



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délégué

**Aménagement d'un parking et renaturation du site Collignon
sur la commune déléguée de Turlaville au sein de la
commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin (50)**

N° MRAe 2024-5431

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager concernant la création d'un parking et la renaturation du site Collignon sur la commune déléguée de Tourlaville au sein de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin (50), menée par cette dernière, l'autorité environnementale a été saisie le 6 juin 2024 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis est émis par M. Noël JOUTEUR, membre de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, par délégation de compétence donnée par la MRAe lors de sa séance collégiale du 27 juin 2024. Les membres de la MRAe Normandie ont été consultés le 26 juillet 2024 et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues. Cet avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 27 avril 2023¹, M. Noël JOUTEUR atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle évaluation environnementale de la Dreal a consulté l'agence régionale de santé de Normandie et le préfet du Calvados le 17 juin 2024.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

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

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui est joint au dossier de consultation du public.

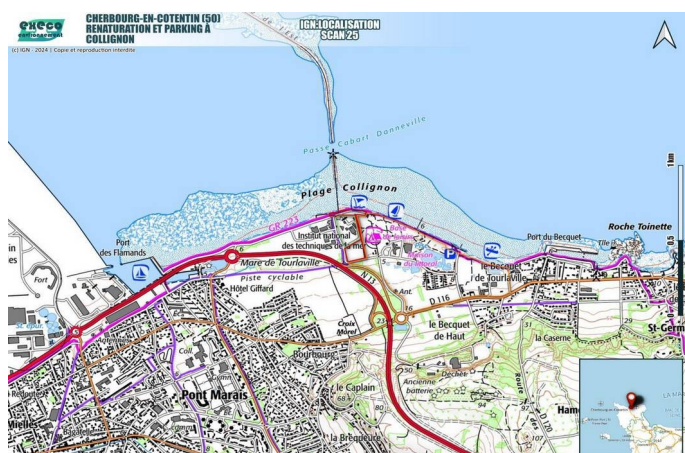
¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-mrae-de-la-region-normandie-a53.html>

SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 6 juin 2024 pour avis sur le projet d'aménagement d'un parking et de renaturation du site Collignon, situé à l'est de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin, sur la commune déléguée de Tourlaville. L'évaluation environnementale a été menée à la suite d'une décision de soumission du projet après examen au cas par cas du préfet de la région Normandie. L'objectif du projet, porté par la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin, est de renaturer le secteur proche du rivage par désimperméabilisation des voies et des parkings, et de relocaliser le stationnement à l'arrière du littoral, tout en maintenant une offre de stationnement équivalente (144 places) pour les différents usagers du site. Le site de Collignon est localisé dans un espace sensible occupé par de multiples usages privés et publics (école d'ingénieurs, digues gérées par l'établissement public « Ports de Normandie », espaces dunaires gérés par la commune, école de voile, restaurant, camping, usagers de la plage, promeneurs, etc.). Le projet, objet du présent avis, ne générera aucune construction. L'emprise de l'ensemble du projet s'élève à 1,1 hectare.

Le site de Collignon est proche du littoral et est situé dans un corridor écologique fragile. La renaturation des espaces proches du rivage devrait permettre une réappropriation du site par la faune et la flore, sous réserve de la mise en œuvre des mesures adaptées. En outre, il n'est pas envisagé d'augmentation du nombre de places de stationnement automobile dans le secteur.

En revanche, l'étude d'impact doit être complétée et approfondie en ce qui concerne l'analyse des risques de pollution liés à la présence de terres polluées sur le site du projet et la définition des solutions permettant de garantir l'absence de toute diffusion de polluants dans le milieu naturel. En effet, les travaux d'excavation et les modalités de gestion des eaux pluviales prévus pourraient mettre en mouvement différents déchets et polluants présents sur le site, celui-ci ayant servi de décharge à la commune de Cherbourg de 1973 à 1987.



Localisation du site face à la plage Collignon (périmètre du projet en rouge) (source : dossier étude d'impact, page 32)



Secteur de Collignon – En rouge : périmètre du projet (source : résumé non technique)

Avis délégué de la MRAe Normandie n° 2024-5431 en date du 6 août 2024

Aménagement d'un parking et renaturation du site Collignon sur la commune déléguée de Tourlaville au sein de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin (50)

AVIS

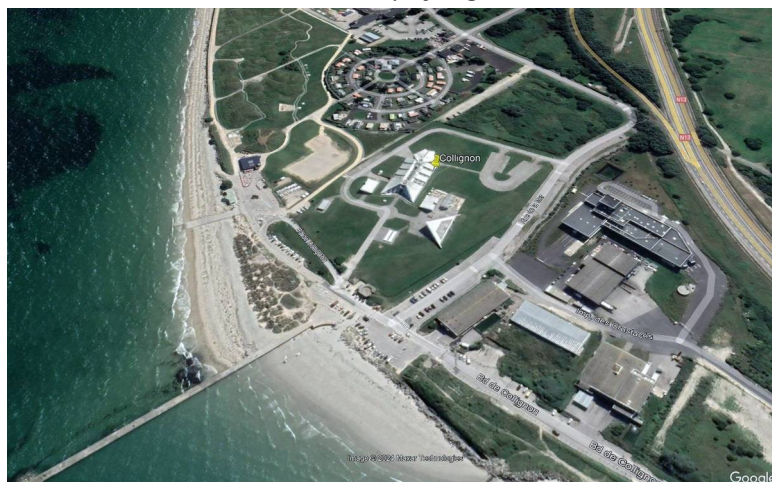
1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet est situé sur la commune déléguée de Tourlaville (Manche) dans le site de Collignon, à l'est de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin. S'étendant sur 1,1 hectare (ha), il vise à désartificialiser et à renaturer le front de mer en relocalisant les parkings côtiers (114 places de stationnement automobile) dans un secteur situé à moins de 300 mètres (m) au sud d'une école d'ingénieurs, et en réorganisant la circulation sur le site. Le projet englobe également le réaménagement d'une placette occupée par un poste de secours et un restaurant.

Concernant les espaces proches de la plage, les enrobés de la voirie et des parkings actuels seront retirés, y compris sur une partie de la digue gérée par l'établissement public « Ports de Normandie », afin de désimpermeabiliser les sols. Cette opération concernera une surface d'environ 4 550 m². Selon le dossier, les emplacements actuels dédiés aux parkings côtiers et une partie de la voirie retrouveront un caractère naturel dunaire par apport de sable et de terre sur une surface de 2 585 m². Les cheminements seront recouverts par un revêtement stabilisé composé d'un mélange de terre, de pierre ou de sable compacté. La placette où se situent le poste de secours et le restaurant sera réaménagée avec des pavés de granit non jointés, posés sur un lit de graviers. Une cale descendant vers la mer, dont la partie basse (bêche d'ancrage) est dégradée, sera confortée et aménagée en béton, sur une surface d'environ 43 m², pour faciliter l'accès à la plage des personnes à mobilité réduite.

Les 114 places de stationnement automobile actuelles seront déplacées et installées sur un secteur rétro-littoral, derrière l'école d'ingénieurs ; elles seront aménagées de façon à ne pas être imperméabilisées. Outre l'école d'ingénieurs située au nord, le terrain est bordé à l'est par un camping, à l'ouest par une zone industrielle et au sud par une friche agricole. Le projet prévoit 1 626 m² de surface dédiée à la voirie, 1 433 m² de parking, 215 m² de cheminements doux, 2 200 m² d'espaces verts et 5 580 m² de zone préservée. Le projet s'inscrit dans la première phase de réalisation du schéma directeur d'aménagement du site de Collignon, adopté en 2019 par la commune et comportant plusieurs orientations relatives notamment à des projets de développement d'activités et d'équipements en lien avec la plateforme industrialo-portuaire existante, ainsi que de valorisation environnementale et paysagère associée à la situation du site en entrée de ville.



Secteur de Collignon – Vue aérienne du site actuellement
(source : résumé non technique)



Secteur de Collignon : projet d'aménagement du site
(source : résumé non technique)

Avis délégué de la MRAe Normandie n° 2024-5431 en date du 6 août 2024

Aménagement d'un parking et renaturation du site Collignon sur la commune déléguée de Tourlaville au sein de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin (50)

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet, objet du présent avis, fait l'objet d'une demande de permis d'aménager, au titre des articles R. 421-18 et suivants du code de l'urbanisme. Compte tenu de sa nature, le projet est également soumis au régime de la déclaration au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement relatif aux installations, ouvrages, travaux et aménagements soumis à la loi sur l'eau.

Évaluation environnementale

Le projet a fait l'objet d'une décision de soumission tacite après examen au cas par cas du préfet de la région Normandie en date du 2 octobre 2023. Cette décision a fait l'objet d'un recours gracieux par la commune auquel le préfet de la région Normandie a répondu, par courrier du 29 janvier 2024², par le maintien de sa décision initiale de soumission à évaluation environnementale. Les motivations de la décision portaient notamment sur les impacts potentiels du projet compte tenu de sa situation en bordure du littoral où est pratiquée la baignade, en zone humide ou faiblement prédisposée à la présence de zones humides, en zone de risque d'inondation par remontée de nappe, ainsi que sur le risque de pollution lors de la phase travaux du fait de l'existence d'une ancienne décharge sur le site. Enfin, le projet se situe dans un corridor humide, à la matrice fragile, fortement sensible à toute fragmentation.

Au sens de l'article L.122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée » est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet, qui disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7 II du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la Dreal et en connaissance des contributions prévues par l'article R.122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct des décisions d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension par le public du projet et de ses éventuelles incidences et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les avis des collectivités et groupements sollicités, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, sont insérés dans les dossiers soumis à enquête publique ou à participation du public par voie électronique.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000³ susceptibles d'être impactés est également requise en application

² <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-de-114-places-de-stationnement-a5407.html>

³ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation

des dispositions prévues au 3° de l'article R. 414-19.I du code de l'environnement, quand bien même il n'existe pas de site Natura 2000 sur le lieu même du projet.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le terrain d'assiette du projet est situé sur la commune déléguée de Tourlaville, commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin, à proximité immédiate du rivage. Situé à proximité du parc d'activités Collignon-sud, le projet s'inscrit dans la zone UBs du plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté d'agglomération du Cotentin, approuvé le 19 décembre 2007. La zone UB correspond aux secteurs péricentraux du territoire et l'indice « s » interdit les constructions à usage d'habitations « *non liées au fonctionnement, à la surveillance ou au gardiennage des constructions et des installations de la zone, excepté dans le secteur du groupe scolaire de la Polle* ».

Le site n'est concerné par aucun périmètre de protection ou d'inventaire écologique et paysager particulier (sites Natura 2000⁴, zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁵, réserve naturelle, etc.). Il est toutefois localisé dans un corridor écologique humide, recensé dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'ex-Basse-Normandie, intégré désormais dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet)⁶ de Normandie.

Le site Natura 2000 le plus proche est la zone spéciale de conservation « *Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire* » (FR2500085) désignée au titre de la directive « Habitats, faune, flore », située à 5 km du projet. Deux Znieff de type I, sont situées à environ 600 à 800 mètres, « *Dunes et marais de Collignon* » et « *Landes autour de Tourlaville* », et la Znieff marine la plus proche, « *Grande rade orientale de Cherbourg et baie du Becquet* » est localisée à environ 200 mètres.

La zone d'implantation du projet s'inscrit dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie. La zone d'étude ne bénéficie pas d'un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage). Un réseau de fossés longe la limite sud du périmètre du projet. L'aire d'étude intègre une zone humide inventoriée sur une surface totale de 3 000 m². La masse d'eau souterraine identifiée au niveau du projet, « *Socle du bassin versant des cours d'eau côtiers* », présente un état quantitatif qualifié de « *bon* » et un état chimique qualifié de « *médiocre* » à cause de la présence de pesticides (p. 76 de l'étude d'impact). Les eaux côtières présentent des états écologique, biologique et physico-chimique qualifiés de « *bons* » à « *très bons* », mais un état chimique qualifié de « *mauvais* », dégradé par la pollution de l'air, les rejets industriels et les pesticides (p. 81).

favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁴ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁵ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁶ Prévu par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Sradet a été adopté par la Région Normandie en 2019 et approuvé par le préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 28 mai 2024. Le Sradet fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

Par ailleurs, les sols superficiels s'avèrent être de qualité médiocre compte tenu de la présence de déchets inertes sur le site, conséquence de l'usage du site comme décharge de la ville de Cherbourg de 1976 à 1987, remblayée en 1994.

Le terrain d'assiette du projet est concerné par l'aléa inondation dû aux phénomènes de remontée de nappe phréatique et de submersion marine, et au ruissellement compte-tenu de la présence de sols argileux.

Concernant la flore et la faune, les inventaires de terrain ont été réalisés en trois passages (5 avril, 13 mai 2022 et 21-22 février 2023) (p. 99 de l'étude d'impact). La végétation identifiée sur le site est variée, composée de ronciers, friches en herbe et en fourrés composés d'ajoncs, de milieux prairiaux (pelouse rase ou haute) et de jonchaies et phragmitaies pour les secteurs les plus humides.

L'avifaune contactée sur le site se compose de passereaux et de deux espèces patrimoniales, la Linotte mélodieuse et le Chardonneret élégant. Quelques espèces d'oiseaux marins ont également été identifiés (Goéland argenté, Goéland marin). De même que pour les oiseaux, le site sert de zone de déplacement pour quelques chiroptères, potentiellement en chasse sur les points d'eau alentours. Aucun mammifère, reptile ou amphibien n'a été observé sur le site. Le maître d'ouvrage considère que le site présente un intérêt patrimonial faible pour la faune et la flore, sur la base des relevés de terrain effectués.

Compte tenu de la nature du projet et des sensibilités environnementales des milieux concernés, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale portent sur les risques de pollution liés la gestion des sols et de l'eau.

2 Contenu du dossier et qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ce contenu doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale est composé d'une étude d'impact comprenant :

- une description du projet ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- une évaluation des incidences sur l'environnement et la santé humaine en phase de travaux et en phase d'exploitation et les mesures destinées à les éviter, les réduire ou les compenser.

Le dossier comprend également un résumé non technique (RNT) qui reprend l'ensemble des réflexions ayant amené aux choix d'aménagements retenus. La séquence « éviter-réduire-compenser » dite « ERC » y est présentée sous la forme d'un tableau détaillé.

En application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, le formulaire transmis par le pétitionnaire lors de la demande d'examen au cas par cas a permis d'établir l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000 ; il tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 et cette dernière n'a pas besoin d'être jointe à l'étude d'impact.

L'étude d'impact est claire tant dans sa rédaction que dans son organisation, mais elle est insuffisamment précise notamment en ce qui concerne l'analyse des risques liés à la présence d'une ancienne décharge sur le site et la définition des mesures nécessaires pour éviter toute pollution pour les milieux et pour la santé humaine, tant en phase de chantier qu'en phase d'exploitation. À cet

égard, elle ne présente pas de solutions de substitution raisonnables, notamment s'agissant de l'emplacement de relocalisation du parking, alors que la présentation de telles solutions et leur comparaison au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine constituent une obligation prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation de solutions alternatives, notamment concernant l'implantation du futur parking et des voiries associées dans l'emprise de l'ancienne décharge, afin de mieux justifier la solution retenue sur la base d'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les informations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité, mais portent sur un enjeu identifié comme fort par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

L'ensemble du périmètre du projet s'inscrit dans l'emprise de l'ancienne décharge de Collignon, utilisée par la commune de Cherbourg de 1973 à 1987 pour le stockage de déchets de toutes natures (à hauteur de 54 000 tonnes de déchets par an). Le site a été remblayé en 1994.



Vue aérienne de l'emprise de l'ancienne décharge (source : étude d'impact, p. 34)

Des études de pollution des sols ont été réalisées et révèlent des sols constitués de remblais sablo-graveleux contenant différents types de déchets (plastique, métal, tissus, verre, fil électrique, enrobés bitumeux...) avec la présence de HAP, HCT, PCB, BTEX⁷ et de métaux lourds en quantité importante et jusqu'à une profondeur comprise entre cinq et sept mètres environ. D'après les photos jointes au dossier (p. 106 de l'étude d'impact), de nombreux déchets affleurent encore en surface. Le diagnostic de l'état des milieux de 2022 a permis d'identifier également des teneurs en gaz des sols, plus particulièrement des BTEX (toluène), COHV⁸ et hydrocarbures aliphatiques C5-C10, ainsi que des

⁷ HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques ; HCT : hydrocarbures totaux ; PCB : polychlorobiphényles ; BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes.

⁸ COHV : composés organiques halogénés volatils (trichloroéthylène, tétrachloroéthylène, 1,2 et cisdichloroéthylène, chloroforme et chlorure de vinyle).

concentrations de méthane à certains endroits supérieures à la limite inférieure d'explosivité (p. 116 de l'étude d'impact). Ces études ne sont pas annexées au dossier, et les éléments qui en sont issus ne sont que sommairement présentés dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier les études de pollution des sols réalisées et de rendre compte plus en détail de leurs résultats dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact indique que l'aménagement du parking impliquera des terrassements sur 80 centimètres (cm) d'épaisseur, et que les déblais seront stockés en surface, sous la forme de merlons, avant d'être recouverts de 15 à 20 cm de terre végétale (p. 23 de l'étude d'impact). Il semble qu'initialement, le maître d'ouvrage avait envisagé que les matériaux excavés seraient destinés au réaménagement des espaces urbains et de la zone littorale. Or, leur utilisation en bordure littorale pourrait accentuer le risque de rejet de lixiviats pollués (jus produits sous l'action conjuguée de l'eau de pluie et de la fermentation des déchets) dans la mer, ainsi que le départ de déchets encore présents en nombre dans les matériaux qui seront excavés.

Une telle hypothèse d'utilisation des déblais paraît être abandonnée dans le cadre du présent dossier, mais cela nécessite une confirmation. La préservation de la bonne qualité des eaux marines constitue en effet un enjeu sanitaire fort, tant au regard des deux sites de baignades présents à moins de 300 mètres au nord du site du projet (plages dites de Collignon et de la rue des Dauphins), qu'au regard du pompage d'eau de mer qui dessert les zones de mareyage de Collignon et du port de Cherbourg, localisé à moins de 500 mètres au nord du site, le long de la digue.

L'autorité environnementale recommande de confirmer l'absence d'utilisation, pour les aménagements proches du rivage, des terres excavées lors de l'aménagement du nouveau parking et susceptibles d'être polluées.

Plus généralement, les travaux de terrassement étant prévus sur une profondeur maximale de 80 cm, ils atteindront donc la couche de remblais pollués située en dessous de la couche de terre végétale (jusqu'à 50 cm), avec le risque inhérent à ce type d'opération d'un surcreusement accidentel. L'étude d'impact ne précise pas les volumes de terres qui seront excavées, ni les conditions dans lesquelles les risques de pollution liés au remaniement des remblais seront pris en compte en phase travaux. Elle conclut qu'« *aucun effet n'est attendu concernant la pollution du sol en phase chantier sauf en cas d'incident* », que cet « *effet est jugé fort mais incertain* », et que « *le projet n'ayant pas d'effet particulier sur la pollution du sol aussi il est jugé comme faible* » (p. 138). L'autorité environnementale estime que l'analyse de cet effet qualifié de fort mais d'incertain par l'étude d'impact nécessite d'être approfondie et de faire l'objet des mesures d'évitement et de réduction adaptées, ainsi que de la mise en place d'un dispositif de suivi.

L'autorité environnementale recommande de préciser le volume des terres qui seront excavées lors des opérations de terrassement et d'approfondir l'analyse des risques de pollution liés au remaniement et à la gestion des remblais pollués. Elle recommande de définir des mesures d'évitement et de réduction adaptées, ainsi que de la mise en place d'un dispositif de suivi permettant de s'assurer de l'absence de tout risque de pollution pour les milieux naturels et la santé humaine.

S'agissant de la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact indique qu'il est prévu en phase chantier d'interrompre les travaux de terrassement en cas de pluie et de ne les reprendre « *qu'après assèchement naturel (sans intervention, sans captage, sans rejet)* », compte tenu de la présence des déchets résultant de l'ancienne décharge communale. En phase d'exploitation, la gestion des eaux pluviales sera réalisée par infiltration totale à la parcelle, via notamment des drains installés dans les sous-couches du futur parking, dimensionnés pour une pluie d'occurrence centennale. L'étude d'impact indique à cet égard que « *ces sous-couches seront particulièrement épaisses* » pour un équipement tel qu'un parking, en raison de la nature du sol et de son instabilité liée à l'ancienne décharge (p. 23), sans préciser cette épaisseur.

Les travaux sont prévus en phase de basses-eaux et à partir de mi-septembre, en dehors de la période de plus grande fréquentation des plages proches. Toutefois, le site se situe en zone inondable, susceptible d'être saturé en eau du fait du phénomène de remontées de nappes, notamment de novembre à mai. Les études piézométriques, dont les résultats sont présentés dans l'étude d'impact (p. 137), ont été réalisées en dehors de la période la plus défavorable des nappes hautes (fin d'hiver) mais mettent déjà en évidence des arrivées d'eau comprises entre 10 et 85 cm de profondeur. Aussi, pour l'autorité environnementale, l'infiltration totale à la parcelle des eaux pluviales apparaît peu réaliste compte tenu de ce phénomène récurrent de saturation des sols en eau, qui représente un risque important de diffusion, dans le milieu naturel, des polluants actuellement contenus dans les sols. De plus, cette diffusion des polluants est susceptible d'être favorisée et aggravée par le réseau de fossés qui entourent le secteur de projet et qui constituent des connexions hydrauliques privilégiées vers les milieux extérieurs, y compris les milieux marins.

L'autorité environnementale estime donc nécessaire de mieux étayer le dossier sur ce point en tirant davantage les conséquences des constats qui précèdent et en envisageant des solutions telles que la réalisation de bassins de rétention permettant de garantir l'absence de risque de surcontamination des eaux souterraines, dont l'état est déjà identifié comme médiocre, et de tout rejet diffus par ruissellement dans le milieu naturel.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des risques de pollution liés à la gestion des eaux pluviales et aux remontées de nappes observées et de définir les mesures permettant de garantir l'absence de toute pollution susceptible d'être diffusée dans le milieu naturel.