

N° 004764-01

décembre 2006

Déplacement du circuit Carole :

Création d'une cité de la moto en Île de France
à vocation
sportive, éducative, sécurité routière, environnementale



Déplacement du circuit Carole :
Création d'une cité de la moto en Île de France
à vocation
sportive, éducative, sécurité routière, environnementale

établi par

Dominique BIDOU
Chargé de Mission

et

Bruno FARENIAUX
Inspecteur général de l'Équipement

le 18 décembre 2006

Destinataire

Le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

La Défense, le 29 DÉC. 2006

Rapport n° 004764-01 : Déplacement du circuit Carole - Création d'une Cité de la Moto en Ile de France.

Par note du 25 avril 2006, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission sur **le déplacement du circuit Carole**, dans la perspective de l'aménagement du sud de l'aéroport Charles de Gaulle.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Dominique BIDO**, chargé de mission, et **M. Bruno FARENIAUX**, inspecteur général de l'équipement.

Le déplacement du circuit Carole, nécessaire pour assurer le développement du secteur sud de l'aéroport Charles de Gaulle, offre l'opportunité de créer en Ile-de-France un équipement moderne pour accueillir les motocyclistes dans un esprit à la fois sportif, éducatif, de sécurité et de protection de l'environnement. C'est un projet ambitieux qui doit être proposé pour prendre la relève d'un équipement qui a rendu de réels services, mais qui ne correspond plus aux besoins actuels et dont le fonctionnement ne peut qu'être déficitaire. Compte-tenu de la demande actuelle et de l'évolution de la pratique motocycliste, un tel projet doit aisément trouver son équilibre pour son exploitation. L'Etat, à l'initiative du circuit Carole et propriétaire des lieux, a un rôle important à jouer pour lancer ce projet, qui doit trouver en priorité une résonance au niveau régional. Les prolongements du contrat de projets entre l'Etat et la région Ile-de-France offrent une opportunité de lier des partenariats à cet effet. Une étude économique fine permettrait d'éclairer le choix de la meilleure formule pour la mise en oeuvre du projet, partenariat public privé, délégation de service public, concession, et de compléter ainsi la recherche de partenariats, sachant que de nombreux intérêts sont concernés par le déplacement du circuit Carole d'une part, la création d'un équipement comportant un volet économique significatif d'autre part.

Parmi les sites mentionnés dans la note du 25 avril, un seul semble répondre techniquement aux exigences d'un équipement de cette envergure. La mission a permis de dégager une autre possibilité d'implantation, et l'analyse des solutions envisageables se concentre donc sur deux sites, à proximité des aéroports d'Orly et de Roissy, Wissous (91) et Thieux (77), dont les atouts et faiblesses respectives sont présentés dans le rapport.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

.../...

La mission a observé l'évolution très rapide des projets d'équipement dans les secteurs concernés, et a relevé en conséquence l'importance d'une décision rapide sur l'emplacement. Outre l'opportunité que représente l'actuelle révision du SDRIF, qui devrait être modifié pour intégrer le projet et lever tous les obstacles réglementaires, la mission souligne l'émergence de nombreux projets dans les secteurs proches des aéroports, qui risquent de se porter sur les terrains encore disponibles pour créer le nouvel équipement moto. Le report de la décision ne pourrait qu'accentuer la pression sur ces terrains, qui comptent parmi les derniers possibles dans un périmètre efficace pour une bonne conduite des missions **sécurité routière, environnement et pédagogie** du nouvel équipement.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délais de deux mois à compter de la présente diffusion.

Signé

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 004764 – 01

-le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
-le ministre de la jeunesse, des sports et de la vie associative	1 ex
-le directeur du cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
-le secrétaire général du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
-la déléguée interministérielle à la sécurité routière	2 ex
-la directrice des sports	2 ex
-le directeur de la jeunesse et de l'éducation populaire	2 ex
-le directeur de la vie associative, de l'emploi et des formations	2 ex
-le directeur général de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne	2 ex
-le directeur général de l'EPA Plaine de France	2 ex
-le directeur régional de l'équipement d'Ile de France	3 ex
-le directeur départemental de l'équipement de la Seine et Marne	1 ex
-le directeur départemental de l'équipement de l'Essonne	1 ex
-le directeur départemental de l'équipement de la Seine-Saint-Denis	1 ex
-le préfet de région Ile de France	2 ex
-le préfet du département de la Seine et Marne	2 ex
-le préfet du département l'Essonne	2 ex
-le préfet du département de la Seine-Saint-Denis	2 ex
-le vice-président du CGPC	1 ex
-la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
-les secrétaires de section du CGPC	7 ex
-M. Dominique BIDOUE	20 ex
-M. Bruno FARENIAUX	20 ex
-archives du CGPC	1 ex

Un exemplaire du rapport sera adressé aux interlocuteurs de la mission dès sa publication

Sommaire du Rapport

Synthèse et principales conclusions	Page 5
Préambule: Positionnement de la mission	Page 7
Chapitre 1: Quel nouvel équipement pour l'Île de France	Page 11
Chapitre 2: Les sites potentiels	Page 23
Chapitre 3: La mise en oeuvre du projet	Page 31
Annexes:	Page 37

Synthèse et principales conclusions

Sur la base des nombreuses études précédentes sur le déplacement du circuit Carole, et des documents fournis par les administrations, les nombreux entretiens avec les milieux administratifs, professionnels et sportifs d'une part, les représentants des collectivités concernées d'autre part nous ont permis :

- de prendre la mesure des besoins exprimés par les différentes parties prenantes du circuit. Celles-ci s'articulent autour des activités spécifiques à la piste (initiation, prévention, compétitions) et d'activités nouvelles, complémentaires, à caractère économique et de formation qui ne peuvent trouver place sur le site actuel. Nous avons traduit ces préoccupations dans les orientations du projet de nouvel équipement, qui pourrait constituer une « cité de la moto » pour l'Ile-de-France.

- d'identifier, parmi tous les sites envisagés, deux emplacements potentiels répondant aux exigences techniques découlant du projet tel qu'il se dessine à la suite de cette première étape. L'un se situe sur la commune de Wissous (91) l'autre sur celle de Thieux (77). Nous avons cherché à mettre en évidence leurs atouts et leurs faiblesses, sur la base de l'analyse des territoires envisagés, des documents d'urbanisme, des souhaits exprimés par les élus.

- d'esquisser quelques pistes pour le montage juridique et financier du projet et la recherche de partenariats. Il appartient à l'Etat de prendre au plus vite les initiatives nécessaires pour la mise en oeuvre effective des orientations qui seront retenues.

L'ensemble de nos interlocuteurs souhaitent vivement voir l'Etat affirmer sa détermination à faire aboutir le déplacement du circuit Carole dans des délais raisonnables. Un premier message fort consisterait à inscrire ce nouvel équipement dans le prolongement direct du Contrat de Projet en cours de négociation avec la Région Île de France, en liaison avec l'aménagement du secteur Sud de Roissy. Un second consisterait à proposer l'identification de son futur emplacement dans le SDRIF en cours de révision.

Le choix du site et l'adoption des orientations fondatrices du nouvel équipement moto pour la région, revêtent aujourd'hui un caractère d'urgence. A défaut, on peut craindre que les difficultés à déplacer l'actuel circuit Carole ne s'accroissent encore, et compromettent les importants projets en préparation sur ce secteur. De puissants intérêts économiques sont donc concernés par la réussite du projet, même s'il est réalisé en dehors de leur territoire de référence. Les conditions sont aujourd'hui favorables, du fait de la préparation en cours de contrats ou conventions entre l'Etat et les collectivités (contrat de projets, protocole sur l'aménagement du sud de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et l'extension du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte) et de la révision du Schéma directeur d'Ile-de-France.

Parmi les partenaires indispensables à la réussite du projet, figure la région Ile-de-France, et les collectivités concernées selon la localisation retenue.

Une étude fine, à la fois économique et technique doit être lancée pour préciser les contours géographiques et programmatiques de l'équipement, parallèlement au montage des instances qui prendront en charge la propriété et l'exploitation du nouvel ensemble. Différentes hypothèses telles que le partenariat public privé, la concession ou la délégation de service public sont envisageables pour intégrer des intérêts privés au projet, dont l'équilibre financier semble aisément accessible.

Préambule

Positionnement de la mission

1. Objet de la mission, contexte

Inauguré le 1^{er} décembre 1979, le circuit Carole a bien rempli sa mission. Il s'agissait d'offrir aux motards de la région un circuit où ils puissent exercer leur activité dans les meilleures conditions de sécurité, de manière éliminer les pratiques « sauvages » qui s'étaient développées dans le courant des années 1970, et qui avaient fait plusieurs victimes, dont Carole Le Fol, 18 ans, qui a donné son nom au circuit. L'essentiel de ces pratiques ont disparues, durablement, et notamment sur le site historique de ces rassemblements, à Rungis, on ne signale aucun incident lié à la pratique de la moto¹. Toutefois, on observe des pratiques nouvelles, sous les noms de « run » ou de « stunt », dont le développement mérite une attention particulière.

Le circuit actuel fonctionne bien, et ne provoque aucun trouble particulier si ce n'est des niveaux de bruit supérieurs aux limites fixées par la réglementation. Il est toutefois manifestement trop petit, en termes de capacité d'accueil des motards et d'équipements à associer au circuit. Toute évolution sur place est compromise, ce qui n'est pas surprenant quand on sait que le circuit Carole avait été installé pour une dizaine d'années, et qu'il fonctionne depuis plus de 25 ans : le contexte local a fortement évolué, de même que la demande des motards. Il faut donc envisager très rapidement la création d'un nouvel équipement, correspondant aux besoins d'aujourd'hui et offrant des capacités d'évolution pour répondre aux attentes qui se manifesteront par la suite. Ce nouvel équipement doit par ailleurs offrir toutes les garanties du point de vue environnemental, en premier lieu pour les populations des communes riveraines.

Ce besoin de nouvel équipement s'inscrit aujourd'hui dans un contexte très favorable. Le développement de zones d'activité et d'expositions sur le territoire situé au sud de la plateforme de Roissy Charles-de-Gaulle entraîne une forte demande foncière, et l'emplacement actuel du circuit compromet ces projets. L'intérêt des motards et celui des autorités aménageuses, villes et établissements publics, semblent converger.

C'est dans ce contexte que le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, M. Dominique Perben, a confié au Préfet de Région, M. Bertrand Landrieu, une mission particulière pour l'aménagement du secteur concerné par ces grands projets, et au Conseil général des Ponts et Chaussées une mission complémentaire sur le déplacement du circuit Carole².

L'objet précis de cette seconde mission est d'analyser les différentes hypothèses d'ores et déjà formulées pour un nouvel emplacement, notamment « les contraintes en terme d'urbanisme réglementaire, de nuisances, d'accessibilité de chacun des sites ».

¹ Entretien téléphonique avec le sous-préfet de L'Haÿ-les-Roses, Didier Montchamp

² On trouvera en annexe 1 la lettre de mission adressée à Claude Martinand, vice-président du CGPC

Il s'étend également aux conditions financières, aux modalités opérationnelles, et au programme dans la perspective d'un « confortement du circuit dans ses vocations sociale, éducative et sportive ». La mission doit être menée en liaison étroite avec le Préfet de Région et les services du ministère de la Jeunesse et des sports.

2. Démarche retenue

De nombreuses études ont été menées sur le circuit Carole. La dernière en date, celle menée par la DDE de Seine St Denis et l'AFTRP, avec notamment le concours du ministère de la jeunesse et des sports et de la fédération française de motocyclisme, présente un « programme prévisionnel » pour un nouveau circuit sensiblement renforcé par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Il est clair, et l'ensemble des interlocuteurs rencontrés³ nous l'a confirmé, que le nouvel équipement à concevoir sera d'une autre envergure que l'actuel circuit Carole. La conception de cet équipement constitue une des dimensions essentielles de ce rapport, et un préalable aux autres volets, à savoir l'emplacement et le montage du projet. Nous avons donc mené trois investigations complémentaires, sur le programme, l'emplacement, et le montage opérationnel.

Pour le programme, à partir des hypothèses décrites dans l'étude de 2003, nous avons procédé à des vérifications auprès des acteurs concernés, fédérations sportives, administrations (jeunesse et sports, sécurité routière), établissements publics d'aménagement. Nous avons développé en outre une approche économique, de manière à recueillir les avis des fédérations professionnelles et des corps consulaires sur les possibilités de lier au circuit une zone d'activités dédiées aux sports mécaniques, à l'entretien et aux équipements des motos et des motocyclistes. La vocation pédagogique, tournée sur le bon entretien et la sécurité en serait accentuée. Cette approche nous a conduit à proposer, au-delà du programme de 2003, que des activités de formation professionnelle liées à la moto (métiers de la réparation et de l'entretien d'une part, de la vente d'autre part) puissent être envisagées sur le circuit ou autour du circuit. Une rapide investigation sur les projets actuels de création de circuits en Ile-de-France complète ce volet sur la nature de l'équipement à créer en substitution du circuit Carole. Une note d'orientation a ainsi pu être proposée aux collectivités dans la phase d'étude des sites potentiels. Les éléments de cette note sont repris, pour l'essentiel, dans le chapitre I du présent rapport, concernant la nature du nouvel équipement.

Pour les emplacements possibles, une analyse des précédentes études sur le sujet permet d'identifier des emplacements additionnels par rapport à la liste des trois sites mentionnés dans la lettre de mission. L'examen des cartes et photos aériennes des zones aéroportuaires nous a permis d'étendre le champ de nos investigations, avec l'aide de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France et d'Aéroports de Paris. Nous avons rencontré les représentants de l'Etat et des Conseils généraux dans les départements concernés, ainsi que les maires des communes susceptibles d'accueillir ou d'être parties prenantes du projet, à un titre ou à un autre. A l'issue de cet inventaire et de ces entretiens, deux sites restent envisageables de notre point de vue, sur lesquels nous avons approfondi l'analyse pour en faire ressortir les atouts et les handicaps. L'étude des sites potentiels et ses conclusions constituent le chapitre II de ce rapport.

³ La liste des personnes rencontrées figure en annexe 2

Les hypothèses pour le montage du projet dépendent du programme retenu et des budgets correspondants, tant en investissement qu'en fonctionnement.

Il faut distinguer la propriété de l'équipement et son exploitation, qui peuvent être confiées à des structures différentes. L'organisme en charge d'animer le projet jusqu'à la livraison de l'équipement doit également être désigné. Le rôle et l'implication des collectivités, région, départements, villes, d'une part, et du secteur privé d'autre part, constituent enfin un point important du travail engagé.

3. Des opportunités à saisir

Le besoin de modernisation du circuit Carole est nécessaire et urgent. Le circuit Carole ne peut être fermé sans qu'un autre équipement n'ait été ouvert préalablement ou puisse l'être simultanément. Compte tenu des délais nécessaires à l'étude fine du projet, la mise en place des partenariats, le montage des structures juridiques, la recherche des financements, les enquêtes, les procédures d'urbanisme et la conduite opérationnelle de l'opération, un délai de quatre à cinq ans est le plus souvent avancé. La décision est donc urgente. Le contexte est favorable, puisque le protocole de juin 1998 sur « l'aménagement du sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle et l'extension du parc des expositions de Paris Nord Villepinte » doit être renouvelé à la fin de l'année 2006. La préparation des contrats de projet entre l'Etat et les régions ouvre en outre la possibilité d'inscrire un grand équipement moto parmi les actions d'accompagnement de l'aménagement du secteur stratégique que représente la zone sud de Roissy Charles-de-Gaulle. Le contrat de projet 2007-2013 mentionne, dans le cadre de l'objectif « renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France par le développement équilibré de dix secteurs stratégiques organisant l'armature urbaine régionale », « le maintien du rayonnement international de l'activité des congrès et salons, notamment par les aménagements et équipements nécessaires au développement et à l'extension du parc d'expositions de Paris-Nord-Villepinte dans le cadre de l'aménagement du secteur Roissy-Villepinte-Le Bourget (aéroport d'affaires, pôles d'activités, cité de l'air et de l'espace) ». Le déplacement du circuit Carole semble pouvoir être inscrit dans ce cadre, dans un volet territorial ou toute autre forme contractuelle. Enfin, la révision du schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France offre la possibilité de rendre compatible, si cela s'avérait nécessaire, des documents d'urbanisme avec le projet.

A l'inverse, l'examen des précédentes hypothèses étudiées au cours des dernières années pour le déplacement du circuit montre que les disponibilités évoluent très vite. La plupart d'entre elles sont aujourd'hui dépassées, différents projets s'étant réalisés sur les emprises envisagées ou à proximité. Un choix rapide est donc nécessaire si l'on veut conserver un équipement moto dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de Paris, exigence incontournable pour le maintien du caractère social et éducatif du circuit.

Chapitre I

Quel nouvel équipement pour l'Ile de France

1. La Moto en France et en Ile de France aujourd'hui

Sans vouloir se livrer à un descriptif exhaustif du marché et des pratiques liés à la moto en France, il nous est apparu important d'en rappeler les principales données en termes économiques, techniques et sociologiques qu'elle soit moyen de transport ou pratique sportive.

1-1 Quelques données économiques sur la moto

Depuis près de trente ans, le nombre de motos mises en circulation a été multiplié par 7. Elles constituent pour les uns une alternative à la voiture en particulier dans un espace urbain très encombré. Pour les autres c'est une passion, un véritable art de vivre, pour d'autres encore un sport dont les disciplines connaissent un succès grandissant si l'on en croît l'augmentation spectaculaire du nombre de licenciés qu'enregistre depuis ces 5 dernières années, la Fédération Française de Motocyclisme

a) Le parc actuel de moto

Le parc national de motos est estimé à 1,1 million de véhicules auquel il faut ajouter environ 1,3 millions cyclomoteurs. En trente ans ce parc motos a été multiplié par 7 alors que celui de la voiture doublait. Celui des cyclomoteurs continue quant à lui de décroître (on en dénombrait 1,8 million en 1995).

b) Le marché de la moto:

196 618 deux roues motorisés de plus de 50 cm³ (moto/scooter) ont été immatriculés en 2005 soit une progression de 7% par rapport à 2004, ce qui constitue un nouveau record depuis 1999. Le marché se partage entre les 125cm³ (85 658 unités, soit une très nette hausse par rapport à 2004) et les « gros cubes » (110960, eux aussi en forte progression).

Le marché reste dominé par les constructeurs japonais. Ainsi, Yamaha (20,6%), Honda (17,6%) et Suzuki (15%) se partagent toujours plus de la moitié du marché français. Celui-ci est marqué par la quasi absence de constructeurs français, si l'on excepte **Voxan** qui poursuit son redressement avec des chiffres encore modestes, **Sherco** qui a immatriculé 228 machines d'enduro en 2004 et **Peugeot** qui perd 4,7% de part de marché en 2005 sur l'ensemble de sa gamme.

Le marché des 125cm³ continue de croître, bénéficiant de l'énorme réservoir de clientèle des automobilistes cherchant une alternative à la voiture face à l'engorgement des grandes villes. Hier constitué essentiellement de jeunes, ce marché a évolué vers un public d'adultes plus âgés recherchant des engins fonctionnels et économiques.

Le marché des grosses cylindrées se différencie nettement du précédent. Son réservoir de clientèle est limité aux titulaires du permis A , passionnés, dont la moyenne d'âge ne cesse d'augmenter en raison du coût de plus en plus élevé d'acquisition, d'entretien et d'assurance des motos. Il se décompose en deux grandes catégories de motard: les « rouleurs » qui recherchent une moto polyvalente à un coût raisonnable et les « passionnés » qui lui préfèrent la moto d'exception et qui sont prêt à y mettre le prix.

Marginal, il y a encore quelques années, le phénomène des quads homologués connaît aujourd'hui une progression spectaculaire (+96,8% entre 2003 et 2004) avec 40885 machines vendues en 2004. Les ventes de quads représentent désormais plus de la moitié des ventes de 125cm³.

Il faut noter enfin, la place de plus en plus important de l'occasion dans ces nouvelles immatriculations.

c) La moto ludique et sportive

Le sport motocycliste regroupe 8 principales disciplines et environ 52000 licenciés (Cf tableau ci dessous).

Les disciplines les plus représentées sont le moto-cross(21 000 lic.), la vitesse (13 000 lic.), l'enduro(13000 lic.), le trial(3000 lic.), le quad (2800 lic.), les rallies route et tout terrain(1200 lic.), les courses sur piste(500 lic.), le moto ball(400 lic.).

Le nombre de licences délivrées par la Fédération Française de Motocyclisme a quasiment doublé depuis dix ans . L'Ile de France n'y représente que 8% du total des licenciés (4300 licenciés).

Ce sont la Seine et Marne, l'Essonne et la Seine Saint Denis qui comptent le plus de licenciés moto et le plus grand nombre de clubs. La Seine Saint Denis, siège du circuit Carole , a vu le nombre de ses licenciés doubler depuis dix ans. Elle représente à elle-seule près de 20% du total régional (cf annexe 3).

d) Moto et sécurité routière

Les motocyclette ne représentent que 1% du trafic mais 15% du nombre des tués. Ce taux est en constante augmentation depuis quinze ans. Ce « sur-risque » moto en France est très supérieur à celui des autres pays européens. A kilomètre parcourus équivalents, il y a près de trois fois plus de tués en France qu'en Allemagne.

L'analyse des principales caractéristiques des accidents de moto révèle un profil d'utilisateur de moins en moins jeune, citadin qui se tue beaucoup à la campagne, surtout avec de grosses cylindrées, principalement durant les mois d'été(2 à 3 fois plus de victimes en juin et juillet). Cet usager s'avère particulièrement vulnérable (90% des victimes tuées dans un accident impliquant une moto sont usagers de moto).

Parmi les principales causes de d'accident on relève le non respect des limitations de vitesse et l'alcool qui augmenteraient respectivement de 40% et 20% le nombre de motocyclistes tués sur la route, les défauts d'équipement (absence de casque 6%, mauvaise qualité du casque, absence de bottes ou de blouson, etc.).

1.2 Les circuits moto en France

Il existe à ce jour 23 circuits homologués en France(cf liste annexe), gérés par des sociétés privées, des sociétés d'économie mixte ou des collectivités publiques dans une logique d'équilibre économique ou de rentabilité.

Cette offre reste très insuffisante au regard de la demande qui n'a cessé de croître ces 15 dernières années. De surcroît, bon nombre de ces circuits sont restés hors de portée d'une grande majorité des motards par manque d'information et de promotion sur leur existence et leurs conditions d'accessibilité d'une part, en raison de plages d'utilisation trop réduites ou d'une tarification inadaptée d'autre part.

Enfin la couverture géographique de notre territoire en circuits accessibles réellement aux motards, est très insuffisante en particulier dans l'est de la France (Rhône Alpes notamment).

A ce niveau, le circuit Carole fait figure d'exception en raison du caractère social d'une partie de ses activités, de son accessibilité à tous les publics grâce notamment à la gratuité d'accès accordée aux motards les week-ends.

2.Le circuit Carole

2.1 Historique du circuit

Créé en 1979, à l'initiative du ministère de la Jeunesse et des Sports sur la commune de Tremblay-en-France, le Circuit Carole a été conçu pour offrir aux jeunes motard un espace sécurisé pour pratiquer la moto de vitesse et mettre fin aux courses « sauvages » que ceux-ci organisaient sur les parkings du Marché d'Intérêt National de Rungis.

Au début des années 70, les pouvoirs publics prennent conscience des problèmes engendrés par l'évolution des comportements en matière de conduite automobile et motocycliste et surtout de la nécessité d'enrayer la croissance rapide des accidents mortels. C'est l'époque où de nombreux motard se retrouvent place de la Bastille et à Rungis improvisant des circuits de vitesse totalement dépourvus de sécurité. Ces « runs » improvisés provoqueront la mort de 9 d'entre eux dont la jeune Carole Le Fol qui donnera son nom au circuit.

En 1978 le journaliste Yves Mourousi est nommé Monsieur Moto auprès du ministère de la Jeunesse et des Sports. Il favorise l'établissement du dialogue entre les associations de motards qui réclament depuis plusieurs années la création d'un vrai circuit à l'accès gratuit et les ministères concernés. A l'occasion du Bol d'Or de cette même année, Jean Pierre Soisson (Ministre de la Jeunesse et des Sports) annonce la création d'un circuit motocycliste en Île de France dont il confie le soin de l'élaboration à ses services en lien avec Jean-Jacques Branfaux.

Le circuit Carole, dessiné par Jean Pierre Beltoise, est inauguré en 1979, sa gestion en est confié à l'Association Multisports du Circuit de Tremblay (AMTC).

En 1990 l'Etat confie la gestion du circuit au Conseil Général de Seine Saint Denis qui lui même concède à une Société d'Economie Mixte Intercommunale du Pays de France et de l'Aulnoye (SEMIPFA), la gestion et l'animation de l'équipement et du site, avec pour mission de promouvoir et faire respecter sa vocation en favorisant l'accès du plus grand nombre aux activités et sports motocyclistes.

De par ses statuts, le circuit Carole favorisera donc la pratique des sports mécaniques tout en insistant sur sa vocation préventive et éducative qui répond à un objectif social et populaire. Il permettra au motard d'améliorer la maîtrise de leurs engins, de s'initier à la vitesse dans des conditions de sécurité optima. Dans cet esprit, il est ouvert toute l'année aux cyclos et aux motocyclistes, détenteurs ou non d'une licence. Son accès, gratuit le week-end, est payant la semaine.

Seul équipement de ce type en Île de France et même en France, Carole accueille de nombreuses manifestations et compétitions de motos comme de karts, des stages de perfectionnement à la conduite sur route et sur piste et des initiations au pilotage sportif.

2.2 Les pratiques observées

Depuis son ouverture officielle le circuit Carole a connu de profondes évolutions. Désormais éclairé, sonorisé, sécurisé par une tour de contrôle, des grillages et des murets de protection, il s'est aussi sectorisé offrant ainsi une diversité réelle d'activités à la fois sportives, ludiques, sociales et pédagogiques.

Lors des 252 jours d'ouverture en 2005, 17643 motos, 615 cyclomoteurs et 283 karts ont été accueillis dans le cadre de ses activités. 10 000 d'entre eux y ont accédé gratuitement. Si l'on y ajoute les accompagnants et les spectateurs des compétitions, ce sont environ 120 000 personnes qui ont fréquenté le site l'an dernier (cf annexe 4).

NB: Pour rouler sur le circuit; il suffit de présenter son permis de conduire, son assurance ou sa licence FFM, sa carte grise, être équipé correctement (casque intégral, veste ou combinaison cuir, gants, bottes et pantalon). L'état général de la moto est également vérifié (notamment au niveau d'éventuelles fuites d'huile).

a) Pratiques sportives

Elles se déroulent prioritairement d'avril à Novembre et concerne à la fois la pratique de la piste mais aussi l'organisation d'évènements sportifs.

Ouvert officiellement 361 jours par an, de 8h30 à 17h l'hiver et de 8h30 à 19h l'été, le circuit est réservé prioritairement à tous les pilotes amateurs de moto qui peuvent venir s'entraîner sur la piste avec leur propre engin. Ils bénéficient d'un accès gratuit les vendredis, samedis, dimanches et jours fériés, l'après midi à l'exception des week-ends de compétitions. L'accès est payant les autres jours. Les conditions d'accès sont identiques pour les pilotes de karts comme pour les cyclomoteurs, à l'exception du mercredi après midi où ces derniers bénéficient d'une gratuité.

Les pilotes accèdent à la piste et y évoluent par groupes de 25 à raison d'un quart d'heure par groupe, ce qui entraîne des attentes assez longues pour les motards.

NB: De plus en plus de motards préfèrent venir en semaine et payer leur accès au circuit pour bénéficier de meilleures conditions d'utilisation de la piste. Beaucoup d'entre eux ont abandonné la moto de route au profit de la moto de piste (les motos de piste représentaient 10 à 15% des engins fréquentant le circuit il y a 5 ans, aujourd'hui elle représentent 50% du parc présent).

Le circuit accueillera par ailleurs, cette année 2006, 8 compétitions de motos et de Karts. Celles-ci devraient attirer en moyenne 4000 visiteurs. L'organisation comme la gestion de ces manifestations relèvent généralement de clubs ou de fédérations. Le circuit leur est mis à disposition le temps de la manifestation.

Par ailleurs, sont organisées sur le circuit des compétitions d'auto modélisme sur une ou deux journées qui rassemblent une centaine de pilotes, autant de mécaniciens et de 300 à 1000 spectateurs. Le club « Radio Sport Modélisme » d'Aulnay est le grand animateur de cette activité qui est dotée d'un circuit propre.

b) Pratiques sociales

Le circuit Carole est le seul circuit en France, ouvert toute l'année, réservé prioritairement à la moto et qui accueille tous les deux-roues, immatriculés ou non, de 49,9cm³ aux plus grosses cylindrées.

Il s'adresse donc à un large public qui comprends aussi bien des sportifs de haut niveau, que des passionnés de vitesse ou de « gros cubes », ou encore de jeunes franciliens pour lesquels il constitue un lieu d'animation et de loisirs à caractère social.

Que ce soit sous l'égide de l'équipe du circuit ou de la FFM, ceux-ci peuvent en effet accéder gratuitement à la pratique du cyclomoteurs voir de la moto, dans le cadre de journées ou de stages d'initiation encadrés par des moniteurs fédéraux.

L'été, Carole est un des sites retenus par le Conseil Général de Seine Saint Denis pour l'opération « Villes-Vie-Vacances » qui permet aux jeunes des villes partenaires de l'opération, de s'initier à la pratique du Kart, à la sécurité routière, à la mini-moto au vélo et même au modélisme. De mi-juillet à fin Août 2006 ce sont près de 2000 jeunes et enfants provenant d'une quinzaine de collectivités qui bénéficieront de ces programmes.

NB: Cette vocation sociale du circuit qui en a fait l'originalité depuis sa création et à laquelle ses gestionnaires comme les motards qui le fréquentent, semblent très attachés, constitue un point fort de son devenir. Elle devrait être maintenue dans le cadre du futur circuit..

c) Formation et Sécurité Routière

Par delà ses activités sportives, sociales et événementielles, le circuit Carole accueille un important volet formation à la pratique motocycliste et de sensibilisation à la sécurité.

Il constitue lui même un bel exemple en matière de sécurité tant au niveau des règles de fonctionnement adoptées et mises en application par ses responsables qu'au niveau des partenariats mis en oeuvre notamment avec des équipementiers (Hein-Gericke et Shoeï) pour mettre des combinaisons, bottes et casques à disposition des amateurs qui n'en disposent pas.

Concernant la formation moto-école outre la présence sur le site du partenaire Zébra, le circuit est utilisé pour l'initiation et le passage du permis moto. Cette activité représente environ 1500 élèves par an.

Par ailleurs, des stages d'initiation ou de perfectionnement à la conduite routière ou à la conduite sportive peuvent être organisés à la demande, avec le soutien notamment de l'Association pour la Formation des Motards (AFDM). Ces formations s'adressent généralement aux services jeunesse des collectivités locales ou territoriales, aux centres de loisirs, aux clubs sportifs (français ou étrangers), aux comités d'entreprise.

Le circuit est aussi régulièrement utilisé par les fonctionnaires de l'Etat en charge de la sécurité routière, de la sécurité des citoyens ou des personnalités pour leur formation et leur entraînement..

Enfin des stages d'initiation au pilotage sportif sont organisés par le gestionnaire du circuit sous l'égide de la Fédération française de Motocyclisme

NB:Ce volet formation et sensibilisation à la sécurité routière comme à la maîtrise du deux-roues nous semble essentiel et devra être pris en compte dans le futur projet de circuit. Il peut être conforté sous réserve d'ouvrir plus largement le partenariat (problème notamment de la présence exclusive de la société Zébra).

2.3 Le fonctionnement actuel du Circuit

a) L'exploitation du circuit

. Aspects juridiques

Par une première convention du 07 janvier 1983, l'Etat (ministère de la Jeunesse et des Sports) confiait, contre redevance, l'exploitation et la gestion du circuit Carole au SEAPFA (Syndicat d'Equipement et d'Aménagement des Pays de France et d'Aulnoye) qui en avait assuré quelques années plus tôt la réalisation.

Cette convention triennale précisait la vocation du circuit destiné à la pratique motocycliste, à la pratique des sports mécaniques et conduite motorisée autorisée, à l'exception de la pratique automobile.

Elle faisait par ailleurs obligation au gestionnaire de rendre accessible gratuitement le circuit du vendredi 12H au dimanche soir ainsi que les jours fériés aux usagers de la moto, vélomoteurs et cyclomoteurs à l'exception de 12 week-ends réservés à l'organisation de manifestations.

Elle donnait à celui-ci la possibilité d'organiser des activités complémentaires d'enseignement à la conduite et d'éducation routière .

Un comité consultatif présidé par le préfet et se réunissant au moins trois fois par an était mis en place .

Deux avenants ont modifié cette convention initiale en mars 1990 et en juillet 1996 transférant la concession au département de Seine Saint-Denis et passant le nombre de week-ends dédiés au manifestation de 12 à 26 d'une part et, d'autre part donnant la possibilité de dénoncer la convention dans le cas où un autre site serait aménagé en vue du déplacement du circuit et de la poursuite de son exploitation.

Depuis 1990, le Département a confié la gestion du circuit à la Société d'Economie Mixte des Pays de France et d'Aulnoye (SEMIPFA).

. Aspects budgétaires

L'examen des comptes de résultats des dix derniers exercices montrent une augmentation constante et significative des charges qui s'accompagne d'une augmentation parallèle des produits, maintenant la participation du Conseil Général de Seine Saint Denis à hauteur de 30 à 40% des dépenses globales.

En 2005 celle-ci s'établissait à hauteur de 374 641 Euros sur un total de 1 054 300 Euros de charges.

La comptabilité analytique mise en place en 2005 par le nouveau responsable d'exploitation permet désormais de mieux appréhender les causes de ces déficits successifs d'exploitation et de mieux maîtriser les dépenses. Si le caractère social de certaines activités et l'obligation de gratuité du week-end, justifient en grande partie celui-ci et, par là même, l'intervention du département, on note par exemple un étonnant résultat négatif du poste « compétitions » qui devrait être logiquement excédentaire et qui s'explique par les importants surcoûts engendrés par ces événements sur la consommation d'électricité.

Côté produits, on constate l'importance des recettes engendrées par les locations exclusives du circuit et par la billetterie. Elle pourraient être largement confortées dans le cadre d'une extension du circuit.

On peut noter, dans le même esprit, l'insuffisance des recettes liées aux activités induites qui s'explique par le manque de surface, le caractère très précaire des installations accueillant les partenaires privés et le public. Ces éléments seront à prendre en compte dans l'établissement du cahier des charges du nouveau circuit.

NB: Si la localisation du circuit, son histoire et la vocation sociale de ses activités ont conduit le département de la Seine Saint-Denis à intervenir financièrement pour assurer l'équilibre économique de cet équipement, on peut s'interroger sur le fait qu'il ait été le seul acteur public à jouer ce rôle. En effet, si l'on analyse la fréquentation du circuit on constate que 15% des motards utilisateurs sont originaires de ce département. Ils sont 17% en provenance de Seine et Marne. Une réflexion visant à rééquilibrer les partenariats publics et ceux public/privé devra être conduite dans la perspective de la création d'un nouvel équipement.

. Les personnels

La gestion du circuit nécessite aujourd'hui 9 personnes salariées. Un responsable d'exploitation, un responsable technique, un responsable « Ville-Vie -Vacances » en charge du site internet, une secrétaire, une agent d'accueil et quatre techniciens chargés des pistes et du nettoyage. Par ailleurs une équipe de 8 bénévoles vient renforcer les effectifs plus particulièrement le week-end. Son rôle est tout à fait essentiel et constitue une vraie richesse. Il devrait être préservé dans le fonctionnement du nouveau circuit.

L'ensemble du personnel réside à proximité immédiate du circuit (à prendre en compte dans un éventuel déplacement du circuit).

Le responsable d'exploitation Monsieur Patrick RICHARD a acquis notamment au Mans une solide expérience de l'exploitation des circuits de sports mécaniques. Son apport dans la gestion et l'organisation des activités a été très positif. Son aide sera précieuse dans le cadre de la préparation du cahier des charges du nouveau circuit.

Il serait utile, dans le cadre des études à mener dans la perspective du déplacement du circuit, d'en analyser les retombées dans l'économie locale (restaurants, café, garages, etc.) en terme de chiffre d'affaire comme d'emplois créés ou maintenus, en particulier si le nouvel équipement autorise, par sa surface et son attractivité, la mise en oeuvre de nouveaux partenariats avec le monde économique de la moto et des sports mécaniques.

b) Les problèmes à résoudre

. Contraintes du circuit

Si le circuit Carole a parfaitement rempli la fonction qui lui avait été assignée en 1979, il est aujourd'hui victime de son succès et souffre d'un sous-dimensionnement, en raison du caractère temporaire et donc précaire de ses installations. Il concilie aussi, de plus en plus difficilement objectif social, attentes sportives, et contraintes économiques.

Bien desservi par le réseau autoroutier (A1 et A104) et routier (RD40) Carole connaît, les jours d'affluence liés à des compétitions, des phénomènes d'engorgement en particulier au niveau du giratoire qui en

précède l'accès. Il ne bénéficie pas d'une réelle desserte par les transports en commun la gare du RER B la plus proche étant située à environ 1Km de son site sans accès piéton dédié ou sécurisé.

Les installations techniques liées à la piste ne comportent ni box ni tribune. Le paddock est d'une surface trop restreinte, la puissance électrique a été sous estimée, de même la sécurisation du site contre les intrusions, en dehors des périodes d'ouverture, est insuffisante.

Les équipements d'accueil du public (accueil-information, sanitaires, buvettes) et des partenaires économiques (Sprad adhésifs, Mutuelle des Motards, Axair, Zebra, ...) sont tout aussi sous dimensionnés. Il consiste en fait en une dizaine de bungalows de type « Algeco » vieillissants et inconfortables, qui ne permettent pas d'envisager l'implantation de grands partenaires équipementiers, concessionnaires, assureurs, etc... De surcroît il n'existe plus de marges foncières suffisantes pour permettre de nouvelles implantations.

Enfin, la conception même du circuit, malgré de réels efforts d'intégration et de limitation des nuisances sonores pose désormais des problèmes d'insertion dans le site qui l'accueille.

. Dégradation des pistes

Le circuit, globalement en bon état, présente par endroit des dégradations de la piste dues aux chutes de motards et à des amas de gomme qui nécessiteraient au minimum un « grenailage » pour rendre la piste plus adhérente en particulier en cas de pluie. Le circuit ne bénéficie néanmoins plus de son agrément européen en raison de sa configuration ancienne et de la longueur de sa piste. Il n'est plus retenu non plus, pour les même raison, par la FFM, pour l'organisation de championnats de France.

En conclusion...

Les contraintes et opportunités rappelées ci dessus, comme l'évolution des publics cibles du circuit actuel, nous conduisent à proposer la création d'une véritable « Cité de la moto en Île de France », équipement ambitieux aussi bien en terme de vocation que de traitement environnemental et de gestion, à même de répondre aux besoins économiques, sportifs et éducatifs de ce territoire, avec deux préoccupations majeures: la sécurité routière et l'environnement.

3. Pour un nouvel équipement actualisé

3.1 Les attentes des motards

Les attentes formulées par les motards interviewés portent à la fois sur la localisation géographique du nouveau circuit, son accessibilité depuis Paris comme depuis l'Île de France, les caractéristiques techniques du circuit et le sur le contenu des programmes d'activités qui y seront proposés.

a) La localisation géographique et l'accessibilité du circuit:

Les principales contraintes de localisation évoquées par les motards et le responsable du circuit Carole portent sur les point suivant:

+ **Proximité avec l'agglomération Parisienne**: le site retenu ne devrait pas excéder les 25 à 30Km par rapport au périphérique parisien

+ **Accessibilité aisée du circuit** et la plus immédiate possible par les grands axes autoroutiers et routiers

+ **Desserte éventuelle du site par les transports en commun** (RER) et un système de navettes (ou d'itinéraires dédiés ou sécurisés).

+ **Existence d'hébergements touristiques** à proximité du circuit

b) Caractéristiques techniques et contenu du programme d'activités

Parmi les caractéristiques techniques conditionnant le choix du site et son dimensionnement les revendications portaient sur:

+ **le choix d'un site qui lève les contraintes de bruit, d'intégration dans l'environnement (impact visuel) et solutionne les problèmes d'espace** (nécessité de doubler la surface du circuit actuel, pistes comme espaces techniques et commerciaux soit un terrain qui se situe entre 40 et 50 ha) et surtout la pérennité du circuit.

+ **le nouvel équipement respecterait la vocation actuelle d'animation sportive et sociale** en mettant l'accent sur la formation, la prévention et la sécurité

+ **Le nouveau circuit devrait pouvoir être homologué au niveau européen et la piste recevoir l'agrément national** permettant de dépasser les 200 km/h. De même les systèmes protections du public et de sécurisation de la piste devraient être étudiés dans la perspective de l'organisation de grandes compétitions internationales.

+ **La piste d'une longueur d'environ 4 km pourrait être divisible en deux parties utilisables simultanément.** L'une pouvant être alors vouée à des activités économiquement plus rentables, l'autre aux activités plus sociales. Ce dédoublement de la piste permettrait également la diversification des activités sportives (karts, cyclomoteurs, etc...).

+ **les surfaces commerciales seraient à sortir des espaces techniques du circuit** (demande du gestionnaire du circuit actuel) et devraient être suffisantes pour accueillir dans des conditions attractives de nouveaux partenaires privés. Il serait à ce niveau judicieux de les coupler avec les zones d'activités en projet sur les sites pressentis, pour une raison d'efficacité économique et environnementale.

+ **les équipements techniques liés à l'accueil des groupes sportifs et des écuries seraient à professionnaliser** (stand, box, paddock, etc...)

3.2 Les missions de service public à maintenir

L'accès gratuit du circuit sur des périodes négociées comme le maintien d'une mixité entre activités sportives, activités à forte contribution et activités sociales doivent être préservés, sous réserve des extensions et d'une professionnalisation du circuit évoquées plus haut. Il semble d'ailleurs que les motards soient attachés à cette mixité qui constitue l'âme et l'originalité du circuit Carole.

3.3 La cohabitation d'activités

Si la cohabitation entre activités sportives, commerciales et sociales semble ne pas poser de problèmes aux motards (sous les réserves évoquées plus haut) celle avec le monde de l'automobile fait l'objet d'avis très partagés et très mesurés! La peur de voir le circuit et ses activités deux-roues cannibalisés par la puissance du monde de l'automobile n'enthousiasme pas les motards.

3.4 Le cahier des charges technique du nouveau circuit

Un cahier des charges technique pour la réalisation du nouveau circuit Carole, a été élaboré en 2003 dans le cadre d'un groupe de travail piloté par le ministère de la Jeunesse et des Sports et associant les fédérations de motards (FFM et FFSA), la ville de Tremblay-en-France et, pour la partie technique des travaux, un bureau d'étude mandaté par l'AFTRP. Ce Cahier des charges a été présenté le 11 juin 2003 en comité de pilotage (Cf annexe 5), il constitue une bonne base de travail pour la définition d'un document programmatique.

3.5 Le cahier des charges économique

La réalisation d'un tel équipement suppose qu'on ne limite pas les investigations et analyses aux seules contraintes techniques que celui-ci pose pour répondre aux multiples attentes de ses utilisateurs. Elle implique aussi une solide étude économique qui affine d'une part la connaissance des marchés potentiels français et européens du circuit et détermine les partenariats publics privés qui favoriseraient sa gestion à venir, son attractivité, son efficacité économique et surtout sa pérennité.

Ces études devront être menées très en amont du projet, pour définir les activités économiquement viables pouvant s'installer sur le site (concessionnaires moto? Equipementiers? Moto-écoles? Assurances?) et les conventionnements ou mécanismes juridico-financiers à mettre en oeuvre pour assurer la bonne synergie entre les activités et acteurs sociaux, sportifs et économiques qui auront à cohabiter sur le site.

La réflexion pourra intégrer utilement la dimension formation/maintenance parmi les partenaires potentiels de ce nouveaux circuit. Pour des raisons sportives mais aussi de sécurité et de prévention, un partenariat avec un centre de formation aux métiers de la mécanique pour motocycle et cyclomoteur pourrait être recherché. Il favoriserait en outre la culture de la maintenance et la pratique des jeunes en formation.

3.6 La période de transition

Le déplacement du circuit Carole ne peut se concevoir sans que le nouveau circuit à même d'accueillir ses activités et ses usagers et« clientèles », ne soit réalisé. Une période minimum de 4 à 5 ans semble un délai raisonnable pour mener à bien la transition d'un circuit à l'autre. Durant cette période Carole devra continuer de remplir ses fonctions dans des conditions de confort acceptables et surtout de sécurité optima.

Dans cet esprit, un certain nombre de travaux seront à envisager à court terme pour préserver les acquis du circuit.

Suite aux interviews des fédérations présentes sur le site et à notre discussion avec le responsable d'exploitation, il apparaît nécessaire de procéder aux travaux de rénovation suivants (les sommes sont données strictement à titre indicatif):

- + Grenailage de la piste: 40 000€
- + Installation d'une vidéo-surveillance (piste et abords):35 000€
- + Mise au norme de la zone d'accueil:87 000€
- + Mise » au norme des sanitaires : 50 000€
- + Enfouissement des réseaux : 15 000€

Chapitre II

Les sites potentiels

2. Les caractéristiques exigées

Les caractéristiques du site d'implantation du nouveau circuit traduisent les exigences du programme retenu. On peut distinguer deux grands parties dans le projet, celle liée au circuit proprement dit et celle nécessaire pour des activités économiques dans le champ de la moto. Nous avons écarté l'hypothèse d'un circuit mixte, auto et moto. L'auto pourrait être invitée sur un équipement moto, notamment en période hivernale, mais en complément d'activité, pour assurer un bon usage sur toute l'année, et non en pratique courante. Des activités périphériques, telles le kart ou l'auto-modélisme, qui se pratiquent actuellement sur le circuit Carole, seraient maintenues si la localisation le permet. Dans le cas contraire, des équipements dédiés devraient être trouvés en liaison avec les pratiquants de cette activité, notamment à proximité d'Aulnay-sous-Bois, siège d'un club d'auto-modélisme utilisateur actuel du circuit Carole. Des activités liés à la préparation et au passage de permis de conduire, aujourd'hui présente sur le circuit, devront trouver une organisation libérant totalement la piste de toute contrainte.

Dans tous les cas de figure, le circuit représente par lui-même l'exigence la plus forte en terme de surface et d'accessibilité. Sur ce point, l'étude de la DDE 93, datée de juin 2003,⁴ présente bien les besoins ressentis par nos interlocuteurs, que ce soit l'administration (DSCR, Jeunesse et sports) que les pratiquants (FFM, FFMC). Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs activement participé à ce travail, et la période de trois ans qui s'est écoulé depuis ne semble pas avoir changé la donne. L'évolution de la pratique motocycliste, tant au plan qualitatif que quantitatif ne fait que conforter l'intérêt du projet. Rappelons-en les principales caractéristiques à prendre en compte pour l'implantation.

1.1 Superficie

L'augmentation de la capacité d'accueil du circuit et la mise à niveau des services directement associés (notamment les parkings), conduisent à doubler la superficie du site actuel, qui représente 18 hectares. Le minimum nécessaire se situe donc autour d'une quarantaine d'hectares, sachant que des contraintes techniques d'ordre environnemental peuvent faire varier légèrement ce chiffre. La protection contre le bruit notamment, selon la formule retenue, écran ou talus, est plus ou moins consommatrice de terrain. En première analyse, le talus semble préférable, qu'il soit obtenu par décaissement ou par création d'un merlon, pour des raisons de sécurité des motards. Si l'on adjoint au circuit sensu stricto des activités économiques ou éducatives complémentaires, une surface supplémentaire est nécessaire. La question du parking est sensible, du fait des grandes surfaces que cela représente. Pour accueillir une fréquentation de 4000 personnes, correspondant à l'essentiel des manifestations, une surface de 3 hectares est nécessaire. Pour es manifestations exceptionnelles, qui peuvent attirer jusqu'à 20 000 spectateurs, il en faudrait 11. Si la ,nouvelle configuration permettait d'accueillir des grands prix, ce sont 80 000 spectateurs qui pourraient être attendus.

⁴ Voir § 3.4 du chapitre 1

Il faut envisager que ces parkings pourraient satisfaire d'autres usages, comme la formation en moto-école, mais il semble préférable de prévoir l'accès à des possibilités de stationnement complémentaires, par contrat avec des agriculteurs à proximité -ce qui suppose de retenir le site en fonction de la pérennité d'une activité agricole -, soit par utilisation de parkings disponibles pendant ces manifestations (centres commerciaux, parc d'exposition, zones d'activités) avec un système de navettes. Enfin, il faut sans doute prévoir des réserves, pour que le circuit ne soit pas enfermé, mais qu'il puisse évoluer dans le futur. L'emprise à prévoir est de 45 à 50 hectares, à compléter par des possibilités externes de parking pour environ 8 hectares.

1.2 Accessibilité

Plusieurs types de pratiques sont observées, et la question de l'éloignement géographique et des facilités d'accès ne se posent pas de la même manière pour chacun d'eux. La pratique sportive, de clubs ou de motocyclistes expérimentés cherchant un site pour réaliser des performances, s'accommode de distances assez importantes. Le circuit Carole accueille aujourd'hui des passionnés en provenance de l'Est de la France, et parfois même de l'étranger (Belgique, Grande Bretagne). En revanche, l'activité pédagogique et de sensibilisation, importante pour la sécurité routière, nécessite un temps d'accès maximum de l'ordre d'une petite heure. Pour un rayonnement sur toute la région Ile-de-France, le nouveau site doit se trouver à proximité immédiate d'un axe majeur, avec une desserte dédiée, et dans un périmètre délimité dans les grandes lignes par la Francilienne. La possibilité de desserte par un transport en commun est un élément complémentaire à rechercher, pour l'accès du public à des manifestations. Il ne s'agit toutefois que de besoins intermittents, qui peuvent être couverts par des systèmes de navettes, à partir d'une station d'un axe lourd de transport en commun.

1.3 Environnement

La question du bruit est bien sûr centrale. Elle concerne le circuit, mais aussi ses accès. L'approche du site doit se faire sur des grandes voies sans que le trafic supplémentaire induit par l'équipement ne provoque de niveau de bruit insupportable pour les populations des communes voisines. Le choix d'une zone déjà bruyante, et soumise à des contraintes de ce fait (zones de bruit), permet de réduire cette sujétion, déjà intégrée dans les préoccupations d'aménagement. Pour lutter contre le bruit, l'éloignement par rapport aux zones habitées est nécessaire, mais c'est par la création d'obstacles à la propagation du bruit qu'on obtient les meilleurs résultats. Actuellement, le circuit est entouré de talus de deux mètres de hauteur, qui assure cette protection. Avec la création de merlons et/ou un décaissement, la distance minimum de 600 mètres en zone calme, et de 200 en zone d'ambiance bruyante, est à prévoir entre le circuit et les habitations les plus proches. Ce sont des ordres de grandeur, sachant que des études fines seront nécessaires pour l'élaboration du projet définitif, mais ils permettent de mieux juger de la pertinence des emplacements envisagés. Le bruit constitue également une nuisance potentiel pour les activités prévues à proximité immédiate du circuit (zone d'activités liées à la pratique motocycliste, associée éventuellement à un potentiel de formation). Si l'on s'oriente vers un emplacement déjà situé en zone bruyante, dans le prolongement des pistes d'envol d'un aéroport par exemple, il faudra tenir compte des contraintes réglementaires pour l'installation de ces équipements en zone de bruit des aéroports.

Les exigences d'environnement se traduiront sur le site par des contraintes et des équipements pour gérer les rejets, et offrir un paysage agréable. Une démarche de qualité environnementale pour la conception des espaces d'accompagnement participerait à la sensibilisation générale de protection de l'environnement, du bon réglage des machines à la gestion des déchets et des eaux pluviales chargées d'hydrocarbures.

Enfin, un équipement susceptibles d'entraîner de grandes manifestations engendrera des besoins en hébergement. La proximité de capacités hôtelières est donc à rechercher. L'irrégularité de la fréquentation ainsi entraînée ne permet pas la création de capacités spécifiques, mais les hôtels proches pourront bénéficier d'une activité supplémentaires.

Notons enfin en ce qui concerne l'environnement technique, le besoin d'alimentation en énergie. L'actuel circuit est notablement sous alimenté en électricité, et le doublement de la longueur de la piste, l'adjonction de nouveaux équipements, vont demander des appels de puissance bien supérieurs aux besoins actuels. Un transformateur devra être installé sur le site, et la facilité de desserte électrique du terrain devient un des critères de choix.

2. Les sites étudiés depuis 1987

Depuis les premières études pour le déplacement du circuit Carole, de nombreuses hypothèses ont été analysées. Il s'agit de terrains à la limite de zones agricoles et urbanisées, disponibles et ne faisant pas l'objet d'études pour des projets importants, en excluant les zones topographiques accidentées et en favorisant les secteurs déjà soumis à de fortes contraintes de bruit. Notre examen des propositions avancées met en évidence leur caractère évanescent, l'essentiel de ces sites étant depuis rejetés pour diverses raisons. Par exemple, le terrain situé sur la commune du Mesnil-Amelot, en Seine et Marne, dans la zone prévue initialement pour l'extension de l'aéroport en vue d'une 5ème piste, proposé en 2003 par ADP, est aujourd'hui réservée pour d'éventuels aménagements en prolongement d'équipements sur la plate forme. Il est donc urgent de fixer un lieu, de manière à ce que le nouvel emplacement ne soit plus une variable d'ajustement, mais une donnée à intégrer dans la suite des études.

Les études précédentes avaient clairement orienté le choix vers les périphéries des aéroports. Au nord de Roissy CDG, sur Louvres (95), à l'est, le Mesnil-Amelot, au sud, sur le secteur à cheval entre Tremblay-en-France (93) et Mitry-Mory (77), à proximité de la ligne TGV, ou sur l'ancien aérodrome de Compans (77). Des terrains situés entre les aéroports de Roissy et du Bourget, sur le triangle de Gonesse (95) ont également été envisagés. Ces propositions présentent l'avantage de se situer dans le même secteur que le circuit actuel, et de faciliter ainsi le transfert des activités sportives, sociales, et annexes (auto-modélisme), ainsi que du personnel.

D'autres pistes ont été explorées, autour de l'aéroport d'Orly, sur les communes de Massy, Wissous et Chilly-Mazarin. La plupart de ces terrains, décrits notamment dans une étude de l'IAURIF réalisée dans le cadre du contrat d'objectif Etat/IAURIF, et publiée en décembre 1998, ont trouvé une autre affectation, et ne sont plus disponibles aujourd'hui.

Les alentours de l'aérodrome militaire de Brétigny (91) ont également été étudiés, mais des projets d'aménagement tout comme le relatif éloignement de ce secteur ont conduit à l'abandonner.

Notons enfin que la solution « Montlhéry », qui est parfois citée et représente une image exceptionnelle pour les sports mécaniques, n'a pas pu être retenue pour la réimplantation du circuit Carole. Il semble qu'il faille renoncer à cette solution, compte-tenu de l'état de l'anneau, très ancien et n'offrant plus les garanties nécessaires pour la sécurité des usagers, et de l'occupation permanente des pistes par son propriétaire, l'UTAC, pour des essais qui doivent en outre rester confidentiels dans la plupart des cas. Toute ouverture de ces pistes est exclue à moins d'une remise en cause de cette vocation. Les terrains militaires situés à proximité de cet ensemble ne semblent pas non plus pouvoir être rendus disponibles dans un proche avenir.

L'hypothèse d'un site à cheval entre Tremblay en France et Mitry-Mory a été envisagée. Il s'agit de zones actuellement agricoles, dans un secteur situé à l'Est de la ligne TGV, au sud de l'aéroport. Bien desservi par la Francilienne et la Nationale 2, à proximité d'un échangeur, et à plus de deux kilomètres des habitations les plus proches, ce site présente un réel intérêt, mais il a semblé préférable de ne pas proposer de site dont l'avenir est incertain, du fait de projets concurrents, actuels ou futurs, liés à son emplacement au carrefour de deux modes de communication, train et avion. L'implantation d'un centre postal y est à l'étude, et même si le projet ne se réalise pas, l'intérêt de cet espace pour des activités de logistique menacerait l'équipement moto. Ce choix soulève par ailleurs des objections de la part de l'ensemble des interlocuteurs rencontrés. On trouvera en **annexe 7** une note élaborée par la ville de Tremblay-en-France exposant son analyse et ses propositions pour le déplacement du circuit Carole.

Pour conclure ce rapide survol des solutions étudiées, signalons les projets de circuit développés indépendamment du déplacement du circuit Carole, notamment en Seine-et-Marne, à la Ferté-Gaucher, et sur le territoire de la ville nouvelle de Sénart. Ces projets ne sont pas spécifiquement ou même prioritairement dédiés à la moto, mais aux sports mécaniques d'une manière plus générale. Leur nature ne les oriente pas spontanément vers une dimension sociale. Ils ne répondent pas à l'ensemble des besoins exprimés, mais ils pourront jouer un rôle complémentaire à la cité de la moto proposée, en élargissant l'offre « moto » de la région Ile de France.

3. Les sites disponibles aujourd'hui

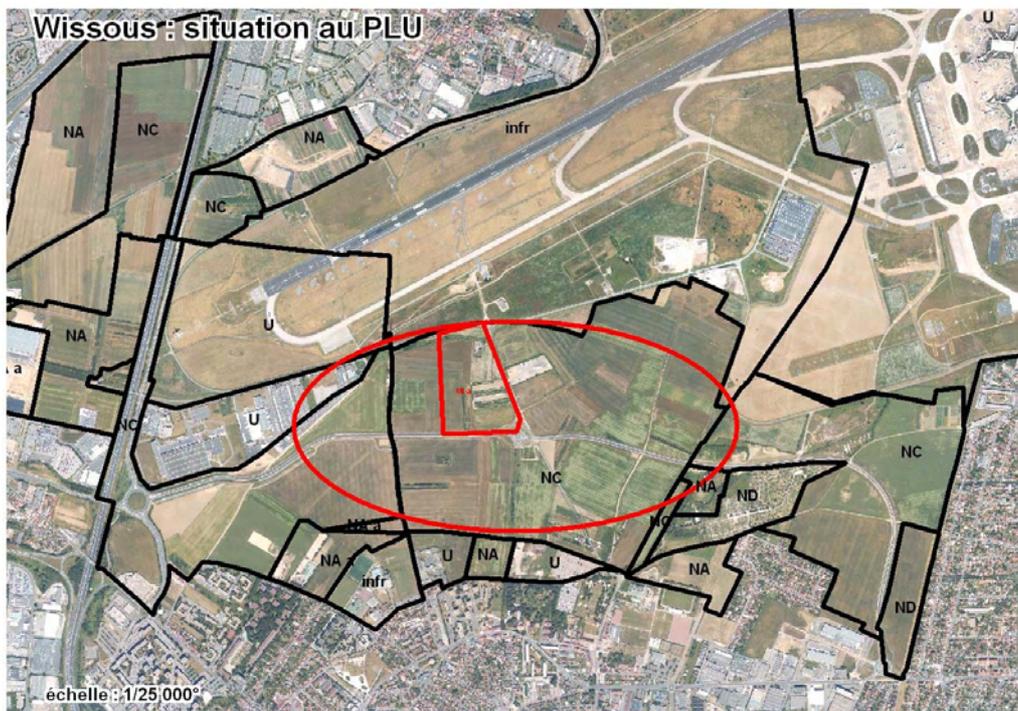
L'analyse à laquelle nous nous sommes livrés nous amène à conclure que seuls deux sites répondent aux exigences d'un équipement moderne à réaliser en substitution à l'actuel circuit Carole. Si aucun de ces sites ne pouvait être retenu en définitive, notamment pour des difficultés d'insertion dans d'autres projets sur les mêmes territoires ou à proximité, il faudrait envisager que les missions spécifiques au circuit Carole puissent être prises en charge par les projets de circuits indépendants mentionnés ci-dessus. L'élaboration d'un cahier des charges pour obtenir que ces projets intègrent les besoins de nature pédagogique et de sensibilisation devrait alors être entreprise. A défaut, le risque est grand de ne pas pouvoir déplacer le circuit Carole, qui devra être maintenu pour son aspect social et éducatif, dans un environnement peu favorable et des conditions financières qui ne pourront que se dégrader si les activités commerciales du circuit le quittent progressivement au profit d'autres installations. Cette hypothèse ne peut être éliminée, surtout si une décision n'est pas prise rapidement. Il est urgent de choisir un site convenable et de mobiliser les financements nécessaires à une nouvelle implantation.

Les deux sites envisageables sont sur les communes de Wissous(91) et de Thieux(77), à proximité immédiate des aéroports d'Orly et de Roissy. Dans les deux cas, il s'agit de territoire d'une soixantaine d'hectares, desservis par des autoroutes ou routes à deux fois deux voies.

- **Wissous**

Il s'agit de terrains agricoles, situés au sud-ouest de la plate forme d'Orly. La partie centrale est classée Uia au PLU, ce qui autorise d'ores et déjà la création d'équipements. Le PLU approuvé récemment prévoit la création d'un équipement sportif sur 70 hectares, complémentaire à la zone constructible. Le maire de la commune a développé un projet de circuit auto et moto, des premières études de tracé et d'équipements ayant été réalisées.

L'accessibilité par la route est assurée essentiellement par l'autoroute A6, avec les problèmes d'encombrement qu'elle connaît certains jours. Pour les transports en commun, il n'y a pas de gare à proximité immédiate. La plus proche est celle de Chilly-Mazarin, sur la ligne SNCF reliant Juvisy-sur-Orge et Versailles-chantiers.

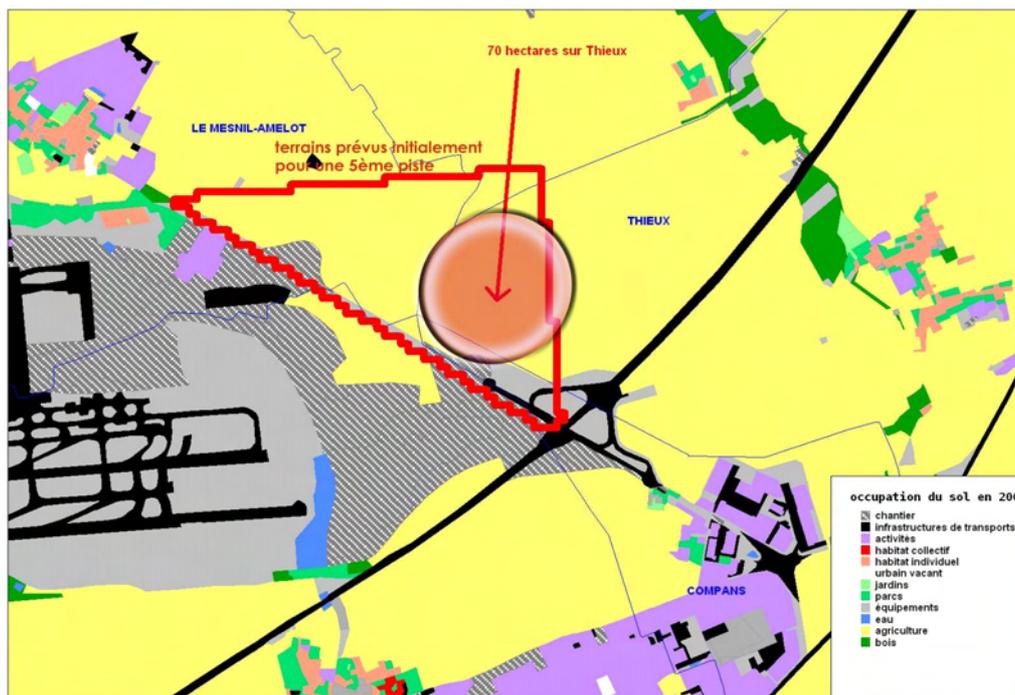


Les zones habitées les plus proches sont au sud, à environ 1km, sur les commune de Chilly-Mazarin et de Morangis, avec notamment un lycée en limite de Chilly-Mazarin. On notera que l'association pour l'environnement et le patrimoine de WISSOUS, l'APEPAW, a fait connaître son opposition au projet à l'occasion de l'enquête pour la modification du PLU, par lettre au préfet de l'Essonne en date du 5 juin 2005. Deux motifs sont invoqués : le souhait de voir préservé une agriculture péri urbaine, et la crainte des nuisances engendrées par le projet. Les communes voisines de Chilly-Mazarin et de Morangis ont manifesté leur opposition à ce projet, dont elles craignent d'avoir toutes les nuisances. Les suites qui seront données à la réserve mentionnée au SDRIF pour une liaison A6 – N6, au sud de la plate-forme aéroportuaire, conditionnent en outre la faisabilité du projet. Les maires des villes de Chilly-Mazarin et Morangis, craignent que le niveau de bruit provoqué par la circulation aérienne, tolérée aujourd'hui par leurs populations, ne soit plus acceptée,

les jours de répit laissés par les avions en fonction des pistes utilisées pouvant être éliminés du fait du bruit du circuit moto s'il s'installait à Wissous. De même, la déviation récemment créée entre les zones urbanisées et la limite de l'aérodrome, et qui desservirait le circuit, serait encombrée de ce fait, notamment les jours de week-end où elle sert de lieu de promenade en famille, à pied ou à vélo. On trouvera en **annexe 8** quelques réactions de collectivités et d'associations concernées par cette implantation.

- Thieux

Il s'agit de terrains agricoles, dans le prolongement de la plate-forme de Roissy, à l'est. Ces terrains sont inscrits au SDRIF au titre de réserves pour une cinquième piste de Roissy (projet aujourd'hui abandonné). Ces terrains sont inscrits au PLU de Thieux ainsi que dans le Schéma directeur local en terrains agricoles. A priori, il y a , pour la partie la plus à l'Est des servitudes de dégagement (impossibilité de construire au delà d'une certaine hauteur) mais qui ne devraient pas être poser de problème pour le type d'équipement envisagé. Une attention particulière devra toutefois être apportée pour l'implantation de la tour de contrôle.



L'accessibilité par la route est excellente, proximité de la Francilienne et de la Nationale 2, avec un échangeur tout récent à proximité immédiate. En revanche, les transports en commun sont éloignés du site. Situé grossièrement dans l'axe des pistes, l'exposition au bruit des avions devait être examinée, dans la perspective de l'accueil d'activités complémentaires au circuit. L'essentiel du terrain est situé en zone C, ce qui permet la construction d'équipements publics et d'activités économiques n'entraînant pas d'habitations autres que celle du gardien. Le maire de la commune est favorable à l'implantation de l'équipement envisagé, qui lui semble constituer un équipement dont sa commune pourra bénéficier de différentes manières. Il souhaite en outre bénéficier de sa bonne desserte pour créer des zones d'activités dans ce secteur, sur une surface de 60 hectares, demande déjà faite dans la perspective d'une modification du schéma directeur

du SIEP de Dammartin-en Goëlle. La « cité de la moto » et cette zone d'activité pourraient être combinées, les activités économiques « moto » pouvant être prises sur les surfaces de la zone d'activité. La question du stationnement des voitures les jours de manifestations importantes pourrait trouver une amorce de réponse dans ce rapprochement.

Le SDRIF actuel ne permet pas d'implanter ni un circuit ni une zone d'activité. Il est impératif de le modifier si cet emplacement est retenu, ainsi que le schéma directeur local, celui du SIEP de Dammartin-en Goëlle. Il faut donc prévoir, outre la modification du SDRIF en cours, celle du schéma directeur de Dammartin et ensuite la modification du document d'urbanisme, POS actuel à transformer en PLU. Pour la réalisation d'un PLU un délai compris entre 1an et demi et 2 ans et demi paraît raisonnable, à ajouter aux délais de modification des schémas directeurs.

- **Quelques éléments de comparaison des deux sites**

Dans les deux cas, ce sont des terrains aujourd'hui agricoles qui verront leur vocation modifiée. Cette transformation est déjà inscrite au PLU pour Wissous, mais les communes voisines y sont fortement hostiles. Toute une suite de procédures doit être suivie pour Thieux, à commencer par la modification du SDRIF. La révision en cours de ce document, et les autres besoins de ce secteur en matière d'équipements, devrait faciliter les modifications nécessaires.

Le site de Wissous est plus près de Paris, à une vingtaine de kilomètres du centre, un peu moins d'une demi-heure de route, et situé dans une zone plus dense en habitat, ce qui est favorable tant pour le personnel du circuit et des activités d'accompagnement, que pour le public potentiel. Cette proximité a pour conséquence une plus forte pression sur l'occupation de ces terrains, et sans doute une impossibilité de s'étendre par la suite si cela devenait opportun ou nécessaire. Il sera peut-être aussi difficile de résoudre la question des parkings les jours de grande affluence. Les zones habitées les plus proches sont à environ 800 mètres de l'emplacement du circuit, mais la question de l'accessibilité se pose, à moins qu'un échangeur ne soit réalisé entre la nouvelle déviation et l'autoroute A6, et que la déviation ne soit prolongée vers l'est. Dans l'état actuel des routes, on peut craindre que les motards venant du sud et de l'est de la région ne traversent les tissus urbanisés, notamment Morangis et Chilly-Mazarin, ce qui provoquerait inévitablement des nuisances pour leurs habitants.

Le site de Thieux est à 32 km de Paris centre, une demi-heure de route. Les habitations les plus proches du site envisagé sont à plus de deux kilomètres. Il est très bien desservi par la Francilienne, et la Nationale 2, ce qui le rend facilement accessible de nombreuses villes de la région Ile-de-France. Un échangeur tout récent à proximité immédiate permet d'envisager sa desserte dans d'excellentes conditions, tant pour les pratiquants que pour les riverains. Il est situé à une douzaine de kilomètres du circuit existant, ce qui permettra de maintenir aisément le lien avec les habitués actuels. Enfin, une implantation du circuit à Thieux pourrait lui permettre de bénéficier de l'éventuel transfert du salon de l'Automobile et du Cycle de la Porte de Versailles au Parc des Expositions de Villepinte.

Dans les deux cas, la question de l'accès par les transports en commun se pose. Pour Thieux, elle devra être inscrite dans les études pour une desserte par l'est des extensions

du parc des expositions de Villepinte.

La création de navettes, occasionnelles ou régulières, devra être examinée en fonction des activités qui s'implanteront en complément du circuit.

Chapitre III

La mise en oeuvre du projet

Le déplacement du Circuit Carole et la construction d'un nouvel équipement constitue une excellente opportunité pour reconsidérer les montages techniques, juridiques et financiers qui avaient prévalu lors de sa réalisation en 1979 et permettre au nouveau circuit de trouver un équilibre économique qui lui assure sa pérennité.

Comme nous l'avons rappelé plus haut, si l'Etat a été le grand financeur de Carole en 1978/79, le département de Seine Saint Denis a assuré depuis, la survie économique de l'équipement en finançant les déficits d'exploitation dus en grande partie au caractère social d'un grand nombre de ses activités, au sous dimensionnement de ses surfaces et à quelques erreurs de gestion.

D'autres acteurs nous semblent pouvoir être aujourd'hui associés au projet de nouveau circuit, tant au niveau de sa conception que de sa réalisation ou de sa gestion.

Nous proposerons donc, dans ce rapport, des pistes de réflexion tant en matière de partenariat que de montages juridiques et financiers qui devront être affinées et validées par des études plus approfondies à engager par la structure porteuse du projet.

1. Les partenaires potentiels

Le circuit Carole constitue avant tout un équipement de proximité, prioritairement dévolu à la population des motards franciliens. Il attire néanmoins, sans véritable stratégie de promotion et de communication, une clientèle de motards issue des régions voisines de Picardie ou de l'Est de la France (dépourvue d'équipement de même nature) et des pays voisins d'Europe en particulier de Grande Bretagne et du Bénélux (cf liste des circuits français homologués en annexe 8).

Il nous apparaît fondamental d'être en mesure, par une véritable étude de marché, de mieux estimer quantitativement et qualitativement ces clientèles potentielles du nouveau circuit. Celles-ci pourraient constituer en effet, sur la base d'une offre adaptée à leurs attentes, une sources de revenus économiques supplémentaires non négligeables pour le fonctionnement du circuit et contribuer ainsi, au financement des activités plus sociales (en valorisant notamment les activités à forte contribution à travers une offre intégrant la pratique du circuit, le séjour et des services spécifiques liés à la pratique de la moto).

Ce type d'étude permettrait d'affiner par ailleurs l'éventail des acteurs publics et économiques, qu'il serait intéressant d'associer au projet dans le cadre d'un montage partenarial Public/Privé.

1.1 Les partenaires public

a) L'Etat

Le ministère de la Jeunesse et des Sports a été le grand acteur de la création du premier circuit Carole dont il reste propriétaire des équipements. Il pourrait être le partenaire d'un projet de cité de la moto notamment à travers une participation du Centre National pour le Développement du Sport. Le ministère de l'Équipement est directement concerné à travers sa compétence sécurité routière et d'aménageur. Le ministère de l'Intérieur, ou encore l'Éducation Nationale, pour ne citer qu'eux, peuvent être concernés, à un titre ou à un autre, par la réalisation d'un nouvel équipement. Par sa vocation sociale, pédagogique, éducative et préventive tant en matière de sécurité routière que de comportement civique, par la dynamique économique qu'il pourrait engendrer dans le secteur du deux-roues, ce projet pourrait utilement faire l'objet d'une approche interministérielle au moment de la définition de son programme et du partenariat à mettre en œuvre pour le faire aboutir.

Il est en tout état de cause indispensable d'intégrer la réalisation de ce nouvel équipement dans le Contrat de Projet qui liera l'Etat et le Conseil Régional et dans le prochain SDRIF.

Concernant l'AFTRP, locataire des terrains à l'Etat, il est utile de rappeler que dans l'article 3 de son bail il est prévu que dans le cas où l'aménageur serait demandeur de la résiliation du-dit bail, ce dernier aurait à sa charge les acquisitions foncières et la construction à l'identique des bâtiments et équipements nécessaires à la poursuite des activités sportives. L'AFTRP serait donc incontestablement l'un des tous premiers partenaires du projet voire un opérateur potentiel.

b) Les collectivités territoriales

+La Région de par ses compétences en matière d'aménagement, de sports et de formation pourrait constituer un partenaire essentiel du projet. Il ne semble pas qu'il y ait de la part du Conseil Régional d'opposition à étudier la possibilité de soutenir un tel équipement, même si sa contribution peut être limitée par sa participation à de nombreux autres projets notamment issus de la candidature aux Jeux Olympique. Celui-ci s'est néanmoins montré sensible au concept de cité de la moto, présenté dans notre note d'orientation. La région ne souhaite pas pour autant se substituer entièrement à l'Etat dont elle aimerait connaître l'implication dans la réalisation de ce nouveau circuit.

+Si actuellement seul le département de Seine Saint-Denis participe au financement du circuit, il apparaît évident à l'analyse de sa fréquentation et compte tenu du caractère social de ses activités, que d'autres Départements d'Île de France pourraient contribuer aux investissements comme au fonctionnement du nouvel équipement. Le Conseil Général de Seine Saint Denis a clairement affiché son souhait ne pas maintenir, en cas de déplacement du circuit Carole, son investissement dans le fonctionnement et l'investissement d'un tel équipement.

Le département d'implantation de la nouvelle structure constituera un partenaire potentiel important. Néanmoins, il serait souhaitable que dans le tour de table qui s'opérera lors de l'initiation du projet, de solliciter l'ensemble des départements d'Ile de France de préférence sur la base de conventionnements liés à des opérations précises plutôt que sous la forme de subventions d'équilibre.

D'autres Régions et Départements pourraient d'ailleurs être associés au tour de table en soutenant notamment l'accès de leurs club régionaux aux activités du nouveau circuit (participation au prix de journée ou sous la forme de bourse stage).

c) Les collectivités locales

Les collectivités locales concernées par le site d'implantation du circuit, soit directement, soit à travers leurs intercommunalités, pourraient être partenaires du projet. Certaines d'entre elles sont d'ailleurs directement intéressées par le déplacement du circuit actuel qui semble constituer un frein à leurs projets de développement. Il est cependant clair que la période préélectorale actuelle ne facilitera pas leurs prises de décisions ni leurs prises de participation dans un projet aussi sensible.

Pour ce qui concerne les autres communes d'Île de France, certaines pourraient être intéressées, dans le cadre de leur politique sociale ou Jeunesse, d'envoyer les enfants ou adolescents de leur territoire découvrir les activités du nouveau circuit.

d) Les Chambres Consulaires

Directement concernées par les projets d'aménagement de la zone Internationale de Roissy et par l'extension de Villepinte, les grandes Chambres de Commerce et d'Industrie d'Île de France aux premiers rangs desquelles la CCIP et la CCI de Seine et Marne et leurs homologues Chambres de Métiers pourraient être des partenaires du nouveau circuit. L'aspect formation mais aussi commercial et économique qui pourraient devenir des composantes importantes du succès du nouveau circuit, entrent dans leur compétences et les interpellent. Par ailleurs, elles sont sensibles au déplacement à moyen terme du circuit Carole, pour assurer la cohérence globale du site et du projet économique auquel elles participent activement sur la zone de Roissy.

1.2 Les partenaires privés

a) Les associations et fédérations spécialisées

Les Fédérations et associations de motards seront des acteurs incontournables dans la définition du cahier des charges, la mise en oeuvre et la gestion à venir du nouveau circuit. Convaincues de la nécessité de déplacer le circuit actuel, elles souhaitent être associées le plus en amont possible au choix du site, au choix techniques concernant la piste et les équipements spécifiques à la pratique de leurs sports, ainsi qu'à la définition des programmes d'activités du futur circuit.

Elles souhaitent aussi, être consultées sur les choix de gouvernance du projet et les modes de gestion retenus. Attachées à préserver la spécificité sociale du circuit actuel, elles seront particulièrement vigilantes au respect d'une certaine mixité entre activités sociales et marchandes.

b) Les acteurs économiques de la Moto

Les acteurs économiques liés au monde des deux-roues rencontrés(CNPA), se sont montrés particulièrement intéressés par le projet de circuit et souhaitent être associés à la définition d'un éventuel espace économique et de formation auquel ils seraient prêts par ailleurs, à participer. Ils souhaitent « faire vivre le circuit autour d'un tryptique pédagogie-compétition-formation complété par un volet économique fortement axé sur le commercial.

Ils insistent beaucoup sur la nécessité de définir une véritable charte qui régisse les relations entre les intérêts et acteurs présents sur le site, pour préserver l'originalité du circuit actuel et sa mixité sociale.

Concernant l'aspect pédagogique, ils souhaitent que soient développées l'offre des moto-écoles. Regrettant le monopole actuelle de l'agence Zebra, il espèrent que le futur circuit permettra à d'autres entreprises de s'implanter sur le site en y développant notamment au delà de la préparation aux permis B et A, des scooter écoles, des formations au BSR et à la piste. Cela impliquerait bien entendu l'existence de plusieurs pistes spécialisées de roulage qui seraient réalisables en combinaison avec des espaces de parking.

Concernant le volet économique du circuit, s'il n'apparaît pas souhaitable aux professionnels du deux-roues d'y développer des zones d'activités permanentes. Ils se sont montrés particulièrement intéressés, en revanche, par la réalisation d'équipements permettant l'accueil temporaire d'entreprises, concessionnaires, revendeurs, équipementiers, dans le cadre d'opérations à caractère commercial (présentation de nouvelle gamme d'engins, d'équipements, d'habillements, etc.).

Concernant enfin l'aspect formation, les professions concernées serait sensibles à l'accueil sur le site d'une formation de type CFA sur les métiers de la vente, de la mécanique, du technico-commercial pour lesquels ils rencontrent de réel déficit de personnels qualifiés.

c) Les services associés (assurances)

Partenaires naturels d'un tel circuit, les compagnies d'assurance devront être associées elles aussi très en amont tant à la définition des contenus du projet qu'au volet économique qui pourrait l'accompagner.

d) Les acteurs de la formation

Le volet formation nous apparaît comme une composante nouvelle très complémentaire aux activités sportives, préventives et pédagogiques, qu'il serait souhaitable d'intégrer dans le projet. Tous les acteurs interviewés ont été séduits par l'introduction d'un volet formation dans le périmètre d'activité du nouvel équipement, celui-ci pouvant devenir un excellent terrain d'application pour les apprentis ou les jeunes en formation ou en perfectionnement.

Des contacts devraient être pris avec les Chambres de métiers concernées et approfondis avec le conseil régional pour vérifier la faisabilité d'une telle formation sur le site. A ce niveau, la résolution du problème de la desserte du site par un mode de transport spécifique serait essentiel.

e) Les acteurs touristiques (hébergement-restauration)

Le développement de la fréquentation et la diversification des usagers du circuit relève aussi de sa capacité à initier une offre intégrant les activités sportives ou sociales, l'hébergement et la restauration. Le site n'a pas vocation à offrir sur place, ce type de service. Il serait donc essentiel de recourir à l'offre existante autour du futur circuit, de la sensibiliser à ce nouveau marché potentiel que pourraient représenter pour elle la clientèle des motards, en l'incitant à construire des produits adaptées à leurs attentes et à leurs spécificités. Les comités régional et départementaux de tourisme pourraient être des partenaires utiles en la matière. Ils sont en effet des acteurs incontournables de la production, de la promotion et de la commercialisation touristique et devraient, à ce titre, être associés à la définition du projet.

Enfin des synergies peuvent être recherchées avec les Aéroports de Paris (ADP) en particulier au niveau de l'utilisation des parkings de l'aéroport le jour des grandes compétitions.

2. Les structures juridiques possibles

Il nous apparaît prématuré, à ce stade de nos investigations, de définir précisément la nature juridique des structures à mettre en place pour réaliser et gérer ce projet, celles-ci devant faire l'objet d'analyse plus fines ultérieurement.

Il nous semble néanmoins important que la structure « porteuse du projet » comme celle qui en assurera la gestion puisse permettre d'associer la diversité des acteurs concernés par la réalisation et le devenir du circuit. L'opportunité et les conditions d'un Partenariat Public Privé seront utilement étudiées.

Si la structure de gestion nous apparaît devoir relever de l'économie mixte (SEM) il sera nécessaire, compte tenu de la diversité des activités en présence et de leur extension éventuelle à la formation professionnelle et au commerce, de définir dans un cahier des charges, les éléments du projet qui relèveront d'une gestion globale et centralisée et ceux qui relèveront de concessions, de délégation de service ou de partenariat.

La structure porteuse du projet, existante ou à créer, devra associer quant à elle les principaux acteurs publics, Etat, collectivités territoriales et locales, établissements publics d'aménagement, chambres consulaires concernés par la réalisation et le financement du circuit et garante de sa pérennité.

Les exemples de circuits français analysés dans le cadre du rapport, montrent la grande diversité de solutions retenues par leurs maîtres d'ouvrage allant de la création de Syndicat Mixte, d'Etablissement Public ou de SEM (pour la réalisation des études, des équipements et infrastructures), à la constitution de SA ou de SEM (patrimoniale ou de gestion) pour la gestion des circuits.

3. L'équilibre financier

Il est difficile à ce stade de la réflexion d'évoquer le coût prévisionnel d'un tel projet, qui dépend largement du terrain, des investissements nécessaires et des délais dans lesquels ils seront réalisés. De même en matière de fonctionnement il est impossible de définir le budget objectif sans connaître plus précisément le contenu du programme d'équipements et d'activités et sans une approche plus professionnelle des futurs usagers et clients du circuit.

Les chiffres évoqués par nos interlocuteurs se situent dans une fourchettes de 10 à 20 M€ pour l'investissement .

Une fois encore nous insistons sur la nécessité de réaliser en amont de la définition du projet de véritables études de marché tant sur les aspects clientèles et usagers que sur les volets formation (besoins quantitatifs et qualitatifs de la profession en mécano, vendeurs,...) ou économiques(quelles activités commerciales voire techniques sur le circuit).

4.Esquisse de rétro-planing:

Le succès de la création d'une cité de la moto en Ile de France et par voie de conséquence le déplacement du circuit Carole sont étroitement liés à la capacité des acteurs concernés, à respecter un échéancier court et à profiter des opportunités de calendrier qui s'offrent à eux.

Celles-ci, rappelons le, sont constituées par l'élaboration du Contrat de projet et du nouveau SDRIF qui impliquera une inscription du projet, dès le début de l'année 2007, dans ces deux documents de référence. Une telle inscription impose bien évidemment un positionnement tout aussi rapide sur le site d'implantation du nouveau circuit qui serait de nature à rassurer motard comme collectivités concernés.

La mise en place rapide de la structure porteuse du projet constitue une autre priorité à court terme. Il serait en effet souhaitable qu'elle puisse conduire les indispensables études de marché, foncières, techniques, juridiques en concomitance avec l'élaboration des nouveaux documents d'urbanisme qu'imposera le nouvel équipement. Ceux ci nécessitant un délais compris entre un an et demi et deux ans. Les différentes procédures à engager ont fait l'objet d'une analyse dans l'étude de 2003 et sont reprise en annexe 9

Enfin il faudra engager tout aussi rapidement l'acquisition du foncier nécessaire et le tour de table des partenaires potentiels du projet pour en stabiliser les montages juridiques et financiers.

L'objectif final serait de faire tenir l'ensemble de l'opération dans un calendrier n'excédant pas les 5 années compte tenu des contraintes budgétaires et techniques de maintien en activité du circuit actuel pesant sur le seul département de Seine-Saint-Denis.

ANNEXES

- Annexe 1 : lettre de mission
- Annexe 2 : liste des personnes rencontrées
- Annexe 3 : statistiques sur la pratique motocycliste
- Annexe 4 : les activités du circuit
- Annexe 5 : Cahier des charges du circuit
- Annexe 6 : Position de la Ville du Tremblay-en-France sur le devenir du circuit Carole
- Annexe 7 : Réactions locales au projet d'implantation sur Wissous
- Annexe 8 : liste des 23 circuits motos français homologués
- Annexe 9 : procédures d'urbanisme nécessaires pour l'implantation

0 0 4 7 6 4 - 0 1

Paris, le

25 AVR. 2006

référence : D06004272
CAB/NE

à

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du conseil général des ponts et
chaussées

Objet : Aménagement du sud de l'aéroport Charles de Gaulle et déplacement du circuit Carole.

Le circuit Carole, construit en 1979, est le seul circuit de France réservé à la moto et ouvert toute l'année aux pilotes amateurs. Il occupe un terrain de 18 hectares à Tremblay-en-France dans le parc international d'activités de Paris Nord II, sur des terrains appartenant à l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), aménageur du parc.

Unique équipement de ce type, géré par le SEMAPFA avec l'appui du conseil général de Seine-Saint-Denis, il a incontestablement acquis une vocation sociale, éducative (animations à destination des communes riveraines) mais aussi sportive (accueil de compétitions nationales) et une dimension régionale.

Son fonctionnement est cependant problématique depuis près de deux décennies :

- sa vétusté et l'absence de certains équipements (box, tribunes, parkings) ne lui permettent pas de jouer pleinement son rôle, notamment d'accueil d'événements sportifs,
- sa localisation au sein d'une vaste zone d'activités, pose des problèmes de cohabitation eu égard aux nuisances acoustiques qu'il engendre, qui sont de plus supérieures aux normes en vigueur.

C'est pourquoi le déplacement du circuit Carole est à l'ordre du jour depuis 1987.

.....

Hôtel de Froquelaure

215 boulevard Saint-Germain 75007 Paris

En 1998, l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement du territoire situé au sud de l'aéroport Charles de Gaulle signait un protocole déterminant les engagements des signataires avant la fin du douzième contrat de plan État-Région pour une première étape de l'aménagement de ce secteur. Il s'agissait de s'assurer que ce secteur, stratégique pour le développement régional, puisse connaître un développement ambitieux autour d'une extension du parc des expositions de Villepinte.

Alors que le protocole prend fin au 31 décembre 2006, il apparaît que les travaux, acquisitions foncières et procédures préalables à l'aménagement du secteur sont pour leur plus grande part réalisés. Ainsi la quasi totalité des équipements primaires nécessaires à l'aménagement de la zone est actuellement en cours d'achèvement.

Il s'agit désormais de mettre en oeuvre l'aménagement proprement dit de ce territoire à fortes potentialités. C'est pourquoi j'ai confié au Préfet de la Région Ile-de-France une mission visant à définir un nouveau cadre contractuel permettant l'aménagement de ce secteur, en vue de la signature d'un nouveau protocole avant l'automne 2006.

Dans cette perspective, le déplacement du circuit Carole doit dorénavant être envisagé de manière concrète.

Les multiples analyses et études d'orcs et déjà menées sur la question ont conduit à repérer trois sites susceptibles de permettre – par leur localisation principalement – la ré-installation du Circuit Carole :

- au sud-ouest de l'aéroport d'Orly sur la commune de Wissous (91)
- au sud de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle sur les communes de Tremblay-en-France (93) et Mitry-Mory (77)
- à l'est de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, sur la commune de Compans (77).

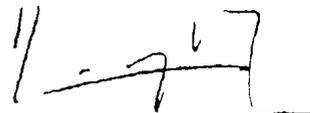
Je vous demande donc de procéder à une analyse comparative de la faisabilité du déplacement du circuit Carole sur chacun de ces sites. Vous pourrez à cet effet vous appuyer sur l'AFTRP- aménageur de Paris nord II et qui a en 2003 réalisé une étude en vue de définir le programme opérationnel du nouveau circuit Carole-. Vous vous attacherez notamment à analyser les contraintes en terme d'urbanisme réglementaire, de nuisances, d'accessibilité de chacun des sites.

Vous examinerez les conditions financières, les modalités opérationnelles et les partenariats à mettre en place pour que le circuit Carole puisse être réinstallé, ainsi que les conditions de tous ordres permettant de faciliter ce déplacement, tant sous l'angle des adaptations éventuellement nécessaires du programme, que du point de vue des besoins de confortement du circuit dans ses vocations sociale, éducative et sportive.

.../...

Vous travaillerez conjointement avec le Préfet de la Région d'Ile-de-France. Vous veillerez à associer à vos travaux les services compétents du ministère de la Jeunesse et des Sports, déjà associés à l'élaboration du programme.

Vous m'adresserez vos propositions avant la fin du mois de juin. Au regard des conclusions que vous me rendrez quant au choix du site et aux modalités opérationnelles à mettre en oeuvre, une mission complémentaire de négociations avec les partenaires concernés et avec les bailleurs de fonds pressentis, pourrait le cas échéant vous être confiée pour que le déplacement puisse se faire dans les meilleurs délais.



Dominique PERBEN

Annexe 2

Nom	Organisme
CABINET MINISTERIELS	
Nicolas FERRAND	Cons techn Aménagement du territ
Gérard CLERISSI	Cons Tech Sécu Rout et gest de crise
ADMINISTRATION	
Préfecture	
Bertrand LANDRIEU	Préfet de Région
Anne-Emmanuelle OUVRARD	Chargée de mission auprès du Préfet de Région
Jacques BARTHELEMY	Préfet de Seine et Marne
Jean-François CORDET	Préfet de Seine-St-Denis
François DUMUIS	Secrétaire Général Préfecture 93
Philippe PIRAUX	Sous -prefet du RAINCY (93)
Roland MEYER	Sous-préfet de Palaiseau (91)
Ana Laura LAGRANGE	Sous-préfecture de Palaiseau (91)
Equipement	
Francis ROL-TANGUY	Préfet, directeur régional de l'Equipement
Jacques TOUCHEFEU	Directeur délégué, DREIF
Olivier MILAN	Ingenieur en Chef DREIF/DUSD
Benoît VERNIERE	Chargé de mission DREIF/DUSD/Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux
André CHAZEAU	DSCR, « M. Moto national »
Denis REDON	DSCR adjoint M. Moto national
François OZIOL	DDE 77, Directeur
Philippe PERRAIS	Adjoint au DDE 93
Gilles LIAUTARD	DDE 91, responsable du service études, prospectives et transports
Thierry PIALA	DDE 91, Subdivision de Palaiseau
Jeunesse et sport	
Luc DEIBER	Chef du Bureau des équipements Sportifs
Hélène FORTIN	Architecte, Bureau des équipements Sportifs
EPA et Agences foncières	
Hervé DUPONT	Directeur général, EPA Plaine de France
Étienne COUPPE	Directeur de Projet
Jean PIERRE DUFAY	Directeur général, EPA Ville Nouvelle Senart
François DELARUE	Directeur général, AFTRP
Michel BOURNAT	AFTRP Directeur délégué Nord
PARTENAIRES POTENTIELS	
Aéroports de Paris	
Marc NOYELLE	Directeur général adjoint, Aménagement et développement
Jean-Marie CHEVALLIER	Directeur général, EPA Ville Nouvelle Senart
Chambres Consulaires	
Nicolas JACQUET	Directeur Général CCI de PARIS
Gilbert CROZE	Chef de projet CCIP
Philippe GRILLAULT-LAROCHE	Directeur général de la CCI 77
Frédéric PETIT	Responsable aménagement du territoire, CCI 77
Gestionnaires actuels	
Patrick RICHARD	Responsable d'exploitation, circuit Carole
Représentants des motards	
Eric THIOILLIER	FFMC
Yannick PICARD	FFMC
Jacques BOLLE	FFM 1er Vice Président
Organisation professionnelles	
Luc FORESTIER	CNPA responsable « grosse cylindrées », cycles, motocycles, mini-voitures
Margaret ERBIN	CNPA Secrétaire Générale, cycles, motocycles, mini-voitures
Robert DORON	CNPA et Paris Nord Moto
ELUS LOCAUX ET TERRITORIAUX	
Maires	
François ASENSI	Député maire de Tremblay en France (93)
René DURAND	Directeur du Développement Durable et de l'Action Territoriale (Tremblay-en-F.)
Jacques GRANGE	Directeur de l'aménagement et de l'urbanisme (Tremblay-en-France)
Bruno BAHIN	Maire de Thieux (77)
Richard TRINQUIER	Maire de Wissous (91)
Sylvia ARDELLIER	Directeur Général de s Services de la Mairie de Wissous
Denis GUYOT-SIONNEST	Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre (ingénieur en Chef)
Gérard FUNES	Maire de Chilly-Mazarin, Vice président du conseil général de l'Essonne
Daniel TREHIN	Maire de Morangis (91)
Conseils généraux	
Lionel WALKER	Vice-Président Conseil Général 77
Jean Pierre BONTOUX	Vice Président Conseil Général 77
Jean DEY	Vice président du conseil général 77
Sonai VAUTIER	Assistante de Monsieur BONTOUX Conseil Général 77
Jean Jacques KARMAN	Vice Président Conseil Général 93
Emmanuel CONSTANT	Vice Président Conseil Général 93
Daphné SENDROS-PONS	
Serge AGUILARD	Directeur Général Adjoint du Conseil Général 91
Conseil Régional	
Marie RICHARD	VP chargée des sport, loisirs tourisme
Jean Luc MARGOT DUCLOT	Délégué Général Pôle Rencontres et Évènements Professionnels
Philippe COSNAY	Chargé de Mission
Contacts téléphoniques	
Didier MONTCHAMP	Sous-préfet de l'Haÿ-les-Roses
Daniel BODIN	Secrétaire technique de la commission nationale d'examen des circuits de vitesse, D1
Philippe SION	Président de la chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle
Alice DEBONNET	Directrice, Centre d'information et de documentation sur le bruit
Gérard PLANCHON	Prévention Routière
Jean -Michel GENETEAU	Fédération des SEM

Annexe 3

Statistiques sur la pratique motocycliste

Nombre de licences FFM 2006

Licences	National	Ile-de-France
Vitesse	13 071	2 297
Cross	21 165	1 228
Enduros	13 285	603
Trial	3 104	237
Rally tout terrain	531	175
Rally route	685	43
Courses piste	488	43
Moto ball	392	31
Autres	412	224
Quad	2 836	44
Tourisme	205	
TOTAL	52 395	4 300

Nombre de licences FFM 2006
par discipline et pour 4 départements

	93	77	91	75
Cours/piste	7	11	3	3
Vitesse	560	695	150	80
Enduro	14	188	167	18
Motocross	23	127	383	14
R.TT		7	42	5
R.R	1	4	4	11
S.D	8	59	38	12
Qu.	1	20	11	3
Moto ball		2		20
Tourisme		1	2	4
Trial		74	50	17
50cm3		10	2	

Age national

- Poussins 1 072 - (6/11 ans)
- Benjamins 1 512 - (6/11 ans)
- Minimes 1 145 - (12/13 ans)
- Cadets 1 498 - (14/15 ans)
- Junior 1 971 - (16/17 ans)
- Senior 45 214 - (18 >)

Annexe 4

LES ACTIVITES DU CIRCUIT ACCUEIL DU PUBLIC

1/ Evolution de la fréquentation annuelle des entrées payantes et gratuites
types de pratiques confondues

	2001	2002	2003	2004	2005	Variation 2005/2004
Motocycles et Side-cars	12 179	16 898	18 654	18 918	17 643	-6,74%
Cyclomoteurs	659	754	540	697	615	-11,76%
Karts	525	411	417	333	283	-15,02%
TOTAL	13 363	18 063	19 611	19 948	18 541	-7,05%

2/ Usagers « entrées gratuites » motocycles, side-cars et cyclomoteurs

	2001	2002	2003	2004	2005	Variation 2005/2004
Motocycles	7 468	11 878	13 448	11 460	9 902	-13,60%
Cyclomoteurs	628	753	529	678	599	-11,66%
TOTAL	8 096	12 631	13 977	12 138	10 501	-13,49%

3/ Usagers « entrées payantes » motocycles, side-cars, et cyclomoteurs

	2001	2002	2003	2004	2005	Variation 2005/2004
Motocycles	4 711	5 020	5 206	7 458	7 741	3,79%
Cyclomoteurs	23	1	11	19	16	-15,79%
Karting	525	411	417	333	283	-15,02%
TOTAL	5 259	5 432	5 634	7 810	8 040	2,94%

**4/ Evolution annuelle de la fréquentation des département franciliens
du lundi au vendredi**

	2001	2002	2003	2004	2005	2004 par départ. en%	2005 par départ. en%	Variation 2005/2004
Paris	873	827	1 063	1 010	985	11,46	10,78	2,35
Seine-et-Marne	948	1 001	1 344	1 545	1 703	17,52	18,63	10;23
Yvelines	755	913	988	1 109	1 009	12,58	11,04	-9,02
Essonne	570	724	1 076	937	1 023	10,63	11,19	9,18
Hauts-de-Seine	789	838	1 084	991	1 045	11,24	11,43	5,45
Seine-St-Denis	785	1 045	1 241	1 310	1 535	14,86	16,79	17,18
Val-de-Marne	888	795	968	1 131	931	12,83	10,18	-17,68
Val d'Oise	687	740	907	783	911	8,88	9,96	16,35
TOTAL	6 295	6 883	8 671	8 816	9 142	100	100	100

5) Nombre de jours d'ouverture aux usagers

	Semaine	Samedi	Dimanche	TOTAL
Janvier	16	4	4	24
Février	16	3	3	22
Mars	19	4	3	26
Avril	16	2	4	22
Mai	10	2	2	14
Juin	8	1	1	10
Juillet	13	2	4	19
Août	19	3	3	25
Septembre	15	2	2	19
Octobre	16	3	3	22
Novembre	16	4	3	23
Décembre	20	4	2	26
TOTAL	184	34	34	252

Annexe 5

Extrait du compte-rendu du COMITE DE PILOTAGE DU 11/06/2003 relatif à la
relocalisation du circuit Carole

III - Programme prévisionnel du nouveau circuit Carole

Ce chapitre esquisse le programme technique d'un équipement visant à remplacer l'actuel circuit Carole.

- Définition technique de l'équipement

Les éléments techniques définissant le circuit reposent à la fois sur le produit du groupe de travail piloté par le Ministère des Sports et associant les fédérations (FFM et FFSA) et la ville

de Tremblay-en-France, et sur les travaux d'un bureaux d'études techniques mandaté par l'AFTRP.

Vocation du circuit moto : le nouvel équipement respecterait la vocation actuelle d'animation sportive, sociale, en mettant également l'accent sur la formation, la prévention et la sécurité. Activité : La définition d u circuit donnée c i-dessous porte sur u n équipement destiné à la

pratique moto, en visant une homologation en vue des compétitions internationales, à la différence du circuit actuel.

Il est à noter qu'au vu du dimensionnement qui en est donné, un tel circuit serait en mesure en terme d'espace d'accueillir une activité karting, voire occasionnellement des automobiles. Le programme ci-dessous ne comprend toutefois pas d'éventuels équipements qui seraient spécifiques à ces activités.

D'autres activités sont présentes sur le site actuel de Carole, qui utilisent des espaces supplémentaires par rapport au circuit moto, comme l'auto-modélisme. D'autres activités encore font l'objet de suggestion d'ajout, tel qu'un circuit de moto-cross (évoqué par le groupe de travail Ministère des Sports).

L'opportunité d'implantation de ces activités complémentaires peut dépendre du site de relocalisation (par exemple l'activité auto-modélisme à Carole repose sur le club d'Aulnay- sous-Bois : il est probable que si le circuit est déplacé trop loin du site actuel, une solution de remplacement à proximité devra être trouvée : elle serait alors découplée du circuit moto), des terrains disponibles... ou du coût de réalisation. Une estimation des espaces nécessaires à ces activités supplémentaire est néanmoins donnée en fin de programme.

Caractéristiques générales :

- Circuit goudronné :

longueur : 3500 mètres, divisible en deux parties utilisables simultanément

largeur : 12 mètres auxquels s'ajoutent 2x19 mètres pour les zones d'évitement et de sécurité

Une piste d'accès pour les secours doit être prévue.

Ces caractéristiques sont conformes à un circuit d'un excellent standing, homologué selon les normes internationales, et dimensionné conformément aux circuits du même type implantés en France.

La piste pourrait accueillir une quarantaine de motards simultanément, ce qui représente un saut qualitatif important par rapport au circuit actuel.

Elle sera divisible en deux parties utilisables simultanément, ce qui permettra de renforcer l'utilisation du circuit sur certaines activités, et notamment la formation, sans bloquer l'utilisation pour la pratique loisir.

- Paddock : 2,5 hectares Il s'agit d'une valeur moyenne pour un circuit de ce type

- Village : 40 stands de 30m² chacun, en linéaire le long des circulations intérieures (210 mètres de long ; surface : 1300 m²). Ces stands sont d'une taille supérieure à ceux prévus par le groupe de travail animé par le Ministère des Sports. Une extension à l'arrière de ces stands est prévue, qui remplira les fonctions de box.

- Capacité d'accueil et de parking

La capacité en parking sera un élément très important de l'insertion du circuit dans son environnement.

La réflexion sur le dimensionnement des parkings repose sur les affluences de spectateurs lors des compétitions.

Si l'on considère que la moyenne d'accueil lors des compétitions est de 4000 personnes environ, un parking permanent de 1300 places équivalent voitures (3 hectares), représentant par exemple 900 voitures et 1800 motos, serait suffisant dans la majorité des cas.

En revanche, compte tenu des normes suivies pour l'établissement du programme, le nouveau circuit serait en mesure d'accueillir des compétitions internationales. L'accueil possible de 20 000 spectateurs doit dès lors être prévu (pour mémoire, la capacité actuelle du circuit est de 10 000). Une telle occurrence ne surviendra vraisemblablement que de façon ponctuelle dans l'année, pour une compétition internationale prestigieuse. Dimensionner le parking pour cette hyper-pointe est alors très pénalisant en terme de consommation d'espace : l'estimation du groupe de travail DDJS tablait, pour une affluence de 20 000 personnes, sur 6000 motos et 3000 voitures, ce qui correspond à 4500 places équivalent voitures, soit plus de 11 hectares de parking. Ces vastes surfaces le plus souvent inutilisées pourraient par ailleurs poser de lourds problèmes de gestion.

Le parking ici proposé, trois fois supérieur au parking actuel, permettrait de répondre aux besoins la plupart du temps. En revanche, lors des compétitions les plus importantes, deux ou trois fois par an, des mesures spécifiques et temporaires, avec possibilité d'utiliser en parking des zones non vouées à cet usage, ou d'utiliser des parkings disponibles par ailleurs, devraient être mises en place, pour une surface maximum de parking provisoire de 8 à 10 hectares.

On peut alors envisager plusieurs possibilités en fonction de la localisation du circuit :

Si le circuit est situé en zone « rurale », des accords avec les agriculteurs seraient à

trouver, de façon à mettre en place des « baux de réservation » pour des terrains agricoles pouvant être utilisés ponctuellement en parkings. L'organisation reposerait alors sur un calendrier de compétitions nécessitant des besoins supplémentaires en parkings, permettant notamment d'organiser les cultures, et sur un système de préavis.

Si le circuit est situé en zone plus urbaine et qu'il n'existe pas à proximité de terres agricoles pouvant servir de parking provisoire, des accords seraient à trouver avec des propriétaires de parkings de grande taille (centres commerciaux...) afin de mettre en place une location. Le rabattement sur ces parkings, avec si nécessaire un système de navette amenant les spectateurs jusqu'au circuit pourrait alors être organisé. Les compétitions majeures se déroulant le dimanche, une telle organisation utilisant des parkings vides ce jour-là semble possible. Elle serait à confirmer lors d'études plus approfondies abordant la question de la localisation du circuit.

Dans les deux cas, les coûts liés aux parkings provisoires seront à identifier.

La programmation de tribunes est également un élément à intégrer. Là aussi, ce sont les affluences de spectateurs lors des compétitions qui conditionnent la réflexion. Il est prévu une tribune fixe pouvant accueillir 2000 personnes : longueur : 250 mètres ; largeur : 4,5 mètres ; surface : 1100 m².

Des tribunes provisoires devront pouvoir être mises en place. La capacité du circuit doit pouvoir être portée à 20.000 personnes, dont une partie toutefois ne serait pas en tribune, les merlons et talus éventuels pouvant être utilisés.

Total accueil du public : 10.000 m² environ.

- Aire d'atterrissages hélicoptère (secours-sécurité civile): 400 m²

- Équipements nécessaires au fonctionnement :

transformateur électrique, pompe à essence et stockage de carburant, collecteur longitudinal sur la piste, séparateurs hydrocarbures, bassins EP, AE, réseau d'information, de sonorisation et de signalisation, éclairage...

Bâtiments :

Chronométrage : 15 m² Direction de course : 20 m²

Locaux speaker : 10 m²

Contrôle technique des commissaires de course : 100 m²

Infirmierie et locaux contrôle anti-dopage : 30 m²

Salle de jury : 40 m²

Salle de presse : 40 m²

Salle de cours : 100 m²

Locaux administratifs (accueil général et 3 bureaux) : 90 m²

Stockage matériel : 100 m²

Vestiaire douches et espace repos du personnel : 200 m²

Restauration du public, des coureurs, des officiels : à prévoir

Pavillon de gardiennage : type F4

Box : voir « Village » ci-dessus

Podium : à prévoir

Certains de ces éléments peuvent être regroupés dans une même salle, en fonction

des usages. Les salles peuvent notamment être utilisées pour des actions de formation. L'ensemble peut être réalisé dans un bâtiment, éventuellement au-dessus des stands, ou dans plusieurs bâtiments.

Éléments de programme supplémentaires éventuels

- Auto-modélisme : piste goudronnée de 2400m² (400m de long, 6 m de large) et estrade couverte pouvant accueillir 20 personnes
- - Moto-cross : terrain de 4 à 5 hectares

Ville de Tremblay-en France

Le circuit Carole : sortir du provisoire Trouver une solution durable pour tous

Le passé et le présent

En 1979, Georges Prudhomme, ancien maire de Tremblay-en-France accepte, à la demande de l'Etat, que soit implanté le circuit Carole sur le territoire communal. Cet équipement, d'intérêt régional, est provisoire. Ce provisoire dure maintenant depuis plus de vingt cinq ans.

En 1979, décision est prise d'implanter provisoirement le circuit Carole dans la zone d'activités Paris Nord 2. Par convention du 7 janvier 1983, l'AFTRP, propriétaire, loue à l'Etat le terrain d'environ 18 ha supportant cet équipement. Dans un premier temps, l'Etat donne mandat de gestion du circuit au SEAPFA, puis, à partir de 1990, au Département de Seine-Saint-Denis, ce dernier confiant l'exploitation du circuit à la SEMIPFA.

Caractéristiques techniques.

Emprise totale	18 ha
Longueur de piste	2055m
Largeur de piste	9 m, auxquels s'ajoutent 2 m d'accotement dont 1 m stabilisé
Zones d'évitement gravillons	1,25 ha au total
Nb de motards en piste simultanément	24 en entraînement libre
Parkings	470 places
Stands	une aire le long d'une ligne droite, pas de box
Paddocks	environ 1 ha
Tribune	pas de tribune permanente - des talus
SHON de bâtiments	338 m ² dans 16 bungalows précaires, 170 m ² pour la tour de contrôle
Circuit modélisme	Environ 1700m ²
Espaces verts	6 ha

Fréquentations et conditions d'accès.

160 000 et 200 000 visiteurs annuels, toutes catégories confondues (pratiquants, participants aux différentes activités, spectateurs...).

Une double fonctionnalité : loisirs/entraînements et compétitions

Unique circuit en France réservé prioritairement à la moto et à tous les pilotes amateurs qui peuvent venir avec leur propre engin, le circuit est ouvert 361 jours par an, de 8h30 à 17h en hiver, et de 8h30 à 19h en été.

Seules conditions d'utilisation : être en possession des documents nécessaires (assurance, permis, licence, carte grise ou titre de propriété du véhicule) et équipement adéquat.

Pour les motos, l'accès est gratuit les vendredis, samedis, dimanches et jours fériés, l'après-midi, sauf lors des week-ends de compétitions. Il est payant les après-midi des autres jours.

Il en est de même pour les cyclomoteurs, à l'exception du mercredi après-midi, gratuit pour les cyclomoteurs, ce qui traduit une ouverture auprès des plus jeunes.

70% des utilisateurs sont originaires de l'Ile-de-France (source DDJS 2002, DREIF 2001), 12,5 à 13% originaires de Seine-Saint-Denis, les 30% restant viennent de toute la France, avec une prédominance des sept départements limitrophes de l'Ile-de-France, qui représentent 8 % de la fréquentation (dont la moitié pour l'Oise).

Le circuit accueille aussi des compétitions de moto et de karting. Le calendrier annuel compte une douzaine de compétitions qui se déroulent le plus souvent le week end.

Les affluences correspondantes varient de 2 000 à 8 000 spectateurs, en fonction de l'événement, des conditions climatiques...

La capacité d'accueil maximale du circuit est estimée à 10 000 personnes, dans des conditions d'accueil difficiles du fait de l'absence de tribune.

Eléments de gestion.

Le circuit emploie actuellement douze salariés :

Un gestionnaire, un responsable technique, un responsable « Ville - Vie - Vacances » et internet, trois secrétaires accueil secrétariat, cinq techniciens chargés des pistes et du nettoyage et un coordinateur des bénévoles à mi-temps.

Par ailleurs, une trentaine de bénévoles permettent, par rotation de huit, d'assurer le fonctionnement du circuit le week-end.

Budgets.

	2000	2002	2004	Prévision 2006
Charges d'exploitation	610 604 €	749 996 €	1 045 603 €	1 027 600 €
Produits d'exploitation	398 013 €	430 598 €	691 082 €	700 000 €
Participation CG 93 HT	212 591 €	319 398 €	354 521 €	327 600 €
Pourcentage	34,82 %	42,59 %	33,91 %	31,88 %

Eléments tarifaires (2006).

LOISIRS	Cyclomoteur	Moto	Karting
Heure	8 €	18 €	
Trois heures	16 €	43 €	35 €
Abonnement semestriel	102 €	290 €	
Abonnement annuel	153 €	500 €	400 €
Abonnement Ville adhérente		340 €	
COMPETITIONS	Entre 5 200 € TTC (3 000 € de concession commerciale) et 14 200 € (7 000 € de concession commerciale) selon l'importance de la manifestation		

Un impact environnemental certain

Bruit

lorsque le circuit Carole est en activité, le niveau de bruit mesuré est de 67,5 décibels. Mais il atteint, à certaines périodes, des pointes à plus de 71 décibels. Ce niveau de bruit n'est pas tolérable pour les entreprises riveraines et on peut constater une certaine déprise immobilière sur les secteurs de Paris Nord 2 les plus proches du circuit. (conclusions d'AcoustTB qui a conduit une étude à la demande de l'AFTRP)

Ces mesures dépassent les seuils réglementaires compte tenu du niveau de bruit ambiant hors activité du circuit. Le bureau d'études conclue que pour diminuer le

niveau de bruit, de manière à ce que le circuit Carole soit en règle, un investissement important serait nécessaire. En effet, seul un mur peut trouver place dans l'espace très restreint. De plus, au vu des niveaux de bruit atteints, il n'est cependant pas certain qu'un mur de ce type serait suffisant, car il devrait être particulièrement haut.

Trafic induit.

Pas d'élément, mais semble sans grandes conséquences sauf pendant quelques compétitions où la situation semble complexe.

Rejets.

Pas de traitement. Pendant les compétitions, il n'y a pas de contrôle sur les modalités de vidanges des machines.

Une implantation dans un territoire contraint.

Le circuit Carole a une place non-négligeable parmi les autres équipements publics à fortes contraintes environnementales présents au nord de son territoire :

En première place, **l'aéroport Charles De Gaulle**. Aujourd'hui, avec l'abandon du projet d'une troisième plate-forme, le doublement des pistes, et le double hub Air France-KLM, il ne peut que se développer. La limitation à 55 millions de passagers est largement dépassée, c'est à une progression annuelle de 5% du trafic qui est attendue dans les prochaines années

Les autoroutes A1, A3 et A104. Elles constituent des coupures urbaines et des sources de nuisances pour les riverains. Elles voient leurs trafics croître avec le développement de l'aéroport, du PEX et de Garonor. Les pollutions générées portent de plus en plus préjudice à la qualité de l'air mais aussi à l'ambiance sonore. A noter que la ville vient de donner un avis défavorable au plan de protection de l'atmosphère pour l'Ile-de-France (2005-2010) en raison de la faiblesse même des objectifs de ce plan. Le travail d'AIRPARIF, conduit dans l'été et l'hiver 2002 à proximité des aéroports du Bourget et de Roissy, est significatif sur ce point.

Le transformateur d'EDF du Sausset est installé sur le territoire de Mitry-Mory, mais n'est visible et accessible que de Tremblay. La ville attend toujours l'enfouissement de la ligne à haute tension dite des « primevères » qui défigure le paysage à l'est et au sud du Vieux-Pays, engagement également pris par l'Etat.

Malgré tout cela, depuis 1993, la ville développe un projet de paysages et se bat pour la mise en place d'un aménagement vert où seraient préservés 500 hectares de terres et de paysages agricoles.

Le plan d'exposition au bruit pèse d'un poids important sur l'aménagement du Vieux-Pays. La réhabilitation de ce vieux bourg est rendue complexe dans la mesure où la courbe de bruit du Lden 56 coupe en deux le Vieux Pays et restreint au Nord les interventions visant à requalifier le tissu urbain. Le PEB impacte négativement avec des conséquences financières sérieuses une opération d'aménagement décidée de concert avec l'Etat dans le cadre de l'aménagement du Sud de l'aéroport CDG.

La ville doit pouvoir vivre autrement que dans un paysage de lignes à haute tension, de voies ferrées, d'autoroutes, avec le bruit généré par le trafic aérien et routier, et le week-end, par la ronde des motos de compétition.

Le 25 juin 1998, l'Etat, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, la Chambre de Commerce, Aéroport de Paris, l'AFTRP et les deux villes de Tremblay-en-France et de Villepinte, signaient un protocole d'accord. Un des engagements pris par l'Etat, le déplacement du circuit Carole, n'est toujours pas respecté.

L'Etat a demandé au printemps 2003 à ses services (Equipement, Jeunesse et Sports) l'élaboration d'un cahier des charges d'une réimplantation du circuit Carole où

sont pris en considération l'ensemble des aspects techniques, financiers et environnementaux. Ce dossier de programmation a d'ailleurs été approuvé par l'ensemble des collectivités locales signataires du protocole lors du comité de suivi de juin 2003. Ce nouveau circuit, moderne et bien équipé, tel qu'il a été défini, a fait l'objet d'un chiffrage très précis. Doit être déduite de cette dépense, une participation de 6 M€ qu'apporterait l'AFTRP. Tous calculs pris en compte, ce projet de nature à satisfaire les besoins des motards, coûterait moins cher que ce que coûte le maintien du circuit actuel. La cession des charges foncières représenterait autour de 18 M € et permettrait l'implantation d'environ 1500 emplois dans un département qui en a bien besoin.

Les motards de l'Ile-de-France ont besoin, dans leur région, d'un circuit de compétition digne de ce nom et conforme aux règles de sécurité. Pour sa part, la ville de Tremblay-en-France en est convaincue. Nous avons, simplement, le sentiment que maintenir le circuit où il est, n'est respectueux ni envers les motards, ni pour les riverains.

Comment continuer ?

Un équipement porteur d'ambitions sportives.

Le nouvel équipement respecterait la vocation actuelle d'animation sportive, sociale, en mettant également l'accent sur la formation, la prévention et la sécurité, mais en visant à la différence du circuit actuel :

- Une homologation en vue des compétitions internationales ;
- Accueil d'activités karting, moto-cross (évoqué par le ministère des sports), voire occasionnellement automobiles ;
- Utilisation des espaces résiduels du circuit moto par des activités complémentaires (auto-modélisme, activités commerciales liées à la moto

Les caractéristiques d'un tel équipement ont été dressées par les services de l'Etat en concertation avec les fédérations de sports mécaniques.

La question de l'accès des spectateurs, par un raccordement direct à des voies à grande circulation (du fait des nuisances potentiellement occasionnées aux riverains et les difficultés prévisibles de trafic) doit peser dans le choix du site. Il en est de même des capacités de stationnement qui doivent être à la hauteur des ambitions (le chiffre de 4 500 places équivalent voitures, soit plus de 11 hectares de parking).

Un site respectueux de l'environnement.

D'une emprise de l'ordre de 40 à 50 hectares (selon le ministère des Sports) le nouveau site doit être plus respectueux que l'actuel des questions environnementales. Outre le traitement du bruit généré, l'impact visuel doit être soigné par un travail de paysagement. La gestion des eaux pluviales et usées doit être prise en compte.

Le financement de l'opération

Il faut rappeler qu'en raison du montage d'origine, l'AFTRP doit contribuer financièrement au futur projet (coût de l'acquisition d'environ 18ha de terrain et coût des travaux de reconstruction à l'identique).

Les services de l'Etat estimaient en 2003, que compte tenu des estimations données et de la participation AFTRP envisagée, **le financement restant à trouver est en première approche inférieur au coût d'achat à l'AFTRP des 18ha qu'occupe actuellement le circuit dans la ZAC Paris Nord II.** Ce coût d'achat serait à supporter par le contribuable en cas de maintien sur place du circuit. Par ailleurs, des coûts importants de mise à niveau et de lutte contre le bruit devraient y être ajoutés. **Le déplacement du circuit, sous cet aspect, peut donc se révéler avantageux.**

Des sites potentiels

Les principaux sites identifiés dans le secteur :

1 - **Gonesse**, de nombreuses incertitudes persistent sur ce site peu praticable institutionnellement ce qui remet en cause l'aménagement du « Triangle de Gonesse »

2 - **Tremblay-Mitry** : site contraint entre la ligne TGV et un futur barreau de la Francilienne, ne permettant pas de souplesse d'implantation et avec des accès difficiles. Aux nuisances déjà subies par les populations ne peuvent s'ajouter de nouvelles. Les Villes de Tremblay-en-France et de Mitry Mory s'opposent à l'implantation du circuit sur ce site. Il y a eu aussi le projet d'ADP d'implanter une gare de fret TGV ;

3 - Site urbanisable au SDRIF de 1994 à l'est de CDG, il reçoit l'accord d'ADP (courrier au Préfet de la Seine Saint Denis), possibilité d'une opération combinée avec une zone d'activité susceptible d'intéresser les communes d'implantation (Compans, Thieux, Villeneuve-sous-Dammartin et le Mesnil-Amelot). Ce site possède une excellente desserte et de faibles contraintes environnementales ;

4 - Le site de **Wissous** dans l'Essonne dispose aussi d'indéniables atouts

Quid du site auto-moto de Melun Sénart ?



CHILLY-MAZARIN

Le Maire,
Vice-Président du Conseil Général

Monsieur Richard TRINQUIER
Maire
Hôtel de Ville
91320 WISSOUS

289/CAB/GF/TG

Affaire suivie Par le Cabinet du Maire

||0\3*
0\`
FO\` IC4..

Monsieur le Maire et Cher Collègue,

La presse (Le Parisien) fait état, ce jour, de l'installation probable à Wissous, du « Circuit Carole ».

S'agissant d'un équipement dont toutes les nuisances seraient dirigées vers et sur Chilly-Mazarin, je tiens à vous confirmer mon hostilité absolue à ce projet.

Je vous prie de croire, **Monsieur le Maire et Cher Collègue**, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Gérard FUNES

Copies :
Préfet Région
Préfet Essonne
Sous-Préfet
Président Conseil Général
Maires de Massy et Morangis

Hôtel-de-Ville, place du 8 mai 1945 - BP 107 - 91383 Chilly-Mazarin Cédex
Téléphone : 01 69 10 37 00 - Télécopie : 01 69 10 37 99



VILLE DE WISSOUS

X17,e,

VILLE DE CHILLY MAZARIN	
- ket c24	
Scce DESTINATAIRE	
COPIES	
li ' >> i	
PANICA-... II -	
ai	
C(vdpr	

Wissous, le 10 novembre 2006

Richard TRINQUIER
Maire de Wissous

A
Gérard FUN ES
Maire de Chilly-Mazarin
Hôtel de Ville
Place du 8 mai 1945
BP 107
91383 CHILLY-MAZARIN cedex

1771160305

Monsieur le Maire,

J'ai pris bonne note de votre inquiétude à voir l'installation du « circuit carole », sur la commune de Wissous.

Ce circuit, que l'état envisage d'implanter sur notre commune a déjà été pris en compte dans le cadre de notre PLU. Sa localisation n'entraînera aucune nuisance supplémentaire pour votre commune, du fait de son implantation en plein cône d'envol de l'aéroport d'Orly sous PEB zone B et de son éloignement de plus de 900 m des premières habitations.

Je me tiens néanmoins à votre entière disposition pour vous présenter ce dossier dont la valeur sociale, sportive et éducative donnera une image dynamique et positive de notre département de l'Essonne. Je vous tiendrai informé, le moment venu, de ses avancées.

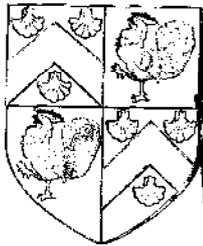
Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de ma parfaite considération.



Richard TRINQUIER
Maire de Wissous

Document communiqué en vertu de la loi n° 1069 du 10 juillet 1976 relative à l'accès à l'information.

VILLE
DE



EXTRAIT DU REGISTRE D DELIBERATIONS



L'an deux mille six, le 13 novembre à 20 Heures 30, le Conseil Municipal de la ville de MORANGIS s'est réuni au lieu habituel de ses séances, à l'espace Saint Michel, sous la présidence de Monsieur Daniel TREHIN, Maire.

REF. DT/LV

Délibération n° 159/06

OBJET : Motion — Projet de réalisation d'un circuit moto de type Carole à Wissous

Etaient présents : M. TREHIN, Maire ; M. BARRE, Mme PIERIN, MM. BOILLEAU, RIEGERT, DUVERT, JARDEL, Mme VERMILLET, M. BIGOTTE ; MM. BRUMAUD, BELIN, Mme BRAZDA, M. MATEOS, Mme MUSA, MM. DUFOUR, NOURY, Mme BARBIER, MM. DOUTRE, DE SOUSA, PINTO, Mme COURQUEUX, MM. DUCHER, JOUANIN.

Etaient absents et représentés : Mme CANCELON par M. TREHIN, M. FILHO par M. RIEGERT, M. COULET par M. BIGOTTE, Mme MONNET par Mme PIERIN, Mme MORIN par Mme VERMILLET, Mlle PIEDFORT par M. BOILLEAU, Mlle RICHARD par M. DOUTRE, M. EINSARGUEIX par M. BARRE.

Le Conseil Municipal a été convoqué le 7 novembre 2006 (article L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Etaient absentes : Mme BUTEL, Mme GOMES.

Madame BRAZDA, Conseillère Municipale, a été désignée dans les fonctions de secrétaire de séance, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Certifié exécutoire par le Maire de Morangis, compte tenu de la réception en Sous-Prefecture le :

Rapporteur M. le Maire

En l'état des informations communiquées à ce jour concernant la réalisation d'un circuit moto de type Carole sur la commune de Wissous mais à proximité immédiate des habitations des villes voisines de Morangis, Chilly Mazarin, Paray Vieille Poste,

Compte-tenu des nuisances très largement prévisibles d'un tel aménagement (nuisances environnementales, sonores, atmosphériques et circulation véhicule accrue), sans consultations préalables des riverains et des élus,

Bien que conscient de l'utilité d'un tel circuit,

Il est proposé aux membres du Conseil Municipal d'exprimer leur opposition la plus totale à l'implantation de ce projet.

Le résultat du vote est le suivant :

Pour : M. TREHIN, Maire ; M. BARRE, Mme PIERIN, MM. BOILLEAU, RIEGERT, DUVERT, JARDEL, Mme VERMILLET, M. BIGOTTE ; MM. BRUMAUD, BELIN, Mme BRAZDA, M. MATEOS, Mme MUSA, MM. DUFOUR, NOURY, Mme BARBIER, MM. DOUTRE, PINTO, Mine COURQUEUX, MM. DUCHER, JOUANIN, Mme CANCALON, M. FILHO, M. COULET, Mme MONNET, Mme MORIN, Mlle PIEDFORT, Mlle RICHARD, M. EINSARGUEIX.

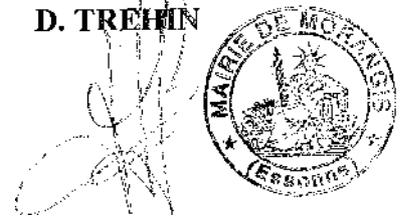
Absents : Mme BUTEL, Mme GOMES.

Abstention : M. DE SOUSA, Conseiller Municipal

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,
Décide, **à la majorité**, après un vote à main levée, d'adopter cette proposition.

Pour extrait conforme,
Fait et délibéré en Mairie les jour, mois et an susdits.

Le Maire
D. TREHIN





CHILLY-MAZARIN

63

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU 11 DECEMBRE 2006

Nombre de membres

en exercice : 33

Présents : 23

Représentés : 8

Excusée : 1

Absent : 1

SOUS-PREFECTURE DE PALAISEAU

ESSE: ",INE

1 3 0:C, 20pe

L'an deux mil six, onze décembre à vingt une heures, l'é **ABP IV^E F** Conseil Municipal de CHILLY-
MAZARIN, dûment convoqué par le Maire, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la
présidence de Monsieur Gérard FUNES, Maire.

PRÉSENTS : M. FUNES, Maire, M. COUPRY, MME BORDET, M. GRUNBERG, MME JOVIGNOT, MM. FERSTENBERT, CRUSE, DAUBÉ ADJOINTS ; MMES **DELABARRE, LOVERA, BOUDOT-REDY**, M. MOREAU, MME VERGNE, M. PÉRIN, MME ANJO, M. MARTINEZ, MELLE COUSIN, M. LENORMAND, M. LACAMBRE, MME ALEXANDRE, MM. GAMONAL, BELORGEOT, MME PERSONNIER ; CONSEILLERS MUNICIPAUX, FORMANT LA MAJORITE DES MEMBRES EN EXERCICE.

REPRÉSENTÉS:

M. FIORI POUVOIR A M. FUNES
M. BRESLER POUVOIR A M. GRUNBERG
MME RIOU POUVOIR A M. COUPRY
M. HANANA POUVOIR A M. LENORMAND
MME **PECQUERET** POUVOIR A MME ALEXANDRE
MME HENOUILLE POUVOIR A M. FERSTENBERT
MME LEBRETON POUVOIR A MME BORDET
MME BENEYTOU POUVOIR A M. MOREAU

EXCUSÉE : MME GIRARD

ABSENT : M. TARRAGO

Conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

MELLE COUSIN ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

N°D061112-06

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN CIRCUIT MOTARDS SUR LA COMMUNE DE WISSOUS : ADOPTION D'UNE MOTION.

Hôtel-de-Ville, place du 8 mai 1945 - BP 1 07 - 91383 Chilly-Mazarin Cédex

Téléphone : 01 69 10 37 00 - Télécopie : 01 69 10 37 99

Toute correspondance doit être adressée de manière impersonnelle à
Monsieur le Maire à l'adresse indiquée ci-dessus

**OBJET: PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN CIRCUIT MOTARDS SUR LA COMMUNE DE WISSOUS :
ADOPTION D'UNE MOTION.**

Le circuit de courses de motos, dénommé circuit « Carole », créé en 1979 et implanté près de l'aéroport de Roissy sur la commune de Tremblay-en-France (93), devrait être déplacé d'ici 2008 en raison du nécessaire développement économique de cette zone.

Sur les deux sites pressentis par le Ministère des Transports, Wissous dans l'Essonne et Thieux en Seine-et-Marne, la commune de Wissous serait privilégiée compte tenu du soutien du Maire de Wissous. Ce circuit aurait une superficie de 70 hectares situés au sud près des communes de Chilly-Mazarin et Morangis, le long de la RD 118 déviée.

Le projet de l'Etat, en accord avec la municipalité de Wissous, entraînerait de nombreuses nuisances environnementales générant bruit et pollution pour les riverains de Chilly-Mazarin et de Morangis. Cette implantation pourrait entraîner en outre des expropriations inacceptables pour les habitants.

En outre, un tel projet poserait des problèmes considérables d'accès, compte tenu du nombre prévisible très important d'usagers.

Compte tenu de ce qui précède, il est demandé aux membres du Conseil Municipal, d'adopter, par délibération suivante, une motion visant à s'opposer vigoureusement à ce projet d'aménagement d'un circuit de motards sur la commune de Wissous :

Le Conseil Municipal,

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982, modifiée, relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,

VU la loi n° 95-115 du 4 février 1995 modifiée d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire,

VU la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005 adoptant la Charte de l'Environnement,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

CONSIDERANT que le circuit de courses de motos, dénommé circuit « Carole », créé en 1979 et implanté près de l'aéroport de Roissy sur la commune de Tremblay-en-France (93), devrait être déplacé d'ici 2008 en raison du nécessaire développement économique de cette zone.

CONSIDERANT que le Ministère des Transports, en accord avec la Municipalité de Wissous, envisage d'implanter ce circuit de courses d'une superficie de 70 hectares sur les terres agricoles du sud de la commune de Wissous, le long de la RD 118 déviée,

CONSIDERANT que cette implantation générerait de nombreuses nuisances environnementales dues au bruit et à la pollution atmosphérique pour la population de la commune de Chilly-Mazarin, et poserait des problèmes considérables d'accès,

CONSIDERANT en outre que cette implantation impliquerait des expropriations inacceptables,

CONSIDERANT que l'existence de ces terres agricoles à proximité de l'aéroport d'Orly est indispensable à la sauvegarde de l'environnement,

CONSIDERANT que la commune de Morangis s'oppose également à cette implantation,

DÉLIBÈRE

ARTICLE 1 : **CONSIDERE** que le projet d'aménagement d'un circuit motards, sur une emprise de 70 hectares de terrains agricoles situés au sud de la commune de Wissous, près des communes de Chilly-Mazarin et Morangis, pourrait nuire gravement à la qualité de vie des habitants en raison des importantes nuisances environnementales et notamment de bruit et de pollution qui pourraient être générées et poserait des problèmes considérables d'accès.

ARTICLE 2 : **S'OPPOSE FERMEMENT** à un tel projet d'aménagement, **et SOLLICITE** de l'Etat son retrait immédiat.

Résultat du vote : UNANIMITE

Fait et délibéré en séance les jour, mois et susdits.
Suivent les signatures.
Extrait certifié conforme.

CHILLY-MAZARIN, le 11 décembre 2006
Le Maire



Gérars ES

APEPAW ⁶⁶ INFORMATIONS

Bulletin d'informations de l'Association Pour l'Environnement et le Patrimoine de Wissous
5 rue du Bas des Glaises 91320 Wissous tel : 0164470488
mes : apepa@laposte.net w@laposte.net site internet : www.wissousinfo

N°15 novembre 2006

UN CIRCUIT DE 70 HECTARES POUR LES AUTOS ET LES MOTOS A WISSOUS ?

Nous avons appris par la presse, comme tout un chacun, que la municipalité de Wissous fait tout son possible pour attirer sur notre commune le circuit motos Carole actuellement installé à Tremblay en Seine-Saint-Denis. Ce département cherche en s'en débarrasser et notre municipalité veut le récupérer.

Déjà en 1979, il avait été envisagé de créer un tel circuit à Wissous près de la Fraternelle. A cette époque les motards se foulaient dans les halles de Rungis quand celles-ci n'avaient pas d'activité (samedi dimanche et jours fériés). Le bruit qu'ils généraient était nettement perceptible jusqu'à Wissous. Les autorités avaient cherché alors un site pour y construire un circuit mieux adapté et moins dangereux. Notre commune avait été 'présélectionnée', mais heureusement l'ensemble du conseil municipal d'alors s'y était vigoureusement opposé et le circuit avait été réalisé à Tremblay sur 17 hectares.

Presque trente ans plus tard, comble du paradoxe, la municipalité actuelle veut le faire venir au sud de Wissous aux confins de Chilly-Mazarin et de Morangis, sur 70 hectares de terres agricoles, en y ajoutant de surcroît un circuit pour les motos.

Dans le document 'Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)' figurant dans le dossier du Plan Local d'Urbanisme (PLU), il était écrit en parlant des terrains agricoles situés au sud de la commune près des communes de Chilly-Mazarin et Morangis : « *Compte tenu de la disparition de l'activité agricole, ces espaces pourraient trouver une nouvelle vocation par l'accueil d'équipement de loisirs forts consommateurs d'espaces et peu compatibles avec le voisinage de zones habitées. Dans cette perspective, l'accueil et l'implantation d'activités de types piste de karting, de piste automobile ou autre, pourrait être envisagée.* ».

En fait, il est évident que cette intention ne se soit pas concrétisée dans le zonage, du fait que ces terres sont classées agricoles au Schéma Directeur de la Région de l'Ile-de-France (SDRIF), l'APEPAW s'en était alors inquiétée, avec raison on le voit, et avait manifesté son opposition à un tel projet.

En effet, celui-ci n'apporterait que des inconvénients aux Wissoussiens et aux populations riveraines. L'APEPAW milite pour le maintien d'une agriculture périurbaine à Wissous pour que notre commune garde sa spécificité et son originalité qui seules peuvent pérenniser son cadre de vie. Cette zone agricole est la seule qui soit protégée par le SDRIF et sans elle elle n'en est finie, comme le veut la municipalité, de la culture à Wissous.

Après le PADD cette zone n'est pas habitée, ce qui est faux car s'il est vrai qu'il y a peu de Wissoussiens, il y a beaucoup de riverains de Morangis et de Chilly-Mazarin. Imaginez les nuisances que nous supporterions si ce circuit était installé sur l'espace de Montjean, et bien c'est ce qu'ils devront endurer. Les promoteurs prétendent cyniquement que les riverains supportant le bruit des avions peuvent bien en plus supporter les pétarades des autos et des motos.

Naturellement notre commune aura à subir un défilé d'autos et de motos en particulier le samedi et le dimanche, jours de repos et de détente. Wissous a plus que son compte de nuisances de toute sortes. Nous demandons que la municipalité mette enfin ses actes en accord avec son discours. Elle prétend défendre l'environnement de notre commune, et vouloir préserver son caractère de village, mais la politique actuelle, à part Montjean, y est complètement contraire.

Par ailleurs, elle a annoncé lors du dernier conseil municipal qu'elle s'opposait à la création sur cette zone par le SDRIF d'une déchetterie de quelques hectares sous prétexte de défendre les terres agricoles* et elle est prête à en autoriser 70 pour le circuit Carole.

Nous nous interrogeons sur les motivations réelles sous tendant ce projet, car naturellement nous ne pensons pas que la municipalité ait l'intention de créer une cité de la moto, comme la presse l'a mis en exergue, puisse être la seule justification.

L'APEPAW pense qu'avant toute chose il faut consulter la population. Nous demandons à la municipalité d'organiser une consultation dans des conditions de transparence totale. Dans le cas contraire l'APEPAW se réserve, comme c'est sa vocation, le droit de la faire.

A ce jour nous attendons confirmation de cette annonce.

Annexe 8**ADRESSES DES CIRCUITS**

(Homologués par le ministère de l'Intérieur et la F.F.M au 1er janvier 2003)

Albi

Le Séquestre, route de Toulouse - 81000 Albi
 Tél : 05 63 43 23 00 Fax : 05 63 43 23 01
 Jean-Jacques Lapeyre.info@circuit-albi.com

Biltzeim (entraînements)

Anneau du Rhin.- 68127 Biltzeim
 Tél : 03 89 49 99 04 Fax : 03 89 24 35 82
 François Rinaldi. info@anneau-du-rhin.fr

Bordeaux-Mérignac

Rue Marcel Isartier - 33700 Mérignac
 Tél : 05 56 34 21 63 Fax : 05 56 34 38 71
 Christian Peyri.circuitdemerignac@wanadoo.fr

Carole

Paris Nord II B.P. 60
 95970 Roissy Charles de Gaulle cedex
 Tél : 01 48 63 73 54 Fax : 01 49 89 02 57
 Yan Le Tirant@circuit-carole.com

Croix en Ternois

R.N. 39 - 62130 Croix en Ternois
 Tél : 03 21 03 30 13 Fax : 03 21 03 27 20

Dijon Prenoïis

B.P. 33 - 21121 Fontaines les Dijon cedex
 Tél : 03 80 35 32 22 Fax : 03 80 35 33 22
 Dany Snobeck. circuit-dijon-prenoïis@wanadoo.fr

Fay de Bretagne (entraînements)

Les Noxitoches - 44130 Fay de Bretagne
 Té : 02 28 02 10 42 Fax : 02 28 02 10 84

Folembray (entraînements)

Rue des hautes Avesnes - 02670 Folembray
 Tél : 03 23 52 01 42 Fax : 03 23 52 70 73
 Jacques Jacquet. sylvie.goudignon.cpsra@wanadoo.fr

Issoire (entraînements)

Z.I de lavaur - 63500 Issoire
 Tel : 04 73 55 56 56 Fax : 04 73 55 56 59

Ledenon

30120 Ledanon
 Tél : 04 66 37 11 37 Fax : 04 66 37 15 92
 Sylvie Bondurand. contact@ledenon.com
 Par fax à l'attention d'Elvira

Le Grand Sambuc (entraînements)

13126 Vauvenargues
 Tél : 04 42 66 01 66 Fax : 04 42 66 03 64

Le Luc en Provence (entraînements)

Base de loisirs, route de Mayons
 83340 Le Luc en Provence
 Tél : 04 94 73 46 08 Fax : 04 94 60 93 19

Le Mans

Circuit des 24 heures - 72040 Le Mans cedex
 Tél : 02 43 40 24 24 Fax : 02 43 40 24 25
 Claude Barré. direction generale@lemans.org

L'Enclos (entraînements)

L'Enclos - 25270 Sept Fontaines
 Tél. 03 81 49 55 44 Fax 03 81 49 53 69
 Mikael Girardet. circuitlenclos@worldonline.fr

Lurcy Levis (entraînements)

Zone industrielle- 03320 Lurcy Levis
 Tél : 04 70 67 82 29. Fax : 04 70 67 89 50

Montlhéry

UTAC autodrome de Linas-montlhéry
 91310 Montlhéry cedex
 Tél : 01 69 80 17 00 Fax : 01 69 80 17 04
 Jean Malphettes.infos@utac.com

Nevers Magny-Cours

58470 Magny-Cours
 Tél : 03 86 21 80 00 Fax : 03 86 21 80 17
 Roland Hodel. f.corde.cnmc@dial.alean.com

Nogaro

BP 24 - 32110 Nogaro
 Tél : 05 62 09 02 49 Fax : 05 62 69 05 44
 André Divies. circuit-nogaro@circuit-nogaro.com

Pau Arnos

Circuit de Pau Arnos - 64370 Arnos
 Tél : 05 59 72 59 72 Fax : 05 59 77 10 55
 Bernard Teulé. circuit.pau.arnos@wanadoo.fr

Pôle mécanique d'Ales Cévennes

Vallon de Fontanes
30520 Saint-Martin deValgalgues
Tél/Fax : 04 66 30 31 85

Pouilly en Auxois

Maison de l'Auxois - 21320 Pouilly en Auxois
Tél : 03 80 90 89 89 Fax : 03 80 90 73 79
Michel Picard. semab.piste.d.essai@wanadoo.fr

Val de Vienne

S.A BP 03 - 86150 Le Vigeant
Tél : 05 49 48 86 38 Fax : 05 49 48 29 34
Jean-Hubert Bussac. info@circuit-valdevienne.com

Windenhof (entraînements)

Sundgau Karting. 4 impasse des Tilleuls
68640 Steinsoultz
Tél. 03 89 07 92 84

Annexe 9

Détail des procédures nécessaires à l'implantation du nouveau circuit ¹

I – Procédure d'urbanisme

I.1– Révision du SDRIF

L'article L.141-1 du code de l'urbanisme explicite la procédure de révision du schéma directeur de la Région Ile-de-France. Elle est ouverte par un décret en Conseil d'Etat qui détermine l'objet de la révision.

Elle est effectuée par la Région en association avec l'Etat.

Avant son adoption par le Conseil Régional, le projet de schéma directeur, assortie de l'avis des conseils généraux intéressés, du conseil économique et social régional et des chambres consulaires, est mis à la disposition du public pendant 2 mois.

Elle est approuvée par décret en conseil d'Etat.

La procédure d'urgence ne peut être constatée que par décret en conseil des ministres.

I.2 – Révision de PLU et de SCOT

Le SCOT (s'il en existe un) et le PLU de la commune d'accueil ne seront vraisemblablement pas compatibles avec l'implantation du circuit.

Il existe plusieurs cas de mise en compatibilité.

Si des expropriations sont nécessaires à la maîtrise foncière de l'emprise

Le projet est alors soumis à une enquête publique visant à obtenir une déclaration d'Utilité Publique (voir II.3 ci-dessous). Dans ce cas, la procédure utilisée est celle de la DUP valant mise en compatibilité du PLU (article L123-16 du code de l'urbanisme).

Si des expropriations, et donc une DUP, ne sont pas nécessaires

Lorsqu'une DUP n'est pas nécessaire, une enquête publique dite « Bouchardeau » l'est néanmoins (voir II.3 ci-dessous).

On peut alors distinguer plusieurs sous-cas :

a) Mise en compatibilité des SCOT et des PLU en cas de projets déclarés d'intérêt général

L'article 144 de la loi 2002-276 du 27/02/2002 relative à la démocratie de proximité impose à la personne publique responsable du projet (Etat, collectivité locale ou établissement public) de prononcer une déclaration formelle portant sur l'intérêt général de l'opération (déclaration de projet), dans un délai d'un an à compter de la fin de l'enquête publique « Bouchardeau ».

L'article 150 de cette loi crée une disposition qui permettra que la déclaration de projet emporte mise en compatibilité du PLU ou du SCOT, l'enquête publique ayant porté à la fois sur le projet et sur les dispositions mettant en compatibilité le PLU ou le SCOT.

Le décret d'application concernant cette disposition n'est toutefois pas encore sorti. Si elle semble

¹ Extrait de l'étude « Restructuration et déplacement du circuit Carole » - DDE 93 et AFTRP, juin 2003.

aujourd'hui pouvoir être appliquée aux projets réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'autorité compétente pour élaborer le PLU ou le SCOT, sur la base du seul texte de loi, cela ne semble pas être le cas pour les projets relevant d'autres maîtres d'ouvrage.
En l'absence de décret, cette procédure mériterait quoi qu'il en soit une analyse approfondie.

b) La révision d'urgence (article L123-13 du code de l'urbanisme)

L'article L123-13 stipule que « lorsqu'un projet présentant un caractère d'intérêt général nécessite une révision d'urgence d'un plan local d'urbanisme, la révision peut faire l'objet, à l'initiative du maire, d'un examen conjoint des personnes publiques associées mentionnées à l'article L123-9 (NDR : ces personnes publiques associées donnent, selon l'article L123-9, un avis sur le projet de PLU). L'enquête publique porte alors à la fois sur le projet et sur la révision du plan local d'urbanisme ».

Cette procédure s'applique quel que soit le porteur de projet. Elle pourrait assez bien correspondre au cas du futur circuit Carole s'il n'y a pas d'expropriation. Elle permet de réviser le PLU en fonction du projet. Encore faut-il cependant démontrer le caractère d'urgence, laissé in fine à l'appréciation du juge en cas de contentieux.

Il est à noter enfin que selon le projet de loi portant diverses dispositions relatives à l'urbanisme, à l'habitat et à la construction (DDUHC), la révision d'urgence serait supprimée et deviendrait une révision « simplifiée » dont l'objet porterait sur « la réalisation d'une construction ou d'une opération à caractère public ou privé, présentant un caractère d'intérêt général, pour la commune notamment ».

La révision simplifiée donnerait lieu à un examen conjoint des personnes publiques associées, et le dossier d'enquête publique comprendrait une notice présentant la construction ou l'opération d'intérêt général.

1. Cas du projet d'intérêt général (PIG)

Les articles R121-3 et 4 du code de l'urbanisme définissent les PIG.

Le PIG constitue l'un des moyens dont dispose l'Etat pour faire prendre en compte les projets supra-communaux à l'occasion de l'élaboration et de la révision des SCOT et PLU.

Cette prise en compte signifie que rien dans le zonage ou dans le règlement de ces documents n'empêchera la réalisation du projet considéré.

Peut constituer un PIG tout projet d'ouvrage présentant un caractère d'utilité publique et notamment la réalisation d'un équipement, et ayant fait l'objet d'une délibération ou d'une décision d'une personne ayant la capacité d'exproprier arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet et mise à disposition du public.

Le projet est qualifié de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral en vue de sa prise en compte dans un document d'urbanisme. L'arrêté préfectoral devient caduc à l'expropriation d'un délai de 3 ans, il peut être renouvelé.

L'article L123-14 du code de l'urbanisme indique que lorsqu'un PLU doit être révisé ou modifié pour permettre la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général, le préfet en informe la commune. Dans un délai d'un mois, la commune fait connaître au préfet si elle entend opérer la révision ou la modification. Faute de réponse, le préfet peut engager et approuver après avis du conseil municipal la révision ou la modification du plan. Il en est de même si l'intention de la commune n'est pas suivie, dans un délai de 6 mois de la délibération approuvant le projet.

En conclusion, l'utilisation du PIG se place plutôt sur le terrain d'une obligation de prise en compte par la collectivité locale d'un projet déclaré par l'Etat comme étant d'intérêt général. Il n'apparaîtrait guère opportun en première approche, d'appliquer ce moyen au cas du circuit Carole.

d) Révision « normale » du PLU ou du SCOT

Les cas précédents se plaçaient dans le contexte d'une adaptation du PLU ou du SCOT au projet. Le projet du circuit peut cependant s'inscrire également dans le cadre d'une révision « classique » des documents d'urbanisme. La procédure est alors celle décrite par les articles L123-6 à 12 du code de l'urbanisme.

Le processus comprend une concertation (L300-2 du code de l'urbanisme) et une enquête publique (L123-10).

II – Procédures liées au projet

II.1 – Déclaration de projet d'intérêt général (PIG) -cf supra

II.2 – Concertation L300-2 du code de l'urbanisme

Cette procédure n'est pas obligatoire sur le projet en lui-même, dans le cas qui nous occupe, d'après l'article R300-1 du code de l'urbanisme (sauf si création d'une SHOB supérieure à 5000m² sur une commune ne disposant pas d'un PLU ou d'un document d'urbanisme ayant fait l'objet d'une enquête publique). Elle est toutefois très vivement recommandée étant donnée l'ampleur du projet et son impact possible sur la vie locale.

II.3 – Enquête publique

Le décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié, pris en application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983, répertorie les aménagements, ouvrages ou travaux devant faire l'objet d'une enquête publique selon la procédure spécifique décrite par cette loi.

Notamment, sont soumis à enquête publique spécifique les « installations et travaux divers » soumis à autorisation de l'article L442-1 du code de l'urbanisme. On y trouve notamment les « terrains aménagés pour la pratique de sports ou loisirs motorisés dont l'emprise totale est supérieure à 4 hectares ».

La procédure d'enquête publique spécifique s'appliquera donc dans tous les cas à la reconstruction du circuit. Elle implique notamment la réalisation d'une étude d'impact (définie par décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 modifié).

Si la maîtrise foncière du terrain du projet nécessite une expropriation, l'enquête publique sera menée selon les modalités décrites aux articles R11-14-1 à R11-14-15 et R11-15 à R11-18 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Dans le cas d'expropriation, une enquête parcellaire est menée conjointement à l'enquête publique. L'enquête publique devra par ailleurs porter également sur la mise en conformité du PLU (article L123-16 du code de l'urbanisme).

L'enquête publique est conclue par un arrêté déclarant le projet d'utilité publique, pris au niveau préfectoral (ou inter-préfectoral si le terrain empiète sur plusieurs départements) en cas d'avis favorable du commissaire enquêteur, au niveau conseil d'Etat en cas d'avis défavorable. Un arrêté de cessibilité est ensuite pris par le préfet, qui transmet le dossier au juge de l'expropriation, celui-ci prononçant une ordonnance d'expropriation.

Si la maîtrise foncière est assurée sans nécessité de DUP, l'enquête publique (dite « Bouchardeau ») se déroule dans les conditions prévues par le décret n°85-453.

Elle est suivie d'une « déclaration de projet » du maître d'ouvrage (cf. supra).

II.4 – Enquête loi sur l'eau

La loi du 3 janvier 1992 sur l'eau soumet à autorisation ou à déclaration nombre de travaux susceptibles de modifier l'écoulement des eaux et en particulier le rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans un bassin d'infiltration.

Le décret n°93-742 du 29/03/1993 précise la procédure, et le n°93-743 du 29/03/1993 indique les opérations qui sont soumises à autorisation ou déclaration. L'autorisation, prise par le préfet, intervient après enquête publique, et nécessite une étude hydraulique spécifique.

La procédure étant assez longue, il convient de l'étudier le plus en amont possible, et notamment d'examiner si l'autorisation, donc l'enquête, est nécessaire.

Parmi les rubriques les plus souvent concernées et entraînant enquête :

- imperméabilisation de plus de 5 ha d'un seul tenant hors voiries publiques
- rabattement des nappes phréatiques
- couverture d'un cours d'eau y compris par la réalisation d'un simple passage
- rejets dans un cours d'eau en milieu naturel
- création de bassins d'infiltrations
-

Après l'instruction du dossier par un service désigné par le préfet, qui procède aux consultations des services concernés, et l'avis du comité départemental d'Hygiène, présidé par le préfet, le dossier est soumis à enquête publique.

L'arrêté préfectoral autorisant l'aménagement ou la réalisation d'un ouvrage ou d'un équipement comporte les obligations qui s'imposent au demandeur.

II.5 – Prise en compte du bruit

La législation sur le bruit repose sur le code de l'environnement, article L571-1 et suivants, ainsi que sur le code de la Santé Publique, articles L1311-1 à L1311-5 et articles R48-1 à 5.

D'après l'article L571-6 du code de l'Environnement, les activités bruyantes, sportives et de plein air susceptibles de causer des nuisances sonores peuvent être soumises :

à des prescriptions générales

à autorisation, lorsqu'elles sont susceptibles, par le bruit qu'elles provoquent, de présenter des dangers ou de causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement;

Cet article prévoit que les prescriptions générales et les prescriptions imposées aux activités soumises à autorisation précisent les mesures d'intervention, d'aménagement ou d'isolation phonique applicables aux activités, les conditions d'éloignement de ces activités des habitations, ainsi que les modalités selon lesquelles sont effectués les contrôles techniques. Il stipule également que la délivrance de l'autorisation est subordonnée à la réalisation d'une étude d'impact et soumise à consultation du public dans des conditions fixées par décret. Enfin, il indique que les délais et conditions de mise en conformité des activités existantes à ses prescriptions seront fixés par décret en Conseil d'Etat.

En l'espèce, les décrets d'application donnant la nomenclature des activités soumises à autorisation, les conditions d'application de l'article et notamment la procédure de délivrance de l'autorisation, et les délais de mises en conformité ne sont pas encore sortis./

S'ils sortent, ils devront être pris en compte lors de la conception du nouveau circuit. Leur sortie est actuellement prévue pour la fin 2003.

Les dispositions générales du Code de la Santé Publique s'appliquent en revanche, ainsi que les articles R48-1 à 5 du même Code, créés par le décret n°95-408 du 18/04/1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le Code de la Santé Publique.

En particulier, l'article R48-4 définit les émergences admises entre le niveau de bruit sans la nuisance sonore en cause, et le niveau de bruit avec. L'émergence tolérée dépend de la durée d'exposition à cette émergence (elle va de 5db pour un bruit durant plus de 8heures à 14dB pour un bruit durant 30 secondes à 1minute).

Les mesures d'émergence effectuées par AcousTB (voir I.5.3) ont montré que le circuit Carole dépasse aujourd'hui les niveaux admis.

Lors de la conception du nouveau circuit, les simulations devront être faites pour s'assurer du respect de ces règles.

II.6 – Autorisation de défrichage/de déboisement

II.6.1 – Défrichage (Code Forestier)

Le défrichage est une opération volontaire qui a pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière.

Le défrichage est soumis à autorisation préalable de l'Etat.

Le classement en espace boisé par un POS/PLU opposable entraîne le rejet de plein droit de la demande de défrichage, sans instruction.

Pour les bois des particuliers d'une superficie supérieure à 4 ha :

Les articles L311-1 et suivants et R311-1 et suivants du Code Forestier fixent les dispositions suivantes :

- le préfet délivre les autorisations y compris lorsque les terrains ont été parcourus par un incendie dans les 15 années précédant la demande.
- le ministère de l'Agriculture refuse l'autorisation de défricher ou subordonne l'autorisation au maintien de réserves boisées.
- sont soumis à étude d'impact et à enquête publique dite « Bouchardeau » tous les défrichements d'une superficie supérieure à 25 ha. (10 h si un arrêté préfectoral a constaté que le taux de boisement de la commune est inférieur à 10%);
- les défrichements inférieurs à ce seuil sont soumis à notice d'impact;
- l'instruction de la demande est assurée par le directeur départemental de l'Agriculture;
- l'autorisation peut être subordonnée au respect de certaines conditions (conservation de réserves boisées, travaux de reboisement même sur d'autres terrains);
- l'autorisation est valable 5 ans.

Pour les bois des collectivités et de certaines personnes morales :

Les articles L312-1 et R312-1 et suivants du code Forestier fixent les dispositions suivantes :

- le ministre de l'Agriculture demeure seul compétent pour délivrer ou refuser l'autorisation, pour des opérations portant sur une superficie au moins égale à un hectare;
- le directeur régional de l'Office des Forêts (pour les bois soumis au régime forestier) ou le directeur départemental de l'Agriculture établit un rapport qui tient lieu d'étude ou de notice

d'impact;

- ces défrichements sont soumis à enquête publique dans les mêmes conditions que pour les défrichements des particuliers;
- l'autorisation est valable 5 ans.

Dans certains cas, la demande de défrichement vaut demande de coupe et d'abattage d'arbres et l'instruction est engagée au titre des deux législations.

II.6.2 – Autorisation de coupe et d'abattage d'arbres (Code de l'urbanisme)

Une autorisation de coupe et abattage d'arbres peut survenir dans le cas où le circuit serait par exemple implanté sur un bois ou parc qui ne serait pas classé en espace boisé au PLU.

Les articles L130-1 et suivants et R130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme donnent les dispositions à suivre en la matière :

- les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation préalable;
- cette demande est adressée au maire de la commune concernée. La décision est prise après avis du préfet, réputé donné dans les 2 mois;
- l'autorisation doit être expressément accordée par arrêté, si elle ne l'est pas dans le délai de 4 mois de la saisine, elle est réputée refusée. L'autorisation est valable 2 ans, elle peut être prorogée d'un an, et subordonnée à des prescriptions spéciales.

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45