est globalement pas excessif et que les travaux se dérouleront en période diurne.

S'agissant des impacts permanents du projet sur ce thème, l'étude d'impact retrace la méthodologie ainsi que les résultats de la modélisation informatique ayant visé notamment à établir la cartographie des niveaux de bruit produits par la ou les pistes de karting en tout point de l'environnement autour du circuit, à caractériser la contribution acoustique des différents tronçons de circuit pour chaque zone de réception permettant d'identifier les secteurs utiles à protéger et enfin à simuler l'efficacité des protections proposées.

Il est rappelé que la piste CIK envisagée ne modifiera pas l'exploitation générale habituelle du complexe de karting, et qu'elle a pour vocation d'accueillir une manche de championnat du monde de vitesse se déroulant exclusivement de jour, ainsi que l'activité 24 heures karting, qui sera transférée depuis la piste Alain Prost actuelle, sans création de nouvel événement nocturne. Toutefois, le projet décrit ne mentionne pas de façon détaillée le fonctionnement (horaires souhaités / prévus, type et nombre de véhicules) des différentes pistes (actuelle piste Alain Prost + nouvelle piste homologuée CIK), mais qu'un fonctionnement concomitant de ces 2 pistes en bien prévu (cf. page 158), et que le nouveau projet se traduira par « une plus grande continuité des émissions sonores... ».

Dans la partie 3.2.6, l'impact sonore du fonctionnement des circuits est effectué aux trois points de référence précités. Il ressort de la modélisation effectuée que les niveaux de bruit actuels résultant de l'usage de la piste Alain Prost sont supérieurs au niveau de bruit observés en cas de report de l'activité sur la nouvelle piste CIK (cf. analyse comparée des niveaux de bruit simulés page 148 à ceux simulés pages 151-152-153). Cependant, à défaut de meilleures précisions sur l'usage réel des pistes, il convient de prendre en compte l'impact résultant de l'usage cumulé des pistes Alain Prost et CIK : en référence à la simulation effectuée page 154 (15 karts 4 temps sur la piste AP et 6 karts 2 temps sur la piste CIP), il est noté que les niveaux de bruit résultants de l'activité cumulée sur ces 2 pistes restent élevés (même ordre de grandeur que la simulation p 148 de 30 karts 4 temps sur la piste Alain Prost).

Le dossier prévoit des mesures compensatoires d'aménagement (merlon, implantation de bâtiments « écran ») pour limiter le bruit résultant de l'activité. Les modélisations effectuées avec le logiciel CadnaA montrent une atténuation potentielle de plusieurs dB, notamment au point 2 (cf. pages 152 et 153) suivant les configurations retenues. Il est précisé que la disposition du bâtiment d'accueil au sud-ouest du circuit permettra de créer une réelle barrière qui limitera la propagation du son vers les habitations des hameaux « Maison Blanche », « le Poirier » et « Champ Garnier » à l'ouest de la RD 139.

Aucun suivi des émissions sonores n'est mentionné.

## 4.2 – Impact sur la ressource aquatique

### Gestion de l'eau

Le dossier, page 122, précise que l'ensemble du projet sera raccordé aux réseaux existants sur ou à proximité du site.

S'agissant des eaux usées, il est à relever quelques imprécisions, en effet il est renvoyé à une vérification ultérieure la suffisance des capacités des réseaux eaux usées. Il est seulement mentionné que la capacité « *semble suffisante* », mais qu'à défaut, un poste devra être créé si nécessaire, possibilité étudiée avec la ville du Mans.

Concernant le réseau d'eaux pluviales constitué par le réseau de fossés, il est précisé que ce dernier devra être adapté à la nouvelle destination du site et prendre en compte l'augmentation des surfaces imperméabilisées générant des écoulements plus importants, via la réalisation d'ouvrages de rétention.

En l'espèce, afin de réduire l'incidence hydraulique du projet sur les cours d'eau de l'Epinette et du Roule-Crottes, la mise en place de deux bassins de rétention est prévue aux exutoires des bassins versants 1 et 2 identifiés.

Afin de dimensionner ces bassins, le dossier fait référence, pour le département de la Sarthe, à un débit de fuite de 3l/s/ ha de projet, et conclut en fonction de la surface du projet (12,8 ha) que le débit de fuite global est fixé à 39 l/s, impliquant la mise en œuvre d'un volume total de stockage de 1.315 m<sup>3</sup>. Il convient de rappeler que le SDAGE 2010-2015, dans son orientation 3D-2, fixe à 20 l/s le débit de fuite maximum pour les projets d'une emprise comprise entre 1 ha et 20 ha. Dès lors, la compatibilité avec le SDAGE sur ce point ne paraît pas assurée.

### Risques de pollution

Le projet identifie des risques d'impact s'agissant de la pollution des eaux souterraines, limités toutefois selon le dossier en raison d'une part de l'éloignement des périmètres de protection de captages destinés à l'alimentation en eau potable, et, d'autre part, aux mesures mises en place, notamment les bassins de stockage ainsi que des dispositifs de séparation des matières polluantes type hydrocarbures et huiles issues des pistes ou des stands futurs en amont, permettant le traitement des pollutions chroniques par décantation, déshuilage et débouillage.

Il est également souligné, qu'en cas d'accident, la préservation des eaux superficielle sera assurée via une intervention rapide du personnel technique (sable, sciure) empêchant l'infiltration en sous-sol. A défaut, le sol contaminé sera enlevé et conduit vers un centre de traitement autorisé.

## 4.3 – Impact sur les milieux naturels - faune et flore

### Milieux naturels

Comme mentionné supra, le dossier conclut à l'absence d'impact sur le site Natura 2000 le plus proche, à savoir la « Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan » du fait de son éloignement (11 kilomètres) et de son appartenance à un bassin versant différent.

S'agissant des habitats les plus sensibles, à savoir les vieux chênes pédonculés (et particulièrement ceux qui accueillent le Grand capricorne), et le ruisseau du Roule-Crottes et ses ripisylves (hors secteur d'aménagement), il est précisé que plusieurs mesures seront mises en place pour éviter toute perturbation, notamment la mise en place d'un périmètre - d'au minimum 10 mètres - de non intervention autour des vieux arbres à conserver afin de ne pas perturber leur système racinaire, ou encore la mise en place de mesures afin d'éviter toute pollution du ruisseau.

## Faune-flore

Sur ce point, le dossier rappelle les perturbations actuelles auxquelles sont déjà soumises la faune et la flore : aménagements déjà réalisés et activités pratiquées. Il cite notamment le cas du Petit Gravelot ayant tenté de nidifier sans succès.

S'agissant des mesures mises en place, il est mis en avant la conservation des arbres colonisés par le grand capricorne. Les vieux chênes non colonisés par cette espèce, seront quant à eux coupés, mais compensés par des plantations de chênes pédonculés afin de maintenir la population.

La figure 30, insérée page 130, illustre les plantations prévues superposées avec l'emplacement des arbres « habitats » avérés. Les légendes de cette dernière auraient pu être plus explicites (notamment dans le choix des couleurs et la vérification des intitulés : cf. « arbre existant à planter »). Il est à noter, que même maintenus, les arbres conservés se retrouveront isolés, certains à l'intérieur des pistes côté est, et, d'autres côté ouest de la piste, puisque la continuité arborée présente jusqu'alors entre deux sites colonisés par l'espèce protégée sera supprimée.

S'agissant des autres espèces protégées contactées lors des inventaires, notamment le lézard vert, le lézard des murailles ou le crapaud commun, il est rappelé que, se trouvant hors périmètre du projet, aucun impact n'est à attendre sur ces dernières.

### **4.4 - Impacts sur le paysage**

L'intégration paysagère du projet est détaillée et notamment la préservation de la ripisylve présente le long du ruisseau permettant de conserver depuis la RD 92 un aspect naturel des berges de ce dernier, importantes dans le paysage.

La plantation d'arbres en remplacement de ceux abattus, notamment un alignement de chênes pédonculés et d'une haie mixte dans sa partie nord le long du Chemin aux Bœufs et la mise en place d'un merlon de terre, permettront de réduire l'impact visuel de la piste CIK. Par ailleurs, l'aire de stationnement sera bordée d'un mélange de frênes, saules et trembles et cépées.

Des simulations paysagères sont intégrées au dossier dans sa partie présentation du projet.

## **5 - Conclusion**

L'étude d'impact a permis de dégager les principaux enjeux environnementaux en présence, cependant la définition quant à l'enveloppe des zones humides mériterait d'être précisée (réseau de fossés avec présence d'espèces indicatrices de zones humides). Pour mémoire, le SDAGE Loire-Bretagne encadre précisément la possibilité de destruction des zones humides (justification de l'absence d'alternatives, mesures compensatoires).

Le dossier s'est attaché à proposer des mesures qui devraient limiter les impacts sur l'environnement, avec un bémol toutefois sur la suffisance du dimensionnement des bassins de rétention ne permettant pas, en l'état, de respecter le débit de fuite préconisé par le SDAGE.

Les imprécisions relevées concernant l'étude de bruit devront également être levées. Un suivi des émissions sonores devra permettre, le cas échéant, d'ajuster les mesures prises pour limiter les nuisances sonores sur les habitations riveraines, comme les dispositions de l'arrêté de l'homologation de la nouvelle piste de karting seront amenées à le faire.

La secrétaire générale  
pour les affaires régionales

Sandrine GODFROID

