



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
NORMANDIE

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

**Avis délibéré**  
**Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la  
commune du Tilleul**  
**dans le cadre d'une déclaration de projet relative à  
l'aménagement d'une aire de stationnement route de la  
Guezane (76)**

N° MRAe 2025-5830

# PRÉAMBULE

La MRAe de Normandie, mission régionale d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), s'est réunie le 17 juin 2025 par téléconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Tilleul dans le cadre d'une déclaration de projet relative à l'aménagement d'une aire de stationnement route de la Guezane (76).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Laurent BOUVIER, Guillaume CHOISY, Yoann COPARD, Noël JOUTEUR, Olivier MAQUAIRE, Christophe MINIER et Arnaud ZIMMERMANN.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe de Normandie adopté collégalement le 27 avril 2023<sup>1</sup>, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

\* \*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie a été saisie par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 27 mars 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, la Dreal a consulté le 2 avril 2025 l'agence régionale de santé de Normandie et le préfet de Seine Maritime.

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

**Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**Le 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.**

<sup>1</sup> Consultable sur internet :

<https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Bulletinofficiel-0032990&reqId=be9d7cb4-3077-4e98-a1d7-ba6f63fd2852&pos=6>

# AVIS

## 1 Présentation du contexte

### 1.2 Présentation du projet

Le projet consiste à aménager au nord de la commune du Tilleul, dans le département de la Seine-Maritime (76), une aire de stationnement sur une parcelle de 48 042 m<sup>2</sup>, destinée à répondre au besoin lié à la fréquentation touristique très élevée de la commune voisine d'Étretat. Le projet d'aire de stationnement est découpée en cinq secteurs pouvant accueillir, sur une emprise aménagée de 45 926 m<sup>2</sup>, un total de 814 places dont 19 pour les personnes à mobilité réduite, 8 pour les recharges de véhicule électrique, 24 pour les camping-cars, 14 pour les bus et 1 pour la navette. Cette dernière doit se situer au nord de la parcelle et comprendre un bâtiment composé d'un espace d'accueil, de sanitaires, d'un point d'information, d'un espace de recharge pour les vélos et trottinettes électriques et d'un espace de location de vélo. Un aménagement créant une liaison piétonne et cyclable pourra éventuellement être envisagé au niveau de la rue René Tonnetot et la route départementale (RD) 39, et des stationnements pour les vélos seront installés à l'entrée au niveau de la RD 39 au sein de la section piétonne du parking. L'aire contiendra environ 25 à 30 supports pour les vélos.

Le cinquième secteur (P5) sera ouvert en haute saison et pourra accueillir 265 places de stationnement. Seuls les emplacements du P5 seront réalisés en enherbement. La voie d'accès située au sud-ouest, les allées carrossables situées aux extrémités des secteurs de stationnements, les stationnements réservés aux bus, les espaces de stationnements PMR et les stationnements réservés aux recharges électriques seront réalisés en enrobé (béton bitumineux noir). Les allées carrossables situées à l'intérieur des secteurs seront en grave naturelle. Les stationnements des véhicules légers et camping-cars seront constitués d'un mélange terre-pierre enherbé tandis que les cheminements piétonniers en sable stabilisé de teinte ocre-gris.

Le projet prévoit la création d'espaces paysagers (la mise en place d'un talus cauchois<sup>2</sup> en limites est, ouest, sud, et de haies bocagères en limite nord, la réalisation d'un aménagement paysager pour indiquer la séparation entre le parking et l'espace public, la plantation d'arbres pour ombrager le parking, etc.), la création de liaisons douces et de voies internes partagées ainsi que des aménagements pour la gestion des eaux pluviales (noues paysagères).

La durée prévisionnelle des travaux est estimée à cinq mois et prévoit la création des voies de chantier et l'installation de la base de vie, le décapage de la terre végétale, la réalisation des terrassements en déblais à la cote - 20 / - 30 cm, le décompactage du sol (griffage en profondeur), le recapage<sup>3</sup> de la terre végétale et le travail du sol, l'ensemencement (engazonnement et plantations) et la levée de l'herbe avant mise en eau, les évacuations des déblais excédentaires et la réutilisation maximale des matériaux existants.

Le terrain d'implantation du projet est situé en zone A (agricole), au lieu-dit « Les Haulles » situé le long de la RD 39. Le terrain est actuellement une aire de stationnement provisoire de 400 places (14 300 m<sup>2</sup>) utilisée lors des pics de flux touristiques sur le site de la commune d'Étretat, et une prairie de fauche (36 000 m<sup>2</sup>). Il ne contient aucun aménagement paysager.

#### La mise en compatibilité du PLU

L'évolution du PLU du Tilleul présentée consiste à créer une zone Uys, décrite dans le dossier comme des « secteurs destinés à accueillir des équipements d'intérêt collectif et services publics (aménagements, ouvrages techniques, installations, constructions) à usage de stationnement ». Sur le plan de zonage, elle se traduit par le reclassement en zone Uys de la parcelle B 757 afin de réaliser le projet.

<sup>2</sup> Talus planté d'arbres de haut jet.

<sup>3</sup> Ou « régalage ».

Il est également prévu de modifier le rapport de présentation et le règlement écrit où sont précisés les usages du sol, la destination des constructions et les caractéristiques architecturales, urbaines et écologiques de ce nouveau secteur.



Figure 1 : Site du projet (Source : dossier)

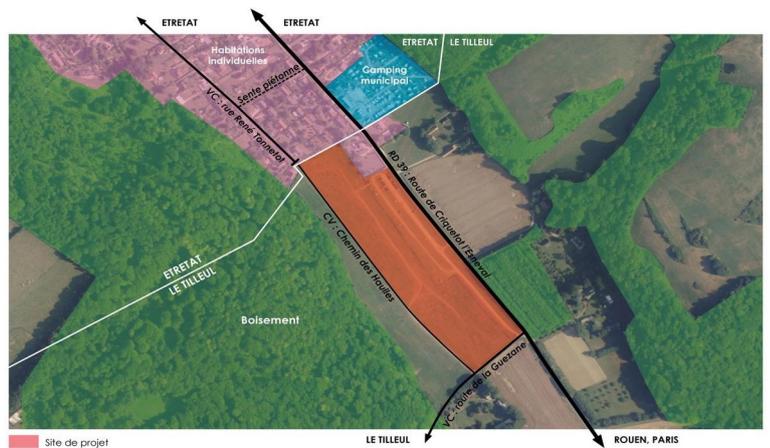


Figure 2 : Occupation du site (Source : dossier)

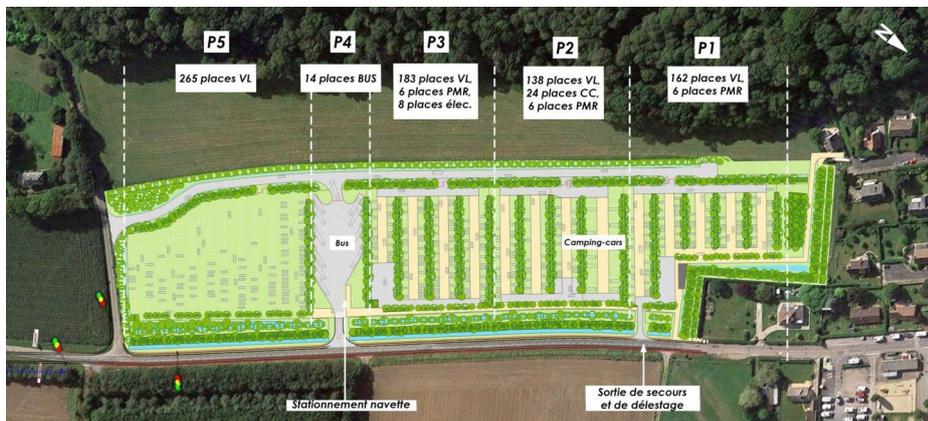


Figure 3 : Organisation des parkings (Source : dossier)

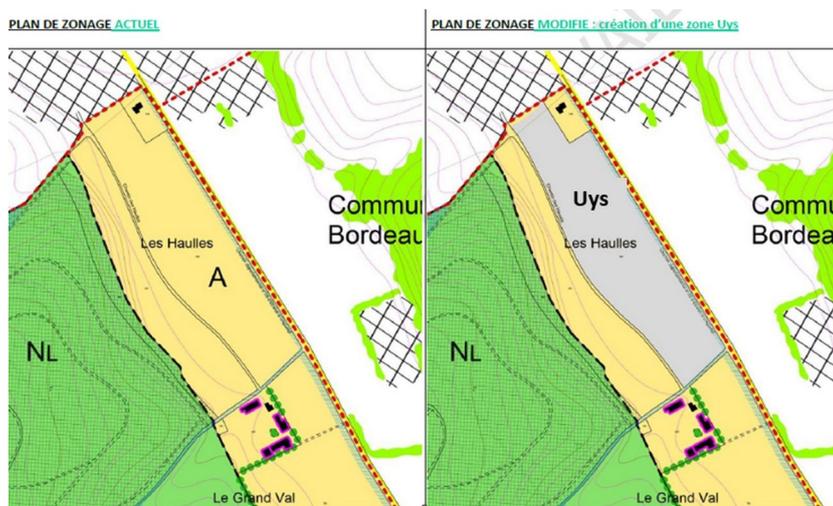


Figure 4 : Modification du zonage du PLU (Source : Dossier)

## 1.2 Cadre réglementaire de l'avis

### Procédures relatives au projet

Le projet d'aménagement a fait l'objet d'une décision du préfet de la région Normandie de soumission à évaluation environnementale en date du 21 avril 2023, au regard principalement des impacts potentiels de ce projet sur la biodiversité et la gestion des eaux pluviales.

D'après le dossier, le projet doit faire l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la « loi sur l'eau » pour le rejet des eaux pluviales.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000<sup>4</sup> susceptibles d'être impactés est également requise en application 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.

Enfin, l'avis de l'architecte des bâtiments de France doit être recueilli pour la réalisation de travaux dans un site inscrit.

### Procédures relatives à la mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet d'aménagement est une procédure spécifique, distincte de celle d'élaboration, de révision ou de modification. Elle permet de faire évoluer le document d'urbanisme pour permettre la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique ou d'intérêt général, non prévu au stade de l'élaboration initiale ou insuffisamment défini au moment de l'élaboration du document d'urbanisme ou imposé par une autorité autre que celle qui élabore le document d'urbanisme. Le recours à la procédure de mise en compatibilité suppose que le projet ne peut attendre la prochaine élaboration ou révision du document d'urbanisme ; il autorise une évolution du PLU pour les besoins du projet, au-delà de ce que permet une simple modification. Ainsi, le recours à cette procédure nécessite d'être pleinement justifié au regard de l'intérêt général du projet.

Dans le cas présent, le projet est motivé par les besoins en stationnement de grande capacité sur le long terme, notamment en période estivale et lors des pics d'affluence (entre 12h et 18h) sur le secteur de la commune d'Étretat. Il va permettre d'améliorer les conditions de stationnement pour les véhicules légers mais également les camping-cars et les bus. Le site du projet est localisé au cœur du périmètre de l'opération grand site « *Falaises d'Étretat Côte-d'Albâtre* » et s'inscrit dans le schéma des mobilités et des itinérances douces du grand site, établi en 2019.

Pour la mise en œuvre de ce projet, il s'avère nécessaire de faire évoluer le PLU de la commune du Tilleul, approuvé le 31 août 2015 et ayant fait l'objet de plusieurs évolutions dont la dernière date du 8 octobre 2021 (déclaration de projet entraînant une mise en compatibilité). La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, compétente en matière de PLU, a décidé de se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement, conformément aux articles L. 300-6 et L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme, afin de rendre compatibles les dispositions du PLU avec le projet.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine est par ailleurs en cours d'élaboration.

---

<sup>4</sup> 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

La commune du Tilleul est une commune littorale au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement et est concernée par deux sites Natura 2000, à savoir la zone de protection spéciale « *Littoral Seino-Marin* » (FR2310045) désignée au titre de la directive européenne « Oiseaux », et la zone spéciale de conservation « *Littoral Cauchois* » (FR2300139) désignée au titre de la directive européenne « Habitats, faune, flore ». À double titre donc, en application des articles R. 104-13 et R. 104-14 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU fait l'objet d'une évaluation environnementale systématique, du fait qu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision (réduction d'une zone A dans le cas présent).

Dans ce cadre, la communauté urbaine a engagé une procédure d'évaluation environnementale unique conformément à l'article R. 122-27 du code de l'environnement.

### **Avis de l'autorité environnementale**

L'évaluation environnementale constitue une démarche visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration d'un projet ou d'un plan.

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 et par le document d'urbanisme. S'agissant d'une procédure commune, l'autorité environnementale, consultée sur les incidences environnementales du projet, ainsi que sur celles liées à la mise en compatibilité du document d'urbanisme, rend un avis unique élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable ; il ne porte pas sur l'opportunité du projet ou du plan et il est distinct de la décision d'autorisation d'aménager ou de construire. Il a pour objet d'aider à l'amélioration du projet et du plan et de favoriser la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet et ce plan.

Enfin, conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage devront être insérés dans le ou les dossiers soumis à la consultation du public.

## **1.3 Contexte environnemental**

Le terrain d'implantation du projet est situé au sud d'une zone d'habitation pavillonnaire, à l'ouest de terres agricoles cultivées, au nord d'un petit espace boisé et de terres agricoles cultivées et à l'est d'une prairie de fauche. Il est également à 1,36 km du site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation du « *Littoral Cauchois* », et à 1,4 km de la zone de protection spéciale « *littoral Seino-Marin* ». Le site du projet est à proximité des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)<sup>5</sup> de type II « *la Valleuse d'Étretat* », de type I « *la cavité et le parc du château de Fréfossé* », de type I « *la cavité du Parlement* », de type I « *la cavité de la Roncière* » et de type I « *la cavité des trois Mathildes* ». Il se situe en dehors de toute zone couverte par un arrêté de protection de biotope et en dehors de tout périmètre de protection rapprochée de captage d'eau potable destinée à la consommation humaine, bien que deux captages AEP soient localisés à environ 450 mètres à l'aval du projet de stationnement. Le secteur du projet est fortement prédisposé à la présence de zones humides. Une étude visant à identifier et caractériser la présence de zone humide sur le site a été menée en août 2023<sup>6</sup>, mais n'est pas jointe à l'étude d'impact. D'après le dossier, 16 sondages pédologiques ont été réalisés sans qu'ils ne révèlent la présence de zones humides. Quelques espèces

5 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des 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 et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

6 La définition et la délimitation des zones humides sont déterminées par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié par celui du 1<sup>er</sup> octobre 2009 ; elles reposent sur deux critères alternatifs (l'un ou l'autre, s'il est vérifié, suffit à attester de la présence d'une zone humide) : le critère pédologique qui consiste à vérifier la présence de sols hydromorphes ; le critère botanique qui consiste à déterminer si la végétation est hygrophile.

floristiques caractéristiques des zones humides ont été repérées sur le site d'implantation du projet (12 taxons sur 61 espèces), principalement dans les fossés ou dans la prairie (p. 144 de l'EI). Une carte localisant ces espèces est présentée à la page 145 de l'EI. L'expertise conclut que la parcelle n'est pas concernée par la présence de zones humides.

**L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier l'étude permettant de délimiter et de caractériser les zones humides sur le site d'implantation du projet.**

Le site du projet se situe pour partie dans le périmètre d'un monument historique la « Villa la Guillette » et dans celui du site inscrit « L'arrière pays de la côte d'Albâtre » ainsi que dans le périmètre de l'opération grand site « Falaises d'Étretat – Côte d'Albâtre ».

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet et de la mise en compatibilité du PLU envisagée, de sa localisation, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les enjeux environnementaux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- la consommation d'espace agricole ;
- le paysage.

## 2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Les rubriques de l'évaluation environnementale traduisent les différentes séquences de cette évaluation. Leur qualité reflète celle de la démarche d'évaluation environnementale.

### 2.1 Qualité formelle du dossier transmis à l'autorité environnementale

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il 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 comporte une étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine (y compris les incidences du projet sur les sites Natura 2000) et son résumé non technique. Il comprend également une notice de présentation de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU (DPMEC). Plusieurs annexes viennent compléter l'étude d'impact : étude acoustique, rapport de perméabilité, annexe hydraulique, inventaire faune-flore et plans de masse. La notice de présentation de la DPMEC détaille les motifs ayant mené au choix de cette procédure.

Le dossier est globalement de bonne qualité, bien rédigé et documenté. Il comporte des illustrations, notamment photographiques et des photomontages, qui permettent de visualiser le site et le projet.

L'état initial de l'environnement est un élément clé de l'évaluation environnementale. Il permet l'identification des enjeux environnementaux, préalable indispensable à l'analyse des incidences sur l'environnement puis à la définition des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation, adaptées. L'état initial est conduit à l'intérieur de périmètres d'étude, dépendant de la composante environnementale traitée. Les périmètres correspondent ainsi aux aires à l'intérieur desquelles le projet est susceptible d'impacts notables sur la composante environnementale analysée. Dans le cas présent, l'étude d'impact ne précise pas l'aire d'étude retenue pour l'analyse de chacune des composantes environnementales.

**L'autorité environnementale recommande de préciser les aires d'études qui ont été retenues pour les composantes environnementales, de les justifier et d'y conduire les états initiaux de l'environnement et l'analyse des incidences du projet global (site du projet et parcelles comprises dans le plan d'épandage modifié).**

L'analyse de l'état initial de l'environnement reprend l'ensemble des composantes de l'environnement attendues. Un tableau synthétisant l'état initial, les enjeux identifiés, les incidences du projet et les mesures envisagées pour réduire les impacts du projet est présenté à partir de la page 213 de l'EI.

Enfin, la démarche itérative conduite par la communauté urbaine doit être exposée ainsi que les enseignements qu'elle en a tirés. La description des principales raisons du choix du projet est insuffisante, et les démarches d'évitement des impacts négatifs ne sont pas présentées. Alors que la communauté urbaine indique à la page 159 de l'EI qu'« *un important travail de concertation a été réalisé très en amont avec l'ensemble des acteurs du projet et des experts associés (architecte, hydrologue, naturaliste, acousticien...)* », elle ne mentionne aucune des évolutions du projet ou du document d'urbanisme consécutives à ce processus et ne présente pas de solutions de substitution raisonnables. Le dossier mentionne qu'« *un projet a été proposé dans le cadre d'un dossier loi sur l'eau en 2003 avec la création d'un complexe hôtelier sur la parcelle. Cet aménagement de 2003 n'a pas été retenu. Ensuite en 2020-2022 l'idée d'agencer une aire de stationnement sur le parking de la Guezane est arrivée* » (p. 161 de l'EI).

L'autorité environnementale observe également que le choix du site d'implantation repose essentiellement sur des critères fonciers. L'analyse présentée dans le dossier ne s'est pas appuyée sur des critères environnementaux, ce qui conduit le maître d'ouvrage à proposer une implantation sur des parcelles situées en zone agricole. Or, dans le cadre de la démarche itérative que constitue l'évaluation environnementale, l'étude de différents scénarios (aux différentes échelles) et leur analyse comparative auraient dû permettre de faire émerger celui qui prend le mieux en compte les différents enjeux pour l'environnement et la santé humaine.

**L'autorité environnementale recommande de présenter une analyse complète des solutions de substitution raisonnables, en intégrant les impacts sur l'environnement et la santé humaine dans la comparaison de tous les sites envisagés.**

Le dossier comprend une présentation des variantes d'aménagement de l'aire de stationnement (plan d'aménagement entre 2017 et 2025), susceptibles de présenter des solutions de moindre impact et ayant permis notamment l'évitement des impacts sur le paysage, la gestion des eaux pluviales et la biodiversité (p. 169 et 170 de l'EI).

## 3 Analyse du projet de mise en compatibilité du PLU et de la manière dont il prend en compte l'environnement

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale.

### 3.1 La consommation foncière et l'artificialisation des sols

L'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et à l'artificialisation des sols. En plus de réduire la surface des terres consacrées à la production alimentaire, elles affaiblissent le bon fonctionnement des sols, affectent notamment, par voie de conséquence, leur fertilité, la biodiversité, le cycle et la qualité de l'eau, le cycle du carbone et contribuent, de fait, au réchauffement climatique.

En effet, les sols stockent, sous forme de matières organiques, deux à trois fois plus de carbone que l'atmosphère. En France, 3 à 4 milliards de tonnes de carbone sont stockés dans les 30 premiers centimètres de sols, soit trois fois plus de carbone que dans les forêts. À l'échelle mondiale, cette fonction de puits de gaz carbonique est du même ordre de grandeur que celle des océans (sur la période 2014-2023, ces derniers ont stocké environ 2,9 milliards de tonnes de carbone par an, soit

environ 25 % des émissions annuelles d'origine anthropique<sup>7</sup>). Limiter l'imperméabilisation des sols est ainsi une manière de lutter activement contre le réchauffement climatique<sup>8</sup>.

La Normandie est particulièrement concernée par le phénomène avec environ 18 000 hectares (ha) d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés entre 2011 et 2021. Cette surface représente l'équivalent de trois fois la surface de la commune du Havre et correspond à l'artificialisation d'environ un hectare toutes les six heures.

Pour lutter contre l'artificialisation des sols, la loi climat et résilience du 22 août 2021, dont les dispositions ont été modifiées et complétées par la loi du 13 juillet 2023, fixe un objectif de « zéro artificialisation nette » (Zan) à atteindre en 2050. Cet engagement dessine une trajectoire de réduction de l'artificialisation progressive. En effet, les territoires concernés devront tout d'abord réduire de 50 % le rythme de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2021. La modification du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet)<sup>9</sup> de Normandie, approuvée par un arrêté préfectoral du 28 mai 2024, a décliné cet objectif à l'échelle de chaque territoire intercommunal et l'a fixé, pour ce qui concerne le territoire couvert par la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, à – 44,7 %, soit une enveloppe foncière de consommation d'espace agricoles, naturels et forestiers d'environ 290 ha pour la période 2021-2030<sup>10</sup>. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT)<sup>11</sup> intégrateur « Le Havre Pointe Caux Estuaire », approuvé le 3 octobre 2025, intègre cet objectif. Le PLUi Le Havre Seine Métropole en cours d'élaboration déclinera cet objectif aux territoires en respectant les prescriptions du SCoT.

La mise en compatibilité du PLU du Tilleul va engendrer une consommation foncière de 4,8 ha (48 042 m<sup>2</sup>), soit environ 1,7 % de l'enveloppe foncière de consommation d'espace agricoles, naturels et forestiers attribuée par le Sraddet et le SCoT à la communauté urbaine. Le dossier présenté ne comporte aucune analyse de cette consommation dans le contexte global de la trajectoire intercommunale vers l'objectif du Zan, compte tenu de l'ensemble des autres projets connus du territoire également générateurs de consommation foncière.

En outre, le dossier n'évoque à aucun moment les conséquences de cette consommation d'espaces. Aucune étude des fonctionnalités agro-écologiques des terrains concernés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme, y compris celles liées à la biodiversité des sols et à leurs services écosystémiques (dont le stockage de carbone), n'a été menée dans le cadre de la description de l'état initial de l'environnement du secteur concerné.

Enfin, le dossier ne précise pas suffisamment les effets induits par les nouveaux usages des sols rendus possibles par la mise en compatibilité du PLU, notamment en ce qui concerne leur artificialisation et leur imperméabilisation. Le dossier indique que l'aménagement du parking induit l'imperméabilisation de

---

7 <https://essd.copernicus.org/articles/15/5301/2023/essd-15-5301-2023.pdf>

8 [https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/593630/sols-et-adaptation-au-changement-climatique-de-la-comprehension-des-mecanisme-aux-pistes-d-actions-e?\\_lg=fr-FR](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/593630/sols-et-adaptation-au-changement-climatique-de-la-comprehension-des-mecanisme-aux-pistes-d-actions-e?_lg=fr-FR)

9 Prévues par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Sraddet 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 Sraddet 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).

10 Source : Document d'orientation et d'objectif du SCoT approuvé le 3 avril 2025 ; [https://deliberations.lehavreseinemetropole.fr/docs/pv/2025-04-03/DELB\\_20250109-06.pdf](https://deliberations.lehavreseinemetropole.fr/docs/pv/2025-04-03/DELB_20250109-06.pdf)

11 Le SCoT dit intégrateur est destiné à servir de cadre de référence et de mise en cohérence pour différentes politiques sectorielles (habitat, déplacements, développement commercial, environnement, organisation de l'espace, développement économique, etc), couvertes à défaut par des documents de planification spécifiques, tels que le programme local de l'habitat (PLH), le plan de mobilités (PDM), le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), le plan climat air énergie territorial (PCAET), etc.

22 687,4 m<sup>2</sup>, soit presque la moitié de l'emprise du projet (P. 33 de l'EI), à cause notamment de l'installation d'un aquatextile visant à réduire les risques de pollution des eaux souterraines. Ainsi, le débit de fuite sera réduit d'environ 98,5 %, passant d'un débit de pointe sur un orage centennal de 617 l/s au point bas à un débit de 9,4 l/s (p. 38 de l'EI). L'impact du projet sur l'aggravation des flux de ruissellement est néanmoins qualifié de « modéré » (p. 213 de l'EI). Cette conclusion mériterait d'être mieux démontrée et l'adéquation des mesures visant à réguler les flux de ruissellement d'être justifiée (dimensionnement de l'ouvrage tampon).

***L'autorité environnementale recommande de démontrer que la mise en compatibilité du PLU s'inscrit dans une trajectoire territoriale compatible avec l'objectif national et régional du « zéro artificialisation nette » (Zan). Elle recommande de compléter le dossier par une étude des fonctionnalités des sols et des potentialités agronomiques des terres agricoles concernées par la mise en compatibilité du PLU de la commune du Tilleul. Elle recommande également de préciser les impacts des évolutions du plan de zonage du PLU en ce qui concerne l'artificialisation, l'imperméabilisation et les fonctionnalités écologiques des sols (dont le stockage de carbone) et de définir les mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation, les plus adaptées.***

## 3.2 Le paysage

D'après l'atlas des paysages de l'ex-Haute-Normandie<sup>12</sup>, la zone d'étude s'inscrit dans le Caux maritime qui correspond au secteur nord du pays de Caux, de Dieppe au Havre. Elle s'inscrit également dans le périmètre de l'opération grand site « Falaises d'Étretat – Côte d'Albâtre ». Ce périmètre s'étend sur treize communes, de Fécamp à Saint-Jouin-Bruneval, avec Étretat en son centre. Le programme d'actions du grand site validé en 2019 par le ministère chargé des sites décline 43 actions répondant aux enjeux de protection des paysages, de maintien de la qualité de vie des habitants, d'organisation des déplacements et d'immersion des visiteurs au cœur des lieux. Plusieurs de ces actions sont engagées comme la réalisation du schéma des mobilités et des itinérances douces dans lequel s'inscrit l'aménagement d'une aire de stationnement pérenne sur le terrain de la Guezane sur la commune du Tilleul.

L'étude d'impact comporte un volet paysager qui présente succinctement l'incidence du projet sur le paysage (p. 49 à 52 de l'EI). L'enjeu relatif au paysage est caractérisé de « faible » dans le tableau synthétisant l'analyse de l'état initial (p. 213 de l'EI). Le maître d'ouvrage conclut à une incidence « faible » du projet sur le paysage, qualification qui doit être mieux étayée.

En effet, l'état des lieux initial est uniquement conduit à l'intérieur de la parcelle concernée par le projet. L'autorité environnementale considère que l'étude paysagère doit être réalisée à différentes échelles emboîtées définies par des aires d'étude, de la plus lointaine à la plus proche (aire éloignée, intermédiaire, rapprochée et immédiate). La description des unités paysagères permettrait notamment de mieux comprendre l'organisation du territoire et de ses composantes (relief, réseau hydrographique, urbanisation, occupation du sol...) et de caractériser les paysages et leur formation dans le temps. La définition d'un périmètre de visibilité potentielle du projet permettrait également de déterminer les sensibilités des éléments patrimoniaux (monuments historiques, sites protégés ou non, espaces emblématiques) et des principaux lieux de vie et de circulation vis-à-vis du projet (distance à l'aire d'étude immédiate, co-visibilité potentielle, etc).

Une analyse paysagère à différentes échelles permettrait de démontrer si le projet de création de ce parking évitera l'atteinte de sites paysagers et naturels par la présence de véhicules en interdisant toute autre possibilité de stationnement dans la station (fermeture du parking de la falaise d'Amont au fort impact paysager). Elle permettrait également de démontrer si les aménagements envisagés (création de deux bosquets forestiers, de haies, maintien au maximum d'aires de stationnement perméables et enherbées, gestion douce des eaux par noues plantées) sont à même d'assurer une bonne intégration

<sup>12</sup> [https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/le\\_caux\\_maritime.pdf](https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/le_caux_maritime.pdf)

Avis délibéré de la MRAe Normandie n° 2025-5830 en date du 17 juin 2025

Mise en compatibilité du PLU de la commune du Tilleul dans le cadre d'une déclaration de projet relative à l'aménagement d'une aire de stationnement route de la Guezane (76)

paysagère de cet équipement. Ainsi, des photomontages de l'état projeté, réalisés à plusieurs périodes de l'année, démontreraient que la reprise de la forme du talus planté (fossé cauchois) permet d'isoler le parking du reste du contexte paysager et urbain.

***L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse paysagère à différentes échelles, de la plus lointaine à la plus proche (aire éloignée, intermédiaire, rapprochée et immédiate), illustrée par des éléments visuels (croquis et photomontages) permettant d'évaluer l'impact paysager et architectural des aménagements envisagés et de démontrer ainsi la bonne insertion paysagère du projet.***