

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULON

RECOURS EN ANNULATION

D'UN PERMIS DE CONSTRUIRE

POUR

La Confédération "ENVIRONNEMENT MÉDITERRANÉE"

Agréée par arrêté préfectoral du 29 octobre 2013 au titre de l'article L.141-1 du Code de l'environnement, Port Pin Rolland 83430 SAINTMANDRIER CEDEX, dûment représentée par son président Gérard DEMORY

CONTRE

La Commune de LA Seyne sur Mer, demande d'annulation d'un permis de construire 083 126 16 C0015 en date du 22 juin 2016 délivré à la SA SU Quantum Development 91 av de la République 63100 CLERMONT FERRAND

I. RAPPEL DES FAITS :

Le projet consiste en la réalisation, sur le site des ateliers mécaniques des chantiers navals (propriété de la commune de La Seyne) d'un pôle loisir de salles de cinéma, de restaurants, hotels et commerces, avec certaines activités ludiques (acrobranche), bureaux et cabinets médicaux . Le projet vise à la conservation des anciens bâtiments (composés de trois "nefs), seule la troisième nef (coté nord), beaucoup plus récente, étant détruite pour être reconstruite et agrandie. La commune veut ainsi marquer son attachement à la conservation d'un patrimoine industriel (les nefs un et deux sont du début du siècle dernier) qui a marqué l'histoire de la ville.

Le permis de construire déposé le 26 01 2016 et complété le 31 03 2016 a été autorisé le 22 06 2016.

PRODUCTION 1 Le permis

Un recours gracieux a été formulé par la CEM le 19 aout 2016 dont copie a été adressée à la SA SU Quantum développement

PRODUCTION 2: lettre de recours, et copie AR envoi à commune et à Quantum Développement.

Par courrier daté du 06 septembre 2016 la commune rejetait le recours gracieux.

PRODUCTION 3 Lettre rejet

III DISCUSSION SUR LA VALIDITÉ AU FOND DU PERMIS DE CONSTRUIRE.

Cette validité est contestable sur plusieurs points :

- - non respect de la loi dite Loi Littoral (articles L 121-1 et suivants du Code de l'urbanisme)
- - non respect du PLU applicable dans ses dispositions relatives aux accès et à la voirie
- - non respect du PLU applicable quant aux places de stationnement
- - problème de pollution et dépollution des sols des emprises des bâtiments concernés par l'autorisation

III.1 SUR LE NON RESPECT DE LA LOI LITTORAL

Constatations préliminaires

Il est surprenant, s'agissant d'un projet d'urbanisme situé en bord de mer, qu'aucun des plans fournis, ne situe avec précision, l'implantation du projet par rapport à ce bord de mer, et ne précise les distances exactes des bâtiments actuels et envisagés par rapport à ce bord de mer. A défaut de pouvoir procéder directement à une telle mesure sur le terrain, nous avons utilisé différents "outils"... le cadastre, document que la commune a contesté en faisant remarquer qu'il s'agissait d'un outil à visée essentiellement fiscales, puis un document cartographique de l'IGN permettant de mesurer les distances. Ce dernier document fait apparaître une distance de 75,47 m (arrondie à 76m) entre le bord de mer et la nef 3 devant être reconstruite selon le projet.

PRODUCTION 5

Il en résulte aussi que la nef 2 se situe dans cette bande des cent mètres. En effet, selon les plans fournis sur l'état actuel des bâtiments, la nef 3 a une largeur de 17 mètres, plaçant donc le bord de la nef 2 à $76+17 = 93$ mètres.

Cette nef 2 se situe donc également dans la bande dite des 100 mètres visée par l'article ...L121-16 du Code de l'urbanisme (ex article L146-4 III).

Article L121-16

En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement.

III.1.1 Bande des cent mètres et constructions.

En dehors des espaces urbanisés les constructions ou installations sont interdites. Tout projet est donc subordonné à la définition de la notion "d'espace urbanisé". En l'absence de toute disposition législative ou réglementaire, c'est la jurisprudence qui a posé les critères permettant de déterminer si un espace peut être qualifié d'urbanisé au sens de l'article L. 121-16.

Il convient de préciser que cette notion s'apprécie indépendamment du zonage figurant au PLU.

En 2008 le Conseil d'Etat, dans un arrêt Bazarbachi du 22 02 2008, rendu donc sous les références de l'ancienne codification du Code de l'urbanisme (l'article L 146-4 I et III, recodifié depuis le 01 01 2016 respectivement en ses I et III sous les articles L121-8 et L121-16) considère "qu'un espace urbanisé appartient, par nature, à une agglomération ou à un village existant.

De manière plus précise, dans la bande des cent mètres, un projet ne peut être autorisé que s'il se situe au sein d'une agglomération ou d'un village existant au sens de l'article L. 121-8.

La jurisprudence utilise les critères ci après pour déterminer si un espace peut être qualifié d'urbanisé :

- la densité des constructions, qui s'apprécie à l'échelle du voisinage immédiat du terrain en cause ,
- l'existence de constructions sur un ou plusieurs côtés du terrain en cause ,
- l'existence éventuelle d'une coupure physique (route, voie ferrée...) entre le terrain en cause et les constructions avoisinantes .

Depuis l'arrêt du 22 02 2008 seules les «dents creuses» situées dans une agglomération ou un village existant au sens de l'article L. 121-8 peuvent encore être bâties.

La jurisprudence administrative a développé et confirmé cette analyse (CAA Nantes Arzon 01 06 2015; SCI Maryse 26 06 2015; Vedette des Abers 26 06 2015; Commune de Tribeurden 10 07 2015). Rappelons enfin que "l'espace à prendre en considération, pour déterminer s'il était en fait urbanisé à la date de délivrance du permis de construire, doit être regardé comme constitué par le voisinage immédiat du terrain d'assiette du projet de construction" (CAA de Marseille, C. de Porto-Vecchio , n°03MA00674 et 31 décembre 2007, Société L es Grandes Terres, n°05MA00535).

Si on se reporte aux différentes cartographies et vues aériennes du site du projet et de son environnement on constate que

sur sa partie sud le terrain est bordé par l'avenue Toussaint merle qui constitue une coupure avec l'urbanisation diffuse diverse se situant plus au sud;

que sur sa partie ouest se trouve un bâtiment récent (Centre de Formation d'Apprentis) dont la construction apparaissait légale au départ au regard de la loi Littoral, dans la mesure où ce CFA était consacré aux métiers de la mer... destination détournée depuis, puisque l'essentiel des formations actuelles (pâtisserie, boulangerie...) est sans rapport avec la destination initiale (métiers de la mer).

que sur sa partie est se trouve un bâtiment destiné à la destruction et plus à l'est des bâtiments liés à la plaisance maritime.

Il apparaît donc clairement que le projet, qui est implanté pour la totalité de la nef 3 (laquelle est à démolir puis reconstruire de manière plus large vers la mer (passant de 17 à 23 mètres) et une partie de la nef central (n°2) (laquelle doit être restaurée dans ses parties extérieures, et réaménagée totalement comme les trois nefs dans ses parties intérieures), ne respecte pas les dispositions des articles L121-16 et L121-8 combinés et tels que traduits par la jurisprudence administrative.

Ajoutons enfin dans les espaces non urbanisés de la bande littorale de cent mètres, "des changements de destination ne sont possibles que dans le cadre de l'exception" relative aux constructions et installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau (voir notamment CE 08 10 2006 Commune de l'Ile d'Aix et article L 121-17 du Code de l'urbanisme) ... ce qui n'est évidemment pas le cas en l'espèce le projet visant l'exploitation de salles de cinéma, restaurants, etc....

III.1.2 Extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (EPR).

L'article L121-13 du Code de l'urbanisme, en ses alinéas 1 et 2 dispose

L'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement est justifiée et motivée dans le plan local d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Toutefois, ces critères ne sont pas applicables lorsque l'urbanisation est conforme aux dispositions d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un schéma d'aménagement régional ou compatible avec celles d'un schéma de mise en valeur de la mer.

Dans une commune littorale comme LA SEYNE, pour les espaces proches du rivage, l'extension de l'urbanisation doit être limitée.

Le SCoT Provence Méditerranée précise dans son DOG que la limite des EPR est définie à partir de trois critères :

- la distance au rivage,
- la covisibilité terre-mer,
- la séparation de zones urbanisées ainsi que les caractéristiques, la morphologie et l'ambiance des espaces considérés.

Il s'agit là des critères courants mis en œuvre par les juridictions administratives.

Le DOG ajoute qu'une délimitation précise des espaces proches du rivage peut être présentée dans les PLU ou dans les schémas de secteur.

Le DOG précise que la notion d'extension limitée est appréciée à l'échelle du SCoT. Il recense à cet effet trois catégories d'espaces définissant l'intensité de l'urbanisation des EPR,

* Les espaces littoraux à forts enjeux et stratégiques où les opérations d'urbanisme peut (sic)se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant » . Le tableau recensant ces sites ne mentionne pas le terrain concerné par le présent permis de construire.

*Les espaces littoraux sensibles (du fait de leurs localisations en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où les opérations d'urbanisme doivent être plus particulièrement limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces)
Le site concerné par le permis de construire ne figure pas dans ceux mentionnés dans le DOG

*Les espaces littoraux neutres (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) **où les extensions doivent se faire de manière limitée** : l'ensemble des espaces bâtis non identifiés ci-dessus sont inclus dans cette catégorie.

Il est à noter que le PLU de LA SEYNE, dans son annexe dite « cartographie loi littoral », inclut la zone du projet en espace proche du rivage.

On rappellera l'ampleur du projet (environ 8000 m²), sans rapport avec des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, la coupure d'urbanisation existant de fait au sud, du fait de l'avenue Toussaint merle, avec des espaces urbanisés diffus

Il apparaît donc que le projet autorisé, de par son ampleur, ne respecte pas les dispositions de l'article L121-13 al 1 et 2 relatives aux espaces proches du rivage, ce projet, de par son importance, conduisant à une extension importante de l'urbanisation.

III.2 Non respect des dispositions du PLU applicable quant aux accès et la voirie

L'article UA3 du PLU dispose notamment :

Au niveau de l'accès :

Les accès sur les voies publiques ou privées doivent être aménagés de manière à ne pas créer de difficultés ou de dangers pour la circulation générale ; ils doivent satisfaire aux besoins des constructions projetées, notamment en ce qui concerne les possibilités d'intervention des services publics.

Au niveau de la voirie

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des aménagements ou constructions envisagés.

(...)

Les accès ne doivent pas présenter un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Il convient de rappeler que sur cet axe routier conduisant sur SAINT MANDRIER plusieurs projets importants induisant un accroissement conséquent de la circulation ont été réalisés (nouveau casino de LA SEYNE, Monaco Marine), soit sont prévus mais contestés (ensemble immobilier dit de Bois Sacré). A sa seule lecture, le présent projet table sur une fréquentation pouvant aller jusqu'à près de 4200 personnes, soit, en prenant 3 personnes par véhicule (en fait moins...) près de 1400 véhicules, et 2100 véhicules si on compte deux personnes. Les projets, qui ne sont à ce jour qu'à l'état de projet, sans aucune réalisation tangible, de transports collectifs, ne peuvent être pris en compte.

S'il est exact que juridiquement, les projets de construction (en l'espèce Bois Sacré avec près de 352 logements soit environ à minima 900 habitants) sont distincts, on notera que le « Casino » est actuellement en activité, que le projet Monaco Marine est en cours. Il paraît par ailleurs évident, sauf à priver de tout son sens le terme « Plan » de PLU, et à considérer que les dispositions de l'article UA3 sont de pure forme que pour apprécier une question d'accès et de voirie, il convient de prendre en compte le devenir du secteur concerné. Il appartient à l'autorité administrative, ici la commune, en charge de la gestion de l'urbanisme, de prendre en compte toutes les données en sa possession pour apprécier la justesse de ses décisions, et ici la mesure du trafic routier induit par tous les projets dont elle a connaissance.

Il paraît évident que les accès prévus par le projet ainsi que la voirie ne correspondent pas aux exigences d'un tel trafic qui serait induit sur cet axe routier au regard du cumul des projets ou réalisations effectuées. On notera par ailleurs qu'aucune évaluation du trafic cumulé potentiel n'a été effectuée dans le dossier présenté, et ce en tenant compte notamment des périodes et heures de trafic.

La seule évaluation chiffrée est celle figurant dans le document « demande d'examen car par cas préalable à la réalisation d'une étude d'environnement » (voir **PRODUCTION 8**) en sa page 14.

Il convient de noter que l'évaluation du trafic existant (qui ne tient donc nullement compte des projets d'urbanisme en cours sur le secteur) a été effectuée... en décembre 2015, c'est-à-dire à une période où il n'est pas tenu compte de l'importante augmentation de trafic sur le secteur durant la période mars-avril à septembre. Néanmoins le document conclut :

« En HPS, la génération de trafic du projet des Ateliers Mécaniques serait plus importante ; 8% du

trafic global sur le secteur d'étude. L'impact du projet sur le fonctionnement circulaire en HPS serait peu visible dans le secteur d'étude car le trafic supplémentaire généré ne pourrait pas atteindre le secteur d'étude selon la configuration du réseau viaire actuel. En effet, le Quai Saturnin Fabre, collecteur du Cours Toussaint Merle, est déjà saturé. Dès lors, les conséquences sur le fonctionnement circulaire en HPS seraient de 3 types :

augmentation de l'amplitude de la période de pointe,
augmentation des rétentions sur le Cours Toussaint Merle,
report de trafic sur les itinéraires alternatifs. »

III.3 Non respect du PLU applicable quant aux places de stationnement

Les règles en sont précisées par l'article UA12 du PLU :

« ARTICLE UA 12 - STATIONNEMENT DES VÉHICULES

1. Rappel

1.1 Conditions générales de réalisation

A l'exception du quota réglementaire fixé au titre des places pour les visiteurs, le stationnement et l'évolution des véhicules, correspondant aux normes et prescriptions du présent article, doivent être assurés en dehors des emprises publiques ou en dehors des emprises susceptibles d'être classées dans le domaine public.

Cependant, lorsque le respect de cette prescription est impossible (raisons techniques, motifs d'architecture ou d'urbanisme) le constructeur peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation.

Lorsqu'une unité foncière donne sur plusieurs voies, la localisation des accès au parc de stationnement (entrées et sorties) peut être imposée en fonction de la nature et de l'importance de celui-ci, des caractéristiques géométriques et urbaines des voies ainsi que de leur mode d'exploitation.

Le nombre de places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) devra être conforme aux règles d'affectation prévues par le code de la construction et de l'habitation, en fonction de la nature des opérations.

(...)

1.2 Modalités d'application

(...)

Pour les programmes mixtes (comportant plusieurs destinations), le nombre total des emplacements de stationnement exigibles est déterminé en appliquant à chaque destination la norme qui lui est propre.

(...)

2. Il doit être aménagé :

a) Pour les constructions à usage d'habitation :

(...)

Pour les foyers, hôtels, résidences de personnes âgées, résidences étudiants :
une place pour 3 chambres ou logements

(...)

c) En dehors du périmètre centre ancien, pour les bureaux, services, dépôts et entrepôts, une place de stationnement par tranche de QUARANTE MÈTRES CARRÉS (40 m²) de surface de plancher.

d) Pour les autres activités : le nombre de places de stationnement pourra être déterminé en fonction de leur capacité d'accueil, leur particularité de fonctionnement et compte tenu des aires de stationnement public existantes dans le secteur et des transports publics. »

Le projet prévoit 100 places de stationnement, la commune considérant que ce chiffre respecte le « plan masse n°3 » qui a été consacré au dit projet de réhabilitation, dispositions qui ont été intégrées au PLU **PRODUCTION 6** : présentation relative au plan masse 3 et le schéma résumant les places de stationnement selon la commune).

Il convient dans un premier temps d'évaluer le nombre de places de stationnement selon les dispositions ci dessus du PLU en ses modalités d'application 2-a) pour les hôtels (1 place par 3 chambres), et 2-c) pour les bureaux, services, dépôts et entrepôts soit 1 place par 40 m² de surface plancher. De par la mixité du projet, et selon le principe fixé par 1.2 Modalité d'application, nous

devons appliquer à chaque destination la norme qui lui est propre, et en l'espèce :

le nombre de chambre pour les hôtels

le rapport 1 place pour 40m² concernant les autres activités, qui sont toutes des activités de services (restaurants, commerces, salles de sport, bureaux, cinémas et leur desserte (espace rue intérieure) (voir production.... notice de présentation).

Pour les hôtels le nombre total de chambres est de 165.... **soit 55 places de stationnement.**

Pour les autres activités (« ressources » (activités sportives diverses) , restaurants, boulangerie et snack, cinéma, commerces, locaux techniques et espace rue intérieure nous arrivons à un total de 11 407 m².... ce qui correspond à **285 places de stationnement**

Mais il convient logiquement d'y ajouter 2 728 m² de ce que le projet nomme dans le tableau des surfaces « noyau central et plateaux libres » (en fait accès à des emplacement pour espaces médicaux ou bureaux) soit 2 728 m² qui s'ajoutent au 11 407 m² précités soit un total de 14 135 m², à 1 place par 40 m².... soit 353 places de stationnement.

On a donc un total de 55 places pour la partie hôtels

353 places pour les servies, bureaux...

càd un total selon le PLU de 408 places de stationnement au minimum... le projet n'en prévoyant sur le site proprement dit que 100.

A noter que pour la partie hôtels nous n'avons pris en compte, faute de précision détaillée dans le rapport de présentation les surfaces de salon mentionnées, respectant la règle mentionnée dans les modalités d'application de l'article UA12.

Pour justifier ce chiffre de 100 places, la commune renvoie au **plan de masse N°3** adoptée en conseil municipal et intégré au PLU... Le plan de masse comporte un document photographique avec insertion graphique qui laisse à penser que le nombre de places de stationnement disponible est largement atteint. (voir production 6 susmentionnée). On peut lire dans « le plan masse n°3 :

« ARTICLE 8 : Stationnement

La réhabilitation du bâtiment anciennement « Ateliers Mécaniques » s'inscrit dans un projet plus global de réaménagement du site des anciens chantiers navals. A ce titre, une zone affectée aux stationnements publics est ainsi réservée en limite ouest de la zone. Dans ce cadre, il est notamment utile de relever l'existence ou la programmation de places de stationnement publiques dans le voisinage de la parcelle. »

Le document photographique mentionne: "Parkings à proximité directe 875 places" qui se répartissent ainsi (on suppose que ne sont pas incluses les 100 places du projet):

30 places le long de l'avenue Toussaint Merle

10 places le long idem

50 places le long idem

30 places le long idem

120 places dans le parking dit de la navale

422 places au parking Martini (17 minutes à pied, 9 minutes en bus)

400 places au parking Esplageolles (prévu en 2016) 18 minutes à pied, et 5 minutes en bateau navette, Mais ce parking n'a pas été réalisé, le maché ayant été rompu.

Cette répartition (dont le total atteint 662 places et non 875) appelle les remarques suivantes. La fréquentation du site est évaluée à 4188 personnes (4139 pour le public et 49 pour le personnel). Au regard de ce chiffre il apparaît que, de fait, les capacités sur site en stationnement sont très insuffisantes. Il est évident que les distances séparant le site des principaux parkings mentionnés dans le projet conduiront beaucoup de "visiteurs" à vouloir emprunter leurs véhicules... trajet aboutissant au constat de parkings sur site saturés et conduisant à des difficultés de circulation aux abords du site (bouchons) ou le demi tour n'est pas prévu (absence de rond point ou d'espace de retournement). A ces difficultés de circulation risque de s'ajouter celui de "stationnement" sauvage aux abords du site ...

Stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR)

L'arrêté du 01 08 2006 fixe les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du code de la construction et de

L'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création . Son article 3 fixe ainsi le nombre de places de stationnement des véhicules automobiles :

“Les places adaptées destinées à l'usage du public doivent représenter au minimum 2 % du nombre total de places prévues pour le public. Le nombre minimal de places adaptées est arrondi à l'unité supérieure. Au-delà de 500 places, le nombre de places adaptées, qui ne saurait être inférieur à 10, est fixé par arrêté municipal.”

Le second alinéa du I de cet article précise :

« Ces places adaptées sont localisées à proximité de l'entrée, du hall d'accueil ou de l'ascenseur et reliées à ceux-ci par un cheminement accessible tel que défini selon les cas à l'article 2 ou à l'article 6. »

Il apparaît que le projet ne respecte pas du tout ces dispositions

Le permis a estimé le nombre de places de stationnement réservées à cette catégorie de personnes à 2 (2% des 100 places prévues sur le site proprement dit).

Ce même permis, au regard de la fréquentation estimée du site, met en avant, dans le plan de masse n°3, une disponibilité de « 875 places à proximité directe » (mention portée sur le plan-photo aérienne joint Production 6) ce qui supposerait au moins 10 places de stationnement PMR, et 8 si on se rapporte aux évaluations de 408 places faites selon le PLU.

On notera que le projet comporte déjà 46 places assises pour PMR au niveau des salles de cinéma, ce qui est en contradiction totale avec le nombre de places de stationnement calculé et prévu.

Enfin aucune précision n'est apportée quant à la localisation de ces places au regard du second alinéa du I de l'arrêté (« à proximité d l'entrée »).

Il apparaît donc, tant pour l'ensemble des places que pour celles réservées aux PMR, qu'au regard de la fréquentation évaluée, le nombre de places de stationnement en dehors des emprises publiques ou en dehors des emprises susceptibles d'être classées dans le domaine public ne répond pas aux exigences de l'article UA12 1° alinéa du PLU. Il n'est pas démontré de même de l'impossibilité de recourir à la dérogation prévue par le second alinéa de cet article. Quant aux prescriptions du plan de masse n°3 en son article 8, il convient de noter que les places de stationnement publiques, outre pour certaines leur éloignement du site, sont déjà pour la plupart utilisées par les riverains, voire son inexistantes ((cas du « parking » Esplageolles).

III.4 Environnement -Pollution des sols

III.4.1 Le rapport de demande d'examen au “cas par cas”

La procédure de demande d'examen au cas par cas a pour objectif d'identifier, en amont, parmi les projets visés par la 3ème colonne du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ceux qui sont susceptibles d'avoir des impacts notables sur l'environnement et donc de relever d'une étude d'impact. **(PRODUCTION 8)**

Il a donné lieu à une décision de monsieur le préfet de région (arrêté AE-F09316P0014 du 19 02 2016 du Préfet de région PACA portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-3 du Code de l'environnement).

PRODUCTION 7

Le document établi à cet effet par le cabinet BURGEAP (rapport RSPSE0 5339-01 du 20 01 2016), est surprenant dans son introduction en ses points 3.2 et 3.3 . Il localise en effet le projet sur la commune de LA SEYNE sur MER, mais donne une adresse à NICE (!) (point 3.2) et commentant des photos avec un commentaire se rapportant là aussi à NICE (point 3.3).

III.4.2 Le plan de gestion

Un plan de gestion vise, sur d'anciens sites pollués à la réalisation de travaux de réhabilitation conséquents et ce dans les situations suivantes :

- mise à l'arrêt définitif d'une installation classée et et que cet arrêt libère des terrains susceptibles d'être affectés à un nouvel usage,
- l'évaluation état des milieux conclut à la nécessité de mettre en œuvre des mesures de gestion,
- projets de réhabilitation d'anciens terrains industriels, qu'il s'agisse de l'emprise d'ancienne installation classée ou non.

Dans tous les cas il s'agit de maîtriser les sources de pollution, ou, s'il n'est pas possible de maîtriser ces pollutions, d'en maîtriser les impacts

Une circulaire du ministère de l'environnement en date du 08 février 2007 (notamment dans son annexe 2 "Modalités de gestion de réaménagement des sites pollués") a défini les objectifs et la méthode à suivre, c'est à dire :

- déterminer les mesures de gestion à réaliser en prenant en compte le bilan " coûts-avantages ",
- engager les travaux de réhabilitation nécessaires,
- réaliser une analyse des risques résiduels (ARR) lorsque des voies de transfert subsistent pour savoir si les risques, sur le plan sanitaire, sont acceptables en prenant en compte d'éventuelles contraintes de construction des immeubles et en fonction des usages constatés ou futurs.

Le plan de gestion établi par le cabinet Bergeat (CSSPSE 151812/ RSSPSE 05258-01 du 26 01 2016) appelle plusieurs remarques qui établissent les limites de ce plan.

PRODUCTION 9

a) Historique succinct du site (page 9, et 4.1 page 15) : Il n'est pas mentionné que parallèlement à la destruction des bâtiments, d'importants travaux de dépollution ont été effectués.

b) Eaux souterraines . .(4.2 à 4.3)

Trois expertises des sols ont été conduites:

Cabinet ERG en 2007 (diagnostic environnemental initial simplifié) (4.2)

Cabinet GINGER en 2009 (diagnostic approfondi sur qualité des sols) (4.3)

Cabinet ERG en 2012 diagnostic environnemental (mais ne concerne que la zone des bâtiments destinés à être détruits pour l'aménagement de parkings sur la partie "est" des trois nefs) (4.4)

Il est constaté une dégradation des eaux souterraines entre la campagne de prélèvements effectués par ERG en 2007 et celle de 2009 par GINGER. Ces contradictions, qui ne reçoivent pas d'explication, montrent l'importance de la pollution de cette zone.

c)Analyse des sols et analyses des gaz (pages 15 à 34).

les données montrent une pollution importante des sols. Sur les gaz du sol (tableaux pages 444 à 46), il apparaît que sur 11 prélèvements d'air comportant 2 échantillons dits "blanc", 7 présentent des concentrations supérieures au bruit de fond logements ou supérieures aux valeurs réglementaires ou supérieures à une valeur guide.

Il est donc clair que le site, en l'état, présente des risques sanitaires pour le public qui y serait présent, et qu'une dépollution préalable s'impose.

Quelle maîtrise de la pollution?

Cette question renvoie à la circulaire du 08 02 2007 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués (BO min. Ecologie et dév. durable no 2007/13, 15 juillet 2007) .

Ce texte indique en son 3.2.1:

"La politique de gestion des risques suivant l'usage ne dispense en aucune manière de rechercher les possibilités de suppression des sources de pollution compte tenu des techniques disponibles et de leurs coûts économiques.

La maîtrise des sources de pollution et de leurs impacts est un aspect fondamental du plan de gestion car elle participe :

- à la démarche globale de réduction des émissions de substances responsables de l'exposition chronique des populations ;

- - à la démarche globale d'amélioration continue des milieux.

Aussi, en tout premier lieu, les possibilités de suppression des sources de pollution et de leurs impacts doivent être dûment recherchées. Sans maîtrise des sources de pollution, il n'est pas économiquement ou techniquement pertinent de chercher à maîtriser les impacts.

Ainsi, lorsque des pollutions concentrées, généralement circonscrites à des zones limitées, sont identifiées (flottants sur les eaux souterraines, terres imprégnées de produits, produits purs ...), la priorité consiste d'abord à extraire ces pollutions concentrées, et non pas à engager systématiquement des études pour justifier leur maintien en place en faisant état de la qualité déjà dégradée des milieux ou de l'absence d'usage de la nappe.

Il est cependant nécessaire, quand la suppression totale des sources de pollutions n'est pas possible, à l'issue d'une démarche d'établissement d'un bilan "coûts - avantages" ci après explicitée, de garantir que les impacts provenant des pollutions résiduelles sont maîtrisés et acceptables tant pour les populations que pour l'environnement.

Sur ce point, l'arbitrage entre les différentes options de gestion possibles (dépollution in situ ou confinement versus mise en décharge de terres polluées par exemple) doit se faire au regard des perspectives de développement durable et de bilan environnemental global. ”

Il est clair, au regard de cette circulaire, et de l'article L 556-1 du Code de l'environnement, que la priorité en matière de dépollution est de rechercher la suppression des sources de pollution et de leurs impacts, et qu'en particulier lorsque ces pollutions concentrées sont circonscrites à des zones limitées la priorité consiste à extraire ces pollutions concentrées.

Le cabinet Burgeat a exploré les deux voies selon lui possibles en matière de dépollution du site. Le tableau qui figure en page 51 résume celles-ci et leurs coûts.

Il opte (voir 10.2 Projet envisagé)

-à l'intérieur des trois nefs: sur la partie nord de la nef 3 qui doit faire l'objet d'une extension et qui comporte une zone de pollution concentrée (voir figure 8 page 47) ... retrait des terres pour un volume évalué à 360 m³. Pour le reste du sol des trois nefs, réalisation d'une nouvelle dalle bétonnée avec conservation de la dalle actuelle.

Quant aux fosses situées à l'intérieur des nefs, dont le volume est estimé à 65 m³ d'eaux résiduaires, le rapport est pour le moins laconique, indiquant qu'elles nécessitent une "gestion appropriée", sans que par ailleurs leur étanchéité par rapport au sol et à la nappe phréatique soit abordée (p.50 , 10.3 in fine).

- partie extérieure du site: la nécessité de réaliser un réseau d'eau pluviale devrait entraîner l'excavation d'environ 340 m³ de terres non inertes (voir p. 48 et 49). Le devenir de ces terres n'est pas clairement indiqué: "les déblais non inertes issus des terrassements au droit des zones indiquées sur la Figure 9, devront soit être envoyés vers les filières de gestion adaptées, soit être confinés au droit des voiries ou parkings (dans le cas où la réutilisation de matériaux demeure possible au droit du site d'un point de vue géotechnique)" (voir 10.3 p.50). Pour les parties extérieures non excavées, il est préconisé un dallage, avec enrobé, et sur les parties végétalisées une couche de terre d'au moins 30 cm, des mesures particulières étant prévues pour les arbres (10.3 p.50)

Devenir des terrassements de terres non inertes: soit ces terres (pour un volume évalué 360+340= 700m³) sont envoyées pour traitement en centre autorisé: cout entre 130 et 150 000 euros..... soit elles sont réutilisées sur le site au droit des voiries sous dalle : cout entre 5000 et 7000 euros.

Le cabinet Burgeat a évalué le coût d'un **traitement alternatif de l'ensemble des parties extérieures de terres non inertes du site**, à savoir l'excavation sur un mètre de profondeur , avec traitement des terres en centre spécialisé.... cette méthode se substituant à l'utilisation des terres et leur recouvrement par dallage et enrobé... Le cout est évalué entre 540 et 690 000 euro.

Ce plan de gestion démontre l'importance de la pollution du site dans son ensemble. L'option retenue est une option "à minima" notamment quant aux coûts. Est-il bien sérieux au regard des enjeux de santé des populations concernées et de la "perte de mémoire " (voir ci après) de répondre par un confinement de pollutions majeures sous une simple dalle d'enrobé ou sous une couverture de sable et de béton. Dans les deux cas, aucun de ces matériaux ne présente des caractéristiques d'étanchéité susceptibles de garantir la santé et la salubrité des populations... sans omettre leur dégradation au fil du temps , et la "perte de mémoire" sur la dangerosité du lieu.

Conservation de la mémoire

Le rapport Burgeat, en son 10.5 évoque la nécessité de la conservation de la mémoire des pollutions résiduelles. A cet effet il propose, selon les choix qui auront été retenus diverses servitudes aux objectifs aussi généraux et évidents.... que vagues dans leurs modalités concrètes et surtout effectives. Il est fait mention d'inscriptions de ces restrictions aux actes notariés et aux hypothèques. Protection et information qui ne pourraient de fait jouer qu'en cas de changement de propriétaire ou de statut juridique de l'exploitant principal.

C'est méconnaître profondément le fonctionnement de site commerciaux de ce genre. Travaux d'entretien courant conduisant à creuser le sol.... dont on connaît aujourd'hui le seuil de pollution et dangerosité, mais qu'en sera-t-il dans 10 ou 15 ans, tant sur le seuil de dangerosité (voir incertitude totale sur les eaux souterraines et les migrations toxiques pouvant en résulter). Porosité des revêtements de sol évoqués, lesquels servent essentiellement à masquer une pollution latente dont on ne sait ce qu'elle sera au fil du temps. Si le bilan de pollution est aujourd'hui en partie clair (encore qu'évolutif en deux ans (cf rapports ERG 2007 et GINGER 2009 sur les eaux souterraines)) rien ne permet, au regard de la méthode de gestion choisie (traitement à minima dans un bilan coûts avantages), d'assurer une non évolution de la pollution sur le site.... et rien ne permet de garantir, au regard de cette pollution latente, que la collectivité de gestion du site ou de celui qui lui succèdera, saura conserver la mémoire, dans le temps, des dangers potentiels que recelle le sol, le sous-sol et ses eaux souterraines. Ce qui est évident et connu aujourd'hui ne le sera plus dans une génération voire avant.

On ne peut en conséquence qu'être plus que réservé sur l'arrêté AE-F09316P0014 du 19 02 2016 du Préfet de région PACA portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-3 du Code de l'environnement, et en particulier sur sa motivation des plus succinctes de son dernier considérant. (voir production 7).

IV.NON RESPECT DE LA CHARTE ENVIRONNEMENTALE

Le conseil municipal, dans sa réunion du 29 mai 2012, a adopté, à l'unanimité, une délibération Portant sur un « appel à projet pour la réhabilitation, reconversion, gestion exploitation du bâtiment ateliers mécaniques ». Cet appel comportait notamment une annexe 4 dite « Charte environnementale ». **PRODUCTION 10**

En préambule, alinéas 2 et 3, ce document dispose notamment :

« Cette charte inclut non seulement des exigences énergétiques des constructions, mais également des exigences en terme de conception et de gestion du projet pour l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Il sera donc demandé aux architectes et à l'équipe de maîtrise d'œuvre de respecter intégralement les exigences du programme, dans lequel les éléments du présent cahier des charges sont intégrés ».

Or, il est stipulé dans la charte ainsi adoptée :

1. Adopter une approche bioclimatique de la conception pour réduire les besoins

1. "Utiliser au maximum l'ouverture au Sud Sud Est pour chauffer de manière passive les locaux en hiver, en y associant des protections solaires fixes et mobiles (y compris végétales) adaptées pour protéger le bâtiment des surchauffes en été. "
2. "Minimiser les ouvertures entre le Sud Ouest et l'Ouest Nord-Ouest et dans une moindre mesure vers l'Est, pour éviter les risques de surchauffe....."
3. " Adapter l'orientation des ouvertures aux vents locaux y compris les brises thermiques...."

Comme nous pouvons le remarquer dans les différentes coupes du permis de construire l'essentiel des ouvertures sur la nef 3 (construction neuve après démolition) se trouvent orientées au nord et ne sont donc pas conformes à la charte environnementale annexée.

Le permis de construire ne respecte donc pas la charte environnementale adoptée par délibération du 29 mai 2012

**PAR CES MOTIFS ET TOUS AUTRES A PRODUIRE, DEDUIRE OU
SUPPLEER, AU BESOIN MEME D'OFFICE**

L' exposant conclut qu'il plaise au Tribunal administratif de céans de :

- **ANNULER le permis de construire 083 126 16 C0015 en date du 28 juin 2016 délivré à la SA SU Quantum Development 91 av de la République 63100 CLERMONT FERRAND**
ANNULER le rejet du recours gracieux formé à l'encontre du permis précité, décision de rejet en date du 06 septembre 2016
- **CONDAMNER** : La commune de LA SEYNE à lui verser une somme de 2000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative ;

Fait à Saint Mandrier, le 02 novembre 2016

Pour la CEM
Le président

G. DEMORY

Copie de la présente requête a été adressée en LRAR à
Commune de LA SEYNE
SA SU Quantum Développement