



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet de circuit motorisé de Pont de Vaux
(département de l'Ain)**

Avis n° 2019-ARA-AP-783

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 6 août 2019, à Lyon. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le circuit motorisé de Pont-de-Vaux (01).

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Jean-Paul Martin, François Duval, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 4 juillet 2019 par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation environnementale relative au circuit motorisé de Pont de Vaux), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19 du même code, le préfet de l'Ain et l'Agence régionale de santé ont été consultés dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui doit être jointe lors de la consultation du public.

Synthèse

Le circuit de sports motorisés de Pont-de-Vaux est situé dans le nord-ouest du département de l'Ain, dans la plaine alluviale de la Saône, sur une surface de près de 44 ha (dont 9 ha pour les parking), au sein d'une zone agricole composée de prairies humides, inondable et concernée par des zonages d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel.

Ce site est utilisé chaque année depuis 1987 par l'association motocycliste de Pont-de-Vaux (APMV) pour organiser le « Mondial du Quad de Pont-de-Vaux ». Cette manifestation se déroule le dernier week-end d'août sur 4 jours. Elle rassemble environ 600 pilotes et 280 machines et attire au total 15 000 personnes.

Le projet présenté, sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Pont-de-Vaux, est constitué du circuit et de la manifestation annuelle qui s'y déroule lesquels sont indissociables (aménagements permanents, temporaires et animations organisées dans le cadre de la manifestation). Il est l'objet d'une demande de permis d'aménager et d'une demande d'autorisation environnementale associées à ses caractéristiques actuelles (dates, durée, périmètre géographique et programme de manifestations).

L'étude d'impact est de bonne facture, bien illustrée, globalement proportionnée aux enjeux et témoigne d'une bonne compréhension de la doctrine éviter-réduire-compenser. La circonstance que le projet est réalisé depuis plus de trente ans conduit à présenter des situations de référence différenciées selon les thématiques abordées et les incidences à évaluer. L'ensemble est présenté de façon claire.

L'analyse des incidences du projet est fondée, pour toutes les thématiques abordées, sur la période retenue (fin août) et sur la courte durée du Mondial (4 journées). Aussi la pertinence de l'étude d'impact et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation retenues repose t elle tout particulièrement sur cette double caractéristique du projet. Toute évolution du projet, et notamment d'une de ces deux caractéristiques, nécessiterait une mise à jour de son étude d'impact.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur :

- l'intégration, par les autorités décisionnaires, à chacune des autorisations nécessaires à la réalisation du projet, des conditions définies dans la convention relative à la gestion des prairies de fauche du site,
- la bonne prise en compte de la surface des pistes dans l'évaluation des incidences du projet (et des mesures d'évitement de réduction et de compensation associées le cas échéant) sur l'habitat de prairie humide, la flore et les zones humides concernées,
- l'évolution du périmètre des études acoustiques et de trafic, et des mesures associées,
- la mise en place d'un suivi des conséquences de la mesure compensatoire relative au rétablissement du volume du champ d'expansion des crues,
- le fonctionnement hydrologique de la mare,
- des compléments à apporter en matière de retour d'expérience (au moins depuis 2014) sur les situations potentielles de dysfonctionnement (pollutions accidentelles, difficultés dans la gestion des eaux usées..) et sur la justification, notamment environnementale, des choix effectués pour le circuit et le Mondial.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est détaillé dans l'avis détaillé qui suit.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Autorité environnementale.....	7
2. Qualité de l'étude d'impact.....	7
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	8
2.1.1. Milieux naturels et biodiversité :.....	8
2.1.2. Eaux :.....	9
2.1.3. Risque inondation :.....	9
2.1.4. Bruit et trafic :.....	9
2.2. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	10
2.3. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser.....	11
2.3.1. Temporalité du projet.....	11
2.3.2. Milieu naturel.....	11
2.3.3. Eaux :.....	13
2.3.4. Expansion des crues.....	14
2.3.5. Nuisances sonores.....	14
2.3.6. Qualité de l'air - Émissions de gaz à effet de serre.....	15
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	16

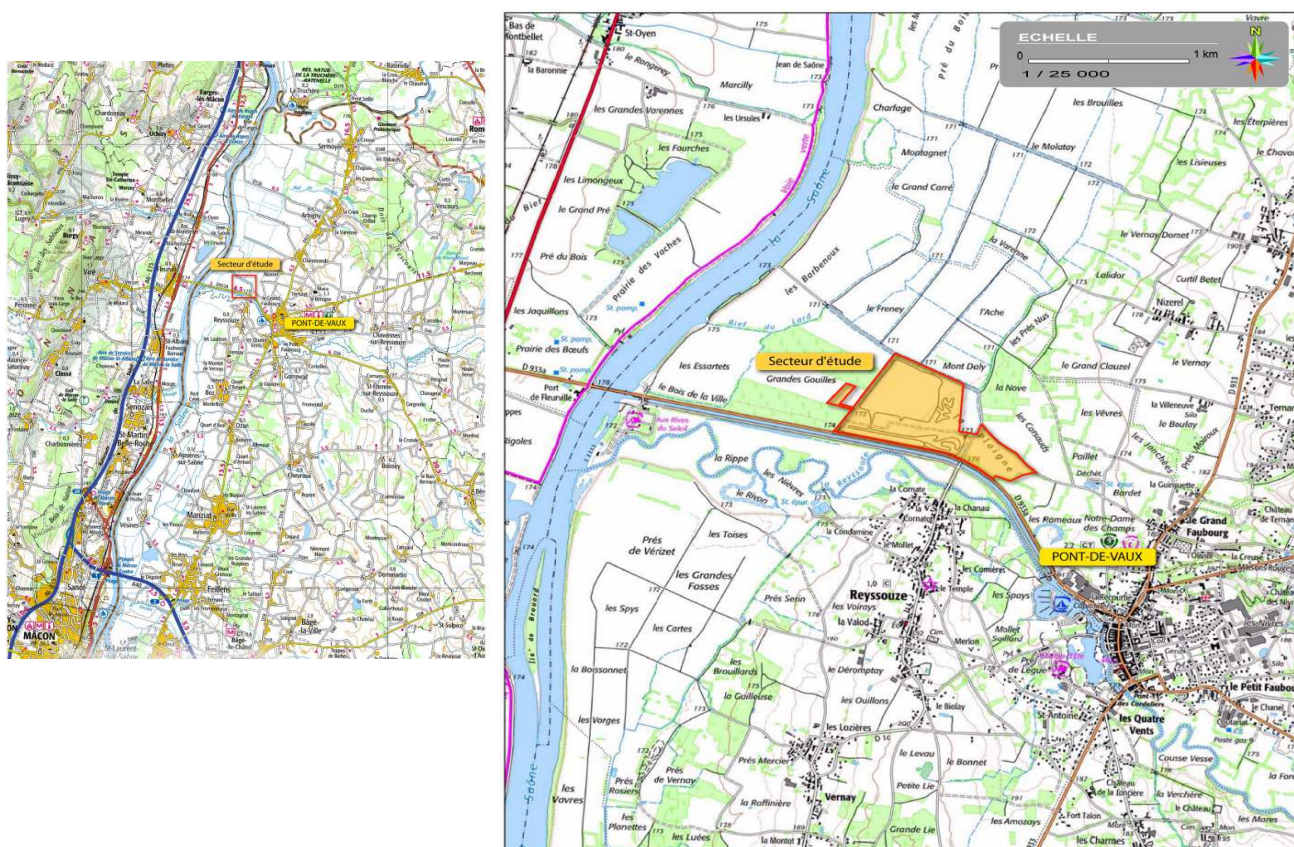
1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

Le circuit de sports motorisés de Pont-de-Vaux est situé dans le nord-ouest du département de l'Ain à environ 2 km à l'ouest du bourg de Pont-de-Vaux. Le site accueillant le projet est localisé dans la plaine alluviale et dans le lit majeur de la Saône, sur une surface de près de 44 ha (comprenant les parkings) dans une zone agricole comportant des prairies humides, inondable et concernée par des zonages d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel (ZNIEFF de type I et de type II, sites Natura 2000 au titre des Directives oiseaux et Habitats Faune et Flore, arrêté préfectoral de protection de biotope).

Ce site, propriété de la commune de Pont-de-Vaux, est utilisé chaque année depuis 1987 par l'association motocycliste de Pont-de-Vaux (APMV) pour organiser le « Mondial du Quad de Pont-de-Vaux ». Cette manifestation qui se déroule le dernier week-end d'août sur 4 jours rassemble environ 600 pilotes et 280 machines et attire au total 15 000 personnes autour de quatre types de courses (Kids quad, SSV, Contest et Mondial), de démonstrations et d'essais proposés par les constructeurs.

Une convention a été signée le 24 mai 2019 entre l'AMPV, organisatrice de la manifestation, et la commune de Pont-de-Vaux, dont l'objet est de définir les conditions dans lesquelles « l'occupant » est autorisé à titre précaire, temporaire et révoquant à utiliser les 44 hectares propriété de la commune pour réaliser son activité associative.



Localisation du projet (source : dossier)



Emprises permanente (1) et temporaires (2) du circuit de Pont-de-Vaux

Emprise du projet – en « 2 » les parking (source : dossier)

Le site est accessible par la RD933a. Il s'organise autour de secteurs dédiés à l'accueil du public, à l'accueil des coureurs et de leurs équipes ainsi que des pistes sur lesquelles se déroulent les courses elles-mêmes.

Les aménagements permanents du site sont les suivants : deux pistes en terre pouvant être regroupées pour former une piste unique d'une longueur totale de 4,21 km, une piste de démonstration et d'essai de 670 m, une piste de franchissement d'une longueur de 170 m et d'un espace dédié au freestyle. La piste d'essai et de franchissement ainsi que l'espace de freestyle présentent des bosses et des creux ; la piste principale comprend également un pont. Outre ces pistes, le site abrite une voirie interne au site empierrée de 15 355 m², une dalle béton de 225 m², une mare creusée pour constituer une réserve d'incendie d'environ 2 400m² représentant 5 000 m³, une butte à l'est des pistes destinée au public, des mats d'éclairage, neuf fosses enterrées pour les eaux usées représentant un volume total de 100 000 litres, des arrivées d'eau potable et d'électricité, des clôtures et palissades, des séparateurs béton.

À ces installations fixes s'ajoutent des aménagements temporaires installés chaque année pour l'événement qui nécessite 5 semaines de montage et 3 semaines de démontage mobilisant pour ce faire entre 20 et 25 personnes : environ 20 bungalows et des containers, bacs et bennes pour la collecte de déchets, des blocs WC raccordés aux fosses enterrées et des douches, des zones de stationnement (coureurs et public), des bottes de paille pour délimiter les pistes et secteurs sur le site etc.

Outre les courses et attractions se déroulant directement sur le site, le mondial inclut d'autres manifestations telles qu'une parade dans les rues de Pont de Vaux le 1er jour de la manifestation, des randonnées motorisées en quad (PVRando, rassemblant de l'ordre de 160 participants par groupe de 20 à 30 véhicules), des soirées musicales (DJ Party) et aussi un show aérien en 2016¹...

Les horaires de la manifestation sont variables selon les jours : les concurrents roulent de 12 h à 22 h 30 le vendredi, de 9 h à 1 h du matin le samedi, de 8h30 à 17h le dimanche. Des speakers animent les journées pendant et en dehors des temps de course. Les soirées musicales se déroulent de 22 h 30 à 3 h du matin le vendredi et le samedi.

1 Cf. page 55 de l'EE, et le site internet Association Motorisé de Pont de Vaux : <http://www.pdvrcing.com/mondialquad/fr-index.html>

En dehors de cette manifestation, le dossier précise que le site n'est pas utilisé. Il n'est pas clôturé mais il est en partie entouré de fossés et ses accès sont fermés (portail). Un exploitant agricole assure la fauche des surfaces enherbées².

Le circuit a fait l'objet d'aménagements successifs depuis 1987 et en particulier d'un agrandissement en 2014. Il n'est jusqu'ici pas régulièrement autorisé au titre des codes de l'urbanisme et de l'environnement. L'AMPV a été mise en demeure, par arrêté préfectoral en date du 7 août 2018 de déposer un dossier de demande d'autorisation environnementale ou de remettre en état des lieux.

Ceci a conduit la commune de Pont-de-Vaux à déposer :

- le 26 décembre 2018, en mairie de Pont-de-Vaux, un dossier de demande de permis d'aménager au titre du Code de l'urbanisme ;
- le 7 janvier 2019, au guichet unique de l'eau, un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 du Code de l'environnement.

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale contient les pièces relatives à ces deux demandes et en particulier une étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet présenté, sous maîtrise d'ouvrage et donc responsabilité de la commune de Pont-de-Vaux qui a déposé les différentes demandes d'autorisation, est constitué du circuit et de la manifestation annuelle qui s'y déroule lesquels sont indissociables (aménagements permanents, temporaires et animations organisées dans le cadre de la manifestation).

Il sera, comme précisé dans le dossier, l'objet d'une enquête publique, commune aux deux demandes présentées, préalablement à leur délivrance.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Autorité environnementale.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du projet sont :

- la préservation des habitats de prairie humide du Val de Saône et des zones humides associées ;
- la non aggravation du risque inondation ;
- la préservation du cadre de vie des riverains (bruit, pollution de l'air, émission de poussière, trafic induit) ainsi que la lutte contre le changement climatique du fait des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la qualité et de la quantité de la ressource en eau ;
- la gestion économe des espaces naturels et agricoles.

2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact du projet est fondée sur des analyses du « secteur d'étude » -défini comme les 44 ha du site du circuit et également de la « zone d'étude », englobant un périmètre plus large et adapté à la thématique environnementale retenue. Elle est dans l'ensemble de bonne facture et proportionnée aux enjeux en présence, à certaines limites près qui seront abordées dans la suite de cet avis.

2 Une convention datée du 27 mai 2019 passée entre l'exploitant et la commune de Pont-de-Vaux est jointe au dossier.

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

L'étude d'impact, dans le cas d'espèce, présente l'état actuel de l'environnement et retrace l'historique des aménagements successifs effectués sur le site du projet depuis 1987. Elle permet d'identifier clairement l'évolution du site concerné du seul fait du projet. L'Autorité environnementale note l'intérêt du travail mené.

Le scénario de référence avec et sans projet est présenté. La nécessaire remise en état du site en cas d'abandon du projet est rappelée, tout comme le fait qu'elle est l'une des options de la mise en demeure préfectorale du 7 août 2018.

2.1.1. Milieux naturels et biodiversité :

Les inondations hivernales de la Saône conduisent à l'existence d'habitats naturels en voie de raréfaction (prairies alluviales inondables ou jonchaie) accueillant un cortège spécifique d'espèces protégées ou patrimoniales faunistiques (par exemple le Râle des genêts, le Vanneau huppé et le Courlis cendré) et floristique (par exemple la Fritillaire pintade, l'Oenanthe fistuleuse) – dont certaines sont en danger sur la liste rouge régionale et sont encore présentes sur le site.

Le site du projet est ainsi localisé au sein d'une zone concernée par de nombreux zonages d'inventaires ou de protection de la biodiversité : le site lui-même est inclus dans le périmètre de ZNIEFF de type I et II et d'un arrêté préfectoral de protection de biotope, à proximité immédiate (notamment au nord) de sites intégrés au réseau Natura 2000 désignés en Zone Spéciale de Conservation au titre de la Directive-Habitat-Faune-Flore et en Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive Oiseaux³. Il est en outre situé au sein d'un réservoir écologique et d'un corridor constitué par la plaine de la Saône identifiés au schéma régional de cohérence écologique.

L'étude d'impact conclut à un enjeu fort sur la quasi-totalité du site⁴ (à l'exception de la bordure sud du site et des parties artificialisées) du fait de la présence de l'habitat d'intérêt communautaire Prairies humides du Val de Saône), au statut « en danger » sur la liste rouge régionale, habitat d'espèces végétales protégées et remarquables et de nidification d'oiseaux à enjeu et également zone humide.

Au-delà des recherches bibliographiques et des éléments issus des inventaires relatifs aux zonages précités caractérisant notamment les habitats en présence, des inventaires faune et flore ont été menés sur le secteur d'étude de février à août 2016 et complétés en 2017. Les méthodologies sont décrites, les relevés sont fournis et des synthèses sont présentées.

Si le dossier décrit précisément le cycle de reproduction du Râle des genêts (figure page 37 de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000), celui-ci n'est pas aussi précis pour les autres espèces d'oiseaux pourtant identifiés comme à enjeu fort.

Suite à la réalisation des diagnostics pédologique et botanique, dont la méthodologie n'appelle pas de remarque particulière, l'ensemble de la zone d'étude est qualifié de zone humide (au titre de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 et de la circulaire du 18 janvier 2010).

3 Il s'agit de l'APPB Prairies humides du Val de Saône en date de 1994, ZPS Val de Saône, ZSC Prairies humides et forêt alluviales du Val de Saône, ZNIEFF I Prairies inondables du val de Saône, ZNIEFF II Val de Saône méridional et ZNIEFF II Basse vallée de la Reyssouze.

4 Cf. carte page 188 de l'EE

2.1.2. Eaux :

Le site ne comporte pas de cours d'eau. Il est en revanche entouré de fossés en eau et situé à proximité du canal de Pont-de-Vaux et de la Reyssouze qui s'écoulent immédiatement au sud de la RD933a. Les masses d'eau superficielles et souterraines en présence (la nappe alluviale de la Saône notamment et la Saône et la Reyssouze)⁵ sont présentées en détail quant à leur état, l'état chimique étant qualifié de bon, l'état écologique étant moyen pour la Saône et mauvais pour la Reyssouze.

Le niveau d'enjeu est qualifié de moyen à fort (Cf. page 209 de l'EE).

Une mare a été créée en 1992 au sein du site du circuit ; elle constitue une réserve d'incendie (5 000 m³). Sa source d'alimentation n'est pas clairement définie ni ses liens éventuels avec le canal de Pont de Vaux ou les eaux de ruissellement des coteaux. Or, selon les situations, les volumes d'eau disponibles pourront varier. Le dossier ne fournit pas d'éléments de retour d'expérience, depuis la création de la mare, de l'évolution de son niveau de remplissage et de son usage.

L'Autorité environnementale recommande de préciser le fonctionnement hydrologique de l'alimentation de la mare, au moins à partir de retours d'expérience depuis sa création, et plus largement de compléter le dossier par une brève présentation de l'état quantitatif de la ressource.

Le site est desservi par le réseau d'eau potable de la commune. Il n'est pas raccordé au réseau d'assainissement communal : il est cependant équipé de neuf cuves réparties sur le site, pour un total de 100 000 l.

2.1.3. Risque inondation :

Le circuit est situé dans le champ d'expansion des crues de la Saône. Il est en zone rouge, d'aléa fort, du plan de prévention des risques « Confluence Saône Reyssouze – inondations de la Saône et de la Reyssouze » approuvé le 4 juillet 2012. La crue de référence⁶ est la crue de 1840 modélisée⁷ aux conditions actuelles d'écoulement.

La cote du terrain naturel du circuit se situe entre 172 et 172,60 m NGF, tandis que les cotes des crues de référence de la Saône sont les suivantes : 176,6 m NGF pour la crue de 1840, 175,9 m NGF pour la crue centennale, 175,1 m NGF pour la crue décennale et 174,1 m NGF pour la crue biennale. Le terrain naturel est chaque année susceptible d'être submergé par près de 1,5 m d'eau. Les crues de la Saône sont hivernales et lentes ; la vitesse des flux est nulle. Le niveau d'enjeu est qualifié dans le dossier de moyen à fort.

La méthodologie ayant servi à l'élaboration de la cote de référence est issue du plan de prévention des risques en vigueur.

2.1.4. Bruit et trafic :

Des mesures de bruit ont été réalisées en 2016 sur 5 sites répartis aux alentours du site du projet (à différentes distances : à la limite du site, à 300 m ce qui correspond aux habitations les plus proches et à 1,2 km où se trouve le faubourg de Pont-de-Vaux) à la fois en période nocturne (14 novembre 2016) et diurne (2 août 2016). Les sites sont cartographiés et comprennent les zones urbanisées les plus proches du

5 La Reyssouze de la confluence depuis le Reyssouzet avec la Saône; la Saône de la confluence avec le Doubs à Villefranche-sur-Saône

6 La crue de référence du PPRi est soit la crue centennale (Q100), soit la plus forte crue connue si cette dernière est supérieure à la crue centennale. Ici la crue de référence est celle de 1840 car supérieure à la crue centennale

7 Ces cotes sont issues d'une modélisation réalisée par l'EPTB Saône-Doubs en lien avec l'Etat sur l'ensemble du linéaire de la Saône

circuit. L'ambiance sonore est globalement calme à l'exception de la bordure de la RD 993a cette dernière étant classée en voie bruyante de catégorie 3.

Le niveau d'enjeu est qualifié selon l'étude d'impact de faible à moyen au regard de la distance des premières habitations (Cf. page 209 de l'EE). Le nombre de personnes concernées serait opportunément également à prendre en compte pour la qualification de l'enjeu.

Les mesures diurnes ont été réalisées le 2 août, à une période qui correspond *a priori* avec celle du montage des installations temporaires de la manifestation, sans que les activités à l'œuvre et leur incidence éventuelle sur les mesures en soient précisées. Aucune mesure de bruit n'est effectuée plus à l'ouest du projet à hauteur du camping "Aux rives du Soleil" situé le long de la RD933a ou des bourgs de Fleurville et Saint-Albain, traversés par la D906. Or cet axe routier permet de rejoindre le site du projet depuis l'autoroute A6 ou la ville de Mâcon.

Le projet est soumis à la réglementation relative aux bruits de voisinage en vigueur⁸ ainsi qu'aux règles relatives à la pratique des sports motorisés⁹. Elles sont décrites dans le dossier.

Des mesures de trafic sont également fournies pour les différents axes desservant Pont-de-Vaux et le site du projet. Elles ne s'étendent cependant pas au tronçon de la RD933a en rive droite de la Saône ni à la D 906. Le RD 933a accueille plus de 6700 véhicules par jour (page 90 de l'EE).

2.2. Solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

« *Les principales solutions de substitution examinées et raisons du choix du site* » constituent le chapitre V de l'étude d'impact. Il développe l'historique de l'installation du circuit sans répondre de fait aux termes du 7° l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Celui-ci dispose en effet que l'étude d'impact doit comporter "*une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine*".

Dans le cas d'espèce, celui d'un projet déjà réalisé et ayant connu des évolutions significatives depuis plus de trente ans, ce parti pris s'explique.

Le dossier pourrait cependant présenter ne serait-ce que succinctement les autres sites éventuellement étudiés à l'origine pour l'accueil du circuit et donc du mondial du quad et fournir les raisons ayant conduit à retenir puis à conserver le site actuel. De même il pourrait présenter les variantes qui ont été étudiées pour les différents aménagements envisagés puis réalisés, pour le circuit et plus largement la manifestation (installation des pistes, de la mare, des attractions, des stands des équipes etc), ainsi que les raisons notamment environnementales (le cas échéant) ayant conduit à les retenir.

Les termes de l'article précité s'appliqueraient notamment aux dernières évolutions envisagées ou prévues concernant la manifestation dans son édition 2019¹⁰.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la justification, notamment au regard de critères environnementaux, des choix successifs relatifs au projet et à ses évolutions, en particulier aux dernières en date.

8 Décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique, Arrêté préfectoral du 12 septembre 2008, Arrêté municipal du Maire de Pont de Vaux n°2019-27 du 27 mai 2019

9 Décret n°2017-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés et réglementation du niveau sonore des machines de la fédération française de motocyclisme

10 Et celles de son édition 2018 également, avec par exemple la réintroduction d'une course motos « Défi motos ».

2.3. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser

Les incidences du projet sont analysées en prenant comme référence, de façon générale, l'année ou la situation correspondant à leur réalisation (pour les aménagements permanents) ou l'état actuel de l'environnement (pour les aménagements temporaires et la manifestation elle-même). Les mesures retenues pour éviter et réduire et si nécessaire compenser les impacts du projet sont décrites de façon particulièrement claire en partie VII de l'étude d'impact.

2.3.1. Temporalité du projet

Le dossier porte sur le projet dans son ensemble : aménagements permanents du circuit et organisation annuelle de la manifestation elle-même. L'analyse des incidences du projet est fondée, pour toutes les thématiques abordées, sur la période retenue (fin août) et sur la courte durée du Mondial (4 journées). La pertinence de l'étude d'impact repose tout particulièrement sur cette double caractéristique du projet, au-delà de son périmètre géographique par exemple. Toute évolution du projet, et notamment d'une de ces deux caractéristiques, nécessiterait une mise à jour de son étude d'impact.

2.3.2. Milieu naturel

Habitats et espèces

L'impact du projet sur la faune et la flore lors des phases de travaux qui se sont succédé depuis 1987 n'est pas évalué en raison notamment de l'absence de données relatives aux conditions de réalisation des travaux d'aménagement, d'inventaires préalables à ces travaux et de la méconnaissance des cortèges présents avant la réalisation des travaux.

L'analyse des impacts des autres aspects du projet se fonde sur l'hypothèse, vraisemblable, de milieux comparables à ceux voisins du site du projet par leur localisation et leur usage, et également sur l'état actuel du site.

L'impact permanent des aménagements sur les habitats et les espèces est ainsi abordé au travers de la perte de 4,30 ha de prairie humide favorable en particulier à l'avifaune (site de nourrissage et de nidification).

Il est aussi le fait de l'organisation de la manifestation elle-même qui pourrait induire un dérangement voire une destruction de l'avifaune nicheuse et du Triton crêté et du Cuivré des marais ainsi qu'une destruction de la flore. Son caractère « tardif » est une mesure efficace d'évitement et de réduction de ces impacts, puisque fin août les jeunes ont normalement pris leur envol.

Des mesures complémentaires d'évitement et de réduction sont prévues et sont inscrites dans la « convention pour la gestion des prairies de fauche des parcelles 17, 23 et 25 » signée le 27 mai 2019, liant la collectivité et l'agriculteur en charge de la fauche du site qui fait clairement état des risques de dérangement et destruction de la faune. Une gestion du site par fauche tardive (après le 15 juillet), centrifuge, à vitesse réduite et sans fertilisation est prévue ; elle représente une mesure de gestion adaptée du site. Ce type de fauche est d'ailleurs nécessaire à la conservation de l'habitat concerné. Des zones non fauchées jouant le rôle de « refuges » notamment pour le Cuivré des marais sont en outre conservées plus longtemps (sans que la durée soit précisée). La convention fera l'objet d'une reconduction tacite annuelle. Le dossier ne précise pas si cette convention sera annexée aux autorisations du projet.

L'autorité environnementale recommande aux autorités décisionnaires que les conditions définies dans la convention relative à la gestion des prairies de fauche du site soient intégrées à chacune des autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Si la démonstration relative aux mesures d'évitement et de réduction est développée pour le Rôle des genêts elle ne l'est pas pour les autres espèces nicheuses.

L'Autorité environnementale recommande de confirmer que les mesures envisagées pour éviter et

réduire les impacts du projet sur le Rôle des genêts sont adaptées à l'ensemble de l'avifaune concernée, notamment au Courlis cendré et au Vanneau huppé, ou à défaut d'en définir de nouvelles.

Compte-tenu de la période (fin août) à laquelle se déroule le mondial du quad, les impacts du circuit en phase de fonctionnement restent limités sans être négligeables d'autant que la préparation du circuit pour le mondial dure 5 semaines et la phase de démontage 3 semaines. Les principaux impacts identifiés sur la flore sont liés au déterrement potentiel de cryptophytes (plantes vivaces enfouies dans le sol).

Le dossier ne relève cependant pas l'existence de données de l'état initial qui témoignent d'une différence significative entre la flore présente sur les pistes et celle présente en dehors des pistes. Les relevés floristiques présentés en annexe 2 témoignent en effet que les relevés effectués en « Prairie humide inondable centre » sont significativement plus riches (72 espèces dont trois au statut en danger sur la liste rouge régionale) que ceux relevés en « Prairie humide inondable centre passage circuit » (9 espèces dont aucune en danger)¹¹. Le projet a donc bien un impact fort sur le développement de la flore qui nécessite d'être analysé, au regard de la situation rencontrée.

Ces impacts nécessitent d'être caractérisés, notamment au regard des surfaces concernées ; le cas échéant, des mesures pour les compenser, à défaut de les éviter et de les réduire, devront être présentées.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur la flore de la prairie humide et de compléter le cas échéant les mesures prises pour les réduire et si nécessaire les compenser.

Des mesures d'évitement pertinentes sont proposées, consistant à conserver l'organisation du mondial à la période la moins défavorable pour le milieu naturel et à conserver le même tracé d'une année sur l'autre. Les règles de sécurité relatives à l'activité organisée conduisent également à circonscrire le piétinement à des secteurs définis. Ces délimitations pourraient peut-être cependant être améliorées.

Quant à la destruction de 4,30 hectares d'habitat de prairies humides, entre l'année 1986 et l'année 2018, le dossier indique qu'elle s'est faite au profit de chemins et zones rudérales (2,55 ha), linéaire de glissières en béton armé « GBA » (0,12 ha), mares et fossés et autres aménagements en déblais (0,46 ha), bosses et autres aménagements en remblais (1,17 ha).

Le dossier ne dit cependant pas clairement si la surface de 4,30 hectares de prairie humide détruite inclut la surface des pistes utilisées par les coureurs, en course. Cette dernière, au vu des éléments fournis au dossier, s'élèverait à 4,84 ha (dont 4,1 ha pour les pistes 1 et 2, et 0,67 ha pour la piste d'essai). Ces secteurs, comme indiqué précédemment, sont l'objet d'impacts forts.

La destruction de cet habitat est selon le dossier aujourd'hui compensée par la « conversion » de surfaces¹² initialement cultivées en maïs jusqu'en 2013, à des surfaces de prairie permanente, à hauteur de 12,8 ha. Les relevés floristique et faunistique, quelques années après, tendent à conforter cette position.

Le dossier ne dit cependant pas clairement si cette nouvelle surface de 12,8 ha inclut ou exclut la surface de piste « roulante » qui traverse aujourd'hui cette parcelle et si le taux de surface de compensation appliqué est bien conforme à ce qui est affiché et serait attendu.

L'Autorité environnementale recommande de préciser comment sont prises en compte les surfaces de pistes dans l'évaluation des impacts du projet sur l'habitat prairies humide et dans le calcul de la compensation apportée, et le cas échéant de la compléter.

Le maître d'ouvrage s'engage opportunément à faire réaliser un suivi faune-flore « écologique » par des

11 Dans les deux autres secteurs de prairies humides objets de relevés, dits « ouest » et « est », 26 et 34 espèces floristiques ont été respectivement recensées. Le nombre d'espèces floristiques recensées semble être en lien direct avec le gradient de la pression portée par le projet aux différents secteurs du site.

12 La parcelle cultivée en maïs avait une surface de 13,3 ha, ou de 12,8 ha (cf. partie 7.1)

organismes spécialisés, tous les trois ans pendant la durée d'exploitation du circuit (page 280 de l'EE).

Zones humides

Les aménagements réalisés sur le site ont généré la création de nombreux déblais et remblais, la création d'une dalle béton et la stabilisation de surfaces par des graves ayant conduit, depuis 1993, d'une part à la destruction de 1,674 ha de zones humides et d'autre part à la dégradation de 1,536 ha de zones humides. Cette dégradation vient de ce que la stabilisation par des graves a détruit les fonctionnalités écologique et biogéochimique de la zone humide mais pas à sa fonctionnalité hydraulique¹³.

Le maître d'ouvrage indique que les 12,8 ha de surfaces de cultures « converties » en prairie humide compensent fonctionnellement cette destruction et cette dégradation, ce qui n'appelle pas de commentaire de l'autorité environnementale si ce n'est que :

- le dossier n'évoque pas l'effet du tassement du sol par les machines (quads et SSV¹⁴) pendant les courses, qui semble pourtant, au vu de ses effets sur la flore, pouvoir ne pas être nul a minima sur la fonction écologique de la zone humide. Si c'était le cas, les surfaces afférentes devraient également être l'objet d'une compensation ;
- le dossier ne précise pas si le système de drainage de la parcelle a été effectivement mis hors service, même si les analyses pédologiques semblent le démontrer ;
- si le projet devait être abandonné, la totalité de la surface du site initial devrait être remise en état.

L'Autorité environnementale recommande de préciser comment sont prises en compte les surfaces de pistes dans l'évaluation des impacts du projet en matière de dégradation de zones humides et dans le calcul de la compensation apportée, et le cas échéant de la compléter.

L'étude d'incidence Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence négative significative sur les sites du réseau Natura 2000 situés à proximité du circuit. Elle souffre cependant des mêmes insuffisances que celles relevées pour l'étude d'impact en matière d'état initial et d'incidences relatives aux habitats, à la faune et la flore et aux zones humides.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'incidences Natura 2000 au vu des conclusions des analyses complémentaires effectuées relatives notamment aux périodes de nidification du Courlis cendré et du Vaneau huppé et à l'atteinte de la piste elle-même sur l'habitat de prairie humide (flore et zones humides).

2.3.3. Eaux :

En ce qui concerne les eaux usées, le site est équipé de neuf cuves réparties sur le site, pour un total de 100 000 l. Ces cuves sont vidangées pour certaines à plusieurs reprises pendant l'événement, les eaux usées étant acheminées à la STEP de Mâcon. Le dossier ne fait pas état du caractère éventuellement limitatif (en nombre ou volume) des WC installés sur le site ou des cuves enterrées.

Le risque de pollution liée aux machines (carburants, huiles moteur) est limité du fait de l'organisation et des règles en vigueur sur le site et pendant les courses, notamment l'utilisation de "*tapis environnementaux*" et le fractionnement du stockage de carburants. Il est essentiellement lié aux accidents pendant la course et éventuellement aux déversements accidentels dans la mare en fonction de son mode d'alimentation. Le dossier n'évoque pas les modalités pratiques pouvant présider au retrait le plus rapide possible des terres souillées lors d'accidents en course. Il ne présente pas de retour d'expérience en matière de nombre et fréquence des pollutions accidentelles de façon générale et d'accidents en course en particulier.

Sans remettre en question le niveau d'enjeu évalué dans le dossier, l'Autorité environnementale

13 Une zone humide a trois fonctions majeures : hydrologique/hydraulique, biologique/écologique et physique/biogéochimique

14 « side by side vehicule » : engins qui reprennent souvent les bases moteur et suspensions des quads mais dans un châssis plus vaste avec un volant et des sièges placés côte à côte

recommande, pour la bonne information du public, de compléter le dossier par un retour d'expérience de situations potentielles d'insuffisance des capacités de prise en charge des eaux usées et de pollutions accidentelles liées à des fuites de carburants ou d'huiles moteur par exemple, et d'indiquer les suites données.

Le dossier fait état d'arrosages afin de limiter les envols de poussières sans que les volumes utilisés (pompés dans la mare) ne soient précisés. Il s'avère donc difficile d'évaluer l'impact potentiel de ces arrosages sur les réserves en eau disponibles, lesquelles sont également celles utilisables en cas d'incendie. L'évolution climatique conduit à s'intéresser également à la circonstance où le Mondial se déroulerait en situation de sécheresse.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les volumes d'eau utilisés les années antérieures (depuis 2014) pour limiter l'envol de poussière et d'indiquer comment s'articule cette utilisation avec les besoins de réserve incendie ainsi qu'avec l'éventuelle mise en œuvre d'un arrêté restriction sécheresse.

2.3.4. Expansion des crues

L'aménagement du circuit a conduit à installer *in fine* 8 965 m³ de remblais dans le lit majeur de la Saône, pour la plupart à partir de matériaux prélevés sur site. Les volumes de remblais sont principalement situés à une altitude inférieure à 174,1 m NGF (cote de la crue biennale). Cet état des lieux est bien réalisé.

Ces remblais conduisent à une diminution, mesurée, de la capacité de stockage du champ d'expansion des crues de la Saône au regard des volumes en jeu. Le dossier indique de façon plausible que ces remblais n'entraînent pas d'augmentation de la ligne d'eau et sont également sans effet sur les vitesses d'écoulement lors des épisodes de crue sans que cela ne soit véritablement démontré (Cf. page 218 de l'EE).

S'agissant des mesures compensatoires, le dossier fait état de l'existence d'un volume de 550m³ qui ne serait pas à compenser car il serait stocké dans la mare. Or, l'alimentation de la mare n'est à ce stade pas formellement connue et il ne peut être exclu que les crues de la Saône, à cinétique lente, aient favorisé son remplissage et donc que ce volume soit déjà mobilisé avant la survenue de la crue.

Le dossier prévoit la réalisation d'une mesure de compensation, conduisant à restituer un volume équivalent au champ d'expansion des crues de la Saône, en décaissant les terrains supportant la déchetterie de Pont-de-Vaux située à proximité du site et dont la déconstruction est programmée par la communauté de communes. A ce stade, l'échéance de la mise en œuvre de cette mesure n'est pas connue ; une délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Bresse et Saône du 20 mai 2019 a cependant été prise en ce sens et est annexée au dossier.

S'agissant du volume qui serait *in fine* compensé, il est limité au seul volume découlant des installations soumises à autorisation (c'est-à-dire datant d'après 1993).

Le dossier précise que la compensation n'est pas apportée « cote pour cote » contrairement à la règle en vigueur dans le SAGE Rhône Méditerranée, aucune autre modalité de compensation n'ayant pu être envisagée sans risquer de porter gravement atteinte à d'autres aspects environnementaux. La solution retenue garantit cependant qu'à la cote maximum le volume total est compensé. Un suivi de l'efficacité de cette compensation et des conséquences éventuelles de ce choix devrait être mis en place.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi des conséquences de la mesure compensatoire relative au rétablissement du volume du champ d'expansion des crues.

2.3.5. Nuisances sonores

Une étude acoustique a été menée et est jointe en annexe de l'étude d'impact. Dans les zones habitées situées les plus proches du circuit, l'ambiance sonore, habituellement calme, est dégradée lors de la manifestation, avec en particulier des émergences sonores (parfois largement) supérieures à +5 dBA (qui correspond au maximum réglementaire) sur les secteurs de la Chanau, de Nizerel ainsi que Bardet en période nocturne.

Le dossier décrit également les règles inhérentes aux manifestations de sports motorisés et fixées par la fédération française de sports motorisés (règlement des machines, contrôle etc) ainsi que les modalités de leur application dans le cadre du Mondial du quad.

Si le projet produisait des nuisances sonores dans des proportions non conformes à la réglementation, la production de l'arrêté municipal daté du 27 mai 2019 (joint au dossier) définissant les conditions acoustiques de réalisation de la manifestation apporte aujourd'hui une réponse à cette situation.

En outre, le maître d'ouvrage s'est engagé à aller au-delà de la réglementation en vigueur relative au bruit émis par les engins en compétition en exigeant des participants, dès l'édition 2019, une baisse de 2dB(A) du bruit des quads (passant d'un maximum de 112 dB(A) à 110 dB(A)). Il prévoit également d'effectuer des mesures pendant l'édition 2019 au sein du site, à ses abords et aux abords des habitations les plus proches.

Sans méconnaître la régularité administrative des émergences sonores, les éléments fournis dans le dossier conduisent à inviter le maître d'ouvrage à évaluer plus précisément le nombre de « riverains » effectivement concernés par l'émergence de + 5dB et potentiellement à étendre le périmètre du secteur d'étude considéré. Il lui sera ainsi non seulement possible d'évaluer à sa juste valeur la plus-value apportée par la mesure de réduction du bruit à la source proposée dès l'édition 2019 (cf. les mesures acoustiques qu'il prévoit de faire), mais aussi, au vu des résultats de cette évaluation et des suivantes, de proposer de nouvelles mesures dans le cadre d'une démarche volontariste d'amélioration continue. Des actions d'accompagnement, d'information et de communication notamment pourront utilement être envisagées à leur endroit.

Le maître d'ouvrage prévoit également « *de mesurer les niveaux sonores générés par le trafic routier du public (surtout au moment des départs des parkings, où les trafics sont les plus concentrés) au droit des habitations situés sur les axes impactés par la hausse de trafic liée à la fréquentation du circuit (zone d'habitat au Sud du circuit, mais aussi à l'Est avec la voie en sens unique à la sortie du parking principal, qui ramène le trafic dans Pont-de-Vaux à l'Est)* ». Cette mesure apparaît tout à fait pertinente. Elle gagnerait à être mise en œuvre sur un périmètre incluant les axes d'accès au site dont le trafic augmente de manière significative pendant la durée de la manifestation. Ce qu'il lui reviendra d'évaluer.

Le pétitionnaire a identifié le sujet des manifestations associées au mondial (pages 245 et 247 de l'EE) mais ne fait pas état d'impact s'agissant des engins empruntant à l'occasion du PVRando « des voies ouvertes à la circulation ». Il ne prévoit pas de mesures spécifiques à ces activités. L'étude acoustique réalisée ne semble en outre pas prendre en compte les incidences des DJParty qui durent jusqu'à 3 heures du matin.

L'Autorité environnementale recommande de prévoir d'étendre le champ et le périmètre de l'évaluation des incidences sonores du projet, d'en tirer les conséquences nécessaires en matière d'évitement et de réduction, par exemple dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, et d'en informer le public.

2.3.6. Qualité de l'air - Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier aborde très rapidement les incidences du projet sur la qualité de l'air sans les quantifier. Il ne fait qu'évoquer le sujet des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur très rural et la courte durée de l'événement conduisent à évaluer *a priori* que ces émissions ne représentent pas, dans le cas d'espèce, des enjeux majeurs. Cependant pour un projet concernant les sports motorisés, dans un domaine concerné au premier chef par l'amélioration des motorisations et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, une quantification même rustique des diverses émissions associées aurait été attendue.

Seraient à considérer non seulement les émissions produites par les coureurs et leurs machines mais également par les autres attractions et par les déplacements que représente la participation à la manifestation : trajets aller et retour des concurrents et des spectateurs.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer, même de façon rustique, les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre.

2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique comportant 20 pages est placé en tête de dossier. Dans sa description du projet il n'aborde pas les autres manifestations se déroulant en lien avec le mondial du quad. Par ailleurs, les enjeux écologiques du site et les nuisances sonores de la manifestation sont évoqués de manière très superficielle.

L'Autorité environnementale recommande de revoir la présentation des enjeux et des incidences du projet et de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.