

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
Projet d'équipement multi-activité du pôle technologique (circuit F1)
DOSSIER PROVISOIRE

Ce document nous a été remis par le Président du Conseil général lors de notre rencontre du 26 octobre 2009. L'analyse qui suit est faite par l'Association "Flins sans circuit F1", elle vise à mieux connaître les impacts du projet dont nous persistons à demander l'abandon et un retour définitif des terres à l'agriculture.

>> Pour les sigles un glossaire figure en dernière page.

Préambule :

Le document annonce 3 documents séparés joints au dossier mais ils ne le sont pas, car probablement non encore rédigés :

- un dossier de mise en compatibilité du SDRIF
- un dossier de mise en compatibilité du POS valant PLU de Flins
- un dossier de mise en compatibilité du PLU des Mureaux

En effet les dispositions actuelles de ces règlements d'urbanisme sont parfaitement compatibles entre elles mais, en l'état, elles interdisent toutes formes de constructions liées à ce projet. En général ce sont les projets qui doivent répondre aux exigences de ces règlements et non les règlements qui doivent être adaptés aux projets. La Région IdF qui a toujours manifesté son opposition au projet reste seule habilitée à modifier le SDRIF. Par conséquent le CG78 n'a aucun espoir d'obtenir ces modifications par la voie normale. Un refus d'adaptation du SDRIF empêche donc les mises en compatibilité des PLU. Dans ces conditions, seule une procédure d'exception permettrait de s'affranchir de ces difficultés. Elle prendrait alors la forme d'une procédure PIG (Projet d'Intérêt Général). L'Association "Flins sans circuit F1" ayant obtenu l'assurance du Ministère de l'Ecologie excluant toute éventualité d'une procédure d'exception, il ne reste plus que la déclaration d'utilité publique pour autoriser ces modifications.

De l'impossibilité de modifier ces textes découle l'impossibilité de réaliser ce projet.

Un dossier provisoire et incomplet :

Comme nous l'indiquait le Président du CG78, ce dossier reste un document de travail servant à la préparation du dossier d'enquête publique. Il devra être complété d'un certain nombre d'études manquantes et le rapport d'étude d'impact reste à finaliser.

Les principales pièces manquantes :

- Le dossier de mise en compatibilité du SDRIF et des PLU de Flins et Les Mureaux
- Le cahier des charges de la DSP pour la gestion du circuit
- Le rapport d'archéologie préventive et les mesures de sauvegarde du patrimoine découvert
- Le dossier loi sur l'eau pour le déplacement et la suppression des 6 captages situés dans l'emprise (le protocole avec l'exploitant SLE serait en cours de finalisation...)

- A l'étude précédente il convient d'ajouter celle qui vise à modifier les canalisations qui desservent les captages maintenus mais qui traversent l'emprise du circuit pour rejoindre l'usine de traitement des eaux
- L'étude concernant les déplacements et enfouissement des réseaux existants (2 lignes THT, 3 lignes MT, 2 lignes France Télécom)

L'étude d'impact est inachevée :

Quelques mesures restent à faire pour tenir compte de la saisonnalité de certains critères et les parties manquantes sont de la plus grande importance car elles conditionnent l'appréciation générale des impacts sur l'environnement. Il s'agit notamment de

- *L'appréciation des effets sur la santé et l'environnement*
- *L'évaluation des coûts collectifs des pollutions et des nuisances*
- *Du coût des mesures en faveur de l'environnement et de la santé*
- *De l'analyse des méthodes d'évaluation des impacts*
- *L'ensemble des annexes citées dans le document*

L'incompatibilité du SDRIF :

Le CG78 joue sur l'ambiguïté de la modification du SDRIF qui n'attend plus que le décret en Conseil d'Etat pour être rendu définitivement opposable (*une dépêche AFP du 11.11.2009 nous informe que le Président, Jean Paul Huchon, vient de donner 15 jours de délai au Premier Ministre pour transmettre le SDRIF au Conseil d'Etat, faute de quoi il déposera un recours*). C'est donc de bonne guerre qu'il fait référence au SDRIF de 1994, éludant ainsi bon nombre de principes et de dispositions nouvelles, ce qui n'autorise pas pour autant la construction de ce circuit à cet endroit. Le département serait bien inspiré de reconnaître que la révision du SDRIF a bien eu lieu et qu'elle a fait l'objet d'un avis favorable délivré par la commission d'enquête. Son adoption définitive par le Conseil régional est intervenue le 25 septembre 2008 au terme d'une longue procédure de concertation. Une nouvelle modification aux seules fins d'autoriser ce projet nécessiterait de recommencer toute la procédure de révision et les ajustements qui pourraient intervenir à l'issue des débats sur le "Grand Paris" ne remettront pas en cause ses principes généraux. Dans ces conditions, après l'échec de son amendement au Sénat, le CG78 devra se résoudre à accepter les conditions du nouveau SDRIF, et le mieux pour lui, serait de renoncer à son projet démentiel.

La DUP :

Il est précisé qu'en cas de désaccord de la région, la DUP sera prononcée par le Conseil d'Etat. Ainsi le CG78 envisage dès l'étude, une possibilité de recours vers une instance qui lui serait plus favorable. Cependant, il omet de préciser le rôle de L'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), issue des engagements du Grenelle de l'Environnement. Cette autorité exerce ses pouvoirs depuis le 1^{er} juillet 2009 et nous pouvons affirmer que le projet du CG78 n'échappera pas au veto de cette instance, placée sous l'autorité de Chantal Jouanno qui nous l'a confirmé à notre rencontre du 15/10/2009. En toute rigueur, la saisine de l'AE doit intervenir avant l'enquête publique et son avis doit figurer au dossier d'enquête, afin que chacun se prononce en pleine connaissance de cause. On imagine difficilement qu'une enquête publique soit ouverte avec un avis négatif de l'AE qui conduirait indéniablement au même avis négatif du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Les textes régissant l'enquête :

Le règlement du PPRI n'est pas cité dans la liste des textes. Pourtant le projet se trouve pour partie en zone inondable, il y est d'ailleurs fait référence à plusieurs reprises dans le dossier. Au chapitre qui lui est réservé (P116 à 122) on se limite à un copier-coller du règlement sans évoquer les aménagements pourtant interdits en zone verte (merlons) et qui seraient donc sans compensation. Dans ces conditions comment est-il possible que l'incidence sur la zone d'expansion des crues (P85) se traduise par un exhaussement des niveaux d'eau ne dépassant pas 1cm ? Au chapitre topographie, les calculs relatifs aux mouvements de terre ont de quoi laisser perplexe (P238). Par ailleurs, certains déblais en cordon sur berge seraient tolérés (P232) alors que le règlement de la zone marron des grands écoulements, qui s'étale sur une largeur de 25m le long du fleuve, interdit ces dépôts.

Le SDADEY : Véritable schéma directeur du département adopté le 24 novembre 2006, ses objectifs sont cités mais sans rappeler la volonté affirmée par communiqué de presse de (sic) *"créer de véritables sanctuaires naturels autour des principales zones de captage d'eau dans les nappes phréatiques dont celle de Flins-Aubergenville"*.

Le SDAGE Seine Normandie :

Il est fait référence à la révision en cours de ce texte. En effet, conformément à la directive cadre sur l'eau, tous les SDAGE doivent être adoptés avant le 23 décembre prochain. C'est désormais chose faite pour le comité de bassin Seine Normandie qui vient d'adopter le sien le 29 octobre 2009. Les documents d'urbanisme comme les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le SDAGE.

Autre remarque d'importance à noter dans le SDAGE / Défi 5 / Disposition 41 : *"Protéger la ressource par des programmes de maîtrise d'usage des sols en priorité dans les zones de protection réglementaire. Les collectivités territoriales sont invitées à définir en concertation avec les acteurs locaux et en fonction des enjeux diagnostiqués sur le territoire un programme préventif de maîtrise de l'usage des sols, dans les périmètres de protection réglementaire. Ces programmes visent plus particulièrement les pollutions diffuses de toutes origines.*

... La maîtrise de l'usage des sols (les collectivités peuvent les acquérir si nécessaire) doit concilier leur utilisation agricole et la nécessité de préserver les ressources en eau : boisement, enherbement, élevage extensif, agriculture biologique, etc... "

Cette exigence ne laisse pas de place à un éventuel projet d'équipement multi-activités sur notre champ captant !

Il n'y a **pas de SAGE pour la Seine** mais la commune d'Aubergenville est dans l'aire d'étude c'est donc le SAGE de la Mauldre qui s'applique sur son territoire.

Sur l'étude d'impact proprement dite :

L'aire d'étude est très insuffisante eut égard aux impacts attendus et aux nuisances sonores, en particulier lors d'un GPF1. En théorie, elle doit tenir compte des impacts possibles tant en phase travaux qu'en fonctionnement, mais aussi et surtout de l'ensemble des effets générés par le projet :

- **les effets directs, indirects et induits :** Par exemple, aucune perturbation de fonctionnement du champ captant n'est envisagée. On procède comme si les 6 captages supprimés ou déplacés ne changeaient en rien son fonctionnement actuel. Les aménagements annexes au projet ne sont pas traités, comme s'ils n'existaient pas (accès routiers, parkings, halte fluviale, enfouissement des réseaux électriques et France Telecom, voies de circulations douces et aménagement des berges...).

- **les effets temporaires et permanents** : seuls sont pris en compte, les effets liés à l'utilisation du circuit les jours de Grand Prix. L'étude fait abstraction totale de "la caravane du GPF1" et de son cortège de nuisances, qu'il s'agisse de l'encombrement des routes ou des rotations d'hélicoptères pour acheminer matériels et personnalités (500 rotations à Magny-Cours). Pour les 300 jours restants, on ne sait rien des activités pratiquées sur le circuit puisque le cahier des charges de la DSP n'est pas intégré au dossier.

- **les effets cumulatifs** : cette notion même d'effets cumulatifs n'est pas mentionnée au dossier. Pour ne citer qu'un seul exemple, imaginons un Grand Prix sous une pluie battante, les risques sont alors bien plus importants que par temps sec et, en cas d'accident, la nappe phréatique pourrait être gravement menacée. Contrairement aux affirmations du CG78, sa protection par une géo membrane n'est prévue qu'au droit des zones à risque et non sur toute la surface. En outre, comment peut-on évaluer des zones à risques pour des activités inconnues 300 j/an ?

Définition et justification de l'aire d'étude :

Dans une étude d'impact, l'aire d'étude est souvent définie à l'échelle d'une unité écologique fonctionnelle. Dans ce projet pourquoi ne pas inclure à minima la totalité des périmètres de protection du champ captant ? Le profil particulier du site dans la vallée de Seine mérite aussi une extension proportionnelle à la répercussion du bruit sur les coteaux, tenant compte des vents dominants SO. Or, l'aire est la moins étendue (2kms au NO) justement là où les nuisances sonores seront les plus importantes. Les communes de Juziers, Mézy et Hardricourt ne sont incluses que partiellement. Leurs habitants des quartiers les plus au nord-ouest apprécieront sûrement d'être ainsi écartés, tout comme une grande majorité des Muriotins qui habitent les quartiers est.

Au chapitre des équipements on identifie la présence d'un certain nombre d'établissements sensibles compris dans l'aire d'étude : 37 écoles et 13 établissements de santé. Compte tenu de l'étroitesse de l'aire d'étude, on imagine qu'un nombre bien plus important subira les nuisances du circuit. Un recensement exhaustif de ces établissements dans l'aire d'étude s'impose.

Le choix d'une forme géométrique standard (un carré de 5 kms de côté) est caractéristique d'une imprécision d'autant que le projet n'est même pas situé en son centre !

Par conséquent, l'Association "**Flins sans circuit F1**" estime nécessaire la redéfinition d'une aire plus étendue sans forme géométrique standard à l'intérieur de laquelle on pourrait distinguer différentes zones de sensibilité. Elle devrait comprendre à minima la totalité des périmètres de protection du champ captant, tels que définis par la DUP du 7 juillet 1976.

L'état initial :

Il a été détruit par les fouilles d'archéologie préventive entreprises avant la réalisation de l'inventaire de la faune et de la flore présentes sur le site. Cette erreur de chronologie volontaire ou non, commise par excès de précipitation, remet en cause toute la crédibilité de l'étude d'impact et ouvre la voie d'un recours juridique si nécessaire.

Description du projet :

En réalité, la capacité d'accueil serait de 85 000 places (extensible à 120 000) bien en dessous du seuil de rentabilité, d'après une étude réalisée pour le groupe Lagardère. Par délibération du CG78 en date du 20 mars 2009, la décision a été prise de lancer un appel d'offre pour la gestion du circuit en DSP. Le dossier ne fait état ni du cahier des charges, ni du choix du délégataire mentionné au calendrier pour octobre 2009.

Sur la fréquentation du circuit, on retrouve les mêmes inepties que celles présentées dans la communication du CG78, à savoir :

- 27 500 spectateurs attendus par le train. L'idée d'une halte ferroviaire n'étant pas reprise dans ce dossier (confirmant qu'elle est irréalisable selon les propos même de RFF) il est prévu qu'ils arriveront sur site par un cheminement piéton depuis la gare des Mureaux ! (≈ 3Kms à pied pour un billet d'entrée valant jusqu'à 500 €).
- A cela, il est prévu d'ajouter 400 rotations/jour avec des bus...
- Une capacité de stationnement largement insuffisante à moins de 4 personnes par véhicule. Seulement 15 000 places de parking au total dont 2500 seulement attenantes au circuit (P2 + P3) le reste étant soumis au bon vouloir de l'usine Renault et des centres commerciaux voisins.

La protection de la nappe phréatique :

Les mesures de protection durant la phase travaux sont vraiment à minima. La création d'aires étanches pour le stockage et l'entretien des matériels n'est pas compatible avec les exigences de la DUP qui protège le champ captant. En toute rigueur, ce genre d'aménagement devrait se situer hors des périmètres de protection, ce qui pourrait compromettre encore un peu plus la réalisation du projet.

On apprend qu'une procédure de révision de la DUP de juillet 1976 est en cours avec un rapport de l'hydrogéologue attendu pour fin 2009 ! Comme la version actuelle interdit tout projet de création d'une ICPE sauf avis de l'hydrogéologue (voir PPE art 7), il y a fort à parier que cette révision devrait permettre l'installation du circuit F1 en réduisant du même coup l'étendue des périmètres de protection.

Les caractéristiques de la nappe montrent qu'elle est très peu profonde (2 à 3m en moyenne) et qu'elle peut être quasi à effleurement en période de hautes eaux. Il y a là un véritable danger dans la mesure où il est prévu de décaisser jusqu'à 2,50m de profondeur pour faire les travaux de la piste et des bâtiments !

Sa protection par une géomembrane en PEHD n'est prévue que dans les zones à risque. Sur la piste, c'est son revêtement qui devrait assurer l'essentiel et il reste des zones sans protection particulière autre que la gestion des pluviales ou de l'assainissement. On est donc loin de l'étanchéité totale promise dans la communication !

Ne sont pas traités les risques de ruissellement d'eaux polluées vers les bassins de recharge qui se trouvent à proximité de la zone du circuit. (P232).

Faune et Flore :

L'inventaire révèle une richesse du milieu naturel bien plus importante qu'on ne l'imaginait (synthèse P141) mais promise à une destruction certaine si le projet devait aller à son terme. Malheureusement le CG78 pourrait bien profiter d'un classement en ZNIEFF qui n'a pas de portée juridique, et ce n'est pas le repère Développement Durable qui nous informe sur les intentions de les protéger.

Acoustique :

L'étude est en contradiction avec la note de synthèse de Bruitparif sur les impacts sonores d'un circuit de formule 1. Ici, seuls les équipements joueront le rôle de protection et d'atténuation des nuisances grâce à l'utilisation de matériaux absorbants, d'écrans et de panneaux acoustiques mobiles. Le fonctionnement prévu serait exclusivement diurne et à horaires connus. La modélisation proposée montre que les émergences constatées respectent les exigences réglementaires pour 2/3 des catégories de voitures. Concernant les GPF1, les émergences dépassent toujours les valeurs réglementaires, et c'est à l'arrêté d'autorisation qu'il reviendra d'en fixer les limites. De fait, il n'est pas proposé de mesures complémentaires autres qu'un dispositif de surveillance automatique des émissions sonores mis à disposition de l'exploitant du circuit, lequel deviendrait donc juge et parti.

Certains détails ont aussi leur importance, par exemple on n'entendra pas l'hélicoptère de transmission TV, son bruit sera couvert par celui des F1 !

Qualité de l'air : L'étude paraît tronquée pour plusieurs raisons

- L'autoroute A13 n'est pas dans la zone géographique de l'étude sur la qualité de l'air. Conséquence, les émissions produites par les embouteillages provoqués par l'exploitation du circuit ne sont pas comptées.
- Le réseau viaire concerné se limite à la RD14 et la RD19 avec une bande d'étude limitée à 100m, alors que sur autoroute cette bande théorique est de 300m pour les émissions particulières.
- La configuration de ces voies et la sous-estimation du nombre des spectateurs qui viendraient en voiture, permettent d'estimer l'augmentation du trafic normal à seulement 11% les jours de GPF1.
- Là aussi, rien n'est dit sur les impacts d'une utilisation qui reste inconnue à ce jour en dehors des GPF1, pas plus que les effets de "la caravane du GPF1".
- Enfin, ce chapitre sur la qualité de l'air, où on retrouve le bilan carbone fait par l'OIN Seine Aval, s'achève sans proposer la moindre mesure de réduction des impacts.

L'emploi :

Argument principal avancé par le CG78 pour la construction de ce circuit, ce thème n'occupe que 2 pages (*P 158 & 159*) sur les 300 que comporte le document !

Les perspectives annoncées sont très largement inférieures aux premiers éléments de communication. Le document affiche un potentiel d'augmentation de 10% des emplois existants sur Flins - Les Mureaux, soit ≈ 2500 emplois de plus qu'aujourd'hui et à terme une espérance de 3000 à 4500 emplois induits par le projet après une période de montée en puissance. Ces affirmations particulièrement ambitieuses sont dénuées de toute démonstration et laissent supposer qu'à lui seul, le prestige d'un circuit F1 permettrait non seulement de consolider la totalité des emplois existants du secteur automobile, mais aussi de créer des milliers d'emplois supplémentaires, ce qui relève de l'utopie ! (les faits sont têtus, seuls 425 emplois ont été créés à Magny-Cours).

L'analyse des impacts sociaux-économiques :

Ce n'est rien d'autre qu'une reprise de la propagande du CG78 pour vendre son circuit. Les retombées prises en référence ne sont pas celles de Magny-Cours (pourquoi ?) mais celles des GPF1 d'Australie, du Canada ou de Belgique sans indication sur les déficits abyssaux des circuits correspondants (5,134 Millions d'€ pour 2009 annonce le gouvernement belge).

Pour ce qui est de l'activité agricole, la suppression de 100 ha de terres est confirmée. Il ne resterait en tout et pour tout que 35 ha sur lesquels s'installeraient les maraîchers et un parc "agriurbain" autour de la maison de la terre. Il est prévu la création d'une AMAP en produits bio et la restauration de la ferme de la Haye selon les principes de l'éco-construction pour en faire l'un des sites de la collection manifeste d'architecture contemporaine (1 site par commune de l'OIN).

Le calendrier prévisionnel :

26 septembre 2008	Acte de candidature au GPF1	
16 décembre 2008	Maîtrise d'œuvre : 4 candidats retenus	
10 février 2009	Clôture concours d'architecte	
12 mars 2009	Approbation plan de relance et d'appui à la filière auto + choix du maître d'œuvre	
20 mars 2009	Lancement appel d'offre pour l'exploitation	<i>Pas d'informations</i>
.. septembre 2009	Adoption par le CG78 du projet définitif	<i>C'est la poursuite du projet qui a été votée et non l'APD</i>
.. octobre 2009	Choix de l'exploitant et lancement des enquêtes publiques	<i>Pas d'informations mais dossier d'enquête pas finalisé</i>
4 ^{ème} trimestre 2009	Saisine de l'Autorité Environnementale	<i>CNDP ou AE ? les 2 sont évoquées dans le dossier</i>
1 ^{er} trimestre 2010	Mise à l'enquête publique	
2 ^{ème} trimestre 2010	D U P	
2011 ... 2013	Travaux et mise en service	

Les coûts prévisionnels :

Les coûts sont fortement sous-estimés voire non chiffrés comme par exemple le passage de l'autoroute A13 en deux fois 4 voies entre Orgeval et Mantes (est-ce l'Etat qui va payer ?).

Pour le CG78, l'objectif était de rester en deçà des 150 M€, seuil au-delà duquel la saisine de la CNDP est obligatoire. C'est la raison pour laquelle les aménagements annexes ont été dissociés.

Un pas important a été franchi puisque la CNDP devrait être saisie, ce qui ne veut pas dire qu'un débat sera obligatoirement organisé, puisque cette commission reste souveraine dans ses décisions. Pour autant la saisine de l'AE est incontournable car, dans tous les cas de figure, le ministère de l'Ecologie a son mot à dire. Ceci confirme ce que nous écrivions il y a peu : C'est l'Etat qui décide !

Foncier – Archéologie	2 100 000
Dévoiements – raccordements concessionnaires	7 650 000
Travaux – inclus paysagement et compensations	112 000 000
Maîtrise d'œuvre	10 950 000
Programmation, frais de concours	375 000
Contrôle, SPS et prestations de services	3 360 000
Desserte et franchissement voie SNCF	4 500 000
Aires de stationnement paysagées	5 300 000
<i>TOTAL</i>	<i>146 235 000 € HT</i>

GLOSSAIRE

AE : Autorité Environnementale

AMAP : Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne

APD : Avant Projet Définitif

CG78 : Conseil général des Yvelines

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

DSP : Délégation de Service Public

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

GPF1 : Grand Prix de Formule 1

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

MT : Moyenne Tension (20 milles volts)

OIN : Opération d'Intérêt National

PEHD : Polyéthylène Haute Densité

PIG : Projet d'Intérêt Général

PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

PPE : Périmètre de Protection Eloignée

PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondation

RFF : Réseau Ferré de France

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDADEY : Schéma d'Aménagement et de Développement Equilibré des Yvelines

SDAGE : Schéma de Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

SLE : Société Lyonnaise des Eaux

THT : Très Haute Tension (> 63 milles volts)

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique