



## **RAPPORT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

**Mise en compatibilité du PLU N°2 de la commune LE TILLEUL**

**Le HAVRE SEINE METROPOLE**

**ARRETE du conseil de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole N°  
ARRT 20250099**

**Enquête du 28 juillet 2025 au 28 aout 2025**

**Décision du tribunal administratif du 26 mai 2025**

**E25000035/76**

**Commissaire enquêteur : Patrick Walczak**

**Suppléant : Didier IBLED**

Le présent dossier comprend deux parties distinctes :

- d'une part, le rapport d'enquête,
- d'autre part, les conclusions motivées et l'avis de l'enquête, conformément à la réglementation.



## **ENQUETE PUBLIQUE**

### **Enquête publique portant sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme N°2 de la commune de Le TILLEUL**

#### **PREAMBULE :**

Le Tilleul est une commune attenante à Etretat, célèbre pour ses falaises, connues à travers le monde entier... La notoriété d'Etretat n'a jamais cessé de grandir, à tel point que c'est aujourd'hui l'un des sites les plus visités en France (plus d'un million de visiteurs par an) ... La commune fait partie de l'opération Grand site falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre qui a pour vocation de préserver les paysages, gérer durablement les flux touristiques et préserver le cadre des habitants. Ce territoire en Grand Site concerne 13 communes dont Etretat et Le Tilleul. Les problèmes de stationnements sont récurrents sur la commune d'Etretat. Afin de désengorger le centre-ville et de proposer une offre de stationnement en amont d'Etretat, une parcelle située sur la commune du Tilleul, le long de la route de Criquetot l'Esneval (RD 39) à l'entrée de la ville d'Etretat a été ouverte aux véhicules légers, depuis 2011/2012. Il s'agit d'une parcelle privée, rendue accessible au public, à titre temporaire, durant la saison estivale. Cette mise à disposition de la parcelle fait l'objet d'une convention entre les propriétaires du terrain (SCI HT), la commune d'Etretat et la commune du Tilleul. Depuis approximativement 12 ans, une partie importante du stationnement des visiteurs d'Etretat se fait sur cette parcelle. Malgré cela, cette aire de stationnement n'est pas aménagée de manière adaptée et le stationnement n'est pas déclaré en tant que tel. Dans un objectif de gestion des flux et d'intégration paysagère, le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane est identifié dans le programme d'actions du Grand site falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre et son schéma des mobilités réalisé en 2019, afin d'intégrer l'ensemble du maillage des déplacements du Grand site. Les propriétaires du terrain souhaitent désormais "officialiser" l'aire de stationnements et l'aménager de manière qualitative et adaptée. Ils en assurent la maîtrise d'ouvrage et le financement, en contrepartie du paiement du stationnement.

Lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune du Tilleul, approuvé en aout 2015, la parcelle a été classée en zone Agricole (A). Le plan de zonage et le règlement qui y est associé ne permettent pas, en l'état, la réalisation de l'aire de stationnement. Pour ce faire, la commune du Tilleul ainsi que la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole qui a la compétence en matière d'urbanisme ont choisi de s'appuyer sur la procédure de déclaration de projet permettant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, procédure prévue aux articles L.300-6 et

L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

Le projet d'aire de stationnements de la Guezane est situé en entrée de ville d'Etretat, au lieu-dit Les Haulles, à environ deux kms au Nord-Est du centre-bourg du Tilleul et à environ 1 km au Sud-Est du centre-ville d'Etretat. Le terrain s'inscrit au fond d'une vallée dont le paysage est composé de pâtures, de champs cultivés, de vergers, anciens corps de ferme... Des coteaux boisés viennent fermer le paysage. Il se situe entre le chemin des Haulles et la route départementale n°39 (route de Criquetot l'Esneval), entrée majeure d'Etretat depuis le Sud. Au Nord du site, sur la commune d'Etretat, le terrain jouxte une zone d'habitations résidentielles.



Dans le cadre de cette procédure, une concertation préalable a été menée en juin 2025. Les objectifs et les modalités de cette concertation ont été définis par délibération du Conseil communautaire en date du 4 juin 2025. La concertation préalable a eu pour objet d'assurer l'information et de recueillir les avis et remarques du public sur le projet de DPMEC n°2 du PLU du Tilleul portant sur l'aménagement de l'aire de stationnements de la Guezane. (Compte rendu joint au dossier de l'enquête publique).



## SOMMAIRE

### Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 PRESENTATION DU DEMANDEUR.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2 PRESENTATION DU PROJET .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>2.1 PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GUEZANE. ....</b> | <b>7</b>  |
| <b>2.2 INTERET GENERAL DU PROJET.....</b>                                      | <b>10</b> |
| <b>2.3 CADRE JURIDIQUE.....</b>  | <b>11</b> |
| <b>2.4 SERVITUDES D'UTILITES PUBLIQUES ET IMPACT ENVIRONNEMENTALE.....</b>     | <b>12</b> |
| <b>2.5 AVIS DES PPA.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>3.1 ANALYSE DU CONTENU DU DOSSIER.....</b>                                  | <b>24</b> |
| <b>4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....</b>   | <b>25</b> |
| <b>4.1 NOMINATION .....</b>  | <b>25</b> |
| <b>4.2 ACCES DU PUBLIQUE AUX PIECES DU DOSSIER.....</b>                        | <b>26</b> |
| <b>4.3 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....</b>                           | <b>26</b> |
| <b>4.4 PUBLICITE.....</b>  | <b>26</b> |
| <b>4.5 PREPARATION DE L'ENQUETE. ....</b>                                      | <b>27</b> |
| <b>4.6 DEROULEMENT DES PERMANENCES.....</b>                                    | <b>28</b> |
| <b>4.7 CLIMAT DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE. ....</b>                            | <b>29</b> |
| <b>4.8 CLOTURE DE L'ENQUETE.....</b>   | <b>29</b> |
| <b>4.9 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE .....</b>               | <b>29</b> |
| <b>4.10 TRANSMISSION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS.....</b>                    | <b>29</b> |
| <b>5 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS.....</b>  | <b>30</b> |
| <b>5.1 CONTRIBUTIONS.....</b>  | <b>30</b> |
| <b>5.2 OBSERVATIONS : .....</b>  | <b>31</b> |
| <b>6.ANNEXES.....</b>  | <b>80</b> |
| <b>6.1 PROCES VERBAL DE SYNTHESE.....</b>                                      | <b>80</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>6.2 MEMOIRE EN REPONSE .....</b>                                  | <b>158</b> |
| <b>6.3 DEMANDE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DU HAVRE SEINE METROPOLE</b> | <b>200</b> |

## 1 PRESENTATION DU DEMANDEUR

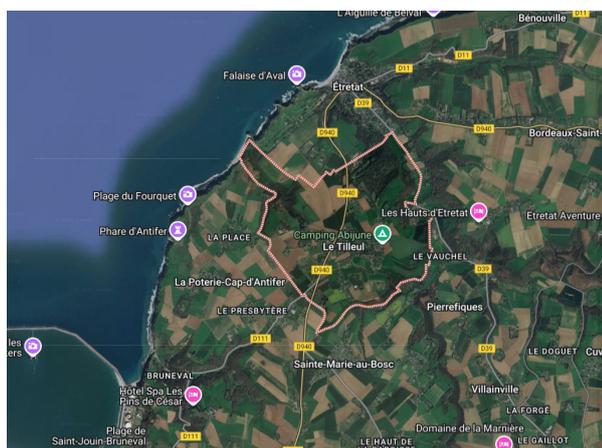
Le dossier d'enquête a été déposé par : Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole.

La commune du Tilleul a intégré la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Depuis cette date la CU s'est vu transférer la compétence urbanisme.

La commune du Tilleul se situe dans le département de la Seine-Maritime. La commune du Tilleul est accolée à la commune d'Étretat ; à 20 km du Havre. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 la commune a intégré la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole qui rassemble 54 communes. La commune fait partie de l'opération Grand site falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre qui a pour vocation de préserver les paysages, gérer durablement les flux touristiques et préserver le cadre des habitants. Ce territoire en Grand Site concerne 13 communes dont Étretat et Le Tilleul. Étretat est l'un des lieux très fréquentés, sur la côte d'Albâtre. Entourée par d'impressionnantes falaises d'Amont et d'Aval.



Communauté URBZAINE LE HAVRE SEINE METROPOLE



Commune de LE TILLEUL

Le siège de l'enquête publique se situe :

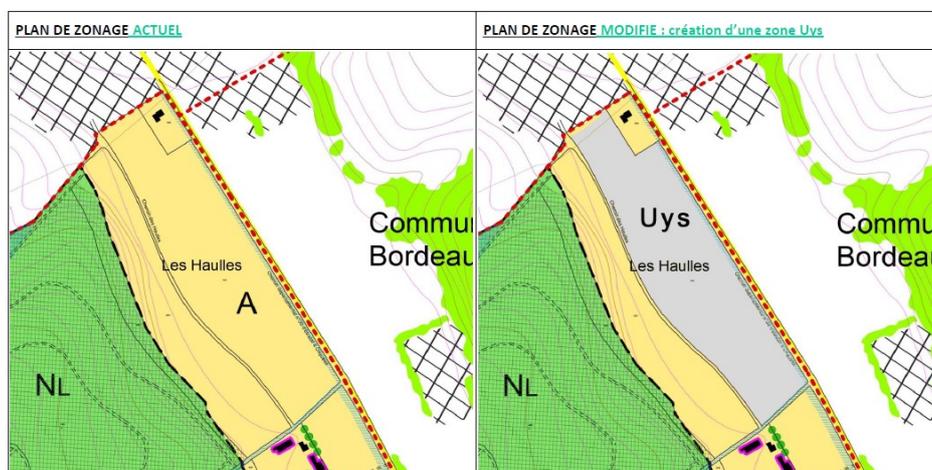
**Hôtel de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole**  
**Direction Urbanisme, Habitat et Affaires Immobilières, 19 rue Georges Braque**  
**CS 70854**  
**76085 Le Havre Cedex**  
**ARRETE N°ARRT 20250009 du Conseil communautaire de Le Havre Seine**  
**Métropole**

## 2 PRESENTATION DU PROJET

### 2.1 PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GUEZANE.

Située à l'extrémité de la commune du Tilleul, juste avant l'entrée d'Étretat par la route de Criquetot-l'Esneval, cette aire est largement connue et déjà utilisée par les automobilistes, lors des fortes affluences touristiques durant l'été.

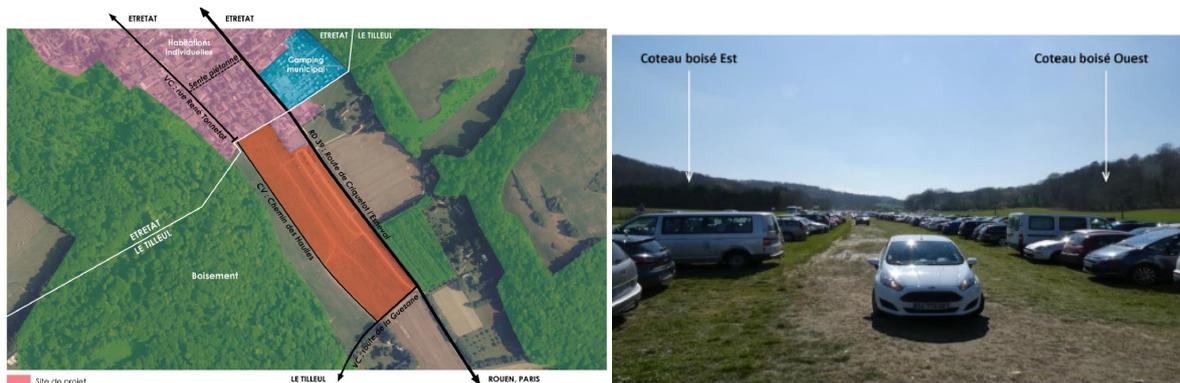
Le projet d'aire de stationnement de la Guezane est situé en entrée de ville d'Étretat, au lieu-dit Les Haulles, à environ deux kms au Nord-Est du centre-bourg du Tilleul et à environ 1 km au Sud-Est du centre-ville d'Étretat. Le terrain s'inscrit au fond d'une vallée dont le paysage est composé de pâtures, de champs cultivés, de vergers, anciens corps de ferme... Des coteaux boisés viennent fermer le paysage. Il se situe entre le chemin des Haulles et la route départementale n°39 (route de Criquetot l'Esneval), entrée majeure d'Étretat depuis le Sud. Au Nord du site, sur la commune d'Étretat, le terrain jouxte une zone d'habitations résidentielles et le camping municipal d'Étretat tout proche. Ayant un rôle important dans l'offre de stationnement et la gestion des flux nécessaires à l'accueil des visiteurs d'Étretat, l'aire de la Guezane n'est à ce jour pas aménagée. Aire naturelle, utilisée principalement en période estivale, son aménagement pour créer une véritable aire de stationnement ouverte toute l'année est un enjeu important pour lutter contre le stationnement anarchique et sécuriser les usagers du parking.



En effet, cette procédure a donc pour objet de :

- Ouvrir à l'urbanisation la parcelle cadastrée B757 site de l'aire de stationnement de la Guezane actuellement en zone agricole (A) dans le PLU de la commune du Tilleul en zone Uys (les Secteurs UY a vocation artisanale, industrielle et les équipements publiques). Le secteur en Uys a pour objectif de rendre possible cet aménagement. En modifiant le règlement écrit et le règlement graphique
- Ouvrir à l'urbanisation le site de l'aire de stationnement de la Guezane actuellement en zone agricole (A) dans le PLU de la commune du Tilleul

- Donner un caractère pérenne et officiel à l'aire de stationnement de la Guezane, déjà utilisée comme tel par les automobilistes mais non aménagée
- Améliorer la facilité d'accès aux usagers du site de la Guezane et répondre aux besoins en matière de stationnement
- Soigner l'insertion dans l'environnement de l'équipement
- Apporter des évolutions au PLU du Tilleul afin de permettre ledit projet en passant la parcelle cadastrée B757 sur la commune de Le Tilleul



### Description du projet :

Les aménagements prévus dans le cadre du projet sont :

- Une intégration paysagère avec la mise en place d'un talus cauchois en limite Est, Ouest, sud et des haies bocagères en limite nord. Le talus a été repris pour une intégration optimale dans le paysage. Entre les allées de stationnement des noues seront installées avec des haies bocagères,
- Création d'une aire de stationnement avec permanente et une « secondaire ». Au global 813 places pour les véhicules légers dont (164 en P1, 138 en P2, 183 en P3 et 265 en P5), 19 places PMR, 8 places électriques, 24 places camping-car, 14 places de bus et une place pour la navette.
- Des aménagements pour la gestion des eaux pluviales vont permettre de gérer les eaux de ruissellement de la prairie et celle du parking,
- La création d'un bâtiment avec des sanitaires, un accueil pour le site et une éventuelle location de vélo,
- Des liaisons douces et voies internes partagées.
- La création d'espaces paysagers : - Plantations de plusieurs alignements d'arbres, La création des zones avec des massifs arbustifs, La mise en place d'un talus cauchois, Le parking sera ombragé avec la plantation des arbres, La réalisation d'un aménagement paysager pour indiquer la séparation entre cette partie du domaine et l'espace public, - Une intégration paysagère avec la mise en place des noues tampons paysagères.



- P1 : 162 places pour les véhicules légers avec des aménagements paysagers et 6 places PMR ;
- P2 : 138 places pour les véhicules légers, 24 places pour les camping-cars et 6 places PMR ;
- P3 : 183 places pour les véhicules légers, 6 places pour les personnes à mobilités réduites et 8 places pour les voitures électriques,
- P4 : 14 places pour les bus,
- P5 : 265 places pour les véhicules légers. Ce parking est complémentaire et sera uniquement ouvert lors des pics d'affluence et il restera en enherbée

#### Revêtement de l'aire de stationnement

- La voie d'accès située au Sud-Ouest et les allées carrossables situées aux extrémités des poches de stationnements seront réalisées en enrobé (béton bitumineux noir).
  - Pour des raisons techniques et notamment de stabilité, les stationnements réservés aux bus, les espaces de stationnements PMR et les stationnements réservés aux recharges électriques (représentés en gris) seront réalisés en enrobé (béton bitumineux noir).
  - Les allées carrossables situées à l'intérieur des poches (représentée en beige sur le plan) seront en grave naturelle.
- Les stationnements VL et camping-cars, seront en mélange terre-pierre enherbé. Le mélange terre-pierre sera composé de cailloux 20/40 issus de roche massive sur 30 cm d'épaisseur.
- Le stationnement P5, ouvert uniquement en cas de grandes affluences, sera totalement aménagé en herbe. Cependant, si cela s'avère nécessaire dans le temps, il pourra être aménagé en mélange terre-pierre.
  - Les cheminements piétonniers (en beige sur le plan) seront en sable stabilisé de teinte ocre-gris.

## 2.2 INTERET GENERAL DU PROJET.

Le site du projet est localisé au cœur du périmètre de de l'Opération Grand Site Falaises d'Etretat Côte-d'Albâtre, engagée il y a une dizaine d'années sur un territoire couvrant 13 communes de Saint-Jouin-Bruneval à Fécamp. Le Syndicat Mixte qui porte cette opération en vue d'une labellisation Grand Site de France, a pour missions l'animation d'actions en faveur de la préservation des paysages et de l'esprit des lieux du Grand site, la sensibilisation et la communication pour favoriser un tourisme plus vertueux et la coordination des actions en matière de mobilités sur le territoire. A ce titre, un schéma des mobilités et des itinérances douces a été établi en 2019. Ce dernier présente une vision prospective et globale des mobilités pour le territoire Grand Site qui permet d'encadrer, de préciser et de guider les projets en matière d'organisation des mobilités, de gestion des flux et des stationnements.

Il constitue une feuille de route ayant pour objectifs :

- De proposer un schéma d'accès et de mise en réseau des sites par des moyens alternatifs à la voiture : transports en commun, vélo, randonnée pédestre ;
- De proposer des solutions aux phénomènes de saturation et de stationnements illicites ;
- D'identifier les potentielles maîtrises d'ouvrage et un phasage prévisionnel ;
- D'enrichir le programme d'actions / proposer des nouvelles actions.

Le schéma des mobilités et des itinérances douces développe les axes suivants :

- Améliorer la desserte par les transports en commun
- Construire le maillage cyclable et les services autour du vélo ; - randonnées pédestres : proposer une offre diversifiée répondant à une attente forte du public ;
- Maîtriser le stationnement.
- Proposer un plan camping-cars.

Parmi les propositions, figure l'aménagement de nouvelles aires de stationnement autour d'Etretat avec itinéraire de rabattement piétons et notamment l'aménagement d'une aire de stationnement pérenne sur le terrain de la Guezane sur la commune du Tilleul :

Le schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16 du volume 2) propose un schéma d'ensemble pour Etretat avec des propositions :

Réorganisation du parking Granval en proposant uniquement des arrêts minute et une zone d'attente moins capacitaire pour les bus en visite « express » (moins de deux heures) en saison estivale (stationnement plus long possible hors saison). Mise en place d'un bâtiment d'accueil pour les chauffeurs. Projet à coordonner avec le projet d'aire de stationnement de la Guezane qui accueillera des bus touristiques.

## 2.3 CADRE JURIDIQUE.

Cette enquête publique est organisée par les textes en vigueur :

Depuis le 1er janvier 2019, la commune a intégré la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole. Cette dernière s'est vu transférer à cette date la compétence urbanisme. Il appartient donc à la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole de mener cette procédure, bien qu'elle ne soit pas le porteur du projet. La commune sera étroitement associée à la procédure. Le projet de réalisation de l'aire de stationnement est porté par la SCI HT.

Les dispositions d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul ne permettent pas la réalisation d'une opération d'intérêt général, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59.

Conformément à l'article L153-54 du code de l'urbanisme, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est requise lorsqu'une opération d'aménagement nécessite l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains d'implantation du projet. Ce n'est pas le cas pour le projet d'aménagement de l'aire de stationnement. En effet, ce projet dont l'intérêt général est étayé par la suite, est porté par les propriétaires soutenus par les communes du Tilleul et d'Etretat. C'est donc la procédure de Déclaration de Projet Emportant Mise En Compatibilité du PLU (DPMEC) qui est requise.

Conformément aux articles L153-54 à L153-59, les dispositions du PLU de la commune du Tilleul validé en aout 2015 ne permettant pas de réaliser une opération d'interet général ; doivent etre revues afin d'etre mise en compatibilité avec cette opération de réalisation de l'aire de stationnement de la Guezanne.

En complément, selon l'article L300-6, la DPMEC ne doit pas avoir « pour effet de porter atteinte à l'économie générale du PADD du SCOT.

Conformément aux articles L300-6 et L153-54 du code de l'urbanisme, la DPMEC doit respecter certaines étapes indispensables de la procédure : la consultation de l'Autorité Environnementale, l'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique, et l'enquête publique.

Le Code de l'Environnement notamment ses articles L123-1 à L123-18 relatif à l'enquête publique.

Le Plan Local d'Urbanisme du Tilleul le 31 aout 2015 et avec la modificationsimplifiée N°1 approuvée le 16 octobre 2021 puis mis en compatibilité (DPMEc N°1)le 30 septembre 2021.

La décision n°E25000035/76 en date du 26 mai 2025 de M. le Président du Tribunal Administratif de Rouen désignant les membres constituant la commission d'enquête

L'arrêté du Président de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole ouvrant et organisant l'enquête publique en date du 08/07/2025 N°Arrt20250099

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (catégorie 41.a) soumet le projet à l'examen au cas par cas par l'Autorité Environnementale.

La procédure de DPMEC, engagée en parallèle de l'élaboration du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), pour accélérer la réalisation du projet avant l'approbation du PLUi (prévue en février 2026).

## **2.4 Servitudes d'utilités publiques et impact environnementale.**

### **2.4.1 Servitudes d'utilités publiques**

Le projet d'aire de stationnements de la Guezane est situé en entrée de ville d'Étretat, au lieu-dit Les Haulles, à environ deux kms au Nord-Est du centre-bourg du Tilleul et à environ 1 km au Sud-Est du centre-ville d'Étretat. Le terrain s'inscrit au fond d'une vallée dont le paysage est composé de pâtures, de champs cultivés, de vergers, anciens corps de ferme... Des coteaux boisés viennent fermer le paysage. Il se situe entre le chemin des Haulles et la route départementale n°39 (route de Criquetot l'Esneval).

Le projet se situe dans : le périmètre du site inscrit de l'arrière-pays de la Côte d'Albâtre, dans le périmètre de protection au titre des abords de monuments historiques « La Villa la Guillette » (inscrite), située sur la commune d'Étretat .

Le périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable d'Étretat. (Aucun point de prélèvement n'est recensé sur la parcelle concernée par le projet .

Le site se situe en dehors du projet du périmètre rapproché du captage. Dans la décision du cas-par-cas, il a été indiqué que la protection des captages est en cours de réalisation). Ce captage n'a pas fait l'objet d'une DUP à ce jour.

*Commissaire enquêteur :*

*Le captage d'eau potable fait l'objet d'une DUP dont l'enquête publique va débiter fin octobre. Il est important de prendre en considération les conclusions de cette étude pour l'intégrer dans le cadre du projet.*

Le projet se situe à proximité :

De la commune d'Étretat qui, a un un Plan de Valorisation de l'Architecture et Paysage (AVAP) ; du château d'Aygues, situé 35 rue Jacques Offenbach à Étretat, situé à environ 585m (inscrit) ; de l'église Notre-Dame de l'Assomption, située 3 rue Colonel Raynal à Etretat, à environ 900m (classée) ; du site classé de « La Côte d'Albâtre » située à 1,09 km ; du site classé du « Domaine Public Maritime de la Côte d'Albâtre » situé à 1,35 km ; du site inscrit des « deux Falaises d'Étretat » situé à 1,09 km ; du site inscrit des « Rochers et les Falaises du Cap-d'Antifer » situé à 1,58

km ; du site inscrit du « Parc et le foyer du Manoir à Bordeaux-Saint-Clair ») situé à 1,13 km .

#### **2.4.2 Impact environnemental**

Le projet de parking sur l'aire de la Guezanne se situe dans une zone où l'on distingue plusieurs types de ZNIEFF à proximité du site :

- ZNIEFF marine de type II : la « Baie de Seine orientale », d'une superficie de 63565,13 ha, à 1,43km environ
- ZNIEFF marine de type I : « Antifer - Etretat Porte d'Aval », d'une superficie de 137,68 ha, à 1,43 km environ ; le « Platier rocheux d'Etretat Porte d'Amont à Senneville-sur-Fécamp », d'une superficie de 349.85 ha, à 1,67 km environ .
- Zones de type II : grands ensembles naturels riches, qui offrent des potentialités biologiques importantes : la Valleuse d'Etretat, d'une superficie de 2 027 ha (code 230030958), à 5 m environ ;le « Littoral et les valleuses d'Etretat à Fécamp », d'une superficie de 1104,27 ha, à 1,15 km environ ; le Littoral d'Antifer à Etretat, les Valleuses de Bruneval et d'Antifer, d'une superficie de 792 ha à 1,22km environ
- Zones de type I : secteurs d'une superficie en général limitée, compris au sein des zones de type II, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel régional : la Cavité et le Parc du Château de Fréfosse, d'une superficie de 40 ha à 26 m environ ; la Cavité de la Roncière, d'une superficie de 19 ha, à 140 m environ ; la Cavité du Parlement, d'une superficie de 15 ha à 320m environ ;le Coteau Calcicole du Fond De Bénouville et du Petit Val, d'une superficie de 49ha à 1,15km environ ; Le projet de parking sur l'aire de la Guezanne se situe à 1,36 km du site Natura 2000 et à 1,4 km du site « littoral Seino-Marin ».

#### **2.4.3 Examen de cas par cas**

Le projet a été soumis à un examen de cas par cas car il s'agit de l'aménagement d'une aire de stationnement ouverte au public dont la capacité est supérieure à 50 véhicules. L'article R. 122-2 du code de l'environnement (catégorie 41.a) soumet le projet à l'examen au cas par cas par l'Autorité Environnementale. Dans le cadre de cette procédure de "cas par cas", le préfet de la région a rendu le 21 avril 2023, une décision concernant « le projet d'aire de stationnement sur la commune du Tilleul », le projet est soumis à une évaluation environnementale pour la création d'une aire de stationnement ouverte au public de plus de 50 places (41. a). Concernant les ombrières et les panneaux photovoltaïque l'article 40 de la loi 2023-175 du 10 mars 2023 indique « I. – Les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage... » L'article 40 indique également à l'alinéa II : « Les obligations résultant du présent article ne s'appliquent

pas : 1° Aux parcs de stationnement extérieurs lorsque des contraintes techniques, de sécurité, architecturales, patrimoniales et environnementales ou relatives aux sites et aux paysages ne permettent pas l'installation des dispositifs mentionnés au premier alinéa du I ; » Le site du projet est concerné par : un périmètre de monument historique de la "Villa la Guillette"/ une servitude de protection du site inscrit de l'arrière-pays de la Côte d'Albâtre,

En effet, le projet s'inscrit au fond d'une vallée préservée dont le paysage est composé de pâtures, de champs cultivés, de vergers, anciens corps de ferme... Des coteaux boisés viennent fermer le paysage. Le projet est composé de manière à préserver les lieux et à s'intégrer du mieux possible dans le site : talus cauchois, haies bocagères, stationnements verts et perméables. La mise en œuvre d'ombrières intégrant des panneaux photovoltaïques sur plus de 2,5 ha est incompatible au regard du paysage environnant. Elles viendraient dénaturer le grand paysage d'entrée de ville d'Étretat et de l'Opération Grand Site d'Étretat. De ce fait, le projet entre dans les critères d'exception cités à l'alinéa II 1° et que le projet peut être exempté de la création des ombrières. Des échanges avec les bâtiments de France ont été **réalisés**.

#### **2.4.4 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT**

##### ➤ Gestion des SOLS

Les parties de parking des véhicules légers et camping-car seront en mélange terre pierre enherbé pour les parties P1, P2, P3, P4. Ces parcelles peuvent être accidentellement polluées par des interventions d'entretiens, de la circulation et du stationnement des véhicules qui peuvent avoir des fuites d'huiles, ou d'hydrocarbure. Le projet prévoit l'installation d'un géotextile l'INDIGREEN qui protégera les sols.

L'indigreen est un aqua textile qui est installé sous les revêtements perméables des places de stationnement pour traiter les hydrocarbures et les HAP contenus dans les eaux pluviales lors de leur infiltration. Cet aqua textile a pour rôle de fixer les hydrocarbures et les HAP contenus dans les eaux pluviales infiltrées à travers le revêtement perméable, puis d'activer et amplifier leur biodégradation par les microorganismes du sol via la mise à disposition de nutriments. Cette protection a une durabilité supérieure ou égale à 50 ans, il est perméable à l'eau et retient les hydrocarbures. Cette protection a une vitesse de biodégradation des hydrocarbures de 50g/m<sup>2</sup>/an avec un taux de fixation des hydrocarbures en pollution diffuse de 99%

Après filtration la teneur résiduelle en hydrocarbures dans l'eau est inférieure à 2mg/l

*Commissaire enquêteur :*

*La partie P5 du projet prévoit qu'elle reste enherbée sans aucune protection des sols. Sur le plan fourni il est indiqué que cette partie de parking serait utilisée par les saisonniers ; donc non pas pour des événements exceptionnels. Dans le document*

annexe 1 de l'étude environnementale à la page 50 au paragraphe 6.2.4 il est précisé :

**6.2.4 Sur le plan social il est indiqué : Places réservées aux commerçants : Le projet prévoit l'aménagement de places de stationnement spécifiquement réservées aux commerçants. Cette mesure vise à faciliter l'accès au centre-ville pour les commerçants et leurs salariés (et les saisonniers notamment), en particulier pendant les périodes de forte affluence.**

➤ Gestion des : EAUX USEES

Le projet prévoit uniquement la présence de sanitaire avec un traitement des eaux usées dans le réseau.

*Commissaire enquêteur : dans l'avis technique du département de la seine Maritime dans l'annexe 2 il est indiqué le point suivant concernant les eaux usées :*

**Concernant les eaux usées, le projet prévoit des blocs sanitaires sur le parking. Elles seront traitées à la station d'épuration du Tilleul. Cette station, d'une capacité nominale de 1900 équivalent habitants, est récente (2022), Son taux de charge actuel en pollution organique (DBOS) représente 59% de sa capacité nominale (2023). En conséquence, le raccordement des eaux usées des blocs sanitaires sur ta station d'épuration du Tilleul pose aucune difficulté sur son fonctionnement général.**

*Techniquement et financièrement la connexion des sanitaires vers la station d'épuration du Tilleul semble inadaptée.*

➤ Gestion des : EAUX PLUVIALES

La gestion des eaux pluviales sur site vise à compenser l'imperméabilisation des sols liés aux constructions/extension. Elle a pour objectif d'atténuer le ruissellement et d'alléger la charge des infrastructures collectives d'assainissement existantes. Par rapport à la situation actuelle, la surface ruisselante génère un débit de pointe sur un orage centennale de 617 l/s au point bas. Une fois l'aménagement réalisé, le débit de fuite sera ramené à 6,8 l/s après tampon, soit une réduction d'environ 98,9 % de moins que le débit actuel. Un système d'assainissement pluvial sera installé de manière à pouvoir recueillir toutes les eaux pluviales de l'ensemble des aménagements. Les eaux pluviales de l'aire de stationnement seront acheminées par des noues de collectes, des canalisations vers des noues tampons paysagères avec des redents. Les ouvrages se vidangent par infiltration dans le sol. Aux sujets du fonctionnement des noues tampons paysagères à redents (n°1, n°2) et les noues tampons (n°3, n°4). Elles se vidangent par des surverses et par infiltration dans le sol. Volume tampon global de 1 372 m<sup>3</sup> (1 089 m<sup>3</sup> requis) et permettra de tamponner la pluie centennale pour une protection centennale.

Les précipitations tombant sur le site du projet seront également prétraitées (bassin tampon), tamponnées avant d'être restituées en débit faible et régulier au réseau. Compte-tenu des prétraitements et des rendements épuratoires associés attendus, les eaux pluviales qui seront restituées au milieu naturel n'auront aucun impact sur la ressource.

Synoptique hydraulique du projet



## ➤ Impact sur : LES MILIEUX NATURELS

### • Zone humide :

Des sondages pédologiques ont été réalisés afin de préciser la présence d'une éventuelle zone humide et la délimiter en fonction des sols. Huit sondages de reconnaissance à la tarière à main, descendus à environ 1,00 m de profondeur ont été réalisés. Selon l'arrêté du 24 juin 2008, précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement, l'examen du sondage pédologique vise à vérifier la présence : D'horizons histiques. Ou de traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol.

En fonction de ces critères, le sol n'est pas considéré comme sol de zone humide.

- Aucun sondage ne présente de traits réductiques sur au moins 1,00 m d'épaisseur.

- Le type de sol en place est un limon à silex, aucun sondage n'a montré des traces D'hydromorphie. Par rapport au référentiel des sols à dominante humide, ce sol n'est pas classé en zone humide. Seize sondages à la tarière manuelle ont été effectués sur l'ensemble des parcelles. Ils ont révélé un sol particulièrement homogène (très faible différence de profondeur des différents horizons).

### • La faune.

Dans le cadre du projet une étude, il a été réalisé un inventaire faunistique et floristique.

L'inventaire faunistique réalisé dans le cadre du projet révèle une biodiversité variée, bien que majoritairement commune :

1. Mammifères :

- *Talpa europaea* (Taupe d'Europe) : une seule espèce observée, considérée comme très commune
- Lépidoptères : Cinq espèces toutes très communes : (Aucune espèce protégée.) : *Vanessa atalanta* (Vulcain), *Pyronia tithonus* (Amaryllis) , *Polyommatus icarus* (Azuré de la Bugrane), *Maniola jurtina* (Myrtil) , *Pieris rapae* (Piéride de la Rave)

2. Odonates :

- *Orthetrum cancellatum* : une espèce observée, considérée comme assez commune et sans protection nationale ou régionale. Les odonates sont principalement des espèces proches des milieux humides ou aquatiques.

3. Orthoptères :

Sept espèces observées, dont quatre très communes : *Gomphocerippus biguttulus* (Criquet mélodieux) *Pseudochorthippus parallelus* (Criquet des pâtures) *Roeseliana roeselii* (Decticelle bariolée) *Tettigonia viridissima* (Grande Sauterelle verte) Espèces communes : *Chorthippus albomarginatus* (Criquet marginé) & *Conocephalus fuscus* (Conocéphale bigarré).

Espèce assez commune : *Gomphocerippus rufus* (Gomphocère roux), liée aux clairières forestières.

Toutes ne sont pas en danger selon la liste rouge.

4. Avifaune :

- Trois espèces considérées comme très communes à assez communes, dont trois sont protégées à l'échelle nationale.

Deux espèces nicheuses observées, pour lesquelles le projet ne prévoit aucune perturbation. Des aménagements sont prévus pour favoriser leur développement.

Le projet est conçu pour ne pas nuire aux espèces présentes et prévoit :

- Une diversification de la structure végétale pour soutenir l'avifaune.
- La création de plusieurs habitats grâce à la mise en place de noues paysagères, de plantations d'arbres, de haies et d'autres aménagements.
- La flore.

La zone ciblée par le projet est actuellement une prairie utilisée comme aire de stationnement temporaire durant l'été, et elle ne présente aucune espèce nécessitant une protection. Selon l'étude faune-flore, l'enjeu écologique de cette zone est faible, n'abritant pas d'habitat significatif. Le projet prévoit la plantation de nombreux arbres, ainsi que la création d'espaces forestiers et de noues enherbées ou arborées. Située dans un environnement péri-urbain, la zone est entourée d'habitations, d'un camping, et de champs agricoles et boisements. L'ajout d'éléments paysagers et la conservation des espaces existants visent à maximiser la biodiversité du site. Le projet a donc une dimension éco- paysagère, mettant l'accent sur la valorisation et la préservation des habitats paysagers.

➤ Impact sur : LE SOUS SOL ET LA NAPPE SOUTERRAINE.

Les incidences du projet par rapport à la situation actuelle sont évaluées comme modérées. Le site se trouve dans une zone où la nappe est susceptible de débordements, mais il n'est pas localisé dans un périmètre de captage, selon les informations de l'ARS et de la métropole. Une étude est en cours pour la définition de ces périmètres de protection. Pour minimiser le risque de contamination de la nappe souterraine, un géotextile sera installé dans l'aire de stationnement en terre-pierre, ainsi que des ouvrages tampons, garantissant ainsi une protection de la nappe. Actuellement, une partie de la parcelle sert déjà d'aire de stationnement sans précautions particulières. Le bâtiment sera construit en bois, avec des fondations standard. La conception du projet intègre l'équilibre naturel de la nappe souterraine, dont la profondeur est d'environ 2 mètres sous le terrain naturel. Le projet vise à optimiser le fonctionnement hydraulique de la zone, permettant ainsi le contrôle des ruissellements et la prévention des glissements de terrain. Globalement, les caractéristiques du projet assurent la protection de la ressource en eau souterraine et contribuent à une gestion durable des débits ruisselés.

Dans le cadre du projet, des aménagements sont prévus pour prévenir toute contamination des eaux souterraines par des effluents. Les mesures comprennent l'installation de géotextiles anti-contaminants, notamment le matériau « Indigreen », pour les zones de stationnement et les ouvrages tampons. Ces aménagements visent à protéger la qualité des eaux souterraines, garantissant que les effluents ne pénètrent pas dans la nappe phréatique.

➤ Gestion du : PATRIMOINE ET PAYSAGE.

Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement sur la commune du Tilleul vise à améliorer les conditions de stationnement et de circulation pour les véhicules légers et les camping-cars. Il contribuera également à la création d'emplois pour l'entretien des espaces verts et des sanitaires, avec des places réservées pour les commerçants et employés afin d'améliorer leur qualité de vie. L'insertion paysagère est un élément clé du projet, visant à intégrer le parking dans le paysage du fond de vallée. Ce dernier est conçu pour être dissimulé dans un système paysager dense,

avec plusieurs objectifs : Séparation matérielle et visuelle : Création d'une épaisse végétation pour séparer le parking des habitations et de la route départementale (RD n°39), grâce à des talus cauchois et des haies bocagères qui favorisent la biodiversité et apportent de l'ombre. Visibilité réduite : Rendre le parking moins visible depuis la route avec des aménagements paysagers appropriés. Poches de stationnement paysagère : Intégration de noues plantées d'une haie bocagère entre les allées, permettant de récupérer les eaux de ruissellement. Matériaux de stationnement : Utilisation d'un mélange terre-pierre pour les places, à l'exception des espaces réservés aux véhicules électriques et aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les propriétaires aspirent à un aménagement de qualité, tant sur le plan fonctionnel qu'esthétique. Le projet vise à dissimuler les véhicules dans un cadre paysager composé de talus plantés d'arbres de haut jet, contribuant ainsi à améliorer l'image d'entrée de ville d'Étretat.

➤ Gestion des : RQUES NATURELS le projet n'est concerné que par le risque :

Remontée de nappe : Le projet se situe dans un secteur où les inondations sont possibles. Dans le site géologique le secteur du projet est situé dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe avec une fiabilité forte. Le battement de la nappe génère un aléa naturel qui couplé avec l'enjeu du projet fait naître la possibilité d'un risque de remontée de nappe, ce qui nécessite d'être pris en compte pour les inondations lors d'une évaluation du risque associé.

➤ Gestion du : TRAFIC et PARKING

Des études de trafic menées dans le cadre du PLU de Criquetot-l'Esneval et en 2018 par la communauté urbaine du Havre montrent que le secteur du projet, situé sur l'axe Criquetot-l'Esneval à Étretat, présente un trafic modéré. En 2012, le trafic était de 2 750 véhicules, tandis qu'en 2018-2019, il a légèrement diminué à 2 600 véhicules. En période estivale, la fréquentation augmente en raison de la proximité des sites touristiques. Le projet vise à améliorer l'offre de stationnement, actuellement limitée à 400 places sur la route de la Guezane, et à éviter les stationnements sur les accotements en offrant une alternative adéquate. Des feux tricolores micro-régulés seront installés au carrefour de la route de la Guezane et de la RD n°39 pour optimiser la circulation. Le futur parking augmentera la capacité à 813 places, incluant des espaces pour véhicules légers, camping-cars, bus et navettes, répondant ainsi à la saturation actuelle en période estivale, où le taux de congestion dépasse 100 %.

Les aménagements comprennent :

- Un carrefour aménagé avec des feux micro-régulés.
- La mise en place de barrières de sécurité le long de la RD 39 pour éviter les stationnements anarchiques.

Les prévisions estiment que le projet n'entraînera pas une augmentation significative du nombre de visiteurs, mais servira à réguler le stationnement. Les incidences sur le trafic resteront donc modérées, avec des embouteillages possibles en période estivale au moment de quitter l'aire. Ces préconisations contribueront à améliorer la circulation dans la zone.

*Commissaire enquêteur : Un comptage de véhicules a été effectué lors de l'élaboration du PLU de la commune du Tilleul en 2012 année d'ouverture de ce parking provisoire, un autre en 2018 qui indique une baisse du nombre de véhicules or une étude non présente dans le dossier effectuée en 2021 aurait été plus représentative de la réalité des flux.*

➤ Gestion de : LA POLLUTION LUMINEUSE

Actuellement il n'y a pas de candélabres sur place. Le projet ne prévoit pas d'éclairage.

*Commissaire enquêteur : Il n'y a aucun éclairage du parking prévu dans le projet. Cela risque de créer des problèmes de sécurité .*

➤ Gestion des : NUISANCES SONORES.

Situation actuelle :

Période de jour : Circulation routière sur la RD n°39, passage régulier d'avions, chant des oiseaux.

Ajout des nuisances liées au parking existant : circulation des véhicules, claquements de portes, discussions des usagers, et aboiements de chiens lorsque des visiteurs passent devant les logements riverains.

Période de nuit : Circulation routière des personnes quittant Étretat, bruit des avions, chant des grillons.

Nuisances persistantes liées au parking : circulation, claquements de portes et discussions, couplées aux aboiements des chiens.

Niveaux sonores : Mesure en Leq (39,5 à 46 dB(A) pour les points éloignés de la RD n°39), considérés élevés pour une zone de campagne, avec des contributions notables du trafic routier et des grillons en période nocturne.

Les niveaux en L50 et L90 indiquent un environnement sonore plus calme hors période touristique.

Situation future : L'aménagement de l'aire de stationnement aura un impact sonore accru pour le voisinage, notamment sur la rue René Tonnetot, en raison de : La circulation des véhicules se rapprochant des logements ; des éclats de voix des usagers et des claquements de portières ; mais aussi par L'augmentation de la circulation piétonne, actuellement limitée sur cette voie.

Mesures d'atténuation : Des navettes desservant Étretat sont prévues pour réduire la gêne, mais elles devront fonctionner suffisamment tard le soir pour minimiser les nuisances sonores liées au retour des touristes. Les premières maisons de rue Tonnetot ayant une vue directe sur le parking, des haies seront plantées pour en limiter la visibilité. Bien qu'elles n'atténuent pas totalement le bruit, elles contribueront au masquage psychoacoustique des nuisances sonores.

*Commissaire enquêteur : La mesure de mise en place de navettes qui devront fonctionner tard le soir pour limiter les nuisances sonores liées au retour des touristes sur la rue Tonnetot est une mesure aléatoire puisqu'elle dépendra du propriétaire du parking qui décidera de la mise en place de navettes ou non et définira les horaires de fonctionnement et leur fréquence .*

➤ Gestion des : DECHETS

La gestion des déchets sur le projet devra permettre le tri sélectif des déchets et sera gérée par le propriétaire du parking.

## **2.5 AVIS DES PPA**

### **2.5.1 Avis de la chambre d'agriculture de la Seine Maritime du 26 juin 2025**

Au regard de la consommation foncière du projet, nous donnons **un avis défavorable** à la Déclaration de Projet valant Mise en Compatibilité du PLU du Tilleul. Cet avis est susceptible d'évoluer en avis favorable sous réserve de réduire la surface agricole consommée par le projet à 1 ha.

### **2.5.2 Avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers du 27 juin 2025**

La création d'un parking s'étendant sur près de cinq hectares semble disproportionnée par rapport à l'utilisation réelle du site, qui est principalement saisonnière. Les justifications fournies ne prouvent pas que l'agrandissement proposé résoudra le problème de stationnement illégal en ville et à ses abords. De plus, le futur parking sera payant, alors qu'il existe déjà des espaces gratuits qui ne sont pas utilisés à pleine capacité, selon le diagnostic effectué.

La justification de l'intérêt général du projet est jugée insuffisante, et son soutien est remis en question en raison d'intérêts privés sous-jacents. Le choix de maintenir le secteur en zone Uys, alors qu'il devrait être urbanisé, soulève des interrogations. Un classement en zone AU aurait clarifié le projet et rendu obligatoire une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). L'extension du stationnement menacerait des prairies précieuses pour l'agriculture et le paysage. Bien que la commission souligne les intentions positives concernant l'intégration paysagère et la gestion des eaux, ces points ne sont pas reflétés dans une OAP opposable. Actuellement, seules des règles de la zone Uys s'appliquent, limitant les prescriptions qualitatives. Un classement adéquat en zone AU aurait permis de

sécuriser la mise en œuvre des orientations du projet, déjà élaborées au niveau intercommunal.

OAP a été élaborée à l'échelle intercommunale, dans le cadre du projet de PLUi, arrêté le 03 avril dernier. Le classement du secteur en zone AU, plus conforme à son caractère de secteur à urbaniser, aurait en outre permis de rendre obligatoire l'élaboration d'une OAP, et ainsi de sécuriser davantage la mise en œuvre des orientations annoncées.

Au regard de ces éléments, et tout en reconnaissant la pertinence d'un stationnement organisé et paysager en entrée de ville pour améliorer les conditions d'accès au site d'Étretat, la commission souligne la nécessité d'un compromis équilibré entre les besoins identifiés en matière de mobilité et de capacité d'accueil du territoire, d'une part, et les exigences de sobriété foncière et de préservation des espaces agricoles et naturels, d'autre part.

En conséquence, la commission émet un avis favorable avec réserves :

- la surface du projet devra être réduite à un hectare maximum, permettant l'aménagement d'environ 300 places de stationnement, le reste de l'emprise devant être conservé en prairie pâturée ;
- le secteur devra être classé en zone AU et faire l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), afin de garantir l'opposabilité des modalités d'insertion paysagère, de gestion des eaux pluviales et de traitement qualitatif de l'entrée de ville.

### **2.5.3 AVIS DE LA DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement)**

En date du 21 avril 2023 que le projet d'aménagement d'une aire de stationnement sur la commune du Tilleul est soumis à évaluation environnementale. L'étude environnementale a été réalisée par le bureau d'études & cotone ingénierie

Considérant l'absence de périmètre de protection de captage réglementaire défini ; qu'il existe deux captages à Etretat situé à 450 mètres à l'aval du projet ; que leur protection est en cours ; qu'une étude d'incidence tenant compte de l'existence des captages devra être réalisée.

*Commissaire enquêteur :*

*Le captage d'eau potable fait l'objet d'une DUP dont l'enquête publique va débiter fin octobre. Il est important de prendre en considération les conclusions de cette étude pour l'intégrer dans le cadre du projet.*

#### 2.5.4 AVIS DE LA MRAE.

L'avis de la MRAe et le mémoire en réponse sont joint au dossier de l'enquête publique.

#### 2.5.5 Avis du Département

Le département de la Seine Maritime émet un avis favorable à la création du parking de la Guézanne et va installer des lisses en bois le long des départementales pour éviter le stationnement sauvage.

#### 2.5.6 REUNION D'EXAMEN CONJOINT AVEC LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES DU 3 JUILLET 2025

| Présents                       | Structure  |
|--------------------------------|--|
| Mme THIBAudeau RAINOT Florence | Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre – Présidente     |
| M. LESUEUR Raphaël             | Le Tilleul – Maire   |
| Mme ALLART Marie               | DDTM76 – Chargée de planification territoriale                               |
| M. CRAQUELIN Samuel            | Entre ciel et terres – architecte paysagiste                                 |
| M. VEDIEU Christophe           | Ecotone – Ingénieur écologue   |
| Mme CLEMENT Estelle            | Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre – Directrice     |
| Mme BOQUET Virginie            | Le Havre Seine Métropole – Chargée de projets tourisme                       |
| M. MAILLET Stéphane            | Le Havre Seine Métropole – Directeur Urbanisme Habitat Affaires Immobilières |
| Mme DUMITRU Mihaela            | Le Havre Seine Métropole – Cheffe de service urbanisme                       |
| Mme HAMMAR Paméla              | Le Havre Seine Métropole – Chargée d'études urbanisme                        |
| Mme RICHARD Capucine           | Le Havre Seine Métropole – Apprentie chargée d'études urbanisme              |

Etaient excusés : Brigitte LELIÈVRE - Architecte des bâtiments de France - Cheffe de service, Bertrand BELLANGER – Président du Département, Mme MASSE Caroline - Etretat – DGS, M. BAILLARD André Etretat – Maire.

La présentation de la DPMEC n°2 pour le projet de la Guezane a ouvert un dialogue sur l'impact environnemental, l'accessibilité et la réglementation. Les questions soulevées montrent l'importance d'intégrer des considérations écologiques et de répondre aux besoins des usagers.

Une discussion a suivi sur les modalités du déroulement de la procédure.

### **.3 DOSSIER DE L'ENQUETE.**

Le dossier était composé de :

- Des pièces Administratives : Désignation du tribunal administratif, Arrêté de l'enquête, Publications légales
- D'une évaluation environnementale
- Du règlement littéral qui intègre Une réglementation spécifique avec la création d'un secteur UYs
- Du règlement graphique qui intègre la zone UYs sur le plan de zonage du PLU.
- Du rapport de présentation.
- Une évaluation environnementale, valant également Document 'incidences au titre de Natura 2000, et la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra communaux.
- le procès-verbal de la séance d'examen conjoint par les personnes publiques associées
- L'avis de la Chambre de l'agriculture de la Seine Maritime
- L'avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels et Forestiers.
- De l'avis de Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement.
- De l'avis de la MRAe et du mémoire en réponse de la communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.
- Des délibérations de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole pour la concertation et la réunion publique organisée en amont de l'enquête publique ; Du rapport de la concertation du public.

#### **3.1 ANALYSE DU CONTENU DU DOSSIER**

*Au vu de ces éléments, le commissaire enquêteur considère que :*

*- Le dossier mis à l'enquête publique était suffisamment clair pour que le public puisse comprendre l'objet de la modification entraînées par la modification N°2 de la mise en compatibilité du PLU de la commune du Tilleul approuvé en aout 2015 qui consiste à modifier le règlement écrit et graphique de la parcelle B757. Les documents projet de parking de la Guézanne situé sur cette parcelle sont discordants par rapport aux différentes présentations orales qui m'ont été faites au sujet de la partie P5 zone enherbée qui ne doit être utilisée que lors d'événements exceptionnels, or sur les plans et dans l'annexe environnementale il est indiqué que cette partie de parking serait utilisée par les commerçants et les saisonniers. De plus aucune étude quantitative récente justifiant le dimensionnement du projet n'a été fournie. Une demande a été faite et réalisée pour la mise à disposition dans le dossier d'un plan au format plus lisible que le format A3 fourni initialement.*

*- La communauté Urbaine du Havre Seine Métropole a pris toutes dispositions pour organiser l'enquête suivant la réglementation et la législation en vigueur pour une bonne information du public, en application notamment du code de l'urbanisme et du code de l'environnement. A la fin de l'enquête, le commissaire enquêteur considère que l'ensemble de la procédure s'est déroulé correctement, dans le respect des dispositions du code de l'Environnement.*

## **4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **4.1 NOMINATION**

Dans le cadre de cette enquête publique, par décision du Tribunal Administratif de Rouen du 26 mai 2025.

-Monsieur Patrick WALCZAK est désigné en qualité de Commissaire enquêteur.

-Monsieur Didier IBLED est désigné en qualité Membre suppléant au commissaire enquêteur.

Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Par arrêté en date du 08 juillet 2025 le président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, a défini les modalités d'ouverture de l'enquête publique relative à la DPMEC N°2(Déclaration de Projet emportant la Mise En Compatibilité) du PLU. Ayant pour objet de :

- Ouvrir à l'urbanisation le site de l'aire de stationnement de la Guezanne actuellement en zone A (Agricole) dans le PLU de la commune du Tilleul pour la passer en Uys.

- Donner un caractère pérenne et officiel à l'aire de stationnement de la Guezanne déjà utilisée comme tel par les automobilistes.

- Améliorer l'accès au site et répondre aux besoins en matière de stationnement.

- Soigner l'insertion environnementale du projet.

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 28 juillet à 14h au jeudi 28 aout 2025 à 17h soit une durée de 31jours.

**Hôtel de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole**

**Direction Urbanisme, Habitat et Affaires Immobilières, 19 rue Georges Braque**

**CS 70854**

**76085 Le Havre Cedex**

**ARRETE N°ARRT 20250009 du Conseil communautaire de Le Havre Seine Métropole**

## 4.2 ACCES DU PUBLIQUE AUX PIECES DU DOSSIER

Le dossier de l'enquête est consultable par voie numériques sur les sites internet de la Communauté Urbaine Le Havre Métropole : [www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr) (Rubrique : Actualités) et sur les sites des communes du Tilleul et Etretat.

En version papier le dossier est consultable à l'Hôtel de la Communauté du Havre Seine Métropole siège de l'enquête publique et dans les mairies du Tilleul et d'Etretat aux jours et aux heures habituels d'ouverture.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public pourra formuler ses observations et proposition par voie numérique à l'adresse suivante : [plu-letilleul-dpme2@lehavremetro.fr](mailto:plu-letilleul-dpme2@lehavremetro.fr). Ou par voie manuscrite sur des registres papier mis à la disposition du public : Au siège de l'enquête publique, à l'Hôtel de la Communauté urbaine du Havre Seine Métropole et à la mairie du Tilleul et d'Etretat.

## 4.3 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

| Jour       | Date          | Horaires | Commune    | Lieu   | Adresses  |
|------------|---------------|----------|------------|--------|---|
| Lundi      | 28 juillet 25 | 14h-17h  | Le Tilleul | Mairie | 170 rue du Président René Coty 76790 Le Tilleul |
| Jeudi      | 7 Aout 25     | 9h-12h   | Etretat    | Mairie | 8 place Maurice Gaillard 76790 Etretat          |
| Same<br>di | 23 Aout 25    | 14H -17H | Etretat    | Mairie | 8 place Maurice Gaillard 76790 Etretat          |
| Jeudi      | 28 Aout 25    | 14h-17h  | Le Tilleul | Mairie | 170 rue du Président René Coty 76790 Le Tilleul |

## 4.4 PUBLICITE

Bilan des parutions dans les journaux :

1<sup>ère</sup> Parution :

Vendredi 11/07/2025 -Le Courrier Cauchois

Vendredi 11/07/2025 – Le Paris Normandie

Une erreur s'est glissée dans l'annonce au niveau de la date de la permanence du 7 aout à Etretat. Sur la parution il a été indiqué que la permanence se déroulerai le 07 juillet 20225. Un Erratum a été publié lors de la seconde parution.

2<sup>ème</sup> Parution :

Vendredi 01/08/2025 -Le Courrier Cauchois

Vendredi 01/08/2025 – Le Paris Normandie

L'affichage réglementaire a bien été réalisé comme vérifié lors de l'ouverture de l'enquête sur la commune du Tilleul et d'Etretat et à la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.

#### **4.4.1 AFFICHAGE**

Avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête, Il a été procédé à l'affichage de cet avis au format A2, au siège de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole et dans les communes du Tilleul et Etretat et sur le site de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.

#### **4.5 PREPARATION DE L'ENQUETE.**

Pour la préparation de l'enquête, une réunion s'est déroulée à L'Hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole le 17 juin 2025 de 15h30 à 17h30, en présence de : Mme Crevel Laetitia (Cheffe de secteur planification. Direction Urbanisme, Habitat et Affaires immobiliers Le Havre Seine Métropole) et de Mme Hammar Pamela (Chargée d'études en urbanisme. Direction Urbanisme, Habitat et Affaires immobiliers Le Havre Seine Métropole). Lors de cette réunion une présentation du projet a été faite et les modalités de l'enquête ont été définies. Les documents disponibles ont été fournis au Commissaire enquêteur.

Le 16 juillet 2025 une visite sur site a été effectuée avec Mr Craquelin (Maître d'œuvre architecte du projet). Lors de cette visite, nous avons constaté la présence d'un nombre important de véhicules et caravanes sur la parcelle adjacente à la parcelle 757 la B263,264.

Le 22 juillet 2025 une réunion a eu lieu à l'hôtel de ville du Havre avec Mme F. Thibaudot-Rainot (Présidente du Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre) et Mme E.Clement (Directrice Syndicat mixte Grand Site Falaises d'Etretat - Côte d'Albâtre) pour une présentation du syndicat mixte Grand site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre et de la genèse du projet de parking à la Guezane.

Une seconde réunion a eu lieu à l'Hôtel de la Communauté du Havre Seine Métropole le 22 juillet 2025 pour : la signature des registres ; compléter le dossier avec le mémoire en réponse aux questions de la MRAE ; régler les dernières modalités pour le bon déroulement de l'enquête ; et échanger sur différents points du dossier.

Le 25 juillet 2025 le commissaire enquêteur a pris contact avec H. LERICOLAIS : (Responsable du bureau planification et urbanisme opérationnel - SCAU/BPUO - Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine-Maritime) pour échanger suite à la décision de la CEDEPENAF et d'aborder les différents éléments qui ont amené à cette décision.

Le 08 août 2025 le commissaire enquêteur a pris contact avec Mme D Legouis de la DDTM pour connaître sa position. Elle a déclaré que ce parking est une nécessité mais est en phase avec le CEDEPENAF

Le 23 août 2025 le commissaire enquêteur a rencontré Mr Baillard, maire d'Etretat avant la permanence. Mr Baillard a déposé un document annexe au registre. Lors des échanges il a présenté au commissaire enquêteur le contexte du projet et retracé l'historique de ce parking.

Le 28 août 2025 le commissaire enquêteur a rencontré Mr Lesueur Maire du Tilleul avant la permanence, celui-ci lui a retracé l'historique de cette parcelle qui est passée en zone A lors de la rédaction du PLU de la commune du Tilleul approuvé en août 2015.

#### 4.6 DEROULEMENT DES PERMANENCES.

Les 4 permanences assurées en mairie du Tilleul et d'Etretat se sont déroulées de manière très satisfaisante. Le commissaire enquêteur a été très bien accueilli par les maires et les secrétaires de Mairie dans un local adapté à la réception du public. Lors des premières permanences le commissaire enquêteur s'est assuré de la complète diffusion préalable des dossiers-papier, des registres d'enquête, et des affichages de l'avis dans les deux mairies de permanence ainsi qu'à l'Hôtel de la communauté du Havre Seine Métropole.

- Nombre de personnes rencontrées. Au cours des permanences 38 personnes se sont présentées.

|                     | Nbre | Documents annexes | Remarques |
|---------------------|------|-------------------|-----------|
| Permanences/Visites | 38   | 5                 |           |
| Registre            | 17   |                   |           |
| Contribution orale  | 2    |                   |           |
| Courriers           |      | 2                 |           |
| Courriels           | 143  |                   |           |

| Date des permanences | Horaires des permanences | Lieu de permanence | Nombre de personne reçues |
|----------------------|--------------------------|--------------------|---------------------------|
| 28 juillet 2025      | 14H-17H                  | Le Tilleul         | 4                         |
| 7 août 2025          | 9H-12H                   | Etretat            | 15                        |
| 23 août 2025         | 9h-12H                   | Etretat            | 12                        |
| 28 août 2025         | 14H-17H                  | Le Tilleul         | 7                         |
| Total                |                          |                    | 38                        |

#### **4.7 CLIMAT DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE.**

Le service urbanisme de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole s'est montré disponible et à l'écoute. Le commissaire enquêteur a toujours été reçu dans de bonnes conditions. L'ensemble des RDV avec les maires d'Etretat et du Tilleul ou des instances (CEDEPENAF, DDTM, Syndicat mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre, le maître d'œuvre architecte du projet) ayant un intérêt se sont déroulés dans de très bonnes conditions. Le dossier de l'enquête était présent et disponible et consultable par le public en mairie d'Etretat et en mairie du Tilleul et à l'hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole. Le commissaire enquêteur tient particulièrement à remercier Mme Hammar du service urbanisme de la Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole pour sa réactivité et le suivi des différentes étapes au cours du déroulement de cette enquête publique.

Le vendredi 28 août 2025 après la permanence à la commune du Tilleul le commissaire enquêteur a récupéré les registres à la commune d'Etretat et l'hôtel de la Communauté Urbaine du Havre.

#### **4.8 CLOTURE DE L'ENQUETE.**

Le 28 août 2025, à 17 heures, le délai d'enquête étant expiré, l'enquête publique a pris fin. Le site internet de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole a été clos le 28 août 2025. Les registres d'enquête publique ont été récupérés par le commissaire enquêteur le 28 août après 17H.

#### **4.9 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE**

Le commissaire enquêteur communique, sous huitaine au responsable du projet les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse (voir annexe 1). Cette communication a été réalisée le 05 septembre 2025 en présence de Mesdames Dimitru, Crevel et Hammar. Cette rencontre a permis de commenter le procès-verbal et le nombre d'observations reçues. Le responsable du projet a quinze jours pour produire ses observations. Suite aux nombres d'observations la Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole m'a envoyé un courrier pour prolonger cette période pour rendre le mémoire en réponse le 03 octobre 2025. voir annexe 6.3 Le mémoire en réponse été réceptionné par le commissaire enquêteur le 29 septembre 2025 par courriel.

#### **4.10 TRANSMISSION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS**

Le commissaire enquêteur rédige un rapport et dans un document distinct, ses conclusions motivées dans un délai de 30 jours à compter de l'expiration du délai d'enquête. Dans ce cas précis le mémoire en réponse a été envoyé le 29 septembre comme précisé ci-dessus le rapport a été rendu huit jours après c'est-à-dire le 06 octobre 2025. Ces deux documents sont transmis au président de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole et au Président du Tribunal Administratif. Les transmissions ont été réalisées par courriel le 06 octobre 2025

## 5 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

### 5.1 CONTRIBUTIONS

Une contribution a été déposée sur le site internet relatif à l'enquête publique la veille de l'ouverture de l'enquête publique, la personne concernée a été contactée par courriel pour renouveler son envoi sans résultat. A la clôture de l'enquête deux contributions ont été déposées après 17 h elles n'ont pas été prises en compte.

Les contributions ont généré 743 observations.

| Registres-Permanences                                   | Nbre observations écrites | Nbre de courriers ou annexes | Nbre observations orales |
|---|---------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole | 0                         | 1                            |                          |
| Mairie du Tilleul                                       | 3                         |                              |                          |
| Mairie d'Etretat  | 14                        | 6                            | 2                        |
| Courriels   | 726                       | 143                          |                          |
| <b>Total</b>  | <b>743</b>                | <b>150</b>                   | <b>2</b>                 |

Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur a relevé que la très grande majorité des contributions se sont articulées autour de quatorze thèmes majeurs :

- Surdimensionnement du projet « Trop grand »
- Surtourisme et ses conséquences
- Solutions alternatives
- Sécurité des piétons lors du cheminement vers la plage et l'accès des secours
- Retombées financières du fait que ce soit un projet privé et des pertes de recettes engendrées par la commune d'Etretat qui verra une augmentation de ses coûts de fonctionnement.
- Mise en doute de l'Intérêt général de ce projet
- Nuisances des riverains
- Les personnes qui approuvent ce projet
- Problèmes environnementaux engendrée par ce projet
- Problèmes de gouvernance (Parking privé situé sur une commune voisine d'Etretat)
- Sur le manque de stratégie globale

- Personnes opposées au projet
- Manque de concertation
- Un thème « autre » regroupant différents points tel que le rattachement de la parcelle B757 à la commune d'Etretat, le problème du sous dimensionnement de la station d'épuration de la commune d'Etretat, l'interférence entre cette enquête publique et celle en cours pour le PLUI de Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole, la contradiction de l'étendue du projet vis-à-vis de la loi ZAN, perte des résidents à l'année ....

L'ensemble des observations sont regroupées par thèmes



## 5.2 OBSERVATIONS :

Lors de l'enquête publique de nombreux documents annexes ont été fourni.

Un document du cabinet d'avocats Guarrigues Beaulac associés qui représente les intérêts de Monsieur Buray, Monsieur Bunge, Monsieur Deschodt, Madarrte et Monsieur Blavette, Madame Bouwyn, Madame Mattos, et Madame Hesnard propriétaires riverains du terrain d'assiette du projet d'aménagement d'un parking d'environ 4,8 hectares au lieu-dit les Haulles sur le territoire de la Commune du Tilleul.

Un document du Cabinet GB2A avocats en tant que conseil de la ville d'Etretat et Mr Baillard maire de la commune d'Etretat a fourni un document complémentaire.

Un document fourni par Mr Watelle

Un document fourni par des anonymes habitants d'Étretat.

Un document de l'association des Amis d'Étretat.

Un document fourni par Mr Renié JB conseiller municipal de la commune d'Étretat.

Observation particulière : Contribution de Mr Dherbecourt concernant le dossier fourni.

Il écrit : « Bien ficelé et agréablement présenté malgré de nombreuses redites (parfois contradictoires) ce dossier évolue en cours de consultation ; Un plan nous a été présenté le 28 juillet 2025 lors de la rencontre avec le Commissaire Enquêteur qui, comme nous, le découvrait « frais imprimé » et en contradiction avec ceux disponibles dans les documents consultables : comment peut-on se fier à cette consultation si les éléments changent au fur et à mesure ? »

*Commissaire enquêteur :*

*En effet j'ai parlé du plan fraîchement imprimé puisqu'avec la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole nous avons convenu de mettre au dossier un plan en format A0 versus format A3 pour avoir une meilleure lisibilité. Ce qui a été réalisé pour l'ouverture de l'enquête publique dans l'ensemble des dossiers de l'enquête point que j'ai constaté devant vous.*

Dans son mémoire en réponse, la Communauté urbaine a fait le choix de regrouper certains de ces thèmes permettant d'apporter des réponses qui suivent le raisonnement de l'élaboration du projet. Les réponses apportées se sont souciées de traiter l'ensemble des contributions, sous les thématiques suivantes :

- Stratégie globale et projet d'intérêt général
- Surtourisme
- Gouvernance et projet privé
- Dimensionnement et solutions alternatives
- Problématiques environnementales
- Sécurité et nuisances
- Concertation et autres observations liées à la compatibilité des documents supra-communaux et observations ciblées du commissaire enquêteur

## 5.2.1 STRATEGIE GLOBALE ET PROJET D'INTERET GENERAL

Mots clés : contradiction ; pas d'évaluation globale ; faiblesse du dossier ; fortes réserves ; absence de réflexion à l'échelle de l'intercommunalité ; définition de la notion d'intérêt général ; nouvelles tensions et déséquilibres ; polariser les flux touristiques ; absence de diagnostic de comptage dans le dossier d'enquête publique ; justification insuffisante.

Extraits contributions et/ou numéros contributions :

N°21 ; N°131 ; N°137 ; N°141 ; N°146 ; N°163 ; N°164 ; N°16 ; contribution ADE page 21 du PVs ; N°71 ; N°72 ; N°96 ; N°117 ; N°130 ; N°131 ; N°132 ; N°133 ; N°135 ; N°160 ; avis CDPENAF.

Résumé des contributions : plusieurs contributions à l'enquête publique soulignent une absence de stratégie globale dans le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane. Le dossier présente, selon certains contributeurs, des contradictions et le projet apparaît comme une solution peu réfléchie, sans évaluation d'ensemble des impacts territoriaux, économiques et environnementaux. L'idée de manque de coordination entre les communes concernées qui pourrait engendrer des déséquilibres et des tensions dans la gestion des mobilités et des ressources est émise.

Par ailleurs, les retombées économiques, notamment en matière de création d'emplois, restent à clarifier, certaines projections étant remises en question. Ces éléments appellent à une clarification des orientations stratégiques, afin que le projet s'inscrive dans une vision plus globale au service du développement local.

La notion d'intérêt général et sa définition suscite également des interrogations dans les contributions. L'aire de stationnement envisagée pourrait polariser les flux touristiques sur un secteur déjà fortement sollicité, sans que, selon certains contributeurs, un diagnostic de comptage préalable ait été intégré au dossier d'enquête publique.

L'absence de justification suffisamment étayée interroge sur la capacité du projet à répondre durablement aux besoins du territoire et à s'inscrire dans une logique d'équilibre entre attractivité, qualité de vie et préservation des ressources.

Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La fréquentation concentrée à Etretat et sur ses falaises est à l'origine de la démarche Grand Site qui concerne 13 communes entre Saint-Jouin-Bruneval et Fécamp, en passant par Etretat. Elles sont situées sur deux intercommunalités, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et la Communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral. C'est un territoire qui accueille plus d'1,5 millions de visiteurs par an qui se concentrent à Etretat et entraînent des problématiques de circulation, de stationnements illicites et des dégradations des paysages des Sites Classés.

Autorisée par le Ministère de la Transition Écologique, la démarche Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre s'appuie sur les principes de préservation des paysages et du cadre de vie des habitants, conciliant gestion des flux et accueil des visiteurs : piétonisation du centre bourg, interdiction de stationner rue Alphonse Karr, aménagements pour empêcher les stationnements illicites, travail sur la signalétique....Aussi, pour gérer les flux des touristes, des moyens organisés à l'échelle des communes environnantes doivent être déployés.

Il s'agit d'une démarche nationale. 52 sites sont engagés dans la préservation des paysages et la gestion des flux touristique, au sein du Réseau des Grands Sites de France ([www.grandsitedefrance.com](http://www.grandsitedefrance.com)). Le Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre fait partie de ce réseau et vise l'obtention du Label Grand Site de France. Avec ce réseau, il bénéficie de retours d'expériences de plusieurs territoires : recul des stationnements (Cap Erquy-Cap Fréhel), présence de stationnement privé (Rocamadour), participation d'acteurs privés pour le suivi de la fréquentation (Salagou), réservation des stationnements et comptages (Pointe du Raz en Cap Sizun), aménagement de stationnements organisés avec des poches vertes dédiées à certaines périodes de l'année (Baie de Somme).

Les actions de la démarche Grand Site sont régulièrement relayées dans les productions du Réseau des Grands Sites de France à l'échelle nationale qui fait état de projets similaires sur le recul des stationnements.

La démarche est animée et coordonnée par le Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre, chef d'orchestre de la stratégie globale, avec la mise en œuvre d'un programme d'actions validé par le Ministère de la Transition Écologique et élaboré avec les partenaires de la démarche (les 13 communes, les 2 intercommunalités, le Département de la Seine-Maritime, le Conservatoire du littoral, la Région Normandie ...). Ce programme vise, entre autres, une meilleure répartition des flux dans le temps et l'espace, pour déconcentrer la fréquentation sur les lieux de visites comme les falaises à Etretat, apaiser les déplacements à Etretat et inciter à la diminution de l'usage de la voiture.

Le Syndicat Mixte est composé de 3 membres fondateurs, le Département de la Seine-Maritime, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et la Communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral. Il anime les collégiales des élus du Grand Site, les groupes de travail mobilités, paysage...et assure une communication sensible et engageante sur le respect du territoire, des habitants et des gestes clés que les visiteurs peuvent appliquer pour un tourisme durable.

Dès les premières études engagées de 2014 à 2016, par la Démarche Grand Site, l'aire de la Guezane fut identifiée comme une des solutions de stationnement déporté pour accéder à Etretat et diminuer la saturation des véhicules dans la ville

surtout lors des périodes de fortes fréquentations (grands week-ends, période estivale...). Cette stratégie fut validée en comité de pilotage du Grand Site co-présidé avec l'Etat, en 2018.

Le projet de l'aire de la Guezane s'inscrit dans cet intérêt général de préservation.

En 2019, Etretat a connu des pics de saturation inédits entraînant des désagréments importants sur le domaine public. Le stationnement sauvage s'est également étendu aux communes voisines lors des grands week-ends de mai et de juin. Ainsi, la maîtrise des flux et le stationnement des véhicules à distance constituent une priorité pour préserver l'intégrité du site et apaiser le centre-ville et ses abords.

A ce titre, un schéma des mobilités et des itinérances douces a été réalisé en 2019, avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine (AURH), en concertation avec les acteurs du territoire (communes, intercommunalités, associations) pour en définir les 5 axes stratégiques (voir thématique surtourisme), dont la maîtrise du stationnement. Le schéma s'est appuyé sur un diagnostic autour de l'offre et les conditions de stationnement. Il présente une vision prospective et globale des mobilités pour le Grand Site qui permettra d'encadrer, de préciser et d'enrichir le programme d'actions.

Les objectifs du schéma des mobilités sont :

- Maîtriser les flux de véhicules (VL, camping-cars, cars) le plus en amont et à l'intérieur d'Etretat pour pérenniser la destination touristique phare du territoire Grand Site ;
- Favoriser les modes actifs et les transports en commun pour accéder à Etretat ;
- Apaiser le site d'Etretat au bénéfice du site et de ses ambiances ;
- Améliorer l'information sur les dispositifs alternatifs à la voiture particulière et les propositions de stationnement ;
- Etablir un programme d'aménagement en lien avec la Communauté Urbaine.

Le diagnostic met ainsi en évidence le fait que l'aire de stationnement "provisoire" de la Guezane est très sollicitée par les visiteurs en période de pointe. Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane fait partie du plan d'actions du schéma des mobilités. De manière globale, le programme prévoit de :

- Créer des aires de stationnement saisonnières
- Étendre les capacités de stationnement dans les bourgs de Bénouville et Le Tilleul
- Aménager le parking de la gare des Loges
- Aménager une aire de stationnement pérenne sur le terrain de la Guezane.

Le schéma des mobilités de 2019 identifie à Etretat 25 à 30 jours où les capacités de stationnement sur la commune sont dépassées. Cette situation a toujours des conséquences sur le quotidien des habitants et les conditions de visite. Les visiteurs peuvent parfois tourner pendant une heure pour se garer, stationner sur les accotements ou devant les habitations puis rejoindre le centre bourg à pied par la chaussée.

*Commentaire du Commissaire enquêteur :*

*Aujourd'hui sur Etretat aucun outil ne permet de maîtriser le flux de véhicules (VL ; camping-cars, cars) plus en amont et à l'intérieur d'Etretat. En effet on ne dispose d'aucune information en direct sur le nombre et l'endroit où se situent des places de stationnement disponibles, ce qui entraîne une circulation supplémentaire des automobilistes qui cherchent à se garer en circulant pendant une heure dans la commune qui est déjà saturée. Aujourd'hui le stationnement est payant pourquoi ne pas interconnecter les systèmes existants pour que les automobilistes aient une information en temps réel sur les disponibilités de stationnement ? De facto cela réduirait le flux de véhicules circulant dans la commune.*

Le Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre, en lien avec ses partenaires, réalise des observations des stationnements et fréquentation. Aussi, plusieurs relevés permettent d'attester de la fréquentation et des comportements et du rôle de l'aire de la Guezane.

Août 2018



Photo : Département de la Seine-Maritime



Bénoville - RD 211 - 01 juin 2019

## Ascension 2021



Photo : OT Le havre Etrétat Tourisme

## Juillet 2024



Photo : Département de la Seine-Maritime

## Pentecôte 2025



Photo : AURH dans le cadre de l'étude stratégie des flux du Grand Site et de l'AMH - Gestion des flux - d'Atout France

### Illustrations : dimanche 08 juin



Pétons à proximité immédiate des véhicules



Le véhicule fait un écart important pour contourner les pétons sur la chaussée



Famille avec poussette à proximité immédiate des véhicules

08 juin 2025

Les constats observés en 2019 dans le schéma des mobilités, un jour de très forte fréquentation, sont toujours d'actualité :

Les parkings sont rapidement complets puis saturés par du stationnement illicite dès la fin de la matinée rendant les manœuvres et la circulation difficiles voire impossible. En l'absence d'information en ligne ou en temps réel, de signalétique lisible et d'agents sur le terrain, les automobilistes sont livrés à eux-mêmes.

Des embouteillages constatés dans Etretat mêlant automobilistes en transit avec ceux en recherche de places de stationnement. La rue de Maupassant, qui draine les visiteurs depuis les parkings Grandval et de la Guezanne, concentre sur un espace restreint voitures, cars, camping-cars, cyclistes et piétons.

Le développement du stationnement illicite, dont le plus spectaculaire se localise des deux bas-côtés de la Départementale 940. Le stationnement peut s'étaler jusqu'à 2 km à partir des parkings Valaine et Fréfosse. Les visiteurs sont ensuite contraints de descendre à pied vers Etretat sur la chaussée.

Un exemple de relevé interne permettait d'évaluer le 14 mai 2021 la situation suivante sur les entrées d'Etretat : patrouille de l'après-midi (circulation saturée, stationnement généralisé sur tous les accotements disponibles) :

RD11 à l'entrée de Bénouville : 30 véhicules stationnés, plus d'1 km de bouchon entre Etretat et Bénouville à partir de la route qui mène à la Chapelle.

RD39 à l'entrée d'Etretat : environ 150 véhicules stationnés en accotement (y compris camping-cars) malgré les panneaux en dehors de l'herbage prévu à cet effet, ce dernier étant occupé au ¾ mais très boueux compte tenu des intempéries du matin.

RD940 à l'entrée d'Etretat côté Bénouville : stationnement généralisé en accotement des deux côtés jusqu'à 200 m après le panneau de sortie d'agglomération.

RD940 à l'entrée d'Etretat côté Le Tilleul : stationnement généralisé des deux côtés entre Etretat jusqu'au château du Tilleul.

Puis le 23 mai 2021 :

Le matin (circulation habituelle) :

RD11 à l'entrée de BENOUVILLE : pas de stationnement, pas de comportements inadaptés relevés.

RD39 à l'entrée d'ETRETAT : 11 VL garés sur l'accotement, parking à 60% rempli.

RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté BENOUVILLE : 200 véhicules stationnés le long de la RD des 2 cotés. Bouchon sur 1 KM

RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté LE TILLEUL : 3 VL stationné sur accotement.  
Bouchon sur 600m

Patrouille de l'après-midi (circulation habituelle avec départs observés) :

RD11 à l'entrée de BENOUVILLE 25 véhicule de garé sur l'accotement. 1 km de bouchon.

RD39 à l'entrée d'ETRETAT : Stationnement sur accotement vers Villainville sur 400 mètres. Parking complet. Pas de bouchon

RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté BENOUVILLE : Stationnement de véhicule en accotement des deux côtés sur 1 KM. Pas de bouchon

RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté LE TILLEUL : Stationnement de véhicule en accotement des deux côtés sur 1,2 KM. Pas de bouchon.

En 2021, l'étude mobilité, réalisée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, complémentaire au schéma des mobilités, a défini dans ses conclusions « il est mis en lumière la nécessité d'un parking d'au moins 500 places de stationnement afin de palier à la demande. Une réserve foncière de 400 places supplémentaires permettrait de combler le déficit lors des périodes de forte affluence ou de la mise en place de la piétonisation d'Etretat » et précise que cette analyse ne tient pas compte de la capacité actuelle de la Guezane.

Exemple de quelques résultats des comptages réalisés en 2021 par la Communauté urbaine :

Dimanche 8 aout 2021 (beau temps) :

Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Etretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville. (704 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)

¼ des places disponibles sur Valaine

Saturation de Fré-fossé (108%)

Une cinquantaine de places libres sur Guézane sur une jauge mesurée à 400 places (occupation entre 80 et 90%)

Mardi 10 aout 2021 (pluvieux)

Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Etretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville. (670 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)

¼ des places disponibles sur Valaine, surtout occupé par les camping-cars

Saturation de Fré-fossé (114%)

Environ 130 places libres sur Guézane (occupation 70%)

Jeudi 26 aout 2021 (beau temps)

Stationnement fortement occupé à l'échelle de la commune d'Etretat (+90%), surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville et sur voirie. (553 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)

La moitié des places est disponible sur Valaine

Saturation de Fré-fossé (106%)

Environ 160 places libres sur Guézane (occupation 60%)

Dimanche 29 aout 2021 (beau temps)

Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Etretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville et sur voirie. (696 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)

60% des places est disponible sur Valaine

Saturation de Fré-fossé (127%)

Environ 60 places libres sur Guézane (occupation entre 80 et 90%)

En avril 2023 une nouvelle étude est réalisée par la Communauté urbaine et met en évidence le taux de congestion de stationnement à Etretat sur 16 périodes de relevés. Le Parking de la Guezane est comptabilisé dans le nombre de places proposées.

Au regard de ces données et des perspectives qui étaient notées dans l'étude de 2021, le projet de la Guezane n'augmente pas réellement le nombre de places de stationnement actuels, mais se fixe l'objectif d'aménager un parking provisoire pour le rendre pérenne et qualitatif. Par conséquent le parking ne vient pas augmenter le flux des voitures : il vient les stabiliser et les organiser, puisque l'on ne crée pas un stationnement de 500 places en plus de la Guezane.

Pour conclure, il est à noter que le schéma des mobilités réalisé en 2019 est actuellement en révision ; des nouvelles observations ont été réalisées pendant la période estivale et démontrent que les stationnements illicites et comportements des visiteurs en déambulation sur les routes sont toujours présents.

Ces éléments de contexte viendront alimenter le dossier de DPMEC du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul en vue de son approbation

*Commentaire du Commissaire enquêteur :*

*L'ensemble de ces relevés nous montre qu'il reste des places disponibles sur certains sites et que d'autres sont saturés. Comme précisé dans mon commentaire précédent, la communication des informations sur les places disponibles pourrait diminuer le flux de véhicules circulant pour trouver une place de stationnement. Il est regrettable que ce diagnostic ne soit pas joint au dossier de la DPMEC du Plan Local d'urbanisme du Tilleul en amont de l'enquête publique.*

### 5.2.2 SURTOURISME.

**Mots clés :** *fréquentation ; touristes ; nuisances ; embarquements et débarquement des cars et camping-car ; solution à court-terme ; meilleure répartition des flux de visiteurs ; désertification des commerçants ; exode des habitants ; itinérance douce.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°3 ; N° 18 ; N°33 ; N°41 ; N°94 ; N°101 ; N°108 ; N°110 ; N°115 ; N°128 ; N°135 ; N°136 ; N°139 ; N°140 ; N°141 ; N°146 ; N°148 ; N°157(bis) ; N°169 ; N°176.**

**Résumé des contributions :** La fréquentation touristique croissante à Étretat, notamment par les **visiteurs d'une journée**, engendre des **nuisances** significatives : saturation des espaces publics, embouteillages et incivilités. Les aires de stationnement, conçues pour faciliter les **embarquements et débarquements des cars et camping-cars et le stationnement des véhicules** contribuent à concentrer les flux, accentuant la pression sur le centre-ville et ses abords.

Ce phénomène favorise la **désertification des commerces de proximité** et l'**exode des habitants**, confrontés à une perte de qualité de vie. L'exemple du village des **Loges**, moins exposé, illustre l'intérêt d'une **meilleure répartition des flux de visiteurs sur l'ensemble du territoire**.

Face à cette situation, les contributions suggèrent une **solution à court terme**, qui pourrait consister à limiter l'accès des véhicules motorisés aux zones sensibles, tout en développant des alternatives comme l'**itinérance douce** (marche, vélo, navettes électriques) ou alors l'agrandissement des parkings actuels. Une approche plus équilibrée permettrait de préserver l'identité locale tout en accueillant les touristes dans des conditions plus durables.

**Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

La concertation menée en 2019 pour élaborer le schéma des mobilités du Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre a permis d'identifier **5 axes complémentaires** pour répondre aux problématiques liées aux déplacements et organiser les flux :

**1/ Améliorer la desserte en transports en commun :** l'offre au niveau des trains et des bus doit être renforcée et mieux articulée en période de forte fréquentation.

**2/ Construire un nouveau maillage cyclable et proposer davantage de services autour du vélo :** le développement du vélo électrique, l'apport de nouveaux aménagements sécurisés (pistes cyclables, voies vertes) et en favorisant de nouvelles boucles locales et de nouveaux accès à Étretat à vélo.

**3/ Offrir des randonnées pédestres diverses :** la restauration et la sécurisation du sentier du littoral doit pour cela être prioritaire afin de permettre un itinéraire côtier GR21- sentier du littoral.

**4/ Maîtriser le stationnement notamment à Étretat :** développer les stationnements déportés et apaiser la circulation dans Étretat et à proximité du front de mer (l'aire de stationnement de la Guezane est identifiée comme pouvant répondre au besoin).

*Commentaire du Commissaire enquêteur :*

*Cette solution utilisée pour les cérémonies de la venue de la flamme olympique pour les jeux olympique de 2024 à Etretat pourrait être mise en œuvre de manière plus régulière.*

**5/ Réaliser un plan camping-cars :** maîtriser les stationnements de type caravane en développant les aires de services et de séjours.

Ces objectifs pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation.

En 2019, la fermeture du stationnement en haut de la falaise d'Amont, d'une capacité d'une centaine de places, fût l'une des actions structurantes de la démarche Grand Site pour engager la mise en sécurité des personnes et pouvoir engager la renaturation du site. Afin d'organiser cette fermeture, la recherche d'un stationnement était nécessaire et fléchait le site de la Guezane. Dans un premier temps, c'est le stationnement de la gare d'Etretat qui a fait l'objet d'une optimisation pour pouvoir rediriger les visiteurs en attendant de poursuivre les études de faisabilité sur le projet de la Guezane.

**Le projet d'aire de stationnement de la Guezane s'inscrit par conséquent dans un plan d'actions cohérent, déjà bien engagé :**

- Prise d'arrêté et mise en place d'aménagements pour empêcher les stationnements illicites sur les communes de Bénouville et d'Etretat,
- En plus de la Guezane, organisation des flux avec des stationnements sur des terrains complémentaires comme aux Loges en 2024 et 2025 et la mise en place de navettes,

- Organisation des lignes de cars 21 et 13 par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des lignes Nomad par la Région,
- Déploiement des boucles de randonnée par Fécamp Caux Littoral et la Communauté urbaine,
- Développement par la Région Normandie du billet de train combiné (train et car) en partant de Paris pour accéder à Etretat,
- Étude de préfiguration du pôle intermodal à la gare des Loges (stationnements véhicules, camping-cars, vélorail/train touristique vers Etretat) par la commune des Loges,
- Constitution d'une équipe des gardes champêtres par 6 communes du Grand Site (Etretat, Le Tilleul, Les Loges, La Poterie-Cap-d'Antifer, Bénouville et Bordeaux-Saint-Clair) avec en partie pour mission l'application des arrêtés, la prévention des stationnements illicites et des dégradations du Site Classé, en complémentarité des forces de l'ordre présentes (gendarmerie, Poste à Cheval estival...),
- Actions de communication et de sensibilisation, par le Syndicat Mixte, pour encourager les visiteurs à adopter des comportements durables en termes de déplacements, ...

La révision du schéma des mobilités est en cours et se fait en concertation avec les collectivités, élus et les associations, etc. La Guezane est toujours un projet identifié en tant que solution de stationnement déporté avec les actions relatives à l'itinérance douces, aux transports en commun et aussi de communication/sensibilisation (information les places disponibles à distance, ...)

À noter que le projet d'aménagement s'appuie sur le principe que les aménagements permettent de réguler la fréquentation. Il n'augmente pas le nombre de places : il stabilise la capacité existante et permettra d'absorber une partie des stationnements illicites qui seront interdits. En ce sens le projet répond aux objectifs d'organisation et de maîtrise des flux touristiques attendus en démarche Grand Site.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

### 5.2.3 PROJET PRIVE ET GOUVERNANCE.

**Mots clés : appartenance ; police du Maire ; coûts de fonctionnement ; aspects financiers ; équilibre économique de la commune ; déséquilibre et tensions ; concurrences aux autres parkings ; convention ; financement des navettes ; financement des études du projet ; gestion privée ; maîtrise des flux touristiques ; gouvernance ; conflit d'intérêt.**

#### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

N°1 : E Vignals (RE) qui a déposé une contribution sur le registre évoque les pouvoirs de police du maire du Tilleul puisque la parcelle si situe sur sa commune.

“Aura-t-il les moyens de l’appliquer ?” ; N°14 ; N°26 convention entre municipalités ; N°38 : “Pourquoi, depuis tant d’années, aucune disposition n’a été envisagée par les collectivités ?” ; N°39 : “[...] qu’advient-il de cette parcelle en cas de retrait de l’investisseur privé une fois la modification du PLU entérinée ?” N°94 et N°95 : question de la compensation financière pour Etretat et d’une maîtrise d’ouvrage partagée ; N°113 ; N°117 et N°118 ; N°126 ; N°129, 130, 131 et 132 ; N°145 ; N°149 ; N°161 ; N°162 ; N°177

N°18 ; N°113 ; N°115 ; N°117 ; N°118 ; N°126 ; N°129 ; N°161.

Résumé des contributions : La création d’une aire de stationnement payante, destinée au public mais opérée sous gestion privée, soulève plusieurs points d’attention dans le cadre de l’aménagement touristique. Ce modèle implique une gouvernance partagée entre acteurs publics et privés, nécessitant une vigilance particulière sur la maîtrise des flux touristiques et leur impact sur le territoire.

Sur le plan financier, le projet engendre des coûts de fonctionnement (notamment pour les études préalables et la logistique des navettes) qui restent à préciser. Ces éléments, s’ils ne sont pas maîtrisés, pourraient compromettre l’équilibre économique de la commune, en particulier dans l’éventualité où le projet diminue les recettes de stationnement d’Étretat ou crée une concurrence directe avec les parkings existants. Une solution proposée est une clarification des modalités de gouvernance, à travers une convention garantissant une répartition équitable des charges et des bénéfices.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

L’aménagement d’un parking par un privé n’est pas incompatible avec la notion d’intérêt général et est par ailleurs encadré par le législateur (Code de l’urbanisme) qui a prévu ce cas de figure.

Dès les premières études engagées de 2014 à 2016 par la Démarche Grand Site, l’aire de la Guezane, déjà privée, fut identifiée comme une des solutions de stationnement déporté pour gérer les flux à Etretat et confirmé par le schéma des mobilités.

L’emprise de la Guezane est ainsi mise à disposition par des propriétaires privés au profit de la commune d’Etretat depuis 14 ans à titre gracieux, d’une capacité optimisée actuelle d’environ 500 places ; elle présente les conditions favorables à la consolidation d’une aire de stationnement pour aider à la régulation des flux dans Etretat et à la diminution des stationnements illicites. **Une convention est d’ailleurs établie entre les communes du Tilleul, d’Etretat et les propriétaires pour encadrer la gestion et le fonctionnement de ce parking.**

En 2022, les propriétaires ont émis le souhait de porter eux-mêmes le projet d’aménagement et de suivre les préconisations de la démarche Grand Site, de son plan paysage et du schéma des mobilités et ont fait savoir qu’ils n’étaient pas vendeurs. Dans ces conditions, la réalisation du projet via un portage public nécessiterait une acquisition forcée dont l’aboutissement n’est pas garanti, tandis

qu'une maîtrise d'ouvrage privée doit permettre une réalisation rapide de l'aménagement.

En 2024, la fermeture de l'aire de la Guezane jusqu'en mai a occasionné de forts dysfonctionnements pour la commune d'Étretat, et une occupation importante de la RD940... illustrant le caractère pressant de répondre aux besoins par l'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane.

Le nombre de places a fait l'objet d'études et a été défini en fonction d'études, de comptages et d'échanges avec les acteurs publics. La remarque sur la concurrence que pourrait générer ce parking reste peu probable compte-tenu de sa localisation. L'aire de stationnement de la Guezane est excentrée du centre-bourg d'Étretat, elle sera payante ce qui aura pour effet de limiter le risque de concurrence avec les parkings existants de la commune.

Au regard des données actuelles, le projet de la Guezane n'augmente pas réellement le nombre de places de stationnement. Ainsi, la pérennisation de ce parking n'impactera pas de manière négative les recettes perçues par la ville d'Étretat, mais permettra de mieux organiser le stationnement illicite.

Ainsi, ce projet d'aménagement présente une réponse aux besoins identifiés sur le territoire. Son dimensionnement a été étudié pour garantir une capacité adaptée à la fréquentation attendue. La qualité de son traitement paysager va contribuer à en faire un espace fonctionnel et attractif, renforçant ainsi son utilité et son intégration dans l'offre locale.

Ces éléments pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation.

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

*La parcelle B00757, située sur la commune du Tilleul à environ 2 km du centre-bourg et limitrophe d'Étretat, présente une configuration atypique. Le maire du Tilleul est responsable juridiquement, tandis que la gestion des événements incombe au maire d'Étretat. Le parking associé à cette parcelle sera géré par un acteur privé, et une convention est actuellement en place entre tous les intervenants concernés. Dans ce contexte, il est essentiel d'établir un cadre juridique définissant clairement les responsabilités et obligations de chaque partie, à savoir le Syndicat mixte grand site Étretat, la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole, les mairies du Tilleul et d'Étretat, le gestionnaire du parking et aussi intégrer la gestion de la partie P5 du parking de la Guezane.*

### **5.2.3 DIMENSIONNEMENT DU PARKING.**

**Mots clés :** *surdimensionné, cars, camping-cars ; quantité ; justification ; fréquence d'utilisation de la poche enherbée P5 ; manque données ; bus ; disproportionné ; réduction du potentiel foncier pour le développement communal.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°25** : *Quantité et impact* : *quelles solutions concrètes sont prévues pour compenser la suppression des 66 places de stationnement (40 au parking des Haules, 13 avenue George V, et 13 place de la mairie) dans un délai de deux ans ?* ; **N°31** ; **N°32** ; **N°33** ; **N°159** ; avis **CDPENAF** et **Chambre agriculture** souhaitent une réduction de la dimension du projet à 1ha max.

**Résumé des contributions** : L'aire d'aménagement apparaît aujourd'hui pour certains contributeurs, **surdimensionnée** au regard de sa **fréquence d'utilisation actuelle**, en particulier, la **poche enherbée P5**, censée absorber les flux exceptionnels.

Le **manque de certaines justifications ou données** sur les usages effectifs rend difficile une évaluation rigoureuse, mais les observations émises font état d'une **disproportion** entre les capacités prévues et les besoins réels.

Les contributions suggèrent qu'il serait pertinent de repenser l'aménagement en fonction des usages avérés, afin d'optimiser l'espace tout en maintenant une capacité d'accueil adaptée aux pics de fréquentation.

#### [Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :](#)

Il est utile de rappeler qu'en 2010, la commune d'Étretat a sollicité le prêt de la parcelle auprès de ses propriétaires. Cette démarche faisait suite à une exigence du Préfet de la Région Normandie, qui avait indiqué que la venue de la Patrouille de France à Étretat nécessitait la mise à disposition d'au moins 2 500 places de stationnement, alors que la commune n'en comptait que 1 300. Grâce à la mise à disposition par les propriétaires de leurs terres agricoles, Étretat a pu accueillir la Patrouille de France du 23 au 25 septembre 2011, ainsi que les avions de combat Rafale en 2015.

Ce parking est utilisé depuis 14 ans pour répondre aux difficultés de stationnement recensées et ressenties sur la zone de chalandise d'Étretat, principalement lors de la période estivale. En l'état, la ville d'Étretat dispose d'une offre de stationnement d'environ 1300 places (parkings et voiries compris). Au plus fort de la saison estivale, il a été comptabilisé une demande en stationnement dépassant 1 800 places VL et plus de 60 places de camping-cars.

Le diagnostic réalisé et les différents comptages entre 2018 et 2025 (par le Département, le Syndicat Mixte, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, l'Agence d'urbanisme Le Havre – Estuaire de la Seine) ont donc mis en évidence la nécessité d'un parking d'au moins 500 places de stationnement afin de pallier la demande.

Face à ce constat, le schéma des mobilités et des itinérances douces mis au point dans le cadre de la démarche grand site a souligné le caractère indispensable de l'aménagement de l'aire de la Guezane pour maîtriser les flux touristiques sur Étretat. Le schéma préconisait la possibilité d'y stationner également des cars de tourisme et des camping-cars. Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane s'appuie donc sur les préconisations du schéma des mobilités et des itinérances douces approuvé en 2019.

---

Plusieurs années de travail et d'échanges entre les services de l'Etat, les communes d'Étretat et du Tilleul, les services de la Communauté urbaine, du syndicat mixte, les propriétaires du terrain et leur maître d'œuvre, ont permis d'élaborer le projet de la Guezane.

Concernant la capacité d'accueil du projet d'aire de stationnement de la Guezane, celle-ci résulte d'une analyse :

- Des flux touristiques : Étretat accueille plus d'un million de visiteurs annuels.
- Des problèmes de stationnement « récurrents » dans Étretat, qui « saturent le centre-ville » et donc de la nécessité de désengorger le centre-ville d'Étretat
- Des problèmes de stationnements illicites le long des voies départementales
- Des diagnostics de stationnement et de circulation :
  - ✓ L'étude réalisée dans le cadre du Grand Site des falaises d'Étretat – Côte d'Albâtre en 2019
  - ✓ L'étude de mobilité /enquête d'occupation et de rotation des stationnements réalisée par la Communauté Urbaine en 2021
  - ✓ De constats réalisés par huissier de justice à l'initiative des propriétaires en avril 2023
  - ✓ L'étude réalisée par l'AURH en 2025

Cette capacité d'environ 500 places VL est nécessaire pour :

- ✓ Limiter les stationnements illicites le long des routes départementales à Étretat, Bénouville et Le Tilleul ;
- ✓ Diminuer le trafic induit dans le centre-ville d'Étretat au profit des piétons et des cyclistes ;
- ✓ Prévoir des places de stationnement pour les vans et camping-cars pour empêcher leur entrée dans Étretat et améliorer les conditions de circulation.

14 places pour les cars de tourisme sont prévues pour désaturer le parking Grandval à Étretat qui est sous-dimensionné pour son usage actuel, entraînant des reports de cars sur des communes voisines (Les Loges, Bordeaux-Saint-Clair...) :

- ✓ Accueil des lignes de cars régulières de la Région Normandie et de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
- ✓ Accueil payant des cars de tourisme (11 places)
- ✓ Accueil des lignes de cars longues distances (Flixbus).

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

*La présentation ne fournit pas d'informations sur la gestion des cars et des passagers. Déposeront-ils les passagers en centre-ville ? Cela pourrait aggraver la congestion dans la rue Maupassant. Les emplacements prévus pour désengorger l'aire de stationnement de cars du Grandval en cas de saturation, comme mentionné au point 11 du chapitre « Autres... », soulignent l'importance d'anticiper la future gestion des cars (itinéraires, dépose des touristes, etc.) afin d'éviter la saturation de la rue Maupassant due à leurs allers-retours. Ce point risque d'être rapidement d'actualité avec le projet : Le Havre Croisière qui connaît une croissance de plus en plus importante.*

Ce projet ne constitue pas une création nouvelle d'aire de stationnement mais la pérennisation d'un usage existant depuis 14 ans. En effet, depuis 2011/2012, la parcelle est ouverte chaque saison estivale, par convention entre la SCI HT (propriétaire du terrain), la commune du Tilleul et la commune d'Étretat, et accueille une part importante du stationnement. Cette parcelle est comptabilisée comme offre de stationnement régulière avec environ 500 places actuellement exploitées sous statut « temporaire ».



La capacité de l'aire de stationnement de la Guezane a été pensée afin de conserver le nombre de places qu'elle accueille actuellement et de manière à pouvoir absorber des stationnements qui se font sur les accotements aux différentes entrées d'Étretat et qui seront interdits dès 2026 par la mise en œuvre de glissières le long de la RD39 (estimés à 1000 tout autour d'Étretat dont 200 sur la partie RD 39).

De manière plus détaillée, le projet d'aménagement comptabilise environ 500 places destinées aux véhicules légers dans les parkings P1 à P4 (dont 19 places pour les personnes à mobilité réduite et 8 places équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques, absentes dans l'organisation actuelle) et permet l'intégration de 24 places pour le stationnement des camping-cars et 14 places pour les bus.

Par conséquent, par son aménagement, l'aire de la Guezane permet de remplir l'objectif de l'étude de mobilité (500 places en termes de « stationnements fixes »).

L'étude de mobilité réalisée indique par ailleurs qu'une réserve foncière de places supplémentaires permettrait de combler le déficit lors des périodes de fortes affluences ou de la mise en place de la piétonisation d'Étretat ». Le projet d'aménagement de la Guezane permet de répondre en partie à ce besoin. Il propose un espace maintenu en herbe (P5), d'une capacité d'environ 265 places VL. Cet espace conservera un caractère naturel ; il sera en herbe (et non pas en mélange terre-pierre comme prévu pour les P1 à P4) ce qui ne générera aucune imperméabilisation. Il ne sera pas aménagé, hormis la plantation de haies bocagères qui renforcera l'insertion paysagère du projet dans le site ainsi que la biodiversité. Aucune noue de gestion des eaux pluviales ne sera créée.

L'accès à ce parking P5 sera géré par une barrière d'accès permettant une ouverture modulée en fonction des besoins. Il sera ouvert au stationnement durant les périodes de fortes influences. Les modalités d'ouverture seront définies entre les propriétaires et les élus des communes du Tilleul et d'Étretat.

Cette réserve foncière de 265 places permet de répondre en partie aux besoins déterminés dans l'étude de mobilité. Elle sera complétée par la mobilisation, de terrains complémentaires comme cela a été fait par le Syndicat Mixte, sur les communes des Loges et Étretat lors du week-end de l'ascension 2025 qui constitue traditionnellement une période de forte affluence. Il est donc très probable que cette poche enherbée (P5) soit sollicitée dans le cadre d'une convention entre les

propriétaires et les acteurs publics sur la gestion, l'entretien et les modalités d'usage de la poche verte (P5).

*Voir commentaire ci-dessus du commissaire enquêteur.*

Les opérations de comptage étant réalisées de manière ponctuelle, elles ne permettent pas à elles seules d'appréhender les variations saisonnières ou les pics d'activité de façon très précise. C'est pourquoi la mise en place d'un observatoire s'est avérée nécessaire, afin de disposer de données continues et représentatives sur l'ensemble de l'année.

Ces éléments pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

### 5.2.3 SOLUTIONS ALTERNATIVES.

**Mots clés** : *navettes électriques, améliorations de voiries, contournement d'Étretat, exemple de Fécamp et Criquetot-l'Esneval ; transfert/rattachement de la parcelle à Étretat ; solutions alternatives ; partenariat public-privé ; service location vélo ; réservation préalable ; accrobranche ; fusion des trois communes ; convention multipartite ; tarification adaptative ; horodateurs pour indication des flux ; DSP ; interconnexion des informations sur les places disponibles en temps réel.*

#### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

N°20 ; N°24 : demande décalage route Guezane ; N°27 demande alternative au passage rue Tonnetot ; N°59 ; N°60 ; N°61 ; N°105 ; N°106 ; N°114 ; N°123 ; N°134 ; N°140 ; N°141 ; Page 62 (Contribution mail du 20/08/25, Isabelle et Jean-Frédéric BLAYN) ; N°47 ; N°171.

**Résumé des contributions** : Dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs contributeurs ont proposé des solutions alternatives visant à mieux répondre aux enjeux de mobilité, d'environnement et de gouvernance locale.

Parmi les pistes évoquées figurent le recours à des **navettes électriques, des améliorations de voiries**, ou encore un **contournement d'Étretat**, inspiré des exemples de **Fécamp** et **Criquetot-l'Esneval**. Certains suggèrent de **réduire la taille du parking, d'étudier d'autres options de stationnement**, ou de réfléchir à **modifier les limites communales d'Étretat** pour une meilleure cohérence territoriale.

Des propositions incluent la mise en place d'un service de location de vélos, une réservation préalable des places, ou l'intégration d'activités comme un accrobranche pour diversifier l'offre. La tarification adaptative, l'installation d'horodateurs indiquant les flux, et l'interconnexion en temps réel des informations sur les places disponibles sont également mentionnées.

Sur le plan institutionnel, les contributeurs soulignent l'intérêt d'un **partenariat public-privé**, d'une **convention multipartite** afin de garantir une gouvernance claire et partagée. Le recours à une **délégation de service public (DSP)** est aussi évoqué pour encadrer la gestion du dispositif.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La commune d'Étretat est un territoire contraint en fond de vallée et qui a atteint ses limites en termes de capacité de stationnement. Les parkings de la Valaine et Fréfosé (RD 940) ne peuvent s'étendre en raison de la loi Littoral et de leur localisation à flanc de coteaux. Dans ce contexte, il serait incohérent de chercher la création ou l'extension de stationnements proches des falaises.

Quant au parking de la gare, il a été réaménagé lors de la fermeture du parking de la falaise d'Amont en 2019 (falaise du côté de la Chapelle Notre-Dame de la Garde qui comptait plus d'une centaine de places).

D'autres terrains ont été cités dans les contributions et des études ont été menées par le Syndicat Mixte, mais dont les mesures de protections, la localisation ou le foncier ne permettent pas d'aller plus loin : ils sont situés soit en Espaces et Milieux remarquables du littoral avec un vallonnement (entrée d'Étretat par la RD 940), soit sur des terrains qui nécessitent un abattage important d'arbres, soit sur des terrains appartenant au Conservatoire du littoral avec un objectif de préservation forte, avec un vallonnement (ancienne décharge) dans les virages de la RD11, soit un terrain à proximité de la station d'épuration d'Étretat impliquant des problématiques de sécurité pour les sorties et entrées via les RD.

L'aire de la Guezane est bien positionnée à l'entrée d'Étretat, accessible par une route départementale sans virage et permet de capter les voitures en amont, avant la rue Guy de Maupassant. Elle est déjà identifiée par les visiteurs, les locaux (notamment les hôtels en centre-ville d'Étretat) et sur les sites de références (sites internet offices de tourisme, localisation GPS, Google...) et son impact sur l'environnement a été étudié.

Ces éléments de contexte viendront alimenter le dossier de DPMEC du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul en vue de son approbation

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

Aucune réponse n'est apportée sur l'intérêt d'un partenariat public privé et de la convention multipartite pour garantir une gouvernance claire.

### 5.2.3. PROBLEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES.

**Mots clés :** démarche itérative, mesures d'évitements, impacts environnementaux et sanitaires, fonctionnalités agroécologiques ; imperméabilisation et artificialisation des sols ; impacts sur les ruissellements ; consommation foncière ; trajectoire ZAN ; absence de zone humides ; nappes phréatiques ; risque inondation ; tourisme durable ; rivière ; prairies précieuses ; autorité environnementale.

#### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°8** : “ [...] respect de l'environnement et la valorisation des lieux.” ; **N°38** : inapproprié, polluant et dégradant l'environnement. Il ne répond pas aux besoins, et sa gestion chaotique nuit à la réputation d'Etretat. Manque d'Aménagements : Les touristes sont confrontés à une infrastructure inadéquate (absence de commodités, nuisances sonores, propreté). ; **N°46** ; \***N°87** : “La description des principales raisons du choix du projet est insuffisante, et les démarches d'évitement des impacts négatifs ne sont pas présentées.” ; **N°88, 92 et 93** : “L'autorité environnementale recommande certains compléments au dossier comme une analyse complète des solutions de substitution raisonnables ; et des éléments permettant de justifier l'intégration de cette DPMEC dans la trajectoire ZAN. Elle émet des recommandations également sur la méthodologie à appliquer pour l'étude paysagère.” **N°89** ; **N°90** : “[...] Le dossier indique que l'aménagement du parking induit l'imperméabilisation de 22687,4m<sup>2</sup>, soit presque la moitié de l'emprise du projet (P. 33 de L'EI) [...]” ; **N°91** : “L'impact du projet sur l'aggravation des flux de ruissellement [...] mériterait d'être mieux démontrée” ; **Page 43** : Contribution Commissaire enquêteur indique que l'OAP issue du PLUi démontre des axes de ruissellement tout autour de la parcelle du projet et un risque inondation qualifié comme “Ruissellement Aléa non défini Zone de risque élevée” ; **N°116** ; **N°122** : “Il serait plus honnête de considérer la faune qui existait lorsque le terrain était cultivé. Les conclusions du rapport, qui prétendent que le projet aura un impact positif et qu'il est neutre par rapport à l'agriculture, semblent inappropriées.” ; **N°136 et 137** ; **N°138** : présence d'une rivière ; **N°141 et N°142** ; **N°143 et 144** ; **N°154, 155, 156, 157** : nappes phréatiques et augmentation du risque d'inondation ; **N°158** : ne respecte pas Loi Climat et Résilience et engagement de l'OGS ; **N°160** : l'artificialisation du terrain pourrait ouvrir la voie à des projets d'urbanisation futurs ; **N°172** : doute sur la capacité du Tilleul de gérer la sécurité et la gestion des eaux. ; **N°178** : contrôle de la pollution sous-sols et des cours d'eau souterrains prévu ? ; **Avis CDPENAF** indique la présence de prairies précieuses pour l'agriculture et le paysage. ; **Page 76** Commissaire Enquêteur : étude en cours sur le risque inondation ?

**Résumé des contributions :** Le projet d'aménagement d'une aire de stationnement soulève plusieurs questionnements tant sur le plan de la méthode que des impacts potentiels sur l'environnement. Bien qu'inscrit dans une **démarche itérative**, selon certains contributeurs le dossier présente une **évaluation environnementale limitée**, une **étude d'impact jugée déficiente** par plusieurs observateurs.

Parmi les points sensibles, la **déclaration d'absence de zones humides** semble contestable, notamment en raison de la **présence de ce qui est vu comme une rivière** à proximité et de **prairies précieuses aux fonctionnalités agroécologiques, insuffisamment exposées**. L'**imperméabilisation et l'artificialisation des sols** risquent d'entraver le **rechargement des nappes phréatiques**, tout en **amplifiant les risques de ruissellement et d'inondation**, dont les **justifications techniques restent à préciser** selon certains avis formulés.

La **consommation foncière** engagée par le projet interroge également au regard de la trajectoire ZAN (Zéro Artificialisation Nette), qui appelle à une gestion plus sobre et durable des espaces. Par ailleurs, les **impacts sanitaires et la pollution potentielle du sous-sol** ne semblent pas suffisamment documentés.

Dans ce contexte, les contributions prennent appui sur l'**avis de l'autorité environnementale** qui souligne la nécessité de renforcer les **mesures d'évitement** et d'intégrer les principes du **tourisme durable**, afin de concilier attractivité et préservation des milieux naturels.

### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

L'évaluation environnementale a été réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement, afin d'identifier et d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'ensemble des composantes du milieu naturel, humain et patrimonial. Elle a fait l'objet des études suivantes :

- Étude d'impact : analyse des effets du projet sur les milieux naturels, les populations et les activités socio-économiques.
- Étude de la biodiversité : inventaires et suivi des habitats et espèces protégées (Inventaire du patrimoine faune-flore (Bureau d'études Vincent SIMONT, 2023).
- Étude acoustique : évaluation des niveaux sonores générés par le projet et analyse des effets sur les populations et la faune (Bureau d'études Acoustibel, 2024).
- Étude sur la qualité de l'air : identification des émissions, suivi de la pollution atmosphérique et évaluation des risques pour la santé et l'environnement (Analyse des données de Atmnormandie, 2024)
- Étude des risques naturels et technologiques : analyse des aléas tels que les inondations, glissements de terrain ou risques industriels, et propositions de mesures de prévention.

- Étude du bilan carbone : estimation des émissions de gaz à effet de serre liées au projet, identification des sources principales et propositions de mesures de réduction ou de compensation (&COTONE,2024)
- Analyse du stationnement et de la mobilité : évaluation des besoins et de stationnement existant et l'impact sur la circulation et propositions d'aménagement pour optimiser la gestion des flux et réduire les impacts environnementaux liés aux déplacements. (Analyse du stationnement (Enquête d'occupation et de rotation du stationnement dans le périmètre Grand site de la Communauté Urbaine, Trans mobilité, 2021, Transport Lia, 2024).
- Étude de trafic : analyse des flux de circulation actuels et prévisionnels, évaluation des impacts du projet sur la circulation et propositions de mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité. (Analyse du trafic (Plu de commune Criquetot-l'Esneval 2017 ; le trafic routier urbaine du Havre (AURH, 2022)).
- Étude de faisabilité : évaluation technique, économique et réglementaire du projet afin de déterminer sa viabilité et proposer des scénarios optimisés (ECOTONE,2024).

L'évaluation environnementale traite, conformément au Code de l'environnement, les thématiques suivantes : air, bruit, biodiversité, sols, paysages, eau, risques, déchets, émissions de gaz à effet de serre, mobilité, faisabilité technique et économique, et trafic.

Le caractère complet de cette évaluation a été vérifié par la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) qui a formulé quelques observations visant à apporter des précisions supplémentaires. **Ces remarques, de nature complémentaire, n'affectent ni l'analyse ni les conclusions de l'évaluation environnementale.**

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

### **Concernant l'impact du projet sur la biodiversité**

Le site se compose d'une partie déjà utilisée comme parking et d'une prairie anciennement exploitée sous forme de monoculture.

La partie à usage de parking, depuis 14 ans, présente une faible diversité floristique, sans espèces rares, ni menacées. La flore se limite à celle de la prairie et à des espèces pionnières sur le parking, et il n'y a pas d'intérêt à considérer la faune du temps où le terrain était cultivé.

La partie en prairie présente un stade de prairie secondaire, caractérisé par la présence d'espèces pionnières capables de coloniser rapidement les sols perturbés et de favoriser la succession écologique. Les analyses préliminaires indiquent que le projet prévu ne devrait pas entraîner de modification significative de la composition floristique ou de la structure écologique du site, et peut donc être considéré comme ayant un impact neutre sur l'écosystème local.

Le site aménagé sera largement planté pour créer des îlots de fraîcheur et des poches de stationnement végétalisées, équipées de noues destinées à gérer les eaux de ruissellement. La palette végétale utilisée sera composée d'essences locales – comprenant charme, érable, prunier, aulne, saule, noisetier, aubépine, et d'autres espèces. L'ensemble de ces plantations ainsi que les essences choisies favoriseront la biodiversité et la création de nouveaux habitats pour la faune et la flore. Ces plantations permettront également de relier les espaces naturels existants et de constituer des corridors écologiques, favorisant le déplacement des espèces et la continuité des milieux naturels. Un corridor écologique est une entité paysagère constituant une zone de transit reliant entre elles des aires naturelles ou semi-naturelles. Cela correspond à une zone ou un passage naturel (forêt, haie, rivière, prairie...) qui relie deux habitats naturels entre eux. Il assure la continuité écologique en permettant la circulation des espèces, le maintien des échanges génétiques et la réalisation de leurs cycles biologiques (alimentation, reproduction, migration).

Au total, **2348 arbres et arbustes seront plantés**, sur un site actuellement dépourvu d'arbres, organisés par la plantation de haies et d'alignements boisés de manière à constituer un habitat pour la biodiversité et à renforcer les corridors écologiques.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

#### **Plus particulièrement sur le sujet Zone humide,**

La cartographie régionale suggère une forte probabilité de zone humide. Les investigations de terrain menées en date du 2 mars 2023 sur la parcelle B n°757 révèlent que les sols sont des limons à silex sans traits hydromorphes détectables et qu'aucune nappe circulante n'existe à moins de 80 cm de profondeur. Ces résultats confirment que, malgré sa situation en fond de vallée, la parcelle ne répond pas aux critères réglementaires de zone humide. **Le projet n'impacte aucune zone humide.**

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

#### **Insertion paysagère**

Le projet prévoit la création d'un parking paysager soigneusement intégré au fond de la vallée, avec des aménagements visant à réduire son impact visuel et environnemental.

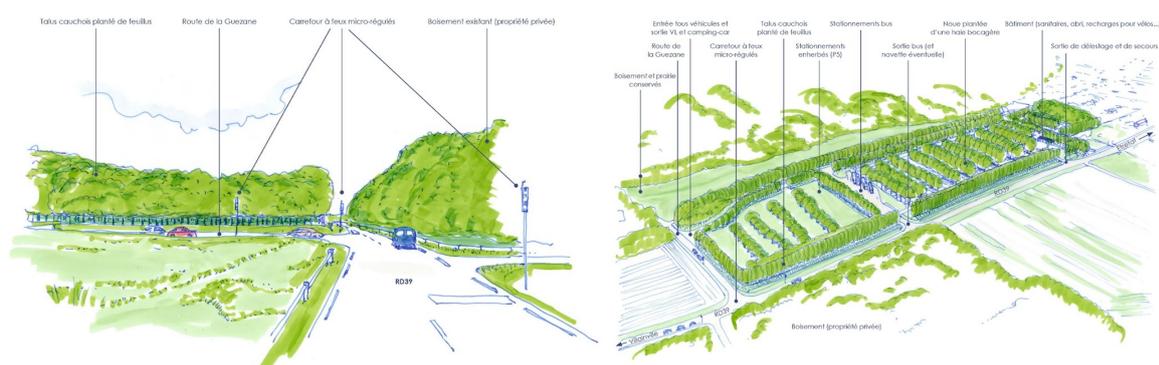
Le projet inscrit l'aire de stationnements dans un clos, à l'image d'un clos masure, caractéristique du Pays de Caux. Le clos sera fermé par une ceinture verte composée de talus de type cauchois plantés d'arbres feuillus de haut-jet permettant de dissimuler les voitures.

A l'intérieur, les stationnements s'inscriront dans une trame verte composée de haies bocagères, de noues de collecte plantées, de grandes noues tampons plantées d'arbres et de plantes des milieux humides, de bosquets, de stationnements en mélange terre-pierre...

Ces aménagements formeront des îlots de fraîcheurs, des parkings ombragés, amélioreront la biodiversité du site grâce à la plantation d'arbres et d'arbustes d'essences locales diversifiés, permettront aussi la diversification des milieux et donc la création d'habitats pour la faune, limiteront l'imperméabilisation des sols.

Le projet permettra une amélioration au regard du paysage de la vallée et de l'entrée de ville d'Etretat.

Les revêtements de sols filtrants seront privilégiés. Les cheminements piétonniers seront réalisés en sable stabilisé, les stationnements en mélange terre-pierre (excepté pour les places PMR et les véhicules électriques), et le dernier parking (P5) restera enherbé. Les circulations internes seront en grave, tandis que les zones les plus sollicitées seront en béton bitumineux. L'ensemble de ces aménagements concourt à un projet paysager cohérent, fonctionnel et respectueux de l'environnement.



*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

### Concernant la gestion des eaux sur site de l'opération

#### • **Gestion pluviale**

Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement inclut un assainissement pluvial basé sur un réseau gravitaire et des noues tampons enherbées, qui collectent les eaux de ruissellement de l'aire et des espaces verts. Au niveau du stationnement en terre-pierre et des ouvrages tampons, un aquatextile INDIGREEN sera installé pour limiter les sources de pollution. Le volume tampon total sur le site est de 1 372 m<sup>3</sup> (pour 1 089 m<sup>3</sup> exigible), et les eaux pluviales seront restituées par infiltration vers le milieu naturel, avec une gestion centennale à la parcelle pour prévenir tout risque lié aux crues exceptionnelles. Un dossier Loi sur l'eau sera réalisé pour assurer la conformité réglementaire.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

- **Risque inondation et nappe phréatique**

Le projet n'entravera pas le rechargement de la nappe phréatique, car les eaux pluviales seront gérées par infiltration, avec un dimensionnement conçu pour un événement centennal

Le projet réduit le risque d'inondation par rapport à la situation initiale, grâce à une gestion des eaux pluviales adaptée, permettant de contrôler et d'infiltrer les eaux de ruissellement sur la parcelle. L'axe principal de ruissellement ne traverse pas la parcelle mais se situe au niveau de la voirie, limitant ainsi l'impact hydrologique sur le site.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

- **Pollution du sol**

Le secteur du projet ne comporte aucune activité industrielle en service ni site pollué recensé, ce qui indique un risque négligeable de pollution des sols. Les emplacements de stationnement en terre-pierre et les ouvrages tampons seront équipés d'un aquatextile INDIGREEN, ce qui permettra de prévenir efficacement la migration de polluants vers le sol et les eaux souterraines, garantissant ainsi la protection de l'environnement local et de la qualité de la ressource en eau, tout en maintenant la perméabilité du site. Cela constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

- **Rivière souterraine et captage d'eau**

Dans le sous-sol de la Pointe Caux, il existe de nombreuses circulations karstiques (conduits souterrains permettant l'écoulement des eaux de ruissellement qui se sont engouffrées dans les bétoires). Des études ont été réalisées afin de connaître ces circulations dans le secteur.

Aucune bétoire connue n'est présente. Ainsi, le site ne montre pas de connexion avec les circulations karstiques locales. .

Ces éléments seront précisés dans le dossier loi sur l'eau.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

## Concernant la consommation foncière et la trajectoire Zéro Artificialisation Nette

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) fixe pour Le Havre Seine Métropole un objectif de réduction de l'artificialisation des sols de -44,7 %, soit 290 ha maximum d'ici 2030. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Le Havre Seine Métropole, approuvé le 3 avril 2025, s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Loi Climat et Résilience traduit dans le SRADDET, en fixant à 290 ha son potentiel de consommation foncière jusqu'en 2030. Cette enveloppe est ventilée par destination entre habitat, économie, équipements/infrastructures et réserve communautaire. **La consommation foncière du projet de parking de la Guezane de 4,8 ha est intégrée dans les 60 ha dédiés aux équipements.**

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

En réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, un mémoire a été produit. Il apporte certaines précisions notamment relatives aux investigations réalisées sur la thématique zone humide. L'évaluation environnementale sera complétée avec les éléments du mémoire dans le dossier soumis à l'approbation du conseil communautaire.

Une **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)** fixant les principes d'aménagement du parking sera créée et viendra encadrer l'opération.

Le renforcement des corridors écologiques ainsi que les principes d'insertion paysagère et de gestion des eaux pluviales seront traduits sous la forme de prescriptions dans l'**OAP** qui sera jointe au dossier pour approbation.

Un dossier loi sur l'eau sera produit et soumis aux autorités compétentes préalablement à l'aménagement.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

#### **5.2.4. SECURITE.**

**Mots clés :** *nouveaux flux de circulation, rue de Maupassant, personnes à mobilités réduites, saturation, répartition des aires de stationnement sur les voies d'accès ; solution au stationnement sauvage, réduire l'usage de la voiture ; cohabitation ; axe rue René Tonnetot-rue des Écoles ; logistique navettes ; bouchons ; accès de secours ; risque inondation renforcée ; itinérance douce ; assainissement des eaux usées.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N° 19** : problèmes de sécurité au niveau du chemin des Haulles qui a une capacité limitée et rendra la cohabitation dangereuse ; **N°42** : Problèmes d'Accès : Les routes et trottoirs existants sont trop étroits et insuffisants pour accueillir le flux de piétons et de véhicules. Cela pourrait nuire à la sécurité des usagers. Des travaux sont-ils prévus ? ; **N°44** ; **N°96** : évoque le réaménagement de la D39 rue de Guy de Maupassant ; **N°107** ; **N°108** : flux de mobilités générés par le parking ; **N°111** : s'interroge sur les solutions données aux personnes à mobilités réduites ; **N°127** ; **N°128** ; **N°141** ; **N°147** ; **N°148** ; **N°150** ; **N°151** ; **N°171** ; **N°173** ; **N°176** ; **N°179** : assainissement des eaux usées : qui s'en occupera dans le projet ? STEP Etrepat adaptée ? ; **N°180**.

**Résumé des contributions** : L'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement suscite plusieurs **réserves en matière de sécurité**. L'arrivée de **nouveaux flux de circulation**, notamment sur la **rue de Maupassant** et l'**axe rue René Tonnetot-rue des Écoles**, soulève des préoccupations quant à la **saturation du réseau** et à l'**encombrement des voies**, d'autant plus que **les routes n'ont pas été élargies**.

La **répartition des aires de stationnement** ne semble pas répondre efficacement au **stationnement sauvage**, et l'**aménagement des bas-côtés** pourrait accentuer les risques pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, les **améliorations pour les personnes à mobilité réduite** restent à préciser, tout comme les **accès de secours**, essentiels en cas d'urgence.

Le **risque d'inondation** et les enjeux liés à l'**assainissement des eaux usées** appellent à une attention particulière dans la conception des infrastructures. Les contributions suggèrent ainsi qu'en parallèle, la **logistique des navettes** et la promotion de l'**itinérance douce** pourraient contribuer à **réduire l'usage de la voiture**, favorisant une **meilleure cohabitation des mobilités** et une circulation plus fluide.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

#### ○ **Elargissement de la route de la Guezane et aménagement du carrefour de la RD 39**

Dans le cadre du projet de parking de la Guezane, tous les véhicules entreront dans l'aire de stationnement en empruntant la route de la Guezane laquelle sera élargie depuis le carrefour avec RD 39 jusqu'à l'entrée de l'aire de stationnements pour faciliter la circulation et le croisement des véhicules.

Les bus et la navette éventuelle accéderont uniquement au parking P4. Leur sortie se fera directement sur la route de Criquetot-l'Esneval (RD n°39).

Les autres véhicules (VL et camping-cars) pourront stationner aux P1, P2, P3 et P5 (de manière exceptionnelle). La sortie de ces véhicules se fera également par la voie parallèle au chemin des Haulles et la route de la Guezane.

Ces principes de desserte de l'aire de stationnements ont été analysés et validés par la Direction des routes du Département qui a recommandé d'aménager le carrefour de la route de la Guezane et de la RD39 par la mise en œuvre de feux tricolores micro régulés pour sécuriser les accès à l'aire de stationnement.

« Pour mémoire, les feux micro régulés, fonctionnent de la manière suivante :

- le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule et passe au vert, aucun usager (véhicule ou piéton) ne se trouvant à l'intersection sur la voie sécante ;
- le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule, mais ne passe pas au vert, un autre usager (véhicule ou piéton) étant arrivé au 1er à l'intersection sur la voie sécante. »

La micro-régulation permet d'adapter le fonctionnement des feux aux arrivées de véhicules de manière à crédibiliser la signalisation lumineuse tricolore. Lorsque le trafic est peu dense, il est possible de maintenir les feux véhicules au rouge en l'absence d'arrivée de véhicules. Le rouge fait ralentir les véhicules. La détection du premier véhicule qui se présente par exemple à l'amont d'un feu, permet d'anticiper et de proposer un passage au vert et limite les arrêts inutiles de véhicules qui se présentent seuls.

Une simulation de circulation interactive commandée par la Communauté urbaine a été réalisée en 2025. Elle avait pour but de vérifier les écoulements de trafics. L'étude a démontré que « paramétré de cette façon, le carrefour à feux offre de bonnes conditions de circulation. Les flux enregistrés le 30/04/2023 s'écoulent correctement, tout comme l'essai avec une augmentation de 25% du flux sur la RD39 ». La voie d'accès située le long du chemin permettra d'absorber les flux et d'éviter la formation de « bouchons » sur la route de la Guezane ou la RD 39.

Une sortie de secours et délestage sera également créée au droit du parking P1 ouvrant sur la RDn°39. Elle sera utilisée en situation de danger (incendie, accident dans l'enceinte du parking, situation d'intempéries engageant la sécurité des usagers, panne bloquant les accès, etc...), et permettra d'améliorer l'accessibilité des secours à Etretat.

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

***Il est mentionné à la fin du chapitre « Solutions alternatives » : « l'aire de la Guezane est idéalement située à l'entrée d'Étretat, accessible par une route départementale sans virages, ce qui permet de capter les voitures avant d'atteindre la rue Guy de Maupassant. Elle est déjà reconnue par les visiteurs et les habitants, notamment ceux des hôtels du centre-ville, ainsi que sur divers sites de référence (offices de tourisme, localisation GPS, Google, etc.). » Il serait judicieux d'informer ces sites de référence de ne pas orienter les cars et camping-cars vers la route de la Guezane, en raison de l'étroitesse de cette voie. Il est également important de mettre en place une signalisation locale appropriée.***

- Accès piétonniers au centre-bourg

L'accès depuis l'aire de stationnement de la Guezane jusqu'au centre-bourg d'Etretat sera privilégié par la rue Guy de Maupassant (RD39).

Comme l'indique la délibération du 20 août 2025 de la commune d'Etretat, le parking doit être accompagné du réaménagement de la RD39, rue Guy de Maupassant, pour permettre une circulation sécurisée des nombreux piétons et des deux roues qui depuis le parc de la Guezane rejoindront Etretat et ses sites touristiques.

En parallèle, le porteur de projet souhaiterait organiser un système de navette (8, 15 ou 20 places) ce qui constituerait une alternative à l'emprunt de la rue Guy de Maupassant par les piétons et une réponse au besoin des Personnes à Mobilité Réduite. Cette option reste à valider en lien avec les services compétents.

S'appuyant sur les observations émises lors de l'enquête publique, il a été décidé d'apporter quelques ajustements au dossier, notamment la suppression du cheminement du parking vers la rue de Tonnetot et chemin des Haulles. De cette manière, les visiteurs seront invités à cheminer vers le bourg uniquement par la rue Guy de Maupassant. **Cette modification sera prise en compte dans le dossier de DPMEC soumis à approbation.**

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

*La suppression du cheminement vers la rue Tonnetot et le chemin des Haulles est une avancée positive. Dans ce contexte, l'aménagement de la rue Maupassant doit devenir une priorité. Il serait pertinent de prévoir un plan pluriannuel d'investissement pour réaliser ces travaux avec les différents partenaires (Ville, Communauté Urbaine, Département, etc.) afin de sécuriser le parcours des piétons entre le parking et le centre-ville le plus rapidement possible.*

- Mise en œuvre de glissières le long de la D39 par le Département

Actuellement, lors des journées pluvieuses, l'aire de stationnement peut devenir impraticable. De plus, lors de mauvais placements des véhicules (liés au fait que les places ne sont pas marquées), les stationnements peuvent déborder sur la RD39 générant des stationnements illicites gênants sur les bas-côtés. Ces stationnements illicites se rencontrent aussi sur la RD940. L'ensemble de ces stationnements sur RD est estimé à environ 1000 véhicules les jours de forte affluence.

Ces stationnements entraînent la présence des piétons sur les routes départementales (familles, poussettes...) marchant avec les cars, voitures, motos...

pour rejoindre le centre d'Etretat. Ces comportements impactent aussi l'accessibilité des secours dans Etretat.

Afin d'interdire ces stationnements illicites et les cheminements à risque sur la départementale, le Département de la Seine-Maritime s'est engagé dans la mise en œuvre de glissières en bois et métal de part et d'autre de la RD 39, de manière à empêcher les stationnements sauvages récurrents. Ces aménagements permettront la suppression de 200 stationnements illicites sur plus de 1000 stationnements comptabilisés. Cet aménagement s'inscrit dans un projet global porté par le Département. D'autres aménagements similaires seront mis en œuvre le long de la RD 11 et de la RD 940 pour intervenir sur une partie des 800 autres stationnements illicites constatés (entrées d'Etretat, Le Tilleul, Bénouville). Certains stationnements illicites trouveront un traitement différent : articulation plan/vélo, accès car, arrêts des Maires...

Ces aménagements du Département sont prévus pour la RD39 en 2026. Pour que ces aménagements puissent se faire, et que cela n'engendre pas davantage d'incivilités, l'aire de la Guezane, doit être aménagée au préalable. C'est pour cela que la procédure d'évolution du PLU du Tilleul a dû être engagée en parallèle du PLUi, dans l'objectif de la délivrance de l'autorisation d'urbanisme avant l'approbation du PLUi attendue au cours du 1er trimestre 2026.

Concernant les risques soulevés en termes d'inondation, les éléments de réponses ont été développés dans la partie "problématiques environnementales".

Concernant le captage d'eau d'Etretat, les démarches sont en cours pour l'élaboration des servitudes (périmètres de protection) qui prend la forme d'une déclaration d'utilité publique. Il y aura en effet la création d'un périmètre de protection immédiate (parcelle du point de captage) et d'un périmètre de protection rapprochée. A noter que le projet de parking n'est pas inclus dans le projet de périmètre.

Le traitement du carrefour et les aménagements à réaliser pour garantir la bonne accessibilité du site tout mode de déplacement confondu seront traduits sous forme de prescriptions dans l'OAP qui sera ajoutée au dossier soumis à approbation. Les accès piétons feront également l'objet d'une attention particulière afin de garantir leur positionnement et leur connexion vers la rue Guy de Maupassant, leur dimensionnement et leur traitement

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

#### **5.2.4. NUISANCES**

**Mots clés :** *riverains à proximité, permutation P5, rue Tonnetot, nuisances sonores, visuelles, olfactives, baisse de valeur des habitations voisines, qualité de vie, flux piétonniers, gestion des déchets.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

N°2 ; N°4 ; N°5 ; N°35 ; N°17 ; N°19 ; N°94 ; N°96 ; N°100 ; N°102 ; N°103 ; N°109 ; N°110 ; N°115 ; N°136 ; N°137 ; N°141 ; N°157(bis) ; N°158 ; N°174.

**Résumé des contributions :** Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement soulève plusieurs **préoccupations pour les riverains situés à proximité**, en particulier le long de **la rue Tonnetot**. Les **nuisances sonores, visuelles et olfactives** liées à l'intensification du trafic et à la présence prolongée de véhicules pourraient affecter la **qualité de vie** des habitants.

Par ailleurs, l'augmentation des **flux piétonniers** et le besoin d'une **gestion rigoureuse des déchets** appellent à une attention particulière pour éviter les débordements et préserver l'équilibre du quartier.

Les contributions suggèrent, qu'une réflexion approfondie sur les impacts du projet et les mesures d'atténuation sont à mettre en place et semble nécessaire pour garantir une intégration respectueuse du cadre de vie local. Une solution proposée dans les contributions consiste en la **permutation du secteur P5**.

**Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Plusieurs mesures répondent aux préoccupations exprimées par les habitants au sujet de diverses nuisances

- **Aménagement d'un espace boisé vis-à-vis des riverains**

Une zone tampon sera réalisée entre les habitations et la première rangée de véhicules. Cette zone d'environ 30 m d'épaisseur sera constituée d'une clôture, d'un talus planté de 2m de haut et de 5m de large le long des propriétés privées attenantes, d'un cheminement et d'un espace boisé de plus de 15 m de large. Ces dispositions paysagères (talus et plantations) minimisent les nuisances visuelles et sonores et intègrent harmonieusement l'équipement dans son environnement là où aujourd'hui les premiers stationnements jouxtent directement la zone résidentielle.

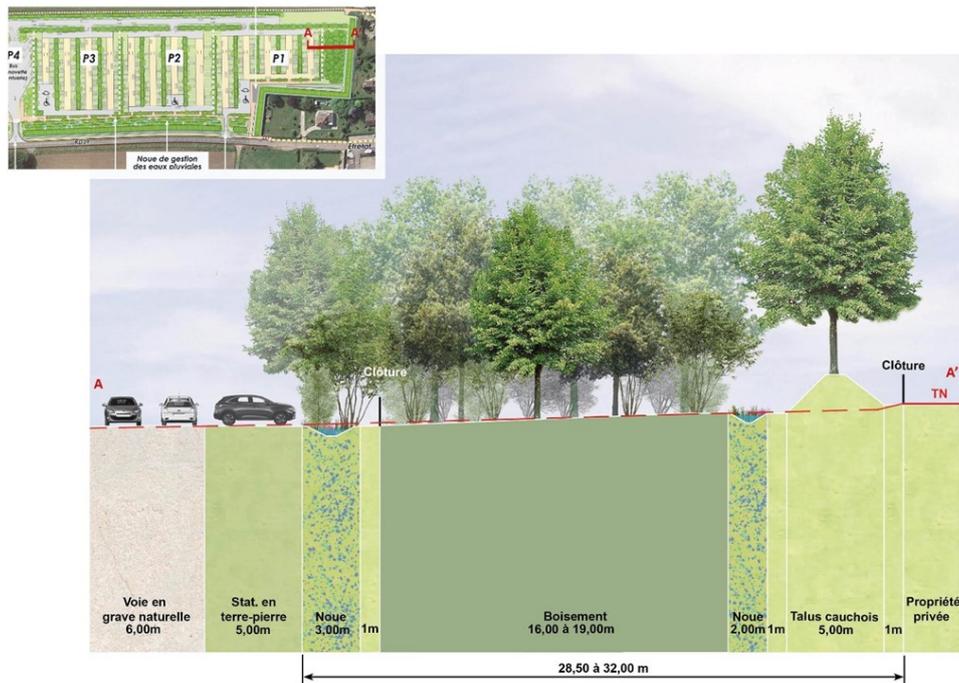
Afin de protéger davantage les propriétés voisines et les riverains de la rue Tonnetot, les modalités de desserte piétonne seront modifiées. Dans l'objectif d'apaiser la rue Tonnetot et de lui conserver un rôle de desserte résidentielle, seule la rue Guy de Maupassant sera rendue accessible depuis le parking de la Guezane. Le plan masse sera revu avec la suppression du cheminement piétonnier menant vers la rue de Tonnetot et le chemin des Haulles initialement prévu derrière le talus planté. Ainsi, les visiteurs seront invités à cheminer vers le bourg d'Étretat uniquement par la rue Guy de Maupassant.

*Commentaire du commissaire enquêteur :*

*Idem point : Accès piétonnier vers centre bourg*

Le projet et le dossier d'approbation de la DPMEC seront ajustés dans ce sens. Ces principes de desserte seront également traduits dans l'orientation d'aménagement et de programmation qui complètera le dossier.

COUPE DE PRINCIPES AA'



*Coupe de principe montrant le recul des propriétés voisines après suppression du cheminement piétonnier*

#### ○ Installation de sanitaires

Lors de l'enquête publique, le public s'est exprimé sur les incivilités qu'il peut subir au quotidien. L'aire actuelle est dépourvue de sanitaires. Des sanitaires seront installés dans le projet d'aménagement de l'aire de stationnement. Il s'agit de sanitaires automatiques autonettoyants après chaque usage, accessibles aux PMR et adaptés aux espaces publics à fort passage qui feront l'objet d'une gestion.

L'emplacement du bâtiment au Nord a fait l'objet de critiques. Néanmoins il tient compte de :

- L'application des dispositions de la Loi Littoral et l'obligation de construction dans la continuité du tissu urbain existant. Un positionnement plus excentré ne permettrait pas de respecter cette obligation,
- La nécessité de raccordement du bâtiment au plus près du réseau d'assainissement eaux usées existant qui se termine au droit des premières habitations rue Guy de Maupassant.

A noter également qu'entre la zone résidentielle et les sanitaires, un talus d'une largeur de 5m pour 2m de haut, planté de feuillus à haute tige sera créé.

- **Gestion des déchets**

L'aire de stationnement actuelle, non aménagée et saisonnière, ne dispose pas de poubelles. Les visiteurs déposent leurs déchets dans les poubelles et les « conteneurs privés » situés le long de leur parcours, rue Guy de Maupassant qui saturent malgré des collectes régulières.

Pour pallier cette problématique, l'aménagement prévoit plusieurs corbeilles qui seront implantées en différents points stratégiques du projet : le long des cheminements piétonniers, à proximité des bornes de paiement ou encore à proximité du bâtiment, etc... Ces poubelles seront vidées régulièrement par les gestionnaires du site.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

#### **5.2.5. CONCERTATION.**

**Mots clés : réunion d'information supplémentaire ; concertation limitée ; confusion calendriers des enquêtes publiques du PLUi et de la présente procédure de DPMEC ; recours multiples envisagés ; doublon ; absence de concertation avec les commerçants ; découverte du projet tardive.**

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°3 ; N°5 ; N°6 ; N°11 ; N°17 ; N°36 ; N°97 ; N°98 ; N°99 ; N°125 ; N°168.**

**Résumé des contributions** : Plusieurs points ont été soulevés concernant le déroulement de la concertation. Certains acteurs ont exprimé le **besoin d'une réunion d'information supplémentaire**, estimant que la **concertation initiale était trop limitée** pour permettre une compréhension complète des enjeux. La **découverte tardive du projet** par une partie des riverains et commerçants, qui n'ont pas été associés aux échanges préalables, a renforcé ce sentiment.

Par ailleurs, une **confusion a été relevée entre les calendriers des enquêtes publiques du PLUi et de la procédure de DPMEC**, rendant difficile le suivi des démarches pour les citoyens concernés. La **durée jugée trop courte de la phase de consultation** a également été pointée comme source de complexité.

Face à ces éléments, plusieurs **recours sont envisagés** par des parties prenantes, dans le but d'obtenir des clarifications ou de réévaluer certaines décisions prises dans le cadre du projet.

**Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Une concertation préalable à l'enquête publique a été menée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, en application notamment de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation préalable, permettant au public de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°2 du PLU de Tilleul, ont été les suivantes :

- Mise à disposition d'un dossier et d'un registre de concertation au siège de la Communauté urbaine ainsi qu'en Mairies du Tilleul et d'Etretat exposant le projet, son intérêt général et la manière dont est mis en compatibilité le PLU de la commune du Tilleul ;

- Publication d'un dossier en version numérique, sur les sites internet de la Communauté urbaine ([www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr)) et des communes du Tilleul ([www.mairie-letilleul.fr](http://www.mairie-letilleul.fr)) et d'Etretat ([www.etretat.fr](http://www.etretat.fr)),

- Création d'une adresse mail dédiée,

- Parution d'une mention de la délibération dans un journal local ainsi que sur les sites internet de la Communauté urbaine ([www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr)) et des communes du Tilleul ([www.mairie-letilleul.fr](http://www.mairie-letilleul.fr)) et d'Etretat ([www.etretat.fr](http://www.etretat.fr)). En effet, des parutions dans la presse ont été réalisées le 12 juin pour informer le public de la mise en œuvre de la concertation préalable et les modalités de consultation du dossier et de contribution.

- Organisation d'une réunion publique le 25 juin 2025 pour laquelle une information a été réalisée à la fois dans la presse le 22 juin 2025 et par affichage dans les mairies du Tilleul et d'Etretat. Lors de cette dernière, près de 50 personnes étaient présentes.

-

Les remarques, interrogations et suggestions qui ont émané de cette concertation préalable ont été regroupées par thématiques et présentées dans le bilan de la concertation préalable.

A la suite de cette phase de concertation, l'enquête publique portant sur le projet ainsi que sur la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune du Tilleul, s'est déroulée du 28 juillet au 28 août 2025.

En parallèle et depuis 2022, la Maîtrise d'œuvre a rencontré à de nombreuses reprises les partenaires suivants :

- le 16/12/2022 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, DDTM, CD76, OGS, DREAL (Inspecteur des sites), Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 06/02/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, Sous-préfecture du Havre (SCPPAT), DDTM, CD76, DREAL (Inspecteur des sites), Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 27/03/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, DDTM, DREAL (Inspecteur des sites), Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre

- le 28/04/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, CD76, Direction des routes, OGS, Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre
  - le 22/06/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Propriétaires, Maitrise d'œuvre.
  - le 10/04/2024 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, OGS, Direction des routes, ABF, DREAL (Inspecteur des sites), Maitrise d'œuvre.
  - le 16/09/2024 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, OGS, Direction des routes, ABF, DREAL (Inspecteur des sites), Maitrise d'œuvre.
- Des riverains au projet ont également été rencontrés sur site, en 2024.
- le 25/06/2025 : réunion publique sur site
  - le 30/06/2025 : réunion avec le responsable du « Donjon »
  - le 03/07/2025 15h30 : réunion des Personnes publiques associées (PPA) à la Communauté urbaine
  - le 09/07/2025 10h00 : réunion avec l'association ADE à la mairie d'Etretat
  - le 16/07/2025 19h00 : réunion avec les commerçants à la mairie d'Etretat
  - le 25/07/2025 17h30 : réunion avec les riverains à la mairie d'Etretat.

Sur l'élaboration du projet d'aménagement du parking, le Syndicat Mixte de l'Opération Grand Site (SMOGS), s'est concerté avec les institutions, les entités techniques et les élus depuis décembre 2023.

De son côté, le Syndicat mixte n'a pas réalisé de concertation avec la société civile. En effet, les échanges se sont tenus par la suite par la Maîtrise d'œuvre, comme indiqué ci-dessus. En revanche l'objectif de mise en œuvre du projet et l'aménagement du parking est toujours apparu dans les documents (programme d'actions, schéma...) qui étaient en ligne sur le site internet du Département de la Seine-Maritime. C'est d'ailleurs ainsi que Madame la Présidente du Syndicat Mixte de l'OGS a eu des échanges avec l'Association des Amis d'Etretat (ADE) en entretien individuel le 30 mars 2021 et a assisté à leur Assemblée générale du samedi 17 août 2019, cette dernière ayant une bonne connaissance du dossier du schéma des mobilités. En parallèle, la Ville d'Etretat a aussi repris le projet de parking de la Guezane au sein de sa stratégie touristique de début de mandat.

**En somme, ces différents échanges entre les partenaires et les acteurs concernés ont eu pour effet une amélioration du projet en prenant en compte les recommandations des différents intervenants sur l'aménagement de l'aire de stationnement.**

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

## 5.2.6. LES CONTRIBUTIONS « POUR »

**Mots clés** : *répond aux besoins ; gestion des flux ; solution de stationnement ; alternative supplémentaire à l'existant.*

**Résumé des contributions** : Selon certains contributeurs, l'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement constitue une **réponse concrète aux besoins croissants** des usagers, qu'ils soient résidents, commerçants ou visiteurs. En facilitant la **gestion des flux** de véhicules, cette solution de stationnement permet de fluidifier la circulation, de réduire les encombrements dans les zones déjà saturées et d'améliorer la sécurité. Elle représente une **alternative supplémentaire à l'existant**, venant compléter les dispositifs actuels tout en améliorant l'accessibilité et le confort urbain.

**Extraits contributions et/ou numéros contributions** : N°10 ; page 70 du PVs ; *“L'idée de proposer une alternative en plus de l'existant me paraît utile voir même indispensable.” ; “Enfin une solution de stationnement pour ce magnifique village car il est très difficile de stationner.”*

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La Communauté urbaine prend acte de ces observations.

## 5.2.6. LES CONTRIBUTIONS « CONTRE »

**Mots clés** : *historique projet d'hôtel ; chevauchement PLUi et modification du PLU ; confusion ; stratégie pour éviter les prochaines élections municipales ; nécessite une révision globale.*

**Résumé des contributions** : Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement suscite des interrogations, notamment en raison de son évolution par rapport aux intentions initiales. **Historiquement, un hôtel** était envisagé à cet emplacement, ce qui marque un changement notable dans l'orientation du projet. La procédure engagée pour sa réalisation s'inscrit dans un calendrier complexe, **chevauchant à la fois l'élaboration** du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et une **mise en compatibilité** du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul existant. Cette simultanéité a contribué à une certaine **confusion des procédures**, rendant difficile la lisibilité des démarches pour la population. Les contributions suggèrent que la nature du projet semble exiger **une révision globale du PLU**, plutôt qu'une modification ponctuelle, afin d'assurer sa cohérence avec les orientations d'aménagement du territoire.

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

N°15 ; N°96 ; 97 ; page 50 (contribution mail du 14/08/25, N. FORGEOT) ; N°119 et 120 ; N°124 ; N°133 ; N°153 ; N°160 ; N°164.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Au regard de l'avancement, de l'antériorité et de l'importance du projet, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a engagé en accord avec les communes du Tilleul et d'Étretat une déclaration de projet emportant mise en compatibilité (DPMEC) du PLU du Tilleul. Le choix de la procédure de DPMEC est adapté puisque celle-ci traite à la fois de l'intérêt général du projet et permet de faire évoluer le PLU de la commune en conséquence (cf. thématique stratégie globale et projet d'intérêt général). La mise en œuvre de cette procédure propre à un projet permet l'expression spécifique du public sur ce projet, contribuant à une plus grande transparence et offrant au public une opportunité accrue de s'exprimer.

Le dossier de DPMEC a été engagé avant que le SCoT Le Havre Seine Métropole soit approuvé. La compatibilité du projet a donc été analysée à la fois par rapport au SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire ainsi qu'en anticipation du SCoT de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole récemment approuvé le 3 avril 2025. **La notice de la DPMEC sera ainsi ajustée pour son approbation.**

L'approbation du PLUi sera postérieure à l'approbation de la procédure de DPMEC. **Le PLUi intègrera le nouveau zonage pour le parking.** L'enjeu est principalement calendaire ; la procédure permettra aux autorisations d'urbanisme d'être délivrées dès l'approbation de la procédure de DPMEC en cette fin d'année 2025, sans attendre l'approbation du PLUi visée pour le 1er trimestre 2026.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.*

#### **5.2.6. AUTRES ET OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.**

**Mot clés : sous dimensionnement de la station d'épuration d'Étretat ; perte des résidents à l'année ; nappe phréatique ; incohérence ; absence de documents et/ou diagnostics ; zone AU et OAP au PLUi ; incompréhension pour maintien en zone Uys ; SCoT ; observations du commissaire enquêteurs.**

**Résumé des contributions :** Le sous-dimensionnement de la station d'épuration actuelle de la commune d'Étretat soulève des inquiétudes quant à sa capacité à absorber les flux supplémentaires induits par le projet. En parallèle, la diminution du nombre de résidents à l'année dans la commune interroge sur la nécessité réelle d'un tel aménagement, notamment en dehors des périodes touristiques.

Le maintien du projet en zone Uys, historiquement destinée à l'urbanisation, suscite de l'incompréhension. Certains estiment qu'une **zone à urbaniser serait plus cohérente** avec les objectifs du projet.

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°23 ; N°37 : quelles mesures spécifiques seront mises en œuvre pour protéger la nappe phréatique et garantir sa durabilité ? ; contribution ADE page 21 sur l'absence de document ; N°104 ; N°112 ; N° 40 : en quoi cette nouvelle aire pourrait apporter une amélioration ? ; N°48 ; contribution Garrigues et Beulac ; contribution du conseil municipal d'Etretat N°73 à 93 ; demande précisions commissaire enquêteur p.76 à 81 du PVs.**

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Les sanitaires du parking de la Guezane seront raccordés à la station d'épuration Etretat. Compte-tenu de son caractère vieillissant, une étude pour la construction d'une nouvelle station d'épuration proche de l'actuelle est en cours (emplacement réservé prévu au PLUi). Par ailleurs, la création d'un bassin d'assainissement est en cours Place Maurice Guillard pour stocker les eaux d'assainissement avec débit régulé vers la station d'épuration, ceci afin de réduire les dysfonctionnements.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

#### **Observations du commissaire enquêteurs :**

1/ L'avis de la CDPENAF émet une réserve sur le classement de la zone de la parcelle classée en Uys dans le cadre du la DPMEC2 alors que dans le projet de PLUI de la communauté Urbaine du Havre Seine Métropole la parcelle 000 B 757 cette parcelle est classée en zone AU. Cette discordance prête à confusion, De plus dans le projet de PLUI une OAP 342 intitulée « Parking de la Guezanne » existe. Pourquoi n'est-elle pas jointe à la DPMEC ?

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Afin d'assurer une meilleure concordance entre la DPMEC et le PLUi, une zone urbaine spécifique au stationnement sera créée dans le PLUi. Par ailleurs, l'OAP sera retravaillée comme indiqué ci-avant et intégrée dès la mise en compatibilité du PLU du Tilleul.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

2/ Dans l'OAP 342 dans le chapitre Risques et nuisances il est indiqué au sujet du ruissellement que l'aléa est non défini. Y a-t-il une étude en cours ?

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Cet axe de ruissellement n'est issu ni d'un Plan de Prévention des Risques Inondation ni d'un schéma de gestion des eaux pluviales. A ce titre, il est noté aléa non défini dans l'OAP du PLUi.

Cet axe est issu d'un recensement communal déjà traduit dans le PLU de la commune du Tilleul.

Cet axe correspond au fossé de la route départementale et au ruissellement sur la route de la Guezane, zone préférentielle d'écoulement.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

3/ L'avis de la CDPENAF émet une deuxième réserve sur l'emprise totale du projet.

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

La Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) a émis une réserve visant à réduire le nombre de places de stationnement du projet à 300 et limiter son aménagement à 1 hectare. Une telle limitation compromettrait la capacité du projet à répondre aux besoins en stationnement (cf. Partie "dimensionnement") et à assurer la qualité de son insertion paysagère (surface occupée par les talus, les plantations diverses) qui ont motivé le projet. Son aménagement sur une superficie plus importante est nécessaire et argumenté dans la partie "dimensionnement"; cette consommation de foncier est prévue dans les documents d'urbanisme définissant la trajectoire "Zéro artificialisation nette" - le SCoT Le Havre Seine Métropole approuvé le 3 avril 2025 et qui prévoit une enveloppe d'environ 5 hectares pour le projet de la Guezane et en compatibilité avec le SRADDET de la Région.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

4/ Y a-t-il des servitudes concernant le point de captage d'Etretat. ? Etude en cours ?

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

cf. thématique "sécurité".

5/ Pouvez-vous indiquer l'incidence du parking de la Guezanne sur le captage d'Etretat.

### **V.2. USAGES**

Aucun point de prélèvement n'est recensé sur la parcelle concernée par le projet. Toutefois dans le projet se situe en dehors du projet du périmètre rapproché du captage.

Suite à des contacts téléphoniques avec le cycle de l'eau de la métropole du Havre, un document est en cours de rédaction pour la protection du captage. L'hydrogéologue agréée pour le captage de la commune d'Etretat a rendu son avis dernièrement et la DUP devrait sortir dans une année ou deux.

Dans le cadre du projet toutes les précautions seront prévues pour ne pas impacter la ressource en eau. Au niveau des places de stationnement et des ouvrages tampons, un géotextile oléodépoluant sera installé.

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

---

cf. thématique “sécurité”.

6/ Y a-t-il un SAGE au niveau de la CU ? **Réponse de la Communauté urbaine :**

La Communauté urbaine est comprise dans le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Il n'existe pas de SAGE plus localement, mais la Communauté urbaine mène une politique très active de protection et de sécurisation de la ressource en eau. Ainsi, une interconnexion entre les réservoirs d'Étretat et les canalisations venant d'Yport est en préparation.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

7/ Lors d'une permanence il m'a été indiqué qu'une rivière enterrée passe sous la parcelle 00B757 qui aurait une connexion avec le point de captage d'Étretat (La rivière s'appelle : Vallée de misère).

**Réponse de la Communauté urbaine :**

cf. thématique “problématiques environnementales”.

Cette information n'est pas documentée.

8/ Dans le document de l'évaluation environnementale à la page 25 il est indiqué que la partie P5 du parking sera complémentaire et uniquement ouvert lors de pics d'affluence et restera enherbé ; alors que sur le plan fourni dans le dossier cette partie complémentaire sera réservée aux saisonniers. Dans le document annexe 1 « Cas par cas » à la page 50 paragraphe 6.2.4 il est indiqué qu'il y aura des places réservées aux commerçants et leurs salariés ....

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Il s'agit d'une erreur matérielle qui sera corrigée dans le dossier d'approbation (cf. thématique “Autres”). La poche P5 restera bien enherbée et sera ouverte en période de forte affluence (cf. thématique “dimensionnement”).

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

9/ Quelle est la définition de Pic d'affluence dans le cadre du projet, qui décide d'ouvrir cette partie de parking ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

cf. thématique “dimensionnement”.

10/ Dans le cas d'une utilisation plus intense, pourquoi la protection environnementale mis en place sur les autres parties du parking (Indigreen) n'est-elle pas mise en place pour préserver la nappe phréatique ?

### Réponse de la Communauté urbaine :

La zone de stationnement P5 constitue un espace temporaire, exclusivement mobilisé lors des périodes de forts afflux touristiques. Elle n'est donc pas ouverte en permanence et demeure fermée en dehors de ces usages exceptionnels et ponctuels. Dans ce cadre, la mise en place de dispositifs de protection spécifiques tels que le géotextile, déployés sur les aires de stationnement permanentes (Indigreen), n'apparaît pas nécessaire. Ces aménagements sont en effet requis sur les espaces sollicités de manière intensive et continue, afin de préserver durablement la nappe phréatique.

Par ailleurs, le sol de cette zone est constitué uniquement de pelouse naturelle, ce qui permet une infiltration directe des eaux pluviales. La pose d'un géotextile sur la partie P5 du parking nécessiterait pour être installée des travaux de terrassement avec décapage et rechargement en terre végétale. Cet aménagement aurait pour conséquence un remaniement important du sol alors que le couvert naturel en herbe permet de répondre à l'usage futur du site en préservant la composition naturelle du sol actuel.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

11/ Dans le schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16) volume 2 présente un schéma d'ensemble pour Etretat avec des propositions : Réorganisation du parking Granval en proposant uniquement des arrêts minute et une zone d'attente moins capacitaire pour les bus en visite « express » (moins de deux heures) en saison estivale (stationnement plus long possible hors saison). Mise en place d'un bâtiment d'accueil pour les chauffeurs. Projet à coordonner avec le projet d'aire de stationnement de la Guezane qui accueillera des bus touristiques. Ce projet est-il pris en compte au niveau de la commune d'Etretat ou de la Communauté urbaine du Havre ?

### Réponse de la Communauté urbaine :

Le projet d'aire de stationnement de la Guezane prévoit 14 places de bus sur la partie P4 du projet ce qui permettra d'offrir une alternative au parking Granval en cas de saturation.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

12/ Dans le règlement écrit dans les dispositions applicable à la zone U (secteur UY) Dans le chapitre qualification de la zone il y a une information qui indique qu'à la date d'approbation du PLU, des disfonctionnements du réseau d'assainissement des eaux

usées sont avérées et ont justifié un Arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2014 interdisant notamment les nouveaux branchements sur ce réseau en vertu de l'article R111-2 ,cette interdiction ,concernant la salubrité est applicable, nonobstant toute disposition contraire du PLU tant que la mise aux normes du réseau n'a pas été actée par le préfet.

#### Réponse de la Communauté urbaine :

Le projet d'aire de stationnement de la Guezane n'est pas raccordé à la station d'épuration de la commune du Tilleul mais à celle d'Etretat.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

13/ Page 94 de l'étude environnementale : Occupation du sol. Les photographies ci-dessous permettent d'observer l'évolution du site pendant environ 70 ans :

Années 1950 : Le secteur du projet était constitué de terres agricoles. Les terres étaient cultivées Horizontalement et verticalement. Le chemin des Haulles était déjà présent. Les parcelles autour sont majoritairement des champs agricoles.

Années 1980 : La parcelle est entièrement cultivée avec une monoculture. Les terrains à proximité ont été aménagés avec des zones d'habitation et le camping semblait en construction.

Années 2003 : Le site est semblable aux années 1980, hormis des travaux réalisés au niveau des habitations.

Années 2008 : Le terrain est équivalent à l'année 2003.

Années 2016 : La parcelle a commencé d'être utilisée comme une aire de stationnement temporaire en 2011-2012. La superficie de l'aire de stationnement est de 0,75 ha. Le reste de la parcelle est une « prairie » ou une terre agricole. En 2016 l'aire de stationnement a été augmentée à 1,02 ha.

Années 2018 : La surface de la parcelle est équivalente à 2016. Les véhicules sont stationnés pendant la période estivale. Un cheminement du parking est présent vers le chemin des Haulles.

Années 2021 : La situation est la même qu'en 2018. Quand on reprend l'historique de cette parcelle on se rend compte que la surface utile du parking se limite à 1.02 ha.

Y a-t-il une étude quantitative pour évaluer le besoin réel qui permet de justifier l'emprise finale ?

#### Réponse de la Communauté urbaine :

---

cf. thématique “dimensionnement”.

A noter que les photographies aériennes ne coïncident pas avec les pointes saisonnières.

C'est pourquoi des campagnes d'observation visuelle sont menées.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

14/ Dans la paragraphe IV.2 Evaluation de l'hydromorphie des sols en place La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019). La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL. Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides. La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide ?

#### IV.2. ÉVALUATION DE L'HYDROMORPHIE DES SOLS EN PLACE

La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019).

La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL.

Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides.

La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide.



#### Réponse de la Communauté urbaine :

Le paragraphe IV.2 présente une erreur. La phrase « La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019). » n'a pas lieu d'être.

La carte des zones humides indique bien que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide.

Les investigations de terrain sur la parcelle B n°757 révèlent que les sols sont des limons à silex sans traits hydromorphes détectables et qu'aucune nappe circulante n'existe à moins de 80 cm de profondeur. Ces résultats confirment que, malgré sa situation en fond de vallée, la parcelle ne répond pas aux critères réglementaires de zone humide. (Cf. Thématique "problématiques environnementales").

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

15/ Dans le paragraphe VI Climatologie. Page 111 de l'évaluation environnementale L'étude fait référence des données de la station météorologique de Rouen-Boos avec une période de référence de 1969-1990. Au vu des événements climatiques subis ces dernières années cette période de référence est-elle représentative ? N'existe-t-il pas des données plus récentes ? Au vu de ce qui se produit en 2025 un peu partout.

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

L'étude climatologique mentionne la station météorologique de Rouen-Boos avec une période de référence 1969-1990. Il est vrai qu'au regard des évolutions climatiques récentes et des phénomènes météorologiques extrêmes observés ces dernières années, cette période peut apparaître partiellement dépassée.

Le chapitre consacré aux données climatologiques est purement informatif et bibliographique et n'est pas exploité pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques. Le dimensionnement est effectué selon la doctrine départementale de la DDTM et donnera lieu à un dossier spécifique au titre de la loi sur l'eau

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

16/ Dans le paragraphe « Incidences cumulés avec d'autres projet connus » page 243 Il n'est pas stipulé Elaboration du PLUI de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole qui sera en enquête publique courant septembre 2025. Pourquoi ne pas avoir attendu cette procédure ou une OAP existe concernant le parking de la Guezane ?

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

Cf. thématique "contre".

17/ De plus comme indiqué dans le compte rendu de la CDPENAF qui demande que cette zone soit classée AU (à urbaniser) puisqu'aujourd'hui aucune construction n'existe sur cette parcelle versus UYs ce qui est le cas dans le PLUI en cours de validation. De plus le PLUI de la commune de Le Tilleul validé le 30 aout 2015, avec une modification N°1 approuvé le 16 octobre 2016 et une mise en compatibilité N°1 approuvée 30 septembre 2021. Le parking de la Guezane étant d'actualité... et

utilisé depuis 2011 pourquoi avoir attendu si longtemps pour régulariser cette situation ?

#### Réponse de la Communauté urbaine :

Afin de garantir la concordance entre la DPMEC et le PLUi une zone urbaine spécifique est envisagé au PLUi.

Si l'usage du terrain comme parking est ancien, le principe de sa pérennisation dans le schéma des mobilités est plus récent et la mise au point du projet d'aménagement a fait l'objet d'une longue concertation avec les acteurs du territoire (cf thématique "concertation").

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

A noter, contributions sensibles :

**N°121** *"En ce qui concerne l'Évaluation environnementale il y a conflit d'intérêt puisque Les bureaux d'étude sont missionnés par la SCI compromettent l'objectivité de l'évaluation."*

#### Réponse de la Communauté urbaine :

Ce type de projet implique nécessairement une pluralité d'expertises techniques et scientifiques : hydrologie, environnement, géotechnique, etc. Il est donc courant et légitime que plusieurs structures spécialisées interviennent de manière complémentaire à la demande du porteur de projet, maître d'ouvrage. Ces résultats sont ensuite soumis à la Mission Régionale d'autorité environnementale, autorité indépendante qui analyse et émet un avis sur la qualité du document.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

**N°125** *"La diffusion du projet sur le site de la Communauté urbaine le 12 juin prive les habitants et les associations d'un vrai débat collectif, contournant ainsi la mise en œuvre de la révision du PLUi en cours. Bien qu'une période de concertation ait eu lieu sur le site de la Guezane, elle a été trop rapide et n'a généré que quelques avis oraux, laissant beaucoup de questions sans réponses. Lors de la réunion sur le site de la Guezane, sur environ cinquante participants, seulement un couple a indiqué être habitant de la Commune du Tilleul, confirmant que le projet concerne principalement les résidents d'Étretat."*

#### Réponse de la Communauté urbaine :

La procédure de DPMEC, engagée en parallèle du PLUi, favorise l'expression directe du public concernant ce projet. En organisant une enquête publique dédiée, elle renforce la transparence du processus et offre aux citoyens une occasion élargie de faire entendre leurs points de vue. Les contributions issues de l'enquête publique ont généré un total de 743 observations.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

**N°142** *“L'étude d'impact présente plusieurs affirmations non démontrées, notamment l'idée que le nombre de véhicules sera identique à celui déjà présent à Étretat [...] L'étude d'impact présente plusieurs lacunes et incohérences, notamment :*

- Dans la présentation du projet, les chiffres concernant la surface de parking et le nombre de places sont laissés en blanc (EI p. 129), ce qui est inacceptable pour un document soumis à enquête publique.
- L'étude déclare qu'aucune contrainte ne sera observée à court ou long terme (EI p. 203), ce qui soulève des interrogations sur l'exhaustivité de l'analyse.

### Réponse de la Communauté urbaine :

Cf. Thématiques “dimensionnement” et “problématiques environnementales”.

Concernant les chiffres laissés en blanc p 129, il s'agit d'une erreur matérielle ; ils seront précisés dans le projet soumis à approbation du Conseil communautaire.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

- L'affirmation que le projet contribuera à la création d'une nouvelle aire de stationnement aménagée (EI p. 207) est vague et peu précise.
- Ce dernier mentionne une modification difficile à comprendre du PLU (p. 3) et un chapitre sur la vue d'insertion qui ne contient que des schémas au lieu de véritables vues (p. 22).”

Page 3 du résumé non technique, la phrase peut être reformulée de la manière suivante :

« Le terrain qui fait l'objet du projet d'aire de stationnement a été classé en zone Agricole lors de l'établissement du PLU de la commune en 2015. Ce sont donc le plan de zonage et les dispositions du règlement de la zone A du PLU qui s'appliquent. En l'état, ces documents rendent impossible la réalisation du projet. Sa concrétisation ne peut donc aboutir qu'avec le changement de zonage de ce terrain et l'établissement d'un règlement adapté dans le PLU du Tilleul. La mise en

compatibilité du PLU à l'occasion de la déclaration de projet a précisément pour objet de permettre cette évolution ; il s'agit de classer ce terrain en zone UYs, correspond aux secteurs destinés à accueillir des équipements d'intérêt collectif et services publics) à usage de stationnement.

2. Afin d'illustrer l'insertion du projet dans le site et dans son environnement, des croquis ont été intégrés au mémoire en réponse à la MRAe.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

**N°166** *“Résidant à Bordeaux Saint Clair, à proximité du terrain concerné, je n'ai reçu aucune information sur le dispositif de concertation. Il n'y a eu ni affichage sur le terrain, ni notifications en mairie ou sur le site internet de la commune, ce qui est surprenant compte tenu des enjeux locaux”*

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

Cf. thématique "concertation".

**N°167** *“Il est préoccupant que ce dossier ait été construit dans la précipitation, notamment pendant l'été, période peu habituelle pour des enquêtes publiques, surtout alors que ce projet ne relève pas de l'urgence.”*

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

Conformément à l'application de l'article L. 123-9 du Code de l'environnement : “La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale [...]”.

Le Code de l'environnement qui régit la tenue, l'organisation et le déroulement des enquêtes publiques n'indique pas de période préférentielle pour les réaliser. Sur la base des législations et d'échanges avec le commissaire enquêteur, l'enquête publique s'est tenue du 28 juillet au 28 août 2025, période durant laquelle plusieurs contributions ont été émises et davantage en fin d'enquête publique. Au regard du nombre et de la qualité des contributions, la pertinence du déroulé de celle-ci n'est pas remise en question. Au total, les contributions ont généré 743 observations.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

**N°170 et N°175** *“Le projet ne respecte pas le PADD du Tilleul, qui limite les installations non autorisées dans la zone. Passer outre affaiblirait les réglementations environnementales.”*

#### **Réponse de la Communauté urbaine :**

Le PADD du PLU du Tilleul s'articule autour d'axes relatifs à l'habitat et à l'aménagement, à l'agriculture et aux espaces agricoles, à l'économie, aux équipements et aux déplacements, au paysage et à l'environnement, ainsi qu'au tourisme sans traiter de manière spécifique la question des stationnements à destination des visiteurs de la commune d'Etretat. Le projet d'aire de stationnements n'est ainsi pas contraire aux orientations du PADD actuel du PLU de la commune du Tilleul.

*Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole*

### **Conclusion du mémoire en réponse :**

Le principe de réaliser un parking à la Guezane est défini depuis près de 10 ans et n'est pas véritablement remis en cause par l'enquête publique. Son dimensionnement est contesté mais est nécessaire pour répondre aux besoins d'interdiction des stationnements illicites et d'apaisement de la circulation dans le centre d'Etretat.

L'aménagement et la tarification de l'aire de stationnement déjà existante de la Guezane ne pénaliseront pas la fréquentation des parkings d'Etretat.

La maîtrise d'ouvrage privée de l'aire de stationnements doit permettre une réalisation rapide de l'aménagement qu'une appropriation publique ne permettrait pas., La situation actuelle d'utilisation du champ à usage de parking non aménagé ne peut perdurer. Sa fermeture emboliserait la circulation lors de la prochaine saison estivale ; c'est en effet, un maillon essentiel de la stratégie globale de gestion des flux définie par la démarche Grand Site.

Afin de bien encadrer l'ambition qualitative du projet et de répondre à certaines inquiétudes exprimées par les riverains (flux piétons, insertion paysagère, ...) une Orientation d'Aménagement et d'Orientation (OAP) sera intégrée au dossier de PLU avant son approbation. Par ailleurs, un dossier sera établi et fera l'objet d'une instruction spécifique au titre de la loi sur l'eau. Enfin, le Syndicat Mixte de l'Opération Grand Site (SMOGS) poursuivra son accompagnement dans la mise en œuvre et le suivi du bon fonctionnement du projet.

A l'issue du délai légal qui a suivi la clôture de cette enquête publique, et conformément à l'arrêté Prescrivait l'enquête publique il a été transmis :

- Un exemplaire de ce rapport et de ses annexes avec les registres d'enquête à M. le Président de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.
- Un second exemplaire de ce rapport et de ses annexes à M. le Président du Tribunal Administratif de Rouen.

Sont joints au présent rapport, les documents suivants :

- Procès-verbal de synthèse des observations du public en date du 05 septembre 2025. (Annexe 6.1)

- Mémoire en réponse de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole du 29 septembre 2025. (Annexe 6.2)

*A Port Jérôme Sur Seine*

*Le 06/10/25*

*Patrick WALCZAK*



## 6.ANNEXES

### 6.1 PROCES VERBAL DE SYNTHESE.



### **PV de synthèse DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **Mise en compatibilité du PLU N°2 de la commune LE TILLEUL**

**Le HAVRE SEINE METROPOLE**

**ARRETE du conseil de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole N° ARRT 00099**

**Enquête du 28 juillet 2025 au 28 août 2025**

Commissaire enquêteur : Patrick WALCZAK

Suppléant : Didier IBLED

Le présent dossier comprend deux parties distinctes :

- d'une part, le rapport d'enquête,
- d'autre part, les conclusions motivées et l'avis de l'enquête, conformément à la réglementation.



## **ENQUETE PUBLIQUE**

***Enquête publique portant sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme N°2 de la commune de Le TILLEUL***

### **Objet de l'enquête :**

Le Tilleul est une commune attenante à Etretat, célèbre pour ses falaises, connues à travers le monde entier... La notoriété d'Etretat n'a jamais cessé de grandir, à tel point que c'est aujourd'hui l'un des sites les plus visités en France (plus d'un million de visiteurs par an) ... La commune fait partie de l'opération Grand site falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre qui a pour vocation de préserver les paysages, gérer durablement les flux touristiques et préserver le cadre des habitants. Ce territoire en Grand Site concerne 13 communes dont Etretat et Le Tilleul. Les problèmes de stationnement sont récurrents sur la commune d'Etretat. Afin de désengorger le centre-ville et de proposer une offre de stationnement en amont d'Etretat, une parcelle située sur la commune du Tilleul, le long de la route

de Criquetot l'Esneval (RD 39) à l'entrée de la ville d'Etretat, a été ouverte aux véhicules légers, depuis 2011/2012. Il s'agit d'une parcelle privée, rendue accessible au public, à titre temporaire, durant la saison estivale. Cette mise à disposition de la parcelle fait l'objet d'une convention entre les propriétaires du terrain (SCI HT), la commune d'Etretat et la commune du Tilleul. Depuis approximativement 12 ans, une partie importante du stationnement des visiteurs d'Etretat se fait sur cette parcelle. Malgré cela, cette aire de stationnement n'est pas aménagée de manière adaptée et le stationnement n'est pas déclaré en tant que tel.

Dans un objectif de gestion des flux et d'intégration paysagère, le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane est identifié dans le programme d'actions du Grand site falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre et son schéma des mobilités réalisé en 2019, afin d'intégrer l'ensemble du maillage des déplacements du Grand site. Les propriétaires du terrain souhaitent désormais "officialiser" l'aire de stationnement et l'aménager de manière qualitative et adaptée. Ils en assurent la maîtrise d'ouvrage et le financement, en contrepartie du paiement du stationnement.

## SOMMAIRE

### TABLE DES MATIERES

|   |    |
|---|----|
| <a href="#"><u>1 PRESENTATION DU DEMANDEUR</u></a> .....  | 84 |
| <a href="#"><u>2 PRESENTATION DU PROJET</u></a> .....   | 84 |
| <a href="#"><u>2.1 PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GUEZANE.</u></a> ..... | 84 |
| <a href="#"><u>2.2 INTERET GENERAL DU PROJET.</u></a> .....                                     | 85 |
| <a href="#"><u>3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u></a> .....   | 86 |
| <a href="#"><u>3.1 NOMINATION</u></a> .....   | 86 |
| <a href="#"><u>3.2 ACCES DU PUBLIC AUX PIECES DU DOSSIER.</u></a> .....                         | 86 |
| <a href="#"><u>3.3 PERMANENCES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.</u></a> .....                          | 87 |
| <a href="#"><u>3.4 PUBLICITE</u></a> .....  | 87 |
| <a href="#"><u>3.3 PREPARATION DE L'ENQUETE.</u></a> .....                                      | 88 |

|   |     |
|---|-----|
| <a href="#"><u>4. BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE</u></a> .....         | 89  |
| <a href="#"><u>4.1 DEROULEMENT DES PERMANENCES</u></a> .....        | 89  |
| <a href="#"><u>4.2 CLIMAT DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u></a> ..... | 89  |
| <a href="#"><u>4.2 CONTRIBUTIONS</u></a> .....                      | 90  |
| <a href="#"><u>5. OBSERVATIONS</u></a> .....                        | 95  |
| <a href="#"><u>5 AVIS DE PPA</u></a> .....                          | 150 |

## 1 PRESENTATION DU DEMANDEUR

Le dossier d'enquête a été déposé par : Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole.

|  |
|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Hôtel de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Direction Urbanisme, Habitat et Affaires Immobilières, 19 rue Georges Braque</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CS 70854</b></p> <p style="text-align: center;"><b>76085 Le Havre Cedex</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ARRETE N°ARRT 20250009 du Conseil communautaire de Le Havre Seine Métropole</b></p> |
|--|

Le contact de la Communauté Urbaine Seine Métropole est : Mme Hammar Pamela

## 2 PRESENTATION DU PROJET

### 2.1 PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GUEZANE.

Située à l'extrémité de la commune du Tilleul, juste avant l'entrée d'Étretat par la route de Criquetot-l'Esneval, cette aire est largement connue et déjà utilisée par les automobilistes, lors des fortes affluences touristiques durant l'été.

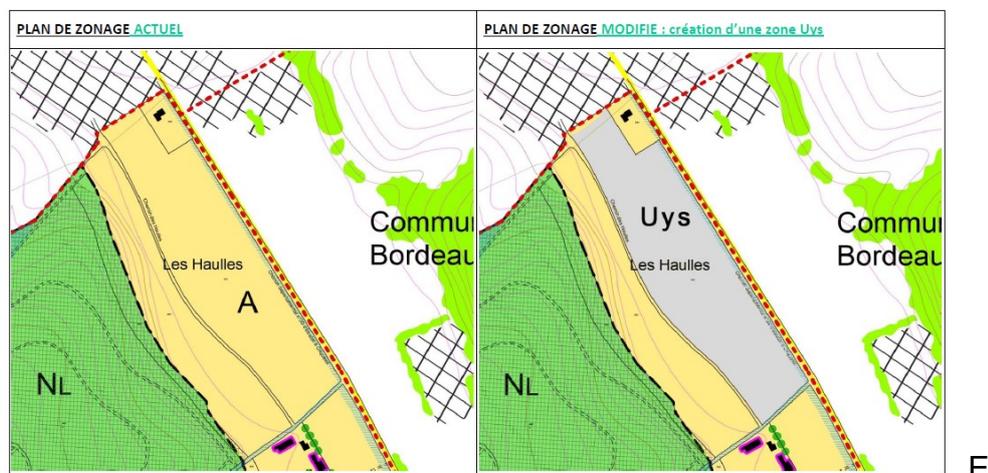
Le projet d'aire de stationnement de la Guezane est situé en entrée de ville d'Étretat, au lieu-dit Les Haulles, à environ deux kms au Nord-Est du centre-bourg du Tilleul et à environ 1 km au Sud-Est du centre-ville d'Étretat. Le terrain s'inscrit au fond d'une vallée dont le paysage est composé de pâtures, de champs cultivés, de vergers, anciens corps de ferme... Des coteaux boisés viennent fermer le paysage. Il se situe entre le chemin des Haulles et la route départementale n°39 (route de Criquetot l'Esneval), entrée majeure d'Étretat depuis le Sud. Au Nord du site, sur la commune d'Étretat, le terrain jouxte une zone d'habitations résidentielles et le camping municipal d'Étretat tout proche.

Jouant un rôle important dans l'offre de stationnement et la gestion des flux nécessaires à l'accueil des visiteurs d'Étretat, l'aire de la Guezane n'est à ce jour pas aménagée. Aire naturelle, utilisée principalement en période estivale, son aménagement pour créer une véritable aire de stationnement ouverte toute l'année est un enjeu important pour lutter contre le stationnement anarchique et sécuriser les usagers du parking.

En effet, cette procédure a donc pour objet de :

- Ouvrir à l'urbanisation la parcelle cadastrée B757 site de l'aire de stationnement de la Guezane actuellement en zone agricole (A) dans le PLU de la commune du Tilleul en zone Uys (les Secteurs UY a vocation artisanale,

industrielle et les équipements publics). Le secteur en Uys a pour objectif de rendre possible cet aménagement. En modifiant le règlement écrit et le règlement graphique



## 2.2 INTERET GENERAL DU PROJET.

### - Cadre juridique

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU implique que, de manière préalable, le projet d'aménagement et de construction envisagé soit reconnu d'intérêt général en application des articles L.300-6 et L.153-54 du code de l'urbanisme

➤ Le site du projet est localisé au cœur du périmètre de l'Opération Grand Site Falaises d'Etretat Côte-d'Albâtre, engagée il y a une dizaine d'années sur un territoire couvrant 13 communes de Saint-Jouin-Bruneval à Fécamp. Le Syndicat Mixte qui porte cette opération en vue d'une labellisation Grand Site de France, a pour missions l'animation d'actions en faveur de la préservation des paysages et de l'esprit des lieux du Grand site, la sensibilisation et la communication pour favoriser un tourisme plus vertueux et la coordination des actions en matière de mobilités sur le territoire. A ce titre, un schéma des mobilités et des itinérances douces a été établi en 2019. Ce dernier présente une vision prospective et globale des mobilités pour le territoire Grand Site qui permet d'encadrer, de préciser et de guider les projets en matière d'organisation des mobilités, de gestion des flux et des stationnements.

### ➤ Une justification par les diagnostics stationnement

Enquête d'occupation et de rotation du stationnement dans le périmètre Grand Site de la Communauté Urbaine. Le secteur rapproché d'Etretat regroupe environ 1360 places dont 550 sur voirie et 810 sur stationnement. Nous observons que le stationnement de la Guezane est déjà comptabilisé comme une offre de stationnement régulière avec une capacité de 400 places.

### ➤ Sur le plan écologique et environnemental

- Intégrer le parking dans le paysage du fond de vallée et le rendre le moins visible possible depuis la route départementale  
Favoriser la biodiversité par l'offre de plusieurs stations de biodiversité
- Créer des corridors écologiques et donc assurer les continuités écologiques :
- Gérer les eaux pluviales de manière adaptée par la création de noues plantées
- Limiter l'imperméabilisation des sols par la création de places de stationnements filtrantes. Elles seront en mélange terre-pierre engazonnée, excepté pour les places de recharge pour les véhicules électriques et les PMR.

➤ Sur le plan social

Création d'emplois locaux : L'aménagement nécessitera une gestion du site, tant pour l'entretien des espaces végétalisés que pour le suivi du bon fonctionnement des systèmes d'entrées-sorties et des espaces de recharge, l'entretien des sanitaires, la sécurité, etc... C'est une opportunité d'emploi pour les résidents locaux.

- Complément de l'offre de stationnement pour les bus et les camping-cars : En créant des espaces de stationnement spécifiques destinés aux camping-cars et aux bus, le projet répond à des besoins cruciaux. En effet, l'augmentation significative de l'offre en stationnements pour ces véhicules facilitera l'accueil des groupes de touristes et des familles. Ces aménagements sont essentiels pour une gestion efficace du flux touristique, garantissant que les visiteurs disposent de stationnement adéquates et bien situées.

- Places réservées aux commerçants : Le projet prévoit l'aménagement de places de stationnement spécifiquement réservées aux commerçants. Cette mesure vise à faciliter l'accès au centre-ville pour les commerçants et leurs salariés (et les saisonniers notamment), en particulier pendant les périodes de forte affluence.

## **3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **3.1 Nomination**

Dans le cadre de cette enquête publique, par décision du Tribunal Administratif de Rouen du 26 mai 2025.

-Monsieur Patrick WALCZAK est désigné en qualité de Commissaire enquêteur.

-Monsieur Didier IBLED est désigné en qualité Membre suppléant au commissaire enquêteur.

L'enquête publique s'est déroulée du jeudi 28 juillet 2025 à 14h00 au jeudi 28 août 2025 à 17h00 soit une durée de 31 jours.

### **3.2 Accès du public aux pièces du dossier.**

Le dossier de l'enquête est consultable par voie numérique sur les sites internet de la Communauté Urbaine Le Havre Métropole : [www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr) (Rubrique : Actualités) et sur les sites des communes du Tilleul et Etretat.

En version papier le dossier est consultable à l'Hôtel de la Communauté du Havre Seine Métropole siège de l'enquête publique et dans les mairies du Tilleul et d'Etretat aux jours et aux heures habituels d'ouverture.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le public pourra formuler ses observations et propositions par voie numérique à l'adresse suivante : [plu-letilleul-dpmec2@lehavremetro.fr](mailto:plu-letilleul-dpmec2@lehavremetro.fr). ou par voie manuscrite sur des registres papier mis à la disposition du public : Au siège de l'enquête publique, à l'Hôtel de la Communauté urbaine du Havre Seine Métropole et à la mairie du Tilleul et d'Etretat.

### 3.3 Permanences du commissaire enquêteur.

| Jour       | Date          | Horaires | Commune    | Lieu   | Adresses   |
|------------|---------------|----------|------------|--------|--|
| Lundi      | 28 juillet 25 | 14h-17h  | Le Tilleul | Mairie | 170 rue du Président René Coty<br>76790 Le Tilleul |
| Jeudi      | 7 Août 25     | 9h-12h   | Etretat    | Mairie | 8 place Maurice Gaillard 76790 Etretat             |
| Same<br>di | 23 Août 25    | 14H -17H | Etretat    | Mairie | 8 place Maurice Gaillard 76790 Etretat             |
| Jeudi      | 28 Août 25    | 14h-17h  | Le Tilleul | Mairie | 170 rue du Président René Coty<br>76790 Le Tilleul |

### 3.4 Publicité

Bilan des parutions dans les journaux :

1ère Parution :

Vendredi 11/07/2025 -Le Courrier Cauchois

Vendredi 11/07/2025 – Le Paris Normandie

Une erreur s'est glissée dans l'annonce au niveau de la date de la permanence du 07 août à Etretat. Sur la parution il a été indiqué que la permanence se déroulera le 07 juillet 2025. Un Erratum a été publié lors de la seconde parution.

2<sup>ème</sup> Parution :

Vendredi 01/08/2025 -Le Courrier Cauchois

Vendredi 01/08/2025 – Le Paris Normandie

L'affichage réglementaire a bien été réalisé comme vérifié lors de l'ouverture de l'enquête sur la commune du Tilleul et d'Etretat et à la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole.

### **3.3 Préparation de l'enquête.**

Pour la préparation de l'enquête, une réunion s'est déroulée à L'Hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole le 17 juin 2025 de 15h30 à 17h30, en présence de : Mme Crevel Laetitia (Cheffe de secteur planification. Direction Urbanisme, Habitat et Affaires immobiliers Le Havre Seine Métropole) et de Mme Hammar Pamela (Chargée d'études en urbanisme. Direction Urbanisme, Habitat et Affaires immobiliers Le Havre Seine Métropole). Lors de cette réunion une présentation du projet a été faite et les modalités de l'enquête ont été définies. Les documents disponibles ont été fournis au Commissaire enquêteur.

Le 16 juillet 2025 une visite sur site a été effectuée avec Mr Craquelin (Maître d'œuvre architecte du projet). Lors de cette visite, nous avons constaté la présence d'un nombre important de véhicules et caravanes sur la parcelle adjacente à la parcelle 757 la B263,264.

Le 22 juillet 2025 une réunion a eu lieu à l'hôtel de ville du Havre avec Mme F. Thibaudot-Rainot (Présidente du Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre) et Mme E.Clement (Directrice Syndicat mixte Grand Site Falaises d'Etretat - Côte d'Albâtre) pour une présentation du syndicat mixte Grand site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre et de la genèse du projet de parking à la Guezane.

Une seconde réunion a eu lieu à l'Hôtel de la Communauté du Havre Seine Métropole le 22 juillet 2025 pour : la signature des registres ; compléter le dossier avec le mémoire en réponse aux questions de la MRAE ; régler les dernières modalités pour le bon déroulement de l'enquête ; et échanger sur différents points du dossier.

Le 25 juillet 2025 le commissaire enquêteur a pris contact avec H. LERICOLAIS : (Responsable du bureau planification et urbanisme opérationnel - SCAU/BPUO - Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine-Maritime) pour échanger suite à la décision de la CEDEPENAF et d'aborder les différents éléments qui ont amené à cette décision.

Le 08 août 2025 le commissaire enquêteur a pris contact avec Mme D Legouis de la DDTM pour connaître sa position. Elle a déclaré que ce parking est une nécessité mais est en phase avec le CEDEPENAF

Le 23 août 2025 le commissaire enquêteur a rencontré Mr Baillard, maire d'Etretat avant la permanence. Mr Baillard a déposé un document annexe au registre. Lors des échanges il a présenté au commissaire enquêteur le contexte du projet et retracé l'historique de ce parking.

Le 28 août 2025 le commissaire enquêteur a rencontré Mr Lesueur Maire du Tilleul avant la permanence, celui-ci lui a retracé l'historique de cette parcelle qui est passée en zone A lors de la rédaction du PLU de la commune du Tilleul approuvé en août 2015 .

## 4. BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### 4.1 Déroulement des permanences.

Les 4 permanences assurées en mairie du Tilleul et d'Etretat se sont déroulées de manière très satisfaisante. Le commissaire enquêteur a été très bien accueilli par les maires et les secrétaires de Mairie dans un local adapté à la réception du public. Lors des premières permanences le commissaire enquêteur s'est assuré de la complète diffusion préalable des dossiers-papier, des registres d'enquête, et des affichages de l'avis dans les deux mairies de permanence ainsi qu'à l'Hôtel de la communauté du Havre Seine Métropole.

➤ Nombre de personnes rencontrées.

Au cours des permanences 38 personnes se sont présentées.

|                     | Nbre | Documents annexes | Remarques |
|---------------------|------|-------------------|-----------|
| Permanences/Visites | 38   | 5                 |           |
| Registre            | 17   |                   |           |
| Contribution orale  | 2    |                   |           |
| Courriers           |      | 2                 |           |
| Courriels           | 138  | 10                |           |

| Date des permanences | Horaires des permanences | Lieu de permanence | Nombre de personne reçues |
|----------------------|--------------------------|--------------------|---------------------------|
| 28 juillet 2025      | 14H-17H                  | Le Tilleul         | 4                         |
| 7 août 2025          | 9H-12H                   | Etretat            | 15                        |
| 23 août 2025         | 9h-12H                   | Etretat            | 12                        |
| 28 août 2025         | 14H-17H                  | Le Tilleul         | 7                         |
| Total                |                          |                    | 38                        |

### 4.2 Climat du déroulement de l'enquête.

Le service urbanisme de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole s'est montré disponible et à l'écoute. Le commissaire enquêteur a toujours été reçu dans de bonnes conditions. L'ensemble des RDV avec les maires d'Etretat et du Tilleul ou des instances (CEDEPENAF, DDTM, Syndicat mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre, le maître d'œuvre architecte du projet) ayant un intérêt se sont déroulés dans de très bonnes conditions. Le dossier de l'enquête était présent et disponible et consultable par le public en mairie d'Etretat et en mairie du Tilleul et à l'hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole. Le commissaire enquêteur tient particulièrement à remercier Mme Hammar du service urbanisme de la Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole pour sa réactivité et le suivi des différentes étapes au cours du déroulement de cette enquête publique.

Le vendredi 28 août 2025 après la permanence à la commune du Tilleul le commissaire enquêteur a récupéré les registres à la commune d'Etretat et l'hôtel de la Communauté Urbaine du Havre.

#### 4.2 Contributions

Les contributions ont généré 743 observations.

| Registres-Permanences                                   | Nbre observations écrites | Nbre de courriers ou annexes | Nbre observations orales |
|---|---------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Hôtel de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole | 0                         | 1                            |                          |
| Mairie du Tilleul                                       | 3                         |                              |                          |
| Mairie d'Etretat  | 14                        | 6                            | 2                        |
| Courriels   | 726                       | 10                           |                          |
|   |                           |                              |                          |
| <b>Total</b>  | <b>743</b>                | <b>16</b>                    | <b>2</b>                 |

#### LEGENDE DES DEPOSITIONS DU PUBLIC :

Registre d'enquête : RT pour le registre de la commune du Tilleul

Registre d'enquête : RE pour le registre de la commune d'Etretat

Annexe : A

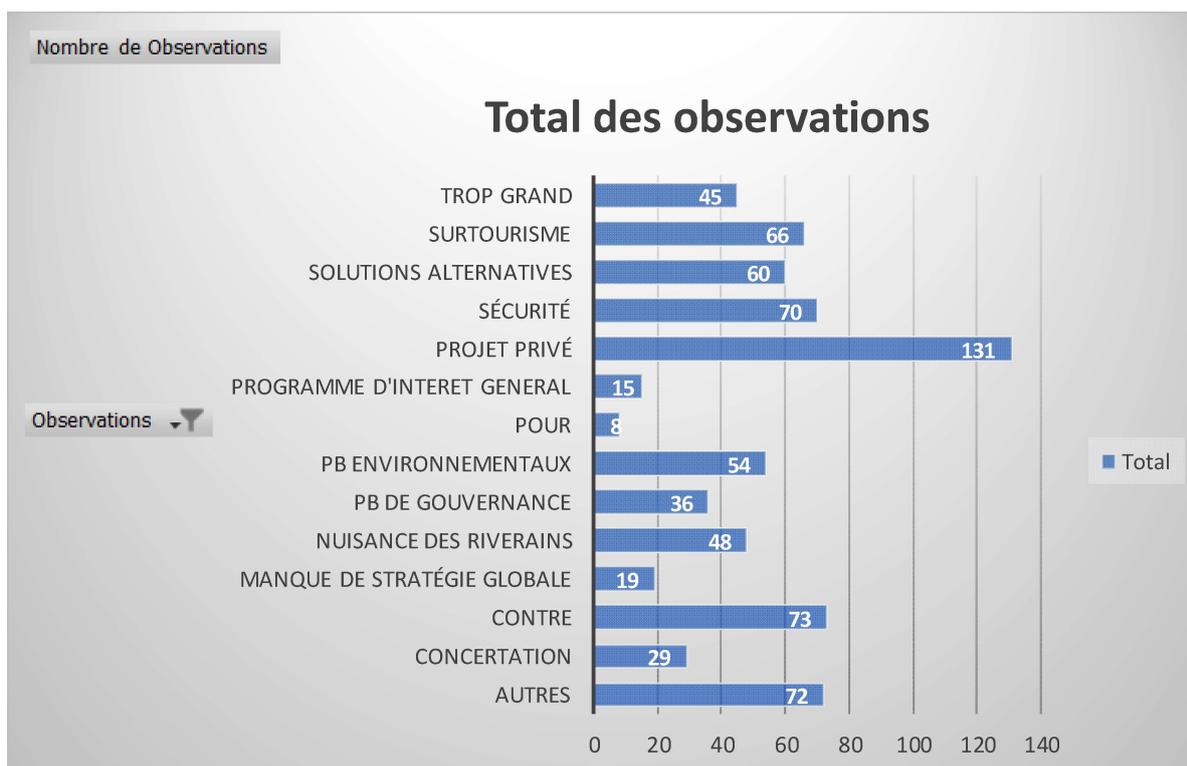
Dépositions orales : O

Courriels reçus : @

Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur a relevé que la très grande majorité des contributions se sont articulées autour de quatorze thèmes majeurs :

- Surdimensionnement du projet « Trop grand »
- Surtourisme et ses conséquences
- Solutions alternatives
- Sécurité des piétons lors du cheminement vers la plage et l'accès des secours
- Retombées financières du fait que ce soit un projet privé et des pertes de recettes engendrées par la commune d'Etretat qui verra une augmentation de ses couts de fonctionnement.
- Mise en doute de l'Intérêt général de ce projet
- Nuisances des riverains
- Les personnes qui approuvent ce projet
- Problèmes environnementaux engendrée par ce projet
- Problèmes de gouvernance (Parking privé situé sur une commune voisine d'Etretat)
- Sur le manque de stratégie globale
- Personnes opposées au projet
- Manque de concertation
- Un thème « autre » regroupant différents points tel que le rattachement de la parcelle B757 à la commune d'Etretat, le problème du sous dimensionnement de la station d'épuration de la commune d'Etretat, l'interférence entre cette enquête publique et celle en cours pour le PLUI de Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole, la contradiction de l'étendue du projet vis-à-vis de la loi ZAN, perte des résidents à l'année ....

L'ensemble des observations sont regroupées par thèmes



Lors de l'enquête publique j'ai reçu deux courriers de cabinet d'avocats représentant l'intérêt des riverains pour l'un et la commune d'Etretat pour l'autre

#### **Permanence 28 Juillet 2025 au Tilleul de 14H à 17H**

- Mme Castel
- Mr Laferriere Association des Amis d'Etretat
- Mr et Mme Dherbecourt

#### **Permanence 07 août 2025 à Etretat de 9H à 12H**

- E Signals (RE)
- Mme Cressant, Mme,Hong et Mr Bougeant de l'union des commerçants d'etretat (@)
- Mr A.P Terrier (RE)
- Mr Forgeot (@)
- Mr Y Liberge et Mme M Deboires (RE RT)
- Mme Fournier présidente de l'association A.D.E, Mr Boulant président de l'association Nature et urbanisme et Mme Boulant. (RE RT)
- Un habitant d'Etretat (A6)

- Mr Martin et Rondeau (O)
- Mr JB Renie conseiller municipal de la commune d'Etretat (@)

### **Permanence 23 août 2025 à Etretat de 9H à 12H**

- Mr Jaquet du cabinet GB2A représentant la commune d'Etretat (A4)
- Mr Wattelle (A7)
- Mr et Mme Bordessoule (RE)
- Mr Labrousse (@)
- Deux habitants d'Etretat (@)
- Mr et Mme Vié (RE)

### **Permanence 28 août 2025 au Tilleul de 14H à 17H**

- Mr Laferriere et Mme B Mathieu association des amis d'Etretat
- Mr et Mme Gaillard et leur fils (RT)
- Mr Dherbecourt (A1)
- Mr JB Renie

Liste des contributeurs :

|  |    |                               |   |
|--|----|-------------------------------|---|
| Mme Castel                                 | RT | Claire Guillaume Béjot        | @ |
| Mr Joerger                                 | @  | Marie Françoise Marette       | @ |
| Mr Mahieu                                  | @  | France Simon Pabst            | @ |
| Mme Viret                                  | @  | Odile Leveille Nizerolle      | @ |
| Mr et Mme Continsouzas                     | @  | Beatrice Bizot                | @ |
| Mme Vignals                                | RE | Paul Maillard                 | @ |
| Mme toussaint                              | RE | Renaud Gsp                    | @ |
| Mme Kullman                                | RE | Véronicke Vance-Hélary        | @ |
| Mr et Mme Vie                              | RE | Laurence Grisel               | @ |
| Mr Baillard                                | A  | Laurence Grisel               | @ |
| Mr Terrien                                 | RE | Myriam Van Praet - Huet       | @ |
| Mr Laferriere                              | RT | Séverine Cantoia              | @ |
| Anonyme                                    | RE | Jocelyne et Jean Pierre Milan | @ |
| Anonyme                                    | RE | Vincent Béjot                 | @ |
| Mr Dlle,Argentin,Recher,Bailleul,Malandain | RE | Isabelle et Michel Labrousse  | @ |
| Mr Jacquet GR2A                            | A  | Anonyme                       | @ |
| Mr Watelle                                 | A  | Christophe Marette            | @ |
| Mr Alby                                    | @  | Diane Homo                    | @ |
| Mr Dupré                                   | @  | Marie De Tilly                | @ |
| Mr Renier                                  | @  | Lucie Houle                   | @ |

|  |    |   |   |
|--|----|---|---|
| ADE  | A  | Lucie Houle                               | @ |
| Mr et Mme Dherbecourt  | A  | Bunge Jerome                              | @ |
| Association commercants  | @  | Christophe Gspann                         | @ |
| Mr Martin et Mr Rondeau  | RE | Valentine Brouard                         | @ |
| Mme Jacquet  | RE | Pauline Walckener                         | @ |
| Mr et Mme Lauzeral   | @  | Brouard Virginie                          | @ |
| A,D,E  | A  | Bertrand Marrette                         | @ |
| Mr Forgeot   | @  | Ferdinand Brunet                          | @ |
| Mr Boulant   | @  | Maryline Goulet                           | @ |
| Mr De Vidas  | @  | Maryline Goulet                           | @ |
| Mr Buray;Bunge Deschodt,Mr et Me Blavette,Bouvyn,Mattos,MmeHesnard | A  | Maillard Marie                            | @ |
| Mr LabrousseLaurence Dario de Turckheim                            | @  | Juliette Bunge                            | @ |
| Mr Roumier   | @  | Isabelle Gspann                           | @ |
| Mr et Mme Blayn  | @  | Hugues Marette                            | @ |
| Mr Dessart   | @  | Cecile de Waureix                         | @ |
| Mr VanPraet  | @  | Francoise le Toupin                       | @ |
| Mr et Mme Bordessoule  | RE | Alice Teulieres                           | @ |
| Mr et Mme Vié  | RE | Niels Bunge                               | @ |
| Anonyme  |    | Veronique Redon                           | @ |
| Gustave Bugne  | @  | Sylvie Reinhart                           | @ |
| Jean-Luc Marette   | @  | Patrick et Nicole Horde                   | @ |
| Morgane & Stéphane Berard  | @  | Benoit Le Van Nhung et Florence Malandain | @ |
| Béatrice Bunge   | @  | Benoit Renié                              | @ |
| Anonyme  | @  | Claire Gazdag                             | @ |
| Vincent Gores  | @  | Andree Bouttier                           | @ |
| Isabelle Ternynck  | @  | Marie Linyer                              | @ |
| Raymond Bunge  | @  | Francoise Le Goaster                      | @ |
| Martial Dicham   | @  | Anonyme                                   | @ |
| Jean-Pierre Lindon   | @  | Abigail Ternynck                          | @ |
| Jean-Pierre Lindon   | @  | Mathieu Hulley                            | @ |
| Jean-Pierre Lindon   | @  | Jean-Yves et Marie Laure Gripois          | @ |
| Carole Geulin  | @  | D et C Paris                              | @ |
| Charlotte Marette  | @  | Thibault de Vaureix                       | @ |
| brigitte bellet  | @  | T;Vincent,J Christophe Jesupret           | @ |
| Véronique Mallet   | @  | Lisa Vincent                              | @ |
| Manuel Decaudaveine  | @  | Lisa Vincent                              | @ |
| Monique Berouti  | @  | Lisa Vincent                              | @ |
| Caroline Bunge-Raillard  | @  | Yves Devarieux                            | @ |
| Eric Ader  | @  | B ,M,J Silberfeld                         | @ |
| Jean Marc Deschodt   | @  | Clotilde Vie                              | @ |
| Henri GISCARD d'ESTAING  | @  | Adelin de Keresztessy                     | @ |
| Vincent Marcq  | @  | Fredericke Vance Maillard                 | @ |
| Ariane Yanagi  | @  | Agnes Krempp                              | @ |
| Nicolas Bunge  | @  | Philippe Buray                            | @ |

|                                 |   |                         |    |
|---------------------------------|---|-------------------------|----|
| Raphaëlle Dutil                 | @ | Shai Mallet             | @  |
| Stéphane Berard                 | @ | Nadine Avril            | @  |
| François de Mellon              | @ | Natacha Bhagat          | @  |
| Régis Leleu                     | @ | Hugues Bouclier         | @  |
| JB Rfenié                       | @ | A et B Dherbecourt      | @  |
| Louis Gspann                    | @ | Thibault Vie            | @  |
| Benoit Maillard                 | @ | Sandrine Cressant       | @  |
| Sandrine Alby-Giscard d'Estaing | @ | Loic Vance              | @  |
| Ines de Vaureix                 | @ | Isabelle Prasol         | @  |
| Anonyme                         | @ | Chantal et Jean Huve    | @  |
| François Giscard d'Estaing      | @ | Chantal et Jean Huve    | @  |
| Isabelle Renié                  | @ | Marianne Maillard       | @  |
| Olivia de Vidas                 | @ | Adelaide Maury Girschig | @  |
| Emmanuel Walckenaer             | @ | Luc Dietrich            | @  |
| Antoine Vasselin                | @ | Christophe Marette      | @  |
| Daphné Vicaire                  | @ | P Laferriere            | @  |
| Marc Mauguin                    | @ | Mme Gaillard            | RT |
| Diane Homo                      | @ | Anonyme                 | @  |
| Isabelle Jacquet                | @ | Monique Kullmann        | @  |
| Abigail Ternynck                | @ | Mme Toussaint           | @  |

## 5. OBSERVATIONS

### 5.1 Observations des registres.

➤ 1) E Vignals (RE) qui a déposé une contribution sur le registre évoque les pouvoirs de police du maire du Tilleul puisque la parcelle si situe sur sa commune. Aura-t-il les moyens de l'appliquer ?

➤ Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ 2) Mme Vignals demande s'il est possible de permuter la partie P5 du projet du côté des habitations pour limiter les nuisances aux riverains proches ? D'autres observations communes avec l'ensemble des contributions ont été faites et regroupées ci-dessous

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ 3) Mr Terrien (RE) Aborde les problèmes de surtourisme et de sécurité sur la rue Maupassant. Au sujet de la concertation qui s'est déroulée en amont de l'enquête publique, il précise que l'endroit de la réunion publique a été mal choisi et

remonte le fait d'avoir un manque d'information sur ce projet. Il demande la tenue d'une nouvelle réunion publique.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ 4) Mr Liberge et Mme Deboires (RE) souhaitent une réunion d'information et que le parking conserve le nombre de place actuel pour éviter d'accentuer les nuisances au niveau de la rue Tonnetot.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ 5) Un habitant d'Etretat ( RE)

Comment aménager le futur parking en évitant les nuisances, l'engorgement de la voirie, et en tenant compte de la mise en sécurité, sans augmenter la fréquentation des touristes déjà trop nombreux ?

Demande une nouvelle réunion publique

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ 6) Mme toussaint (RE) se plaint du manque d'information sur le projet. Il faut revoir le projet pour préserver les intérêts de la commune d'Etretat au niveau juridique, financiers et de structures

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

➤ 7) Mme M Kullman (RE) : un parking sur une commune voisine sur un terrain agricole privé est une hérésie. Quelles études pertinentes et quelle concertation ont conforté cette décision ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

8) Il serait plus judicieux de gérer les flux touristiques comme sur d'autres sites en France ou à l'étranger pour le respect de l'environnement et la valorisation des lieux ce projet est inacceptable et sera une menace pour l'avenir.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

➤ 9) Mr Rondeau et Martin (O) de l'association des amis d'Etretat ont fait une déclaration orale que le commissaire enquêteur a transcrit au registre qui a été validé par les émetteurs.

Terrain situé sur la commune du Tilleul, Ce projet générera des nuisances pour Etretat.

Contre ce projet ; la construction d'un hôtel a été refusée par le passé suite à un problème sur le réseau d'eau usée.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- 10) Mme Dallet, Mr Argentin, Recher, Bailleul, Malandain (RE) sont pour le projet situé sur la commune du Tilleul.
- 11) Mme Jacquet (RE) contre le projet. Comment une communauté urbaine peut décider de l'intérêt général d'un village sans l'avis de ses habitants ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

12) Pourquoi confier à un privé la gestion de ce parking démesuré sur un terrain agricole aux détriments de l'environnement (Pollution des sols et des riverains). ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

13) Pourquoi imposer le surtourisme aux habitants d'Etretat sans se soucier des cheminements et des nuisances engendrées, de l'impact sur le paysage et les milieux naturels ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

14) Pourquoi mettre en danger les finances de la commune d'Etretat qui va voir ses coûts de fonctionnement augmenter ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

15) Qu'attend la communauté urbaine du Havre et l'OGS pour amener de bonnes solutions ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- 16) Mr Watelle (A7) comment un projet privé, situé sur une commune voisine, définit l'intérêt général de la commune d'Etretat ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

17) Pas d'études d'impact sur la sécurité du cheminement des visiteurs, sur l'aspect financier (recettes de la commune), sur la pollution des sols pas de récupération des eaux de pluie pour traitement pour préserver la nappe phréatique et la gestion des eaux usées. Demande d'études complémentaires sur ces points en concertation avec les habitants.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

18) La capacité surdimensionné du parking va amplifier le surtourisme. N'est elle donc pas en contradiction avec l'OGS ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- 19) Mr et Mme Bordessoule (RE) La taille de ce projet de Parking privé, n'engendrera pas de retombée financière pour la commune, créera des problèmes de sécurité au niveau du chemin des Haules qui a une capacité limitée et rendra la cohabitation dangereuse.

#### ➤ Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- 20) Mr et Mme Vie (RE) Contre ce projet. La rapidité de cette enquête publique choque dans sa mise en œuvre car il n'y a eu aucunes recherches de solutions alternatives

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

21) Manque d'inscription de ce projet dans une réflexion globale de la ville et de la gestion du tourisme. Sur les thèmes de la capacité de la station d'épuration, sécurité sur la voirie, gestion des déchets, impact sur la rivière souterraine

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- Un habitant d'Etretat (RE) contre le projet
- 22) Mr A.P Terrier (RE) qui s'interroge sur la future gestion de l'augmentation du flux de bus suite aux travaux « Pole croisière du Havre »

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

➤ Mme Castel M (RT) 766 route de Criquetot Le Tilleul. Pour le projet qui permettra d'éviter des accidents suite aux stationnements de chaque côté de la RD39 qui oblige les piétons de circuler sur la route. Mme Castel soulève un autre problème constaté lors de l'arrivée des gens du voyage pour s'installer sur la parcelle adjacente au parking. La RD 39 s'est trouvée bloquée pendant plusieurs heures empêchant les secours de circuler en cas de besoin.

➤ 23) Mr Laferriere (RT) Quelle est la justification de la modification du PLU du Tilleul alors que le PLUI va être approuvé quasi simultanément ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

- 24) Mme Gaillard (RT) 952 route de la Guezane demande s'il est possible de décaler l'accès par la route de la Guezane 10 à 15 mètres plus bas vers la D39 ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

## 5.2 Observations courriel.

➤ Contribution mail du 28/08/25, Sandrine CRESSANT, Union des commerçants d'Etretat

➤ Mme Cressant, Mme, Hong et Mr Bougeant de l'union des commerçants d'Etretat ont fait part de la transmission d'un courriel avec toutes leurs observations. Lors de l'échange avec le commissaire enquêteur L'association souligne qu'il n'existe à l'heure actuelle aucun système de comptage de véhicules pour avoir une vision en temps de réel du nombre de véhicules présent sur la commune.

### 25) Suppression des Places de Stationnement

Quantité et impact : Quelles solutions concrètes sont prévues pour compenser la suppression des 66 places de stationnement (40 au parking des Haules, 13 avenue George V, et 13 place de la mairie) dans un délai de deux ans ?

Conséquences : Quel impact a cette réduction sur la capacité d'accueil des touristes et le quotidien des résidents ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

### 26). Convention entre Municipalités

Y aura-t-il une convention signée par le propriétaire privé et les communes d'Etretat et du Tilleul pour garantir que cette parcelle soit exclusivement réservée au parking et que ce soit acté en cas de cession de la parcelle et s'il Ya des compensations financières pour la commune d'Etretat ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

### 27). Passage des Piétons

Alternatives possibles : Quelles alternatives au passage par la rue Tonnetot ont été envisagées pour préserver la tranquillité des habitants ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

28) Évaluation des impacts : Quelles études ont été réalisées pour évaluer l'impact de ce passage sur la qualité de vie des riverains ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

### 29). Activités Commerciales :

Il est fondamental d'interdire toute forme d'activité commerciale (Food trucks, jeux gonflables, etc.) dans la zone du parking ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

### 30). Gestion de la Poche de Stationnement Enherbée

Conditions d'ouverture : Quelles seront les procédures pour déterminer les événements qui justifient l'ouverture de cette poche, et qui en aura la responsabilité ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

31) Fréquentation : Comment sera mesurée la fréquentation pendant ces événements pour justifier l'utilisation de cette poche ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

32). Capacité de Stationnement

Pourquoi ce chiffre de 450 places est-il considéré comme raisonnable, et quelles données ont été prises en compte pour arriver à cette limite ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

33). Stationnement des Bus

Le stationnement des bus nous semble sans cohérence et inadapté aux besoins. Quid de la clientèle excursionniste ?

Quelle est la valeur d'une visite de 30mn devant les falaises d'Etretat ?

Sur le plan économique mais aussi face aux engagements de l'OGS et de la région Normandie pour un tourisme durable ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

34). Circulation des Camping-Cars

Problématiques d'embouteillage : Quelles solutions pratiques peuvent être mises en place pour gérer l'impact des camping-cars sur la circulation ? Y-a-t-il des études sur la fréquence de ces véhicules dans le centre-ville ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

35) Infrastructures dédiées : Quelles infrastructures pour le stationnement des camping-cars pourraient être aménagées pour minimiser leur impact sur les rues de la commune ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

36). Concertation avec les Acteurs Concernés

Processus de consultation : Quel processus sera mis en place pour garantir une véritable concertation entre les différents acteurs, y compris les commerçants et les résidents ?

Données de fréquentation : Quelles données précises sur la fréquentation des visiteurs seront collectées et partagées pour évaluer les besoins et capacités d'accueil de manière efficace ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ Agnès et Bernard Dherbécourt, (A1) se sont présentés pour avoir des renseignements sur le projet et consulter les plans. L'ensemble de leur contribution a été envoyé par courriel,

### **Contribution mail du 10/08/25 (@12) :**

#### Contexte Géographique et Historique

Vallée de Misère : La zone du projet se situe dans une vallée alluvionnaire, anciennement un fleuve côtier, avec une nappe phréatique importante. Des résurgences montrent la nécessité de protéger cette zone écologique sensible.

37) Quelles mesures spécifiques seront mises en œuvre pour protéger la nappe phréatique et garantir sa durabilité ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

##### Etat des lieux

38) Stationnement Précaire : Le parking actuel est considéré comme inapproprié, polluant et dégradant l'environnement. Il ne répond pas aux besoins, et sa gestion chaotique nuit à la réputation d'Etretat. Manque d'Aménagements : Les touristes sont confrontés à une infrastructure inadéquate (absence de commodités, nuisances sonores, propreté). On va pratiquement tripler les capacités d'accueil grâce à des investisseurs privés qui doivent y trouver un retour sur investissement : Pourquoi, depuis tant d'années, aucune disposition n'a été envisagée par les collectivités ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

39) Qu'advient-il de cette parcelle en cas de retrait de l'investisseur privé une fois la modification du PLU entérinée ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

40) En quoi cette nouvelle aire pourrait apporter une amélioration ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

##### Surtourisme

41) Existe-t-il une jauge pour Etretat qui définit le seuil à atteindre pour être en « Surtourisme » ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

##### Sécurité

42) Problèmes d'Accès : Les routes et trottoirs existants sont trop étroits et insuffisants pour accueillir le flux de piétons et de véhicules. Cela pourrait nuire à la sécurité des usagers. Des travaux sont-ils prévus ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Dossier

43) Incohérences dans le Dossier : Le dossier présente des contradictions et semble évoluer durant la consultation, ce qui remet en question sa fiabilité.

Absence de Clarté : Le manque de données claires et les erreurs dans les documents rendent difficile une évaluation précise de l'impact du projet.

Les nouvelles infrastructures (noues) ne sont pas adaptées pour gérer correctement les eaux pluviales, augmentant les risques de contamination.

Bien ficelé et agréablement présenté malgré de nombreuses redites (parfois contradictoires) ce dossier évolue en cours de consultation ; *Un plan nous a été présenté le 28 juillet 2025 lors de la rencontre avec le Commissaire Enquêteur qui, comme nous, le découvrait « frais imprimé » et en contradiction avec ceux disponibles dans les documents consultables : comment peut-on se fier à cette consultation si les éléments changent au fur et à mesure ?*

*Commissaire enquêteur : En effet j'ai parlé du plan fraîchement imprimé puisqu'avec la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole nous avons convenu de mettre au dossier un plan en format A0 versus format A3 pour avoir une meilleure lisibilité. Ce qui a été réalisé pour l'ouverture de l'enquête publique dans l'ensemble des dossiers de l'enquête point que j'ai constaté devant vous.*

44) On note : Une seule voie de circulation sur le parking « entrée et sortie » avec des flèches indiquant l'entrée spécifique de chaque aire (P1 à P5) mais pas de sens de circulation indiqué pour ressortir. Une question supplémentaire toutefois : comment se fait l'accès des secours ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

## 8. Volet Paysager

Incohérences dans la Flore Proposée : Le choix des espèces végétales est critiqué, et certaines pourraient être nuisibles à la biodiversité locale. L'usage de plantes allergènes est également soulevé.

Conclusion : Contre la modification N°2 du PLU.

➤ Contribution mail du 25/08/25, Philippe JULIEN-LAFERRIERE @83 A2

Association Des amis d'Etretat A.D.E

---

## 1) Le Schéma des Mobilités dans la justification d'intérêt général

« Une réponse à l'Opération Grand Site et au Schéma des mobilités et des itinérances douces » (Projet page 41 – 6.2.1)

« Dans un objectif de gestion des flux et d'intégration paysagère, le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane est identifié dans le programme d'actions du Grand site falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre et son schéma des mobilités réalisé en 2019, afin d'intégrer l'ensemble du maillage des déplacements du Grand Site. » (Projet page 4-1. Préambule)

45) Le Schéma des mobilités, publié en décembre 2019 pour l'Opération Grand Site par l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre (AURH), n'a pas été mis à jour ni approuvé depuis. Il est resté inchangé au niveau départemental, communautaire ou communal.

Le Schéma des mobilités n'étant pas acté et en cours de révision, il ne peut donc pas justifier l'intérêt général du projet emportant mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul.

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

#### 46) Les diagnostics stationnement pour justifier l'intérêt général

Un extrait d'une enquête de 2021 sur l'occupation du stationnement dans le périmètre du Grand Site cherche à justifier l'intérêt général du projet, mais cette enquête, qui n'a pas été partagée lors de l'enquête publique et n'a pas été mise à jour depuis. Avec un taux de saturation de 110% à Etretat et de 87% au niveau du Grand Site, l'argumentation reste faible, d'autant que la démarche de lissage de la fréquentation, impliquant les 13 communes du Grand Site, n'est pas encore mise en œuvre. Cette gestion des flux doit inclure divers modes de transport pour ajuster la fréquentation tout au long de l'année.

Dans le même sens, l'autorité environnementale mentionne « La description des principales raisons du choix du projet est insuffisante, et les démarches d'évitement des impacts négatifs ne sont pas présentées » (avis MRAE page 8).

### Commissaire enquêteur :

*Pourquoi ces documents n'ont pas été joints au dossier de l'enquête publique ?*

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Le projet et le mémoire en réponse à la MRAE intègre quelques informations et statistiques trompeuses et des omissions dans l'analyse des solutions de substitution :

Le parking de la Guezane est présenté dans le projet comme offrant 400 places, mais le mémoire en réponse à la MRAE évoque une capacité de 480 places. En réalité, il est ouvert d'avril à septembre et peut accueillir entre 320 et 370 véhicules dans de bonnes conditions, car les emplacements ne sont pas marqués sur l'herbe. Ce parking est réservé aux véhicules légers (barre anti-hauteur de 2,10 m) et reste l'unique aire de stationnement gratuite à proximité d'Étretat.

Le mémoire en réponse à la MRAE prétend : « Pour pouvoir interdire ces stationnements illicites par des aménagements, il faut que ce terrain de la Guezane soit praticable à l'année afin de ne pas générer de report sur les communes voisines ». Il est évident que le parking proposé ne résoudra pas le problème des stationnements illicites. Notre association demande depuis longtemps la mise en place immédiate de dispositifs pour lutter contre le stationnement illégal sur les départementales. Le report de la fréquentation sur les communes voisines est déjà un problème et doit être abordé par le Schéma des Mobilités à l'échelle du Grand Site. Cela inclut la création d'aires de stationnement pour les visiteurs avec une signalétique adaptée dans les communes proches.

Le mémoire en réponse à la MRAE affirme que des comptages et un suivi de la fréquentation montrent le besoin d'un stationnement, en précisant que la RD39 est un axe majeur d'entrée à Étretat. Cependant, il ne s'appuie que sur cinq jours de comptage (durant le week-end de l'Ascension 2025) et deux journées de comptage visuel (14 mai 2021 et 13 juillet 2025) pour ses statistiques, sans mentionner que la RD940, reliant Le Havre à Étretat et Fécamp, est la plus fréquentée. La quantité et la qualité des données sur les flux de circulation sont insuffisantes pour justifier l'intérêt général du parking de la Guezane, en particulier en ce qui concerne sa position géographique (RD39) par rapport à d'autres points d'entrée d'Étretat et du Grand Site.

47) Pourquoi ne pas utiliser les données des horodateurs pour avoir des indications de flux ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

En raison du manque de statistiques chiffrées et d'une analyse globale pour le Grand Site, les effets collatéraux inévitables et les impacts sur la circulation des véhicules ainsi que sur les flux piétons liés à la situation géographique et au dimensionnement du projet de parking de la Guezane ne sont ni évoqués ni accompagnés d'études approfondies. Cela soulève des inquiétudes quant à la planification et à la gestion des flux. Aucune analyse d'impact sur la circulation n'est effectuée.

48) Quels sont les volumes des flux prévisionnels de type de véhicules (VL camping-cars, bus) ?

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

---

49) Impact sur le flux de circulation du carrefour RD39 – RD940 et la rue Guy de Maupassant ? Quelle est l'impact sur les flux et l'approche proposée pour les bus en tenant compte de la dépose des passagers, le stationnement et la reprise des passagers ? Comment s'insère le projet de la Guezane dans le Plan camping-cars de la Communauté urbaine ou du Syndicat mixte Grand Site ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

50) Pour les piétons : Les cheminements piétons proposés impliquent de traverser Etretat sur une distance de 1,6 à 2 km, ce qui représente un temps de marche de 20 à 30 minutes. Ces itinéraires passent principalement par des zones résidentielles, aggravant les nuisances pour les riverains et soulevant des préoccupations en matière de sécurité pour les piétons.

Le projet pourrait tripler le flux actuel de piétons entre le parking de la Guezane et le centre d'Étretat, alors que des problèmes de sécurité sont déjà présents. De plus, certaines voies piétonnes sont étroites, ce qui complique la circulation simultanée des piétons et des véhicules. Ce risque est accentué à l'approche du croisement RD93/RD940, où les trottoirs se rétrécissent à moins de 1 mètre, forçant les piétons à marcher sur la route départementale, ce qui représente un danger notable. Aucune analyse sur les flux piétons n'est proposée dans le projet et reste très vague sur les aménagements des voies empruntées.

Quels sont les aménagements détaillés et réalisables sur les voies résidentielles sélectionnées et à quelle échéance ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

51) Surfréquentation du site des Falaises d'Étretat : Dans sa décision du 21 avril 2023 relative à la réalisation d'une évaluation environnementale, après examen au cas par cas du projet d'aménagement d'une aire de stationnement sur la commune du Tilleul, la préfecture émettait le point suivant :

« Considérant qu'un parc de véhicule d'une telle superficie, tout en organisant la circulation en entrée de bourg, ne participe pas à la réduction de la surfréquentation du site des falaises d'Étretat ».

Le Réseau Grand Sites de France préconise un « sous-dimensionnement volontaire des stationnements » en fonction des capacités du site et de son projet de préservation. Il n'existe aucune analyse de la fréquentation du site d'Étretat qui fixe un seuil maximal de visiteurs correspondant à la capacité d'accueil du site.

Les diagnostics de stationnement présentés sont insuffisants et le dimensionnement proposé ne prend pas en compte l'impact environnemental sur le site naturel des falaises et la sécurité des visiteurs n'est pas évaluée. Par conséquent, ils ne peuvent

justifier l'intérêt général du projet, y compris la mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

2) Sur le plan social pour justifier l'intérêt général

52) Sans justification chiffrée, étude ou analyse, le projet prétend viser à « enrichir la qualité de vie des habitants, des commerçants et des visiteurs ».

Création d'emplois locaux : Nombre et types de contrats proposés ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

53) Aucune compensation financière n'est prévue pour la commune d'Etretat, Aucune garantie n'est proposée pour protéger l'intérêt général du projet et aucune contrainte sur l'exploitation n'est prévue pour s'assurer d'une cohérence globale de l'offre touristique proposée par la collectivité (types et qualités des prestations d'accueil, tarifs, police etc...), diminution des recettes. Quel que soit la qualité des aménagements, le projet consiste à transformer une parcelle agricole –prairie fauchée) en parking. Il ne peut justifier l'intérêt général du projet emportant mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

54) Le Schéma des mobilités spécifie « 5. PROPOSER UN PLAN CAMPINGCARS » ; comment s'insère l'aire de la Guezane dans ce plan ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

55) Optimisation des conditions de stationnement et de circulation / Aucune analyse des flux ne vient étayer ladite « optimisation ».

Amélioration du cadre de vie des habitants : L'amélioration est argumentée vis-à-vis d'un parking occupant temporairement et illégalement une zone agricole. Il conviendra de préciser les années nécessaires pour obtenir les paysages simulés et présentés dans le dossier.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

56) Aucune garantie n'est proposée pour protéger l'intérêt général du projet et aucune contrainte sur l'exploitation n'est prévue pour s'assurer d'une cohérence globale de l'offre touristique proposée par la collectivité (types et qualités des prestations d'accueil, tarifs, police etc...)

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

57) Une diminution des recettes due au parking de la Guezane géré par un privé entraînera des conséquences sur les investissements de la commune

d'Etretat, notamment le projet d'apaisement du centre du village qui ne peut se faire que par transfert des recettes via des parkings aux entrées d'Etretat

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

58) L'argumentation apportée sur le plan social est largement suggestive sans apporter de preuve concrète. Des effets négatifs et des alternatives plus vertueuses sont omis. Il ne peut justifier l'intérêt général du projet emportant mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

### **Le plan écologique et environnemental pour justifier l'intérêt général**

Quel que soit la qualité des aménagements, le projet consiste à transformer une parcelle agricole –prairie fauchée) en parking. Il ne peut justifier l'intérêt général du projet emportant mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul.

3 Des alternatives au projet présenté sont possibles

Il ne s'agit pas de refuser l'aménagement d'un parking permanent à l'entrée d'Etretat (route de Criquetot RD39),.

D'autres solutions sont possibles, indissociable de la stratégie globale du territoire (Odt, Grand-Site et commune d'Etretat). Pour rappel, la stratégie mobilité Grand Site se décline selon les points suivants

Préserver et mettre en valeur les paysages exceptionnels du Grand Site.

Répartir les flux dans l'espace (littoral et rétro-littoral) et le temps (saisonnalité).

Diversifier les modes de déplacements sur le Grand Site : -

Entrer/sortir/parcourir.

Décartonner les mobilités

Prendre en compte la diversité des publics et l'origine géographique, le parcours du visiteur

Prendre en compte mobilités du quotidien et les attentes des habitants en matière de mobilité : transports en commun, modes actifs, covoiturage, stationnement.

Afficher une ambition forte de gestion durable du territoire : vision, engagement, faire aboutir les projets.

En préambule, nous demandons une vraie concertation avec toutes les parties prenantes d'Etretat pour réviser et finaliser le schéma des Mobilités du GRAND Site de 2019, avec un plan d'actions concret et budgété

Le besoin principal consiste en la création, en sus de l'existant, de 400 emplacements de parking dédiés aux visiteurs en périphérie d'Etretat et environ 500 emplacements répartis sur le territoire du Grand Site pour :

Transférer tous les emplacements de parking visiteur du centre bourg d'Etretat en périphérie.

Répartir les flux et les parkings sur le territoire du Grand Site, notamment les communes limitrophes à Etretat : Bénouville, Les Loges, Le Tilleul, La Poterie, Bordeaux St Clair

59) Parking de Fréfossé (route du Havre) : Ce parking communal d'Etretat offre aujourd'hui 270 places VL, idéalement situé à l'entrée la plus fréquentée par les véhicules, à 600-900 m de la plage (9-14 mn à pied) via un chemin piéton paysagé et sécurisé. Discret dans une zone vallonnée boisée, il est adapté à des aménagements et/ou une extension d'environ 150 à 300 places. Ce parking déjà existant ne déroge pas à la loi littorale étant dans la continuité de l'urbanisation d'Etretat.

60) Parking Guezanne (route de Criquetot) : Parking sous forme de délégation de service public (DSP) ou sous convention de maintien de l'intérêt général si le propriétaire reste privé. Offre de 350 places VL toute l'année sur une proportion de la parcelle visée par le projet, permettant les aménagements paysagers et d'accueil des visiteurs (éloigné des zones résidentielles). Une zone herbeuse peut-être mise à disposition par décision du conseil municipal d'Etretat pour des événements spécifiques, tels que le feu d'artifice du 13 juillet.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

61) Autres parkings : D'autres emplacements déjà identifiés dans le Schéma des Mobilités du Grand Site sont à planifier :

Parking route de Bénouville (D11) : Ancienne décharge d'Etretat

Parking route de Fécamp

Parkings décentralisés permanents ou temporaires, notamment sur les communes de Bénouville, Bordeaux St Clair, Les Loges, Le Tilleul, La Poterie.

Camping-Cars : Villainville

Bus : Parking du Grand Val à aménager

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Avis de l'Association des Amis d'Etretat (ADE)

Au regard du projet présenté, l'association donne un avis défavorable à la Déclaration de Projet valant Mise en Compatibilité du PLU du Tilleul.

Cet avis est susceptible d'évoluer en avis favorable sous réserves :

De la réduction de la surface agricole consommée à l'emprise nécessaire à un parking aménagé et paysagé de 350 places à l'usage exclusif de véhicules légers, soit une emprise totale inférieure à 2ha, éloignée des secteurs résidentiels existants ;

De la modification des limites territoriales entre les communes d'Étretat et du Tilleul, pour transférer la parcelle concernée sur le territoire d'Étretat ;  
De la production d'une convention de type « Délégation de service public », spécifiant les besoins et les contraintes d'exploitation du parking et les redevances annuelles versées à la commune d'Étretat ;  
De détailler et planifier un plan exhaustif des stationnements et de la signalétique sur la commune/ à proximité d'Étretat, en bonne concertation avec les associations représentant les résidents et acteurs économiques.

**Commissaire enquêteur :**

*Le projet prévoit des panneaux indiquant le nombre de places disponibles et la possibilité de réserver en ligne. Est-il prévu d'interconnecter ces informations pour les fournir en temps réel aux automobilistes ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ Contribution mail du 08/08/25, Cabinet d'avocats GARRIGUES-BEAULAC @10 A3

Cabinet d'avocats Guarrigues Beaulac associés qui représente les intérêts de Monsieur Buray, Monsieur Bunge, Monsieur Deschodt, Madame et Monsieur Blavette, Madame Bouwyn, Madame Mattos, et Madame Hesnard propriétaires riverains du terrain d'assiette du projet d'aménagement d'un parking d'environ 4,8 hectares au lieu-dit les Haulles sur le territoire de la Commune du Tilleul. Le projet soumis à l'enquête publique consiste en la création d'une zone Uys sur la parcelle cadastrée Section B n°757 d'une superficie de 48 042 m<sup>2</sup> située en limite communale au lieu-dit les Haulles sur la Commune du Tilleul afin de permettre l'aménagement d'une aire de stationnement : Cette parcelle fait actuellement l'objet d'un classement en zone A au PLU de la Commune du Tilleul. Elle est également exploitée en partie par une aire de stationnement sur une superficie de 14 300 m<sup>2</sup> ne bénéficiant d'aucun aménagement en termes de voies de circulation et de stationnement des véhicules ou encore de dispositifs de gestion des eaux pluviales adaptés à cette activité. Ce type d'utilisation des sols n'est pas autorisé par le PLU de la commune du Tilleul. Utilisée comme une aire de stationnement de délestage pour les visiteurs de la commune d'Étretat.

La Communauté urbaine voit ainsi une opportunité sur la parcelle cadastrée Section B n°757 d'agrandir le parc de stationnement du secteur afin de tenter de résorber les problématiques de stationnement rencontrées par la Commune d'Étretat. Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de la Commune du Tilleul porte, d'une part, sur une évolution du règlement graphique modifiant l'actuel zonage A de la parcelle cadastrée Section B n°757 en zone Uys et, d'autre part, sur une évolution du règlement écrit tendant à assurer la faisabilité du projet.

Cette déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la Commune du Tilleul ne saurait être approuvée puisqu'elle est dépourvue d'intérêt général.

## L'absence d'intérêt général du projet

En premier lieu, mes clients ont constaté que le projet tel qu'il a été présenté ne justifie d'aucun intérêt général. Conformément aux dispositions de l'article L. 300-6 du Code de l'urbanisme, l'autorité compétente peut, après une enquête publique, se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général d'une opération d'aménagement. Pour l'application de ces dispositions, il appartient ainsi à l'autorité compétente d'établir, de manière précise et circonstanciée l'intérêt général qui s'attache à la réalisation de l'opération d'aménagement constituant l'objet de la mise en compatibilité du PLU, au regard notamment des objectifs économiques, sociaux et urbanistiques qu'elle poursuit.

En l'occurrence, l'intérêt général du projet serait notamment justifié par :

Des diagnostic stationnement ; Des considérations écologiques et environnementales ; Des considérations sociales.

De plus, les évolutions du PLU induites par la déclaration de projet ont des répercussions sur la cohérence des règlements graphique et écrit avec les orientations d'aménagement définies par le PADD (II) ainsi que sur la compatibilité du PLU avec le SCoT (III).

Le projet d'aménagement d'un parking à la Commune du Tilleul prétend justifier un intérêt général en étant un site stratégique pour répondre aux besoins de stationnement de la commune limitrophe d'Étretat. Cependant, plusieurs éléments remettent en question cette affirmation :

62) Absence d'Études Récentes : Aucune étude récente sur la situation des stationnements dans les communes concernées n'a été réalisée, rendant difficile la validation du besoin d'une extension.

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

63) Évaluation Environnementale Insuffisante : L'évaluation fournie se limite à des photographies non datées de l'aire de stationnement existante. Cela ne permet pas de mesurer l'impact réel du projet.

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

64) Capacité de Stationnement Contestée : L'aire existante aurait environ 300 places (et non 400 comme indiqué), et il n'existe pas de preuves substantielles démontrant la saturation de cet espace durant les pics de fréquentation estivale (12h-18h), rendant la justification de l'extension à 4,8 hectares douteuse.

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

65) Données Obsolètes : Les informations sur le taux de congestion des parkings datent de novembre 2021 et semblent insuffisantes pour soutenir le projet.

Enfin, la Communauté urbaine affirme que ce projet vise à optimiser un terrain existant pour gérer les flux et réduire le stationnement illicite, mais cela ne répond pas aux préoccupations soulevées quant à la nécessité d'une telle extension.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

66) La capacité de l'aire existante est indiquée comme étant d'environ 300 places, contrairement aux 400 mentionnées dans le dossier. L'absence de données récentes prouvant une saturation réelle, notamment pendant les heures de pointe estivales (12h-18h), soulève la question de la réelle nécessité d'une extension à 4,8 hectares.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

67) Cette extension a ainsi pour effet de créer une aire de stationnement de plus de 800 places alors qu'il n'est pas sérieusement justifié au soutien d'études récentes que la capacité d'accueil de l'aire de stationnement existante arriverait à saturation en période estivale.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

68) L'aménagement d'une aire de stationnement d'une emprise de 4,8 hectares impliquant une mise en compatibilité du PLU n'est en rien justifié par une saturation de l'aire de stationnement existante.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

69) D'un point de vue écologique et environnemental, le projet d'aménagement d'une aire de stationnement sur 4,8 hectares tente de se justifier par un intérêt général en prétendant favoriser la biodiversité, notamment à travers la création de stations de biodiversité et de corridors écologiques. Cependant, plusieurs points soulèvent des inquiétudes :

Changement de Destination des Terres : Le projet implique de classer ces terres agricoles en zone Uys pour y aménager un parking de 814 places, ce qui entraîne une perte significative de terres agricoles et d'habitats.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

70) La MRAe dans son avis en date du 17 juin 2025 décrit le contexte environnemental du terrain comme étant localisé à l'Ouest de terres agricoles cultivées, au Nord d'un espace boisé et de terres cultivées et à l'Est d'une prairie de fauche. Il est également localisé à 1,36 km du site Natura 2000 « *Littoral* fourmis » et à 1,4 km du site « *littoral Seine-Marin* ». Le terrain est également à la lisière de la Znieff de type II « la vailleuse d'Étretat » et des Znieff de type I « *La cavité et le parc* ».

*de château de Fréfossé», « Cavite de Parlement», « cavité de la Roncière » et «Le Capté des trois Mathildes ».*

De plus, il convient de relever que Schéma de Cohérence Ecologique (SRCE) intégrant la Trame Verte et Bleue régionale identifie le terrain d'assiette du projet comme étant un corridor sylvo-arboré pour espèces à faible déplacement

En effet, le projet ne consiste pas seulement à aménager l'aire de stationnement d'une capacité de 300 places actuellement exploitée sur une superficie de 14 300 m<sup>2</sup>.

Il va bien au-delà puisqu'il prévoit d'anthropiser environ 4,8 hectares de terres agricoles à fort enjeux en termes de biodiversité. L'exploitation d'une aire de stationnement bien au-delà de l'emprise existante aura nécessairement pour effet de perturber la faune et la flore existante.

A ce titre encore, le projet d'une telle ampleur ne justifie d'aucun intérêt général.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

71) Concernant les considérations sociales, le projet d'aménagement d'une aire de stationnement de 4,8 hectares prétend justifier un intérêt général en évoquant la création d'emplois et l'amélioration des conditions de stationnement et de circulation. Voici les principaux points soulevés :

Création d'Emplois Annoncée : Le projet prétend générer des emplois pour les résidents locaux dans divers domaines tels que la gestion du site, l'entretien des espaces verts, et la sécurité. Il se présente ainsi comme une opportunité pour ceux en recherche d'emploi.

Absence de Justifications : Toutefois, le dossier ne fournit aucune étude de marché concernant l'emploi sur le territoire de la Commune du Tilleul, ni n'indique le nombre d'emplois qui seraient réellement créés. Aucune preuve n'atteste que ces postes seront pourvus par des résidents locaux.

Précarité de l'Emploi : Même si des emplois étaient effectivement créés, ceux-ci seraient probablement saisonniers et temporaires, contribuant à une précarité plutôt qu'à une stabilité économique pour les travailleurs locaux.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

72) Le projet croit également pouvoir justifier d'un intérêt général dès lors qu'il permettrait d'optimiser les conditions de stationnement et de circulation en luttant contre le phénomène des voitures ventouses qui représenterait 40 % des stationnements sur les voies du centre-ville d'Etretat et permettrait de réduire les stationnements illicites.

Il convient de souligner que le projet se borne à procéder par pures allégations et spéculations puisqu'il ne ressort aucunement du dossier dans quelle mesure l'aménagement d'une aire de stationnement payante serait de nature à changer et faire évoluer les comportements illicites des automobilistes. Dans son avis en date du 18 juillet 2025, la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers souligne ainsi à juste titre :

Là encore, la justification de l'intérêt général du projet fait défaut.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

PADD

73) En deuxième lieu, mes clients ont fait le constat que le projet tel qu'il a été présenté est incohérent avec les principes exprimés dans le projet d'aménagement et de développement durables de la Commune du Tilleul (PADD).

Ainsi, bien que le PADD ne soit pas un document directement opposable aux pétitionnaires, les dispositions du règlement ne doivent pas être en contradiction avec les grandes orientations et le contenu du PADD (Conseil d'Etat 16 octobre 2016, Req. ri° 387.308 ; 18 juin 2010, Req. ri° 326.708). Dans le cas présent, la mise en compatibilité du PLU présentée à l'enquête publique implique une modification du règlement écrit et du règlement graphique. Cette modification a pour effet de créer une incohérence des documents modifiés avec les orientations définies par le PADD. En réalité, le projet d'aménagement du parking de 4,8 hectares nécessitant la mise en compatibilité du PLU de la Commune du Tilleul n'est justifié par aucun parti pris eu égard aux orientations d'aménagement déterminées par le PADD. D'autre part, l'axe 1 « *Habitat et aménagement* » et l'axe 2 « *agriculture et espaces agricoles* » du PADD poursuivent l'objectif de préserver les espaces agricoles afin de limiter l'étalement urbain.

S'agissant de l'axe 1, le PADD fixe l'orientation de minimiser la consommation de terrains agricoles ou naturels notamment en : Evitant l'étalement urbain ; Réalisant le développement de la Commune dans le cadre de petites opérations favorisant la diversité et la densité architecturales.

S'agissant de l'axe 2, le PADD entend limiter l'étalement urbain et le mitage des espaces agricoles notamment en : Confortant l'urbanisation du bourg ; Ailleurs, en arrêtant l'étalement. En l'occurrence, le projet propose de classer la parcelle cadastrée Section B n°757 en zone Uys. Ce zonage ne permet aucunement de poursuivre les objectifs fixés par les axes 1 et 2 du PADD. En effet, le projet présenté a pour effet de participer à l'étalement urbain au sein du territoire communal eu égard à la localisation en limite communale du site dans un secteur naturel et agricole et à son éloignement du centre bourg de la Commune du Tilleul .

Par ailleurs, eu égard à son ampleur de 4,8 hectares, le projet ne saurait être caractérisé de petite opération. D'autre part l'axe 5 « *Fonctionnement urbain et équipements* » du PADD fixe l'orientation d'aménager des parcs de stationnement :

*« Pour améliorer le stationnement résidentiel et le stationnement d'évènements sur la commune, notamment à proximité de la mairie et de ses annexes, des écoles, de l'église, du cimetière »*

En l'occurrence, l'objet du projet ne répond en rien à cette orientation dès lors qu'il a pour objet de répondre aux problématiques de stationnement rencontrées par la Commune d'Etretat. De plus, l'aire de stationnement est destinée aux visiteurs de la Commune d'Etretat et à ses commerçants et non au stationnement résidentiel des habitants de la Commune du Tilleul compte tenu de sa localisation très éloignée du centre bourg.

Le projet ne permet en rien de poursuivre cet objectif.

#### SCoT

74) En troisième lieu, mes clients attirent votre attention sur l'incompatibilité du projet soumis à l'enquête publique avec les orientations du SCoT Le Havre Seine Métropole approuvé le 3 avril 2025. Cette analyse de la compatibilité du PLU avec le SCoT est réalisée de manière globale, à l'échelle de l'ensemble du territoire en prenant en considération l'ensemble des prescriptions du SCoT sans rechercher une adéquation du PLU à chaque objectif particulier. En l'occurrence, le SCoT Le Havre Seine Métropole couvre le territoire de 54 communes dont celui de la Commune du Tilleul de telle manière que son PLU s'inscrit dans un rapport de compatibilité avec les orientations du SCoT.

Ainsi, dans le cadre de la politique de sobriété foncière tendant à limiter la consommation foncière et l'artificialisation des sols, le SRADDET de la région Normandie pour la période 2021-2030 a alloué une enveloppe de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers de 290 hectares, dont 60 hectares sont consacrés aux équipements et infrastructures.

La MRAe dans son avis en date du 17 juin 2025 a recommandé 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). Dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, la Communauté urbaine se borne à reprendre la répartition des 290 hectares en 4 enveloppes foncières par le SCoT, dont 60 hectares dédiés aux équipements et infrastructures. Selon elle, son projet s'inscrit dans un rapport de compatibilité dès lors qu'il ne consommerait que 4,8 hectares d'espaces agricoles sur les 60 hectares.

Or, cela ne démontre rien.

En effet, l'enveloppe foncière de 60 hectares dédiée aux équipements et infrastructures se répartie sur l'ensemble du territoire couvert par le SCoT, c'est-à-dire sur les 54 Communes, soit une moyenne d'environ 0,9 hectares par Commune. De plus, l'analyse de ce rapport de compatibilité induit de prendre en considération les projets d'équipements et infrastructures à réaliser sur le territoire du SCoT ainsi que la réalité du territoire.

La Communauté urbaine ne fait pas cet effort.

D'autre part, le DOO développe une trame verte et bleue. Ainsi, le SCoT poursuit sur l'ensemble du territoire, notamment l'objectif de maintenir les prairies. De plus, il prescrit également le confortement des réservoirs de biodiversités que sont les prairies (DOO Scot p. 20). En 1 occurrence, il convient de souligner que la parcelle cadastrée Section B n°757 est, selon les dernières données disponibles sur le site Internet Géoportail, exploitée en terres agricoles sur une très grande superficie selon le registre parcellaire graphique : ce projet soumis à enquête publique a donc vocation à supprimer une prairie d'une superficie significative sur la parcelle cadastrée Section B0757 laquelle présente, comme il a été développé précédemment, de forts enjeux écologiques compte tenu de sa localisation et de son rôle de corridors de biodiversité. Autrement dit, la suppression de plus de 3 hectares de prairie ainsi qu'une consommation excessive de l'espace agricole ne permet pas au projet de respecter le rapport de compatibilité avec le SCoT Le Havre Seine Métropole. Il convient de souligner que la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestier dans son avis en date du 18 juillet 2025 indique :

*« En outre l'extension de stationnement au-delà de la Zone actuellement utilisée viendrait impacter des prairies encore en herbage, dont le maintien présente un intérêt en matière de préservation des espaces agricoles et de continuité paysagère. »*

Et la Chambre de l'Agriculture dans un avis du 26 juin 2025 indique : *« A la lecture des pièces de dossier, nous comprenons le souhait de régulariser et de fait, d'aménager la parcelle occupée depuis 10 ans par de stationnement sur une emprise de Pour autant, l'extension de l'aire de stationnement sur une prairie de 45 926 m est très impactante pour l'agriculture, en particulier les activités d'élevage. »*

Ainsi, la Commission Départementale et la Chambre d'Agriculture appellent à une consommation raisonnée de l'espace agricole en réduisant l'emprise du projet à 1 hectare.

Concrètement cela consiste à revoir le projet afin de permettre la seule régularisation de l'aire de stationnement existante - actuellement exploitée en méconnaissance du

règlement de la zone A du PLU - en procédant au classement de son emprise en zone Uys.

Il résulte de ce qui précède que le projet ne justifie en rien son rapport de compatibilité avec le SCoT Le Havre Seine Métropole.

**En définitive**, le projet soumis à enquête publique consiste en la régularisation de l'aire de stationnement ainsi qu'en une extension significative de l'emprise afin d'aménager pas moins de 4,8 hectares de terres agricoles. Ce projet dépourvu d'intérêt général est présenté sous le prisme des besoins et des problématiques de stationnement rencontrées sur le territoire de la Commune d'Étretat alors qu'il impacte le parti d'aménagement du territoire de la Commune du Tilleul tel qu'elle l'a défini dans son PLU. Ainsi, à l'échelle du territoire de la Commune du Tilleul, le projet est manifestement disproportionné et injustifié notamment par rapport aux considérations sociales et environnementales prétendument recherchées par le projet. En résumé, le projet menace des espaces à fort enjeu écologique et va bien au-delà de l'aménagement d'un parking existant. Par conséquent, l'ampleur de ce projet ne peut être justifiée par un intérêt général.

Le projet d'aménagement d'une aire de stationnement payante de grande ampleur est critiqué pour plusieurs raisons, soulignant qu'il repose davantage sur des intérêts privés que sur un véritable intérêt général :

- **Absence de Création d'Emplois Durables** : Le projet ne garantit pas la création d'emplois pérennes, ce qui remet en question son impact économique positif.
- **Impact Environnemental Négatif** : L'artificialisation de 4,8 hectares de terres agricoles menace les enjeux écologiques importants de la région.
- **Échec à Résoudre les Problèmes Existants** : L'extension du stationnement n'apporte pas de solution aux problèmes de stationnement illicite et aux comportements des automobilistes.
- **Problèmes d'Infrastructure** : Le site de la Guezane, à l'entrée de la Commune d'Étretat, ne dispose pas des infrastructures nécessaires (ruelles étroites, trottoirs inadaptés) pour gérer l'augmentation du flux de piétons, cyclistes et véhicules. L'architecte en charge du projet a d'ailleurs souligné ce manque d'adaptation des rues Maupassant et Tonnetot. (la rue René Tonnetot n'est pas dimensionnée pour accueillir cette augmentation de flux : la rue est étroite et ne dispose pas de trottoir adapté)
- **Risques d'Insécurité et d'Incivilité** : L'exploitation d'une aire de stationnement de cette taille pourrait entraîner des nuisances pour les riverains.

- **Proposition Alternative** : Au lieu d'une concentration du stationnement, il est suggéré d'opter pour une répartition des sites de stationnement pour mieux gérer les flux de circulation.

Mes clients recommandent de modifier le zonage Uys pour ne régulariser que l'aire de stationnement irrégulière existante, favorisant ainsi un projet plus raisonnable et respectueux des enjeux environnementaux.

En conclusion, les préoccupations soulevées illustrent les impacts potentiellement négatifs du projet sur la communauté et l'environnement, et un retour à un projet raisonnable est demandé.

➤ Contribution mail du 26/08/25, Stéphane JACQUET –(GB2A @108 ; A4)

Le projet d'aménagement d'une aire de stationnement de La Guézanne, porté par la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole, entre dans une phase d'enquête publique pour recueillir les avis des habitants. Voici les éléments clés du projet :

L'aire se trouve à l'entrée d'Étretat, utilisée saisonnièrement depuis 2011 par la commune. Actuellement, elle n'est pas aménagée et nécessite des travaux pour en faire un espace de stationnement opérationnel toute l'année.

Ce projet a pour objectif de transformer la zone agricole en zone Uys pour officialiser et pérenniser l'aire de stationnement existante. Améliorer l'accès et répondre aux besoins croissants en stationnement, en prévenant le stationnement anarchique. Intégrer l'aménagement dans l'environnement local.

Le projet comprend Un aménagement sur 48 042 m<sup>2</sup> avec 814 places de stationnement, incluant des emplacements pour les personnes à mobilité réduite, les recharges de véhicules électriques, et les camping-cars.Des infrastructures complémentaires, comme des sanitaires, un point d'information, et des espaces pour les vélos, avec un budget et une durée de travaux prévus de cinq mois.

Le terrain est adjacent à des sites Natura 2000, nécessitant une évaluation environnementale en raison de la réduction de la zone agricole.

La mise en compatibilité du PLU est nécessaire pour permettre la réalisation de ce projet d'intérêt général, particulièrement pendant les périodes touristiques à forte affluence. En résumé, le projet vise à répondre à un besoin croissant de stationnement à Étretat tout en intégrant des éléments d'aménagement durable, soulignant cependant la nécessité de préserver les zones agricoles et de prendre en compte les impacts environnementaux. Il s'inscrit dans une réflexion plus large liée aux enjeux de circulation et de stationnement dans la région.

Par délibération votée au cours du Conseil municipal du 20 août dernier, le Conseil municipal d'Etretat ; Après en avoir délibéré et analysé les pièces du dossier de mise en conformité n°2 du PLU du Tilleul a décidé : d'émettre un avis favorable sur le projet avec les observations valant réserves et les propositions d'évolution du projet suivantes :

Tout d'abord, le conseil municipal d'Etretat souligne l'impérieuse nécessité de prendre en compte les enjeux territoriaux à une échelle plus large que les seules communes du Tilleul et d'Etretat et de mieux coordonner les politiques d'aménagement.

### **1) Observations d'ordre général.**

75) Le conseil rappelle que la municipalité d'Etretat a approuvé simultanément le 22 juin 2016 : 1) son Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) valant Site Patrimonial Remarquable d'Etretat, 2) et son PLU Etretat 2016.

#### **Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :**

76) Le Conseil municipal souhaite insister sur la nécessité de prendre en compte ou de s'inspirer dans tout projet et donc celui présenté ici, des orientations et des précisions indiquées dans ces deux documents qui reflètent les enjeux principaux de la commune.

#### **Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :**

77) Le Conseil municipal recommande de mettre en conformité le projet avec le PLU Etretat 2016 et surtout le futur nouveau PLUi de la Communauté Urbaine.

#### **Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :**

78) Le conseil municipal a demandé dans sa délibération du 23 juin dernier que la spécificité d'Etretat soit reconnue par des OAP sectorielles dans le PLUi et que soit repris les termes des OAP du PLU Etretat 2016 d'Etretat "Protection et mise en valeur du patrimoine architectural et paysager" et des « sites d'enjeux identifiés » en les adaptant aux enjeux d'aujourd'hui et pour les 10 prochaines années. Ces enjeux sont les suivants :

- Redynamiser l'expérience et l'économie touristique avec la mise en valeur des patrimoines naturel, architectural et culturel en priorisant la rénovation du bâti,
- Organiser les mobilités et gérer les flux,
- Protéger la population sur les risques hydriques, principalement inondation et submersion.

79) Le conseil municipal a demandé que la sectorisation des OAP s'inspire des zones et des secteurs définis dans le PLU Etretat 2016 ou de l'AVAP : Front de mer, Centre-ville, Coteaux / grandes villas, Eglise. Par ailleurs, Le conseil municipale recommande qu'il soit mentionné dans les OAP Cadres Etretat : les protections inhérentes aux risques d'inondation et de submersion tels que

1) ruissellements : nécessité du maintien des jardins et des boisements sur les coteaux, la non- imperméabilisation des sols, le traitement des eaux pluviales sur les parcelles.

2) la submersion marine : nécessité de mentionner l'arrêté du Pdt de la CU LHSM (ARRT-20230191 du 5/12/2023) sur le porter à connaissance (PAC) risques littoraux qui a été annexé dans le PLU Etretat 2016.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

#### **Observations sur les OAP sectorielles.**

80) Le conseil municipal a demandé notamment les modifications suivantes :

L'ajout d'une OAP concernant l'aménagement du parking Fréfossé/Valaine actuel (route du Havre). Zone qui doit être identifiée en UG (urbaine d'équipements) dans le plan de zonage du PLUi. L'OAP doit spécifier la gestion des ruissèlements de ce secteur.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

81) L'ajout d'une OAP concernant l'extension du parking Fréfossé/Valaine (route du Havre). Zone qui doit être en AUG (à urbaniser d'équipements) dans le plan de zonage du PLUi.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

82) Bien que se situant sur la commune du Tilleul en limite de la commune d'Etretat, mais impactant et dépendant des infrastructures, de l'urbanisme et des capacités d'accueil d'Etretat, modification de l'OAP concernant la zone AUG (à urbaniser d'équipements) du parking de la Guézanne ( AOP sur commune du Tilleul) : prescriptions sur le volume de places de parking (~400) l'intégration paysagère (non-visibilité depuis la départementale, talus planté) et la gestion écologique de l'ensemble du projet, ainsi que revoir le cheminement des piétons proposé à travers une zone résidentielle non adéquate.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

#### **Observations sur les reculs par rapport aux voies et emprises publiques ou limites séparatives.**

---

83) Le conseil municipal constate dans le PLUi la suppression des reculs spécifiques aux départementales ainsi que le recul des limites séparatives pour les zones UC et UD et cela sans tenir compte des hauteurs de façades. Il constate aussi que les retraits pour les zones UD et UE sont réduits de 3 à 5 mètres.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

*Commissaire enquêteur :*

*Je pense qu'il y a une inversion : sont réduit de 5 à 3m versus 3 à 5m.*

Le conseil municipal souhaite pour les zones UC, UD et UE éviter les effets « couloir » entre 2 bâtiments et maintenir des haies pour soigner les entrées de ville, notamment sur les départementales (D11/D39/D945).

Le conseil municipal recommande le rétablissement d'un recul au moins égal à 5 mètres vis à vis des voies et emprises publiques et d'un recul vis-à-vis des limites séparatives au moins égal à 5 mètres pour les zones UC et UD et au moins égal à 8 mètres pour la zone UE.

84) Le conseil municipal ajoute que ces modifications nécessitent les créations d'une zone et des secteurs du PLUi spécifiques à la commune d'Etretat, conformément à la sectorisation préconisée dans les OAP Cadres.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Observation sur les risques de submersion et d'inondation par remontée de nappe.**

85) Le conseil municipal recommande de mentionner et annexer au PLUi l'arrêté du Pdt de la CU LHSM (ARRT-20230191 du 5/12/2023) sur le porter à connaissance (PAC) risques littoraux qui a été annexé dans le PLU Etretat 2016 (en attente de l'élaboration d'un PPR spécifique pour Etretat).

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Servitude.**

86) Le conseil municipal demande l'ajout de la servitude concernant le captage d'eau potable d'Etretat (rue Guy de Maupassant). Il conviendra de mettre en conformité les prescriptions AVAP qui contiennent des références au PLU 2016 d'Etretat avec le nouveau PLUi (références aux éléments graphiques et article du règlement). Comme relevé par l'autorité environnementale, 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, mais n'est pas jointe à l'étude d'impact. 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.

Tout comme l'autorité environnementale l'a déjà fait, le Conseil municipal 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).

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

87) 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 depuis 2003 avec la création d'un complexe hôtelier sur la parcelle. Cet aménagement de 2003 n'a pas été retenu.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

88) Ensuite en 2020, l'idée d'agencer une aire de stationnement sur le parking de la Guézanne est arrivée- » (p. 161 de l'Evaluation environnementale (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.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

89)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 de

l'impacts sur le paysage, la gestion des eaux pluviale et la biodiversité (p. 169 et 170 de l'EI). La mise en compatibilité du PLU du Tilleul va engendrer une consommation foncière de 4,8ha(48042m<sup>2</sup>), soit environ 1,7% de l'enveloppe foncière de consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers attribués par le Sradet 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 agroécologiques 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.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

90) 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 22687,4m<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 617l/s au point bas à un débit de 9,4 l/s (p. 38 de l'EI).

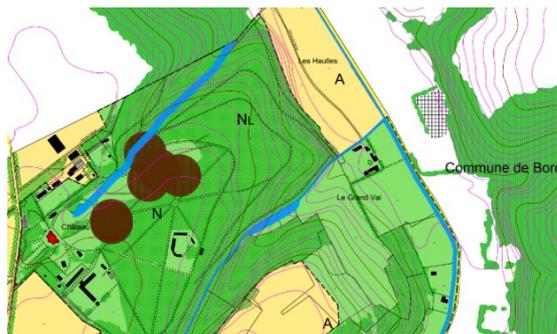
#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

91) 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).

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

##### **Commissaire enquêteur :**

*Dans le paragraphe 4.3.5 risques inondations p24 de l'annexe il est indiqué que la commune du Tilleul n'est pas exposée. Or dans le PLU de la commune du Tilleul la parcelle est entourée par trois axes de ruissellement (CF plan ci-dessous)*



## Contexte et enjeux

|   |  |  |
|---|--|--|
| Rang armature<br><b>Pôle de proximité</b>   | Surface<br><b>47 019 m<sup>2</sup></b>   | Occupation actuelle<br><b>1 propriétaire</b>   |
| Type enveloppe<br><b>Village</b>  | Occupation actuelle<br><b>0 logement*</b><br><small>Aucun logement vacant depuis 2 ans ou plus</small><br><b>0 local d'activité*</b> | <b>0 % de foncier public*</b><br><small>Société civile à vocation immobilière (1)</small>                              |
| Risques et nuisances  |  | Agriculture  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Risque d'inondation</li> <li>Ruissellement Aléa non défini</li> <li><small>Zone de risque élevé</small></li> </ul> |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Parcelles agricoles déclarées au Registre parcellaire graphique 2022</li> </ul> |

*De plus dans l'OAP 342 du PLUI de communauté Urbaine du Havre Seine Métropole dans le chapitre « Risques et Nuisances » En ce qui concerne le risque inondation il est indiqué : Ruissellement Aléa non défini Zone de risque élevée.*

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

92) 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

### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

93) 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 été enherbées, gestion douce des eaux par noues plantées) sont à même d'assurer une bonne intégration 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. Le Conseil municipal, comme 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.

### **Recommandations de solutions alternatives ou complémentaires en matière de stationnement dans la cadre de la révision du PLU.**

Les terres agricoles de la Guézanne sont répertoriées au cadastre sur la commune du Tilleul comme terre agricole. Dans son PLU, le maire du Tilleul souhaite changer ce statut pour en faire un parking, sur lequel le Conseil municipal d'Etretat émet un avis favorable sous réserve que ce parking :

- Ne dépasse pas une capacité de 500 véhicules (dont : 15 cars, 30 camping-cars et restes en V.L.) ;
- Soit doté de bornes électriques, de toilettes (sèche de préférence), de poubelles, et surtout de ne pas équiper ce parking de Fast-food ou autre action commerciale).
- Satisfasse toutes les parties prenantes du Grand site, et qu'Etretat puisse bénéficier de compensations.

Etretat possède quatre entrées de village :

- Etretat Le Havre D940 (artère principale) – Parking de Fréfossé 270 places
- Etretat Fécamp D940 (artère principale) – pas de parking sur ce versant –
- Etretat Criquetot D39 (artère principale) – terrain de la Guézanne environ 400 places actuellement – pas de car/Parking du Grand Val : places 8 cars, et parking VL 50 à 60 places.
- Etretat Bénouville D11 (parking de la Gare 70 place environ).

94) Le tourisme a un coût substantiel pour la ville d'Étretat en personnel d'entretien (plage, falaises, en déchet, en désagrément pour les villageois).

La création d'un parking sur la Commune du Tilleul aura pour conséquence des investissements et des coûts de fonctionnement liés à l'exploitation du parking substantiels pour la Commune d'Étretat (charges lourdes en personnels de sécurité, d'assistance et de services). Il est donc indispensable que la Commune d'Étretat puisse bénéficier de compensations financières.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

95) En conclusion, il est indispensable que le projet de parking soit réalisé dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage partagée avec la commune d'Étretat qui a jusqu'à maintenant et depuis 15 ans porté le projet de ce parking et l'a fait fonctionner chaque année de manière saisonnière à sa charge. Il pourrait être envisagé la possibilité d'une modification des limites territoriales entre les communes d'Étretat et du Tilleul

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

96) Ensuite, le parking doit être accompagné du réaménagement de la départementale 39, rue Guy de Maupassant, pour permettre une circulation sécurisée des nombreux piétons et des deux-roues qui depuis le parc de la Guézanne rejoindront Étretat et ses sites touristiques.

Enfin, le parking doit respecter la qualité de vie des habitants d'Étretat et du Tilleul. Le développement touristique du site ne doit pas dégrader la vie quotidienne des habitants permanents de la commune. Ici doit être mentionnée la volonté de la commune d'Étretat de protéger le lotissement riverain du futur parking par des aménagements qui garantiront la sécurité et la tranquillité des habitants. Les lacunes multiples du projet traduisent une défaillance qui compromet la bonne information du public et l'appréciation éclairée de l'autorité décisionnaire.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Au regard de l'ensemble de ces éléments, nous considérons que le projet soumis à enquête publique ne présente pas les garanties nécessaires, ni sur le plan de l'intérêt général, ni au regard des objectifs de planification territoriale, ni sur la prise en compte des enjeux territoriaux à une échelle plus large que les seules communes du Tilleul et d'Étretat et ne permet pas de coordonner les politiques d'aménagement.

Il ne répond qu'imparfaitement aux enjeux de stationnement de la station balnéaire d'Étretat et à l'impérieuse nécessité de gestion des flux touristiques et de préservation de l'environnement.

- Contribution mail du 23/08/25, commune d'Étretat (@23 A5)

Entre juillet et octobre 2020, la commission d'urbanisme d'Étretat a travaillé sur un plan pluriannuel pour 2021-2026, visant à améliorer l'aménagement de la ville tout en respectant la biodiversité et le développement durable. Plusieurs projets de parkings ont été envisagés pour accompagner la piétonisation de la ville :

1. **Parking de Fréfossé** : Extension possible à 500 places, mais rejetée par la DREAL en raison de la réglementation littorale.

2. **Parking à la Guézanne** : Transformation des terrains agricoles en un parking d'environ 450 à 500 places sans aménagement pour les bus ou camping-cars.

3. **Parking à la Vévigne** : Projet de 300 places, soutenu par les maires de Bénouville et d'Étretat, mais entravé par des restrictions de l'État.

4. **Stationnement aux Trois Matildes** : Un projet pour un maximum de 200 places, également freiné par des contraintes de propriété.

Ces initiatives visaient à réduire le trafic dans le centre-ville et à favoriser des mobilités douces. Le projet de piétonisation, incluant un plan réalisé par Serge Razzi, et d'autres aménagements, devaient contribuer à l'attrait d'Étretat en tant que destination touristique et écologique.

Avec l'absence de soutien des services d'État pour les différents projets de parking, une consultation avec un cabinet d'avocats a été entreprise pour évaluer les options. Le projet final propose une modification du PLU afin d'autoriser la création d'un parking à la Guézanne, tout en respectant certaines conditions (capacité maximale, accessibilité).

Les discussions avec les élus et le public continuent pour affiner ces propositions avant la date limite d'évaluation par le commissaire enquêteur, prévue pour le 28 août 2025. Les efforts sont concentrés sur un aménagement respectueux de l'environnement tout en répondant aux besoins de stationnement d'Étretat, un site classé avec des ambitions de devenir un "Grand Site de France".

➤ Contribution déposée permanence du 07/08/25, anonyme (@8 A6)

Un habitant d'Étretat exprime des inquiétudes concernant l'enquête publique sur la modification du PLU pour permettre la construction d'un parking à La Guézane.

L'habitant s'oppose fermement à la création d'un parking privé, arguant qu'il attirerait plus de touristes, aggravant ainsi les problèmes de surpopulation

97) Une enquête est réalisée jusqu'au 28 août 2025 pour modifier le PLU du Tilleul et permettre la construction d'un parking. Le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) de la CULHSM, arrêté le 3 avril 2025, remplacera les PLU des différentes communes, y compris celui du Tilleul. Les enquêtes sur le PLU et le PLUI se chevauchent, obligeant les citoyens à émettre des recours multiples, ce qui est

perçu comme une source de confusion et un gaspillage de fonds publics. Cette complexité administrative pourrait nuire à la confiance des citoyens dans la prise de décision publique.

98) Quel est le but de votre enquête dont les conclusions deviendront sans objet du fait des conclusions qui seront rendues quasi-simultanément dans le cadre de l'enquête publique du PLUI ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Le débat sur le changement d'affectation de ce terrain dans le PLU du Tilleul à la vue des calendriers ne constitue-t-il pas un doublon avec le débat qui aura né

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

99) Le terrain de la Guezane est à La frontière des communes d'Étretat, de Bordeaux St Clair et du Tilleul. Les habitants de ces trois communes seront nécessairement impactés par ce projet (ce qui montre l'intérêt du PLUI). Quelles sont les compensations apportées aux habitants concernant : les nuisances sonores, visuelles (même aménagé un parking reste un parking), olfactives et environnementales (qualité de l'air et de manière générale) ; la baisse de la valeur des habitations du fait de [a proximité plus qu'immédiate de ce parking ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

100) A l'heure où Le surtourisme fait l'actualité dans la presse notamment avec l'exemple d'Étretat, que le ministre du tourisme s'exprime sur ce sujet, est-il opportun de créer un Parking dont la surface est deux fois celle du parking provisoire actuel ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

101) Comment justifiez-vous la détérioration de la qualité de vie des habitants des rues Tonnetot et des Écoles en raison du projet de parking ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

102) Quelles sont les mesures prévues pour atténuer les nuisances causées par l'augmentation du flux de piétons (6000 par jour) dans ces rues non aménagées ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

103) Quelles actions seront prises pour honorer les promesses de campagne du Maire d'Étretat visant à "redonner Étretat à ses habitants" ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

104) Pourquoi le projet de parking à Étretat ne prévoit-il pas des aménagements tels que des navettes électriques ou des améliorations des voiries ?

---

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

105) Quelles sont les raisons pour lesquelles le projet ne propose pas de véritable contournement d'Étretat, plutôt qu'une alternative jugée insuffisante ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

106) Quelles mesures seront mises en place pour réguler les flux de circulation générés par la création du parking ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

107) Comment expliquez-vous l'absence d'aménagements de chaussée en adéquation avec l'augmentation de la fréquentation d'Étretat depuis la création de la communauté urbaine ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

108) Quelles solutions envisagez-vous pour minimiser les effets néfastes que ce projet pourrait avoir sur la qualité de vie des habitants d'Étretat ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

109) Comment prévoyez-vous de gérer le stationnement des cars sur le parking, notamment en ce qui concerne l'embarquement et le débarquement des passagers ? Si les cars doivent aller jusqu'au parking du Grand Val pour embarquer et débarquer les passagers, ce flux générera des nuisances supplémentaires dans la rue Maupassant ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

110) Quelles solutions sont envisagées pour les passagers à mobilité réduite, en particulier les personnes âgées qui visitent Étretat ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

111) Quelles seront les modalités précises de stationnement pour les camping-cars sur le parking ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

112) Étant donné que le terrain est privé, qui sera responsable des contrôles ? la police municipale ou la gendarmerie n'ont pas compétence dans cette zone.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

113) Pourquoi la gestion de l'interdiction de stationnement sur les accotements a-elle été résolue avec des aménagements permanents à Fécamp et saisonniers sur la route de Criquetot sans nécessiter de parking supplémentaire ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

114) Comment le nouveau parking peut-il être perçu comme une solution à court terme qui pourrait engendrer une augmentation du tourisme au détriment des résidents d'Étretat ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

La création d'un parking privé payant est jugée inappropriée, car elle laisse les pouvoirs publics sans maîtrise sur les flux touristiques. En l'absence de mesures de flux et de gestion efficaces des flux, les touristes continueront de chercher des places gratuites dans Étretat. De plus, ce projet, malgré des discours rassurants, soulève des inquiétudes concernant le manque de financement pour les aménagements nécessaires à la ville.

➤ Contribution mail du 14/08/25, Noël FORGEOT@14

J'ai exprimé mon avis sur ce projet de parking que j'ai méticuleusement étudié sur le plan principalement du délit de détournement du code l'urbanisme par un propriétaire sans scrupule d'un terrain agricole, de la morale publique bafouée, de l'organisation précipitée de la consultation, de l'emploi abusif de la classification du "PIG" alors que c'est un projet exclusivement d'intérêt privé et donc financier, de l'évaluation environnementale commandée par la SCI propriétaire du terrain et Maître d'ouvrage du projet sous conflit d'intérêt prononcé et la liste est trop longue pour pouvoir tout dénoncé.

115) Le terrain agricole, parcelle B767, transformé en parking sauvage sans aménagement. Constitue une Infractions : Selon l'article R\*121-13, cette transformation viole le code de l'urbanisme et l'environnement.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

116) Le projet est présenté comme d'intérêt général mais sert des intérêts privés. La SCI pourrait réaliser un gain financier considérable, tandis que la Mairie d'Étretat ne bénéficiera pas d'avantages tangibles. Sur le plan de la morale publique, comment peut-on accepter de couvrir un tel projet privé sous couvert d'un projet d'intérêt général ?

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

117) Le projet menace de diminuer les revenus de stationnement de la commune. Ce projet risque d'enrichir un propriétaire au détriment des habitants d'Étretat, qui doivent supporter les conséquences d'une augmentation du flux touristique sans retour financier ni bénéfice pour leur qualité de vie.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

118) Cette classification est perçue comme une stratégie pour modifier le PLU sans le processus adapté, pour éviter les prochaines élections municipales.

## Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

119) Le passage d'un terrain agricole à un projet de parking nécessite une révision globale, et non une simple modification.

## Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

120) En ce qui concerne l'Évaluation environnementale il y a conflit d'intérêt puisque Les bureaux d'étude sont missionnés par la SCI compromettent l'objectivité de l'évaluation.

## Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

121) Le rapport minimise les impacts négatifs sur la biodiversité et la santé publique. Il est invraisemblable et inacceptable que le rapport sur la biodiversité, l'environnement et la santé humaine décrive le terrain de parking comme ayant peu d'intérêt écologique, tout en affirmant que les aménagements prévus favoriseront le développement d'espèces disparues. Il serait plus honnête de considérer la faune qui existait lorsque le terrain était cultivé. Les conclusions du rapport, qui prétendent que le projet aura un impact positif et qu'il est neutre par rapport à l'agriculture, semblent inappropriées.

## Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

122) Transfert de la parcelle : Proposer un transfert du terrain classé en zone "A" à la commune d'Étretat pour permettre une expropriation pour projet d'intérêt général.

## Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ Contribution mail du 25/08/25, Jean-Baptiste RENIE @45

Conseiller municipal de la commune d'Étretat.

123) La procédure mise en place pour le projet de stationnement risque de compromettre durablement l'avenir de la Commune d'Étretat et sa capacité à décider de son propre destin. Bien que la question des parkings soit un sujet ancien, la décision soudaine du Conseil communautaire, annoncée le 4 juin 2025, a levé des inquiétudes.

124) La diffusion du projet sur le site de la Communauté urbaine le 12 juin prive les habitants et les associations d'un vrai débat collectif, contournant ainsi la mise en œuvre de la révision du PLUi en cours. Bien qu'une période de concertation ait eu lieu sur le site de la Guezane, elle a été trop rapide et n'a généré que quelques avis oraux, laissant beaucoup de questions sans réponses. Lors de la réunion sur le site de la Guezane, sur environ cinquante participants, seulement un couple a indiqué être habitant de la Commune du Tilleul, confirmant que le projet concerne principalement les résidents d'Étretat.

125) Cette modification du PLU est liée à un projet privé qui favorise la valorisation d'un terrain au profit exclusif d'un opérateur privé. Ce point est crucial pour les habitants, car il implique une libéralité inacceptable pour une collectivité locale. De plus, il est étonnant que le projet ne comporte aucun schéma juridique ou convention entre les parties prenantes. Une décision engageant l'avenir d'Étretat devrait s'appuyer sur la transparence, la sérénité, la participation de tous, et ne pas être prise à la hâte. Or, ce n'est pas le cas avec le projet actuel.

126) Bien que favorable à un parking sur la parcelle B 757, vous estimez que le projet actuel ne répond pas aux véritables enjeux rencontrés par la Commune d'Étretat.

Contrairement aux affirmations des promoteurs, le projet n'aborde pas efficacement les problèmes de circulation, de sécurité, et de stationnements sauvages le long des routes départementales.

- Que le projet aggrave la situation, asphyxiant les derniers habitants en quête de tranquillité et poussant les commerces de proximité à fuir le centre-bourg.
- Le projet ne résoudra pas le problème des 70 % de stationnements illicites le long de la D 940. Un aménagement sécurisé des bas-côtés est nécessaire pour lutter contre le stationnement sauvage.
- La concentration des véhicules se dirigeant vers le parking de la Guézanne risque de saturer la commune. Une répartition homogène des aires de stationnement sur les voies d'accès est essentielle pour améliorer la circulation et la sécurité des piétons, tout comme les bassins de rétention pour les eaux pluviales, qui doivent également être proportionnés et judicieusement répartis.

127) Le projet de parking à la Guezane va à l'encontre d'un des objectifs principaux du Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Étretat Côte d'Albâtre, qui vise à « déconcentrer la fréquentation à Étretat et améliorer la diffusion des visiteurs sur l'ensemble du territoire ». Cet objectif promeut un tourisme écologique raisonné et appelle à une distribution des aires de stationnement sur l'ensemble des treize communes concernées, plutôt qu'à une concentration des véhicules sur un méga parking de 850 places à l'entrée d'Étretat.

De plus, dans une contribution à l'enquête publique datée du 8 août 2025, le syndicat mixte rappelle l'importance d'une meilleure répartition des flux de visiteurs dans le temps et l'espace, visant à apaiser les déplacements à Étretat et à réduire l'usage de la voiture. Or, le projet actuel concentrera le flux touristique sur la commune d'Étretat, contrariant cette volonté de répartition.

Le schéma des mobilités et des itinérances douces de 2019 repose sur des éléments obsolètes, datant de 2014 à 2018, ce qui ne permet plus de répondre aux enjeux contemporains.

128) Le projet de parking risque de siphonner les recettes de stationnement de la Commune d'Étretat, qui étaient de 2,7 millions d'euros en 2024. Cela augmentera les charges d'investissement et de fonctionnement, compromettant l'équilibre économique de la commune à une époque où elle est déjà sous pression pour réduire les dépenses et augmenter les recettes sans accroître les contributions et dotations.

En outre, les revenus générés par ce parking pourraient dissuader la Municipalité d'Étretat de « semi-piétonniser » le centre-bourg ou de supprimer des stationnements, de peur de voir ses recettes diminuer. Ce phénomène irait à l'encontre des objectifs du Syndicat Mixte Falaises d'Étretat Côte d'Albâtre, qui cherche à requalifier le centre-ville et le front de mer d'Étretat, tout en promouvant la mobilité douce et la piétonisation.

129) Le projet de parking va détériorer les relations entre l'opérateur privé, les communes d'Étretat et du Tilleul, ainsi que la Communauté Urbaine (CU). Il introduit une complexité qui désresponsabilise les collectivités locales, empêchant une véritable coopération. Cela pourrait aboutir à une situation où l'exploitant du parking aurait une liberté de mouvement excessive.

En effet, un parking géré par un opérateur privé sur le territoire de la Commune du Tilleul, destiné aux touristes d'Étretat, engendrerait une concurrence malsaine avec cette dernière. Ce projet compliquerait les relations administratives, opposées au besoin urgent de simplification.

En somme, plutôt que de résoudre des problèmes d'intérêt général, ce projet pourrait créer de nouvelles tensions et déséquilibres.

130) La vocation du PLU, bientôt PLUi, est de fournir une vision à long terme qui équilibre protection des ressources, développement urbain maîtrisé, et activités économiques et résidentielles. Cependant, la mise en compatibilité proposée semble réduire cette vocation à un simple accommodement pour un projet ponctuel, amalgamant un intérêt général peu explicité et un intérêt privé, sans réflexion d'ensemble ni urgence justifiée, fragilisant ainsi la planification territoriale. Pourquoi ne pas adopter une structure juridique publique/privée adéquate ?

131) Si l'intérêt général est avéré pourquoi Le projet est confié à un opérateur privé sans appel d'offres, sans étude d'autres alternatives, et sans encadrement public ni gouvernance partagée, écartant la Commune d'Étretat de toute décision opérationnelle.

132) Si l'intérêt général n'est pas avéré Comment justifier la mise en compatibilité du PLU du Tilleul ?

Les promoteurs du projet justifient l'intérêt général par :

Le schéma des mobilités, qui n'est pas encore validé.

Un diagnostic stationnement datant de 2021, non partagé dans la documentation de l'enquête publique, critiqué par la MRAe pour son insuffisance dans l'évaluation des impacts négatifs.

Une dimension sociale sans étude sérieuse pour prouver que le projet profitera à la qualité de vie des habitants, commerçants et visiteurs.

Sans une mise à plat du projet, déterminant clairement l'intérêt général et explorant les alternatives avec la participation des riverains et de la Municipalité d'Étretat, il y a un risque élevé de méfiance et de sentiment que l'intérêt général est sacrifié au profit d'intérêts particuliers.

Opposition à la mise en compatibilité du PLU du Tilleul pour le projet d'aire de stationnement de la Guézanne pour plusieurs raisons :

Il ne traite pas les enjeux de circulation, de stationnements illicites et de sécurité.

il contredit les objectifs du Syndicat Mixte Falaises d'Étretat Côte d'Albâtre.

Il compromet l'équilibre économique, social et environnemental de la commune.

Altère la démocratie locale.

133) Je propose donc que la Municipalité travaille rapidement avec la Communauté Urbaine et un bureau d'urbanisme pour explorer des alternatives, comme :

- Réduire le projet de parking à 300/350 places sans bitume, sur 1 à 1,3 hectares.
- Étudier d'autres options de stationnement, comme l'extension de parking de Fréfosse, l'ancienne décharge à Bénouville, une aire près de la gare des Loges, une aire pour bus à Villainville, et l'extension du parking rue du Presbytère.
- Etudier toutes les possibilités de partenariat public-privé ou d'autres formes juridiques, préservant ainsi l'intérêt général d'Étretat
- Etudier, dans un but de simplification, le rattachement de la parcelle B757 Tilleul à la Commune d'Étretat. A cet effet, plusieurs élus ont d'ores et déjà

soutenu un projet de délibération pour une demande officielle de rattachement de la parcelle B757 du Tilleul à Etretat, par le Conseil Municipal

- Contribution mail du 25/08/25, Eric ADER (@58)

134) Aucune étude d'impact

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

Le projet ne démontre pas un véritable intérêt général et semble uniquement répondre à une logique de développement de la circulation de camping-cars et de bus. Ces véhicules ne contribueront pas à un développement économique durable, mais plutôt à l'accentuation du surtourisme. La définition de l'intérêt général ne peut pas se baser sur des affirmations non étayées par une étude d'impact adéquate.

135) Le projet en question vise à légaliser une violation des règles urbanistiques, renforçant ainsi une bétonisation inacceptable d'une zone agricole déjà utilisée comme aire de stationnement temporaire. Plutôt que de résoudre les problèmes environnementaux, il officialiserait une situation nuisible pour les riverains. En accroissant le nombre de places pour des véhicules polluants, la commune d'Étretat semble encourager le surtourisme plutôt que de le maîtriser, déplaçant ainsi les nuisances vers les communes voisines.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

136) Le projet prétend générer des emplois locaux liés à la gestion du site, mais manque de données claires, notamment sur le type d'emploi, le budget et la gestion des nuisances. Les affirmations concernant des emplois et une opportunité économique semblent infondées sans étude d'impact sérieuse.

L'ajout de places pour camping-cars et bus pourrait donner l'illusion de répondre aux besoins touristiques tout en masquant un véritable objectif : créer une gare routière immense, source de pollution visuelle et atmosphérique. Enfin, bien que le projet propose des places réservées aux commerçants pour faciliter l'accès au centre-ville, la distance entre l'aire projetée et ces commerces rend cette solution inadaptée, nécessitant possiblement des navettes qui ajouteraient encore au trafic.

Ce projet ne régularise pas une situation existante, mais viole les règles de protection de l'environnement et nuit à la qualité de vie des riverains. Il met en péril des principes fondamentaux de non-artificialisation des sols et du droit à un cadre de vie sain, en contradiction avec la décision du Conseil constitutionnel sur la protection de l'environnement

- Contribution mail du 25/08/25, Nils BUNGE (@56)

137) Au-delà des problèmes écologiques liés à la création d'un immense parking au-dessus d'une rivière,

138) il est important de repenser la stratégie touristique d'Étretat. Plutôt que de concentrer le tourisme de masse uniquement sur Étretat, il serait plus judicieux de répartir les visiteurs entre les communes environnantes comme Le Tilleul, Les Loges et Criquetot. Cela permettrait non seulement d'alléger la pression sur Étretat, mais aussi de créer des retombées économiques pour ces autres villages.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

139) Actuellement, de nombreux touristes ne passent qu'une journée à Étretat, ce qui engorge la ville. Encourager ces visiteurs à s'arrêter dans les villages voisins, où ils pourraient consommer et profiter de l'environnement, serait bénéfique. L'exemple de Les Loges, avec son parking et son petit train vers Étretat, montre que de telles initiatives peuvent réussir. En multipliant les connexions entre Étretat et les villages environnants à travers des moyens de transport comme des bus, des pistes cyclables et des petits trains, on pourrait désengorger Étretat et mettre en valeur toute la région. L'objectif serait d'attirer les touristes pour des séjours d'une semaine ou plus, tout en incitant la ville d'Étretat à développer des activités culturelles et sportives plutôt que de se concentrer sur l'expansion de parkings.

Au lieu de construire un parking géant à l'entrée d'Étretat, il serait intéressant d'envisager des projets comme un accrobranche, un service de location de vélos ou des aires d'activités pour enfants. Cela donnerait aux visiteurs plus de raisons de rester à Étretat, au lieu de simplement y passer quelques heures.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ Contribution mail du 28/08/25, Adélaïde MAURY-GIRSCHIG (@139)

140) Après avoir étudié les documents de l'enquête publique, en particulier l'étude d'impact et son résumé non technique, il apparaît que le surtourisme est un problème majeur pour Étretat, un village de seulement 4,07 km<sup>2</sup> et 1 200 habitants, qui accueille environ 2 millions de touristes par an, soit 5 500 visiteurs par jour. Cette affluence représente un facteur de 4,7 par rapport à la population locale, ce qui soulève des inquiétudes. Il est largement reconnu que l'augmentation de l'offre entraîne une demande croissante, ce qui est également vrai pour le stationnement. Ainsi, il est crucial de définir des limites viables pour l'accueil des touristes à Étretat pour éviter d'altérer divers paramètres, tels que :

Seuil environnemental : préservation des caractéristiques des sols et des falaises.

Seuil de sécurité : sécurité des piétons sur les voies sans trottoirs adaptés.

Seuil d'équipement : capacité des infrastructures telles que l'hôtellerie, la restauration, et les services publics.

De nombreux sites touristiques souffrant de surtourisme, comme les Calanques de Marseille, ont déjà mis en place des mesures de restriction et d'adaptation, telles que la réservation préalable. Cela pourrait être une voie à envisager pour Étretat.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Pour gérer efficacement le surtourisme à Étretat, il est impératif de réaliser une modélisation complète de la circulation et des stationnements à l'échelle du Grand Site. Cette modélisation doit prendre en compte tous les modes de déplacement et usages, en se basant sur des scénarios numériques variés (voiture, transports en commun, modes doux) et sur des horizons temporels (2030, 2040).

Le projet de parking, plutôt que de résoudre le problème de surtourisme, pourrait en réalité l'aggraver, notamment si le nombre de visiteurs atteignait 3 millions par an. À ce rythme, la création de parkings géants devient une solution peu réfléchie, reposant sur des approches à court terme sans évaluation globale.

Dans ce dossier :

L'analyse se concentre uniquement sur l'emprise du parking, sans tenir compte de l'environnement acoustique, de la circulation, des déchets, de la faune et de la flore.

Aucun examen des flux piétonniers et de leur sécurité n'est réalisé, laissant des questions sans réponses concernant les aménagements nécessaires.

L'étude ne fournit aucune vue d'ensemble des cheminements piétonniers, rendant difficile la compréhension des accès depuis le parking vers la ville.

Il n'y a pas d'analyse sur la gestion des déchets le long du parcours piéton, alors que les installations actuelles sont insuffisantes.

L'absence d'évaluation du trafic semble dangereuse, se fondant sur des données anciennes et inappropriées pour l'évaluation des impératifs du projet.

141) L'étude d'impact présente plusieurs affirmations non démontrées, notamment l'idée que le nombre de véhicules sera identique à celui déjà présent à Étretat et que les voitures actuellement garées illégalement dans le centre-ville s'orienteront vers le nouveau parking. Cela soulève des questions sur la faisabilité de remplacer le stationnement gratuit par des places payantes éloignées.

L'étude ne fournit pas une analyse complète de la situation de stationnement, se contentant de trois pages sur un total de 262.

Le chapitre sur les transports en commun se limite à énumérer les options existantes sans évaluer l'impact du projet.

L'étude faune flore Réalisée sur un seul jour et dans un périmètre restreint, elle doit être étendue sur quatre saisons et inclure des zones naturelles plus larges pour être pertinente.

L'étude devrait inclure des cartes des stationnements et des voiries, qui manquent actuellement.

Le document présente une syntaxe déplorable et des redondances fréquentes, ce qui nuit à la compréhension.

Des passages sont mal référencés ou hors sujet, rendant certaines sections confuses.

Globalement, ces manquements mettent en lumière une étude d'impact déficiente qui nécessite une révision approfondie pour utilement informer les décisions liées au projet.

L'étude d'impact présente plusieurs lacunes et incohérences, notamment :

Dans la présentation du projet, les chiffres concernant la surface de parking et le nombre de places sont laissés en blanc (EI p. 129), ce qui est inacceptable pour un document soumis à enquête publique.

L'étude déclare qu'aucune contrainte ne sera observée à court ou long terme (EI p. 203), ce qui soulève des interrogations sur l'exhaustivité de l'analyse.

L'affirmation que le projet contribuera à la création d'une nouvelle aire de stationnement aménagée (EI p. 207) est vague et peu précise.

Ce dernier mentionne une modification difficile à comprendre du PLU (p. 3) et un chapitre sur la vue d'insertion qui ne contient que des schémas au lieu de véritables vues (p. 22).

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

142) Pour le mémoire en réponse pour la MRAe Bien que l'Autorité Environnementale ait demandé des croquis et photomontages pour évaluer l'impact paysager, le mémoire ne présente que des esquisses en aquarelle, sans photomontages qui permettraient de visualiser le projet dans son environnement.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

143) Il est donc urgent de suspendre le projet actuel pour permettre une réelle modélisation des flux et la préparation d'un Dossier Loi sur l'Eau, essentiel pour une Autorisation Environnementale appropriée.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

➤ Contribution mail du 21/08/25, Isabelle et Michel LABROUSSE (@20)

144) Présenté comme une opportunité permettant d'accueillir les visiteurs sans coûts pour les collectivités, ce projet pourrait en réalité représenter un effet d'aubaine trompeur. Mr Labrousse s'interroge pour savoir qui finance les études du projet (entreprise privée ou collectivités) ?

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

145) La création d'un parking éloigné (comme observé dans d'autres sites touristiques) est envisagée comme une réponse au surtourisme, mais sans plan d'aménagement global. Les autorités semblent davantage motivées par une démarche de "gratuité" que par une vision à long terme de gestion de la fréquentation

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

146) La distance à la mer restera la même (1,6 km), mais l'accès à la plage sera semé d'embûches. Les efforts nécessaires pour y parvenir ne changeront pas, tandis que les risques augmenteront, car les accès à la mer, notamment la rue Guy de Maupassant et l'axe rue René Tonnetot-rue des Écoles, devront gérer un flux de piétons considérablement amplifié, potentiellement deux à trois fois plus important qu'actuellement impliquant des problèmes de sécurité

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

147) Le projet évoque des parkings réservés pour des "navettes", mais il n'est pas précisé si celles-ci seront uniquement pour les personnes à mobilité réduite. De plus, la logistique de transport d'un grand nombre de visiteurs (3 000 à 6 000 par jour) vers la plage semble impraticable.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

148) Le dossier reste muet sur qui financera le coût des navettes, qu'il s'agisse de l'investissement initial, de l'exploitation ou du personnel.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

149) Tous les véhicules, quelle que soit leur provenance, convergeront vers ce nouveau "méga-parking", suite à la suppression de nombreuses places de

stationnement actuelles. Sans amélioration significative des voies d'accès ni élargissement des routes, le flux de véhicules pourrait doubler sans pouvoir s'écouler, entraînant des encombrements importants.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

150) La seule mention de feux tricolores au carrefour de la route de la Guezane et de la D 39 semble dérisoire face à l'augmentation anticipée de circulation, promettant ainsi des bouchons monstres.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

- Contribution mail du 20/08/25, Isabelle et Jean-Frédéric BLAYN (@18) De 1 615 habitants en 1999, Étretat compte désormais seulement 1 167 habitants en 2022. Cette tendance soulève des inquiétudes quant à la viabilité de la communauté locale.

Plusieurs difficultés affectent la vie à Étretat :

Le village est enclavé entre deux falaises et la mer, limitant les options d'expansion.

Les communes limitrophes ne semblent pas concernées par les problèmes d'Étretat, possiblement en raison de rivalités historiques.

Les voies de transit ne sont pas conçues pour gérer les flux actuels de visiteurs, notamment avec l'augmentation des tailles de véhicules.

Le manque de places de parking complique davantage l'accès au village.

Une part excessive de logements est transformée en Airbnb, affectant la disponibilité de logements à long terme.

Un millefeuille bureaucratique a dilué les compétences des acteurs locaux, rendant difficile la coordination d'actions bénéfiques.

Il est crucial de voir le tourisme comme une richesse à condition d'être bien géré. Des exemples comme ceux des Calanques, de Porquerolles et du Mont Saint-Michel montrent qu'il est possible de limiter le flux de visiteurs pour améliorer leur expérience et profiter à toute la communauté.

Pour répondre aux préoccupations soulevées par la situation actuelle à Étretat, plusieurs solutions sont envisagées :

le système tel qu'il est ou envisager une modification des limites de la commune, voire une fusion avec les trois communes limitrophes pour intégrer les terrains à Étretat.

Établir une convention entre la commune, le propriétaire du terrain et l'exploitant. Cela permettrait de gérer les flux de visiteurs, de définir les tarifs et d'assurer une rétribution à la commune pour l'usage des infrastructures.

Restreindre le nombre de véhicules légers à 200-300, incluant 20 camping-cars, avec une zone réservée aux bus pour assurer leur desserte sans stationnement permanent.

Mettre en place un système de tarification pour moduler les prix du stationnement selon la saison et le jour de la semaine. Par exemple :

- Tarifs élevés durant les weekends d'été,
- Tarifs modérés en semaine pendant l'été,
- Tarifs réduits lors des weekends de printemps et d'automne,
- Tarifs faibles ou gratuits pendant les weekends d'hiver et le reste de l'année.

➤ Contribution mail du 26/08/25, Jean-Marc DESCHODT (@85)

151) Monsieur le Maire du Tilleul et Monsieur le Président du Havre Seine Métropole sont accusés d'avoir engagé leur responsabilité pénale en permettant l'occupation d'un terrain agricole (cadastré section B n° 757) pour un usage de parking, sans y mettre un terme. De plus, les propriétaires du terrain et le maire d'Étretat sont également impliqués, ayant réalisé des aménagements sur ce terrain, tels que le terrassement d'entrées et sorties, la pose de portiques et la création d'une signalétique sommaire. J'avais d'ailleurs alerté le maire d'Étretat à ce sujet par courrier recommandé le 11 mars 2018.

152) Aucune modification du document d'urbanisme pour aménager un parking ne peut légaliser une infraction qui porterait gravement atteinte à l'intérêt public, notamment à travers son impact sur les milieux naturels et le paysage, comme souligné dans de nombreuses contributions à l'enquête publique.

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

Le terrain en question, situé au fond de la valleuse et inscrit dans l'Arrière-Pays de la Côte d'Albâtre, représente un espace naturel et agricole qu'il est crucial de préserver. Sa proximité avec la forêt, entre le bois de Fréfosé et le bois de Beuriot, en fait un biotope particulièrement riche et diversifié, tant pour la flore que pour l'avifaune et la faune.

Le site en question abrite une riche biodiversité, incluant des grands gibiers (chevreuils et cervidés), des rapaces (y compris nocturnes), des piverts, et divers batraciens grâce à ses caractéristiques de zones humides. Les lépidoptères y prospèrent également, favorisés par l'absence d'éclairage public. Ce terrain joue un rôle essentiel en tant que zone de passage, contribuant à la continuité écologique de la région.

153) Le dossier d'enquête publique présente une évaluation environnementale limitée, basée sur des observations de faune et flore réalisées le 10 août 2023, période durant laquelle le site était fortement perturbé par un flux constant de véhicules de tourisme, nuisant à une observation objective de son écosystème.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

154) Une démarche scientifique impartiale aurait exigé une étude de 12 mois, tenant compte de la saisonnalité, des périodes de reproduction, et des migrations, tous perturbés par la surpopulation estivale.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

155) L'inventaire floristique, réalisé dans les mêmes conditions, n'a pas pu identifier d'espèces hygrophytes, largement détruits par le piétinement et la circulation intense, rendant le terrain poussiéreux et dégradé. Cela permet au pétitionnaire, la SCI HT, de déclarer à tort l'absence de zones humides.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

156) Le site joue un rôle essentiel dans la préservation et la recharge de la nappe phréatique, une ressource qu'il est crucial de protéger contre toute pollution, notamment par les hydrocarbures. L'imperméabilisation, même partielle, serait préjudiciable à la régulation hydraulique et augmenterait le risque d'inondation. En hiver, ces terrains agissent comme des zones de stockage d'eau, contribuant à l'équilibre de l'écosystème, dont la préservation est d'intérêt public.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Étretat, mondialement célèbre, subit les conséquences d'un sur-tourisme qui nuit à la conservation du site et à son attractivité, tout en créant des nuisances croissantes pour les résidents et dégradant leur environnement.

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

157) L'aménagement d'un parking dans ce champ à l'entrée d'Étretat, soumis à plusieurs périmètres de protection, est jugé contradictoire par rapport aux enjeux environnementaux évoqués. Ce projet ne s'inscrit pas dans les objectifs de développement du Grand Site des Falaises, qui promeut un tourisme durable et encourage des modes de transport respectueux de l'environnement. De plus, il va à l'encontre des engagements de la loi Climat et Résilience

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Le développement durable doit également bénéficier aux habitants, qui risquent de subir le passage de plus de 5 000 personnes par jour sans garanties concernant la

---

pérennité des équipements sanitaires et des services de nettoyage, et le chemin d'accès à certaines propriétés devient un espace insalubre. L'augmentation de la fréquentation exacerbera ces nuisances.

158) La loi Climat et Résilience vise à limiter l'artificialisation des sols. Les 4,8 hectares concernés représentent 1,6% de l'enveloppe régionale autorisée, ce qui est disproportionné et pourrait réduire le potentiel foncier pour le développement métropolitain.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

159) Bien que l'intérêt public du projet soit douteux, il est clair que le promoteur cherche à valoriser financièrement le terrain depuis des décennies, avec des projets antérieurs tels que des supermarchés et des résidences. Le parking payant pourrait générer des revenus, et si ceux-ci sont jugés insuffisants, l'artificialisation du terrain pourrait ouvrir la voie à des projets d'urbanisation futurs, ce qui est indésirable.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole

Le montage du dossier par une maîtrise d'ouvrage privée soulève des questions de conflit d'intérêt. Une maîtrise d'ouvrage publique serait préférable pour assurer la pérennité de l'intérêt public et une gestion efficace à long terme.

160) Le futur équipement pourrait neutraliser les recettes de stationnement, alors que le site est déjà saturé en termes de fréquentation touristique.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

161) Les coûts de fonctionnement, ainsi que les investissements nécessaires pour gérer les flux piétons, les sanitaires, les ordures ménagères, et réguler la circulation, seraient supportés par les collectivités et donc par les contribuables.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

162) L'équipement doit s'inscrire dans une stratégie territoriale cohérente, ce qui est actuellement absent.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Au lieu d'accroître l'offre de stationnement, la réponse au sur-tourisme devrait privilégier une réflexion sur le type de tourisme souhaité (masse vs qualitatif) et promouvoir des modes d'accès en transports collectifs ou doux. Cela inclut une meilleure répartition des pôles d'attractivité et la mise en place de jauges d'accès adaptées pour préserver les sites naturels fragiles.

163) La chambre d'Agriculture, l'Autorité Environnementale et la DDTM ont bien perçus ces enjeux et ont notamment, et à juste titre, émis des avis très réservés voire défavorable à ce projet tel qu'il nous est présenté. Je ne puis que souscrire à

l'argumentaire et aux fortes réserves émises de ces autorités, démontrant s'il en était encore besoin l'incohérence de ce projet. Les services du Havre Seine Métropole sont eux même dubitatifs à ce sujet ; Ainsi le procès-verbal de synthèse de la réunion du 3 juillet 2025 relative à l'examen conjoint avec les personnes publiques associées rapporte-t-il les propos de Monsieur Stéphane Maillet (Directeur de l'Urbanisme et de l'Habitat) qui souligne que « la question de fond réside dans l'analyse approfondie des solutions de substitution raisonnables

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Cette dernière remarque résume effectivement la faiblesse de ce dossier caractérisée par :

- Une absence totale de vision globale,
- Aucune étude ni analyse financière permettant de faire un véritable bilan coût/avantage pour les riverains, les habitants, les collectivités ni même les touristes qui ne visiteront pas le site dans de meilleures conditions
  - Aucune étude de stationnement confirmant le besoin
  - Aucune étude de circulation et de gestion des flux piétons
  - Aucune réponse à la séquence Éviter, Réduire, Compenser pour justifier l'impérieuse nécessité de ce projet alors que de toute évidence il existe des solutions alternatives, moins coûteuses, moins agressives et plus respectueuses de l'environnement.

164) La gestion de ce dossier à quelques mois des élections municipales et communautaires pourrait être perçue comme un conflit d'intérêt, surtout en l'absence d'un projet d'ensemble cohérent.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

165) Résidant à Bordeaux Saint Clair, à proximité du terrain concerné, je n'ai reçu aucune information sur le dispositif de concertation. Il n'y a eu ni affichage sur le terrain, ni notifications en mairie ou sur le site internet de la commune, ce qui est surprenant compte tenu des enjeux locaux

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

166) Il est préoccupant que ce dossier ait été construit dans la précipitation, notamment pendant l'été, période peu habituelle pour des enquêtes publiques, surtout alors que ce projet ne relève pas de l'urgence.

#### Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Pour ces raisons, je vous invite à émettre un avis défavorable à ce projet de modification du document d'urbanisme tel qu'il est présenté, car tout avis favorable sous réserve me semble largement contestable.

➤ Contribution mail du 28/08/25, Luc DIETRICH (@)140

167) Les habitants n'ont pas été consultés sur le projet, découvrant son existence tardivement. La consultation donnée aux résidents pour leurs remarques est jugée trop courte.

168) Ce projet ne fait qu'aggraver la situation de surtourisme à Etretat, qui contribue à la désertification des commerces et à l'exode des résidents.

169) Le projet ne respecte pas le PADD du Tilleul, qui limite les installations non autorisées dans la zone. Passer outre affaiblirait les réglementations environnementales.

170) Le parking est décrit comme incompatible avec les principes d'itinérance douce, car il ne favorise pas la sécurité et le bien-être des riverains. L'alternative d'agrandissement du parking Fréfossé est jugée plus appropriée.

171) Des doutes sont émis quant à la capacité de la commune du Tilleul à gérer le parking, notamment en matière de sécurité et de gestion des eaux. La pollution potentielle du sous-sol, des cours d'eau souterrains et des eaux de ruissellement n'est pas suffisamment adressée.

172) Le projet pourrait exacerber les risques d'inondation à Etretat en raison d'une imperméabilisation excessive et d'une gestion inadéquate des eaux de pluie.

173) Comment le projet peut-il ne pas tenir compte du cadre de vie des habitants ?

174) En quoi le projet ne respecte-t-il pas les orientations du PADD du Tilleul ?

175) Comment le projet peut-il être considéré comme une itinérance douce alors qu'il risque d'augmenter la circulation automobile et le passage de milliers de touristes ?

176) Qui sera responsable de la gestion du parking, et la commune du Tilleul en a-t-elle la compétence ?

177) Quelles mesures de contrôle de la pollution du sous-sol et des cours d'eau souterrains sont prévues ?

178) Qui S'occupera du traitement des eaux usées générées par le parking ? La station d'épuration d'Etretat est-elle adaptée ? Les infrastructures d'assainissement de la commune peuvent-elles gérer un afflux important de populations ?

179) Quelles conséquences le projet pourrait-il avoir sur le risque d'inondation à Etretat, notamment lors de pluies intenses ?

- Christel et Philippe LAUZERAL (@15), Martial DICHAM (@29), Charlotte MARETTE (@26), Renaud GSPANN. (@105) 27/08/25, Guillaume BEJOT(@143)

Les conditions de vie à Etretat ne cessent de se dégrader. Selon les recensements, la population d'Etretat diminue depuis des décennies. Les commerces de proximité / de bouche (boucherie, poissonnerie) ferment les uns après les autres

Etretat ne peut pas loger de nouveaux habitants et les saisonniers et quand une habitation se libère le Plus souvent elle devient location saisonnière. Bientôt il n'y aura plus d'habitant à l'année.

- Mme Vignals ;Mr Dessart ;A,D,E ;Séverine Cantoia ;Vincent Béjot ;Isabelle et Michel Labrousse ;Diane Homo ;Niels Bunge ;Jean-Yves et Marie Laure Gripois ;D et C Paris ;Thibault de Vaureix ;B ,M,J Silberfeld ;Fredericke Vance Maillard ;Loic Vance ;Adelaide Maury Girschig ;Isabelle Jacquet

Pas de vision globale dans cde projet

- Mr et Mme Continsouzas Mme Vignals Mr Terrien ADE Association commercants Mr Martin Mr Roumier Mr Wattelle Gustave Bugne Anonyme Jean-Pierre Lindon Carole Geulin Jean Marc Deschodt JB Rfenié Benoit Maillard Olivia de Vidas Marc Mauguin Agathe Gspann Jocelyne etJean Pierre Milan Hugues Marette Jean-Yves et Marie Laure Gripois D et C Paris Agnes Krempp Philippe Buray Thibault Vie Luc Dietrich Anonyme Monique Kullmann Mme Toussaint

Manque de concertation

- Anonyme Mr Alby Mr et Mme Dherbecourt Mr Martin Mr Boulant Mr Roumier Mr et Mme Vié Anonyme Gustave Bugne Morgane & Stéphane Berard Alain Bourrigan Carole Geulin Caroline Bunge-Raillard Jean Marc Deschodt Henri GISCARD d'ESTAING Raphaëlle Dutil Stéphane Berard François de Mellon Régis Leleu Sophie Marette Louis Gspann Benoit Maillard Sandrine Alby-Giscard d'Estaing Anonyme François Giscard d'Estaing Olivia de Vidas Emmanuel Walckenaer Marc Mauguin Olga Brengarth Agathe Gspann Diane Homo Claire Guillaume Béjot Marie Françoise Marette Odile Leveille Nizerolle Renaud Gsp Véronique Vance-Hélary Laurence Grisel Jocelyne etJean Pierre Milan Vincent BéjotMarie De Tilly Lucie Houle Valentine Brouard Brouard Virginie Bertrand Marrette Ferdinand Brunet Maryline Goulet Maillard Marie Juliette Bunge Alice Teulieres Veronique Redon Sylvie Reinhart Patrick et Nicole HordeAndree Bouttier Marie Linyer Jean-Yves et Marie Laure Gripois D et C Paris Thibault de Vaureix

T;Vincent,J Christophe Jesupret Lisa Vincent Yves Devarieux Clotilde Vie Adelin de Keresztessy Fredericke Vance Maillard Natacha Bhagat Hugues Bouclier Thibault Vie Loic Vance Isabelle Prasol Christophe Marette Monique Kullmann Mme Toussaint Isabelle Jacquet Anonyme anya VINCENT-JESUPRET, Jean-Christophe JESUPRET

Personnes opposées au projet

➤ Anonyme Vignals Anonyme Mr et Mme Dherbecourt Association commercants Mr Martin Mr et Mme lauzeral Mr Roumier Mr et Mme Blain Anonyme Anonyme Jean-Pierre Lindon Carole Geulin brigitte bellet Monique Berouti Eric Ader Jean Marc Deschodt Vincent Marcq Raphaëlle Dutil Marion Hamel Benoit Maillard Antoine Vasselin Marie Françoise Marette France Simon Pabst Odile Leveille Nizerolle Véronicke Vance-Hélary Myriam Van Praet – Huet Séverine Cantoia Jocelyne et Jean Pierre Milan Isabelle et Michel Labrousse Anonyme Juliette Bunge Isabelle Gspann Cecile de Waureix Benoit Le Van Nhuong et Florence Malandain Andree Bouttier Françoise Le Goaster Anonyme Jean-Yves et Marie Laure Gripois Thibault de Vaureix B ,M,J Silberfeld Clotilde Vie Fredericke Vance Maillard Philippe Buray Thibault Vie Chantal et Jean Huve Marianne Maillard Christophe Marette Anonyme

Nuisances aux riverains nuisances riveraines

➤ Gérald et Delphine VAN PRAET Noël FORGEOT Charlotte MARETTE Jean-Paul De Vidas Christel et Philippe LAUZERAL Paul BOULANT Gérald et Delphine VAN PRAET Bruno DESSART, D, E Séverine Cantoia Vincent Béjot Isabelle et Michel Labrousse Diane Homo Niels Bunge Jean-Yves et Marie Laure Gripois D et C Paris Thibault de Vaureix B ,M,J Silberfeld Fredericke Vance Maillard Loic Vance Adelaide Maury Girschig Isabelle Jacquet

Manque une vision globale Projet global

➤ Mr et Mme Dherbecourt Mr Boulant Mr Buray;Bunge Deschodt,Mr et Me Blavette,Bouvyn,Mattos,MmeHesnard Mr et Mme Blayn Mr Wattelle Mr et Mme Vié Anonyme Gustave Bugne Morgane & Stéphane Berard Béatrice Bunge Raymond Bunge Jean-Pierre Lindon Carole Geulin Eric Ader Jean Marc Deschodt Vincent Marcq Nicolas Bunge Stéphane Berard François de Mellon Régis Leleu Sophie Marette Louis Gspann Sandrine Alby-Giscard d'Estaing François Giscard d'Estaing Olivia de Vidas Marc Mauguin Agathe Gspann France Simon Pabst Odile Leveille Nizerolle Paul Maillard Laurence Grisel Myriam Van Praet – Huet Anonyme Diane Homo Marie De Tilly Lucie Houle Valentine Brouard Ferdinand Brunet Juliette Bunge Hugues Marette Niels Bunge Anonyme D et C Paris Thibault de Vaureix T;Vincent,J Christophe Jesupret Clotilde Vie Fredericke Vance Maillard Natacha Bhagat Thibault Vie Loic Vance Chantal et Jean Huve Luc Dietrich Isabelle Jacquet Chantal et Jean-HUVE

## Problèmes environnementaux

➤ Mr Roumier Mr et Mme Blayn Mr Dessart Jean-Pierre Lindon Véronique Mallet Manuel Decaudaveine JB Rfenié Ines de Vaureix Claire Guillaume Béjot Séverine Cantoia Hugues Marette Cecile de Vaureix Claire Gazdag Andree Bouttier D et C Paris T;Vincent,J Christophe Jesupret Clotilde Vie Fredericke Vance Maillard Agnes Krempp Hugues Bouclier Loic Vance Isabelle Prasol Marianne Maillard Luc Dietrich

## Pour le projet

➤ Mme Castel Mr Joerger Mr Mahieu Mme Viret Mr Dlle,Argentin,Recher,Bailleul,Malandain

## Problème de gouvernance

➤ Mme Vignals Mr AlbyMr Alby ADE ADE Mr et Mme Dherbecourt Association commercants Mr Martin Mr Rondeau Mr Rondeau Mr et Mme Lauzeral Mr et Mme Lauzeral Mr Forgeot Mr Forgeot Mr Forgeot Mr Boulant Mr Boulant Mr De Vidas Mr De Vidas Mr De Vidas Mr Buray;Bunge Deschodt,Mr et Me Blavette,Bouvyn,Mattos,MmeHesnard Mr Roumier Mr Roumier Mr et Mme Blain Mr et Mme Blain Mr et Mme Blayn Mr Dessart Mr Wattelle Mr Wattelle Mr et Mme Bordessoule Mr et Mme Vié Gustave Bugne Gustave Bugne Jean-Luc Marette Alain Bourrigan Béatrice Bunge Anonyme Anonyme Vincent Gores Vincent Gores Isabelle Ternynck Isabelle Ternynck brigitte bellet brigitte bellet Véronique Mallet Véronique Mallet Monique Berouti Monique Berouti Eric Ader Jean Marc Deschodt A,D,E Vincent Marcq Vincent Marcq Ariane Yanagi Nicolas Bunge Nicolas Bunge Stéphane Berard Stéphane Berard François de Mellon François de Mellon François de Mellon JB Rfenié Benoit Maillard d'Estaing Sandrine Alby-Giscard d'Estaing François Giscard 'Estaing Isabelle Renié Olivia de Vidas Emmanuel Walckenaer Antoine Vasselin Agathe Gspann Claire Guillaume Béjot Marie Françoise Marette

France Simon Pabst Odile Leveille Nizerolle Beatrice Bizot Paul Maillard Renaud Gsp Myriam Van Praet – Huet Séverine Cantoia Jocelyne etJean Pierre Milan Jocelyne etJean Pierre Milan Vincent Béjot Anonyme Diane Homo Isabelle Gspann Françoise le Toupin Veronique Redon Patrick et Nicole Horde Benoit Renié Claire Gazdag Andree Bouttier Françoise Le Goaster Anonyme D et C Paris Thibault de Vaureix T;Vincent,J Christophe Jesupret B ,M,J Silberfeld Clotilde Vie Fredericke Vance Maillard Agnes Krempp Philippe Buray Nadine Avril Hugues Bouclier Thibault Vie Loic Vance Isabelle Prasol Marianne Maillard Christophe Marette Anonyme Monique Kullmann Isabelle Jacquet association des commerçants

## Projet privé sans retombée financières pour la commune d'Etretat

➤ Mr Joerger Anonyme Mr Alby Mr Rondeau Mr et Mme Lauzeral Mr LabrousseLaurence Dario de Turckheim Mr Roumier Mr et Mme Blain Mr et Mme

Blayn Mr Dessart Mr Wattelle Mr et Mme Bordessoule Mr et Mme Vié Anonyme  
Jean-Luc Marette Anonyme Isabelle Ternynck Raymond Bunge Martial Dicham  
Jean-Pierre Lindon Charlotte Marette brigitte bellet A,D,E Marion Hamel JB Rfenié  
Benoit Maillard Sandrine Alby-Giscard d'Estaing Ines de Vaureix François Giscard  
d'Estaing Olivia de Vidas Antoine Vasselin Diane Homo Claire Guillaume Béjot  
Odile Leveille Nizerolle Paul Maillard Chantal et Jean-HUVE

## Problème de sécurité

- Contribution mail du 08/08/25, Syndicat mixte Grand site falaises d'Étretat côtes d'Albâtre

Le Syndicat Mixte est composé de 3 membres fondateurs, le Département de la Seine-Maritime, la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et 'agglomération Fécamp Caux Littoral. Cette démarche Grand Site est une démarche nationale. Ce sont 52 sites qui sont engagés, dans la préservation des paysages et la gestion des flux touristique, au sein du Réseau des Grands Sites de France ([www.grandsitedefrance.com](http://www.grandsitedefrance.com)). Le Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre fait partie de ce réseau et vise l'obtention du Label Grand Site de France. Avec ce réseau, il bénéficie de retours d'expériences de plusieurs territoires

la commune d'Étretat, située en fond de vallée, fait face à des contraintes de stationnement importantes. L'examen des solutions possibles révèle que la gestion des flux touristiques doit être abordée à l'échelle du Grand Site. Les parkings de Valaine et Fréfossé, situés sur la RD 940, ne peuvent être étendus en raison de la loi Littoral et de leur position sur des coteaux. Le parking de la gare a déjà été réaménagé suite à la fermeture du parking de la falaise d'Amont, qui est une zone protégée et fait l'objet d'études pour la restauration du paysage. Des stationnements illicites se forment sur les accotements des routes départementales, entraînant des situations dangereuses pour les piétons, comme des familles et des personnes avec poussettes, qui marchent sur la chaussée. Cela impacte également l'accès des services d'urgence à la commune.

## Opportunités de la Guezane

L'aire de stationnement de la **Guezane** est idéalement située à l'entrée d'Étretat, permettant de capter les véhicules avant leur entrée dans le village. Identifiée par les visiteurs et recommandée par des sites touristiques, la Guezane pourrait jouer un rôle clé dans la gestion des flux de circulation. Un itinéraire bis a été mis en place pour rediriger les voitures vers ce parking, avec l'intention de l'officialiser lors de l'aménagement de l'aire. Cependant, des conditions météorologiques défavorables rendent parfois le site impraticable, et les débordements sur la RD39 demeurent un risque pendant ces périodes. La Guezane, une parcelle mise à disposition de la commune d'Étretat depuis 14 ans, représente une solution potentielle pour réguler le stationnement et réduire les stationnements illicites. Son aménagement pourrait

contribuer à une meilleure gestion des flux touristiques tout en protégeant l'intégrité du site d'Étretat.

Dans cette configuration, seul le secteur de la Guezane, sur la commune du Tilleul, dont l'aire est mise à disposition de la commune d'Étretat depuis 14 ans, présente l'ensemble des conditions favorables à la consolidation d'une aire de stationnement pour aider à la gestion des flux dans Etretat et à la diminution des stationnements illicites.

L'aire de la **Guezane** a été identifiée dès 2014 comme une solution clé pour le stationnement déporté à Étretat, visant à réduire la saturation du trafic durant les périodes de forte affluence, comme les grands week-ends et l'été. En 2019, le schéma des mobilités a confirmé l'importance de maintenir cette aire, élaboré par l'**AURH** avec la participation des communes, intercommunalités et associations. Ce schéma a été présenté au Comité de pilotage du Grand Site pour validation par le ministère compétent.

Un bilan effectué en mars 2025 a souligné que la **Guezane** reste essentielle pour réguler les flux, un constat partagé lors des échanges avec les élus et partenaires. Les actions engagées dans le cadre du schéma des mobilités, qui est en révision, incluent des itinérances douces, l'amélioration des transports en commun, et la mise en place d'informations dynamiques sur les places de stationnement disponibles.

Depuis 2021, des actions concrètes ont été mises en œuvre pour gérer les stationnements illicites à Étretat et ses environs. Des arrêtés d'interdiction de stationner ont été pris, notamment à Bénouville et aux entrées d'Étretat, permettant ainsi d'améliorer le cadre de vie des résidents. Des aménagements ont été réalisés sur certaines voies pour empêcher le stationnement sauvage.

Face aux nuisances causées par le stationnement illicite, le Département prévoit, pour 2026, l'installation de lisses en bois, à entretenir par les communes concernées. Il est essentiel que l'aire de la Guezane reste praticable toute l'année pour éviter de transférer les problèmes aux communes voisines.

Le projet de la Guezane s'intègre dans un schéma global des mobilités visant à établir des parkings permanents et des aires saisonnières, tout en recherchant des solutions temporaires avec des navettes pour diriger les usagers vers la ville. Cette approche est conforme à une stratégie de préservation des espaces naturels et agricoles, et souligne l'importance de gérer efficacement les flux de visiteurs à Étretat. La gestion des flux au sein des Grands Sites, telle qu'appliquée au **Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre**, repose sur la mise en place d'observatoires pour suivre et évaluer la fréquentation et les stationnements. Depuis plusieurs

années, des relevés ont été effectués, montrant l'importance de l'aire de la Guezane dans cette gestion.

En mai 2021, un comptage a révélé une saturation significative aux entrées d'Étretat, avec des embouteillages et un stationnement généralisé sur les accotements. De plus, une campagne de comptages routiers menée entre avril et juin 2025 a mis en évidence des pics de trafic, notamment lors des jours fériés, avec des milliers de véhicules aux entrées de la commune. Une étude de mobilité réalisée en 2021 a recommandé la création d'au moins 500 places de stationnement et a suggéré une réserve supplémentaire pour faire face à une demande accrue, particulièrement lors des périodes de forte affluence. L'aire de la Guezane, qui peut actuellement accueillir environ 480 véhicules, est cruciale pour aider à réguler le trafic et réduire le stationnement illicite. Ces analyses confirment la nécessité d'un aménagement réfléchi pour gérer la saturation en centre-ville et contribuer à une meilleure circulation, tout en préservant l'environnement et la qualité de vie des habitants d'Étretat.

Après deux ans de concertation entre les services de l'État, les institutions et les propriétaires, le projet d'aménagement de l'aire de la **Guezane** a été élaboré. Ce dossier a bénéficié des retours d'autres Grands Sites de France pour optimiser le projet. Actuellement, le site manque d'infrastructures essentielles, comme des sanitaires, ce qui engendre des comportements inappropriés de la part des utilisateurs. Pour remédier à cela, le projet propose de planter des haies et d'utiliser un mélange terre-pierre pour réduire l'imperméabilité des sols et intégrer le parking de manière paysagère. Des sanitaires y seront également installés. Le projet vise à répondre aux attentes des habitants tout en respectant les exigences de la démarche Grand Site, à l'approche de la labellisation. Il comprend des actions pour maîtriser le flux touristique, réduire les nuisances et garantir l'accès des secours. Une convention future sur la gestion et l'entretien de l'aire est en discussion, et le projet s'inscrit dans une démarche collective visant à préserver l'environnement et à soutenir l'économie locale. Ces éléments ont été intégrés à l'enquête publique sur la mise en compatibilité du PLU du Tilleul, fournissant un contexte et des justifications pour le projet.

## **5 AVIS DE PPA**

### **5.1 Avis de la MRAe**

➤ Pour l'avis de la MRAe la communauté urbaine a déjà fourni un mémoire en réponse.

### **5.2 Avis du Département**

Avis favorable

### **Commissaire enquêteur :**

*Sur l'avis du département il est étudié la capacité de traitement des eaux usées de la commune du Tilleul ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

*Sur l'avis du département il est indiqué que pour la mise en sécurité des accotements de la RD 39 il va bien avoir la mise en place de lisses en bois mais il n'est pas fait état de l'installation de feux tricolores comme indiqué sur le projet.*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

### **5.3 Avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers du 27 juin 2025**

La création d'un parking s'étendant sur près de cinq hectares semble disproportionnée par rapport à l'utilisation réelle du site, qui est principalement saisonnière. Les justifications fournies ne prouvent pas que l'agrandissement proposé résoudra le problème de stationnement illégal en ville et à ses abords. De plus, le futur parking sera payant, alors qu'il existe déjà des espaces gratuits qui ne sont pas utilisés à pleine capacité, selon le diagnostic effectué.

a justification de l'intérêt général du projet est jugée insuffisante, et son soutien est remis en question en raison d'intérêts privés sous-jacents. Le choix de maintenir le secteur en zone Uys, alors qu'il devrait être urbanisé, soulève des interrogations. Un classement en zone AU aurait clarifié le projet et rendu obligatoire une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). L'extension du stationnement menacerait des prairies précieuses pour l'agriculture et le paysage. Bien que la commission souligne les intentions positives concernant l'intégration paysagère et la gestion des eaux, ces points ne sont pas reflétés dans une OAP opposable. Actuellement, seules des règles de la zone Uys s'appliquent, limitant les prescriptions qualitatives. Un classement adéquat en zone AU aurait permis de sécuriser la mise en œuvre des orientations du projet, déjà élaborées au niveau intercommunal.

OAP a été élaborée à l'échelle intercommunale, dans le cadre du projet de PLUi, arrêté le 03 avril dernier. Le classement du secteur en zone AU, plus conforme à son caractère de secteur à urbaniser, aurait en outre permis de rendre obligatoire l'élaboration d'une OAP, et ainsi de sécuriser davantage la mise en œuvre des orientations annoncées.

Au regard de ces éléments, et tout en reconnaissant la pertinence d'un stationnement organisé et paysager en entrée de ville pour améliorer les conditions d'accès au site d'Étretat, la commission souligne la nécessité d'un compromis équilibré entre les besoins identifiés en matière de mobilité et de capacité d'accueil du territoire, d'une part, et les exigences de sobriété foncière et de préservation des espaces agricoles et naturels, d'autre part.

En conséquence, la commission émet un avis favorable avec réserves :

- la surface du projet devra être réduite à un hectare maximum, permettant l'aménagement d'environ 300 places de stationnement, le reste de l'emprise devant être conservé en prairie pâturée ;
- le secteur devra être classé en zone AU et faire l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), afin de garantir l'opposabilité des modalités d'insertion paysagère, de gestion des eaux pluviales et de traitement qualitatif de l'entrée de ville.

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole](#)

### 5.3 Avis de la Chambre d'agriculture de la Seine Maritime du 26 juin 2025

La chambre d'agriculture de la Seine Maritime:

Au regard de la consommation foncière du projet, nous donnons **un avis défavorable** à la Déclaration de Projet valant Mise en Compatibilité du PLU du Tilleul. **Cet avis est susceptible d'évoluer en avis favorable sous réserve de réduire la surface agricole consommée par le projet à 1 ha.**

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole](#)

#### **Commissaire enquêteur :**

*L'avis de la CEDEPENAF émet une réserve sur le classement de la zone de la parcelle classée en Uys dans le cadre du la DPMEC2 alors que dans le projet de PLUI de la communauté Urbaine du Havre Seine Métropole la parcelle 000 B 757 cette parcelle est classée en zone AU. Cette discordance prête à confusion,*

*De plus dans le projet de PLUI une OAP 342 intitulée « Parking de la Guezanne » existe. Pourquoi n'est elle pas jointe à la DPMEC ?*

[Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :](#)

#### **Commissaire enquêteur :**

*Dans l'OAP 342 dans le chapitre Risques et nuisances il est indiqué au sujet du ruissellement que l'aléa est non défini. Y a-t-il une étude en cours ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Commissaire enquêteur :**

*L'avis de la CDPENAF émet une deuxième réserve sur l'emprise totale du projet*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**. Commissaire enquêteur :**

*Y a-t-il des servitudes concernant le point de captage d'Etretat. ? Etude en cours ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Les démarches sont en cours pour l'élaboration des servitudes (périmètres de protection) dans le cadre de l'élaboration de la DUP d'Etretat. Il y aura en effet création d'un périmètre de protection immédiate (parcelle du point de captage) et d'un périmètre de protection rapprochée (le projet de parking n'est pas inclus dans le projet de périmètre, tout en sachant que la démarche de DUP est toujours en cours).

**Commissaire enquêteur :**

*Pouvez-vous indiquer l'incidence du parking de la Guezanne sur le captage d'Etretat.*

*Se référer à l'évaluation environnementale qui doit prendre en compte les incidences sur les ressources en eau.*

*Sur l'évaluation environnementale du projet à la page 109 au paragraphe usage il est indiqué qu'un document est en cours de rédaction pour la protection du captage d'Etretat.*

## **V.2. USAGES**

Aucun point de prélèvement n'est recensé sur la parcelle concernée par le projet. Toutefois se situe en dehors du projet du périmètre rapproché du captage.

Suite à des contacts téléphoniques avec le cycle de l'eau de la métropole du Havre, un cours de rédaction pour la protection du captage. L'hydrogéologue agréé pour le captage d'Etretat à rendu son avis dernièrement et la DUP devrait sortir dans une année ou deux.

Dans le cadre du projet toutes les précautions seront prévues pour ne pas impacter le ress

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Il s'agit en effet du dossier de Déclaration d'utilité publique (DUP), qui est en cours d'instruction par les services de l'Etat.

**Commissaire enquêteur :**

*Y a-t-il un SAGE au niveau de la CU ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Non pas de SAGE

**Commissaire enquêteur :**

*Lors d'une permanence il m'a été indiqué qu'une rivière enterrée passe sous la parcelle 00B757 qui aurait une connexion avec le point de captage d'Etretat (La rivière s'appelle : Vallée de misère).*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Pas de rivière au sens propre du terme. Dans le sous-sol de la Pointe Caux, il existe de nombreuses circulations karstiques (conduits souterrains dans lesquels circulent les eaux de ruissellement qui se sont engouffrées dans les bétoires). Des études ont été réalisées afin de connaître ces circulations dans le secteur, et ces éléments sont utilisés, parmi d'autres connaissances, pour établir les périmètres de protection des captages d'Etretat. Aucune bétoire connue n'est présente sur la parcelle B757.

**Commissaire enquêteur :**

*Dans le document de l'évaluation environnemental à la page 25 il est indiqué que la partie P5 du parking sera complémentaire et uniquement ouvert lors de pics d'affluence et restera enherbé ; alors que sur le plan fourni dans le dossier cette partie complémentaire sera réservée aux saisonniers. Dans le document annexe 1 « Cas par cas » à la page 50 paragraphe 6.2.4 il est indiqué qu'il y aura des places réservées aux commerçants et leurs salariés ....*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

*Quelle est la définition de Pic d'affluence dans le cadre du projet, qui décide d'ouvrir cette partie de parking, ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

*Dans le cas d'une utilisation plus intense pourquoi la protection environnementale mis en place sur les autres parties du parking (Indigreen) n'est-elle pas mise en place pour préserver la nappe phréatique ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Commissaire enquêteur :**

*Dans le schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16) volume2 présente un schéma d'ensemble pour Etretat avec des propositions :Réorganisation*

*du parking Granval en proposant uniquement des arrêts minute et une zone d'attente moins capacitaire pour les bus en visite « express »(moins de deux heures )en saison estivale (stationnement plus long possible hors saison). Mise en place d'un bâtiment d'accueil pour les chauffeurs .Projet à coordonner avec le projet d'aire de stationnement de la Guezane qui accueillera des bus touristiques. Ce projet est-il pris en compte au niveau de la commune d'Etretat ou de la Communauté Urbaine du Havre ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Commissaire enquêteur :**

*Dans le règlement écrit dans les dispositions applicable à la zone U(SecteurUY)*

*Dans le chapitre qualification de la zone il ya une information qui indique qu'a la date d'approbation du PLU ,des disfonctionnements du réseau d'assainissement des eaux usées sont avérées et ont justifié un arrêté préfectoral en date du 20novembre 2014 interdisant notamment les nouveaux branchements sur ce réseau en vertu de l'article R111-2 ,cette interdiction ,concernant la salubrité est applicable ,nonobstant toute disposition contraire du PLU tant que la mise aux normes du réseau n'a pas été actée par le préfet.*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Commissaire enquêteur :**

*Page 94 de l'étude environnementale : Occupation du sol Les photographies ci-dessous permettent d'observé l'évolution du site pendant environ 70 ans : □ Années 1950 : Le secteur du projet était constitué de terres agricoles. Les terres étaient cultivées Horizontalement et verticalement. Le chemin des Haulles était déjà présent. Les parcelles autours sont majoritairement des champs agricoles. □ Années 1980 : La parcelle est entièrement cultivée avec une monoculture. Les terrains à proximité ont été aménagés avec des zones d'habitation et le camping semblait en construction*

*. □ Années 2003 : Le site est semblable aux années 1980, hormis des travaux réalisés au niveaux des habitations.*

*□ Années 2008 : Le terrain est équivalent à l'année 2003.*

*□ Années 2016 : La parcelle a commencé être utilisée comme une aire de stationnement temporaire*

*En 2011-2012. La superficie de l'aire de stationnement est de 0,75 ha. Le reste de la parcelle est une « prairie » ou une terre agricole. En 2016 l'aire de stationnement a été augmentée à 1,02 ha.*

□ *Années 2018 : La surface de la parcelle est équivalente à 2016. Les véhicules sont stationnés pendant la période estivale. Un cheminement du parking est présent vers le chemin des Haulles.*

□ *Années 2021 : La situation est la même qu'en 2018.*

*Quand on reprend l'historique de cette parcelle on se rend compte que la surface utile du parking se limite à 1.02 ha. Y a-t-il une étude quantitative pour évaluer le besoin réel qui permet de justifier l'emprise finale ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

### **Commissaire enquêteur :**

*Dans la paragraphe IV.2 Evaluation de l'hydromorphie des sols en place La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019). La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL. Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides. La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide. ?*

#### IV.2. ÉVALUATION DE L'HYDROMORPHIE DES SOLS EN PLACE

La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019).

La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL.

Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides.

La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide.



↑ Extrait de l'inventaire régional des ZH & MPPZH  
⚡ Carmen

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

### **Commissaire enquêteur :**

*Dans le paragraphe VI Climatologie. Page 111 de l'évaluation environnementale*

*L'étude fait référence des données de la station météorologique de Rouen-Boos avec une période de référence de 1969-1990. Au vu des événements climatiques subis ces dernières années cette période de référence est-elle représentative ?*

*N'existe-t-il pas des données plus récentes ? Au vu de ce qui se produit en 2025 un peu partout*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

**Commissaire enquêteur :**

*Dans le paragraphe « Incidences cumulés avec d'autres projet connus » page 243*

*Il n'est pas stipulé Elaboration du PLUI de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole qui sera en enquête publique courant septembre 2025. Pourquoi ne pas avoir attendu cette procédure ou une OAP existe concernant le parking de la Guezanne ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

*De plus comme indiqué dans le compte rendu de la CEDEPENAF qui demande que cette zone soit classée AU (à urbaniser) puisqu'aujourd'hui aucune construction n'existe sur cette parcelle versus UYs ce qui est le cas dans le PLUI en cours de validation.*

*De plus le PLUI de la commune de Le Tilleul validé le 30 aout 2015 ,avec une modification N°1 approuvé le 16 octobre 2016 et une mise en compatibilité N°1 approuvée 30 septembre 2021. Le parking de la Guezanne étant d'actualité ..... et utilisé depuis 2011 pourquoi avoir attendu si longtemps pour régulariser cette situation ?*

Réponse Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole :

Le procès de synthèse a été remis à la Communauté Urbaine Seine Métropole le 8 septembre 2025 à l'Hôtel de la Communauté Urbaine du Havre

*A Port Jérôme Sur Seine*

*Le 08/09/25*

*Patrick WALCZAK*



Le rapport d'enquête comprend deux parties distinctes : le rapport proprement dit (1ère partie) et les conclusions et avis du commissaire enquêteur (2ème partie). Les deux parties ont une pagination propre à chaque pièce.

## 6.2 MEMOIRE EN REPONSE

### **Mémoire en réponse de l'enquête publique**

**Mise en compatibilité du PLU N°2 de la commune LE TILLEUL**

**Le HAVRE SEINE METROPOLE**

**ARRETE du conseil de la Communauté urbaine du Havre Seine**

**Métropole N° ARRT 00099**

**Enquête du 28 juillet 2025 au 28 août 2025**

**Décision du tribunal administratif du 26 mai 2025**

**E25000035/76**

**Commissaire enquêteur : Patrick WALCZAK**

**Suppléant : Didier IBLED**

Le présent dossier comprend deux parties distinctes :

- d'une part, le rapport d'enquête,
- d'autre part, les conclusions motivées et l'avis de l'enquête, conformément à la réglementation.

Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur a relevé que la très grande majorité des contributions se sont articulées autour de quatorze thèmes majeurs :

- Surdimensionnement du projet « Trop grand »
- Surtourisme et ses conséquences
- Solutions alternatives
- Sécurité des piétons lors du cheminement vers la plage et l'accès des secours
- Retombées financières du fait que ce soit un projet privé et des pertes de recettes engendrées par la commune d'Etretat qui verra une augmentation de ses coûts de fonctionnement.
- Mise en doute de l'Intérêt général de ce projet
- Nuisances des riverains
- Les personnes qui approuvent ce projet
- Problèmes environnementaux engendrée par ce projet
- Problèmes de gouvernance (Parking privé situé sur une commune voisine d'Etretat)
- Sur le manque de stratégie globale
- Personnes opposées au projet
- Manque de concertation
- Un thème « autre » regroupant différents points tel que le rattachement de la parcelle B757 à la commune d'Etretat, le problème du sous dimensionnement de la station d'épuration de la commune d'Etretat, l'interférence entre cette enquête publique et celle en cours pour le PLUI de Communauté Urbaine le Havre Seine Métropole, la contradiction de l'étendue du projet vis-à-vis de la loi ZAN, perte des résidents à l'année



Le commissaire enquêteur a remis à la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole son procès-verbal de synthèse le lundi 8 septembre 2025 avec un traitement des 743 observations au total, par les quatorze thèmes ci-dessus.

Dans son mémoire en réponse, la Communauté urbaine a fait le choix de regrouper certains de ces thèmes permettant d'apporter des réponses qui suivent le raisonnement de l'élaboration du projet. Les réponses apportées se sont soucies de traiter l'ensemble des contributions, sous les thématiques suivantes :

- Stratégie globale et projet d'intérêt général
- Surtourisme
- Gouvernance et projet privé
- Dimensionnement et solutions alternatives
- Problématiques environnementales
- Sécurité et nuisances
- Concertation et autres observations liées à la compatibilité des documents supra-communaux et observations ciblées du commissaire enquêteur.

## Stratégie globale et projet d'intérêt général

***Mots clés : contradiction ; pas d'évaluation globale ; faiblesse du dossier ; fortes réserves ; absence de réflexion à l'échelle de l'intercommunalité ; définition de la notion d'intérêt général ; nouvelles tensions et déséquilibres ; polariser les flux touristiques ; absence de diagnostic de comptage dans le dossier d'enquête publique ; justification insuffisante.***

### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°21 ; N°131 ; N°137 ; N°141 ; N°146 ; N°163 ; N°164 ; N°16 ; contribution ADE page 21 du PVs ; N°71 ; N°72 ; N°96 ; N°117 ; N°130 ; N°131 ; N°132 ; N°133 ; N°135 ; N°160 ; avis CDPENAF.**

**Résumé des contributions :** plusieurs contributions à l'enquête publique soulignent **une absence de stratégie globale** dans le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane. Le dossier présente selon certains contributeurs des **contradictions** et le projet apparaît comme une **solution peu réfléchie**, sans **évaluation d'ensemble** des impacts territoriaux, économiques et environnementaux. L'idée de manque de coordination entre les communes concernées qui pourrait engendrer des **déséquilibres** et des tensions dans la gestion des mobilités et des ressources est émise.

Par ailleurs, les **retombées économiques**, notamment en matière de **création d'emplois**, restent à clarifier, certaines projections étant **remises en question**. Ces éléments appellent à une **clarification des orientations stratégiques**, afin que le projet s'inscrive dans une vision plus globale au service du développement local.

La **notion d'intérêt général et sa définition** suscite également des interrogations dans les contributions. L'aire de stationnement envisagée pourrait **polariser les flux touristiques** sur un secteur déjà fortement sollicité, sans que, selon certains contributeurs, un **diagnostic de comptage** préalable ait été intégré au **dossier d'enquête publique**.

L'**absence de justification suffisamment étayée** interroge sur la capacité du projet à répondre durablement aux besoins du territoire et à s'inscrire dans une logique d'équilibre entre attractivité, qualité de vie et préservation des ressources.

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

La fréquentation concentrée à Etretat et sur ses falaises est à l'origine de la démarche **Grand Site** qui concerne 13 communes entre Saint-Jouin-Bruneval et Fécamp, en passant par Etretat. Elles sont situées sur deux intercommunalités, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et la Communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral. C'est un territoire qui accueille plus d'1,5 millions de visiteurs par an qui se concentrent à Etretat et entraînent des problématiques de circulation, de stationnements illicites et des dégradations des paysages des Sites Classés.

Autorisée par le Ministère de la Transition Écologique, la **démarche Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre s'appuie sur les principes de préservation des paysages et du cadre de vie des habitants, conciliant gestion des flux et accueil des visiteurs** : piétonisation du centre bourg, interdiction de stationner rue Alphonse Karr, aménagements pour empêcher les stationnements illicites, travail sur la signalétique...Aussi, pour gérer les flux des touristes, des moyens organisés à l'échelle des communes environnantes doivent être déployés.

Il s'agit d'une démarche nationale. 52 sites sont engagés dans la préservation des paysages et la gestion des flux touristique, au sein du Réseau des Grands Sites de France ([www.grandsitedefrance.com](http://www.grandsitedefrance.com)). Le Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre fait partie de ce réseau et vise l'obtention du **Label Grand Site de France**. Avec ce réseau, il bénéficie de retours d'expériences de plusieurs territoires : recul des stationnements (Cap Erquy-Cap Fréhel), présence de stationnement privé (Rocamadour), participation d'acteurs privés pour le suivi de la fréquentation (Salagou), réservation des stationnements et comptages (Pointe du Raz en Cap Sizun), aménagement de stationnements organisés avec des poches vertes dédiées à certaines périodes de l'année (Baie de Somme).

Les actions de la démarche Grand Site sont régulièrement relayées dans les productions du Réseau des Grands Sites de France à l'échelle nationale qui fait état de projets similaires sur le recul des stationnements.

La démarche est animée et coordonnée par le **Syndicat Mixte Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre, chef d'orchestre de la stratégie globale**, avec la mise en œuvre d'un programme d'actions validé par le Ministère de la Transition Écologique et élaboré avec les partenaires de la démarche (les 13 communes, les 2 intercommunalités, le Département de la Seine-Maritime, le Conservatoire du littoral, la Région Normandie ...). Ce programme vise, entre autres, **une meilleure répartition des flux dans le temps et l'espace, pour déconcentrer la fréquentation sur les lieux de visites comme les falaises à Etretat, apaiser les déplacements à Etretat et inciter à la diminution de l'usage de la voiture**.

Le Syndicat Mixte est composé de 3 membres fondateurs, le Département de la Seine-Maritime, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et la Communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral. Il anime les collégiales des élus du Grand Site, les groupes de travail mobilités, paysage...et assure une communication sensible et engageante sur le respect du territoire, des habitants et des gestes clés que les visiteurs peuvent appliquer pour un tourisme durable.

Dès les premières études engagées de 2014 à 2016, par la Démarche Grand Site, l'aire de la Guezane fut identifiée comme une des solutions de stationnement déporté pour accéder à Etretat et diminuer

la saturation des véhicules dans la ville surtout lors des périodes de fortes fréquentations (grands week-ends, période estivale...). **Cette stratégie fut validée en comité de pilotage du Grand Site co-présidé avec l'Etat, en 2018.**

**Le projet de l'aire de la Guezane s'inscrit dans cet intérêt général de préservation.**

En 2019, Etretat a connu des pics de saturation inédits entraînant des désagréments importants sur le domaine public. Le stationnement sauvage s'est également étendu aux communes voisines lors des grands week-ends de mai et de juin. Ainsi, **la maîtrise des flux et le stationnement des véhicules à distance** constituent une priorité pour préserver l'intégrité du site et apaiser le centre-ville et ses abords.

A ce titre, un **schéma des mobilités et des itinérances douces** a été réalisé en 2019, avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine (AURH), en concertation avec les acteurs du territoire (communes, intercommunalités, associations) pour en définir les 5 axes stratégiques (voir thématique surtourisme), dont la **maîtrise du stationnement**. Le schéma s'est appuyé sur un diagnostic autour de l'offre et les conditions de stationnement. Il présente une vision prospective et globale des mobilités pour le Grand Site qui permettra d'encadrer, de préciser et d'enrichir le programme d'actions.

**Les objectifs du schéma des mobilités** sont :

- Maîtriser les flux de véhicules (VL, camping-cars, cars) le plus en amont et à l'intérieur d'Etretat pour pérenniser la destination touristique phare du territoire Grand Site ;
- Favoriser les modes actifs et les transports en commun pour accéder à Etretat ;
- Apaiser le site d'Etretat au bénéfice du site et de ses ambiances ;
- Améliorer l'information sur les dispositifs alternatifs à la voiture particulière et les propositions de stationnement ;
- Etablir un programme d'aménagement en lien avec la Communauté Urbaine.

Le diagnostic met ainsi en évidence le fait que l'aire de stationnement "provisoire" de la Guezane est très sollicitée par les visiteurs en période de pointe. Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane fait partie du plan d'actions du schéma des mobilités. De manière globale, le programme prévoit de :

- Créer des aires de stationnement saisonnières
- Étendre les capacités de stationnement dans les bourgs de Bénouville et Le Tilleul
- Aménager le parking de la gare des Loges
- Aménager une aire de stationnement pérenne sur le terrain de la Guezane.

Le schéma des mobilités de 2019 identifie à Etretat 25 à 30 jours où les capacités de stationnement sur la commune sont dépassées. Cette situation a toujours des conséquences sur le quotidien des habitants et les conditions de visite. Les visiteurs peuvent parfois tourner pendant une heure pour se garer, stationner sur les accotements ou devant les habitations puis rejoindre le centre bourg à pied par la chaussée.

Le Grand Site Falaises d'Etretat-Côte d'Albâtre, en lien avec ses partenaires, réalise des observations des stationnements et fréquentation. Aussi, plusieurs relevés permettent d'attester de la fréquentation et des comportements et du rôle de l'aire de la Guezane.

## Août 2018



Photo : Département de la Seine-Maritime



Bénouville - RD 211 - 01 juin 2019

## Ascension 2021



Photo : OT Le havre Etretat Tourisme

Juillet 2024



Photo : Département de la Seine-Maritime

Pentecôte 2025



Photo : AURH dans le cadre de l'étude stratégie des flux du Grand Site et de l'AMI « Gestion des flux » d'Atout France

Les constats observés en 2019 dans le schéma des mobilités, un jour de très forte fréquentation, sont toujours d'actualité :

- *Les parkings sont rapidement complets puis saturés par du stationnement illicite dès la fin de la matinée rendant les manœuvres et la circulation difficiles voire impossible. En l'absence d'information en ligne ou en temps réel, de signalétique lisible et d'agents sur le terrain, les automobilistes sont livrés à eux-mêmes.*
- *Des embouteillages constatés dans Etretat mêlant automobilistes en transit avec ceux en recherche de places de stationnement. La rue de Maupassant, qui draine les visiteurs depuis les parkings Grandval et de la Guezanne, concentre sur un espace restreint voitures, cars, camping-cars, cyclistes et piétons.*
- *Le développement du stationnement illicite, dont le plus spectaculaire se localise des deux bas-côtés de la Départementale 940. Le stationnement peut s'étaler jusqu'à 2 km à partir des parkings Valaine et Fréfosé. Les visiteurs sont ensuite contraints de descendre à pied vers Etretat sur la chaussée.*

Un exemple de relevé interne permettait d'évaluer le **14 mai 2021** la situation suivante sur les entrées d'Etretat : patrouille de l'après-midi (circulation saturée, stationnement généralisé sur tous les accotements disponibles) :

- RD11 à l'entrée de Bénouville : 30 véhicules stationnés, plus d'1 km de bouchon entre Etretat et Bénouville à partir de la route qui mène à la Chapelle.
- RD39 à l'entrée d'Etretat : environ 150 véhicules stationnés en accotement (y compris camping-cars) malgré les panneaux en dehors de l'herbage prévu à cet effet, ce dernier étant occupé au ¾ mais très boueux compte tenu des intempéries du matin.
- RD940 à l'entrée d'Etretat côté Bénouville : stationnement généralisé en accotement des deux côtés jusqu'à 200\_m après le panneau de sortie d'agglomération.
- RD940 à l'entrée d'Etretat côté Le Tilleul : stationnement généralisé des deux côtés entre Etretat jusqu'au château du Tilleul.

Puis le **23 mai 2021** :

- Le matin (circulation habituelle) :
  - RD11 à l'entrée de BENOUVILLE : pas de stationnement, pas de comportements inadaptés relevés.
  - RD39 à l'entrée d'ETRETAT : 11 VL garé sur l'accotement, parking à 60% rempli.
  - RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté BENOUVILLE : 200 véhicules stationnés le long de la RD des 2 cotés. Bouchon sur 1 KM
  - RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté LE TILLEUL : 3 VL stationné sur accotement. Bouchon sur 600m
- Patrouille de l'après-midi (circulation habituelle avec départs observés) :
  - RD11 à l'entrée de BENOUVILLE 25 véhicule de garé sur l'accotement. 1 km de bouchon.
  - RD39 à l'entrée d'ETRETAT : Stationnement sur accotement vers Villainville sur 400 mètres. Parking complet. Pas de bouchon
  - RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté BENOUVILLE : Stationnement de véhicule en accotement des deux côtés sur 1 KM. Pas de bouchon
  - RD940 à l'entrée d'ETRETAT côté LE TILLEUL : Stationnement de véhicule en accotement des deux côtés sur 1,2 KM. Pas de bouchon.

En 2021, **l'étude mobilité, réalisée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole**, complémentaire au schéma des mobilités, a défini dans ses conclusions « *il est mis en lumière la nécessité d'un parking d'au moins 500 places de stationnement afin de palier à la demande. Une réserve foncière de 400 places supplémentaires permettrait de combler le déficit lors des périodes de forte affluence ou de la mise en place de la piétonisation d'Etretat* » et précise que cette analyse ne tient pas compte de la capacité actuelle de la Guezane.

**Exemple de quelques résultats des comptages réalisés en 2021 par la Communauté urbaine :**

- ✓ Dimanche 8 aout 2021 (beau temps) :
  - Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Etretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville. (704 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)
  - ¼ des places disponibles sur Valaine
  - Saturation de Fré-fossé (108%)
  - Une cinquantaine de places libres sur Guézane sur une jauge mesurée à 400 places (occupation entre 80 et 90%)
- ✓ Mardi 10 aout 2021 (pluvieux)

- Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Étretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville. (670 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)
  - ¼ des places disponibles sur Valaine, surtout occupé par les camping-cars
  - Saturation de Fré-fossé (114%)
  - Environ 130 places libres sur Guézane (occupation 70%)
- ✓ Jeudi 26 août 2021 (beau temps)
- Stationnement fortement occupé à l'échelle de la commune d'Étretat (+90%), surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville et sur voirie. (553 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)
  - La moitié des places est disponible sur Valaine
  - Saturation de Fré-fossé (106%)
  - Environ 160 places libres sur Guézane (occupation 60%)
- ✓ Dimanche 29 août 2021 (beau temps)
- Stationnement saturé à l'échelle de la commune d'Étretat, surtout le stationnement sur voirie, et quelques places libres dans les parkings du centre-ville et sur voirie. (696 véhicules stationnés sur voirie / 549 places)
  - 60% des places est disponible sur Valaine
  - Saturation de Fré-fossé (127%)
  - Environ 60 places libres sur Guézane (occupation entre 80 et 90%)

En avril 2023 une nouvelle étude est réalisée par la Communauté urbaine et met en évidence le taux de congestion de stationnement à Étretat sur 16 périodes de relevés. Le Parking de la Guezane est comptabilisé dans le nombre de places proposées.

Au regard de ces données et des perspectives qui étaient notées dans l'étude de 2021, le projet de la Guezane n'augmente pas réellement le nombre de places de stationnement actuels, mais se fixe l'objectif d'aménager un parking provisoire pour le rendre pérenne et qualitatif. Par conséquent le parking ne vient pas augmenter le flux des voitures : il vient les stabiliser et les organiser, puisque l'on ne crée pas un stationnement de 500 places en plus de la Guezane.

Pour conclure, il est à noter que le schéma des mobilités réalisé en 2019 est actuellement en révision ; des nouvelles observations ont été réalisées pendant la période estivale et démontrent que les stationnements illicites et comportements des visiteurs en déambulation sur les routes sont toujours présents.

Ces éléments de contexte viendront alimenter le dossier de DPMEC du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul en vue de son approbation

**Illustration du 23 mai 2021**

## Ascension 2021 – 23 mai 2021

RD 11 vers Bénouville



Stationnement gênant dans Etrepat  
Photo : Département de la Seine-Maritime



ID 39 en remontant vers Villainville



RD 940 vers Bordeaux-Saint-Cair



Report de stationnement sur les accotements en RD autour d'Etrepat, Guezane pleine  
Photo : Département de la Seine-Maritime

## Illustrations de dimanche 8 juin 2025

Illustrations : dimanche 08 juin



Piétons à proximité immédiate des véhicules



Famille avec poussette à proximité immédiate des véhicules



Le véhicule fait un écart important pour contourner les piétons sur la chaussée

## Illustrations de dimanche 13 juillet 2025

Illustrations : dimanche 13 juillet



Véhicules garés sur le terre-plein



Flux de piétons importants à proximité immédiate des véhicules en circulation



Familles avec enfants à proximité immédiate des véhicules



Le stationnement illicite s'étend au-delà de l'arrêt de bus du Bosquet du moulin au Tilleul

## Illustrations du mercredi 6 août 2025

### Illustrations : mercredi 06 août



Familles avec enfants à proximité immédiate des véhicules



De nombreux camping-cars sont stationnés illicitement, ici à proximité du château de Fréfosse



Le camping-car fait un écart pour contourner les piétons sur la chaussée



Les cyclistes ne roulent pas de façon confortable et sécurisée sur la D940

## Surtourisme

**Mots clés :** fréquentation ; touristes ; nuisances ; embarquements et débarquement des cars et camping-car ; solution à court-terme ; meilleure répartition des flux de visiteurs ; désertification des commerçants ; exode des habitants ; itinérance douce.

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

N°3 ; N° 18 ; N°33 ; N°41 ; N°94 ; N°101 ; N°108 ; N°110 ; N°115 ; N°128 ; N°135 ; N°136 ; N°139 ; N°140 ; N°141 ; N°146 ; N°148 ; N°157(bis) ; N°169 ; N°176.

**Résumé des contributions :** La fréquentation touristique croissante à Étretat, notamment par les visiteurs d'une journée, engendre des nuisances significatives : saturation des espaces publics, embouteillages et incivilités. Les aires de stationnement, conçues pour faciliter les embarquements et débarquements des cars et camping-cars et le stationnement des véhicules contribuent à concentrer les flux, accentuant la pression sur le centre-ville et ses abords.

Ce phénomène favorise la désertification des commerces de proximité et l'exode des habitants, confrontés à une perte de qualité de vie. L'exemple du village des Loges, moins exposé, illustre l'intérêt d'une meilleure répartition des flux de visiteurs sur l'ensemble du territoire.

Face à cette situation, les contributions suggèrent une solution à court terme, qui pourrait consister à limiter l'accès des véhicules motorisés aux zones sensibles, tout en développant des alternatives comme l'itinérance douce (marche, vélo, navettes électriques) ou alors l'agrandissement des parkings actuels. Une approche plus équilibrée permettrait de préserver l'identité locale tout en accueillant les touristes dans des conditions plus durables.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La concertation menée en 2019 pour élaborer le schéma des mobilités du Grand Site Falaises d'Étretat-Côte d'Albâtre a permis d'identifier 5 axes complémentaires pour répondre aux problématiques liées aux déplacements et organiser les flux :

**1/ Améliorer la desserte en transports en commun :** l'offre au niveau des trains et des bus doit être renforcée et mieux articulée en période de forte fréquentation.

**2/ Construire un nouveau maillage cyclable et proposer davantage de services autour du vélo :** le développement du vélo électrique, l'apport de nouveaux aménagements sécurisés (pistes cyclables, voies vertes) et en favorisant de nouvelles boucles locales et de nouveaux accès à Étretat à vélo.

**3/ Offrir des randonnées pédestres diverses :** la restauration et la sécurisation du sentier du littoral doit pour cela être prioritaire afin de permettre un itinéraire côtier GR21- sentier du littoral.

**4/ Maîtriser le stationnement notamment à Étretat :** développer les stationnements déportés et apaiser la circulation dans Étretat et à proximité du front de mer (l'aire de stationnement de la Guezane est identifiée comme pouvant répondre au besoin).

**5/ Réaliser un plan camping-cars :** maîtriser les stationnements de type caravane en développant les aires de services et de séjours.

Ces objectifs pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation.

En 2019, la fermeture du stationnement en haut de la falaise d'Amont, d'une capacité d'une centaine de places, fût l'une des actions structurantes de la démarche Grand Site pour engager la mise en sécurité des personnes et pouvoir engager la renaturation du site. Afin d'organiser cette fermeture, la recherche d'un stationnement était nécessaire et fléchait le site de la Guezane. Dans un premier temps, c'est le stationnement de la gare d'Etretat qui a fait l'objet d'une optimisation pour pouvoir rediriger les visiteurs en attendant de poursuivre les études de faisabilité sur le projet de la Guezane.

**Le projet d'aire de stationnement de la Guezane s'inscrit par conséquent dans un plan d'actions cohérent, déjà bien engagé :**

- Prise d'arrêt et mise en place d'aménagements pour empêcher les stationnements illicites sur les communes de Bénouville et d'Etretat,
- En plus de la Guezane, organisation des flux avec des stationnements sur des terrains complémentaires comme aux Loges en 2024 et 2025 et la mise en place de navettes,
- Organisation des lignes de cars 21 et 13 par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et des lignes Nomad par la Région,
- Déploiement des boucles de randonnée par Fécamp Caux Littoral et la Communauté urbaine,
- Développement par la Région Normandie du billet de train combiné (train et car) en partant de Paris pour accéder à Etretat,
- Étude de préfiguration du pôle intermodal à la gare des Loges (stationnements véhicules, camping-cars, vélorail/train touristique vers Etretat) par la commune des Loges,
- Constitution d'une équipe des gardes champêtres par 6 communes du Grand Site (Etretat, Le Tilleul, Les Loges, La Poterie-Cap-d'Antifer, Bénouville et Bordeaux-Saint-Clair) avec en partie pour mission l'application des arrêtés, la prévention des stationnements illicites et des dégradations du Site Classé, en complémentarité des forces de l'ordre présentes (gendarmerie, Poste à Cheval estival...),

- Actions de communication et de sensibilisation, par le Syndicat Mixte, pour encourager les visiteurs à adopter des comportements durables en termes de déplacements, ...

La révision du schéma des mobilités est en cours et se fait en concertation avec les collectivités, élus et les associations, etc. La Guezane est toujours un projet identifié en tant que solution de stationnement déporté avec les actions relatives à l'itinérance douces, aux transports en commun et aussi de communication/sensibilisation (information les places disponibles à distance, ...)

À noter que le projet d'aménagement s'appuie sur le principe que les aménagements permettent de réguler la fréquentation. Il n'augmente pas le nombre de places : il stabilise la capacité existante et permettra d'absorber une partie des stationnements illicites qui seront interdits. En ce sens le projet répond aux objectifs d'organisation et de maîtrise des flux touristiques attendus en démarche Grand Site.

## Projet privé et gouvernance

**Mots clés :** *appartenance ; police du Maire ; coûts de fonctionnement ; aspects financiers ; équilibre économique de la commune ; déséquilibre et tensions ; concurrences aux autres parkings ; convention ; financement des navettes ; financement des études du projet ; gestion privée ; maîtrise des flux touristiques ; gouvernance ; conflit d'intérêt.*

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

**N°1 :** E Vignals (RE) qui a déposé une contribution sur le registre évoque les pouvoirs de police du maire du Tilleul puisque la parcelle si situe sur sa commune. *"Aura-t-il les moyens de l'appliquer ?"* ; **N°14 ; N°26** convention entre municipalités ; **N°38 :** *"Pourquoi, depuis tant d'années, aucune disposition n'a été envisagée par les collectivités ?"* ; **N°39 :** *"[...] qu'advient-il de cette parcelle en cas de retrait de l'investisseur privé une fois la modification du PLU entérinée ?"* N°94 et N°95 : question de la compensation financière pour Etretat et d'une maîtrise d'ouvrage partagée ; **N°113 ; N°117 et N°118 ; N°126 ; N°129, 130, 131 et 132 ; N°145 ; N°149 ; N°161 ; N°162 ; N°177**

**N°18 ; N°113 ; N°115 ; N°117 ; N°118 ; N°126 ; N°129 ; N°161.**

**Résumé des contributions :** La création d'une aire de stationnement payante, destinée au public mais opérée sous **gestion privée**, soulève plusieurs points d'attention dans le cadre de l'aménagement touristique. Ce modèle implique une **gouvernance** partagée entre acteurs publics et privés, nécessitant une **vigilance particulière sur la maîtrise des flux touristiques** et leur impact sur le territoire.

Sur le plan financier, le projet engendre des **coûts de fonctionnement** (notamment pour les **études préalables** et la **logistique des navettes**) qui restent à préciser. Ces éléments, s'ils ne sont pas maîtrisés, pourraient **compromettre l'équilibre économique de la commune**, en particulier dans l'éventualité où le projet **diminue les recettes de stationnement d'Étretat** ou crée une concurrence directe avec les **parkings existants**. Une solution proposée est une clarification des modalités de gouvernance, à travers une **convention** garantissant une répartition équitable des charges et des bénéfices.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

L'aménagement d'un parking par un privé n'est pas incompatible avec la notion d'intérêt général et est par ailleurs encadré par le législateur (Code de l'urbanisme) qui a prévu ce cas de figure.

Dès les premières études engagées de 2014 à 2016 par la Démarche Grand Site, l'aire de la Guezane, déjà privée, fut identifiée comme une des solutions de stationnement déporté pour gérer les flux à Etretat et confirmé par le schéma des mobilités.

L'emprise de la Guezane est ainsi mise à disposition par des propriétaires privés au profit de la commune d'Etretat depuis 14 ans à titre gracieux, d'une capacité optimisée actuelle d'environ 500 places ; elle présente les conditions favorables à la consolidation d'une aire de stationnement pour aider à la régulation des flux dans Etretat et à la diminution des stationnements illicites. **Une convention est d'ailleurs établie entre les communes du Tilleul, d'Etretat et les propriétaires pour encadrer la gestion et le fonctionnement de ce parking.**

En 2022, les propriétaires ont émis le souhait de porter eux-mêmes le projet d'aménagement et de suivre les préconisations de la démarche Grand Site, de son plan paysage et du schéma des mobilités et ont fait savoir qu'ils n'étaient pas vendeurs. Dans ces conditions, la réalisation du projet via un portage public nécessiterait une acquisition forcée dont l'aboutissement n'est pas garanti, tandis qu'une maîtrise d'ouvrage privée doit permettre une réalisation rapide de l'aménagement.

En 2024, la fermeture de l'aire de la Guezane jusqu'en mai a occasionné de forts dysfonctionnements pour la commune d'Etretat, et une occupation importante de la RD940... illustrant le caractère pressant de répondre aux besoins par l'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane.

Le nombre de places a fait l'objet d'études et a été défini en fonction d'études, de comptages et d'échanges avec les acteurs publics. La remarque sur la concurrence que pourrait générer ce parking reste peu probable compte-tenu de sa localisation. L'aire de stationnement de la Guezane est excentrée du centre-bourg d'Etretat, elle sera payante ce qui aura pour effet de limiter le risque de concurrence avec les parkings existants de la commune.

Au regard des données actuelles, le projet de la Guezane n'augmente pas réellement le nombre de places de stationnement. Ainsi, la pérennisation de ce parking n'impactera pas de manière négative les recettes perçues par la ville d'Etretat, mais permettra de mieux organiser le stationnement illicite.

Ainsi, ce projet d'aménagement présente une réponse aux besoins identifiés sur le territoire. Son dimensionnement a été étudié pour garantir une capacité adaptée à la fréquentation attendue. La qualité de son traitement paysager va contribuer à en faire un espace fonctionnel et attractif, renforçant ainsi son utilité et son intégration dans l'offre locale.

|  |
|--|
| Ces éléments pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation. |
|--|

## Dimensionnement

**Mots clés :** *surdimensionné, cars, camping-cars ; quantité ; justification ; fréquence d'utilisation de la poche enherbée P5 ; manque données ; bus ; disproportionné ; réduction du potentiel foncier pour le développement communal.*

### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°25 :** *Quantité et impact : quelles solutions concrètes sont prévues pour compenser la suppression des 66 places de stationnement (40 au parking des Haules, 13 avenue George V, et 13 place de la*

---

mairie) dans un délai de deux ans ? ; N°31 ; N°32 ; N°33 ; N°159 ; avis CDPENAF et Chambre agriculture souhaitent une réduction de la dimension du projet à 1ha max.

**Résumé des contributions :** L'aire d'aménagement apparaît aujourd'hui pour certains contributeurs, **surdimensionnée** au regard de sa **fréquence d'utilisation actuelle**, en particulier, la **poche enherbée P5**, censée absorber les flux exceptionnels.

Le **manque de certaines justifications ou données** sur les usages effectifs rend difficile une évaluation rigoureuse, mais les observations émises font état d'une **disproportion** entre les capacités prévues et les besoins réels.

Les contributions suggèrent qu'il serait pertinent de repenser l'aménagement en fonction des usages avérés, afin d'optimiser l'espace tout en maintenant une capacité d'accueil adaptée aux pics de fréquentation.

#### **Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

Il est utile de rappeler qu'en 2010, la commune d'Étretat a sollicité le prêt de la parcelle auprès de ses propriétaires. Cette démarche faisait suite à une exigence du Préfet de la Région Normandie, qui avait indiqué que la venue de la Patrouille de France à Étretat nécessitait la mise à disposition d'au moins 2 500 places de stationnement, alors que la commune n'en comptait que 1 300. Grâce à la mise à disposition par les propriétaires de leurs terres agricoles, Étretat a pu accueillir la Patrouille de France du 23 au 25 septembre 2011, ainsi que les avions de combat Rafale en 2015.

Ce parking est utilisé depuis 14 ans pour répondre aux difficultés de stationnement recensées et ressenties sur la zone de chalandise d'Étretat, principalement lors de la période estivale. En l'état, la ville d'Étretat dispose d'une offre de stationnement d'environ 1300 places (parkings et voiries compris). Au plus fort de la saison estivale, il a été comptabilisé une demande en stationnement dépassant 1 800 places VL et plus de 60 places de camping-cars.

Le diagnostic réalisé et les différents comptages entre 2018 et 2025 (par le Département, le Syndicat Mixte, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, l'Agence d'urbanisme Le Havre – Estuaire de la Seine) ont donc mis en évidence la nécessité d'un parking d'au moins 500 places de stationnement afin de pallier la demande.

Face à ce constat, le schéma des mobilités et des itinérances douces mis au point dans le cadre de la démarche grand site a souligné le caractère indispensable de l'aménagement de l'aire de la Guezane pour maîtriser les flux touristiques sur Étretat. Le schéma préconisait la possibilité d'y stationner également des cars de tourisme et des camping-cars. Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement de la Guezane s'appuie donc sur les préconisations du schéma des mobilités et des itinérances douces approuvé en 2019.

Plusieurs années de travail et d'échanges entre les services de l'Etat, les communes d'Étretat et du Tilleul, les services de la Communauté urbaine, du syndicat mixte, les propriétaires du terrain et leur maître d'œuvre, ont permis d'élaborer le projet de la Guezane.

Concernant la capacité d'accueil du projet d'aire de stationnement de la Guezane, celle-ci résulte d'une analyse :

- des flux touristiques : Étretat accueille plus d'un million de visiteurs annuels.

- des problèmes de stationnement « récurrents » dans Etretat, qui « saturent le centre-ville » et donc de la nécessité de désengorger le centre-ville d'Étretat
- des problèmes de stationnements illicites le long des voies départementales
- des diagnostics de stationnement et de circulation :
  - ✓ l'étude réalisée dans le cadre du Grand Site des falaises d'Étretat – Côte d'Albâtre en 2019
  - ✓ l'étude de mobilité /enquête d'occupation et de rotation des stationnements réalisée par la Communauté Urbaine en 2021
  - ✓ de constats réalisés par huissier de justice à l'initiative des propriétaires en avril 2023
  - ✓ l'étude réalisée par l'AURH en 2025

Cette capacité d'environ 500 places VL est nécessaire pour :

- limiter les stationnements illicites le long des routes départementales à Etretat, Bénouville et Le Tilleul ;
- diminuer le trafic induit dans le centre-ville d'Étretat au profit des piétons et des cyclistes ;
- prévoir des places de stationnement pour les vans et camping-cars pour empêcher leur entrée dans Etretat et améliorer les conditions de circulation.

14 places pour les cars de tourisme sont prévues pour désaturer le parking Grandval à Etretat qui est sous-dimensionné pour son usage actuel, entraînant des reports de cars sur des communes voisines (Les Loges, Bordeaux-Saint-Clair...) :

- accueil des lignes de cars régulières de la Région Normandie et de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole
- accueil payant des cars de tourisme (11 places)
- accueil des lignes de cars longues distances (Flixbus).

Ce projet ne constitue pas une création nouvelle d'aire de stationnement mais la pérennisation d'un usage existant depuis 14 ans. En effet, depuis 2011/2012, la parcelle est ouverte chaque saison estivale, par convention entre la SCI HT (propriétaire du terrain), la commune du Tilleul et la commune d'Étretat, et accueille une part importante du stationnement. Cette parcelle est comptabilisée comme offre de stationnement régulière avec environ 500 places actuellement exploitées sous statut « temporaire ».



La capacité de l'aire de stationnement de la Guezane a été pensée afin de conserver le nombre de places qu'elle accueille actuellement et de manière à pouvoir absorber des stationnements qui se font sur les accotements aux différentes entrées d'Étretat et qui seront interdits dès 2026 par la mise

en œuvre de glissières le long de la RD39 (estimés à 1000 tout autour d'Etretat dont 200 sur la partie RD 39).

**De manière plus détaillée, le projet d'aménagement comptabilise environ 500 places destinées aux véhicules légers dans les parkings P1 à P4** (dont 19 places pour les personnes à mobilité réduite et 8 places équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques, absentes dans l'organisation actuelle) et permet l'intégration de **24 places pour le stationnement des camping-cars et 14 places pour les bus.**

**Par conséquent, par son aménagement, l'aire de la Guezane permet de remplir l'objectif de l'étude de mobilité (500 places en termes de « stationnements fixes »).**

L'étude de mobilité réalisée indique par ailleurs qu'**une réserve foncière de places supplémentaires permettrait de combler le déficit lors des périodes de fortes affluences ou de la mise en place de la piétonisation d'Etretat**. Le projet d'aménagement de la Guezane permet de répondre en partie à ce besoin. Il propose un espace maintenu en herbe (P5), d'une capacité d'environ **265 places VL**. Cet espace conservera un caractère naturel ; il sera en herbe (et non pas en mélange terre-pierre comme prévu pour les P1 à P4) ce qui ne génèrera aucune imperméabilisation. Il ne sera pas aménagé, hormis la plantation de haies bocagères qui renforcera l'insertion paysagère du projet dans le site ainsi que la biodiversité. Aucune noue de gestion des eaux pluviales ne sera créée.

L'accès à ce parking P5 sera géré par une barrière d'accès permettant une ouverture modulée en fonction des besoins. Il sera ouvert au stationnement durant les périodes de fortes influences. Les modalités d'ouverture seront définies entre les propriétaires et les élus des communes du Tilleul et d'Etretat.

Cette réserve foncière de 265 places permet de répondre en partie aux besoins déterminés dans l'étude de mobilité. Elle sera complétée par la mobilisation, de terrains complémentaires comme cela a été fait par le Syndicat Mixte, sur les communes des Loges et Etretat lors du week-end de l'ascension 2025 qui constitue traditionnellement une période de forte affluence. Il est donc très probable que cette poche enherbée (P5) soit sollicitée dans le cadre d'une convention entre les propriétaires et les acteurs publics sur la gestion, l'entretien et les modalités d'usage de la poche verte (P5).

Les opérations de comptage étant réalisées de manière ponctuelle, elles ne permettent pas à elles seules d'appréhender les variations saisonnières ou les pics d'activité de façon très précise. C'est pourquoi la mise en place d'un observatoire s'est avérée nécessaire, afin de disposer de données continues et représentatives sur l'ensemble de l'année.

Ces éléments pourraient être mieux explicités dans le dossier de DPMEC du PLU du Tilleul soumis à approbation.

## Solutions alternatives

**Mots clés : navettes électriques, améliorations de voiries, contournement d'Etretat, exemple de Fécamp et Criquetot-l'Esneval ; transfert/rattachement de la parcelle à Etretat ; solutions alternatives ; partenariat public-privé ; service location vélo ; réservation préalable ; accrobranche ;**

*fusion des trois communes ; convention multipartite ; tarification adaptative ; horodateurs pour indication des flux ; DSP ; interconnexion des informations sur les places disponibles en temps réel.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°20 ; N°24 : demande décalage route Guezane ; N°27 demande alternative au passage rue Tonnetot ; N°59 ; N°60 ; N°61 ; N°105 ; N°106 ; N°114 ; N°123 ; N°134 ; N°140 ; N°141 ; Page 62 (Contribution mail du 20/08/25, Isabelle et Jean-Frédéric BLAYN) ; N°47 ; N°171.**

**Résumé des contributions** : Dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs **contributeurs ont proposé des solutions alternatives** visant à mieux répondre aux enjeux de mobilité, d'environnement et de gouvernance locale.

Parmi les pistes évoquées figurent le recours à des **navettes électriques, des améliorations de voiries**, ou encore un **contournement d'Étretat**, inspiré des exemples de **Fécamp et Criquetot-l'Esneval**. Certains suggèrent de **réduire la taille du parking, d'étudier d'autres options de stationnement**, ou de réfléchir à **modifier les limites communales d'Étretat** pour une meilleure cohérence territoriale.

Des propositions incluent la mise en place d'un service de location de vélos, une réservation préalable des places, ou l'intégration d'activités comme un accrobranche pour diversifier l'offre. La tarification adaptative, l'installation d'horodateurs indiquant les flux, et l'interconnexion en temps réel des informations sur les places disponibles sont également mentionnées.

Sur le plan institutionnel, les contributeurs soulignent l'intérêt d'un **partenariat public-privé**, d'une **convention multipartite** afin de garantir une gouvernance claire et partagée. Le recours à une **délégation de service public (DSP)** est aussi évoqué pour encadrer la gestion du dispositif.

**Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

La commune d'Étretat est un territoire contraint en fond de vallée et qui a atteint ses limites en termes de capacité de stationnement. Les parkings de la Valaine et Fréfossé (RD 940) ne peuvent s'étendre en raison de la loi Littoral et de leur localisation à flanc de coteaux. Dans ce contexte, il serait incohérent de chercher la création ou l'extension de stationnements proches des falaises.

Quant au parking de la gare, il a été réaménagé lors de la fermeture du parking de la falaise d'Amont en 2019 (falaise du côté de la Chapelle Notre-Dame de la Garde qui comptait plus d'une centaine de places).

D'autres terrains ont été cités dans les contributions et des études ont été menées par le Syndicat Mixte, mais dont les mesures de protections, la localisation ou le foncier ne permettent pas d'aller plus loin : ils sont situés soit en Espaces et Milieux remarquables du littoral avec un vallonnement (entrée d'Étretat par la RD 940), soit sur des terrains qui nécessitent un abattage important d'arbres, soit sur des terrains appartenant au Conservatoire du littoral avec un objectif de préservation forte, avec un vallonnement (ancienne décharge) dans les virages de la RD11, soit un terrain à proximité de la station d'épuration d'Étretat impliquant des problématiques de sécurité pour les sorties et entrées via les RD.

L'aire de la Guezane est bien positionnée à l'entrée d'Étretat, accessible par une route départementale sans virage et permet de capter les voitures en amont, avant la rue Guy de

Maupassant. Elle est déjà identifiée par les visiteurs, les locaux (notamment les hôtels en centre-ville d'Étretat) et sur les sites de références (sites internet offices de tourisme, localisation GPS, Google...) et son impact sur l'environnement a été étudié.

Ces éléments de contexte viendront alimenter le dossier de DPMEC du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul en vue de son approbation

## Problématiques environnementales

**Mots clés :** *démarche itérative, mesures d'évitements, impacts environnementaux et sanitaires, fonctionnalités agroécologiques ; imperméabilisation et artificialisation des sols ; impacts sur les ruissellements ; consommation foncière ; trajectoire ZAN ; absence de zone humides ; nappes phréatiques ; risque inondation ; tourisme durable ; rivière ; prairies précieuses ; autorité environnementale.*

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

**N°8** : “ [...] respect de l'environnement et la valorisation des lieux.” ; **N°38** : inapproprié, polluant et dégradant l'environnement. Il ne répond pas aux besoins, et sa gestion chaotique nuit à la réputation d'Étretat. Manque d'Aménagements : Les touristes sont confrontés à une infrastructure inadéquate (absence de commodités, nuisances sonores, propreté). ; **N°46** ; \***N°87** : “*La description des principales raisons du choix du projet est insuffisante, et les démarches d'évitement des impacts négatifs ne sont pas présentées.*” ; **N°88, 92 et 93** : “*L'autorité environnementale recommande certains compléments au dossier comme une analyse complète des solutions de substitution raisonnables ; et des éléments permettant de justifier l'intégration de cette DPMEC dans la trajectoire ZAN. Elle émet des recommandations également sur la méthodologie à appliquer pour l'étude paysagère.*” **N°89** ; **N°90** : “[...] Le dossier indique que l'aménagement du parking induit l'imperméabilisation de 22687,4m<sup>2</sup>, soit presque la moitié de l'emprise du projet (P. 33 de L'EI) [...]” ; **N°91** : “*L'impact du projet sur l'aggravation des flux de ruissellement [...] mériterait d'être mieux démontrée*” ; **Page 43** : Contribution Commissaire enquêteur indique que l'OAP issue du PLUi démontre des axes de ruissellement tout autour de la parcelle du projet et un risque inondation qualifié comme “*Ruissellement Aléa non défini Zone de risque élevée*” ; **N°116** ; **N°122** : “*Il serait plus honnête de considérer la faune qui existait lorsque le terrain était cultivé. Les conclusions du rapport, qui prétendent que le projet aura un impact positif et qu'il est neutre par rapport à l'agriculture, semblent inappropriées.*” ; **N°136 et 137** ; **N°138** : présence d'une rivière ; **N°141 et N°142** ; **N°143 et 144** ; **N°154, 155, 156, 157** : nappes phréatiques et augmentation du risque d'inondation ; **N°158** : ne respecte pas Loi Climat et Résilience et engagement de l'OGS ; **N°160** : l'artificialisation du terrain pourrait ouvrir la voie à des projets d'urbanisation futurs ; **N°172** : doute sur la capacité du Tilleul de gérer la sécurité et la gestion des eaux. ; **N°178** : contrôle de la pollution sous-sols et des cours d'eau souterrains prévu ? ; **Avis CDPENAF** indique la présence de prairies précieuses pour l'agriculture et le paysage. ; **Page 76** Commissaire Enquêteur : étude en cours sur le risque inondation ?

**Résumé des contributions :** Le projet d'aménagement d'une aire de stationnement soulève plusieurs questionnements tant sur le plan de la méthode que des impacts potentiels sur l'environnement. Bien qu'inscrit dans une **démarche itérative**, selon certains contributeurs le dossier présente une

**évaluation environnementale limitée, une étude d'impact jugée déficiente** par plusieurs observateurs.

Parmi les points sensibles, la **déclaration d'absence de zones humides** semble contestable, notamment en raison de la **présence de ce qui est vu comme une rivière** à proximité et de **prairies précieuses** aux **fonctionnalités agroécologiques, insuffisamment exposées**. **L'imperméabilisation et l'artificialisation des sols** risquent d'entraver le **rechargement des nappes phréatiques**, tout en **amplifiant les risques de ruissellement et d'inondation**, dont les **justifications techniques restent à préciser** selon certains avis formulés.

La **consommation foncière** engagée par le projet interroge également au regard de la trajectoire ZAN (Zéro Artificialisation Nette), qui appelle à une gestion plus sobre et durable des espaces. Par ailleurs, les **impacts sanitaires et la pollution potentielle du sous-sol** ne semblent pas suffisamment documentés.

Dans ce contexte, les contributions prennent appui sur **l'avis de l'autorité environnementale** qui souligne la nécessité de renforcer les **mesures d'évitement** et d'intégrer les principes du **tourisme durable**, afin de concilier attractivité et préservation des milieux naturels.

#### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

L'évaluation environnementale a été réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement, afin d'identifier et d'analyser les impacts potentiels du projet sur l'ensemble des composantes du milieu naturel, humain et patrimonial. Elle a fait l'objet des études suivantes :

- Étude d'impact : analyse des effets du projet sur les milieux naturels, les populations et les activités socio-économiques.
- Étude de la biodiversité : inventaires et suivi des habitats et espèces protégées (Inventaire du patrimoine faune-flore (Bureau d'études Vincent SIMONT, 2023).
- Étude acoustique : évaluation des niveaux sonores générés par le projet et analyse des effets sur les populations et la faune (Bureau d'études Acoustibel, 2024).
- Étude sur la qualité de l'air : identification des émissions, suivi de la pollution atmosphérique et évaluation des risques pour la santé et l'environnement (Analyse des données de Atmnormandie,2024)
- Étude des risques naturels et technologiques : analyse des aléas tels que les inondations, glissements de terrain ou risques industriels, et propositions de mesures de prévention.
- Étude du bilan carbone : estimation des émissions de gaz à effet de serre liées au projet, identification des sources principales et propositions de mesures de réduction ou de compensation (&COTONE,2024)
- Analyse du stationnement et de la mobilité : évaluation des besoins et de stationnement existant et l'impact sur la circulation et propositions d'aménagement pour optimiser la gestion des flux et réduire les impacts environnementaux liés aux déplacements. (Analyse du stationnement (Enquête d'occupation et de rotation du stationnement dans le périmètre Grand site de la Communauté Urbaine, Transmobilité, 2021, Transport Lia, 2024).
- Étude de trafic : analyse des flux de circulation actuels et prévisionnels, évaluation des impacts du projet sur la circulation et propositions de mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité. (Analyse du trafic (Plu de commune Criquetot-l'Esneval 2017 ; le trafic routier urbaine du Havre (AURH, 2022)).

- Étude de faisabilité : évaluation technique, économique et réglementaire du projet afin de déterminer sa viabilité et proposer des scénarios optimisés (ECOTONE,2024).

L'évaluation environnementale traite, conformément au Code de l'environnement, les thématiques suivantes : air, bruit, biodiversité, sols, paysages, eau, risques, déchets, émissions de gaz à effet de serre, mobilité, faisabilité technique et économique, et trafic.

Le caractère complet de cette évaluation a été vérifié par la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) qui a formulé quelques observations visant à apporter des précisions supplémentaires. **Ces remarques, de nature complémentaire, n'affectent ni l'analyse ni les conclusions de l'évaluation environnementale.**

#### Concernant l'impact du projet sur la biodiversité

Le site se compose d'une partie déjà utilisée comme parking et d'une prairie anciennement exploitée sous forme de monoculture.

La partie à usage de parking, depuis 14 ans, présente une faible diversité floristique, sans espèces rares, ni menacées. La flore se limite à celle de la prairie et à des espèces pionnières sur le parking, et il n'y a pas d'intérêt à considérer la faune du temps où le terrain était cultivé.

La partie en prairie présente un stade de prairie secondaire, caractérisé par la présence d'espèces pionnières capables de coloniser rapidement les sols perturbés et de favoriser la succession écologique. Les analyses préliminaires indiquent que le projet prévu ne devrait pas entraîner de modification significative de la composition floristique ou de la structure écologique du site, et peut donc être considéré comme ayant un impact neutre sur l'écosystème local.

Le site aménagé sera largement planté pour créer des îlots de fraîcheur et des poches de stationnement végétalisées, équipées de noues destinées à gérer les eaux de ruissellement. La palette végétale utilisée sera composée d'essences locales – comprenant charme, érable, prunier, aulne, saule, noisetier, aubépine, et d'autres espèces. L'ensemble de ces plantations ainsi que les essences choisies favoriseront la biodiversité et la création de nouveaux habitats pour la faune et la flore. Ces plantations permettront également de relier les espaces naturels existants et de constituer des corridors écologiques, favorisant le déplacement des espèces et la continuité des milieux naturels. Un corridor écologique est une entité paysagère constituant une zone de transit reliant entre elles des aires naturelles ou semi-naturelles. Cela correspond à une zone ou un passage naturel (forêt, haie, rivière, prairie...) qui relie deux habitats naturels entre eux. Il assure la continuité écologique en permettant la circulation des espèces, le maintien des échanges génétiques et la réalisation de leurs cycles biologiques (alimentation, reproduction, migration).

Au total, **2348 arbres et arbustes seront plantés**, sur un site actuellement dépourvu d'arbres, organisés par la plantation de haies et d'alignements boisés de manière à constituer un habitat pour la biodiversité et à renforcer les corridors écologiques.

#### Plus particulièrement sur le sujet Zone humide,

La cartographie régionale suggère une forte probabilité de zone humide. Les investigations de terrain menées en date du 2 mars 2023 sur la parcelle B n°757 révèlent que les sols sont des limons à silex sans traits hydromorphes détectables et qu'aucune nappe circulante n'existe à moins de 80 cm de profondeur. Ces résultats confirment que, malgré sa situation en fond de vallée, la parcelle ne répond pas aux critères réglementaires de zone humide. **Le projet n'impacte aucune zone humide.**

## Insertion paysagère

Le projet prévoit la création d'un parking paysager soigneusement intégré au fond de la vallée, avec des aménagements visant à réduire son impact visuel et environnemental.

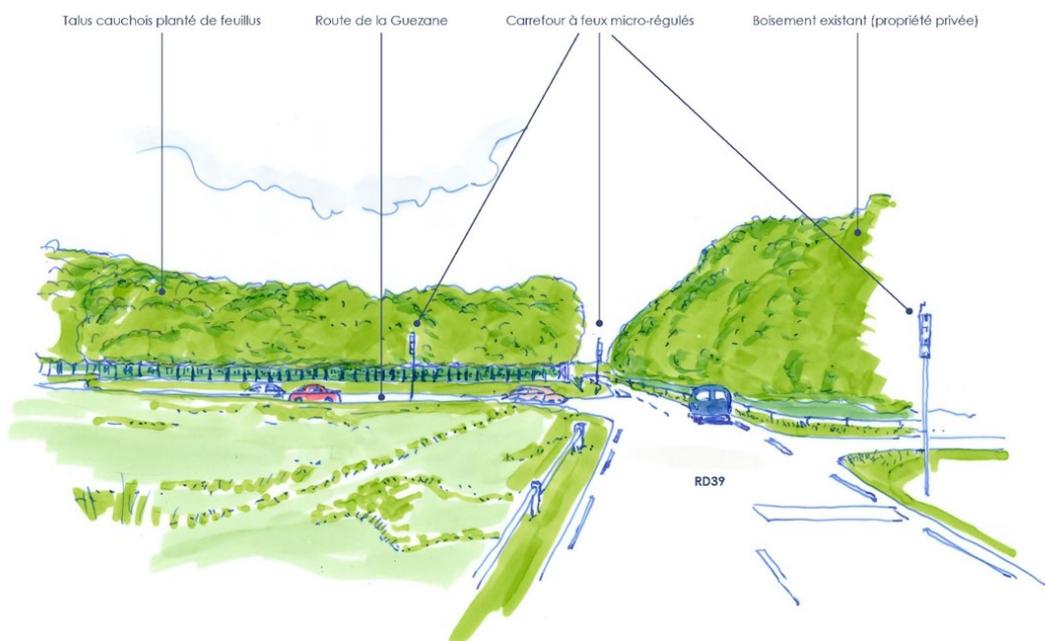
Le projet inscrit l'aire de stationnements dans un clos, à l'image d'un clos masure, caractéristique du Pays de Caux. Le clos sera fermé par une ceinture verte composée de talus de type cauchois plantés d'arbres feuillus de haut-jet permettant de dissimuler les voitures.

A l'intérieur, les stationnements s'inscriront dans une trame verte composée de haies bocagères, de noues de collecte plantées, de grandes noues tampons plantées d'arbres et de plantes des milieux humides, de bosquets, de stationnements en mélange terre-pierre...

Ces aménagements formeront des îlots de fraîcheurs, des parkings ombragés, amélioreront la biodiversité du site grâce à la plantation d'arbres et d'arbustes d'essences locales diversifiés, permettront aussi la diversification des milieux et donc la création d'habitats pour la faune, limiteront l'imperméabilisation des sols.

Le projet permettra une amélioration au regard du paysage de la vallée et de l'entrée de ville d'Étretat.

Les revêtements de sols filtrants seront privilégiés. Les cheminements piétonniers seront réalisés en sable stabilisé, les stationnements en mélange terre-pierre (excepté pour les places PMR et les véhicules électriques), et le dernier parking (P5) restera enherbé. Les circulations internes seront en grave, tandis que les zones les plus sollicitées seront en béton bitumineux. L'ensemble de ces aménagements concourt à un projet paysager cohérent, fonctionnel et respectueux de l'environnement.





### Concernant la gestion des eaux sur site de l'opération

- **Gestion pluviale**

Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement inclut un assainissement pluvial basé sur un réseau gravitaire et des noues tampons enherbées, qui collectent les eaux de ruissellement de l'aire et des espaces verts. Au niveau du stationnement en terre-pierre et des ouvrages tampons, un aquatextile INDIGREEN sera installé pour limiter les sources de pollution. Le volume tampon total sur le site est de 1 372 m<sup>3</sup> (pour 1 089 m<sup>3</sup> exigible), et les eaux pluviales seront restituées par infiltration vers le milieu naturel, avec une gestion centennale à la parcelle pour prévenir tout risque lié aux crues exceptionnelles. Un dossier Loi sur l'eau sera réalisé pour assurer la conformité réglementaire.

- **Risque inondation et nappe phréatique**

Le projet n'entravera pas le rechargement de la nappe phréatique, car les eaux pluviales seront gérées par infiltration, avec un dimensionnement conçu pour un événement centennal

Le projet réduit le risque d'inondation par rapport à la situation initiale, grâce à une gestion des eaux pluviales adaptée, permettant de contrôler et d'infiltrer les eaux de ruissellement sur la parcelle. L'axe principal de ruissellement ne traverse pas la parcelle mais se situe au niveau de la voirie, limitant ainsi l'impact hydrologique sur le site.

- **Pollution du sol**

Le secteur du projet ne comporte aucune activité industrielle en service ni site pollué recensé, ce qui indique un risque négligeable de pollution des sols. Les emplacements de stationnement en terre-pierre et les ouvrages tampons seront équipés d'un aquatextile INDIGREEN, ce qui permettra de prévenir efficacement la migration de polluants vers le sol et les eaux souterraines, garantissant ainsi la protection de l'environnement local et de la qualité de la ressource en eau, tout en maintenant la perméabilité du site. Cela constituera une amélioration par rapport à la situation actuelle.

- **Rivière souterraine et captage d'eau**

Dans le sous-sol de la Pointe Caux, il existe de nombreuses circulations karstiques (conduits souterrains permettant l'écoulement des eaux de ruissellement qui se sont engouffrées dans les bétoires). Des études ont été réalisées afin de connaître ces circulations dans le secteur.

Aucune bétoire connue n'est présente. Ainsi, le site ne montre pas de connexion avec les circulations karstiques locales. .

Ces éléments seront précisés dans le dossier loi sur l'eau.

#### **Concernant la consommation foncière et la trajectoire Zéro Artificialisation Nette**

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) fixe pour Le Havre Seine Métropole un objectif de réduction de l'artificialisation des sols de -44,7 %, soit 290 ha maximum d'ici 2030. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Le Havre Seine Métropole, approuvé le 3 avril 2025, s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Loi Climat et Résilience traduit dans le SRADDET, en fixant à 290 ha son potentiel de consommation foncière jusqu'en 2030. Cette enveloppe est ventilée par destination entre habitat, économie, équipements/infrastructures et réserve communautaire. **La consommation foncière du projet de parking de la Guezane de 4,8 ha est intégrée dans les 60 ha dédiés aux équipements.**

En réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, un mémoire a été produit. Il apporte certaines précisions notamment relatives aux investigations réalisées sur la thématique zone humide. L'évaluation environnementale sera complétée avec les éléments du mémoire dans le dossier soumis à l'approbation du conseil communautaire.

Une **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)** fixant les principes d'aménagement du parking sera créée et viendra encadrer l'opération.

Le renforcement des corridors écologiques ainsi que les principes d'insertion paysagère et de gestion des eaux pluviales seront traduits sous la forme de prescriptions dans l'**OAP** qui sera jointe au dossier pour approbation.

Un dossier loi sur l'eau sera produit et soumis aux autorités compétentes préalablement à l'aménagement.

#### Sécurité

**Mots clés :** *nouveaux flux de circulation, rue de Maupassant, personnes à mobilités réduites, saturation, répartition des aires de stationnement sur les voies d'accès ; solution au stationnement sauvage, réduire l'usage de la voiture ; cohabitation ; axe rue René Tonnetot-rue des Écoles ; logistique navettes ; bouchons ; accès de secours ; risque inondation renforcée ; itinérance douce ; assainissement des eaux usées.*

#### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N° 19 :** *problèmes de sécurité au niveau du chemin des Haulles qui a une capacité limitée et rendra la cohabitation dangereuse ; N°42 :* *Problèmes d'Accès : Les routes et trottoirs existants sont trop étroits et insuffisants pour accueillir le flux de piétons et de véhicules. Cela*

*pourrait nuire à la sécurité des usagers. Des travaux sont-ils prévus ? ; N°44 ; N°96 : évoque le réaménagement de la D39 rue de Guy de Maupassant ; N°107 ; N°108 : flux de mobilités générés par le parking ; N°111 : s'interroge sur les solutions données aux personnes à mobilités réduites ; N°127 ; N°128 ; N°141 ; N°147 ; N°148 ; N°150 ; N°151 ; N°171 ; N°173 ; N°176 ; N°179 : assainissement des eaux usées : qui s'en occupera dans le projet ? STEP Etrepat adaptée ? ; N°180.*

**Résumé des contributions :** L'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement suscite plusieurs réserves en matière de sécurité. L'arrivée de **nouveaux flux de circulation**, notamment sur la **rue de Maupassant** et l'**axe rue René Tonnetot–rue des Écoles**, soulève des préoccupations quant à la **saturation du réseau** et à l'**encombrement des voies**, d'autant plus que **les routes n'ont pas été élargies**.

La **répartition des aires de stationnement** ne semble pas répondre efficacement au **stationnement sauvage**, et l'**aménagement des bas-côtés** pourrait accentuer les risques pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, les **améliorations pour les personnes à mobilité réduite** restent à préciser, tout comme les **accès de secours**, essentiels en cas d'urgence.

Le **risque d'inondation** et les enjeux liés à l'**assainissement des eaux usées** appellent à une attention particulière dans la conception des infrastructures. Les contributions suggèrent ainsi qu'en parallèle, la **logistique des navettes** et la promotion de l'**itinérance douce** pourraient contribuer à **réduire l'usage de la voiture**, favorisant une **meilleure cohabitation des mobilités** et une circulation plus fluide.

#### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

- Elargissement de la route de la Guezane et aménagement du carrefour de la RD 39

Dans le cadre du projet de parking de la Guezane, tous les véhicules entreront dans l'aire de stationnement en empruntant la route de la Guezane laquelle sera élargie depuis le carrefour avec RD 39 jusqu'à l'entrée de l'aire de stationnements pour faciliter la circulation et le croisement des véhicules.

Les bus et la navette éventuelle accèderont uniquement au parking P4. Leur sortie se fera directement sur la route de Criquetot-l'Esneval (RD n°39).

Les autres véhicules (VL et camping-cars) pourront stationner aux P1, P2, P3 et P5 (de manière exceptionnelle). La sortie de ces véhicules se fera également par la voie parallèle au chemin des Haulles et la route de la Guezane.

Ces principes de desserte de l'aire de stationnements ont été analysés et validés par la Direction des routes du Département qui a recommandé d'aménager le carrefour de la route de la Guezane et de la RD39 par la mise en œuvre de feux tricolores micro régulés pour sécuriser les accès à l'aire de stationnement.

« Pour mémoire, les feux micro régulés, fonctionnent de la manière suivante :

- le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule et passe au vert, aucun usager (véhicule ou piéton) ne se trouvant à l'intersection sur la voie sécante ;
- le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule, mais ne passe pas au vert, un autre usager (véhicule ou piéton) étant arrivé au 1er à l'intersection sur la voie sécante. »

La micro-régulation permet d'adapter le fonctionnement des feux aux arrivées de véhicules de manière à crédibiliser la signalisation lumineuse tricolore. Lorsque le trafic est peu dense, il est possible de maintenir les feux véhicules au rouge en l'absence d'arrivée de véhicules. Le rouge fait ralentir les véhicules. La détection du premier véhicule qui se présente par exemple à l'amont d'un feu, permet d'anticiper et de proposer un passage au vert et limite les arrêts inutiles de véhicules qui se présentent seuls.

Une simulation de circulation interactive commandée par la Communauté urbaine a été réalisée en 2025. Elle avait pour but de vérifier les écoulements de trafics. L'étude a démontré que « paramétré de cette façon, le carrefour à feux offre de bonnes conditions de circulation. Les flux enregistrés le 30/04/2023 s'écoulaient correctement, tout comme l'essai avec une augmentation de 25% du flux sur la RD39 ». La voie d'accès située le long du chemin permettra d'absorber les flux et d'éviter la formation de « bouchons » sur la route de la Guezane ou la RD 39.

Une sortie de secours et délestage sera également créée au droit du parking P1 ouvrant sur la RDn°39. Elle sera utilisée en situation de danger (incendie, accident dans l'enceinte du parking, situation d'intempéries engageant la sécurité des usagers, panne bloquant les accès, etc...), et permettra d'améliorer l'accessibilité des secours à Etretat.

### **Accès piétonniers au centre-bourg**

L'accès depuis l'aire de stationnement de la Guezane jusqu'au centre-bourg d'Etretat sera privilégié par la rue Guy de Maupassant (RD39).

Comme l'indique la délibération du 20 août 2025 de la commune d'Etretat, le parking doit être accompagné du réaménagement de la RD39, rue Guy de Maupassant, pour permettre une circulation sécurisée des nombreux piétons et des deux roues qui depuis le parc de la Guezane rejoindront Etretat et ses sites touristiques.

En parallèle, le porteur de projet souhaiterait organiser un système de navette (8, 15 ou 20 places) ce qui constituerait une alternative à l'emprunt de la rue Guy de Maupassant par les piétons et une réponse au besoin des Personnes à Mobilité Réduite. Cette option reste à valider en lien avec les services compétents.

S'appuyant sur les observations émises lors de l'enquête publique, il a été décidé d'apporter quelques ajustements au dossier, notamment la suppression du cheminement du parking vers la rue de Tonnetot et chemin des Haulles. De cette manière, les visiteurs seront invités à cheminer vers le bourg uniquement par la rue Guy de Maupassant. **Cette modification sera prise en compte dans le dossier de DPMEC soumis à approbation.**

- **Mise en œuvre de glissières le long de la D39 par le Département**

Actuellement, lors des journées pluvieuses, l'aire de stationnement peut devenir impraticable. De plus, lors de mauvais placements des véhicules (liés au fait que les places ne sont pas marquées), les stationnements peuvent déborder sur la RD39 générant des stationnements illicites gênants sur les bas-côtés. Ces stationnements illicites se rencontrent aussi sur la RD940. L'ensemble de ces stationnements sur RD est estimé à environ 1000 véhicules les jours de forte affluence.

Ces stationnements entraînent la présence des piétons sur les routes départementales (familles, poussettes...) marchant avec les cars, voitures, motos... pour rejoindre le centre d'Etretat. Ces comportements impactent aussi l'accessibilité des secours dans Etretat.

Afin d'interdire ces stationnements illicites et les cheminements à risque sur la départementale, le Département de la Seine-Maritime s'est engagé dans la mise en œuvre de glissières en bois et métal de part et d'autre de la RD 39, de manière à empêcher les stationnements sauvages récurrents. Ces aménagements permettront la suppression de 200 stationnements illicites sur plus de 1000 stationnements comptabilisés. Cet aménagement s'inscrit dans un projet global porté par le Département. D'autres aménagements similaires seront mis en œuvre le long de la RD 11 et de la RD 940 pour intervenir sur une partie des 800 autres stationnements illicites constatés (entrées d'Etretat, Le Tilleul, Bénouville). Certains stationnements illicites trouveront un traitement différent : articulation plan/vélo, accès car, arrêtés des Maires...

Ces aménagements du Département sont prévus pour la RD39 en 2026. Pour que ces aménagements puissent se faire, et que cela n'engendre pas davantage d'incivilités, l'aire de la Guezane, doit être aménagée au préalable. C'est pour cela que la procédure d'évolution du PLU du Tilleul a dû être engagée en parallèle du PLUi, dans l'objectif de la délivrance de l'autorisation d'urbanisme avant l'approbation du PLUi attendue au cours du 1er trimestre 2026.

Concernant les risques soulevés en termes d'inondation, les éléments de réponses ont été développés dans la partie "problématiques environnementales".

Concernant le captage d'eau d'Etretat, les démarches sont en cours pour l'élaboration des servitudes (périmètres de protection) qui prend la forme d'une déclaration d'utilité publique. Il y aura en effet la création d'un périmètre de protection immédiate (parcelle du point de captage) et d'un périmètre de protection rapprochée. A noter que le projet de parking n'est pas inclus dans le projet de périmètre.

Le traitement du carrefour et les aménagements à réaliser pour garantir la bonne accessibilité du site tout mode de déplacement confondu seront traduits sous forme de prescriptions dans l'OAP qui sera ajoutée au dossier soumis à approbation. Les accès piétons feront également l'objet d'une attention particulière afin de garantir leur positionnement et leur connexion vers la rue Guy de Maupassant, leur dimensionnement et leur traitement.

## Nuisances

**Mots clés :** *riverains à proximité, permutation P5, rue Tonnetot, nuisances sonores, visuelles, olfactives, baisse de valeur des habitations voisines, qualité de vie, flux piétonniers, gestion des déchets.*

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

---

**N°2 ; N°4 ; N°5 ; N°35 ; N°17 ; N°19 ; N°94 ; N°96 ; N°100 ; N°102 ; N°103 ; N°109 ; N°110 ; N°115 ; N°136 ; N°137 ; N°141 ; N°157(bis) ; N°158 ; N°174.**

**Résumé des contributions :** Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement soulève plusieurs **préoccupations pour les riverains situés à proximité**, en particulier le long de **la rue Tonnetot**. Les **nuisances sonores, visuelles et olfactives** liées à l'intensification du trafic et à la présence prolongée de véhicules pourraient affecter la **qualité de vie** des habitants.

Par ailleurs, l'augmentation des **flux piétonniers** et le besoin d'une **gestion rigoureuse des déchets** appellent à une attention particulière pour éviter les débordements et préserver l'équilibre du quartier.

Les contributions suggèrent, qu'une réflexion approfondie sur les impacts du projet et les mesures d'atténuation sont à mettre en place et semble nécessaire pour garantir une intégration respectueuse du cadre de vie local. Une solution proposée dans les contributions consiste en la **permutation du secteur P5**.

#### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Plusieurs mesures répondent aux préoccupations exprimées par les habitants au sujet de diverses nuisances

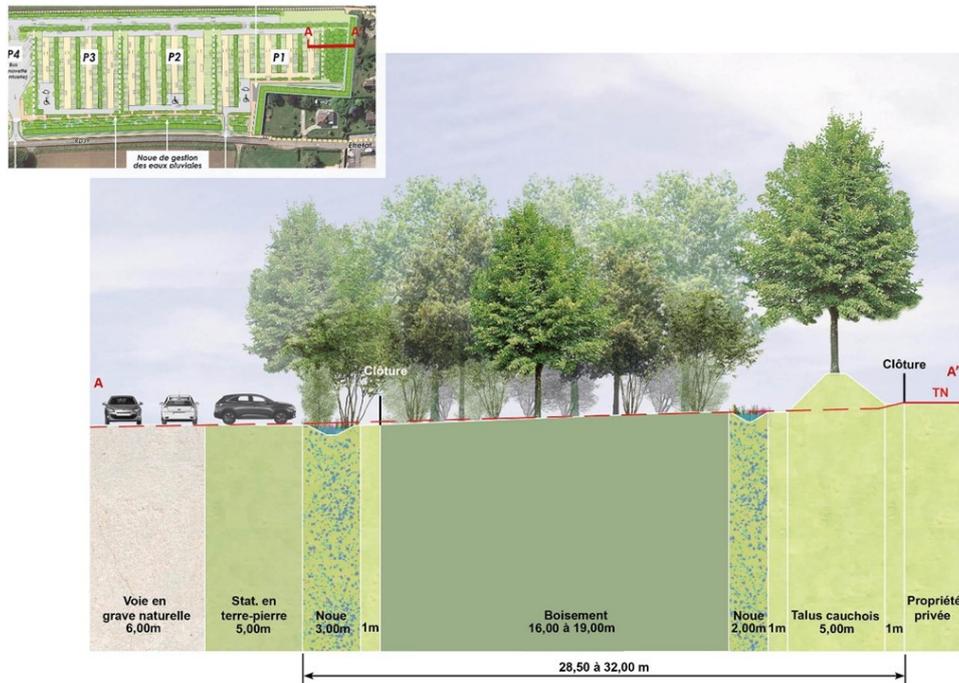
- **Aménagement d'un espace boisé vis-à-vis des riverains**

Une zone tampon sera réalisée entre les habitations et la première rangée de véhicules. Cette zone d'environ 30 m d'épaisseur sera constituée d'une clôture, d'un talus planté de 2m de haut et de 5m de large le long des propriétés privées attenantes, d'un cheminement et d'un espace boisé de plus de 15 m de large. Ces dispositions paysagères (talus et plantations) minimisent les nuisances visuelles et sonores et intègrent harmonieusement l'équipement dans son environnement là où aujourd'hui les premiers stationnements jouxtent directement la zone résidentielle.

Afin de protéger davantage les propriétés voisines et les riverains de la rue Tonnetot, les modalités de desserte piétonne seront modifiées. Dans l'objectif d'apaiser la rue Tonnetot et de lui conserver un rôle de desserte résidentielle, seule la rue Guy de Maupassant sera rendue accessible depuis le parking de la Guezane. Le plan masse sera revu avec la suppression du cheminement piétonnier menant vers la rue de Tonnetot et le chemin des Haulles initialement prévu derrière le talus planté. Ainsi, les visiteurs seront invités à cheminer vers le bourg d'Étretat uniquement par la rue Guy de Maupassant.

Le projet et le dossier d'approbation de la DPMEC seront ajustés dans ce sens. Ces principes de desserte seront également traduits dans l'orientation d'aménagement et de programmation qui complètera le dossier.

#### COUPE DE PRINCIPES AA'



*Coupe de principe montrant le recul des propriétés voisines après suppression du cheminement piétonnier*

- **Installation de sanitaires**

Lors de l'enquête publique, le public s'est exprimé sur les incivilités qu'il peut subir au quotidien. L'aire actuelle est dépourvue de sanitaires. Des sanitaires seront installés dans le projet d'aménagement de l'aire de stationnement. Il s'agit de sanitaires automatiques autonettoyants après chaque usage, accessibles aux PMR et adaptés aux espaces publics à fort passage qui feront l'objet d'une gestion.

L'emplacement du bâtiment au Nord a fait l'objet de critiques. Néanmoins il tient compte de :

- L'application des dispositions de la Loi Littoral et l'obligation de construction dans la continuité du tissu urbain existant. Un positionnement plus excentré ne permettrait pas de respecter cette obligation,
- La nécessité de raccordement du bâtiment au plus près du réseau d'assainissement eaux usées existant qui se termine au droit des premières habitations rue Guy de Maupassant.

A noter également qu'entre la zone résidentielle et les sanitaires, un talus d'une largeur de 5m pour 2m de haut, planté de feuillus à haute tige sera créé.

- **Gestion des déchets**

L'aire de stationnement actuelle, non aménagée et saisonnière, ne dispose pas de poubelles. Les visiteurs déposent leurs déchets dans les poubelles et les « conteneurs privés » situés le long de leur parcours, rue Guy de Maupassant qui saturent malgré des collectes régulières.

Pour pallier cette problématique, l'aménagement prévoit plusieurs corbeilles qui seront implantées en différents points stratégiques du projet : le long des cheminements piétonniers, à proximité des bornes de paiement ou encore à proximité du bâtiment, etc... Ces poubelles seront vidées régulièrement par les gestionnaires du site.

## Concertation

**Mots clés :** *réunion d'information supplémentaire ; concertation limitée ; confusion calendriers des enquêtes publiques du PLUi et de la présente procédure de DPMEC ; recours multiples envisagés ; doublon ; absence de concertation avec les commerçants ; découverte du projet tardive.*

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

**N°3 ; N°5 ; N°6 ; N°11 ; N°17 ; N°36 ; N°97 ; N°98 ; N°99 ; N°125 ; N°168.**

**Résumé des contributions :** Plusieurs points ont été soulevés concernant le déroulement de la concertation. Certains acteurs ont exprimé le **besoin d'une réunion d'information supplémentaire**, estimant que la **concertation initiale était trop limitée** pour permettre une compréhension complète des enjeux. La **découverte tardive du projet** par une partie des riverains et commerçants, qui n'ont pas été associés aux échanges préalables, a renforcé ce sentiment.

Par ailleurs, une **confusion a été relevée entre les calendriers des enquêtes publiques du PLUi et de la procédure de DPMEC**, rendant difficile le suivi des démarches pour les citoyens concernés. La **durée jugée trop courte de la phase de consultation** a également été pointée comme source de complexité.

Face à ces éléments, plusieurs **recours sont envisagés** par des parties prenantes, dans le but d'obtenir des clarifications ou de réévaluer certaines décisions prises dans le cadre du projet.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Une concertation préalable à l'enquête publique a été menée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, en application notamment de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation préalable, permettant au public de prendre connaissance du projet et de s'exprimer sur la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°2 du PLU de Tilleul, ont été les suivantes :

- Mise à disposition d'un dossier et d'un registre de concertation au siège de la Communauté urbaine ainsi qu'en Mairies du Tilleul et d'Etretat exposant le projet, son intérêt général et la manière dont est mis en compatibilité le PLU de la commune du Tilleul ;
- Publication d'un dossier en version numérique, sur les sites internet de la Communauté urbaine ([www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr)) et des communes du Tilleul ([www.mairie-letilleul.fr](http://www.mairie-letilleul.fr)) et d'Etretat ([www.etretat.fr](http://www.etretat.fr)),
- Création d'une adresse mail dédiée,
- Parution d'une mention de la délibération dans un journal local ainsi que sur les sites internet de la Communauté urbaine ([www.lehavreseinemetropole.fr](http://www.lehavreseinemetropole.fr)) et des communes du Tilleul ([www.mairie-letilleul.fr](http://www.mairie-letilleul.fr)) et d'Etretat ([www.etretat.fr](http://www.etretat.fr)). En effet, des parutions dans la presse ont été réalisées le 12 juin pour informer le public de la mise en œuvre de la concertation préalable et les modalités de consultation du dossier et de contribution.
- Organisation d'une réunion publique le 25 juin 2025 pour laquelle une information a été réalisée à la fois dans la presse le 22 juin 2025 et par affichage dans les mairies du Tilleul et d'Etretat. Lors de cette dernière, près de 50 personnes étaient présentes.

Les remarques, interrogations et suggestions qui ont émané de cette concertation préalable ont été regroupées par thématiques et présentées dans le bilan de la concertation préalable.

A la suite de cette phase de concertation, l'enquête publique portant sur le projet ainsi que sur la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune du Tilleul, s'est déroulée du 28 juillet au 28 août 2025.

En parallèle et depuis 2022, la Maîtrise d'œuvre a rencontré à de nombreuses reprises les partenaires suivants :

- le 16/12/2022 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, DDTM, CD76, OGS, DREAL (Inspecteur des sites), Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 06/02/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, Sous-préfecture du Havre (SCPPAT), DDTM, CD76, DREAL (Inspecteur des sites), Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 27/03/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, DDTM, DREAL (Inspecteur des sites), Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 28/04/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, CD76, Direction des routes, OGS, Gendarmerie, Propriétaires, Maitrise d'œuvre
- le 22/06/2023 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Propriétaires, Maitrise d'œuvre.
- le 10/04/2024 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, OGS, Direction des routes, ABF, DREAL (Inspecteur des sites), Maitrise d'œuvre.
- le 16/09/2024 : Elus du Tilleul et d'Etretat, Le Havre Seine Métropole, OGS, Direction des routes, ABF, DREAL (Inspecteur des sites), Maitrise d'œuvre.

Des riverains au projet ont également été rencontrés sur site, en 2024.

- le 25/06/2025 : réunion publique sur site
- le 30/06/2025 : réunion avec le responsable du « Donjon »
- le 03/07/2025 15h30 : réunion des Personnes publiques associées (PPA) à la Communauté urbaine
- le 09/07/2025 10h00 : réunion avec l'association ADE à la mairie d'Etretat
- le 16/07/2025 19h00 : réunion avec les commerçants à la mairie d'Etretat
- le 25/07/2025 17h30 : réunion avec les riverains à la mairie d'Etretat.

Sur l'élaboration du projet d'aménagement du parking, le Syndicat Mixte de l'Opération Grand Site (SMOGS), s'est concerté avec les institutions, les entités techniques et les élus depuis décembre 2023.

De son côté, le Syndicat mixte n'a pas réalisé de concertation avec la société civile. En effet, les échanges se sont tenus par la suite par la Maîtrise d'œuvre, comme indiqué ci-dessus. En revanche l'objectif de mise en œuvre du projet et l'aménagement du parking est toujours apparu dans les documents (programme d'actions, schéma...) qui étaient en ligne sur le site internet du Département de la Seine-Maritime. C'est d'ailleurs ainsi que Madame la Présidente du Syndicat Mixte de l'OGS a eu des échanges avec l'Association des Amis d'Etretat (ADE) en entretien individuel le 30 mars 2021 et a assisté à leur Assemblée générale du samedi 17 août 2019, cette dernière ayant une bonne connaissance du dossier du schéma des mobilités. En parallèle, la Ville d'Etretat a aussi repris le projet de parking de la Guezane au sein de sa stratégie touristique de début de mandat.

En somme, ces différents échanges entre les partenaires et les acteurs concernés ont eu pour effet une amélioration du projet en prenant en compte les recommandations des différents intervenants sur l'aménagement de l'aire de stationnement.

## Contributions "Pour"

**Mots clés :** *répond aux besoins ; gestion des flux ; solution de stationnement ; alternative supplémentaire à l'existant.*

**Résumé des contributions :** Selon certains contributeurs, l'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement constitue une **réponse concrète aux besoins croissants** des usagers, qu'ils soient résidents, commerçants ou visiteurs. En facilitant la **gestion des flux** de véhicules, cette solution de stationnement permet de fluidifier la circulation, de réduire les encombrements dans les zones déjà saturées et d'améliorer la sécurité. Elle représente une **alternative supplémentaire à l'existant**, venant compléter les dispositifs actuels tout en améliorant l'accessibilité et le confort urbain.

**Extraits contributions et/ou numéros contributions :** N°10 ; page 70 du PVs ; *"L'idée de proposer une alternative en plus de l'existant me paraît utile voir même indispensable."* ; *"Enfin une solution de stationnement pour ce magnifique village car il est très difficile de stationner."*

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La Communauté urbaine prend acte de ces observations.

## Contributions "Contre"

**Mots clés :** *historique projet d'hôtel ; chevauchement PLUi et modification du PLU ; confusion ; stratégie pour éviter les prochaines élections municipales ; nécessite une révision globale.*

**Résumé des contributions :** Le projet d'aménagement de l'aire de stationnement suscite des interrogations, notamment en raison de son évolution par rapport aux intentions initiales. **Historiquement, un hôtel** était envisagé à cet emplacement, ce qui marque un changement notable dans l'orientation du projet. La procédure engagée pour sa réalisation s'inscrit dans un calendrier complexe, **chevauchant à la fois l'élaboration** du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et une **mise en compatibilité** du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Tilleul existant. Cette simultanéité a contribué à une certaine **confusion des procédures**, rendant difficile la lisibilité des démarches pour la population. Les contributions suggèrent que la nature du projet semble exiger **une révision globale du PLU**, plutôt qu'une modification ponctuelle, afin d'assurer sa cohérence avec les orientations d'aménagement du territoire.

### Extraits contributions et/ou numéros contributions :

N°15 ; N°96 ; 97 ; page 50 (contribution mail du 14/08/25, N. FORGEOT) ; N°119 et 120 ; N°124 ; N°133 ; N°153 ; N°160 ; N°164.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Au regard de l'avancement, de l'antériorité et de l'importance du projet, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a engagé en accord avec les communes du Tilleul et d'Étretat une déclaration de projet emportant mise en compatibilité (DPMEC) du PLU du Tilleul. Le choix de la procédure de DPMEC est adapté puisque celle-ci traite à la fois de l'intérêt général du projet et permet de faire évoluer le PLU de la commune en conséquence (cf. thématique stratégie globale et projet d'intérêt général). La mise en œuvre de cette procédure propre à un projet permet l'expression spécifique du public sur ce projet, contribuant à une plus grande transparence et offrant au public une opportunité accrue de s'exprimer.

Le dossier de DPMEC a été engagé avant que le SCoT Le Havre Seine Métropole soit approuvé. La compatibilité du projet a donc été analysée à la fois par rapport au SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire ainsi qu'en anticipation du SCoT de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole récemment approuvé le 3 avril 2025. **La notice de la DPMEC sera ainsi ajustée pour son approbation.**

L'approbation du PLUi sera postérieure à l'approbation de la procédure de DPMEC. **Le PLUi intégrera le nouveau zonage pour le parking.** L'enjeu est principalement calendaire ; la procédure permettra aux autorisations d'urbanisme d'être délivrées dès l'approbation de la procédure de DPMEC en cette fin d'année 2025, sans attendre l'approbation du PLUi visée pour le 1er trimestre 2026.

## AUTRES ET OBSERVATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

**Mot clés** : *sous dimensionnement de la station d'épuration d'Étretat ; perte des résidents à l'année ; nappe phréatique ; incohérence ; absence de documents et/ou diagnostics ; zone AU et OAP au PLUi ; incompréhension pour maintien en zone Uys ; SCoT ; observations du commissaire enquêteurs.*

**Résumé des contributions** : Le sous-dimensionnement de la station d'épuration actuelle de la commune d'Étretat soulève des inquiétudes quant à sa capacité à absorber les flux supplémentaires induits par le projet. En parallèle, la diminution du nombre de résidents à l'année dans la commune interroge sur la nécessité réelle d'un tel aménagement, notamment en dehors des périodes touristiques.

Le maintien du projet en zone Uys, historiquement destinée à l'urbanisation, suscite de l'incompréhension. Certains estiment qu'une **zone à urbaniser serait plus cohérente** avec les objectifs du projet.

### **Extraits contributions et/ou numéros contributions :**

**N°23 ; N°37** : *quelles mesures spécifiques seront mises en œuvre pour protéger la nappe phréatique et garantir sa durabilité ? ; contribution ADE page 21 sur l'absence de document ; N°104 ; N°112 ; N° 40* : *en quoi cette nouvelle aire pourrait apporter une amélioration ? ; N°48 ; contribution Garrigues et Beaulac ; contribution du conseil municipal d'Étretat N°73 à 93 ; demande précisions commissaire enquêteur p.76 à 81 du PVs.*

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Les sanitaires du parking de la Guezane seront raccordés à la station d'épuration Etretat. Compte-tenu de son caractère vieillissant, une étude pour la construction d'une nouvelle station d'épuration proche de l'actuelle est en cours (emplacement réservé prévu au PLUi). Par ailleurs, la création d'un bassin d'assainissement est en cours Place Maurice Guillard pour stocker les eaux d'assainissement avec débit régulé vers la station d'épuration, ceci afin de réduire les dysfonctionnements.

### Observations du commissaire enquêteurs :

1/ L'avis de la CDPENAF émet une réserve sur le classement de la zone de la parcelle classée en Uys dans le cadre du la DPMEC2 alors que dans le projet de PLUI de la communauté Urbaine du Havre Seine Métropole la parcelle 000 B 757 cette parcelle est classée en zone AU. Cette discordance prête à confusion, De plus dans le projet de PLUI une OAP 342 intitulée « Parking de la Guezanne » existe. Pourquoi n'est-elle pas jointe à la DPMEC ?

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Afin d'assurer une meilleure concordance entre la DPMEC et le PLUi, une zone urbaine spécifique au stationnement sera créée dans le PLUi. Par ailleurs, l'OAP sera retravaillée comme indiqué ci-avant et intégrée dès la mise en compatibilité du PLU du Tilleul.

2/ Dans l'OAP 342 dans le chapitre Risques et nuisances il est indiqué au sujet du ruissellement que l'aléa est non défini. Y a-t-il une étude en cours ?

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

Cet axe de ruissellement n'est issu ni d'un Plan de Prévention des Risques Inondation ni d'un schéma de gestion des eaux pluviales. A ce titre, il est noté aléa non défini dans l'OAP du PLUi. Cet axe est issu d'un recensement communal déjà traduit dans le PLU de la commune du Tilleul.

Cet axe correspond au fossé de la route départementale et au ruissellement sur la route de la Guezane, zone préférentielle d'écoulement.

3/ L'avis de la CDPENAF émet une deuxième réserve sur l'emprise totale du projet.

### Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :

La Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) a émis une réserve visant à réduire le nombre de places de stationnement du projet à 300 et limiter son aménagement à 1 hectare. Une telle limitation compromettrait la capacité du projet à répondre aux besoins en stationnement (cf. Partie "dimensionnement") et à assurer la qualité de son insertion paysagère (surface occupée par les talus, les plantations diverses) qui ont motivé le projet. Son aménagement sur une superficie plus importante est nécessaire et argumenté dans la partie "dimensionnement"; cette consommation de foncier est prévue dans les documents d'urbanisme définissant la trajectoire "Zéro artificialisation nette" - le SCoT Le Havre Seine Métropole approuvé le 3 avril 2025 et qui prévoit une enveloppe d'environ 5 hectares pour le projet de la Guezane et en compatibilité avec le SRADDET de la Région.

4/ Y a-t-il des servitudes concernant le point de captage d'Etretat. ? Etude en cours ?

**Réponse de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole :**

cf. thématique "sécurité".

5/ Pouvez-vous indiquer l'incidence du parking de la Guezanne sur le captage d'Etretat.

**V.2. USAGES**

Aucun point de prélèvement n'est recensé sur la parcelle concernée par le projet. Toutefois dans le projet se situe en dehors du projet du périmètre rapproché du captage.

Suite à des contacts téléphoniques avec le cycle de l'eau de la métropole du Havre, un document est en cours de rédaction pour la protection du captage. L'hydrogéologue agréée pour le captage de la commune d'Etretat à rendu son avis dernièrement et la DUP devrait sortir dans une année ou deux.

Dans le cadre du projet toutes les précautions seront prévues pour ne pas impacter le ressource en eau. Au niveau des places de stationnement et des ouvrages tampons, un géotextile oléodépoluant sera installé.

**Réponse de la Communauté urbaine :**

cf. thématique "sécurité".

6/ Y a-t-il un SAGE au niveau de la CU ? **Réponse de la Communauté urbaine :**

La Communauté urbaine est comprise dans le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Il n'existe pas de SAGE plus localement, mais la Communauté urbaine mène une politique très active de protection et de sécurisation de la ressource en eau. Ainsi, une interconnexion entre les réservoirs d'Etretat et les canalisations venant d'Yport est en préparation.

7/ Lors d'une permanence il m'a été indiqué qu'une rivière enterrée passe sous la parcelle 00B757 qui aurait une connexion avec le point de captage d'Etretat (La rivière s'appelle : Vallée de misère).

**Réponse de la Communauté urbaine :**

cf. thématique "problématiques environnementales".

Cette information n'est pas documentée.

8/ Dans le document de l'évaluation environnementale à la page 25 il est indiqué que la partie P5 du parking sera complémentaire et uniquement ouvert lors de pics d'affluence et restera enherbé ; alors que sur le plan fourni dans le dossier cette partie complémentaire sera réservée aux saisonniers. Dans le document annexe 1 « Cas par cas » à la page 50 paragraphe 6.2.4 il est indiqué qu'il y aura des places réservées aux commerçants et leurs salariés ....

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Il s'agit d'une erreur matérielle qui sera corrigée dans le dossier d'approbation (cf. thématique "Autres"). La poche P5 restera bien enherbée et sera ouverte en période de forte affluence (cf. thématique "dimensionnement").

9/ Quelle est la définition de Pic d'affluence dans le cadre du projet, qui décide d'ouvrir cette partie de parking ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

cf. thématique "dimensionnement".

10/ Dans le cas d'une utilisation plus intense, pourquoi la protection environnementale mis en place sur les autres parties du parking (Indigreen) n'est-elle pas mise en place pour préserver la nappe phréatique ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

La zone de stationnement P5 constitue un espace temporaire, exclusivement mobilisé lors des périodes de forts afflux touristiques. Elle n'est donc pas ouverte en permanence et demeure fermée en dehors de ces usages exceptionnels et ponctuels. Dans ce cadre, la mise en place de dispositifs de protection spécifiques tels que le géotextile, déployés sur les aires de stationnement permanentes (Indigreen), n'apparaît pas nécessaire. Ces aménagements sont en effet requis sur les espaces sollicités de manière intensive et continue, afin de préserver durablement la nappe phréatique.

Par ailleurs, le sol de cette zone est constitué uniquement de pelouse naturelle, ce qui permet une infiltration directe des eaux pluviales. La pose d'un géotextile sur la partie P5 du parking nécessiterait pour être installée des travaux de terrassement avec décapage et rechargement en terre végétale. Cet aménagement aurait pour conséquence un remaniement important du sol alors que le couvert naturel en herbe permet de répondre à l'usage futur du site en préservant la composition naturelle du sol actuel.

11/ Dans le schéma des mobilités et des itinérances douces (action 16) volume 2 présente un schéma d'ensemble pour Etretat avec des propositions : Réorganisation du parking Granval en proposant uniquement des arrêts minute et une zone d'attente moins capacitaire pour les bus en visite « express » (moins de deux heures) en saison estivale (stationnement plus long possible hors saison). Mise en place d'un bâtiment d'accueil pour les chauffeurs. Projet à coordonner avec le projet d'aire de stationnement de la Guezane qui accueillera des bus touristiques. Ce projet est-il pris en compte au niveau de la commune d'Etretat ou de la Communauté urbaine du Havre ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Le projet d'aire de stationnement de la Guezane prévoit 14 places de bus sur la partie P4 du projet ce qui permettra d'offrir une alternative au parking Granval en cas de saturation.

12/ Dans le règlement écrit dans les dispositions applicable à la zone U (secteur UY) Dans le chapitre qualification de la zone il y a une information qui indique qu'à la date d'approbation du PLU, des disfonctionnements du réseau d'assainissement des eaux usées sont avérées et ont justifié un Arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2014 interdisant notamment les nouveaux branchements sur ce réseau en vertu de l'article R111-2 ,cette interdiction ,concernant la salubrité est applicable,

nonobstant toute disposition contraire du PLU tant que la mise aux normes du réseau n'a pas été actée par le préfet.

#### Réponse de la Communauté urbaine :

Le projet d'aire de stationnement de la Guezane n'est pas raccordé à la station d'épuration de la commune du Tilleul mais à celle d'Etretat.

13/ Page 94 de l'étude environnementale : Occupation du sol. Les photographies ci-dessous permettent d'observer l'évolution du site pendant environ 70 ans :

Années 1950 : Le secteur du projet était constitué de terres agricoles. Les terres étaient cultivées horizontalement et verticalement. Le chemin des Haulles était déjà présent. Les parcelles autour sont majoritairement des champs agricoles.

Années 1980 : La parcelle est entièrement cultivée avec une monoculture. Les terrains à proximité ont été aménagés avec des zones d'habitation et le camping semblait en construction.

Années 2003 : Le site est semblable aux années 1980, hormis des travaux réalisés au niveau des habitations.

Années 2008 : Le terrain est équivalent à l'année 2003.

Années 2016 : La parcelle a commencé d'être utilisée comme une aire de stationnement temporaire en 2011-2012. La superficie de l'aire de stationnement est de 0,75 ha. Le reste de la parcelle est une « prairie » ou une terre agricole. En 2016 l'aire de stationnement a été augmentée à 1,02 ha.

Années 2018 : La surface de la parcelle est équivalente à 2016. Les véhicules sont stationnés pendant la période estivale. Un cheminement du parking est présent vers le chemin des Haulles.

Années 2021 : La situation est la même qu'en 2018. Quand on reprend l'historique de cette parcelle on se rend compte que la surface utile du parking se limite à 1.02 ha.

Y a-t-il une étude quantitative pour évaluer le besoin réel qui permet de justifier l'emprise finale ?

#### Réponse de la Communauté urbaine :

cf. thématique "dimensionnement".

A noter que les photographies aériennes ne coïncident pas avec les pointes saisonnières.

C'est pourquoi des campagnes d'observation visuelle sont menées.

14/ Dans le paragraphe IV.2 Evaluation de l'hydromorphie des sols en place La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019). La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL. Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides. La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide ?

## IV.2. ÉVALUATION DE L'HYDROMORPHIE DES SOLS EN PLACE

La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019).

La méthodologie d'élaboration de la cartographie ZH & MPPZH repose sur l'interprétation du Scan 25 (carte IGN 1/25.000), de l'orthophotographie et de la DREAL.

Issue d'une modélisation, cette représentation ne décrit pas une réalité de terrain mais une forte probabilité de présence d'espaces humides.

La carte des zones humides (extrait ci-contre) indique que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide.



### Réponse de la Communauté urbaine :

Le paragraphe IV.2 présente une erreur. La phrase « La contextualisation bibliographique du site d'étude montre qu'il s'agit d'un milieu non prédisposé à la présence d'une Zone Humide, toutefois, le projet est situé à proximité de zone prédisposé à la présence d'une zone humide (DREAL Normandie, Inventaire régional 2019). » n'a pas lieu d'être.

La carte des zones humides indique bien que la parcelle est fortement prédisposée à la présence de zone humide.

Les investigations de terrain sur la parcelle B n°757 révèlent que les sols sont des limons à silex sans traits hydromorphes détectables et qu'aucune nappe circulante n'existe à moins de 80 cm de profondeur. Ces résultats confirment que, malgré sa situation en fond de vallée, la parcelle ne répond pas aux critères réglementaires de zone humide. (Cf. Thématique "problématiques environnementales").

15/ Dans le paragraphe VI Climatologie. Page 111 de l'évaluation environnementale L'étude fait référence des données de la station météorologique de Rouen-Boos avec une période de référence de 1969-1990. Au vu des événements climatiques subis ces dernières années cette période de référence est-elle représentative ? N'existe-t-il pas des données plus récentes ? Au vu de ce qui se produit en 2025 un peu partout.

### Réponse de la Communauté urbaine :

L'étude climatologique mentionne la station météorologique de Rouen-Boos avec une période de référence 1969-1990. Il est vrai qu'au regard des évolutions climatiques récentes et des phénomènes météorologiques extrêmes observés ces dernières années, cette période peut apparaître partiellement dépassée.

Le chapitre consacré aux données climatologiques est purement informatif et bibliographique et n'est pas exploité pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques. Le dimensionnement est

effectué selon la doctrine départementale de la DDTM et donnera lieu à un dossier spécifique au titre de la loi sur l'eau

16/ Dans le paragraphe « Incidences cumulés avec d'autres projet connus » page 243 Il n'est pas stipulé Elaboration du PLUI de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole qui sera en enquête publique courant septembre 2025. Pourquoi ne pas avoir attendu cette procédure ou une OAP existe concernant le parking de la Guezane ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Cf. thématique "contre".

17/ De plus comme indiqué dans le compte rendu de la CDPENAF qui demande que cette zone soit classée AU (à urbaniser) puisqu'aujourd'hui aucune construction n'existe sur cette parcelle versus UYs ce qui est le cas dans le PLUI en cours de validation. De plus le PLUI de la commune de Le Tilleul validé le 30 aout 2015, avec une modification N°1 approuvé le 16 octobre 2016 et une mise en compatibilité N°1 approuvée 30 septembre 2021. Le parking de la Guezane étant d'actualité... et utilisé depuis 2011 pourquoi avoir attendu si longtemps pour régulariser cette situation ?

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Afin de garantir la concordance entre la DPMEC et le PLUI une zone urbaine spécifique est envisagé au PLUI.

Si l'usage du terrain comme parking est ancien, le principe de sa pérennisation dans le schéma des mobilités est plus récent et la mise au point du projet d'aménagement a fait l'objet d'une longue concertation avec les acteurs du territoire (cf thématique "concertation").

A noter, contributions sensibles :

**N°121** *"En ce qui concerne l'Évaluation environnementale il y a conflit d'intérêt puisque Les bureaux d'étude sont missionnés par la SCI compromettent l'objectivité de l'évaluation."*

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Ce type de projet implique nécessairement une pluralité d'expertises techniques et scientifiques : hydrologie, environnement, géotechnique, etc. Il est donc courant et légitime que plusieurs structures spécialisées interviennent de manière complémentaire à la demande du porteur de projet, maître d'ouvrage. Ces résultats sont ensuite soumis à la Mission Régionale d'autorité environnementale, autorité indépendante qui analyse et émet un avis sur la qualité du document.

**N°125** *"La diffusion du projet sur le site de la Communauté urbaine le 12 juin prive les habitants et les associations d'un vrai débat collectif, contournant ainsi la mise en œuvre de la révision du PLUI en cours. Bien qu'une période de concertation ait eu lieu sur le site de la Guezane, elle a été trop rapide et n'a généré que quelques avis oraux, laissant beaucoup de questions sans réponses. Lors de la réunion sur le site de la Guezane, sur environ cinquante participants, seulement un couple a indiqué*

être habitant de la Commune du Tilleul, confirmant que le projet concerne principalement les résidents d'Étretat."

#### Réponse de la Communauté urbaine :

La procédure de DPMEC, engagée en parallèle du PLUi, favorise l'expression directe du public concernant ce projet. En organisant une enquête publique dédiée, elle renforce la transparence du processus et offre aux citoyens une occasion élargie de faire entendre leurs points de vue. Les contributions issues de l'enquête publique ont généré un total de 743 observations.

**N°142** "L'étude d'impact présente plusieurs affirmations non démontrées, notamment l'idée que le nombre de véhicules sera identique à celui déjà présent à Étretat [...] L'étude d'impact présente plusieurs lacunes et incohérences, notamment :

- Dans la présentation du projet, les chiffres concernant la surface de parking et le nombre de places sont laissés en blanc (EI p. 129), ce qui est inacceptable pour un document soumis à enquête publique.
- L'étude déclare qu'aucune contrainte ne sera observée à court ou long terme (EI p. 203), ce qui soulève des interrogations sur l'exhaustivité de l'analyse.

#### Réponse de la Communauté urbaine :

Cf. Thématiques "dimensionnement" et "problématiques environnementales".

Concernant les chiffres laissés en blanc p 129, il s'agit d'une erreur matérielle ; ils seront précisés dans le projet soumis à approbation du Conseil communautaire.

- L'affirmation que le projet contribuera à la création d'une nouvelle aire de stationnement aménagée (EI p. 207) est vague et peu précise.
- Ce dernier mentionne une modification difficile à comprendre du PLU (p. 3) et un chapitre sur la vue d'insertion qui ne contient que des schémas au lieu de véritables vues (p. 22)."

Page 3 du résumé non technique, la phrase peut être reformulée de la manière suivante :

« Le terrain qui fait l'objet du projet d'aire de stationnement a été classé en zone Agricole lors de l'établissement du PLU de la commune en 2015. Ce sont donc le plan de zonage et les dispositions du règlement de la zone A du PLU qui s'appliquent. En l'état, ces documents rendent impossible la réalisation du projet. Sa concrétisation ne peut donc aboutir qu'avec le changement de zonage de ce terrain et l'établissement d'un règlement adapté dans le PLU du Tilleul. La mise en compatibilité du PLU à l'occasion de la déclaration de projet a précisément pour objet de permettre cette évolution ; il s'agit de classer ce terrain en zone UYs, correspond aux secteurs destinés à accueillir des équipements d'intérêt collectif et services publics) à usage de stationnement.

2. Afin d'illustrer l'insertion du projet dans le site et dans son environnement, des croquis ont été intégrés au mémoire en réponse à la MRAe.

**N°166** *“Résidant à Bordeaux Saint Clair, à proximité du terrain concerné, je n’ai reçu aucune information sur le dispositif de concertation. Il n’y a eu ni affichage sur le terrain, ni notifications en mairie ou sur le site internet de la commune, ce qui est surprenant compte tenu des enjeux locaux”*

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Cf. thématique "concertation".

**N°167** *“Il est préoccupant que ce dossier ait été construit dans la précipitation, notamment pendant l’été, période peu habituelle pour des enquêtes publiques, surtout alors que ce projet ne relève pas de l’urgence.”*

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Conformément à l’application de l’article L. 123-9 du Code de l’environnement : “La durée de l’enquête publique est fixée par l’autorité compétente chargée de l’ouvrir et de l’organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l’objet d’une évaluation environnementale [...]”.

Le Code de l’environnement qui régit la tenue, l’organisation et le déroulement des enquêtes publiques n’indique pas de période préférentielle pour les réaliser. Sur la base des législations et d’échanges avec le commissaire enquêteur, l’enquête publique s’est tenue du 28 juillet au 28 août 2025, période durant laquelle plusieurs contributions ont été émises et davantage en fin d’enquête publique. Au regard du nombre et de la qualité des contributions, la pertinence du déroulé de celle-ci n’est pas remise en question. Au total, les contributions ont généré 743 observations.

**N°170 et N°175** *“Le projet ne respecte pas le PADD du Tilleul, qui limite les installations non autorisées dans la zone. Passer outre affaiblirait les réglementations environnementales.”*

**Réponse de la Communauté urbaine :**

Le PADD du PLU du Tilleul s’articule autour d’axes relatifs à l’habitat et à l’aménagement, à l’agriculture et aux espaces agricoles, à l’économie, aux équipements et aux déplacements, au paysage et à l’environnement, ainsi qu’au tourisme sans traiter de manière spécifique la question des stationnements à destination des visiteurs de la commune d’Etrétat. Le projet d’aire de stationnements n’est ainsi pas contraire aux orientations du PADD actuel du PLU de la commune du Tilleul.

**Conclusion du mémoire en réponse :**

Le principe de réaliser un parking à la Guezane est défini depuis près de 10 ans et n'est pas véritablement remis en cause par l’enquête publique. Son dimensionnement est contesté mais est nécessaire pour répondre aux besoins d'interdiction des stationnements illicites et d'apaisement de la circulation dans le centre d'Etrétat.

L'aménagement et la tarification de l'aire de stationnement déjà existante de la Guezane ne pénaliseront pas la fréquentation des parkings d'Etretat.

La maîtrise d'ouvrage privée de l'aire de stationnements doit permettre une réalisation rapide de l'aménagement qu'une appropriation publique ne permettrait pas. , La situation actuelle d'utilisation du champ à usage de parking non aménagé ne peut perdurer. Sa fermeture emboliserait la circulation lors de la prochaine saison estivale ; c'est en effet, un maillon essentiel de la stratégie globale de gestion des flux définie par la démarche Grand Site.

Afin de bien encadrer l'ambition qualitative du projet et de répondre à certaines inquiétudes exprimées par les riverains (flux piétons, insertion paysagère, ...) une Orientation d'Aménagement et d'Orientation (OAP) sera intégrée au dossier de PLU avant son approbation. Par ailleurs, un dossier sera établi et fera l'objet d'une instruction spécifique au titre de la loi sur l'eau. Enfin, le Syndicat Mixte de l'Opération Grand Site (SMOGS) poursuivra son accompagnement dans la mise en œuvre et le suivi du bon fonctionnement du projet.

## 6.3 DEMANDE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DU HAVRE SEINE METROPOLE



Le Havre, le 08 SEP. 2025

Dossier suivi par : *Paméla HAMMAR* ☎ 02 35 19 70 29

Objet : *Le Tilleul DPMEC n°2 - Délai supplémentaire de remise du mémoire en réponse*

Réf. : *DUHA/FSM-AGR-SM-MD- Trafic n°*

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre de la procédure de Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU du Tilleul, vous avez été désigné le 26 mai 2025 pour suivre l'enquête publique en tant que commissaire enquêteur.

La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole doit rédiger un mémoire en réponse à votre attention au plus tard le 19 septembre 2025, soit 15 jours après la remise du procès-verbal. Il est toutefois possible de prolonger ce délai, lorsque la demande est motivée.

Ainsi et compte-tenu du volume important des contributions et de la volonté de produire des réponses étoffées dont certaines en lien avec des partenaires, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole souhaite obtenir un délai supplémentaire de 15 jours, soit une remise du mémoire en réponse le 3 octobre 2025.

Vous remerciant vivement de votre compréhension, je vous prie de croire, Monsieur le commissaire enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Tous cordialement,*

Pour le Président et par délégation  
Le Vice-président

Florent SAINT MARTIN

Monsieur Patrick WALCZAK  
Commissaire enquêteur  
1 rue de Prague  
76330 PORT-JERÔME-SUR-SEINE

LE HAVRE SEINE METROPOLE – 19 rue Georges Braque – CS 70854 LE HAVRE CEDEX