

VILLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

COMMUNE DÉLÉGUÉE DE TOURLAVILLE

« Rue de la Croix Morel »

PROJET DE CREATION DU PARC D'ACTIVITES COLLIGNON SUD-CROIX MOREL DECLARATION DE PROJET ET MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Juillet 2022



SIÈGE SOCIAL : CITIS – LES MANAGERS

15 AV DE CAMBRIDGE – BP 60269

14209 HEROUVILLE-SAINT-CLAIR CEDEX

Tél. : 02 31 06 66 65

contact@mosaic-amenagement.fr

www.mosaic-amenagement.fr



MAÎTRE D'OUVRAGE



SHEMA

Les Rives de l'Orne, 15 avenue Pierre Mendès France

BP53060 – 14018 CAEN cedex 2

Tél : 02 22 51 12 12

PARTENAIRES



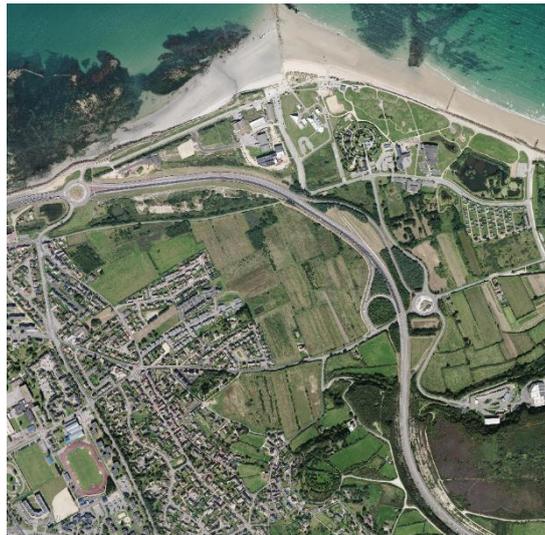
VILLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

COMMUNE DÉLÉGUÉE DE TOURLAVILLE

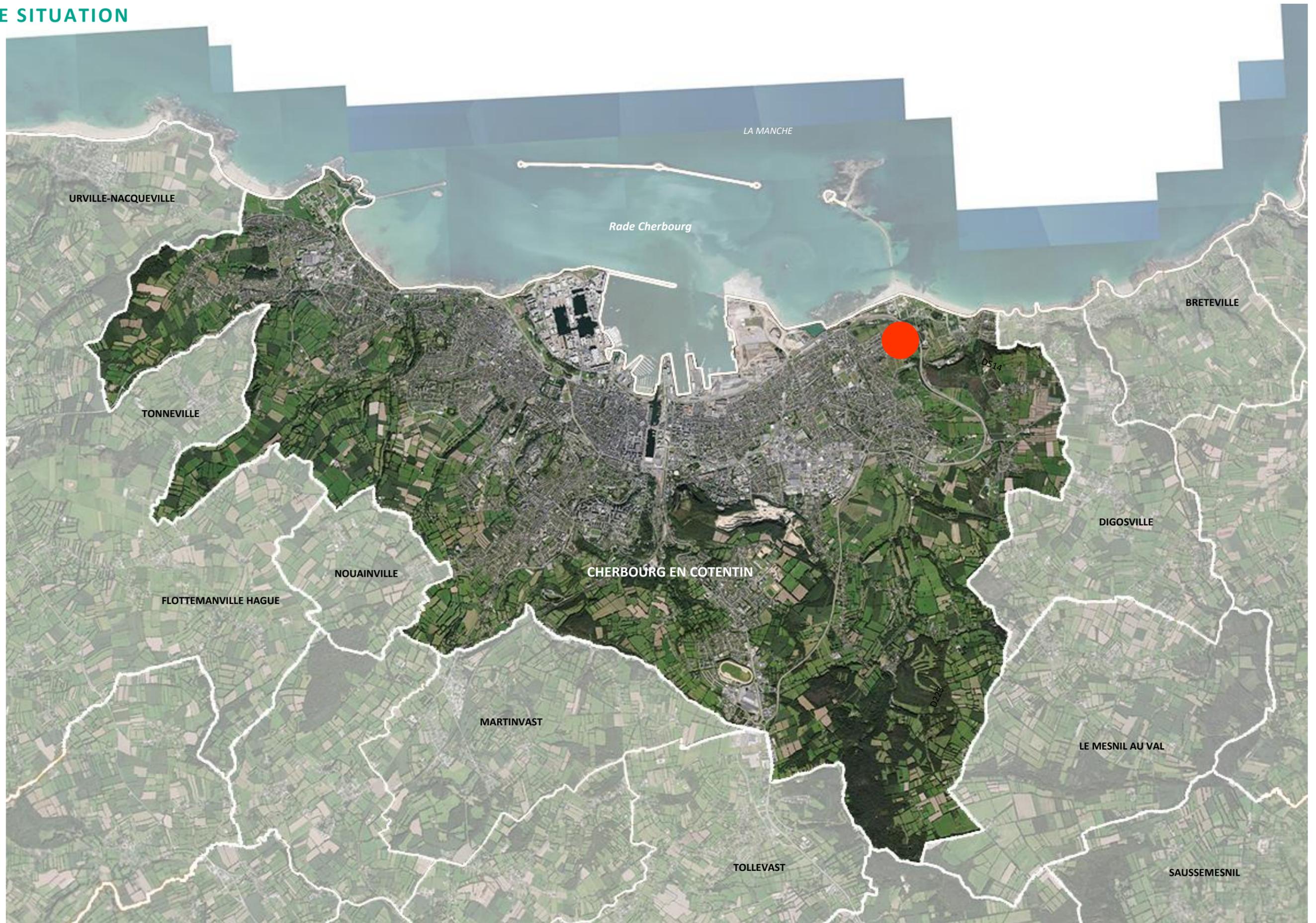
« Rue de la Croix Morel »

PROJET DE CREATION DU PARC D'ACTIVITES COLLIGNON SUD-CROIX MOREL PLAN DE SITUATION

Juillet 2022



PLAN DE SITUATION



DÉPARTEMENT DE LA MANCHE

VILLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

COMMUNE DÉLÉGUÉE DE TOURLAVILLE

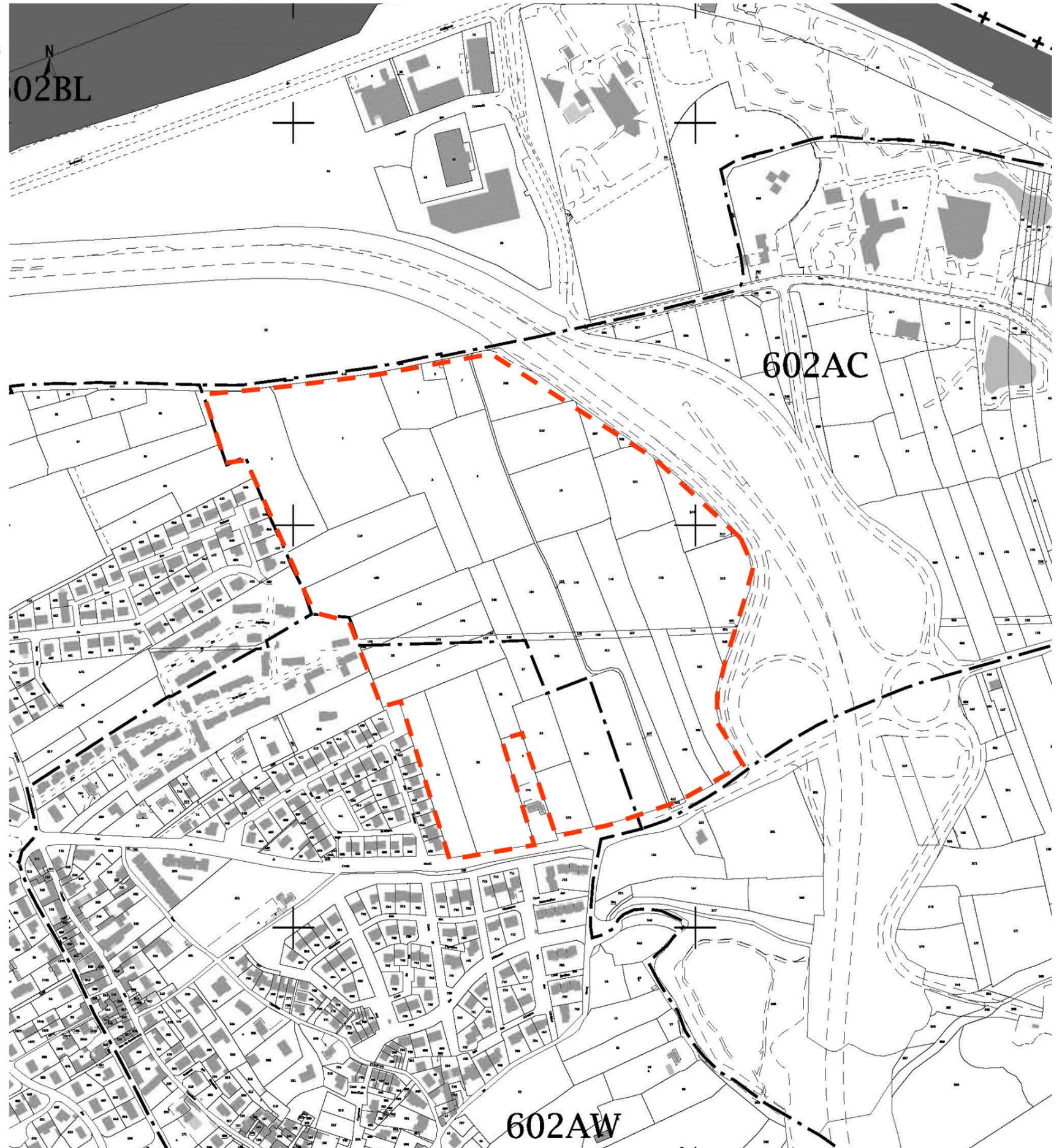
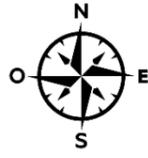
« Rue de la Croix Morel »

PROJET DE CREATION DU PARC D'ACTIVITES COLLIGNON SUD-CROIX MOREL PLAN DE DELIMITATION

Juillet 2022



PLAN DE DELIMITATION



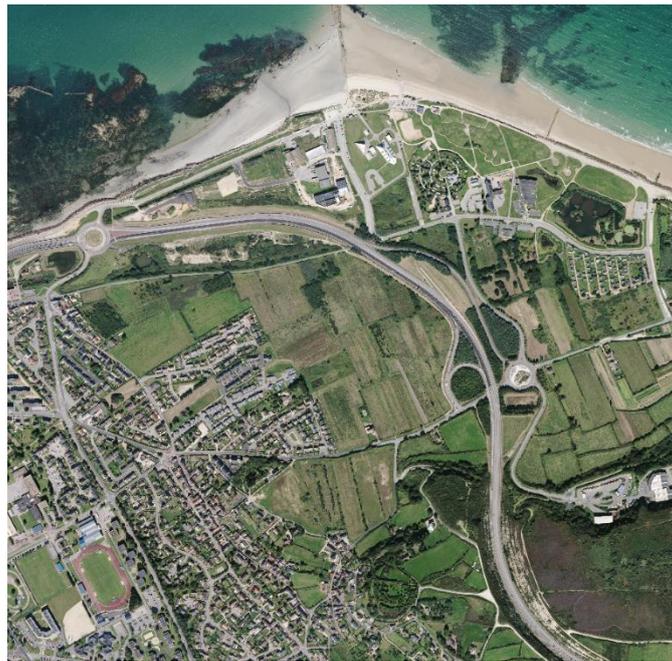
VILLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

COMMUNE DÉLÉGUÉE DE TOURLAVILLE

« Rue de la Croix Morel »

PROJET DE CREATION DU PARC D'ACTIVITES COLLIGNON SUD-CROIX MOREL RAPPORT DE PRESENTATION

Juillet 2022



SOMMAIRE

PLAN DE SITUATION	4
PLAN DE DELIMITATION	6
SOMMAIRE	8
INTRODUCTION : OBJET.....	10
1. ELEMENT DE PROCEDURE.....	11
1.1 Le contexte règlementaire sur la commune	11
1.2 La procédure de déclaration de projet	12
1.3 Le dossier de mise en compatibilité	13
2. DECLARATION DE PROJET – NOTICE DE PRESENTATION DU PROJET JUSTIFIANT SON CARACTERE D’INTERET GENERAL	14
2.1 Présentation du projet.....	14
2.1.1 <i>Le projet de développement d’activités économique.....</i>	<i>14</i>
2.1.1.1 Nature du projet.....	14
2.1.1.2 Objectifs de l’opération	15
2.1.1.3 Justification du site	16
2.1.2 <i>Analyse du contexte du projet, de l’environnement du site et des enjeux</i>	<i>16</i>
2.1.2.1 Contexte	16
2.1.2.2 Localisation du projet	17
2.1.2.3 Environnement urbain.....	19
2.1.2.4 Environnement paysager	24
2.1.2.5 Contexte environnementale et risques	30
2.1.2.6 Enjeux liés à la qualité de vie	38
2.1.2.7 Enjeux liés à l’accessibilité et aux réseaux	38
2.1.2.8 Enjeux liés aux nouvelles possibilités de construction qu’offrira le PLU une fois mis en compatibilité	38
2.2 Intérêts et justification du projet	39
2.2.1 <i>Objectifs de l’opération.....</i>	<i>39</i>
2.2.2 <i>Un projet d’aménagement d’intérêt général.....</i>	<i>39</i>
2.2.2.1 L’accueil de nouvelles entreprises créatrices d’emplois	39
2.2.2.2 La valorisation des eaux de ruissellement	40
2.2.2.3 La valorisation paysagère, et la création d’une trame verte.....	41
2.2.2.4 La mise en place d’un maillage de circulations douces connecté à la trame existante.....	44
2.2.2.5 La valorisation paysagère de l’entrée de ville	45
2.2.3 <i>Compatibilité avec les servitudes d’utilité publiques</i>	<i>46</i>
2.2.4 <i>Compatibilité avec le Schéma Directeur d’Aménagement et de Développement Durable (SDADD).....</i>	<i>47</i>
2.2.4.1 Plan guide.....	47
2.2.4.2 Les principaux enjeux :	48
2.2.4.3 Carte du SDADD (Schéma Directeur d’Aménagement et de Développement Durable).....	49
2.2.4.4 Le secteur de Collignon.....	49
2.2.4.5 Prise en compte des exigences environnementales	50
2.2.4.6 L’écharpe verte.....	50
2.2.5 <i>Compatibilité avec la loi Littoral</i>	<i>51</i>
2.2.5.1 Les espaces naturels remarquables	51
2.2.5.2 Les coupures d’urbanisation.....	52
2.2.5.3 La bande des 100 mètres.....	52
2.2.5.4 Les espaces proches du rivage.....	53
2.2.5.5 Les possibilités d’extension de l’urbanisation.....	54
2.2.5.6 La capacité d’accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser	54
2.2.6 <i>Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur</i>	<i>55</i>
2.2.6.1 Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable PADD du SCOT.....	56
2.2.6.2 Le Document d’Orientations Générales DOG du SCOT	57
2.2.7 <i>Compatibilité avec la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)</i>	<i>62</i>
2.2.7.1 Le Projet d’Aménagement et de Développement Durables (PADD).....	63
2.2.7.2 Le Document d’Orientation et d’Objectifs	64

2.2.8	Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE Seine-Normandie)	66
2.2.9	Compatibilité avec le SAGE	69
2.2.10	Compatibilité avec les principaux textes régissant l'urbanisme	69
2.2.11	Compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE de Basse-Normandie)	74
2.2.11.1	Les infrastructures de transport : éléments fragmentant	75
2.2.11.2	Réservoir de biodiversité et corridors écologique	76
2.2.11.3	Identification des secteurs de projet	76
2.2.12	Compatibilité avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)	78
2.2.13	Compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET)	80

3. MISE EN COMPATIBILITE – ADAPTATIONS A APPORTER AU PLU POUR ASSURER SA MISE EN COMPATIBILITE AVEC LA DECLARATION DE PROJET 84

3.1	Mise en compatibilité du règlement graphique	86
3.1.1	Principes d'ajustements retenus	86
3.1.2	Détails d'ajustements	87
3.2	Mise en compatibilité du règlement écrit	87
3.2.1	Principes d'ajustements retenus	87
3.2.2	Détails d'ajustements	88
3.2.3	Futur règlement écrit envisagé	88
3.3	Mise en compatibilité des Orientation d'Aménagement et de Programmation	88
3.3.1	Principes d'ajustements retenus	88
3.3.2	Détails d'ajustements	88
3.3.2.1	Ajustements pouvant être envisagés sur les pourtours de la zone de projet	88
3.3.2.2	Ajustements à réaliser sur l'emprise du projet	88
3.3.3	Futures OAP envisagées	89
3.4	Evaluation environnementale des modifications apportées au PLU	90
3.4.1	Incidences et mesures sur l'environnement urbain	90
3.4.2	Incidences et mesures sur le tissu social et économique	92
3.4.3	Incidences et mesures sur le climat	92
3.4.4	Incidences et mesures sur le milieu physique	93
3.4.5	Incidences et mesures sur le contexte hydrographique et hydrogéologique	93
3.4.6	Incidences et mesures sur les risques naturels	94
3.4.7	Incidences et mesures sur les milieux naturels – biodiversité	95
3.4.8	Incidences et mesures sur le paysage – patrimoine et cadre de vie	96
3.4.9	Incidences et mesures sur les nuisances locales et enjeux sanitaires	97
3.5	Récapitulatif des modifications apportées et des pièces modifiées	98
3.5.1	Le rapport de présentation de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU constitue une annexe au PLU	98
3.5.2	Le PADD n'est pas modifié	98
3.5.3	Les OAP sont adaptées	98
3.5.4	Le règlement littéral n'est pas modifié pour la zone 1 AUx	98
3.5.5	Le plan de zonage est ajusté	98

4. BIBLIOGRAPHIE 99

INTRODUCTION : OBJET

Le Syndicat Mixte Ports de Normandie a confié à la SHEMA une concession d'aménagement sur plusieurs secteurs destinés à l'accueil d'activités économiques.

L'opération projetée porte sur le secteur de « Collignon », située sur la commune de Tourlaville, 50110, Ville de Cherbourg en Cotentin et a pour objet la création d'une zone d'activité mixte à destination d'entreprise en lien avec l'activité portuaire et maritime.

Le projet du parc d'activité Collignon sud est situé à l'extrémité Est de l'agglomération cherbourgeoise, en limite d'urbanisation. Sa situation est privilégiée de par sa proximité avec le littoral et les activités portuaire, et avec le boulevard de l'Est -RN13 qui borde le terrain.

Le terrain aujourd'hui composé d'anciens terrains de maraîchage présente une superficie globale d'environ 16,8 ha. L'activité ayant été abandonnée, le site est désormais en friche. Les parcelles se devinent encore par la présence de haie ou de murets en pierre.

Le site est desservi par la rue de la Croix Morel.

L'aménagement du parc d'activités Collignon sud prévoit la création de 5 lots libres à bâtir destinés aux activités tertiaires et industrielles. Les lots peuvent être divisés.

Il s'agira donc d'un lotissement à usage d'activité économique faisant l'objet d'un Permis d'Aménager. Le lotissement sera réalisé en une tranche. La disposition des lots tient compte de la topographie naturelle du terrain de façon à réduire au maximum les mouvements de terre. La hauteur des constructions sera limitée afin de permettre aux habitants du quartier pavillonnaire au Sud de conserver des vues vers la mer.



1. ELEMENT DE PROCEDURE

1.1 Le contexte règlementaire sur la commune

La commune de Cherbourg-en-Cotentin dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé en tant que PLU intercommunal par délibération du conseil communautaire de la Communauté Urbaine de Cherbourg en date du 19 décembre 2007.

Depuis son approbation datant du 19 décembre 2007, le PLU de Cherbourg-en-Cotentin a subi les changements suivants :

- Approbation (dél. conseil CUC n° 2007-258) en date du 19 décembre 2007
- 1ère mise à jour (arrêté CUC n° 08-192) en date du 18 février 2008
- 2ème mise à jour (arrêté CUC n° 08-734) en date du 28 juillet 2008
- 3ème mise à jour (arrêté CUC n° 08-1093) en date du 19 décembre 2008
- 1ère modification (dél. conseil CUC n° 2009-009) en date du 27 mars 2009
- 2ème modification (dél. conseil CUC n° 2010-003) en date du 26 mars 2010
- 4ème mise à jour (art. CUC n° 10-1047) en date du 29 octobre 2010
- 3ème modification (dél. conseil CUC n° 2010-224) en date du 26 novembre 2010
- 5ème mise à jour (arrêté CUC n° 10-1106) en date du 29 novembre 2010
- 1ère modification simplifiée (dél. conseil CUC n° 2010-256) en date du 17 décembre 2010
- 4ème modification (dél. conseil CUC n° 2011-161) en date du 30 septembre 2011
- 2ème modification simplifiée (dél. conseil CUC n° 2012-022) en date du 30 mars 2012
- 6ème mise à jour (arrêté CUC n° A-2013/003 et arrêté n° A-2013/019 rectificatif) en date du 8 février 2013 et du 21 mai 2013
- 5ème modification (dél. conseil CUC n° 2013-032) en date du 12 avril 2013
- 1ère mise en compatibilité du PLU (arrêté préfectoral n°2013-18) en date du 2 octobre 2013
- 6ème modification (dél.2013-194) en date du 28 novembre 2013
- 2ème mise en compatibilité du PLU (dél. n°2013-201) en date du 28 novembre 2013
- 7ème mise à jour (arrêté CUC n°A-2014/042) en date du 11 août 2014
- 3ème mise en compatibilité du PLU (arrêté DUP n°15-01-KB-29-01-2015) en date du 29 janvier 2015
- 3ème modification simplifiée du PLU (D_2015_085) en date du 26 juin 2015
- Transformation de facto du PLU intercommunal en PLU communal avec la création de la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin sur le périmètre de l'ancienne Communauté Urbaine de Cherbourg
- 8ème mise à jour (arrêté CUC n°A 2015/091) en date du 17 novembre 2015
- 9ème mise à jour (arrêté CeC n°A_2016_4038_CC) en date du 18 septembre 2016
- 4ème modification simplifiée (DEL_2016_601) en date du 9 novembre 2016
- 10ème mise à jour (arrêté CeC AR_2016_5344_CC) en date du 14 décembre 2016
- Révision allégée (délibération 2017-053 du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Cotentin) en date du 29 juin 2017
- 5ème modification simplifiée (délibération 2018-063 du conseil communautaire CAC) en date du 13 avril 2018)
- 11ème mise à jour (arrêté du président n°42/2018) en date du 7 août 2018
- 5ème mise en compatibilité (délibération 2018-198 du conseil communautaire de la CAC) en date du 8 novembre 2018
- 4ème mise en compatibilité (arrêté préfectoral 18-83-EM) en date du 5 novembre 2018

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui guide le PLU de Cherbourg-en-Cotentin s'articule autour des cinq orientations générales suivantes :

- Affirmer la place de l'agglomération dans le développement régional et national,
- Promouvoir des modes d'habitat adaptés et maîtriser l'étalement urbain,
- Développer les services à la population et conforter l'attractivité de l'agglomération,
- Assurer la protection des patrimoines naturels urbains et historiques et maintenir l'activité agricole,
- Lutter contre les nuisances et prévenir les risques.

Aujourd'hui, le syndicat mixte Ports de Normandie souhaite à la fois valoriser l'entrée EST de l'agglomération Cherbourgeoise et créer un cadre et des conditions propices à l'accueil et au développement d'activités économiques liées à l'activité portuaire et maritime. Les terrains concernés sont situés dans le secteur de Collignon, pour une superficie totale d'environ 16,8 ha. Il s'agit du seul site de l'agglomération cherbourgeoise, et de la côte Nord du Cotentin, disposant à la fois de cette envergure, d'une proximité avec la filière pêche et la filière portuaire (proximité du port de Cherbourg) et d'une bonne desserte viaire.

Les conditions d'accueil et de valorisation de ce secteur sont à la fois liées à l'aspect paysager et aux aspects règlementaires. Il est nécessaire de faire évoluer le document d'urbanisme, car les terrains concernés sont classés en zone à urbaniser à long terme depuis plus de 9 ans et parce que les dispositions du règlement écrit ne permettent pas pleinement l'aménagement cohérent envisagé. En outre, le terrain jouxte le Boulevard de l'Est, dit RN 13, axe à grande circulation. Par application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, une étude spécifique est menée pour autoriser l'urbanisation à proximité de cet axe.

1.2 La procédure de déclaration de projet

La procédure de déclaration de projet est décrite aux articles L.153-52 et suivants du code de l'urbanisme, qui mentionnent entre autres :

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme :

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

Article L.153-55 du Code de l'urbanisme :

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Le code de l'urbanisme fixe également des conditions d'enquête publique et précise les conditions d'approbation de la mise en compatibilité du PLU :

Article R.153-16 du Code de l'urbanisme :

(...) L'enquête publique est organisée par le préfet.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur

ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise.

L'article L.104-3 du code de l'urbanisme indique que : « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

Le PLU de Cherbourg-en-Cotentin ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, une actualisation de l'évaluation environnementale accompagnera le dossier de mise en compatibilité.

1.3 Le dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier vise dans un premier temps à présenter le projet, à montrer son intérêt général, en intégrant les problématiques environnementales, conformément à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme.

Article L.300-6 du code de l'urbanisme :

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

(...)

Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.

Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article.

Ce dossier expose également les ajustements à apporter au Plan Local d'Urbanisme, afin de permettre la réalisation du projet. Le projet nécessite en effet de modifier des éléments relatifs au règlement graphique, au règlement écrit et aux orientations d'aménagements.

2. DECLARATION DE PROJET – NOTICE DE PRESENTATION DU PROJET JUSTIFIANT SON CARACTERE D'INTERET GENERAL

2.1 Présentation du projet

2.1.1 Le projet de développement d'activités économique

2.1.1.1 Nature du projet

Le Syndicat Mixte Ports de Normandie a confié à la SHEMA une concession d'aménagement sur plusieurs secteurs destinés à l'accueil d'activités économiques. Le présent projet porte sur le secteur « Collignon », situé sur la Commune de Tourlaville, 50 110, Ville de Cherbourg en Cotentin.

L'opération projetée a pour objet la création d'une zone d'activité mixte à destination principale d'entreprises en lien avec l'activité portuaire et maritime.

Le projet du parc d'activités Collignon sud est situé à l'extrémité Est de l'agglomération cherbourgeoise, en limite d'urbanisation. Sa situation est privilégiée de par sa proximité avec le littoral et les activités portuaires, et avec le Boulevard de l'Est - RN 13 qui borde le terrain.

Le terrain présente une superficie globale de l'ordre 16,8 ha. Il est desservi par la rue de la Croix Morel.

Le site est aujourd'hui composé d'anciens terrains de maraichage. L'activité ayant été abandonnée depuis de nombreuses années, le site est désormais en friche. Les parcelles se devinent encore par la présence de haies ou de murets de pierre. Le terrain de projet a été acquis par l'EPFN et Ports de Normandie en 2015-2016.



Photographies du site d'étude prises en 2019

L'emprise du projet présente une topographie marquée au Sud qui offre des vues sur la rade de Cherbourg. Les vues sur la mer disparaissent vers le Nord du terrain où la pente s'amenuise et le niveau est plus bas. C'est dans cette partie basse que se trouve une zone humide dégradée d'une superficie d'environ 3.38 ha.

Les limites du terrain sont définies par des éléments structurants :

- Au Nord, une piste cyclable qui relie la plage de Collignon à Cherbourg, des activités et industries liées à la mer,
- A l'Ouest un quartier d'habitat pavillonnaire,
- Au Sud, la rue de la Croix Morel reliant le quartier d'habitat au rond-point d'accès à la RN 13, et un quartier d'habitat pavillonnaire récent en surplomb sur la rue.

- A l'Est, un chemin de service, une voie de sortie de la RN 13 plantée d'un boisement sur ses abords, la RN 13.



Piste cyclable au Nord



Quartier des Chardines au Sud



Chemin de service de la RN13 à l'Est



Quartier pavillonnaire à l'Ouest

L'aménagement du parc d'activités Collignon sud prévoit la création de plusieurs lots à bâtir destinés aux activités tertiaires et industrielles.

La disposition des lots tient compte de la topographie de façon à réduire au maximum les mouvements de terre. La hauteur des constructions sera limitée afin de permettre aux habitants du quartier pavillonnaire au Sud de conserver des vues vers la mer.

Il s'agira d'un lotissement à usage d'activité comportant 5 lots libres à la construction, divisibles, destinés à la réalisation d'équipements d'activités économiques faisant l'objet d'une demande de Permis d'Aménager. La définition du découpage parcellaire se fera « à la carte » suivant les besoins des futurs preneurs. Le lotissement d'activité sera réalisé en une seule tranche.

2.1.1.2 Objectifs de l'opération

Aujourd'hui, le syndicat mixte Ports de Normandie souhaite à la fois valoriser l'entrée Est de l'agglomération Cherbourgeoise et créer un cadre et des conditions propices à l'accueil et au développement d'activités économiques liées à l'activité portuaire et maritime.

Les terrains concernés sont situés dans le secteur de Collignon, pour une superficie totale d'environ 16,8 ha. **Il s'agit du seul site de l'agglomération cherbourgeoise, et de la côte Nord du Cotentin, disposant à la fois de cette envergure, d'une proximité avec la filière pêche et la filaire portuaire (proximité du port de Cherbourg) et d'une bonne desserte viaire.**

Le secteur de Collignon est destiné à l'accueil d'activités économiques en lien avec la mer et a commencé à être aménagé en conséquence. Ce secteur a la particularité d'être bien desservi du point de vue routier, tout en étant proche des installations portuaires. Le projet du futur parc d'activités de Collignon Sud prévoit l'installation d'entreprises liées au domaine maritime et notamment de logistique.

L'objectif est de développer une offre de terrains à vocation artisanale, industrielle et tertiaire, à l'interface de la voie de contournement, de l'activité du domaine public maritime et des quartiers d'habitat existants au Sud et à l'Ouest. Le projet prévoit de mettre en place des éléments d'intégration paysagère et fonctionnelle (voirie et cheminements) permettant de créer un quartier d'activités intégré à son environnement proche. Le projet intègre également la préservation de la zone d'intérêt écologique préservée au Nord et veille à préserver des continuités éco-paysagère.

2.1.1.3 Justification du site

Le secteur de Collignon est destiné à l'accueil d'activités économiques en lien avec la mer et a commencé à être aménagé en conséquence.

Ce secteur a la particularité d'être bien desservi du point de vue routier, tout en étant proche des installations portuaires.

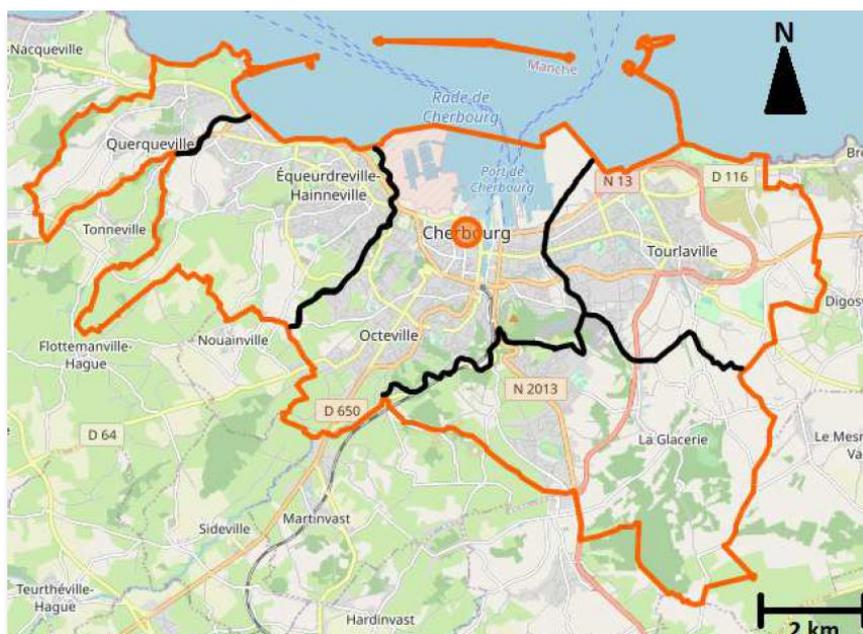
Le projet de futur parc d'activités Collignon Sud prévoit l'installation principalement d'entreprises de logistique liées notamment au domaine maritime.

2.1.2 Analyse du contexte du projet, de l'environnement du site et des enjeux

2.1.2.1 Contexte

Cherbourg en Cotentin est une commune littorale nouvelle de la région Normandie et est située plus précisément au Nord du département de la Manche (50). Elle compte une population de 80 000 habitants soit 16 % de la population départementale. La commune est le résultat de l'union de 5 communes depuis le 1^{er} janvier 2016 : Cherbourg-Octeville, Equeurdreville-Hainneville, La Glacerie, Querqueville et Tourlaville.

Le projet d'étude se situe sur la commune déléguée de Tourlaville, située à l'Est de Cherbourg en Cotentin dans le département de la Manche. Le territoire de Tourlaville couvre une superficie de 17 km². Les communes limitrophes de Tourlaville sont : La Glacerie au Sud, Digosville à l'Est et Cherbourg à l'Ouest.



Localisation des cinq communes déléguées (Cherbourg en Cotentin) – source : Wikipédia

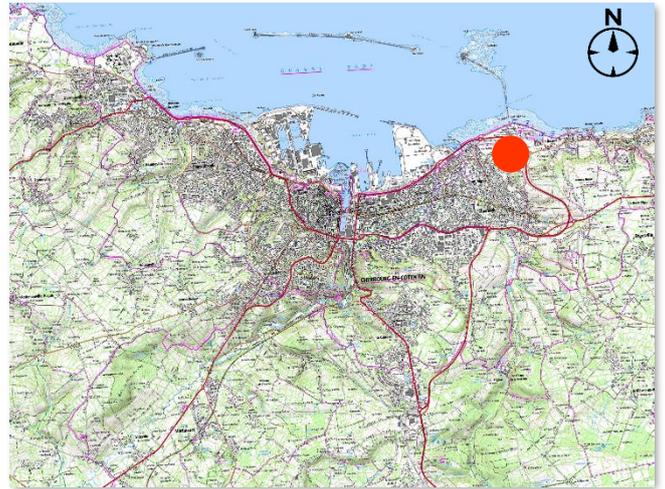
La commune de Cherbourg en Cotentin est une commune qui appartient à la Communauté d'Agglomération du Cotentin.

Cherbourg-en-Cotentin présente l'avantage de combiner un accès facile à la mer, un bassin d'emplois, et une desserte terrestre de qualité. C'est pourquoi, le PLU de la commune, tout comme le SCoT du Cotentin, entendent y développer une activité économique tirant profit de cette combinaison.

Le projet est situé à l'Est de l'agglomération cherbourgeoise, sur la commune déléguée de Tourlaville, dans le secteur de Collignon qui accueille déjà des activités industrielles principalement liées à la mer.

2.1.2.2 Localisation du projet

Le projet se situe sur un site en bordure de l'agglomération cherbourgeoise, à l'Est, dans le secteur de Collignon.



Localisation générale du site, source : carte IGN



Localisation du projet – source Géoportail



Localisation du projet – source vue aérienne

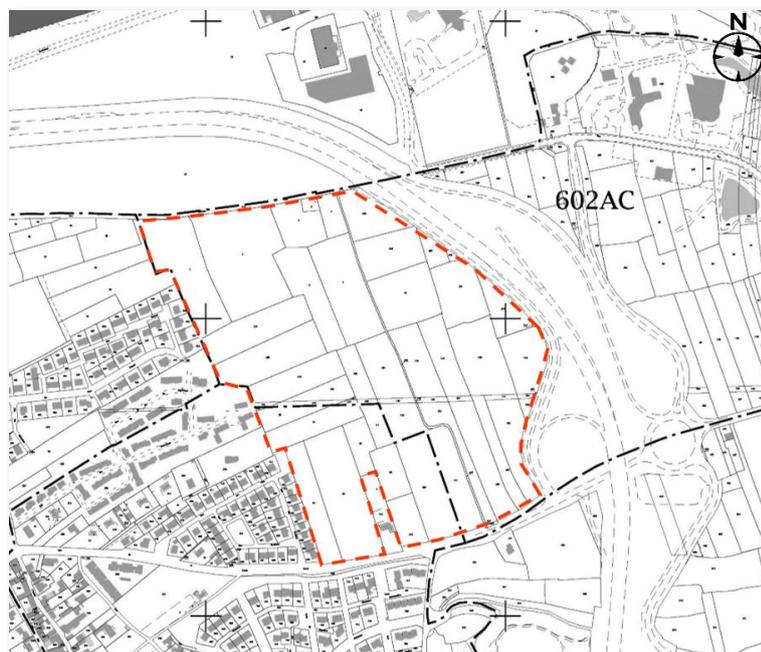
Plan cadastrale

Le projet concerne les parcelles cadastrales ci-contre.

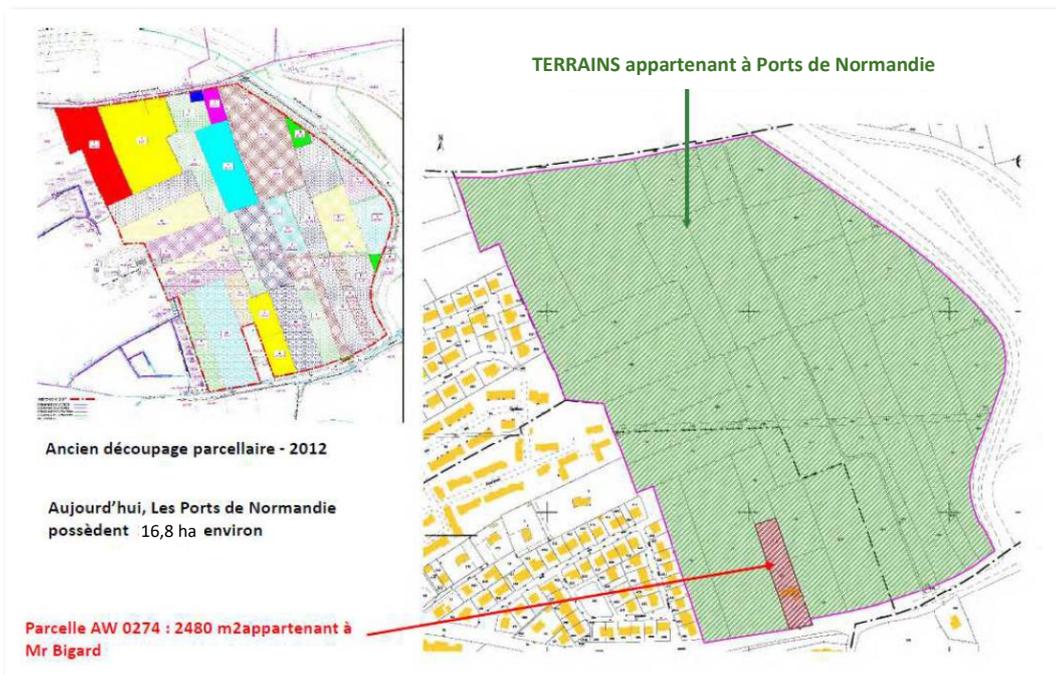
La surface totale du terrain sur laquelle porte l'opération est de 170 327 m²

Parcelle	Surface (m ²)							
AC 0001	8 968,00	AC 0162	2 256,00	AC 0351	158,00	AC 0415	4 478,00	
AC 0002	13 725,00	AC 0163	334,00	AC 0353	2,00	AC 0499	6 648,00	
AC 0003	5 292,00	AC 0164	4 098,00	AC 0355	4 155,00	AW 0022	1 720,00	
AC 0004	7 877,00	AC 0165	1 930,00	AC 0358	4 573,00	AW 0023	3 707,00	
AC 0005	3 342,00	AC 0166	184,00	AC 0360	3 962,00	AW 0024	4 568,00	
AC 0006	391,00	AC 0167	23,00	AC 0362	1 100,00	AW 0025	10 035,00	
AC 0007	1 603,00	AC 0168	1 665,00	AC 0365	157,00	AW 0026	2 099,00	
AC 0010	6 005,00	AC 0170	198,00	AC 0372	4 889,00	AW 0027	1 440,00	
AC 0110	5 982,00	AC 0171	4 404,00	AC 0374	2 811,00	AW 0028	2 641,00	
AC 0153	6 254,00	AC 0172	573,00	AC 0377	12,00	AW 0263	54,00	
AC 0154	300,00	AC 0173	13,00	AC 0407	2 584,00	AW 0274	2 481,00	
AC 0157	221,00	AC 0177	159,00	AC 0409	4 832,00	AW 0556	6 591,00	
AC 0158	3 571,00	AC 0178	576,00	AC 0410	65,00	AW 0558	2 494,00	
AC 0159	3 947,00	AC 0345	3 968,00	AC 0411	3 085,00			
AC 0160	287,00	AC 0348	367,00	AC 0413	473,00			
							TOTAL	170 327,00

NB : Les surfaces indiquées sont totales et cadastrales



Localisation du projet du plan cadastral (source cadastre.gouv.fr)



Cartes du foncier en 2012 et aujourd'hui (source évaluation environnementale- Cabinet Alcea)

2.1.2.3 Environnement urbain

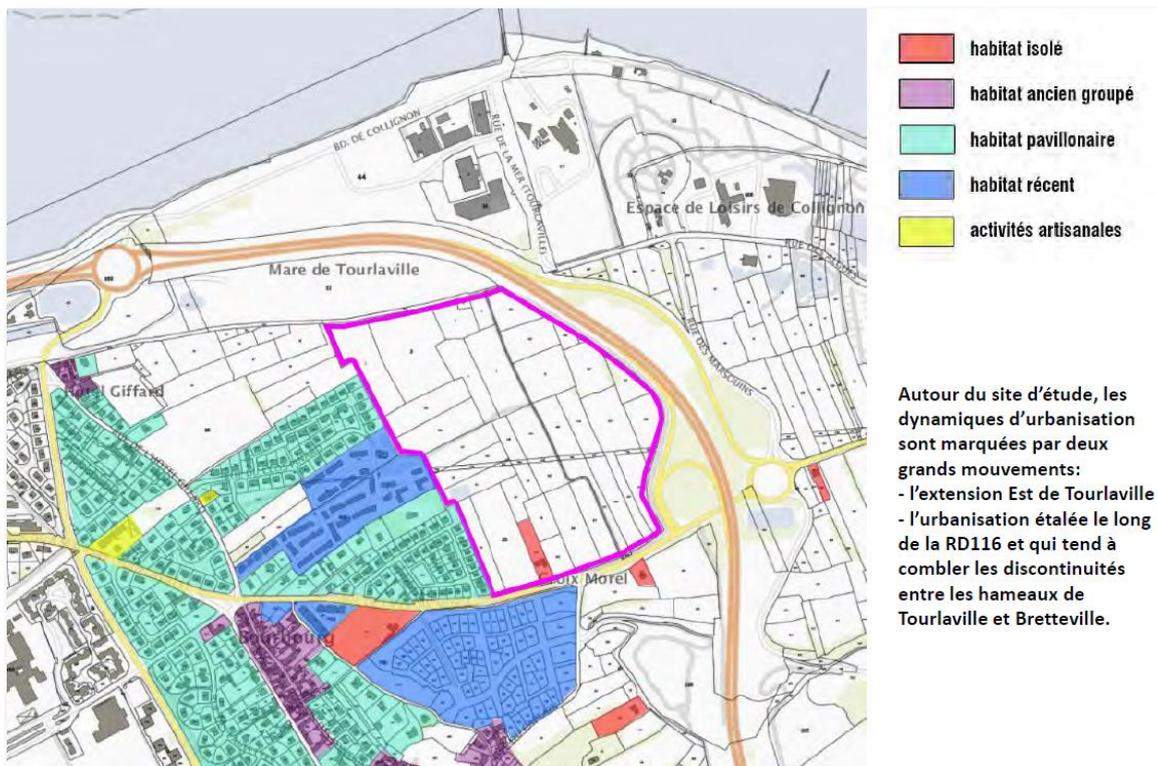
Contexte urbain

Autour du site d'étude, les dynamiques d'urbanisation sont marquées par deux grands mouvements :

- L'extension Est de Tourlaville,
- l'urbanisation étalée le long de la RD 116 et qui tend à combler les discontinuités entre les hameaux de Tourlaville et Bretteville.

Le site concerné par le projet est composé d'anciens

terrains de maraichages, aujourd'hui en partie en friche et sur le bas en zone humide. Il est situé en fin d'urbanisation, entre le littoral (loisirs et activités maritimes) et l'habitat pavillonnaire « grignotant » le coteau.



Les différents types d'habitats

Autour du site d'étude, les dynamiques d'urbanisation sont marquées par deux grands mouvements:
 - l'extension Est de Tourlaville
 - l'urbanisation étalée le long de la RD116 et qui tend à combler les discontinuités entre les hameaux de Tourlaville et Bretteville.

Les limites du terrain sont définies par des éléments structurants :

- Au Nord, une piste cyclable qui relie la plage de Collignon à Cherbourg, des activités et industries liées à la mer,
- A l'Ouest un quartier d'habitat pavillonnaire,
- Au Sud, la rue de la Croix Morel reliant le quartier d'habitat au rond-point d'accès à la RN 13, et un quartier d'habitat pavillonnaire récent en surplomb sur la rue.
- A l'Est, un chemin de service, une voie de sortie de la RN 13 plantée d'un boisement sur ses abords, la RN 13.

1- carrefour rue de la Croix Morel et rue des Troènes: pavillons des années 90-2000



2- habitats récents de plain pied en limite de site

3 et 4 - habitats récents le long de la RD 116 rue Chardine, route de Caplain (en surplomb du site)



5- De l'habitat groupé en limite ouest du site

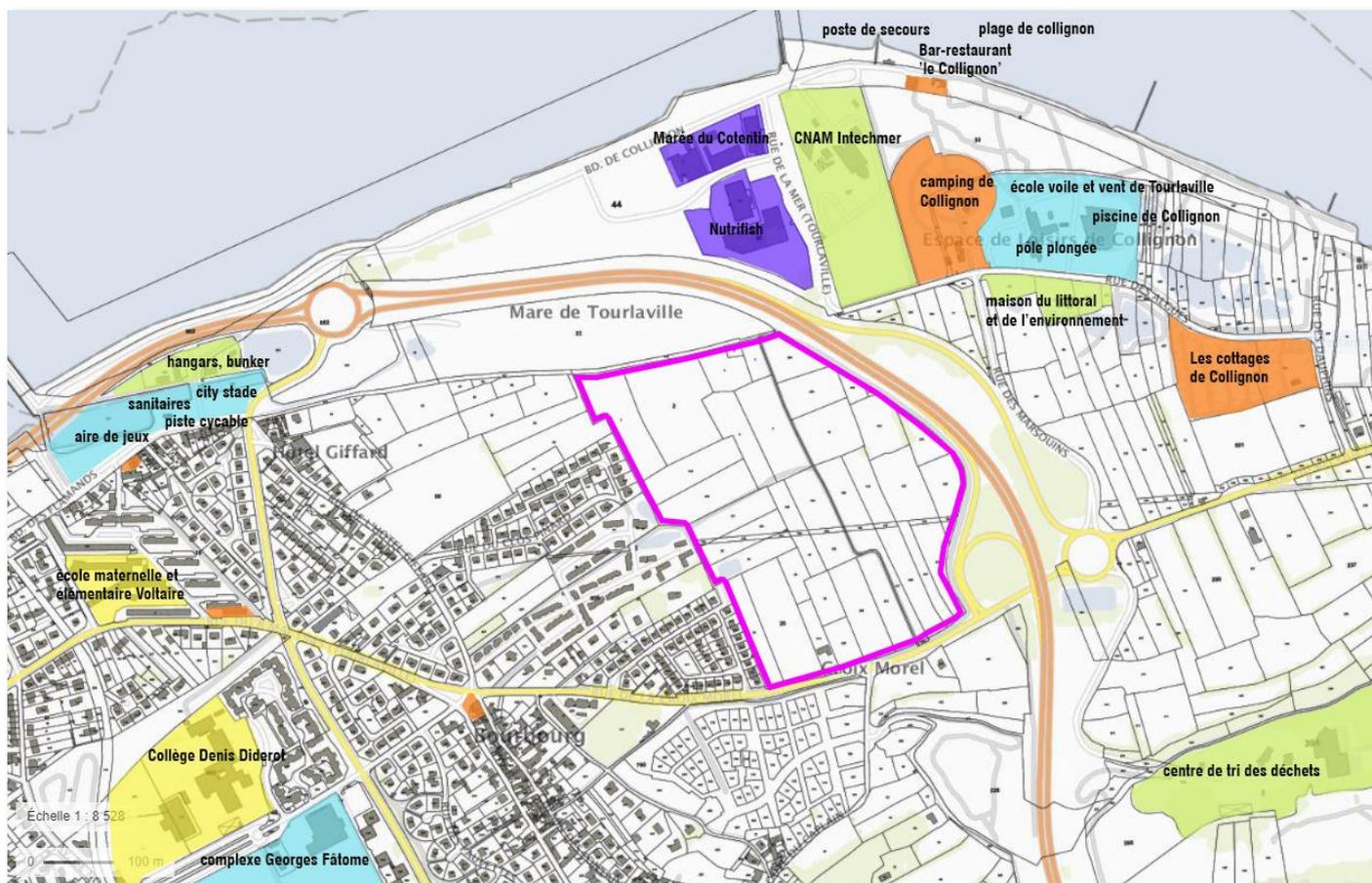


6- habitat pavillonnaire isolé, notamment la propriété Bigard sur le site

La commune déléguée possède un bon niveau d'équipement avec des écoles allant de la maternelle au lycée.

Concernant l'enseignement supérieur, l'institut national des techniques de la mer (Intechmer) est situé au Nord du site de projet.

Des activités en liant avec l'industrie maritime se trouve également sur la commune à proximité du site de projet.



Carte de repérage des équipements existants à proximité du site

OAP

Le PLU a défini les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour le secteur du parc d'activités Collignon sud. Cette zone est identifiée comme zone d'intérêt stratégique pour le Nord-Cotentin par le schéma directeur de la région de Cherbourg.



SECTEUR ZONE D'ACTIVITE DE COLLIGNON

1. Situation et contexte de la zone

Superficie : 53 ha dont 30 ha à gagner sur la mer, 18 ha de terres agricoles et 5 ha de terrains rudéralisés, non immédiatement urbanisables

Cette zone d'activité (alt. niveau de la mer au nord à 15 m à l'extrémité sud) est localisée pour partie à l'intérieur de l'unité de paysage de la plaine du Becquet et pour une autre partie dans l'unité de paysage de la grande rade. Elle est traversée d'est en ouest par la voie routière de contournement est qui dessert le port d'intérêt national de Cherbourg.

Elle se décompose en trois parties, :

- 18 ha au sud du chemin de la mare des terres agricoles maraîchères ;
- 5 ha au nord du chemin de la mare et au sud du boulevard de Collignon des terrains dépendant du domaine public maritime, en forme de remblais sur l'ancienne Mare de Tourlaville traversés par la R.N. 13 ;
- 30 ha au nord de ces terrains le domaine maritime de la grande actuellement occupé par la mer.

Desserte : Transports en commun : ligne de bus n°5, arrêt Voltaire à environ 300m à l'ouest du secteur

Environnement : Ces terrains font partie de la plaine littorale de Collignon pour laquelle le principe de maintien de la coupure d'urbanisation identifiée au titre des dispositions de la loi littoral est posé à l'Est de l'enracinement de la digue. La voie de contournement Est définit clairement les limites de l'extension des parties urbanisées de la ville. Les espaces proposés à l'urbanisation sont constitués de terres agricoles et de maraîchage ; son paysage répertorié comme pittoresque ; périmètre inventorié par le Groupe Ornithologique Normand au nord du chemin de la Mare fortement altéré par l'ancienne décharge et les travaux de la voie de contournement Est.

2. Principes d'urbanisation et de prise en compte de l'environnement

Cette zone dont environ 30 ha sont prévus en terre-pleins gagnés sur la mer a été identifiée comme zone d'intérêt stratégique pour le Nord-Cotentin par le schéma directeur de la région de Cherbourg. Elle figure notamment parmi les actions d'aménagement prévues au cours de la première phase de réalisation du schéma directeur. Son ouverture à l'urbanisation est soumise à une étude préalable destinée à lever la servitude « d'entrée de ville » par modification du PLU. De plus, la partie prévue en terres-pleins sur la mer nécessitera une étude d'impact sur l'environnement.

L'aménagement des espaces arrière littoraux peuvent s'envisager indépendamment des terre-pleins. Une coupure verte assurant les liaisons entre les parties habitées et la zone de loisirs de Collignon devra être aménagée pour limiter les nuisances. La voie primaire de desserte de la zone dans partie Sud devra être tenue à l'écart des secteurs résidentiels localisés à l'ouest de la zone.

3 Principes de desserte voirie et réseaux divers

Accès et voirie

→ Les accès à la zone seront réalisés :

- A l'ouest à partir d'un rond point aménagé sur la R.N. 13, voie nouvelle de desserte du port de Cherbourg ;

→ Les aménagements internes

- Pour toutes les voies internes à la zone des aménagements seront prévus afin de tenir compte de tous les usagers et notamment les piétons et les cyclistes. Les voies de desserte de la zone seront clairement hiérarchisées et le recours à de la voirie mixte est souhaitable pour toutes les rues non structurantes.
- Le boulevard de Collignon servira de voie de desserte des terrains gagnés sur la mer.
- Le principe de ménager l'accès du public au rivage est posé pour ce qui concerne la zone de terre-pleins sauf contraintes particulière liées au fonctionnement portuaire dans le cas où ces terres-pleins auraient vocation à demeurer une zone sous douane.
- La liaison douce (deux roues piétons) entre la ville et la zone de loisirs de Collignon devra être maintenue.

Réseaux divers :

Eau potable : Ø 100 acier rue de la Croix Morel, : Ø 200 fonte chemin de la Mare, : Ø 160 PVC rue des Marsouins

Eaux usées : Ø 200 chemin de la Mare

Eaux pluviales : fossé raccordé à la mer au nord du chemin de la Mare.

4. Equipements publics

Néant

Extrait des OAP

Monuments historiques

Sur le territoire de la Communauté Urbaine, plusieurs monuments historiques sont recensés. Le projet n'est pas situé dans le périmètre de protection d'un Monument Historique. Le projet est situé à environ 1.1 km du périmètre de protection du Domaine du Château de Tourlaville.



Localisation des périmètres de protection des monuments historiques. Source : Ministère de la Culture et de la Communication – Direction générale des patrimoines)

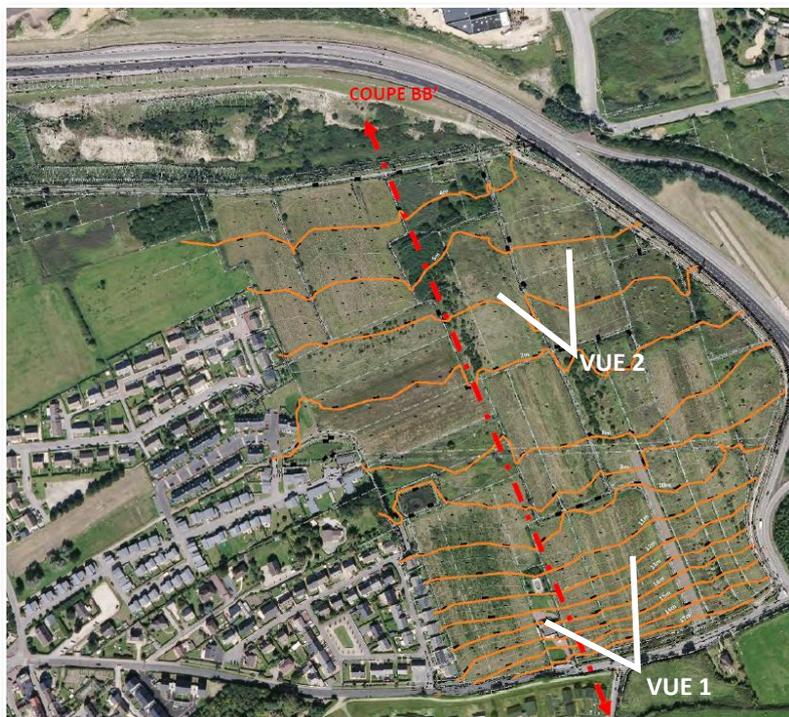
2.1.2.4 Environnement paysager

Topographie

Le relief du nord Cotentin est un relief diversifié. Du sud vers le nord, c'est en premier lieu un relief plan, puis se dessine un ensemble de collines allongées qui offre un relief moutonné et sans grande structure. De multiples cours d'eau cisailent cet espace en vallées encaissées : vallée du Voublat, vallée de Quincampoix où coule la Divette, vallée du Nardouet, vallée du Trottebecq (source : PLU).

La topographie est marquée sur le haut du terrain, avec un dénivelé général de 18 m NGF à 4 m NGF environ.

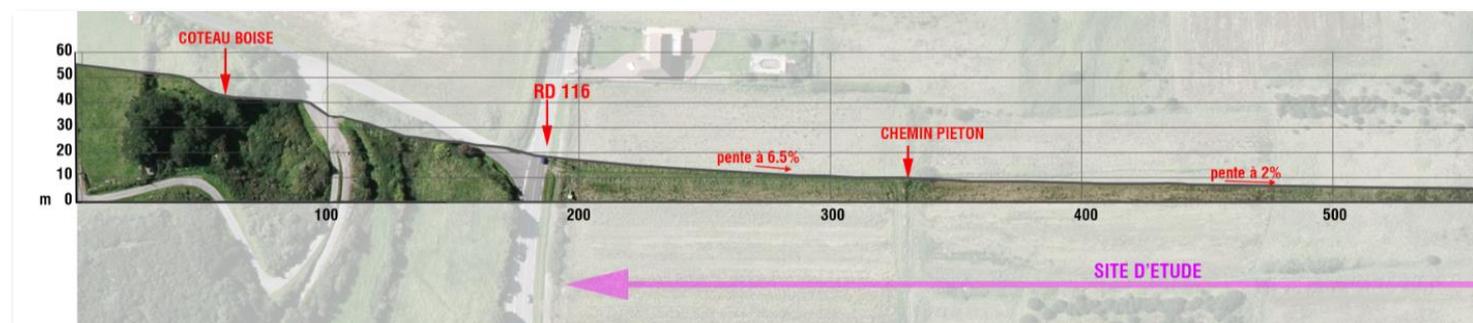
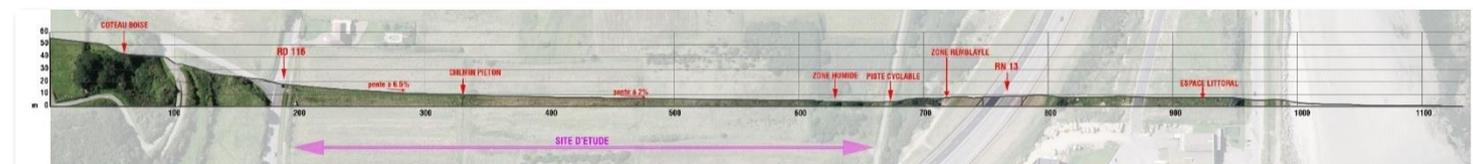
Le site de projet offre un panorama sur le littoral. Cependant, les vues mer sur le haut du terrain disparaissent dès que la pente s'amenuise.



Vue 1 depuis le Sud du terrain vers le Nord. Les vues vers la mer sont très ouvertes et offre un grand panorama sur la rade de Cherbourg.



Vue 2 depuis le Nord du terrain vers le Nord. Dans le bas du terrain les vues vers la mer sont occultées par la végétation.



Contexte géologique

La structure géologique du secteur est dominée par le contact entre le Paléozoïque et les terrains plus vieux du Massif Armoricain.

Les terrains paléozoïques forment les synclinaux de Jobourg-Siouville et de Rauville-la-Bigot. Le flanc nord du synclinal est chevauché par des granites, gneiss, micaschistes, phyllades du Briovérien (formations précambriennes). Les mouvements qui ont provoqué ces plis ont été relativement modérés, ils ont engendré une tectonique de couverture, alors que les mouvements postérieurs sont issus d'une tectonique de fond, d'où, avec la rigidité des formations, l'apparition de cisaillements, écaillages, chevauchements, charriages et failles.

Les terrains secondaires forment, en bordure du massif ancien, les limites du Trias et du Lias inférieur. Le tracé de la côte résume la résistance de la roche affleurante et son érosion différentielle. Le dessin des côtes est une alternance entre côtes saillantes et rentrantes. En grande partie, les côtes sont aussi régularisées par des terrasses littorales normanniennes ou des cordons littoraux flandriens.

En arrière de ces cordons se sont formées des tourbières. Une nette tendance transgressive se fait sentir et peut être constatée sur les périodes protohistoriques et historiques.

La communauté urbaine de Cherbourg se trouve au sud et au centre d'une côte rentrante, entre les deux côtes saillantes de la Hague et de Barfleur. Elle s'étend sur d'anciennes terrasses marines (terrasses normanniennes) et sur des alluvions, pour une bande de 2,5 km de large au maximum et environ 13 km de long. Au sud, elle quitte la terrasse pour s'étirer sur les versants des collines qui la surplombent, partant du niveau de la mer jusqu'à 170 m d'altitude au droit de l'hippodrome (source : PLU).

Le projet est situé sur la carte géologique de Cherbourg (carte au 1/50000 – BRGM).

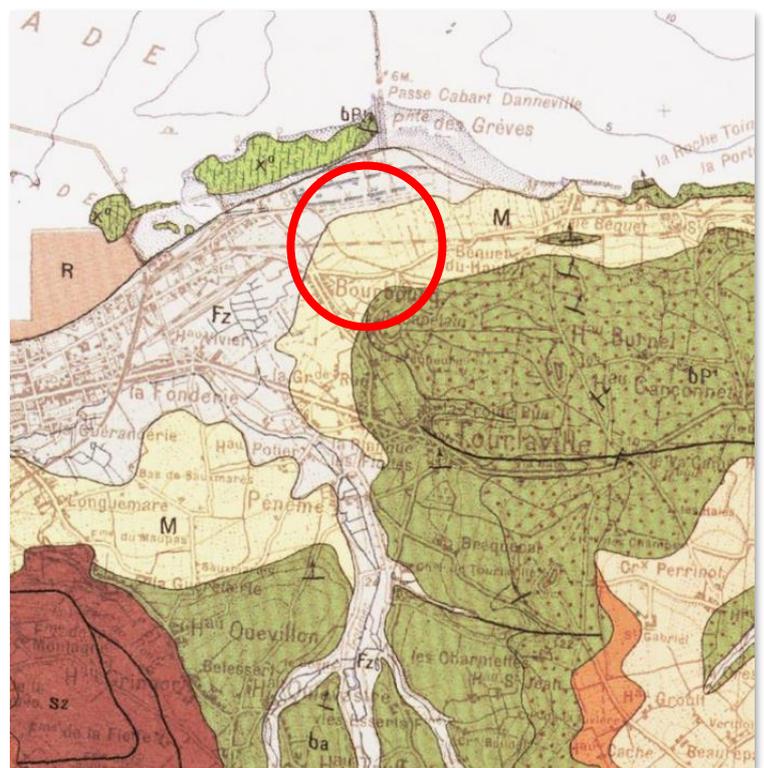
D'après la carte géologique au 50 000e, les formations rencontrées dans le secteur de la zone d'étude sont les suivantes :

- Fz : Alluvions modernes et tourbières submergées
- M : Terrasses marines normanniennes indifférenciées.
- ba : Schistes et grès cambriens indifférenciés.
- bP : Cambrien inférieur : conglomérats de base et arkoses.

Qualité du sol :

Les sols de la communauté urbaine de Cherbourg sont recouverts d'un dépôt limoneux d'épaisseurs très variables et de qualités diverses.

D'après la carte départementale des terres agricoles, ils ne sont en général pas très riches : les seules terres de bonne productivité se trouvent sur les coteaux droits des vallées du Vaublet et de la Blonde, ainsi qu'en partie agglomérée de Tourlaville et du Becquet (source : PLU).

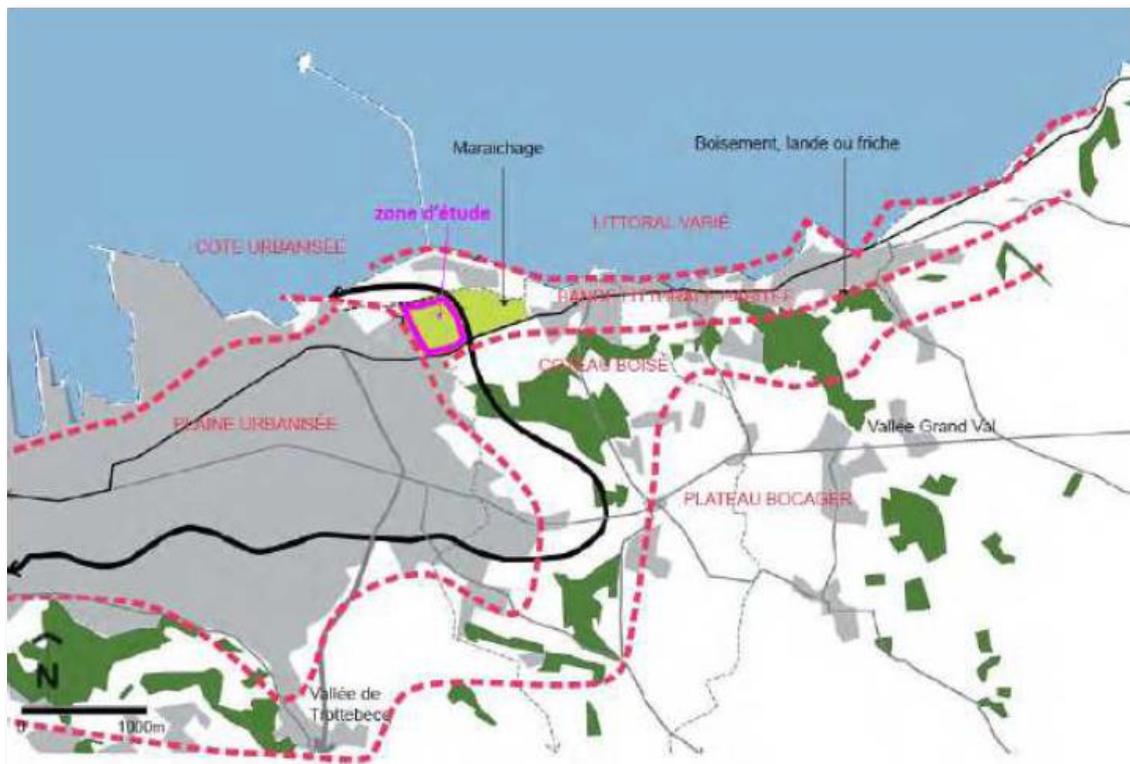


Extrait de la Carte géologique de Cherbourg 1/50000 (source : BRGM)

Paysage au niveau de la zone d'étude

D'un point de vue paysager, Tourlaville est partagée d'une part par un territoire relativement bocager caractéristique de la Normandie et d'autre part, par le littoral de la Manche principalement au sein de la grande rade de Cherbourg.

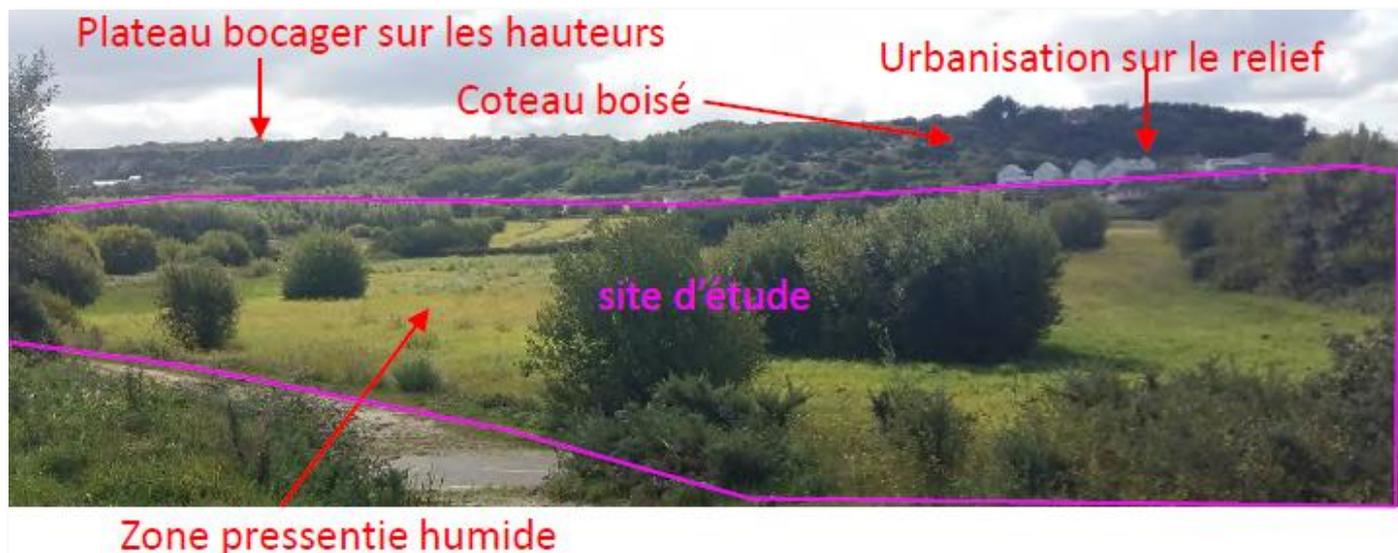
Le relief a conditionné l'occupation du sol : la plaine et la bande littorale ont été rapidement investis par l'urbanisation en dehors des dépressions littorales où les marais, peu propices



aux habitations, ont par endroit été dédiés au maraichage. La bande littorale habitée est caractérisée par une alternance de hameaux urbanisés entrecoupés de zones de marais dont les parcelles en lanières contrastent avec les zones boisées.

Le paysage relativement ouvert permet des vues vers le littoral ou vers les coteaux.

Les coteaux, difficilement exploitables pour l'agriculture (et encore plus depuis la mécanisation), sont désormais enrichis ou boisés. Les boisements du relief donnent une qualité au fond de tableau de la plaine.



Les vues

Depuis la RN 13, les vues vers le site de projet sont très ouvertes. La RN 13 constitue une porte d'entrée sur Cherbourg peu qualitative.

Au niveau de l'échangeur au Sud-Est les vues vers le site de projet sont occultées par un boisement.

A l'Ouest, le site de projet jouxte directement un quartier d'habitation. L'urbanisation s'arrête exactement à la limite avec le site de projet à l'Ouest et forme une frange bâtie très nette dans le paysage.

La zone d'intérêt écologique préservée au Nord présente des habitats écologiques importants pour la faune et la flore. Elle se distingue dans le paysage par une flore de milieux humides même si une partie de cette végétation est aujourd'hui dégradée.



Vue 1 depuis la RD 116

Depuis la Rd 116 ou la RN 13, le regard est orienté vers le site

- Côté sud: habitat, haie et coteau boisé
- Côté est: zone boisée au niveau de l'échangeur et du rond-point de Collignon



Des vues ouvertes sur le site depuis la RD 116, et également tout le long de la RN13 côté Est, d'où un impact visuel important sur la future zone d'activités.

Vue 2 depuis la RN13



1 - Vue depuis la RN13, côté nord vers le site



Depuis la RN 13, côté nord, le long des terrains remblayés, les vues sont lointaines (haut des maisons du nouveau quartier, et sur le coteau boisé)
Pas de vue sur le site (car le 1^{er} plan est surélevé et boisé)

Côté Est, à partir du passage du tunnel du chemin de la Mare, les vues sont importantes vers le site (la RN 13, en surélévation longe les terrains)

2 - Vue depuis la RN13 côté Est vers le site



Depuis le RD 116, le regard est orienté vers le site très ouvert, en direction du nord, car les vues sont limitées sur les autres côtés.

- Côté sud: habitat récent, haie bocagère et coteau boisé
- Côté est: zone boisée au niveau de l'échangeur et du rond-point de Collignon
- Côté Ouest: zone d'habitat constitué de constructions pavillonnaires

1- la vue est naturellement ouverte vers le site



2- le coteau planté, l'habitat limitent les vues



3- L'échangeur est fortement planté avec un boisement créant une limite



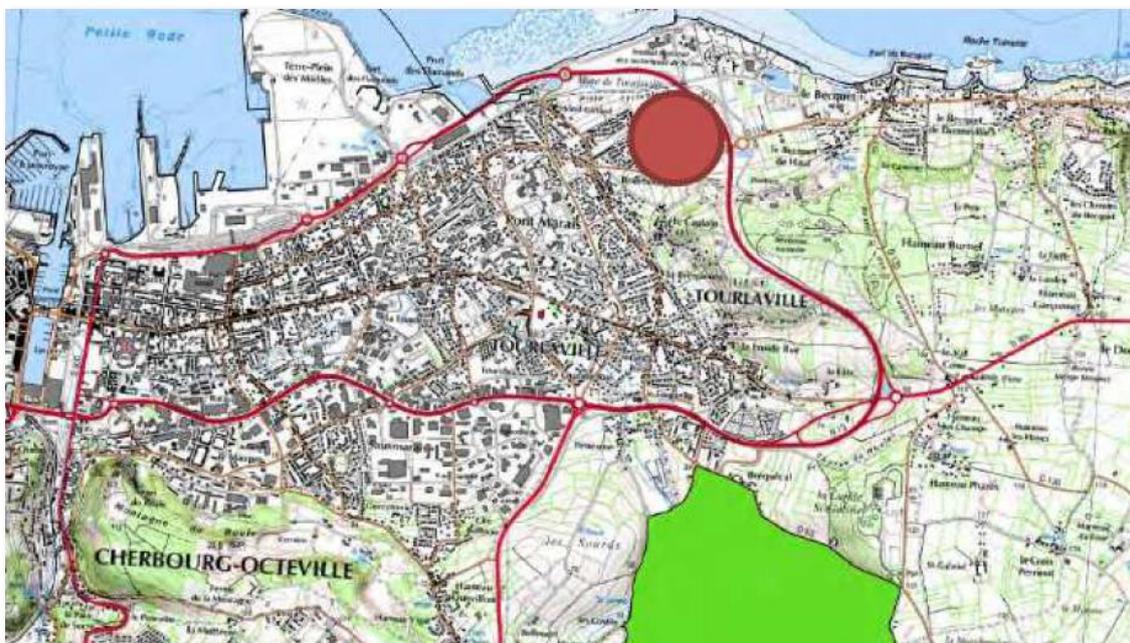
4- la frange urbaine est en limite du site côté ouest



Sites classés et sites inscrits

Le projet n'est pas situé dans le périmètre d'un site inscrit et d'un site classé.

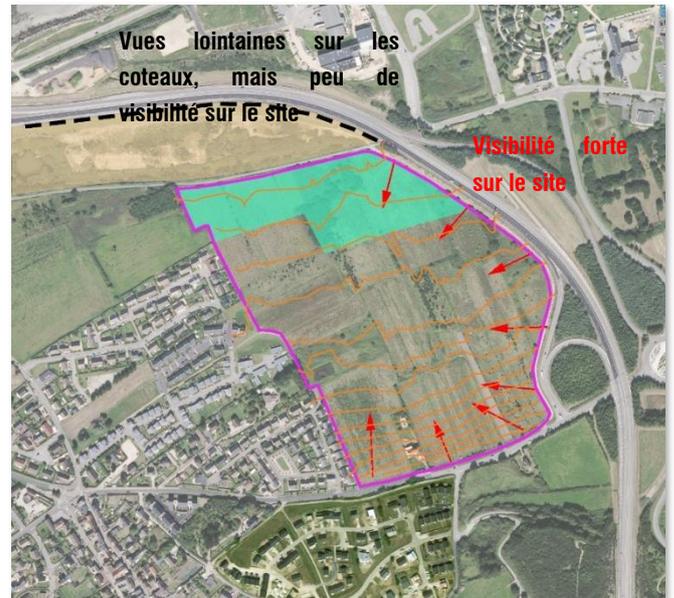
Le projet n'est situé dans le périmètre du site inscrit « Vallée du Trottebec ».



Localisation du projet par rapport au site inscrit (source : DREAL Normandie)

Les enjeux paysagers à considérer

- Maintenir des vues mer depuis les habitations récentes rue de la Croix Morel en imposant une hauteur maximale de bâtiment et en maintenant un cône de vue.
- Le futur parc d'activités aura un impact visuel important depuis la RN13 qui marque l'arrivée sur Cherbourg. Un traitement paysager sera apporté sur les limites et à l'intérieur du projet.
- Traitement paysager des limites avec les franges bâties à prendre en compte.
- La zone d'intérêt écologique préservée présente une contrainte forte sur la partie Nord. La préservation de cette zone est un enjeu important du projet.



Vue depuis la RN 13 au Nord-Ouest du projet vers le Sud



Photographie vue depuis le chemin en surplomb longeant le quartier pavillonnaire des Chardines, vers la mer

2.1.2.5 Contexte environnementale et risques

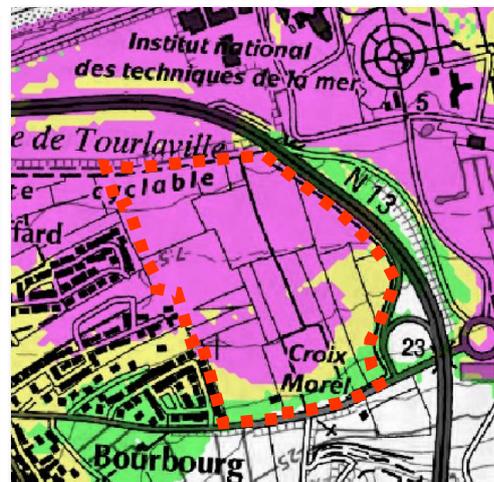
Concernant les risques naturels, le projet n'est concerné par des zones inondables, ni par des chutes de blocs, ni par le zonage réglementaire du PPRI de la Divette et du Trottebec. Le projet est situé en dehors du périmètre d'une ZNIEFF ou du site Natura 2000 « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire ». Il n'est pas concerné non plus par un périmètre de protection d'un monument historique.

Risque de remontée de nappe

Le site est concerné par des risques de remontée de nappe comme l'indique la cartographie de la profondeur de la nappe phréatique en période de très hautes eaux. Cette carte indique que la nappe est potentiellement présente à une profondeur comprise entre 0 et 1 mètre pour la majeure partie du terrain, entre 1 et 2,5 m plus au Sud du terrain et à l'Est, et entre 2,5 et 5 m au l'extrémité Sud du terrain.

Profondeur de l'eau et nature du risque

- Débordements de nappe observés
- 0 à 1 m : risque d'inondation des réseaux et sous-sols
- de 1 m à 2.5 m : risque d'inondation des sous-sols
- 2.5 m à 5 m : risque pour les infrastructures profondes



Extrait de la cartographie de la profondeur de la nappe phréatique en période de très hautes eaux, source : DREAL Normandie

L'écoulement souterrain s'effectue vers le Nord, sous l'influence de la topographie dirigée vers la Manche. La masse d'eau souterraine concernée est la masse d'eau n°HG507 « Socle du bassin versant des cours d'eau côtiers ». L'objectif de qualité retenu est le bon état chimique pour 2027.

Contexte hydrographique à l'échelle de la zone d'étude

Un bassin de rétention est recensé à l'Ouest dans le périmètre du projet. Le bassin collecte actuellement les eaux pluviales issues du lotissement existant à l'Ouest.

A l'Est du terrain, en dehors du périmètre de projet des caniveaux et rigoles permettent d'évacuer les eaux (notamment les eaux de ruissellement de la RN13) vers le Nord, en direction de la mer.

Le projet est situé entre le quai et bassin maritime à l'Ouest et de nombreuses mares existantes à l'Est.



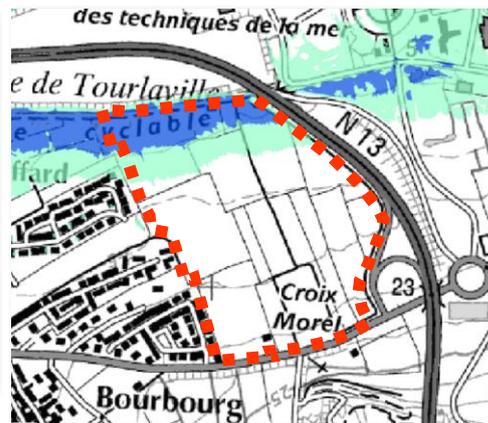
Vue sur le fossé longeant le chemin – en partie haute- Source Pierre Dufrêne



Vue sur le fossé longeant le chemin – en partie basse- Source Pierre Dufrêne

Risque de submersion marine

Le secteur, du fait de sa proximité de la mer, est également concerné par des risques de submersion marine dans les zones qui sont topographiquement le plus bas au Nord. Cette partie du site est concernée par une zone située à moins d'un mètre au-dessus du niveau marin de référence qui est de 4,4m IGN69. Une plus petite zone plus au Nord est située au-dessous de ce niveau marin de référence.



Plan de Prévention des Risques Naturels et PPR Multirisques

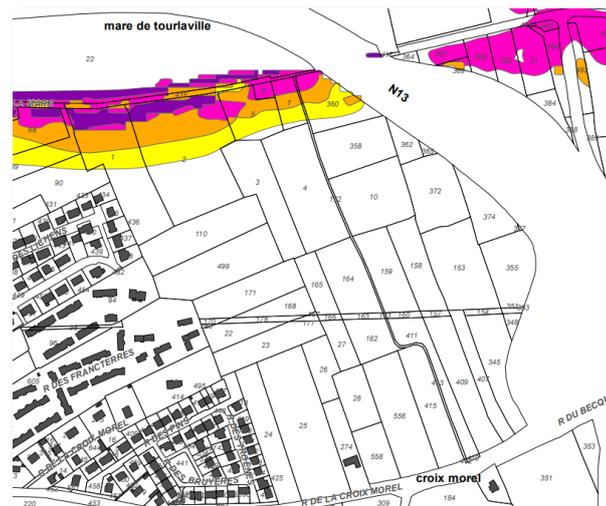
Le PPRN de la région de Cherbourg concerne 18 communes soumises à des risques d'inondation par débordements de cours d'eau, de submersions marines ou de chutes de blocs. Il abroge et remplace le PPRi de la Divette et du Trottebec.

Le PPRN de la Région de Cherbourg a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 décembre 2019. Il régit l'urbanisme au regard des risques naturels suivants :

- Les risques liés aux phénomènes littoraux (submersion marine, chocs mécaniques, érosion du trait de côte),
- Les inondations par débordement de cours d'eau : la Divette, Le Trottebec, et leurs affluents, ainsi que différents cours d'eau côtiers du territoire d'étude,
- Les chutes de blocs

D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa très fort à l'extrémité Nord.

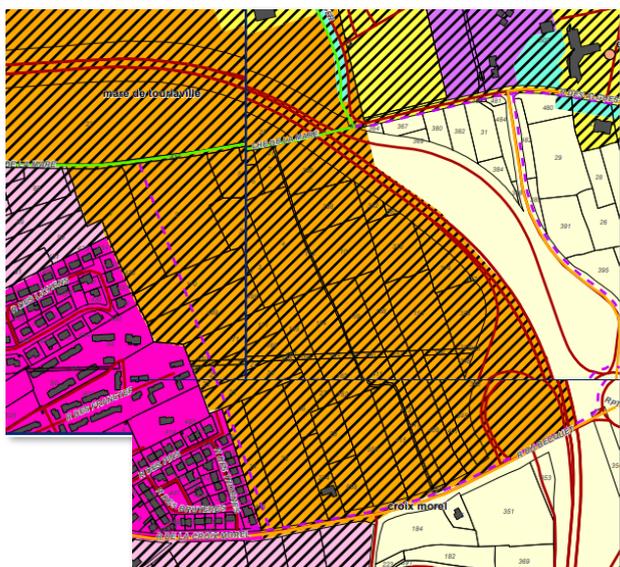
D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal avec prise en compte du changement climatique), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa fort à l'extrémité Nord. Dans cette modélisation, l'aléa fort couvre une surface plus importante.



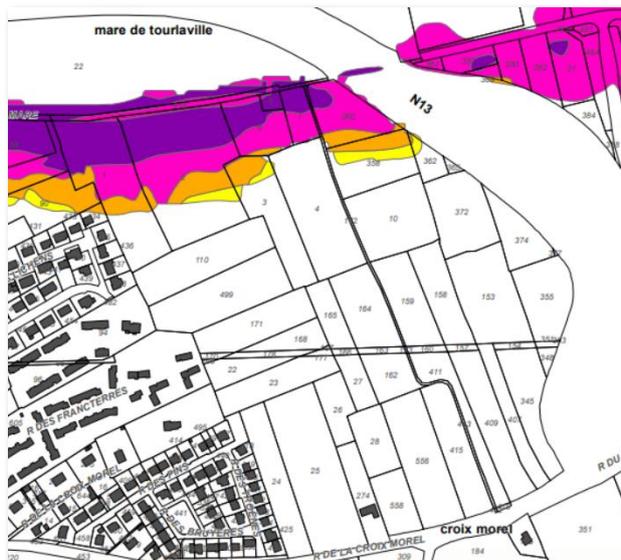
Extrait de l'atlas cartographique-aléa submersion marine (événement de fréquence centennal : T100) – source : Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg-Préfecture de la Manche-août 2019-feuille n°7

Aléa submersion marine		Dynamique de submersion		
		Faible	Moyenne	Forte
Hauteur d'eau	Faible	Faible	Moyen	Fort
	Moyenne	Moyen	Moyen	Fort
	Forte	Fort	Fort	Très fort

La cartographie des enjeux du Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg, approuvé par arrêté préfectoral le 30 décembre 2019, prend en compte le projet du parc d'activités Collignon sud. La cartographie classe le terrain en espace économique, zone d'activités future.



Extrait de l'atlas cartographique-Enjeux-Source : Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg – Préfecture de la Manche-août 2019- feuille n°17-18-27



Extrait de l'atlas cartographique-aléa submersion marine (événement de fréquence centennial avec prise en compte du changement climatique : T100CC) – source : Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg-Préfecture de la Manche-août 2019-feuille n°7

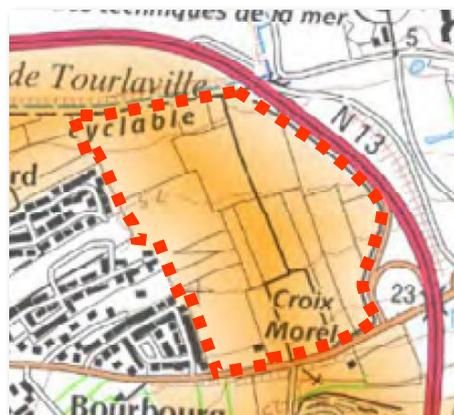
I. ZONES URBANISEES		V. INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION	
Habitat dense	Routes	Voies ferrées	
Habitat peu dense	Projets d'infrastructures	Lignes de bus	
Projet d'urbanisation future	Piste cyclable, voie verte	Voies navigables	
Réserve foncière	Autres cours d'eau	Gare, port	
II. ERP		VI. OUVRAGE OU EQUIPEMENT D'INTERET GENERAL	
ERP	Décharge, usine d'incinération	Poste de transformation EDF	
III. ESPACE ECONOMIQUE		Réservoir, château d'eau	
Zones d'activités	Station de traitement, lagunage	Téléphone, relai, antenne	
Zone d'activité future	Station de pompage	Station hydrocarbure	
Zone agricole	VII. AUTRES ENJEUX		
Zone de camping	Activités militaire	Fortifications	
Zone portuaire	Surface en eau	Zones naturelles	
Carrières	Forêts		
IV. ESPACE OUVERT RECEVANT DU PUBLIC			
Sport			
Tourisme			
Parking			
Foires, marchés			
Rassemblements divers			
Cimetière			

Secteur potentiel de restauration de biodiversité

Le terrain de projet est identifié dans les secteurs potentiels de restauration de la biodiversité. « Il ne s'agit pas d'un nouveau zonage à portée réglementaire

Il s'agit davantage d'un « coup de projecteur » donné sur des secteurs présentant de bonnes potentialités pour réaliser des opérations de restauration de la biodiversité et les valoriser y compris auprès du grand public. Ces zones ne doivent en aucun cas être considérées comme des sanctuaires à protéger.

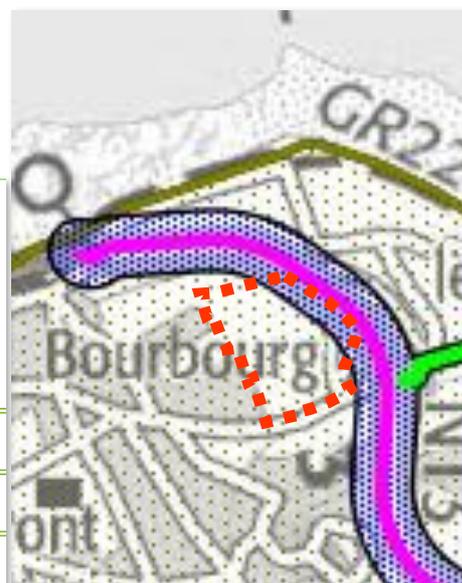
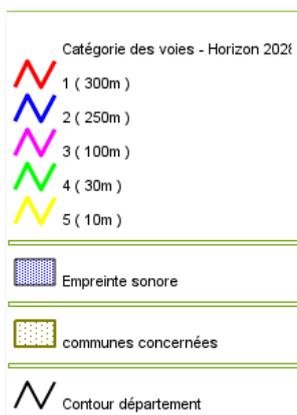
Outre le fait que ces secteurs présentent de bonnes potentialités pour accueillir des travaux de restauration de la biodiversité, ils ne sont pas pour autant à l'écart de la vie économique et il est possible de conduire un projet d'aménagement dans ces secteurs. » Extrait de la fiche « Restaurer la Biodiversité en Normandie » rédigé par la DREAL Normandie.



Extrait de la carte des secteurs potentiels de restauration de biodiversité – Landes et bocage à l'Est de Cherbourg, source : DREAL Normandie

Zone de recul

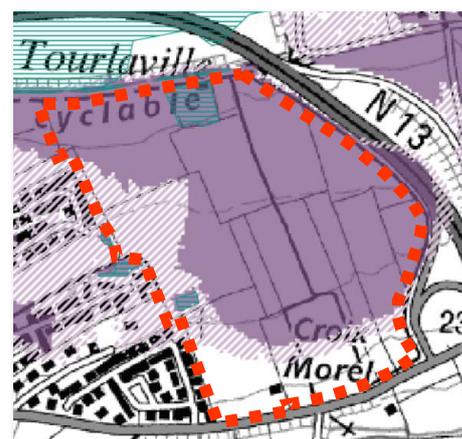
Le projet est concerné par l'empreinte sonore liée à la RN13, classée catégorie 3, avec un recul de 100m.



Classement sonore des infrastructures routières, source : DREAL Normandie

Zones humides potentielles

Concernant les zones humides, la cartographie de prédisposition à la présence de zones humides réalisée par la DREAL Normandie indique des prédispositions fortes et des zones humides observées pour les deux terrains.



Extrait de l'atlas des zones humides potentielles, source : DREAL Normandie

- Milieux fortement prédisposés à la présence de ZH
- Milieux fortement prédisposés à la présence de ZH
- Milieux faiblement prédisposés à la présence de ZH
- Milieux faiblement prédisposés à la présence de ZH
- Autres (Photo-interprétation, Non défini)

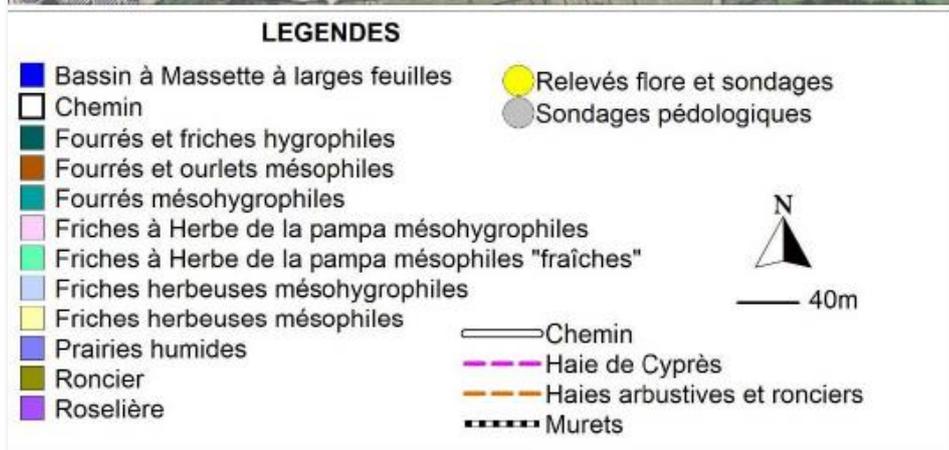
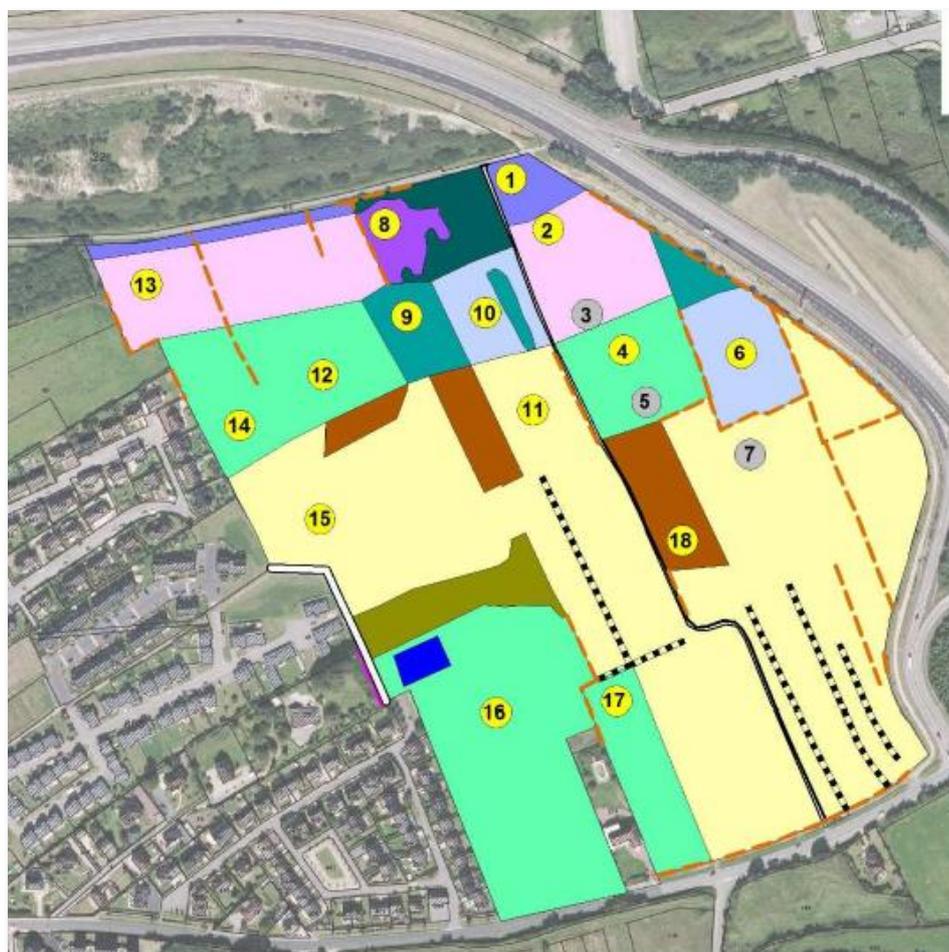
Etude faune, flore, patrimoine naturel et zones humides

Une étude a été réalisée en janvier 2020. Cette étude, « Etude faune, flore, patrimoine naturel et zones humides » réalisée par Pierre Dufrêne, montre que :

« Le site est un patchwork de friches herbeuses issues de l'abandon plus ou moins ancien de l'exploitation agricole, notamment du maraîchage comme en témoigne la présence de vieux murets résiduels séparant des parcelles linéaires. La plupart des relevés ont été réalisés dans des friches herbeuses mésophiles à plus ou moins humides comportant 3 cortèges principaux d'espèces : des hygrophiles, des espèces des friches anthropiques et des prairiales ubiquistes ou mésophiles. » Extrait de l'étude.

L'étude de faune flore, ainsi que l'étude de sol ont permis de définir les contours d'une zone humide qui sera sanctuarisée dans le projet. C'est en effet la présence cumulée d'espèces animales et végétales caractéristiques et le caractère humide des sols qui permettent d'arriver à cette conclusion même si la situation « est assez complexe ».

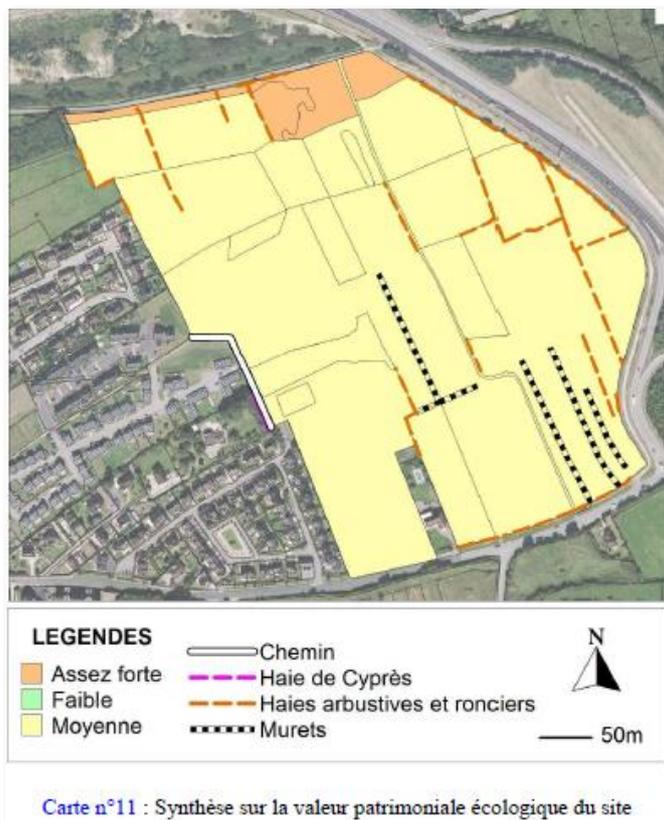
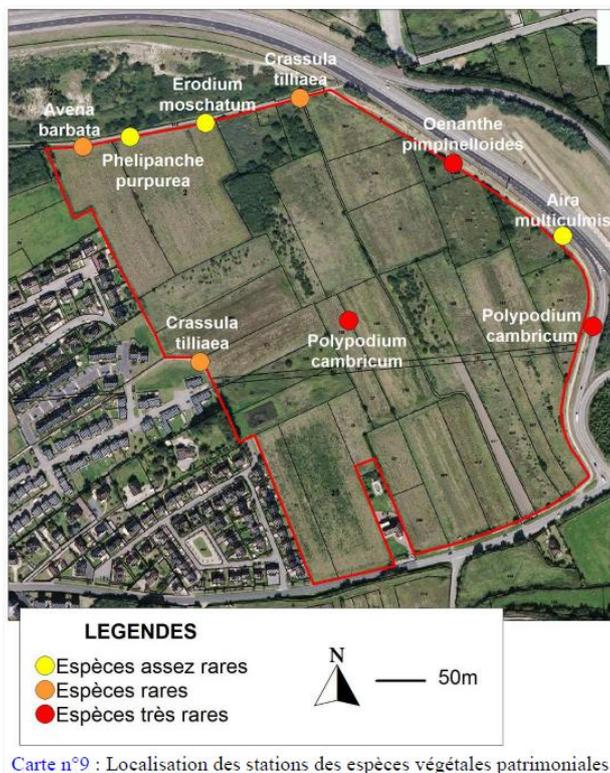
« La végétation est issue sur le site d'une recolonisation secondaire après abandon plus ou moins ancien des pratiques agropastorales et notamment le maraîchage. Cependant, la flore spontanée est suffisamment développée pour que les critères floristiques soient applicables, même si sur certaines parcelles elle apparaît comme dégradée et/ou perturbée. »



Extrait de l'étude Faune, flore, patrimoine naturel et zones humides, réalisée par Pierre Dufrêne. Extrait de la carte n°8 : Occupation du sol et localisation des stations d'études flore et sol. « La carte n°8 montre l'occupation du sol sur la zone d'étude après vérification sur le terrain »

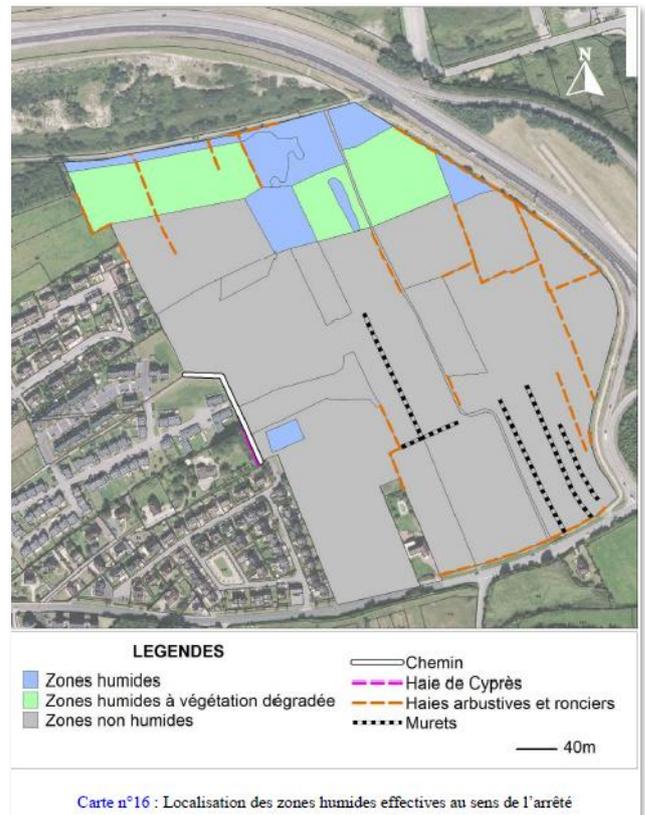
Il ressort de cette étude les éléments suivants :

- Le site se situe dans un secteur qui constitue **la dernière bande reliant les milieux naturels de la frange littoral et ses zones humides arrière littorales avec l'intérieur des terres.**
- La zone d'étude est une annexe du réservoir littoral relictuel du secteur de Collignon. Elle relie la frange littorale aux espaces intérieurs de landes et bocages. Dans un contexte déjà fortement détérioré par un mitage important, **le site présente une contrainte assez forte vis-à-vis des corridors écologiques.**
- 5 taxons sont susceptibles de présenter un intérêt patrimonial modéré (espèces assez rares dans la région) à fort (espèces rares à très rares).
- Les habitats naturels présentent un intérêt patrimonial moyen et marqué par une artificialisation assez élevée. Cependant, des potentialités assez importantes de restauration existent en raison de la nature des sols assez pauvres, plus ou moins sableux et humides et en raison de la nature des sols assez pauvres, plus ou moins sableux et humides et en raison de la proximité du littoral.
- La zone d'étude présente des potentialités faibles à moyennes pour la flore inférieure, ponctuellement assez forte au niveau des friches à Herbe de la pampa.
- L'intérêt patrimonial de la zone d'étude pour l'avifaune nicheuse est globalement moyen à assez fort.
- La zone d'étude présente un intérêt patrimonial faible à moyen pour les mammifères hors Chiroptères.
- La zone d'étude présente un intérêt patrimonial faible pour les amphibiens et les reptiles, les invertébrés et les Chiroptères.
- Le site présente un intérêt patrimonial globalement moyen à ponctuellement fort.
- 18 profils pédologiques ont été réalisés. Les sols de la zone d'étude, à l'instar de la flore, montre un gradient allant de :
 - gleys oxydés à anmoor peu marqué selon la classification de Duchaufour dans les stations les plus humides dans les parties basses au Nord du site et qui peuvent être rattachés à des rédoxisols de la catégorie Vb de la classification MEDDE & GIS sols (2013)
 - des sols montrant des horizons rédoxiques bien marqués mais trop profonds pour être caractéristiques de zone humide et qui peuvent être rattachés aux catégories IVc ou IIIb de la classification MEDDE & GIS sols (2013)
 - des sols ne montrant aucune trace d'hydromorphie et qui ne peuvent être rattachés à aucune catégorie de la classification MEDDE & GIS sols (2013).
- Le Nord du site présente un groupement de végétaux indicateurs de zones humide. La station n°13 dont le profil est bien caractéristique de zone humide mais la flore plus ambiguë a cependant été considérée comme caractéristique d'une zone humide. En effet, la présence disséminée de taxons comme l'Orchis négligée (*Dactylorhiza praetermissa*), le Jonc des crapauds (*Juncus bufonius*) mais également de peuplements bryophytiques des sols dénudés humides (*Sphaerocarpos michelii*, *Phaeoceros laevis*) nous ont incités à considérer cette parcelle comme une zone humide dont la végétation est dégradée. De même, le profil assez marqué des stations 2, 3 et 10 laisse penser qu'il s'agit là également de zones humides à végétation dégradée. Le diagnostic zone humide a montré une situation assez complexe.



La végétation est issue sur le site d'une recolonisation secondaire après abandon plus ou moins ancien des pratiques agropastorales et notamment le maraîchage. Cependant, la flore spontanée est suffisamment développée pour que les critères floristiques soient applicables, même si sur certaines parcelles elle apparaît comme dégradée et/ou perturbée.

Les zones humides présentent une contrainte assez forte dans la partie Nord du périmètre du projet. Des impacts significatifs sur ces parcelles nécessiteraient des mesures de compensation assez lourdes. C'est pourquoi il est préférable d'envisager des mesures d'évitement et/ou de réduction et de préserver ces parcelles.

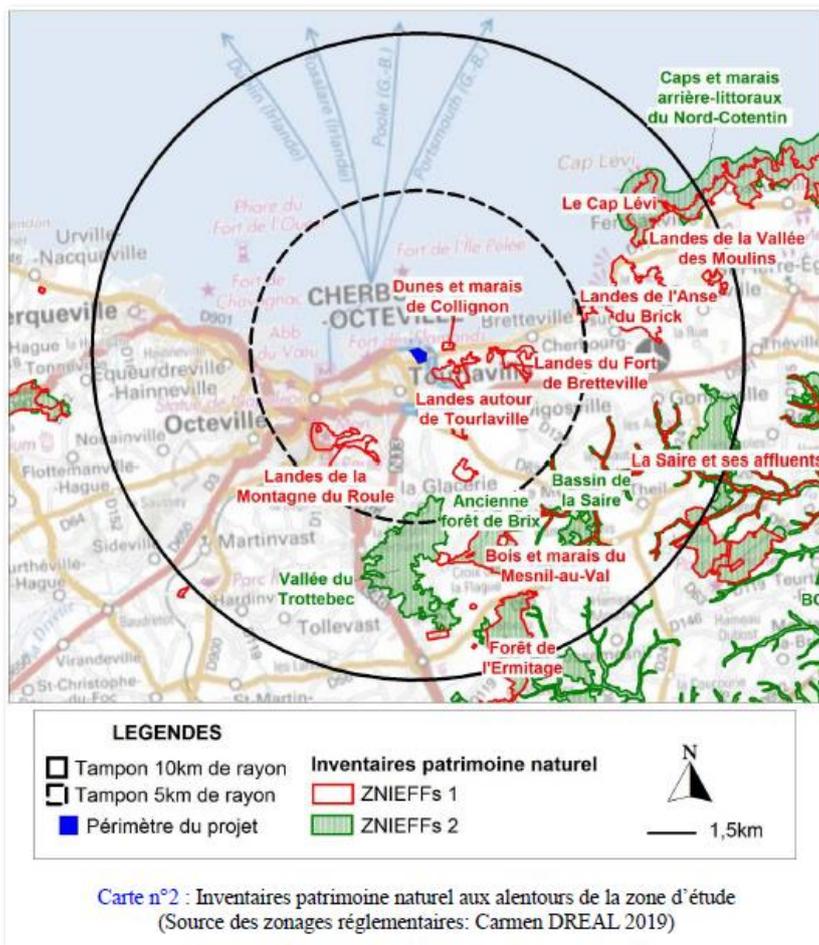


Extrait de l'étude Faune, flore, patrimoine naturel et zones humides, réalisée par Pierre Dufrêne

ZNIEFF, Natura 2000, ZCS

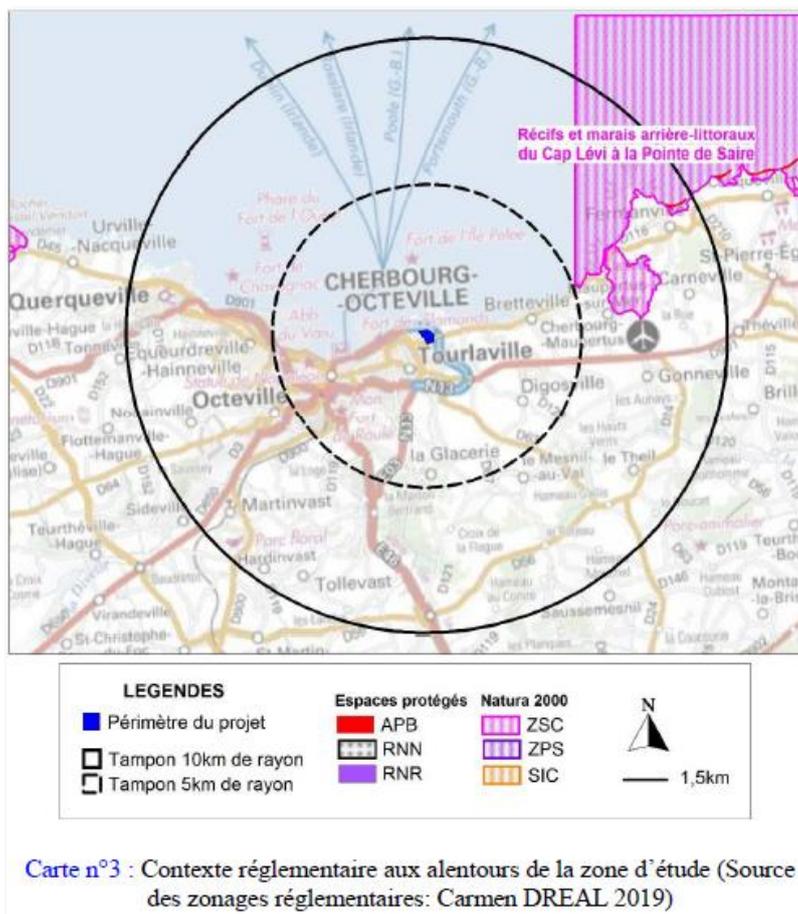
Le secteur d'étude n'est situé dans aucune zone d'intérêt environnemental que ce soit en inventaire (type ZNIEFF) ou en réglementaire (type Natura 2000).

D'un point de vue réglementaire on note la présence d'une ZSC (zone spéciale de conservation) « Récifs et marais arrière littoraux du Cap Lévi à la pointe de Saire » dans un rayon de 10 km à l'Est du site.



Extrait de l'étude Faune, flore, patrimoine naturel et zones humides, réalisée par Pierre Dufrêne

Le site Natura 2000 le plus proche se situe à un peu plus de 5 km à l'Est du projet. Il s'agit du site n°2500085 : Récifs et marais arrière littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire.



Extrait de l'étude Faune, flore, patrimoine naturel et zones humides, réalisée par Pierre Dufrêne

2.1.2.6 Enjeux liés à la qualité de vie

Le projet de parc d'activités peut occasionner des gênes :

- Des nuisances sonores liées à la circulation sur la RN13, sur la rue de la Croix Morel, et aux circulations de véhicules lourds à l'intérieur du site.
- Des perturbations de trafic autour du projet
- Des contraintes visuelles

Le projet prévoit l'accueil de nouvelles activités. L'accueil de ses activités notamment s'il s'agit d'activités de logistiques industrielles, peut engendrer une augmentation de la circulation routière et donc du trafic et des nuisances sonores.

- Les aménagements paysagers qui seront mis en place permettront **d'atténuer les nuisances sonores**.
- L'étude de circulation réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale montre **un accroissement du trafic négligeable** au regard des réserves de capacités du système viaire autour du projet.
- Pour minimiser les contraintes visuelles, une grande bande plantée sera créée en limite d'urbanisation créant **un écran végétal**. La position des futures constructions sera réglementée pour **préservé un cône de vue vers la mer** depuis la rue de la Croix Morel. Les **hauteurs des constructions seront maîtrisées** pour assurer le maintien des vues vers la mer depuis le secteur habiter au Sud.

Le projet prévoit la création d'un **maillage de cheminements doux** et pistes cyclables profitables aux habitants des quartiers alentours.

Enfin, on notera que **l'intégration paysagère de l'entrée de ville** fait aussi parti des enjeux liés à la qualité de vie et du cadre de vie. L'aménagement du site sera profitable au cadre de vie des habitants vivants à proximité, aux personnes qui viennent y travailler, aux touristes et promeneurs.

2.1.2.7 Enjeux liés à l'accessibilité et aux réseaux

A proximité du terrain de projet se trouve un réseau viaire important (RN 13) qui peut sans problème supporter le trafic, notamment le trafic de poids lourds, que supposera l'urbanisation envisagée.

Un accès au futur parc d'activités est projeté rue de la Croix Morel. Cet accès nécessite la création d'un giratoire pour la régulation du trafic et notamment celui des poids lourds liés à l'activité de la zone d'activité. Cet aménagement améliorera les conditions d'accès aux quartiers au Sud de la rue de la Croix Morel.

Les réseaux existent également en capacité suffisante pour permettre l'urbanisation, avec notamment :

- Des eaux usées qui sont envoyées à la station des Mielles, sur la commune déléguée de Tourlaville. La charge entrant en 2017 était de 3 580 kg/j de DBO5 pour une capacité de 9 000 kg/j. Cela correspond à 59 667 Equivalents-Habitants, pour une capacité de 150 000 EH. Concernant plus particulièrement l'eau de mer pompée, les entreprises qui l'utilisent peuvent soit la rejeter directement à la mer dans le cas où elle n'a servi que de stockage (pour des poissons, des crustacés...), soit la rejeter après un prétraitement dans le cas où elle a été utilisée dans un process.
- Une alimentation en eau potable en capacité suffisante, avec des réseaux AEP déjà présents pour desservir la zone d'activités existante.
- Une desserte électricité HTA adjacente au terrain du projet.

Ainsi, l'accessibilité et les réseaux ne constituent pas un obstacle au projet.

2.1.2.8 Enjeux liés aux nouvelles possibilités de construction qu'offrira le PLU une fois mis en compatibilité

Le règlement du PLU étendra une partie de la zone en zone 1AUx, soit sur environ 12 ha, mais compte-tenu des aménagements paysagers, du recul de constructibilité par rapport à l'axe de la RN13 et aux accès à réaliser, la surface de terrains constructibles sera d'environ 10.1 ha. Le zonage 1AUx permettra les constructions selon les mêmes conditions qu'ailleurs en 1AUx.

Le projet sera conçu comme un maillon de la trame verte et bleue du territoire. A noter que le projet fait l'objet d'une étude au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme pour pouvoir urbaniser à moins de 100 mètres de l'axe de la RN 13. Les conclusions de cette étude seront prises en compte dans l'OAP.

L'OAP attaché au site du projet sera revue pour s'adapter au projet en figurant les prescriptions à respecter pour respecter les enjeux : recul par rapport à la RN 13, filtre végétal, recul en limite d'urbanisation existante, cône de vue, accès depuis la rue de la Croix Morel, maillage doux, ...

2.2 Intérêts et justification du projet

L'article L.300-6 du code de l'urbanisme dispose : « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction (...) ».

Il convient donc de démontrer l'intérêt général de l'aménagement envisagé.

2.2.1 Objectifs de l'opération

Aujourd'hui, le syndicat mixte Ports de Normandie souhaite à la fois valoriser l'entrée Est de l'agglomération Cherbourgeoise et créer un cadre et des conditions propices à l'accueil et au développement d'activités économiques liées à l'activité portuaire et maritime.

Les terrains concernés sont situés dans le secteur de Collignon, pour une superficie totale d'environ 16,8 ha. **Il s'agit du seul site de l'agglomération cherbourgeoise, et de la côte Nord du Cotentin, disposant à la fois de cette envergure, d'une proximité avec la filière pêche et la filaire portuaire (proximité du port de Cherbourg) et d'une bonne desserte viaire.**

Le secteur de Collignon est destiné à l'accueil d'activités économiques en lien avec la mer et a commencé à être aménagé en conséquence.

Ce secteur a la particularité d'être bien desservi du point de vue routier, tout en étant proche des installations portuaires.

Le projet du futur parc d'activités Collignon sud prévoit l'installation principalement d'entreprises de logistique liées notamment au domaine maritime.

L'objectif est de développer une **offre de terrains à vocation artisanale, industrielle et tertiaire**, à l'interface de la voie de contournement, de l'activité du domaine public maritime et des quartiers d'habitat existants au Sud et à l'Ouest. Le projet prévoit de mettre en place des éléments **d'intégration paysagère et fonctionnelle** (voirie et cheminements) permettant de créer un quartier d'activités intégré à son environnement proche.

Le projet intègre également la **préservation de la zone humide** au Nord, dénommée zone d'intérêt écologique préservée, et veille à préserver des continuités éco-paysagère.

2.2.2 Un projet d'aménagement d'intérêt général

L'intérêt général du projet porte sur :

- L'accueil de nouvelles entreprises créatrices d'emplois
- La valorisation paysagère, trame verte en cohérence avec le SRADDET
- La valorisation des entrées de ville et quartier par des opérations de valorisation paysagère

2.2.2.1 L'accueil de nouvelles entreprises créatrices d'emplois

Ports de Normandie souhaite accueillir sur le site des entreprises qui ne manqueront pas de générer des emplois directs et des emplois indirects.

La création de ce parc d'activité permettra de renforcer le pôle logistique lié à l'activité industrialo-portuaire et confortera l'attractivité économique à long terme du port de Cherbourg en Cotentin. La continuité de l'aménagement du parc d'activités Collignon sud est inscrite dans le PLU et les OAP.

Le terrain de projet est suffisamment grand pour accueillir des infrastructures importantes nécessitant beaucoup de place.

La constructibilité du site d'étude sera en mesure d'accueillir **5 à 30 nouvelles entreprises pour un nombre d'emplois estimés entre 40 et 150**, sans compter les emplois indirects (transports, commerces, ...).

Une augmentation de la fréquentation des commerces et services de proximité se produira également en phase travaux.

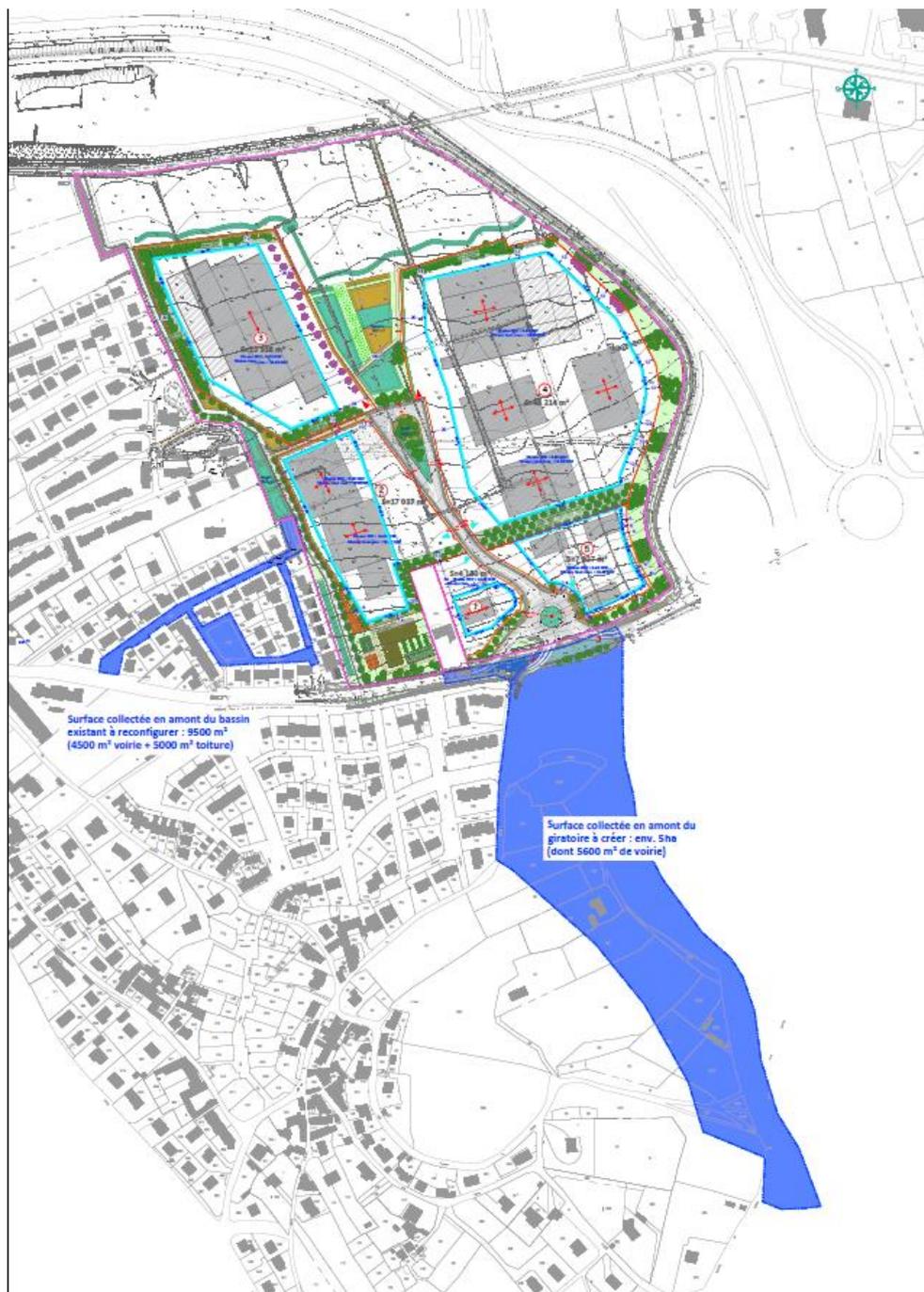
2.2.2.2 La valorisation des eaux de ruissellement

Le relief est marqué du Nord au Sud. La pente est forte au départ de 6,5 % puis s'adoucit à 2 % en descendant vers le Nord. A l'état initial, les eaux ruisselant sur la parcelle s'infiltraient naturellement sur place et/ou ruissellent au point bas alimentant la zone d'intérêt écologique préservée.

Ce que le projet prévoit

La RD n°116 représente un obstacle actuellement par rapport au ruissellement du bassin versant amont via la Rue du Caplain.

Toutefois, l'aménagement de l'entrée du parc d'activités prévoit la création d'un giratoire. Du fait de la très forte pente en entrée, il est envisagé d'abaisser le giratoire la desservant ainsi que la Rue du Becquet. Le projet interceptera donc les ruissellements issus du giratoire et de la Rue du Caplain (bassin versant amont d'environ 5 ha). Les eaux de ruissellement seront prises en compte dans le dimensionnement des futurs ouvrages de rétention des eaux pluviales.



Extrait de plan du bassin versant amont intercepté par le projet – sans échelle- source MOSAÏC

2.2.2.3 La valorisation paysagère, et la création d'une trame verte

Un des objectifs du projet est de s'inscrire en cohérence avec le projet de Trame Verte et Bleue porté par le SRADDET, en cours d'intégration dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin et de répondre aux exigences de qualité paysagère et environnementale. Cet objectif est atteint par la mise en place d'une trame verte intégrée aux espaces paysagers du projet. Cette trame verte sera plantée et entretenue de façon à favoriser les continuités écologiques. A cette trame vient s'ajouter la zone d'intérêt écologique préservée qui participera à la valorisation éco-paysagère du site.

Ce que le projet prévoit

- A l'Est, le long de la RN13, les parcelles d'activités sont implantées en retrait permettant l'installation d'une **trame verte** assurant les continuités écologiques et paysagères. Cette trame est composée de prairie fauchée gérée de manière extensive et de fourrées arbustives plantées d'arbres. Les arbres seront plantés en petits bosquets entrecoupés d'espaces en prairie. Cette disposition permettra de créer un rythme paysager le long de la route nationale, tout en permettant d'identifier le parc d'activités. Cet aménagement paysager participe la valorisation de l'entrée de ville depuis la RN13. La trame verte se poursuit au cœur du projet sous forme d'une large bande non bâtie, et plantée d'arbres.

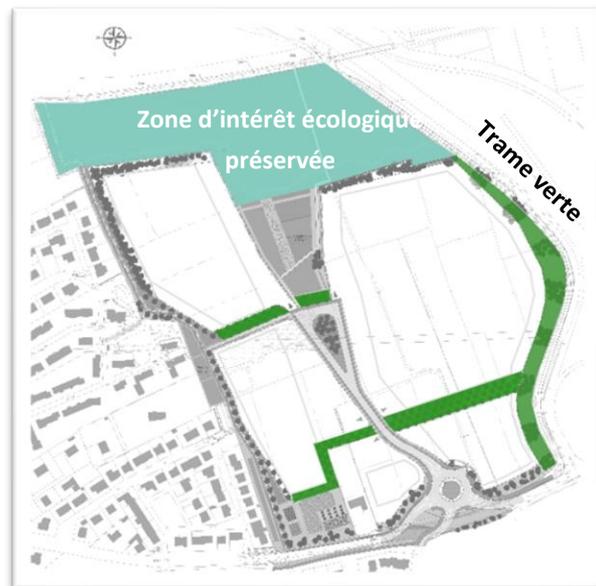
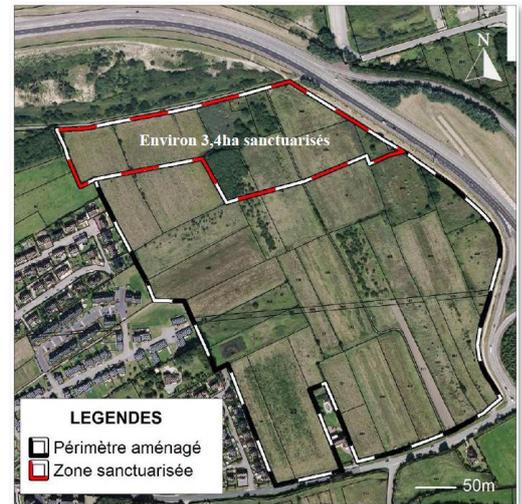


Schéma trame verte, source MOSAÏC



Croquis d'intention, mise en scène de la trame verte le long de la RN 13. Source MOSAÏC

- Au Nord, la zone humide identifiée par l'étude faune flore, patrimoine naturel et zones humides **sera sanctuarisée sous forme de zone d'intérêt écologique préservée**. Elle représente une superficie de l'ordre de 3,4ha. La zone sanctuarisée à vocation écologique et paysagère permet de préserver : la totalité des zones humides identifiées sur le périmètre du projet, les habitat et sites de reproduction des espèces protégées les plus sensibles, notamment pour l'avifaune (Bouscarle, Rousserole effarvate, Cisticole, Fauvette des jardins,...), et la plupart des stations floristiques remarquables. Les eaux pluviales de ruissellement du parc d'activités y seront dirigées après régulation et traitement pour assurer la continuité de l'apport hydrique. Une gestion particulière de la végétation sera mise en place afin de valoriser au mieux cette zone d'intérêt écologique préservée sur le plan écologique et paysager. Cette gestion est détaillée dans la « Phase III : Propositions de mesures, de l'Etude FFPNZH » élaborée <par Pierre Dufrêne.



Carte identifiant la zone sanctuarisée à vocation écologique et paysagère. Etude Faune Flore, Patrimoine naturel et zone humides Phase III Proposition de mesures, par Pierre Dufrêne

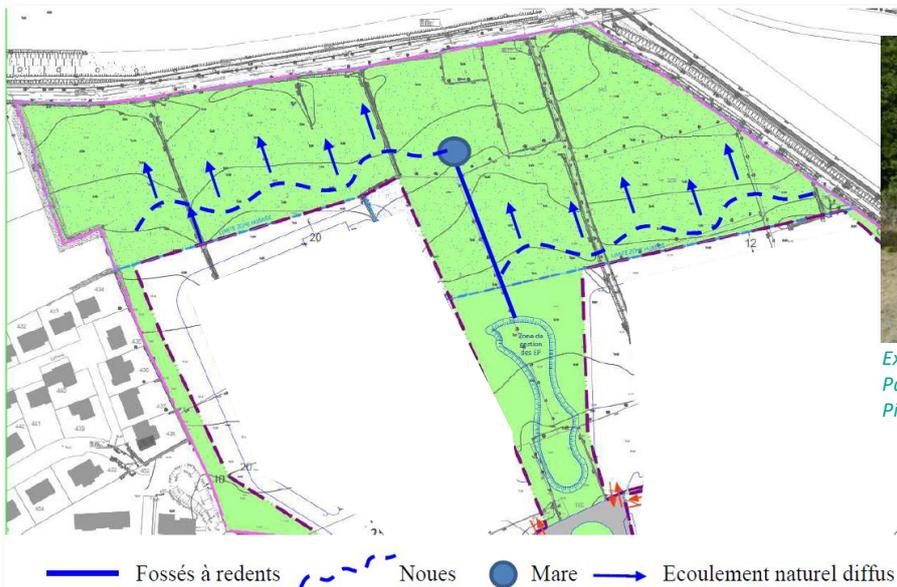


Schéma de principe de gestion de l'hydraulique en aval du bassin de collecte. Etude Faune Flore, Patrimoine naturel et zone humides Phase III Proposition de mesures, par Pierre Dufrêne



Exemple d'aménagement possible applicable au site. Etude Faune Flore, Patrimoine naturel et zone humides Phase III Proposition de mesures, par Pierre Dufrêne

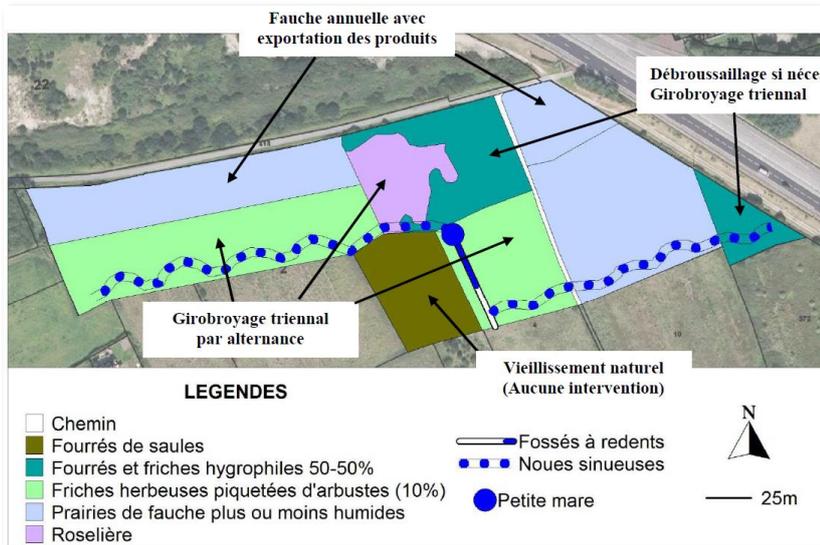


Schéma prévisionnel de gestion de la zone sanctuarisée. Etude Faune Flore, Patrimoine naturel et zone humides Phase III Proposition de mesures, par Pierre Dufrene

- Un cône de vue paysager ouvert vers la mer :
 - La voie de desserte, et les marges de recul des lots constructibles forment un espace de 33 à 122m de large non constructible formant un cône de vue paysager ouvert vers la mer. Il s'ouvre au Sud sur des bassins de régulation des eaux pluviales paysager puis sur la zone d'intérêt écologique préservée.
 - Au centre du site de projet en point bas vers le Nord, un réseau de bassin d'infiltration des eaux pluviales sera mis en place offrant par la même occasion un grand espace paysager. Une partie des bassins sera longé par un cheminement connectant le chemin Nord-Sud et les cheminements le long de la voie de desserte à la piste cyclable au Nord. La mise en valeur de cet espace participe également à la valorisation d'entrée de ville.

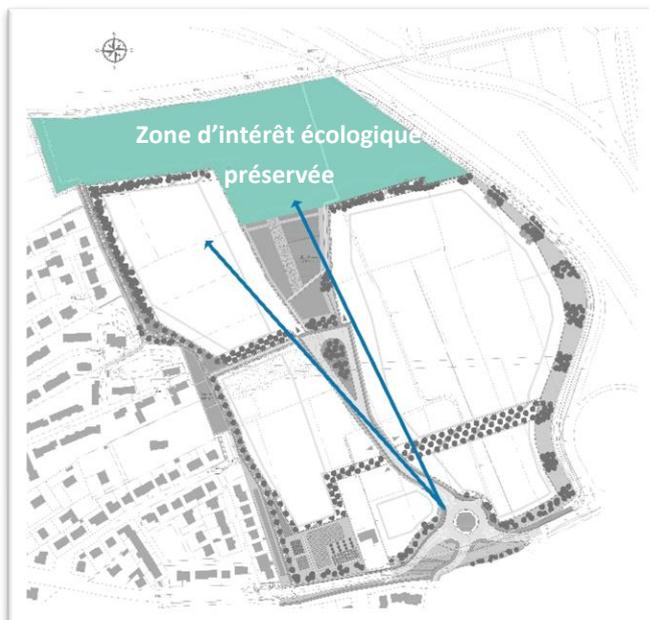
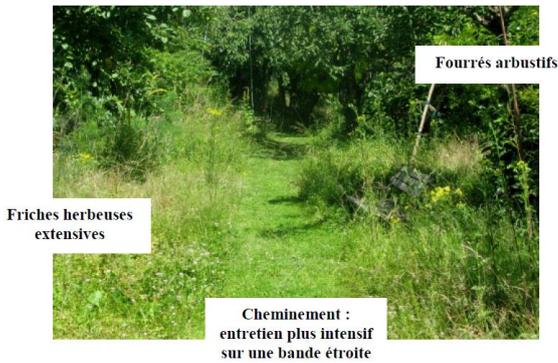


Schéma cône de vue paysager, source MOSAÏC



Repérage des espaces de gestion des eaux pluviales, source MOSAÏC

- Des coupures paysagères
 - Une trame verte est intégrée à la composition paysagère du projet. Elle permettra des continuités écologiques entre le coteau et la zone d'intérêt écologique préservée. Cette trame se dessine du Nord au Sud aux abords de la RN 13 et de l'Est à l'ouest entre les lots. Cet espace planté d'essences adaptées à ce type de milieu recevra une gestion particulière favorisant le développement de la biodiversité.



Exemple de gestion différenciée possible de la trame verte, et schéma théorique de la lisière reconstituée sur les trames vertes. Etude Faune Flore, Patrimoine naturel et zone humides Phase III Proposition de mesures, par Pierre Dufrêne

- Entre les parcelles des coupures transversales Ouest/Est seront plantées d'arbres. Elles font partie de la trame verte développée (cf. « Propositions de mesures, de l'Etude FFPNZH » élaborée par Pierre Dufrêne). Elles confèrent, vue depuis le Nord ou le Sud, une intégration paysagère du parc d'activités soignée dans son environnement global, en donnant une prestance au volume végétal en accompagnement des volumes bâtis.

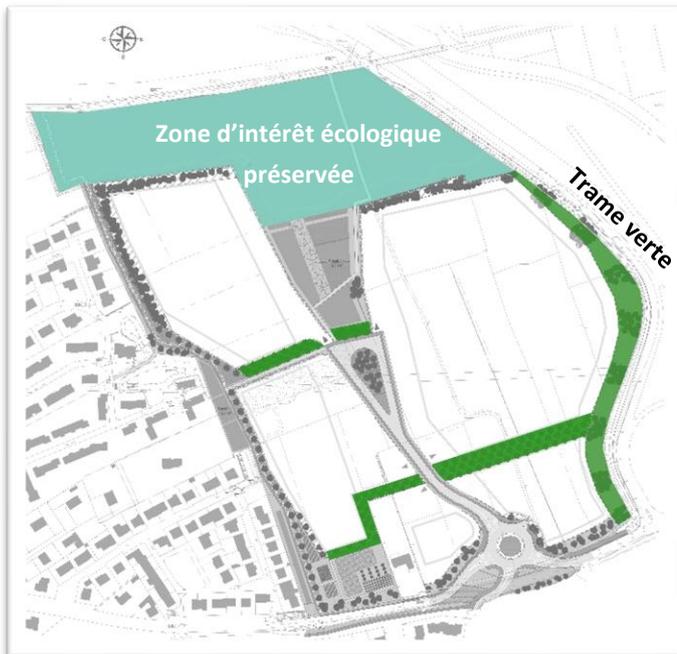


Schéma trame verte, source MOSAÏC



Schéma des espaces paysagers, source MOSAÏC

2.2.2.4 La mise en place d'un maillage de circulations douces connecté à la trame existante

A l'Ouest, en limite avec le quartier d'habitat existant, un recul est également mis en place créant ainsi un espace tampon entre les jardins de particuliers existants et les activités. Cet espace tampon permet la création d'une **liaison douce Nord-Sud** afin de rejoindre la piste cyclable au Nord depuis la rue de la Croix Morel. Le chemin créé est accompagné de plantations d'arbres et de noue d'infiltration des eaux pluviales.

L'implantation et la constitution du projet de parc d'activités permettront de conserver une continuité des voies douces alentours. Le projet s'est attaché à créer des connexions douces cohérentes.

Le principe de circulation douce se base sur l'aménagement de trottoirs le long de la voie de desserte principale et de voies douces périphérique et centrale permettant de connecter le projet aux voies de circulation douce existantes.

Le projet est bordé à l'Ouest par un lotissement existant. Les connexions existantes seront conservées afin de permettre aux usagers de rejoindre le Chemin de la Mare au Nord.

Ainsi, au niveau du parc d'activités, quatre continuités piétonnes sont prévues :

- Continuité à l'Ouest avec la création d'une allée piétonne et d'une piste cyclable rejoignant le lotissement existant et le chemin de la Mare au Nord (piste cyclable),
- Connexion centrale rejoignant le chemin de la Mare au Nord, en traversant la zone d'intérêt écologique préservée,
- Continuité le long de la voie principale (trottoirs d'une largeur de 2 m),
- Piste cyclable le long de la Rue de la Croix Morel, continuité avec le Chemin à l'Est, chemin de service.

La création de la piste cyclable le long du giratoire et le long de la Rue de la Croix Morel permettra d'assurer une continuité avec le Chemin à l'Est et le trottoir à l'Ouest le long du lotissement existant.

L'allée cyclo-pédestre à l'Ouest et au centre permettra aux usagers de rejoindre le chemin de la Mare au Nord (piste cyclable).

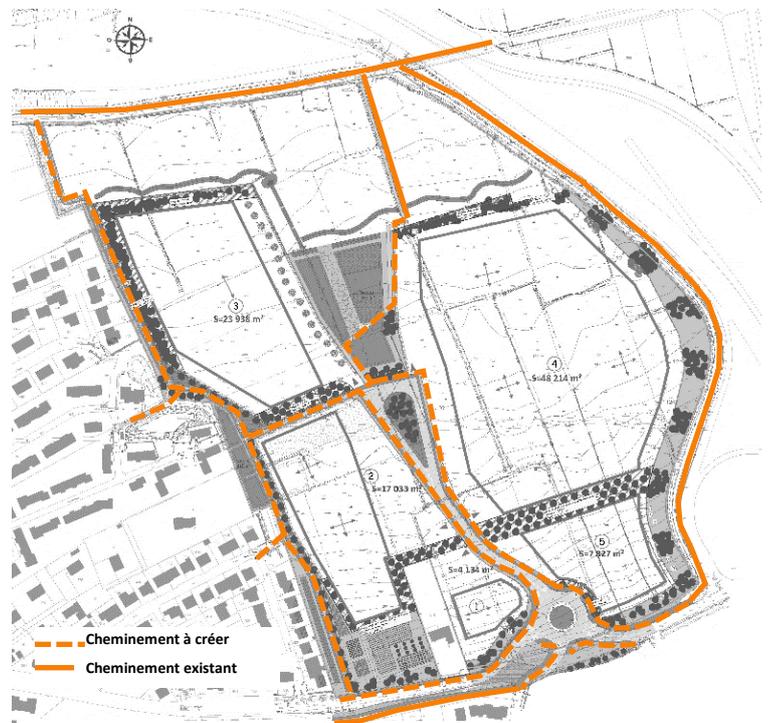


Schéma liaisons douces, fond de plan : plan valant règlement graphique, source MOSAïc

Les liaisons douces ainsi créées permettront de maintenir les connexions actuelles avec le lotissement Ouest et les cheminements existants.

Le principe de maillage doux et de liaisons douces du parc d'activités permet de maintenir les connexions piétonnes et cyclistes aux quartiers périphériques et aux équipements de la commune.

2.2.2.5 La valorisation paysagère de l'entrée de ville

Un autre intérêt général est l'aménagement paysager de cette entrée de ville par l'Est de l'agglomération. En effet, les abords de la RN13 sont aujourd'hui très peu qualitatifs alors que cette route est empruntée par de nombreux touristes (accès pour les traversées transmanche). Ce lieu de passage peu attractif est pourtant une des premières images que l'on a de Cherbourg en Cotentin qu'il convient de mettre en valeur.

La valorisation paysagère de l'entrée de ville se fera en bordure de la RN 13 à l'Est du site d'étude par la mise en place d'un recul est d'un traitement paysager.

Ce que le projet prévoit

Le projet prévoit :

- Un traitement paysager sur les abords du projet.
 - Au Sud, rue de la Croix Morel la voirie sera modifiée et la création d'un giratoire permettra d'entrer dans le parc d'activités. Ces modifications entraînent la création de nouveaux espaces autour du giratoire qui seront mis à profit pour proposer une valorisation d'entrée de ville. Un traitement paysager soigné qualifiera l'entrée du parc d'activités et l'entrée de ville.
 - Les talus générés par la création du giratoire seront plantés et agrémentés de murets en pierre
 - Le giratoire sera mis en valeur par la plantation de graminée
 - Une piste cyclable sera créée au Nord de la rue de la Croix Morel. Elle sera accompagnée d'une bande plantée fleurie.
 - La voie douce existante au Sud de la rue de la Croix Morel, au droit du quartier d'habitat dit de Chardine, sera prolongée vers l'Est dans l'emprise de l'aménagement.
 - Les parcelles bâties du parc d'activités seront en retrait par rapport à la rue de la Croix Morel afin de générer un espace tampon paysager. Cet espace sera planté d'arbres qui formeront une lisère verte peu dense qui laissera des transparences vers les façades commerciales des bâtiments.

2.2.3 Compatibilité avec les servitudes d'utilité publiques

Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publiques suivantes :

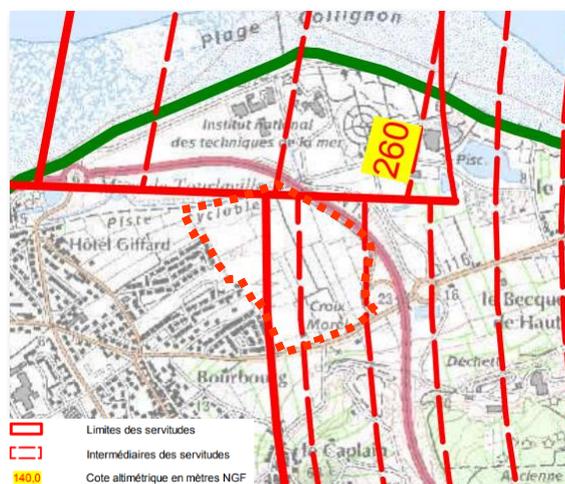
- Servitude EL9 – Servitude de passage des piétons sur le littoral au Nord (données de la DDTM 50) > Attention : il s'agit du dernier plan à jour du PLU, cependant à ce jour, il n'existe plus de ligne MT aérienne en surplomb du site. Non remis en cause par le projet.
- Servitude I4 – Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques, il s'agit ici de MT aérienne > Non remis en cause par le projet.
- Servitude aéronautiques. Limites de ces servitudes au niveau du site de projet > non remis en cause par le projet.



— MT aérienne — I4 Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques
 - - - - - EL9 Servitude de passage des piétons sur le littoral

Extrait du plan des Servitudes d'Utilité Publique du PLU de Cherbourg en Cotentin

Le projet est compatible avec de ces servitudes. Toutefois, le porteur de projet devra concerter les services gestionnaires des servitudes afin de mettre en œuvre d'éventuelles mesures d'accompagnement et de gestion pour assurer leur bonne application.



Extrait du plan des Servitudes aéronautiques du PLU de Cherbourg en Cotentin

Le PLU prévoit une bande de recul de 100m par rapport à l'axe de la RN 13 qui impacte le terrain de projet. Ce recul génère un espace qui est dédié en partie à la mise en valeur de l'entrée de Cherbourg.

L'étude d'entrée de ville permet d'adapter ce recul en fonction du projet au titre de la loi L.111-8 du Code de l'urbanisme.

Le site de projet est également impacté par la zone de protection par rapport au bruit mesurée par rapport à l'emprise de la chaussée (RN13).

L'étude d'entrée de ville présente l'étude acoustique menée. Les projets de constructions devront tenir compte du classement de la voie.



— — — — — Limite de zone
 - - - - - Zone de protection par rapport au bruit mesurée par rapport à l'emprise de la chaussée
 - - - - - Marges de recul mesurées par rapport à l'axe de la voie

Extrait du plan du PLU de Cherbourg en Cotentin

2.2.4 Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (SDADD)

Le projet de parc d'activités est intégré au Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (SDADD) du port de Cherbourg élaboré par Ports de Normandie.

Le SDADD du port de ce Cherbourg est un document qui traduit en orientations spatiales la stratégie de Ports de Normandie. C'est à la fois :

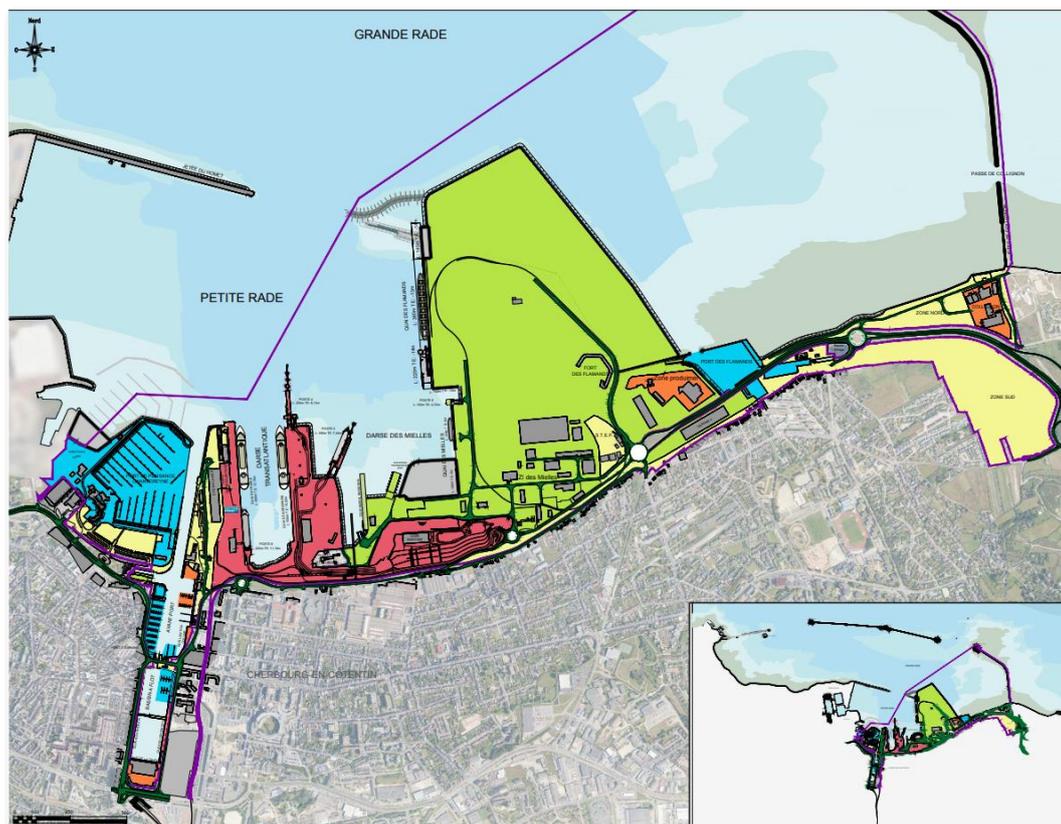
- Un outil prospectif de planification : visant à optimiser l'organisation des espaces portuaires dans leurs relations avec les territoires d'appui. Il s'inscrit dans la durée et intègre les courts, moyens et longs termes.
- Un outil de concertation : le SDADD est, par nature, un espace de concertation privilégié avec les collectivités. Il a vocation à s'adapter aux projets majeurs pouvant apparaître au cours de sa durée de vie.
- Un outil de contributif à l'élaboration des documents d'urbanisme : élaboré de manière concertée, il a vocation à contribuer à l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification opposables (SCOT, PLUI, ...) et à alimenter des documents d'orientation régionale tels que le SRADET.

Le SDADD s'inscrit dans un triptyque :

- La stratégie de développement économique : il concerne la stratégie économique de Ports de Normandie ; le développement des activités existantes ; l'accueil d'activités nouvelles et/ou innovantes ; le développement des filières et synergies économiques ; le renforcement de la cohésion sociale et la dynamisation de l'emploi.
- La stratégie spatiale : le SDADD traduit la vocation des espaces portuaires et leur rapport avec le territoire.
- Le plan pluriannuel d'investissement : l'objectif est de programmer les investissements nécessaires pour entretenir, adapter, moderniser et développer l'offre de services portuaires de manière prospective et permanente en relation avec les objectifs de développement présentés dans les précédents documents.

Le SDADD s'inscrit dans la continuité du SDAP (Schéma Directeur d'Aménagement Portuaire) arrêté en 2010. Le SDAP de 2010 constitue l'élément fondateur référent. Sa réactualisation était indispensable au vu des évolutions importantes du contexte et pour mieux intégrer les préoccupations de développement durable.

2.2.4.1 Plan guide



2.2.4.2 Les principaux enjeux :

- **Dynamiser l'emploi**
L'objectif de Ports de Normandie est d'assurer les conditions nécessaires au maintien et au développement des activités existantes et à l'accueil d'activités nouvelles. A ce titre, le Port s'affirme comme un acteur économique majeur, générateur de nombreux emplois (filière « Produits de la mer », EMR, Réparation navale, Activités et tourisme nautiques...).
- **Favoriser les développements économiques portuaires innovants.**
Le port de Cherbourg s'affirme aujourd'hui comme le premier espace portuaire français pour les EMR, en combinant l'accueil coordonné des entreprises liées aux secteurs de l'hydrolien et de l'éolien offshore.
- **Maintenir, adapter, moderniser et développer les infrastructures portuaires.**
Il s'agit d'une préoccupation permanente pour assurer une offre de services portuaires performante, adaptée et compétitive, des complémentarités d'organisation optimisées et une fiabilité garantie.
- **Développer les atouts de l'inter-modalité du site.**
Le Port de Cherbourg a longtemps souffert d'un déficit de connexion avec son « hinterland ». Il est à présent relié au réseau des infrastructures routières et autoroutières nationales et connecté au réseau ferroviaire français. Il est ouvert par nature aux voies de transport maritime. Le site de Cherbourg bénéficie, à ces différents titres, d'atouts importants à exploiter.
- **Maîtriser la cohérence des projets sur les territoires « ville-port ».**
Les situations de mitoyenneté et/ou d'imbrication des territoires de la ville et du port impliquent une mise en cohérence forte des projets afin qu'ils puissent s'articuler de manière harmonieuse entre eux, dans l'espace et dans le temps.
- **Gérer les nombreuses interfaces par les mixités diverses.**
De nombreuses situations d'interface ville-port nécessitent d'intégrer des mixités d'usages, de fonctionnement et de desserte, une nécessaire philosophie partagée de l'aménagement du territoire pour une cohabitation harmonieuse des espaces.
- **S'inscrire en cohérence d'organisation avec les déplacements locaux.**
Cet enjeu renvoie aux problématiques d'une mixité de fonctionnement et d'usages, à assumer de manière concertée entre le port et les collectivités territoriales.
- **Gérer les temporalités intermédiaires.**
D'importantes mutations spatiales sont engagées : elles s'inscrivent dans des temporalités différentes nécessitant une démarche prospective adaptée, pour intégrer une gestion cohérente et dynamique des étapes de transition.
- **Maintenir et consolider les équilibres ville/port/environnement naturel.**
L'ambition du SDADD est de s'inscrire dans la logique d'une cohérence territoriale globale, intégrant l'ensemble des composantes du territoire normand.
- **Constituer une réserve foncière cohérente.**
Le foncier à vocation portuaire est stratégique sur le site cherbourgeois. Cette situation impose une gestion raisonnée des réserves foncières existantes, une optimisation d'utilisation des surfaces disponibles et des adaptations foncières, notamment sur les secteurs de renouvellement et/ou d'interface avec la ville. La rade offre des capacités d'accueil pour de nouvelles activités portuaires. La constitution de nouvelles réserves foncières s'impose sur le moyen/long terme.
- **Réduire les effets de « friche ».**
Cet objectif englobe une série d'enjeux : image du port et de la ville ; qualité du cadre de vie et du paysage vis-à-vis des secteurs mitoyens ; stratégie de gestion partagée des étapes de transition des zones de renouvellement.
- **Intégrer de manière permanente la dimension environnementale.**
C'est un objectif majeur pour Ports de Normandie que de participer à maintenir et à consolider les composantes naturelles du grand site et à composer son développement dans le respect des contraintes patrimoniales, environnementales et paysagères, ainsi qu'à préserver les ressources naturelles (air, eau, ...).

2.2.4.3 Carte du SDADD (Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable)

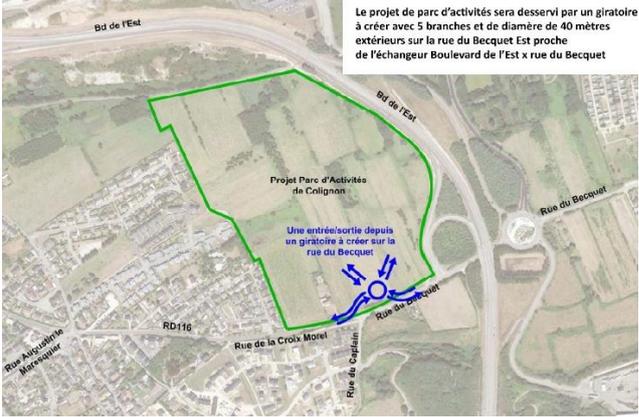
La carte du SDADD y décrit le site dans l'intention de créer un nouveau parc d'activités Sud du contournement Est qui aura pour vocation d'accueillir à court et moyen termes des activités liées aux développements industrialo-portuaires en cours ainsi que d'autres types d'activités économiques majeures.



Extrait du plan du SDADD, source Ports de Normandie

2.2.4.4 Le secteur de Collignon

Le site est situé dans le secteur de Collignon dans le SDADD. Ce secteur définit un ensemble de grande orientations coordonnées qui se traduisent par les objectifs suivants :

Objectifs du SDADD	Compatibilité du projet
Assurer le développement de la zone « Produimer Est » dans une logique d'organisation et de développement de la filière de transformation des produits de la mer, en relation étroite avec le site « Produimer » des Flamands et le port de pêche	Le projet n'entrave pas cet objectif
Créer une nouvelle zone d'activité au Sud du contournement Est (zone de Collignon Sud env. 17 hectares), qui aura pour vocation d'accueillir à court et moyen termes des activités liées aux développements industrialo-portuaires en cours ainsi que d'autres types d'activités économiques majeures	Le projet répond complètement à cet objectif
Préserver la possibilité de créer une nouvelle plateforme portuaire sur l'espace de la Grande Rade, sur une zone déjà identifiée par le SCOT et le SDAP de 2010 et classée 2 AUz dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin.	Ne concerne pas le projet
Préserver la possibilité d'une refonte à terme du schéma de desserte routière avec la création d'un nouveau rond-point sur le contournement Est, avec une mise en liaison directe des zones d'activités entre-elles	Le projet ne nécessite pas la création d'un nouveau rond-point sur le contournement Est. En revanche, la création d'un rond-point sera nécessaire sur la rue de la Croix Morel.  <p>Le projet de parc d'activités sera desservi par un giratoire à créer avec 5 branches et de diamètre de 40 mètres extérieurs sur la rue du Becquet Est proche de l'échangeur Boulevard de l'Est x rue du Becquet</p>

	Les autres zones d'activités sont accessibles via la RN 13 ou par une voie de liaison entre le chemin de la Mare et la rue de la Croix Morel.
Développer et élargir le projet « d'écharpe verte » et valoriser l'entrée de ville par des opérations de valorisation paysagère sur l'ensemble des espaces s'étendant de part et d'autre de la voie de contournement Est : le secteur de la zone Produimer Est ; le site d'entrée de ville ; le site du parc d'activités Collignon sud	Le projet développe des aménagements paysagers mettant en valeur l'entrée de ville et les abords de la RN 13 sur son côté Ouest. La dimension paysagère du projet, la création des continuités et filtres végétaux, la zone d'intérêt écologique préservée participent activement au renforcement de « l'écharpe verte ».

2.2.4.5 *Prise en compte des exigences environnementales*

Il est prévu de structurer cette zone par une grande maille paysagère et écologique, de caractère bocager, qui intégrera :

Les contraintes imposées par le SDADD des ports de Normandie	Ce que le projet prévoit pour répondre à ces contraintes
Des dispositifs d'assainissement des eaux pluviales par fossés, noues, bassins, suivant des modalités favorisant le développement naturel de la biodiversité déjà présente sur le site.	Le projet prévoit la mise en place d'un système de récolte des eaux pluviales avec une succession de noues et bassin. Une partie de ces bassins et noues seront plantées d'essences adaptées au milieu. La seconde partie sera semée d'un mélange de graminée permettant le développement de la flore spontanée de prairie humide. Les eaux collectées permettront un apport régulé d'eau épurée à la zone d'intérêt écologique préservée au Nord.
La mise en place d'un cadre paysager de caractère naturel, réalisé par des plantations massives d'essences bocagères locales permettant, à la fois d'assurer l'insertion paysagère des activités et de participer à la mise en réseau des continuités biologiques.	Le projet prévoit les aménagements permettant l'intégration du parc d'activités dans le paysage. Des plantations d'essences locales accompagnent les lots, une trame verte traverse et borde le site. Les aménagements paysagers réalisés permettront le développement de la biodiversité et la mise en réseau des réservoirs de biodiversité

2.2.4.6 *L'écharpe verte*

Le SDADD s'attache à traiter les espaces situés aux interfaces ville-port avec la plus grande qualité :

- Cela concerne en tout premier lieu le secteur « ville-port » abordé précédemment.
- Cela concerne aussi tout le linéaire des espaces qui s'étendent aux interfaces Ville / Port / Rade, depuis la Pointe de Querqueville jusqu'au secteur de Collignon et du Becquet, sur une longueur de près de 10 kms.

Pour Ports de Normandie, l'idée est d'éviter d'ajouter des réponses au cas par cas mais de proposer d'agir dans le cadre d'une vision territoriale élargie afin de donner sens et cohérence à ses propositions.

Le projet « d'Écharpe Verte », porté par le SDADD, s'inscrit dans cette logique. Il s'impose nécessairement comme un projet partagé et comme un élément constitutif de la Trame verte et bleue.

Il s'agit :

- D'affirmer l'unicité de « l'écharpe verte » comme un grand élément paysager fédérateur du territoire qui participe des grands maillages paysagers, naturels et urbains structurant le territoire de Cherbourg-en-Cotentin.
- D'exploiter les potentialités et les spécificités paysagères de chaque séquence dans un esprit coordonné d'ensemble.

- De valoriser la qualité des espaces de déplacement déjà en place et de traiter des problèmes de sécurité et de mixité des usages.
- De mettre en scène les paysages du port, de la ville et de la rade dans l'optique d'affirmer une « Image de territoire » attractive, identitaire, mettant en valeur la conjugaison de toutes ces facettes.

L'ensemble de la composition doit être visuellement perméable pour éviter tout « effet couloir » ou tout « effet frontière » : les végétaux sont ici au service d'une véritable mise en scène et doivent contribuer à cadrer les vues, rythmer les séquences et mettre en valeur les « tableaux » constitués par la ville, les paysages portuaires et le site de la Rade.

Dans le secteur de Collignon, l'écharpe verte s'élargit aux espaces environnants et change de nature pour s'accorder aux problématiques environnementales, au projet de Trame Verte et Bleue portée par Cherbourg-en-Cotentin dans le cadre du SRADDET (cf. « le secteur de Collignon »).



Extrait de la carte : Les grands éléments d'ossature de la relation « ville_port » = l'écharpe verte et le centre-ville autour des bassins. Source : Schéma directeur d'aménagement et de développement durable du port de Cherbourg

2.2.5 Compatibilité avec la loi Littoral

La loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral de 1986, dite loi littorale, encadre l'urbanisation sur le territoire des communes littorales comme Cherbourg-en-Cotentin. Elle définit pour cela plusieurs notions avec lesquelles les changements apportés devront être compatibles.

2.2.5.1 Les espaces naturels remarquables

Le PLU de Cherbourg-en-Cotentin n'a pas défini d'espaces naturels remarquables dans le secteur de Collignon.

Par espaces naturels remarquables il est entendu : les ZNIEFF, site Natura 2000, site RAMSAR, arrêté de protection biotope, Espace naturel Sensible, site du Conservatoire du littoral, site du Conservatoire des espaces naturels, SCAP, Zones d'Intérêt Ecologique Majeur (ZIEM).



Extrait du plan Les espaces naturels et remarquables du SCOT, Document d'Orientations et d'Objectifs

2.2.5.2 Les coupures d'urbanisation

Un des objectifs de la loi Littoral est d'éviter une urbanisation continue du littoral. Pour ce faire, elle impose le maintien de coupures d'urbanisation entre deux noyaux bâtis, permettant un lien entre le littoral et l'intérieur des terres.

La 2 x 2 voies de la RN13, par son emprise imposante, constitue déjà une artificialisation suffisamment conséquente pour considérer qu'il existe une continuité urbaine sur les quelques 600 mètres entre les bâtiments situés à l'Ouest du site (écluse et quartier des Flamands) et ceux situés à l'Est (entreprises Marais du Cotentin, Nutrifish...).

Le terrain de projet peut donc être considéré comme une dent creuse au sein de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin¹. **L'emprise du projet n'est pas identifiée comme coupure d'urbanisation.**

En outre, ni le SCoT du Cotentin, ni le PLU de Cherbourg-en-Cotentin n'ont identifié de coupure d'urbanisation sur le site du projet.

Le projet ne vient donc pas menacer de coupure d'urbanisation existante.



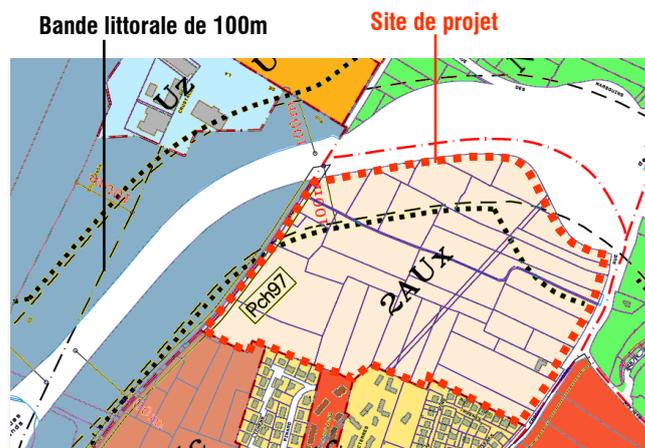
Extrait du plan des coupures d'urbanisation du SCOT, Document d'Orientations et d'Objectifs

Corridor majeur	Corridor écologique lié aux landes	Espace de perméabilité bocager en bon état
Corridor aquatique	Corridor écologique des milieux boisés	Espace de perméabilité bocager dégradé à restaurer
Bon potentiel	Potentiel faible ou indéterminé	Espaces de perméabilité des milieux humides
Corridor diffus	Limite du Plain Oriental	Interconnexion littorale entre terre et mer
		Interconnexion milieux humides et haies
		Discontinuité
		Discontinuité liée aux infrastructures
		Coupure d'urbanisation à enjeux

2.2.5.3 La bande des 100 mètres

L'article L.121-16 du Code de l'Urbanisme interdit toute construction ou installations en dehors des espaces urbanisés, sur une bande littorale de 100 mètres mesurée à compter de la limite haute du rivage.

Le projet se situe en dehors de cette bande et n'est donc pas concerné par cette disposition.



Extrait du règlement graphique du PLU de Cherbourg en Cotentin

¹ Cherbourg-en-Cotentin correspond en effet à la définition d'agglomération faite par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et publiée dans le JO Sénat du 23/09/2010 : « la notion d'agglomération peut concerner de nombreux secteurs : une zone d'activité, (...) un bourg ou un village, et bien sûr, une ville ou un bourg important ».

2.2.5.4 Les espaces proches du rivage

La majorité du territoire communal se trouve au sein des espaces proches du rivage, espaces marqués par l'influence maritime et où l'extension de l'urbanisation doit être limitée, en accord avec les constructions déjà existantes.

Un des objectifs de la loi Littoral est d'éviter une urbanisation continue du littoral. Pour ce faire, elle identifie des espaces proches du rivage.

La 2 x 2 voies de la RN13, par son emprise imposante, constitue déjà une artificialisation suffisamment conséquente pour considérer qu'il existe une continuité urbaine sur les quelques 600 mètres entre les bâtiments situés à l'Ouest du site (écluse et quartier des Flamands) et ceux situés à l'Est (entreprises Marais du Cotentin, Nutrifish...).

Le terrain de projet peut donc être considéré comme une dent creuse au sein de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin². Les espaces proches du rivage de la Communauté Urbaine de Cherbourg

« Au sein de Communauté Urbaine de Cherbourg, la gestion des espaces proches du rivage est faite à l'échelle de ce territoire.

Si l'extension y est, dans son ensemble, limitée, l'urbanisation y est privilégiée au sein de certains espaces au détriment d'autres, en fonction des critères suivants :

- Proximité des ressources urbaines :

- transports collectifs existants ou programmés,
- équipements et services ;

- Protection de l'environnement et des paysages, dans le cadre d'une approche globale, intégrant la prise en compte de l'ensemble des orientations du présent SCOT.

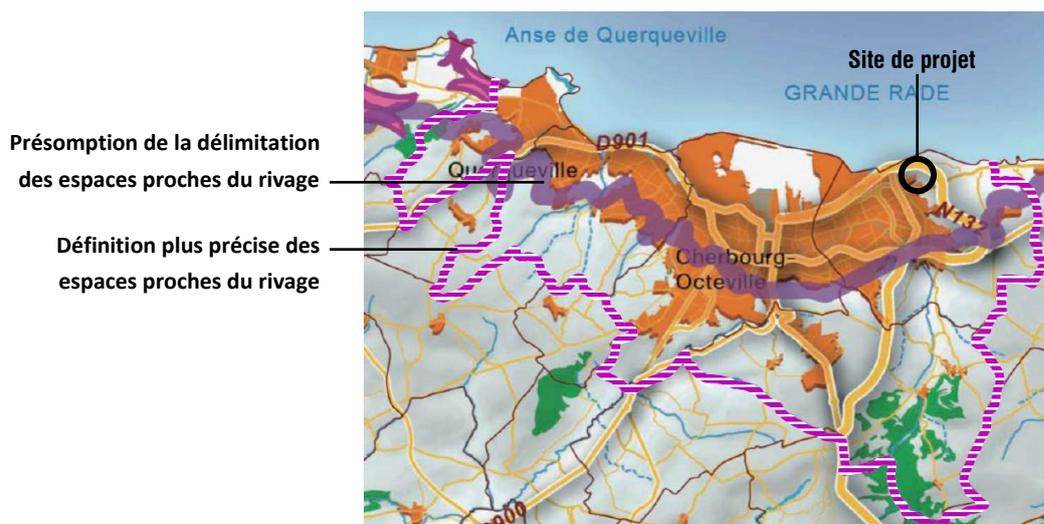
- Prise en compte des objectifs de développement du SCOT et à l'échelle de la CUC, des objectifs de programmation du PLH.

- Les modalités d'urbanisation applicables aux espaces proches du rivage énoncées ci-avant devront être respectées sous réserve des dispositions suivantes :

- l'interdiction d'y implanter des industries lourdes ne s'y applique pas



Extrait de l'Annexe 1 du DOG, du SCOT en vigueur : Carte de présomption des espaces proches du rivage (trait violet)



Extrait de carte du DOG .136 : Carte des espaces proches du rivage de la Communauté Urbaine de Cherbourg

² Cherbourg-en-Cotentin correspond en effet à la définition d'agglomération faite par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et publiée dans le JO Sénat du 23/09/2010 : « la notion d'agglomération peut concerner de nombreux secteurs : une zone d'activité, (...) un bourg ou un village, et bien sûr, une ville ou un bourg important ».

- eu égard à la taille du territoire concerné, l'obligation de mixité fonctionnelle s'entend à l'échelle de la CUC et non de chaque projet. » Extrait du DOG, du SCOT en vigueur.

A noter également qu'elle sera aussi encadrée par l'étude L.111-8 réalisée³.

2.2.5.5 Les possibilités d'extension de l'urbanisation

L'article L121-8 du code de l'urbanisme stipule : « L'extension de l'urbanisation se réalise soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

Un des objectifs de la loi Littoral est d'éviter une urbanisation continue du littoral. Pour ce faire, elle impose que les extensions d'urbanisation soit réalisées en continuité de l'urbanisation existante.

La 2 x 2 voies de la RN13, par son emprise imposante, constitue déjà une artificialisation suffisamment conséquente pour considérer qu'il existe une continuité urbaine sur les quelques 600 mètres entre les bâtiments situés à l'Ouest du site (écluse et quartier des Flamands) et ceux situés à l'Est (entreprises Marais du Cotentin, Nutrifish...).

Le terrain de projet peut donc être considéré comme une dent creuse au sein de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin⁴. Cet effet de dents creuse est également confortée par la présence des lotissements existants des « Chardines » et des « Jardins de Tourlaville ». **L'emprise du projet n'est pas identifiée comme une urbanisation isolée mais est identifiée comme une continuité de l'urbanisation existante.**

2.2.5.6 La capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser

La loi Littoral exige de prendre en compte la capacité d'accueil de l'espace devant accueillir un projet avant de le mettre en œuvre.

Article L121-21 « Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :

1° De la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article [L. 121-23](#);

1° bis De l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ;

2° De la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;

3° Des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

Dans les espaces urbanisés, ces dispositions ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes »

³ Article L111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

⁴ Cherbourg-en-Cotentin correspond en effet à la définition d'agglomération faite par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et publiée dans le JO Sénat du 23/09/2010 : « la notion d'agglomération peut concerner de nombreux secteurs : une zone d'activité, (...) un bourg ou un village, et bien sûr, une ville ou un bourg important ».

2.2.6 Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en vigueur

Le SCOT du Pays du Cotentin a été élaboré entre 2008 et 2011, au moyen d'une large concertation avec les élus du territoire, les acteurs de la vie socio-économique, et la population. Il a été approuvé le 12 avril 2011. Le 28 février 2020, les élus du SCOT ont délibéré pour arrêter le projet de révision du SCOT du Pays du Cotentin.

Le périmètre du SCOT approuvé en 2011 couvre un territoire 1690 km², et est composé de 183 communes regroupées en 14 communautés.

Le SCOT est compatible avec : la charte du PNR des Marais du Cotentin et du Bessin, le SDAGE Seine Normandie, les dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Cherbourg -Maupertus

Le SCOT a pris en considération : le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de la Manche ainsi que les autres plans de gestion des déchets du département ou de la région, les programmes d'actions pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates, le plan régional pour la qualité de l'aire en Basse Normandie, le DOCOB-Natura 2000

Le SCOT a pris en compte : le Schéma départemental des carrières de la Manche, le Schéma Régional de Gestion des Forêts Privées de Basse Normandie et les Directives Régionales des Forêts Domaniales de Basse Normandie, le DGEAF de la Manche, le SRIT, le PDALPD, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

L'article L.300-6 du code de l'urbanisme stipule :

« L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L.143-44 à L.143-50 et L.153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale (...) ».

2.2.6.1 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable PADD du SCOT

Le PADD est à la fois l'aboutissement d'une réflexion prospective sur l'évolution du territoire, d'une décision politique sur le futur souhaitable pour ce territoire, et le départ d'un processus d'évaluation qui participe de la cohérence du projet qui est poursuivi dans le cadre du DOG du SCOT.

Stratégies du PADD	Ce que le projet prévoit pour respecter ces stratégies
<p>2.LE POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE</p> <p>A. Répondre aux enjeux du Pays du Cotentin</p> <p>B. Les « Quatre architectures » du Pays du Cotentin</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les quatre façades « maritimes » du Pays 2. Les moyens du décloisonnement 3. La « colonne vertébrale » du Cotentin 4. La « dorsale verte et bleue » <p>C. L'ouverture vers les différents « extérieurs »</p>	<p>Le projet est compatible avec cette stratégie :</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 2.A, 2.B.1, 2.B2., 2.B.3, 2.B.4, C</p>
<p>3.L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE</p> <p>Les polarités du Pays du Cotentin</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le pôle Cherbourgeois 2. Les pôles d'équilibre à renforcer 4. Les pôles d'équilibre en devenir 5. Les pôles de proximité <p>Les secteurs à enjeux du Pays du Cotentin</p> <p>Les principes d'aménagement du Cotentin</p>	<p>Le projet est compatible avec cette stratégie : 3.1</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 3.2, 3.3, 3.4, 3.5</p>
<p>4.LA VALORISATION DU TERRITOIRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le projet de développement du pays 2. trame des activités humaines et trame naturelle <p>A. La trame des activités humaine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La population 2. L'habitat et le logement 3. Les activités économiques et les parcs d'activité 4. La préservation et le développement de l'agriculture 5. Le développement du tourisme 6. Les services à la population 7. Les infrastructures et les mobilités 8. L'intégration paysagère 9. La qualité urbaine <p>B. La trame naturelle du pays</p> <p>La préservation et la valorisation de l'environnement</p> <p>C. Le volet littoral du SCOT</p> <p>La place spécifique des espaces littoraux et maritimes dans le pays</p>	<p>Le projet participe au développement économique du territoire et à la création de nouveaux emplois.</p> <p>L'emprise du projet est actuellement une friche agricole sans intérêt écologique majeur. La valorisation paysagère proposée dans la conception du projet permettra l'intégration paysagère du parc d'activités.</p> <p>Le projet est compatible avec cette stratégie : 4.A.3, 4.A.8, 4.A.9, 4.B</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 4.1, 4.2, 4.A.1, 4.A.2, 4.A.4, 4.A.5, 4.A.6, 4.A.7, 4.C</p>

2.2.6.2 Le Document d'orientations Générales DOG du SCOT

Il convient donc d'étudier la compatibilité du projet avec les grandes orientations que fixe le Document d'orientations Générales du SCOT du Pays du Cotentin (DOG), organisé en 4 parties.

Stratégies	Ce que le projet prévoit pour respecter ces stratégies
<p>Partie 1. Une stratégie économique valorisant l'ensemble du territoire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un développement économique qui tire profit des façades maritimes et du décloisonnement 2. Une organisation territoriale autour de pôles aux vocations affirmées 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le Schéma Directeur d'aménagement de Ports de Normandie, prévoit le développement de parc d'activités, en lien avec les activités portuaires de Cherbourg, sur l'axe de la RN 13. La vocation des parcs d'activités n'est pas exclusive, toutefois leur configuration et leur aménagement doivent répondre aux besoins des types d'entreprises ciblées par les vocations. Le projet se fera dans ce cadre. <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Industries créatives </p> <hr style="border-top: 1px dashed orange;"/> <p>Maintenance-construction navale </p> <hr style="border-top: 1px dashed orange;"/> <p>Transformation des produits de la mer </p> <p>Energies renouvelables (Eolien, Solaire, biomasse, hydrolien) </p> </div> </div> <p><i>Schéma accompagnant la partie économique du DOG, source : SCOT du Pays du Cotentin</i></p> <p>Le projet se situe en bordure de la RN 13, accessible depuis un giratoire créé afin de répondre à une accessibilité sans conflits d'usages.</p> <p>Le terrain de projet actuellement en friche recevra des aménagements paysagers de qualité sur le plan paysager et de qualité sur le plan écologique. Les aménagements prévoient la mise en place d'une trame verte permettant les continuités écologiques. Le projet prévoit la sanctuarisation intégrale d'une zone humide (la zone d'intérêt écologique préservée).</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Vocation industrielle-logistique </p> <p>Vocation mixte autour des activités marines, nautisme... </p> </div> </div> <p><i>Schéma accompagnant la partie économique du DOG, vocation et superficie des extensions urbaine pour des parcs d'activité, source : SCOT du Pays du Cotentin</i></p> <p>Le projet est compatible avec cette stratégie : 1.A, 1.B.2, 2.A,</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 1.B.1, 1.C1, 2.C.2, 1.D.1, 1.D.2, 1.D.3, 2.B, 2.C, 2.D., 2.E.,</p>
<p>Partie 2. L'organisation du développement du territoire</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La gestion des flux 2. Le développement résidentiel 3. Le document d'aménagement commercial 4. Les services et équipements 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le projet sera rendu facile d'accès par la mise en place d'un giratoire lui-même facile d'accès depuis la RN 13. La rédaction du cahier des charges à destination des acquéreurs pourra imposer des aménagements de stationnement adaptés aux besoins de chacun. Des modes de déplacements doux, favorisés par les aménagements, seront réalisés à l'intérieur et aux abords du parc d'activités (pistes cyclables, cheminements doux, ...) <p>Aux abords de l'opération le projet prévoit la création d'une piste cyclable protégée par une bande plantée et une lisse bois. Des liaisons cyclo-pédestres seront aménagées et connectée au maillage de cheminements doux existant.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Le projet n'entrave pas cette stratégie 3. Le projet n'entrave pas cette stratégie

	<p>4. Le projet n'entrave pas cette stratégie</p> <p>Le projet est compatible avec cette stratégie : 1.B.3, 1.C</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 1.A.1, 1.A.2, 1.B.1, 1.B.2, 2.A, 2.B, 2.C.1, 2.C.2, 2.C.3, 3., 4.</p>
<p>Partie3. La gestion de l'environnement</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Protéger et valoriser la biodiversité, armature de base d'une gestion interconnectée des milieux naturels 2. Les ressources environnementales 3. Les principes de prévention et la maîtrise des risques 4. Un SCoT qui contribue à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre : l'articulation avec le plan climat territorial 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le terrain d'assiette de l'opération ne se situe pas en espace identifié comme pôle de biodiversité majeur, ni dans les abords directs de ces espaces, et il n'est pas identifié non plus comme pôle de biodiversité annexes. Il n'est pas situé non plus en espace identifié comme pôle de biodiversité annexe. Le projet prend place dans un espace agricole abandonné, il ne consomme pas d'espace naturel, ni agricole. La zone d'intérêt écologique préservée identifiée sur le site ne sera pas impactée puisqu'elle est intégralement sanctuarisée. <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>Les bassins versants côtiers : un objectif de maîtrise des influences directes sur les cours d'eau</p> <p>Les cours d'eau permanents et temporaires, ainsi que leurs abords (fonds de talweg) : un objectif de préservation de leur intégrité spatiale et écologique et un enjeu de continuité</p> <p>Les axes majeurs à migrateurs : un objectif de continuité stratégique pour les poissons amphihalins (grands migrateurs : saumon, truite...)</p> <p>Les réservoirs biologiques : un objectif de bon état écologique des cours d'eau et secteurs dans lesquels les espèces animales et végétales ont les conditions nécessaires à leur cycle de vie et peuvent se diffuser.</p> </div> </div> <p style="text-align: center;"><i>La trame bleue et sa gestion (source : SCOT)</i></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>Les corridors à bon potentiel</p> <p>Les corridors dont le potentiel est plus faible ou plus incertain</p> <p>Les franchissements d'infrastructures potentiels à étudier</p> <p>Le bocage du Plain oriental</p> <p>La perméabilité des ambiances littorales</p> </div> </div> <ol style="list-style-type: none"> 2. Le projet ne surexploite pas les ressources environnementales : la collectivité dispose de ressources suffisantes en eau potable. Outre la zone d'intérêt écologique préservée, le projet prévoit la mise en œuvre d'un réseau de noue d'infiltration des eaux et d'acheminement d'eau au niveau de la zone d'intérêt écologique préservée afin de préserver le milieu humide. Les noues, pour certaines, seront végétalisées permettant l'épuration de l'eau par phyto-épuration et décantation. <p>Le projet participe à la réduction des pollutions altérant la qualité des milieux environnementaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> -phyto-épuration -débit maîtrisé -traitement des eaux de voiries -décantation -cheminement de l'eau dans un ouvrage long -noue réservoir de biodiversité

Pour répondre à la « poursuite d'une gestion optimisée des déchets », la collecte des ordures ménagères se fera au porte à porte.

3. Le projet tient compte des éléments relatifs aux risques du territoire. Le projet n'accroîtra pas les risques. La zone d'intérêt écologique préservée, la mise en place d'espace de rétention des eaux, ... permettront d'agir notamment sur les risques liés à l'eau

D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa très fort à l'extrémité Nord.

D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal avec prise en compte du changement climatique), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa très fort à l'extrémité

Nord. Dans cette modélisation, l'aléa très fort couvre une surface plus importante.

La cartographie des enjeux du Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg réalisée en août 2019 prend en compte le projet du parc d'activités Collignon sud. La cartographie classe le terrain en espace économique, zone d'activités future.

La partie Nord du projet est concernée par la présence de zones rouges (RI), de zones bleues foncées (BI) et de zones bleues clair (Bi).

Les zones rouges correspondent à un risque fort ; les zones oranges à des risques forts en centres urbains denses et en zones de projets concertés ; la zone bleue foncée correspond à un risque modéré ; la zone bleue clair correspond à un risque faible et les zones jaunes correspondent aux risques dans les zones portuaires.

Le projet prévoit de conserver la zone humide existante au Nord, zone correspondante au risque de submersion marine. Seul un lot sera en partie situé en zone présentant un risque de submersion marine.



Report des zones de submersion marine sur le plan masse (source MOSAÏC)

La zone humide existante au Nord sera intégralement conservée sous forme de la zone d'intérêt écologique préservée. Il n'y aura donc aucun autre remblai dans les

zones concernées par un risque de submersion marine. Le projet évite donc de soumettre des activités au risque de submersion marine. Le projet s'est attaché à minimiser au maximum les remblais dans cette zone.

D'après la DREAL, le projet est soumis à un risque de remontée de nappe : la nappe pouvant remonter entre 0 m et 1 m de profondeur sur la quasi-totalité du terrain.

Les ouvrages de rétention sur le domaine privatif seront dimensionnés pour stocker une pluie de période de retour décennale. En raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur, l'infiltration des eaux pluviales n'est pas autorisée.

Les eaux pluviales issues des emprises privatives pourront être rejetées au réseau de collecte commun à débit limité. En amont du rejet de débit de fuite, un décanteur/déshuileur et une rétention fixe et étanche seront mises en œuvre afin de recueillir une pollution accidentelle (rétention fixe équipée d'un ouvrage de fermeture de type vanne) dans le cas d'activité susceptible de recevoir des circulations de véhicule pouvant générer une pollution accidentelle.

En ce qui concerne les apports en charges polluantes produits par le domaine public, ils seront liés à la circulation des véhicules et notamment des poids-lourds.

Les eaux pluviales des voiries et espace communs seront collectées par un réseau principal en béton, diamètre Ø300 à Ø800, situé sous la chaussée, pour évacuation dans des futurs bassins de rétention situés au Nord de l'opération. Les bassins de rétention seront étanches (nappe peu profonde). Un débit de fuite de 3 l/s/ha sera rejeté vers la zone d'intérêt écologique préservée au nord pour lui assurer une continuité d'apport hydrique. En cas de pluie importante de type centennale, une surverse dirigera les eaux vers la zone d'intérêt écologique préservée au Nord. La zone humide existante dispose en l'état actuel, d'une conduite de rejet de débordement vers le fossé existant au droit de la piste cyclable dirigeant les eaux vers le bassin existant disposant lui-même d'un rejet vers le port.

Les ouvrages de rétention seront étanches, limitant ainsi toute interaction avec la nappe en cas de remontée de celle-ci (risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur). Les eaux pluviales seront décantées au niveau des ouvrages de rétention ; une dépollution naturelle sera réalisée au niveau de la zone d'intérêt écologique préservée. (+ prévoir séparateur en amont du rejet dans la zone d'intérêt écologique préservée + vanne de sectionnement).

La mise en œuvre d'un séparateur à hydrocarbures est recommandée pour les activités « polluantes » car, selon la SETRA, l'usage de ces ouvrages doit se limiter à des aménagements très particuliers qui génèrent des eaux à fortes concentrations en hydrocarbures flottants, tels que les stations-services, les aires d'entretien de véhicules, les activités pétrochimiques...

Les eaux ainsi dépolluées qui rejoindront au final le milieu naturel seront conformes à des eaux de bonne qualité. L'impact de l'aménagement du parc d'activités sur la qualité des eaux sera donc minime.

Le projet est compatible avec cette stratégie : 1.C.4, 2.A.2, 2.A.3, 2.B.1, 2.B.2, 2.B.3, 3.A.,

Le projet n'entrave pas cette stratégie : 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3, 1.A.4, 1.B.1, 1.B.2, 1.C.1, 1.C.2, 1.C.3, 2.A.1, 2.B.4, 3.B.1, 3.B.2, 3.B.3, 3.B.4, 3.C.1, 3.C.2, 4.A, 4.B

<p>Partie 4. La gestion du paysage et du développement urbain</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La prise en compte du grand paysage : du littoral à l'arrière-pays 2. Le développement équilibré d'un territoire littoral 3. Un mode de développement urbain global de qualité 	<p>Le projet prévoit une végétalisation forte et le développement d'une trame verte toute en maîtrisant la plantation des arbres de hautes tiges afin de ne pas occulter les cônes de vues vers la mer et le paysage lointain.</p> <p>Le site de projet n'est pas situé au niveau d'une coupure d'urbanisation identifiée par le SCoT. Le projet de construction se fait dans la continuité de l'urbanisation existante.</p> <p>Les aménagements en bordure de la RN13 vont permettre une qualification paysagère de ce projet situé entre entrée de ville, donnant une vision plus conforme à ce qu'on attend d'une entrée de ville</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette orientation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le projet préserve la vue sur mer en mettant en place un cône de vue paysager inconstructible. Les hauteurs de végétaux et des constructions seront limitées afin que les habitations en amont puissent conserver des vues mer. L'emprise de projet ne se situe pas dans une coupure d'urbanisation identifiée dans le DOG. Des plantations seront mises en place afin d'intégrer au mieux le parc d'activités dans le paysage. Un traitement paysager particulier sera également mis en œuvre en bordure de la RN 13. Il permettra une meilleure lecture de l'entrée de ville. 2. Le site de projet se trouve dans l'emprise des espaces identifiés comme « espaces proches du rivage ». Le projet du parc d'activités rentre dans le cadre d'une extension de l'urbanisation. Celle-ci nous paraît rentrer dans les conditions évoquées au DOG, puisque le projet se situe proximité de transports collectifs, il valorise une trame verte, il ne prévoit pas l'implantation d'industrie lourde. 3. Dans la conception du projet du parc d'activités, nous avons intégré une approche environnementale de l'urbanisme, en mettant en place une gestion des eaux pluviales, en préservant et valorisant la zone d'intérêt écologique préservée, en intégrant une trame verte et des continuités végétales. <p>Le projet est compatible avec cette stratégie : 4.1, 4.2.A.2, 4.3,</p> <p>Le projet n'entrave pas cette stratégie : 4.2.A.1,</p>
---	---

2.2.7 Compatibilité avec la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT adopté en 2011 est en cours de révision. « Le délai d'évaluation est trop restreint dans le temps pour juger de l'impact réel du SCoT. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux et la réalisation des projets n'ont pas pu être menées à leur terme.

Au terme du bilan du SCoT, les conclusions ont fait apparaître quatre raisons qui ont milité en faveur d'une révision :

- Les évolutions législatives avec les lois Grenelle, ALUR et ELAN, entre autres, modifient le contenu du SCoT et les thématiques à traiter.
- Les évolutions du périmètre des intercommunalités et du territoire du SCoT sont de nature à questionner l'armature urbaine dressée par le SCoT en vigueur.
- Certaines orientations sont à préciser pour une meilleure traduction opérationnelle notamment sur les thématiques liées aux objectifs spatialisés d'intensification urbaine (densité, développement dans les enveloppes urbaines existantes), au commerce (écriture plus forte sur les localisations préférentielles du commerce), à la trame verte et bleue (transposition des grandes orientations stratégiques du Schéma Régional de Cohérence Écologique).
- Prise en compte des travaux dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durables et d'Égalité des Territoires de Normandie.

Partant de ce constat, le Comité syndical du Syndicat Mixte du SCoT du Pays du Cotentin a prescrit la révision du SCoT par délibération du 6 avril 2017.

Cette révision devant répondre aux objectifs suivants :

- L'accroissement de la population et du nombre d'emplois.
- Le respect des objectifs de développement durable et l'adaptation aux effets du réchauffement climatique.
- Le renforcement de l'attractivité du territoire, notamment par son désenclavement externe et interne.
- Un développement équilibré et cohérent du territoire, reposant sur une spatialisation cohérente du développement économique, résidentiel et des infrastructures. » Source « Révision du SCoT du Pays du Cotentin - Introduction

Le périmètre du SCoT du Pays du Cotentin a évolué depuis 2011. Il couvre désormais un territoire d'une superficie totale de 1884km², et composé de 152 communes regroupées en deux intercommunalités : la communauté d'agglomération du Cotentin et la communauté de communes de la Baie du Cotentin.

Le SCoT doit être compatible avec : Le SDAGE des Eaux Seine Normandie, les SAGE des Eaux Vire et Douve Taute, le PPRI de la Vire, les PPRL de Saint Vaast la Hougue et Barneville Carteret, le PPMR de la région de Cherbourg, le PGRI Seine Normandie, les PPI des sites AREVA LA HAGUE, du centre national de production électrique de FLAMANVILLE, du port militaire de CHERBOURG, le PEB de l'aéroport de Cherbourg-Maupertus, la charte du PNR des Marais du Cotentin et du Bessin et le SRADDET.

Le SCoT doit prendre en compte : le SRCE, le Schéma Départemental des Carrières de la Manche, le S3RER, le SRDAM.

Et enfin le SCoT s'appuie sur : le SRCAE, SRE, le Plan de Gestion des Déchets du Bâtiments et Travaux Publics, le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets, SRGS, le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage, SDTAN, les DOCOB Natura 2000, le Plan pluriannuel régional de développement forestier, le Plan Climat Air Energie Territorial, le PDH, le PDALPD, le PRAD et le GEPER.

2.2.7.1 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Cette pièce est la traduction des enjeux révélés par le diagnostic et l'état initial de l'environnement en projet politique. Elle met en lumière les souhaits exprimés collectivement par les élus pour leur territoire et **fixe un cap et de grandes orientations** pour les 20 ans à venir.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables fixe pour objectifs les orientations suivantes :

Objectifs	Comment le projet répond aux orientations de ces objectifs
<p>1 L'authenticité au service de la transition écologiques</p> <p>1.1 Protéger et valoriser les ressources environnementales pour une gestion dynamique favorisant durabilité et capacité de renouvellement</p> <p>1.2 Valoriser les façades littorales en lien avec le littoral, en renforçant la culture d'adaptation aux risques face aux changements climatiques</p> <p>1.3 Prendre en compte les enjeux de gestion de l'espace agricole pour accompagner les mutations au service de la qualité et de la traçabilité des productions</p> <p>1.4 Renforcer la politique de valorisation patrimoniale « des grands paysages remarquables aux paysages de proximité », « du patrimoine bâti remarquable à la profusion de patrimoines architecturaux, vernaculaires, historiques, ... »</p> <p>1.5 Réutiliser et/ou adapter des modes constructifs propres au territoire pour une meilleure performance énergétique et climatique</p>	<p>1.1 Le projet intègre une trame verte au cœur du projet et en périphérie. la zone d'intérêt écologique préservée et la mise en place de bassins de rétention plantés permet de filtrer de l'eau et d'assurer la qualité de la ressource en eau.</p> <p>1.2 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>1.3 Le projet n'est pas concerné par cette orientation</p> <p>1.4 Les lisières du projet sont aménagées avec un traitement végétal, les vues mers sont conservées, un cône de vue, vers la mer, non construit est conservé. Les murets en pierre existant sont réutilisés et déplacés.</p> <p>1.5 Le projet n'entrave pas cette orientation</p>
<p>2 La solidarité comme principe d'organisation et de fonctionnements</p> <p>2.1 Une armature urbaine et rurale au service d'un mode de développement solidaire alliant renforcement des fonctions métropolitaines et renforcement de la proximité</p> <p>2.2 Des mobilités internes physiques et virtuelles pour diminuer les temps de déplacements et offrir plus de libertés aux habitants et aux acteurs économiques</p> <p>2.3 Une offre de logements maîtrisée et propice aux parcours résidentiels et à une croissance qualitative et solidaire</p> <p>2.4 Le tourisme comme moyen d'amplifier la solidarité et l'authenticité d'un patrimoine culturel, naturel et bâti vivant</p> <p>2.5 Une organisation commerciale qui privilégie la proximité et l'accessibilité pour tous</p> <p>2.6 Des équipements à déployer pour tous et tous les types d'usages</p>	<p>2.1 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>2.2 Le projet prévoit un développement de mode de déplacements doux en créant autour et au cœur du projet des continuités piétonnes et une voie cyclable</p> <p>2.3 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>2.4 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>2.5 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>2.6 Le projet n'entrave pas cette orientation</p>
<p>3 Une économie innovante tirée par la transition et par l'ouverture du territoire</p> <p>3.1 Faire du Cotentin le territoire de toutes les énergies</p> <p>3.2 Amplifier l'ouverture sur la mer et renforcer le rôle économique des ports</p> <p>3.3 Mettre en œuvre un véritable projet marin, agricole et agroalimentaire Cotentinois</p> <p>3.4 Structurer les espaces économiques pour les développements d'une double réalité économique : métropolitaine et de proximité</p> <p>3.5 Penser le tourisme comme moyen d'amplifier la dynamique économique liée à la croissance verte et bleue</p>	<p>3.1 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>3.2 Le projet participe à cette orientation dans le sens où il va permettre l'installation d'activités industrialo-maritime à proximité des activités portuaires.</p> <p>3.3 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>3.4 Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>3.5 Le projet n'entrave pas cette orientation</p>

2.2.7.2 Le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le DOO est le seul document du SCoT qui a **une valeur prescriptive et opposable** aux documents d'urbanisme locaux. Il établit le cadre et les règles permettant aux collectivités locales du SCoT d'atteindre les objectifs déterminés dans le PADD. Le DOO définit les principes d'aménagement dans le respect des orientations édictées par le PADD.

Le DOO est organisé en trois partis qui reprennent les trois grands axes du PADD. Ces trois parties abordent successivement l'ensemble des orientations fixées dans le PADD en suivant sa trame, dans la mesure du possible, pour une meilleure appropriation des liens entre les deux documents.

Objectifs	Comment le projet répond aux orientations de ces objectifs
<p>Partie 1. L'authenticité au service de la transition écologiques</p> <p>Orientation 1 Protéger et valoriser les ressources environnementales pour une gestion dynamique favorisant durabilité et capacité de renouvellement</p> <p>Orientation 2 Préserver la qualité de la ressource en eau</p> <p>Orientation 3 Renforcer la culture d'adaptation aux risques face au changement climatique</p> <p>Orientation 4 Valoriser et gérer les façades littorales</p> <p>Orientation 5 Renforcer la politique de valorisation patrimoniale</p> <p>Orientation 6 Prendre en compte les enjeux de gestion de l'espace agricole</p>	<p>1. Le projet n'est pas situé en zone de réservoirs de biodiversité, mais le projet permet le prolongement de la trame verte à l'intérieur de l'aménagement tout en servant de support d'intégration paysagère du parc d'activités par la plantation d'essences locales arbustives et arborée. Cette trame verte permet de renforcer la trame des corridors écologiques. De plus, le principe « Eviter-Réduire-Compenser » est mis en œuvre. Nous « Evitons » en sanctuarisant une zone humide (zone d'intérêt écologique préservée) identifiée sur le site. Une réflexion est portée sur la mise en place de nichoirs à oiseaux dans le parc d'activités. Le projet prévoit la mise en œuvre de clôture avec un dispositif permettant le passage de la petite faune</p> <p>Le projet respecte les objectifs : 1.2.2, 1.3.1, 1.4.2, 1.6.2</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs : 1.1, 1.2.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.4.1, 1.4.3, 1.5, 1.6.1</p> <p>2. Le projet prévoit la mise en place de noues et bassins d'infiltration qui permettront la gestion des eaux pluviales. Cette gestion permettra également d'assurer le bon fonctionnement de la zone d'intérêt écologique préservée.</p> <p>Le projet respecte les objectifs : 2.1,</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs : 2.2</p> <p>3. Le projet tient compte du PPRN de la région de Cherbourg, La zone la plus à risque au Nord correspond à la zone d'intérêt écologique préservée. Il tient compte également du risque de remontée de nappe en maximisant les surfaces perméables, en interdisant les sous-sols et en concevant des ouvrages de gestion des eaux pluviales adaptés à la présence éventuelle de la nappe.</p> <p>Le projet respecte les objectifs : 3.1.1</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs :3.1.2, 3.1.3, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.3</p> <p>4. Le projet n'entrave pas cette orientation</p> <p>5. Le projet s'attache à préserver les vues mer pour les riverains des habitations existantes en maîtrisant la hauteur des constructions futurs. L'implantation des constructions est pensée de façon à conserver un cône de vue d'une largeur minimum de 100m. Le projet paysager projeté met en scène l'entrée de ville depuis la RN 13 par des plantations rythmées entre strates hautes et strates basses permettant une visibilité sur le parc d'activités. Situé en pente le futur parc d'activités recevra des plantations linéaires suivant les courbes de niveaux, qui permettront une meilleure insertion paysagère. La trame verte mise en place recevra une gestion particulière sous forme de lisière progressive permettant le développement de la faune et de la flore.</p> <p>Le projet respecte les objectifs : 5.1.1, 5.1.2, 5.2, 5.3.2, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs : 5.3.1, 5.3.3, 5.4.4</p> <p>6. Le projet se situe un terrain constitué actuellement d'une friche agricole entre urbanisation et une infrastructure structurante la RN13. Cette « dent creuse » permet l'extension de l'urbanisation dans la continuité du bâti existant.</p> <p>Le projet respecte les objectifs : 6.2.1</p>

	Le projet n'entrave pas les objectifs : 6.1.1, 6.1.2, 6.2.2, 6.2.3, 6.3.1, 6.3.2
<p>Partie 2. La solidarité comme principe d'organisation et de fonctionnements</p> <p>Orientation 1 Renforcer les fonctions métropolitaines et de proximité pour un mode de développement solidaire</p> <p>Orientation 2 Favoriser le développement des mobilités sous toutes ses formes pour améliorer les connexions internes et externes des espaces de vie du territoire</p> <p>Orientation 3 Accompagner le parcours résidentiel des ménages par une offre suffisante et qualitative</p> <p>Orientation 4 Organiser l'offre commerciale de manière à s'adapter aux évolutions dans les modes de consommation des personnes</p> <p>Orientation 5 Déployer les équipements pour des usages différenciés et complémentaires</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le projet n'entrave pas cette orientation 2. Le terrain de l'opération est classé en pôle multimodal majeur. Le projet prévoit la création d'un giratoire permettant de desservir le parc d'activités. Le dimensionnement du giratoire tiens compte des différents besoins et usages du parc d'activités et des zones d'habitations riveraines. L'accès au parc d'activités par le biais de ce giratoire permet un accès de proximité avec la RN 13. Le projet prévoit le développement de déplacements doux créant autour et au cœur du projet des continuités piétonnes et une voie cyclable (par la création de cheminements cyclo-pédestre nord-sud et d'une voie cyclable le long de la rue de la Croix Morel. <p>Le projet respecte les objectifs : 2.1.1, 2.3.3,</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs : 2.1.2, 2.2, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.5, 2.3.6, 2.4,</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Le projet n'entrave pas cette orientation 4. Le projet n'entrave pas cette orientation 5. Le projet n'entrave pas cette orientation
<p>Partie 3. Une économie innovante tirée par la transition et par l'ouverture du territoire</p> <p>Orientation 1 Faire du Cotentin le territoire de toutes les énergies</p> <p>Orientation 2 Amplifier l'ouverture sur la mer et renforcer le rôle économique des ports</p> <p>Orientation 3 Mettre en œuvre un véritable projet marin, agricole et agroalimentaire proximitaire et valoriser la ressource en sous-sol</p> <p>Orientation 4 Structurer les espaces économiques pour les développements d'une réalité métropolitaine et de proximité</p> <p>Orientation 5 Penser le tourisme comme moyen d'amplifier la dynamique économique</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le projet n'entrave pas cette orientation 2. Le projet n'entrave pas cette orientation 3. Le projet n'entrave pas cette orientation 4. Le projet porte sur la création d'un parc d'activités économique sur un terrain aujourd'hui en friche et directement ciblée dans le « Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Cherbourg » comme une zone de renforcement de son développement économique. Le projet se trouve à proximité du port de Cherbourg en Cotentin et avec un accès sur la RN 13. Cette ce parc d'activités sera également connectée à la piste cyclable allant de Tourlaville à Cherbourg. <p>Le projet respecte les objectifs : 4.1.1, 4.2, 4.3.1, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5</p> <p>Le projet n'entrave pas les objectifs : 4.1.2, 4.1.3, 4.3.2,</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Le projet n'entrave pas cette orientation

Ainsi le projet est compatible avec les orientations et objectifs du SCoT en cours de révision.

2.2.8 Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE Seine-Normandie)

La zone d'étude est incluse dans le très vaste bassin Seine-Normandie. Le comité de bassin, aidé en cela par les collectivités et des spécialistes dans les multiples domaines liés à l'eau, a défini sur l'ensemble du Bassin Seine-Normandie un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), tel qu'il est prévu par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE 2022-2027) du bassin Seine-Normandie a été adopté par le comité de bassin du 23 mars 2022.

L'objectif d'un SDAGE est de définir une politique de gestion des eaux au sens global du terme (zones littorales, cours d'eau, zones humides, assainissement, AEP, pollutions agricoles et industrielles, protection de la nature...) cohérente et coordonnée sur l'ensemble du bassin. Le SDAGE pourrait se définir comme une politique commune de gestion du domaine aquatique visant à orienter de façon optimale l'aménagement et la gestion de l'eau au regard de tous les outils juridiques et réglementaires touchant de près ou de loin aux milieux aquatiques.

Le SDAGE est un document de planification qui fixe « les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et quantité des eaux » (article L.212-1 du Code de l'Environnement) à atteindre dans le bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Le SDAGE 2022-2027 définit les orientations fondamentales suivantes :

- 1 - OF1 = Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée
- 2 - OF2 = Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable
- 3 - OF3 = Pour un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles
- 4 - OF4 = Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face aux changements climatiques
- 5 - OF5 = Protéger et restaurer la mer et le littoral

Le présent projet s'inclut tout particulièrement dans le respect des orientations et dispositions suivantes :

Orientation fondamentale 1 : Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée
Orientation 1.1 : Identifier et préserver les milieux humides et aquatiques continentaux et littoraux et les zones d'expansion des crues, pour assurer la pérennité de leur fonctionnement
Disposition 1.1.2 : Identifier et préserver les milieux humides dans les documents d'urbanisme
Disposition 1.1.3 : Protéger les milieux humides et les espaces contribuant à limiter le risque d'inondation par débordement de cours d'eau ou par submersion marine dans les documents d'urbanisme [Disposition SDAGE – PGRI]
Disposition 1.1.5 : Gérer et entretenir les milieux humides de manière durable et concertée afin de préserver leurs fonctionnalités, la diversité des habitats et des espèces associées [Disposition en partie commune SDAGE – PGRI]
Disposition 1.1.6 : Former les élus, les porteurs de projets et les services de l'Etat à la connaissance des milieux humides en vue de faciliter leur préservation et la restauration des zones humides

- Le maître d'ouvrage a réalisé une étude de délimitation de zone humide afin de vérifier la présence ou non de zone humide sur le site. L'étude a conclu à la présence d'une zone humide au Nord du terrain. **Le projet prévoit de sanctuariser cette zone humide sur une superficie de 3,4 ha et d'assurer une gestion cohérente et adaptée.** Ainsi, le projet n'impacte pas de zone humide. Une alimentation hydraulique, via le rejet des ouvrages de gestion des eaux pluviales, permettra de maintenir sa fonctionnalité.
- La zone humide sera classée en zone N dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.

Orientation fondamentale 2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable
<u>Orientation 2.3</u> : Adopter une politique ambitieuse de réduction des pollutions diffuses sur l'ensemble du territoire du bassin
<i>Disposition 2.3.4. : Généraliser et pérenniser la suppression du recours aux produits phytosanitaires et biocides dans les jardins, espaces verts et infrastructures</i>
<u>Orientation 2.4</u> : Aménager les bassins versants et les parcelles pour limiter le transfert des pollutions diffuses
<i>Disposition 2.4.2 : Développer et maintenir les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements</i>

- L'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces communs et à proximité des ouvrages de collecte et de stockage des eaux pluviales est proscrite.
Dans le cadre d'une gestion différenciée des espaces verts, il est recommandé de ne pas tondre systématiquement toutes les surfaces enherbées pour éviter d'obtenir un milieu unique et monospécifique, banal et présentant un faible intérêt écologique.
- Le projet prévoit la création d'une trame verte généreuse. Les eaux de ruissellement issues du bassin versant amont seront prises en compte dans le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Orientation fondamentale 3 : Pour un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles
<u>Orientation 3.1</u> : Réduire les pollutions à la source
<i>Disposition 3.1.4. : Sensibiliser et mobiliser les usagers sur la réduction des pollutions à la source</i>
<u>Orientation 3.2</u> : Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu
<i>Disposition 3.2.2 : Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la gestion à la source des eaux de pluie dans les documents d'urbanisme</i>
<i>Disposition 3.2.3. : Améliorer la gestion des eaux pluviales des territoires urbanisés</i>
<i>Disposition 3.2.4. : Edicter les principes d'une gestion à la source des eaux pluviales</i>

Disposition 3.2.6. : Viser la gestion des eaux pluviales à la source dans les aménagements ou les travaux d'entretien du bâti - Respect des principes et objectifs suivants :

- le débit spécifique issu de la zone aménagée proposé par le pétitionnaire, en l'absence d'objectifs précis fixés par une réglementation locale (SAGE, règlement sanitaire départemental, SDRIF, SRADDET, SCoT, PLU, zonages pluviaux, etc.), doit être inférieur ou égal au débit spécifique du bassin versant intercepté par le périmètre du projet ;

- la neutralité hydraulique du projet du point de vue des eaux pluviales doit être le plus possible recherchée pour toute pluie de période de retour inférieure à 30 ans, sans que cette recherche s'opère au détriment de l'abattement des pluies courantes.

- Sur les lots accueillant des activités tertiaires, les places de stationnement seront réalisées en revêtements perméables.
- Des ouvrages de rétention seront créés afin de collecter les eaux pluviales et afin de les restituer avec un débit limité dans le milieu naturel (rejet limité vers la zone humide existante au Nord).
- Le parc d'activités sera équipé d'un système de collecte séparative des eaux. Les eaux usées seront collectées puis dirigées vers le réseau existant et vers la station d'épuration où elles sont traitées et dépolluées avant d'être rejetées dans le milieu naturel.
- Les eaux pluviales du domaine public seront collectées, stockées et décantées au niveau des ouvrages de rétention étanches, et dépolluées avant rejet limité dans la zone humide existante au Nord. Les futurs ouvrages de gestion des eaux pluviales du domaine public seront dimensionnés pour stocker une pluie d'orage de période de retour centennale. La surverse sera dirigée également vers la zone humide, puis un fossé et au final dans la Manche. Ainsi, la création de la zone d'activités n'aura pas de préjudice à l'aval du projet.
- Le débit de fuite global sera régulé avant rejet dans la zone humide existante. **Les ouvrages de rétention des eaux pluviales du parc d'activités pourront stocker une pluie d'orage de période de retour centennale.** Ainsi, la création du parc d'activités n'aura pas de préjudice à l'aval du projet. **La neutralité hydraulique du projet est bien respectée pour une pluie de période de retour 30 ans.**
- Conformément au règlement de la zone, les eaux pluviales provenant du domaine privatif seront collectées, stockées et rejetées avec un débit limité, après passage dans un séparateur à hydrocarbures, dans le réseau pluvial interne de la zone, vers les bassins de rétention du domaine public. Les futurs ouvrages de gestion des eaux pluviales du domaine privé seront dimensionnés, au minimum, pour stocker une pluie d'orage de période de retour trentennale. En cas d'activité à risque, chaque futur acquéreur devra mettre en place des dispositifs de dépollution des eaux pluviales.
- Le débit de fuite total rejeté dans le milieu récepteur (vers la zone humide et vers les horizons inférieurs du sol via l'infiltration) sera d'environ 48 l/s, après stockage dans des ouvrages de rétention dimensionnés pour une pluie de période de retour centennale. Le débit généré à l'état initial par le projet est estimé à 0.50 m³/s (soit 500 l/s) pour une pluie de période de retour centennale. **Le débit de fuite total rejeté dans le milieu récepteur sera donc bien inférieur au débit généré par le projet à l'état initial.**

Orientation fondamentale 4 : Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face aux changements climatiques

Orientation 4.1. : Limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau et les milieux aquatiques

Disposition 4.1.1. : Adapter la ville aux canicules

Orientation 4.2 : Limiter le ruissellement pour favoriser des territoires résilients

- Le projet prévoit de préserver la zone humide au Nord. Les zones humides constituent des écosystèmes particulièrement intéressants à préserver car elles influencent le climat et participent à sa régulation. Avec la sanctuarisation et la gestion adaptée de la zone humide existante au Nord, le projet de zone d'activités participe à la réduction des émissions de GES en favorisant le stockage du carbone dans ces milieux naturels.
- Le projet prévoit la création d'une trame verte généreuse, de franges paysagères, d'espaces tampon enherbés. Les plantations seront des essences locales, non envahissantes, non nuisibles, non allergisantes et adaptées au changement climatique.

L'installation des entreprises s'accompagnera d'aménagements de gestion des eaux pluviales. On rappellera ici que le projet fera l'objet d'un dossier réglementaire Loi sur l'Eau qui visera notamment à faire en sorte que le projet n'impacte pas le milieu aquatique et démontre sa compatibilité avec le SDAGE.

Le projet de parc d'activités est donc en totale cohérence avec le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027.

2.2.9 Compatibilité avec le SAGE

La commune de Cherbourg en Cotentin n'est pas concernée par un SAGE.

2.2.10 Compatibilité avec les principaux textes régissant l'urbanisme

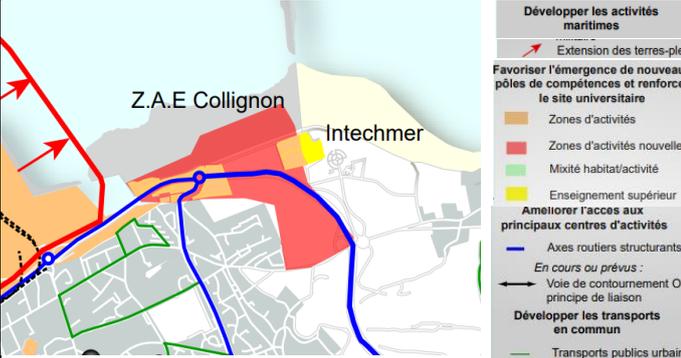
L'aménagement du secteur de Collignon selon les conditions envisagées nécessite un ajustement du PLU de Cherbourg-en-Cotentin.

Une procédure de déclaration de projet entraînant mise en compatibilité du PLU paraît appropriée, considérant que les changements à apporter au dossier :

- Sont conformes aux règles générales d'utilisation du sol, en particulier l'article L.101-2 du code de l'urbanisme qui vise notamment à gérer les sols de façon économe, à réduire les émissions des gaz à effet de serre, à économiser les ressources fossiles, à produire de l'énergie à partir de sources renouvelables...
 - En effet, le projet vient aménager d'anciens terrains agricoles à l'abandon qui ont fait l'objet d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) dans cet objectif. Il consacre un caractère naturel aux limites et à l'intérieur du terrain, et en confortant la Trame Verte et Bleue. Il tire le meilleur parti possible du terrain Nord en y développant de l'activité économique liée à l'industrie portuaire, mettant à profit les infrastructures de déplacements (motorisés et doux) existantes, et renforçant le développement urbain (en termes d'emplois, d'habitats, de retombées économiques, etc.) du pôle cherbourgeois dans lequel il s'inscrit.
- N'engendrent pas d'incidences notables sur l'environnement ;
 - Les enjeux les plus importants sont :
 - Ceux sur le paysage, en lien avec l'aménagement du site qui va permettre d'apporter une valorisation paysagère de cette entrée de ville, apportant une plus-value aux terrains qui sont actuellement peu qualitatifs (présence de friches et de monticules de déblais).
 - Ceux en lien avec la préservation des milieux humides, en lien avec la zone d'intérêt écologique préservée identifiée.
- Ne porte pas atteinte à l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durable en vigueur

Les incidences du projet n'engendrent pas de changements qui par leur nature et leur ampleur modifient le parti d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme. Au contraire, l'opération d'aménagement s'inscrit dans les grands objectifs retenus pour bâtir le PLU.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui guide le PLU de Cherbourg-en-Cotentin s'articule autour des cinq orientations générales suivantes :

Orientation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Cherbourg en Cotentin	Compatibilité avec le projet
<p>Première orientation : affirmer la place de l'agglomération dans le développement régional et national :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Inscrire le port de Cherbourg dans les grands courants d'échanges maritimes -Opter pour un redéploiement des zones d'activité à proximité des principales infrastructures routières, ferroviaires et portuaires -Equilibrer la distribution des activités de commerce/service dans l'agglomération  <p><i>Schéma Affirmer la place de l'agglomération dans le développement régional et national, source : PLU Cherbourg en Cotentin PADD</i></p>	<p>Le projet valorise pour de l'activité un terrain situé dans une dent creuse entre limite de l'urbanisation cherbourgeoise et des infrastructures routières (RN13). Et se situe à proximité des infrastructures portuaires.</p>
<p>Deuxième orientation : promouvoir des modes d'habitat adaptés et maîtriser l'étalement urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Offrir de nouvelles réserves d'espaces pour préserver la diversité de l'habitat et garantir l'équilibre social dans les quartiers anciens et nouveaux. -Préparer la mise en place d'opérations d'urbanisme et d'aménagement adaptées en concertation avec les communes (ZAC, OPAH, voies nouvelles...) et les habitants. -Favoriser les recompositions urbaines inscrites dans l'ORU « Entre terre et mer » et les programmes de renouvellement urbain communautaires. 	<p>Le projet n'est pas concerné par cette orientation.</p>
<p>Troisième orientation : développer les services à la population et conforter l'attractivité de l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Développer le pôle universitaire et l'ensemble du secteur de la formation générale et spécialisée. -Faciliter l'insertion urbaine et le redéploiement des principaux services à la population notamment dans la ville centre. -Favoriser une desserte fonctionnelle de l'agglomération par les principales infrastructures routières et ferroviaires à l'est et à l'ouest. 	<p>Le site présente clairement une desserte fonctionnelle par les principales infrastructures à l'Est. Avec les aménagements réalisés rue de la Croix Morel (giratoire, voie verte, cheminements, ...) les modes de déplacements sont favorisés. Avec l'aménagement de l'entrée d'agglomération, le projet valorisera l'image du territoire et le cadre de vie de ses habitants.</p>

<p>-Encourager les modes de déplacements alternatifs : piétons 2 roues, transports collectifs.</p> <p>-Poursuivre les politiques d'amélioration équilibrée du cadre de vie dans les quartiers adaptée à l'évolution des modes de vie des habitants.</p>	
<p>Quatrième orientation : assurer la protection des patrimoines naturels urbains et historiques et maintenir l'activité agricole :</p> <p>-Maîtriser l'évolution des paysages urbains littoraux et ruraux en maintenant le caractère non constructible des espaces naturels qui contribuent à la lisibilité des unités paysagères.</p> <p>-Préserver l'activité agricole.</p> <p>-Protéger les patrimoines naturels, culturels, et historiques.</p>	<p>La lisibilité des unités paysagères ne sera pas remise en cause. Les vues mer seront maintenues.</p> <p>Aucun élément patrimonial ne sera détruit pour satisfaire le projet. Les murets en pierre présents sur le site seront reconstruits à d'autres endroits dans le projet.</p>
<p>Cinquième orientation : lutter contre les nuisances et prévenir les risques :</p> <p>-protéger les biens, les activités contre des dommages et les personnes contre d'éventuels préjudices liés à la présence de risques localement connus ou reconnus par une information de la population des connaissances acquises.</p>	<p>Le projet n'aggrave aucun risque connu.</p> <p>D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa très fort à l'extrémité Nord.</p> <p>D'après la cartographie de l'aléa submersion marine (pour un événement de fréquence centennal avec prise en compte du changement climatique), la partie Nord de la zone d'étude est soumise à différents aléas : gradient allant d'un aléa faible à un aléa très fort à l'extrémité Nord. Dans cette modélisation, l'aléa très fort couvre une surface plus importante.</p> <p>La cartographie des enjeux du Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg réalisée en août 2019 prend en compte le projet du parc d'activités Collignon sud. La cartographie classe le terrain en espace économique, parc d'activités futur.</p> <p>La partie Nord du projet est concernée par la présence de zones rouges (RI), de zones bleues foncées (BI) et de zones bleues clair (Bi).</p> <p>Les zones rouges correspondent à un risque fort ; les zones oranges à des risques forts en centres urbains denses et en zones de projets concertés ; la zone bleue foncée correspond à un risque modéré ; la zone bleue clair correspond à un risque faible et les zones jaunes correspondent aux risques dans les zones portuaires.</p>

Le projet prévoit de conserver la zone humide existante au Nord sous forme de zone d'intérêt écologique préservée, zone correspondante au risque de submersion marine. Seul un lot



Report des zones de submersion marine sur le plan masse (source MOSAÏC)

sera en partie situé en zone présentant un risque de submersion marine.

La zone humide existante au Nord sera intégralement conservée. Il n'y aura donc aucun autre remblai dans les zones concernées par un risque de submersion marine. Le projet évite donc de soumettre des activités au risque de submersion marine. Le projet s'est attaché à minimiser au maximum les remblais dans cette zone.

D'après la DREAL, le projet est soumis à un risque de remontée de nappe : la nappe pouvant remonter entre 0 m et 1 m de profondeur sur la quasi-totalité du terrain.

Les ouvrages de rétention sur le domaine privatif seront dimensionnés pour stocker une pluie de période de retour décennale. En raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur, l'infiltration des eaux pluviales n'est pas autorisée.

Les eaux pluviales issues des emprises privatives pourront être rejetées au réseau de collecte commun à débit limité. En amont du rejet de débit de fuite, un décanteur/déshuileur et une rétention fixe et étanche seront mises en œuvre afin de recueillir une pollution accidentelle (rétention fixe équipée d'un ouvrage de fermeture de type vanne) dans le cas d'activité susceptible de recevoir des circulations de véhicule pouvant générer une pollution accidentelle.

En ce qui concerne les apports en charges polluantes produits par le domaine public, ils seront liés à la circulation des véhicules et notamment des poids-lourds.

Les eaux pluviales des voiries et espace communs seront collectées par un réseau principal en béton, diamètre Ø300 à

Ø800, situé sous la chaussée, pour évacuation dans des futurs bassins de rétention situés au Nord de l'opération. Les bassins de rétention seront étanches (nappe peu profonde). Un débit de fuite de 3 l/s/ha sera rejeté vers la zone d'intérêt écologique préservée au nord pour lui assurer une continuité d'apport hydrique. En cas de pluie importante de type centennale, une surverse dirigera les eaux vers la zone d'intérêt écologique préservée au nord. La zone humide existante dispose en l'état actuel, d'une conduite de rejet de débordement vers le fossé existant au droit de la piste cyclable dirigeant les eaux vers le bassin existant disposant lui-même d'un rejet vers le port.

Les ouvrages de rétention seront étanches, limitant ainsi toute interaction avec la nappe en cas de remontée de celle-ci (risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur). Les eaux pluviales seront décantées au niveau des ouvrages de rétention ; une dépollution naturelle sera réalisée au niveau de la zone d'intérêt écologique préservée. (+ prévoir séparateur en amont du rejet dans la zone d'intérêt écologique préservée + vanne de sectionnement).

La mise en œuvre d'un séparateur à hydrocarbures est recommandée pour les activités « polluantes » car, selon la SETRA, l'usage de ces ouvrages doit se limiter à des aménagements très particuliers qui génèrent des eaux à fortes concentrations en hydrocarbures flottants, tels que les stations-services, les aires d'entretien de véhicules, les activités pétrochimiques...

Les eaux ainsi dépolluées qui rejoindront au final le milieu naturel seront conformes à des eaux de bonne qualité. L'impact de l'aménagement du parc d'activités sur la qualité des eaux sera donc minime.

2.2.11 Compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE de Basse-Normandie)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Basse-Normandie a été adopté par arrêté du préfet de région le 29 juillet 2014, après son approbation par le Conseil régional par délibération en séance des 26 et 27 juin 2014. Le SRCE présente les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de continuités écologiques, également appelées trame verte et bleue. Il s'agit d'un document innovant, qui doit servir d'orientation pour la définition des trames vertes et bleues locales. La Trame Verte et Bleue (TVB) doit contribuer à la préservation et à la fonctionnalité des continuités écologiques, en s'intéressant à tous les milieux, y compris ruraux et urbains, au-delà des seuls espaces protégés.

Le SRCE Basse-Normandie a proposé une déclinaison de ses enjeux à l'échelle de chacun des Pays.

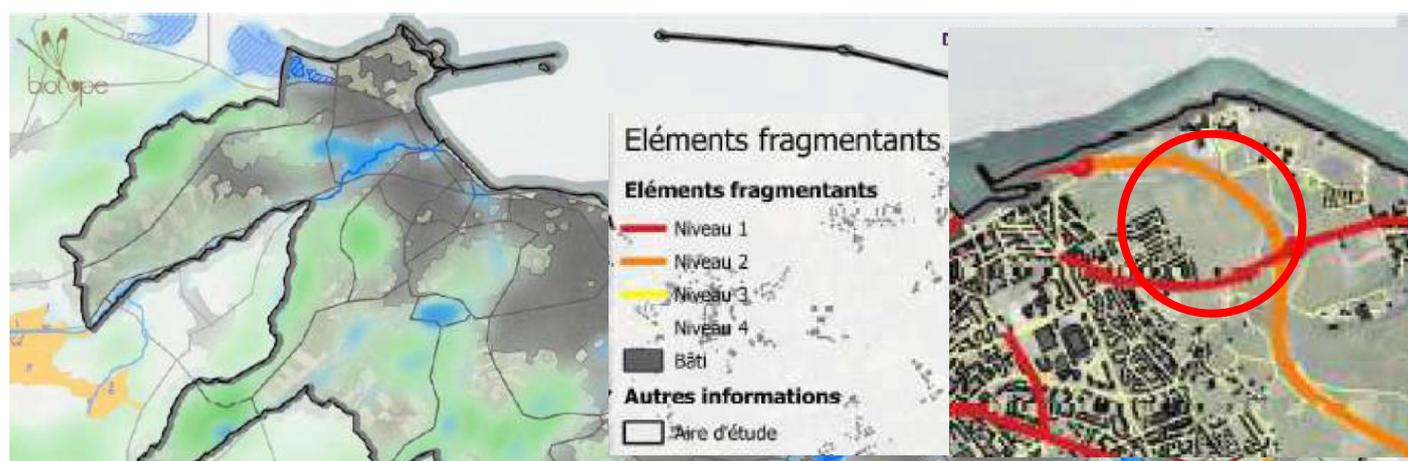
Cherbourg-en-Cotentin appartient au Pays du Cotentin. 16 réservoirs de biodiversité d'intérêt régional ont été identifiés.

Différents enjeux ont été identifiés (source : Déclinaison du Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin – BIOTOPE - 2017) :

Enjeux du SRCE à l'échelle de Cherbourg en cotentin	Constat	Compatibilité
- Un enjeu littoral majeur avec la présence de secteur typique (massifs dunaires, marais retro-littoraux) et des menaces : urbanisation et abandon des pratiques agricoles	Le territoire de Cherbourg possède peu de milieux littoraux non urbanisés, ces enjeux se concentrent principalement au niveau du marais de Collignon et à l'ouest sur l'ancienne commune de Querqueville.	
- Un enjeu zones humides avec les marais du Cotentin mais également avec les petites zones humides et tourbières intérieures jalonnent également le territoire et constituent des zones de repli pour les espèces hygrophiles en cas de salinisation des milieux rétro-littoraux.	La commune est concernée par la présence de nombreuses zones humides en lien avec le littoral et les vallées traversant le territoire	Le projet prévoit de sanctuariser 100% de la zone d'intérêt écologique préservée identifiée
- Un enjeu cours d'eau , notamment la Douve, reconnue pour son intérêt piscicole pour les espèces migratrices (saumon, lamproie, alose...). En termes de fragmentation des cours d'eau, la partie aval de la Divette connaît aussi une rupture de continuité au niveau de Cherbourg, sur l'ouvrage qui alimentait l'ancienne usine d'eau potable de la ville	La commune est directement concernée par cet enjeu avec la présence d'un élément fragmentant sur la Divette.	Non concerné
- Un enjeu bocager , le territoire a une densité bocagère parmi les plus fortes au niveau national, en lien avec la forte présence de l'élevage. D'un point de vue quantitatif, l'étude bocagère menée par la DREAL Basse-Normandie montre que le linéaire de haies dans le Nord Cotentin a légèrement augmenté entre 1998 et 2006,	La commune est directement concernée par cet enjeu avec une importante densité bocagère en périphérie de l'urbanisation et la présence d'éléments fragmentant : RN13, D650, D901.	Le projet, bien qu'étant un projet d'urbanisation, développe un maillage bocager et une trame verte qui viennent renforcer la densité bocagère.

<p>après avoir connu une forte baisse dans les années 70 et 80. Le bocage du Cotentin est toutefois soumis à plusieurs coupures significatives aux abords des grandes infrastructures et en particulier le long des principaux axes routiers</p>		
<p>- Un enjeu fragmentation, les continuités écologiques pourraient être affectées, dans les années à venir, par plusieurs projets d'envergure sur les infrastructures routières, d'autant plus que celles-ci sont parfois aménagées avec des glissières en béton, très impactantes pour les continuités écologiques.</p>	<p>La commune est directement concernée par cet enjeu avec de futurs projets routiers : mise aux normes autoroutières de la RN13, passage partiel en 2x2 voies de la RD901 à l'est de Cherbourg.</p>	<p>Le projet fait le choix de ne pas modifier les conditions de liaisons avec la RN13 à 2x2 voies. Seul un giratoire accompagné d'aménagement paysagers sera créé sur la rue de la Croix Morel.</p>

L'étude réalisée par BIOTOPE concernant la déclinaison du Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle de Cherbourg en Cotentin indique la présence d'un corridor peu fonctionnel au Nord du terrain.



Eléments fragmentant-SRCE – source : Déclinaison du Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin – BIOTOPE - 2017



SRCE – source : Déclinaison du Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin – BIOTOPE - 2017

2.2.11.1 Les infrastructures de transport : éléments fragmentant

Le projet est enclavé entre deux éléments fragmentant : la RN13 (de niveau II : éléments fragmentant qui ont des caractéristiques qui les rendent difficilement franchissable par la faune) et la rue de la Croix Morel (de niveau I : éléments de fragmentation qui sont des barrières très difficilement franchissables)

2.2.11.2 Réervoir de biodiversité et corridors écologique

L'étude classe le terrain concerné par le projet en tant que « **secteur littoral** ».

La carte des réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue de Cherbourg en Cotentin, indique que le terrain de projet est n'est pas intégré dans un réservoir de biodiversité des milieux littoraux.

La cartographie « Analyse des fonctionnalités » indique qu'au Nord du projet, le corridor écologique est à préserver. **Le projet n'aura pas d'incidence sur ce corridor écologique.**



Extrait du plan Les réservoirs majeurs de biodiversité du SCOT, Document d'Orientations et d'Objectifs



Extrait de la carte « Composantes de la Trame Verte et Bleue et secteurs d'intérêt » - SRCE de Basse Normandie – avril 2014

Secteurs d'intérêt

Trame bleue Haut bassin de la Paquine
 Trame verte Complexe boisé de St-Hubert : secteur intérieur
 Falaises des Vaches noires : secteur littoral
 Plaine de Sées : secteur fragilisé
 Trame verte et trame bleue Complexe zones humides et bois

Composantes de la TVB régionale

- Réservoirs de cours d'eau
- Corridors de cours d'eau
- Réservoirs de zones humides
- Réservoirs de milieux boisés et ouverts
- Réservoirs de milieux boisés
- Réservoirs de milieux ouverts
- Réservoirs littoraux

MATRICE VERTE

Mosaïque paysagère composée de bois, haies et prairies permanentes plus ou moins denses, connectant les réservoirs de milieux boisés et ouverts

Plaine cultivée

Corridors peu fonctionnels
 →

Corridors fonctionnels
 →

2.2.11.3 Identification des secteurs de projet

L'étude réalisée par BIOTOPE indique que le terrain est occupé par une friche herbacée avec arbustes et invasives. **Le terrain présente une importance locale en tant que réservoir de biodiversité de la sous trame littorale.**

Le projet a intégré cette notion de trame verte et bleue dans la réflexion menée pour l'agencement des espaces verts et la gestion des eaux pluviales au sein du parc d'activités et pour la zone d'intérêt écologique préservée existante au Nord.

Le secteur de « Collignon » se situe en « entrée de ville », en bordure Est de la Grande Rade. Sur ce secteur, le SDADD définit un ensemble de grandes orientations coordonnées qui se traduisent par les objectifs suivants :

- assurer le développement de la zone « Produimer Est » dans une logique d'organisation et de développement de la filière de transformation des produits de la mer, en relation étroite avec le site « Produimer » des Flamands et le port de pêche ;
- créer un nouveau parc d'activités au Sud du contournement Est (zone de Collignon Sud env. 17 hectares), qui aura pour vocation d'accueillir à court et moyen termes des activités liées aux développements industrialo-portuaires en cours ainsi que d'autres types d'activités économiques majeures ;
- préserver la possibilité de créer une nouvelle plateforme portuaire sur l'espace de la Grande Rade, sur une zone déjà identifiée par le SCOT et le SDAP de 2010 et classée 2 AUz dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin ;
- développer et élargir le projet « d'écharpe verte » et valoriser l'entrée de ville par des opérations de valorisation paysagère sur l'ensemble des espaces s'étendant de part et d'autre de la voie de contournement Est : le secteur de la zone Produimer Est ; le site d'entrée de ville ; le site du futur parc d'activités Collignon sud.

L'objectif est ici de s'inscrire en cohérence avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et de répondre aux exigences de qualité paysagère et environnementale de l'ensemble de la zone Collignon sud.



Extrait du plan du Schéma Directeurs d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Cherbourg

La zone d'étude est une annexe du réservoir littoral relictuel du secteur de Collignon. Elle relie la frange littorale aux espaces intérieurs de landes et bocages. **Dans un contexte déjà fortement détérioré par un mitage important, le site présente une contrainte assez forte vis-à-vis des corridors écologiques.**

Une trame verte a été intégrée dans le projet initial, couplée au niveau paysager à un important cône de vue central. En dehors de l'intérêt paysager et/ou récréatif de ces espaces (promenade), elle constitue également une mesure de réduction des impacts sur le SRCE.

2.2.12 Compatibilité avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

Le Schéma Régional Climat Air Energie, prescrit par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, est un document stratégique et prospectif, dont la finalité est de définir les objectifs et orientations aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution atmosphérique, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux changements climatiques.

Ce schéma définit de grandes orientations dont les actions relèveront, entre autres, des collectivités territoriales au travers des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET), qui seront à leur tour pris en compte dans les documents de planification et d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale (SCOT), Plan local d'urbanisme...).

Il doit permettre de renforcer la cohérence et l'articulation des actions territoriales concernant des domaines aussi variés que l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le développement d'énergies renouvelables (éolien, bois, solaire,), le développement de modes alternatifs de transport, les principes d'aménagement et urbanisme, l'évolution des outils industriels et des pratiques agricoles, ...

Le SRCAE est un document à portée stratégique visant à définir à moyen et long terme les objectifs régionaux, en matière de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air.

Face aux enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie en Basse-Normandie, il fixe les objectifs stratégiques régionaux et définit les orientations permettant l'atteinte de ces objectifs. Ces derniers sont définis à l'horizon 2020 et constituent une première étape dans la rupture énergétique nécessaire face aux changements climatiques. L'effort sera à poursuivre et à voire amplifier à l'horizon 2030 sur certains secteurs, afin de s'inscrire dans l'objectif du Facteur 4 en 2050 (c'est-à-dire la division par 4 des émissions de GES par rapport à 1990).

Ce document n'est pas prescriptif, il n'a pas vocation à fixer des mesures ou des actions.

Ce que le projet prévoit pour répondre aux attentes du SRCAE :

Le projet du parc d'activités Collignon sud s'attache à conserver et favoriser les modes de déplacements doux avec la création de cheminements piétons, de pistes cyclables ainsi qu'à inciter les futurs acquéreurs à développer les énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, ...) et à récupérer les eaux de pluie pour les réutiliser. **La mise en place de panneaux solaires est très fortement conseillée pour couvrir une partie des besoins énergétiques des bâtiments (ou parties de bâtiments) recevant des bureaux. La réglementation thermique actuelle impose une ressource renouvelable lors d'une construction d'un logement individuel, cette disposition s'appliquera « rapidement » aux autres bâtiments à travers la nouvelle réglementation (la solution photovoltaïque sera fortement favorisée par le législateur pour pallier, en partie, de l'arrêt du nucléaire à long terme).**

Ces panneaux seront préférentiellement situés en toiture et organisés de façon uniforme, convenablement située pour éviter les effets de masques des acrotères ou façades dominantes. Sur les bâtiments purement tertiaires, ils pourraient couvrir 50% de la surface de toiture terrasse.

Conformément à la réglementation en vigueur, des bornes électriques pourront éventuellement être installées dans les lots accueillant des activités tertiaires.

Dans le cadre des travaux d'aménagement du parc d'activités, le maître d'ouvrage favorisera, dans la mesure du possible, les entreprises locales, à proximité du site, ainsi que l'emploi de matériaux recyclés.

Concernant les activités tertiaires, le projet incite à l'aménagement de places de stationnement perméables afin de limiter l'imperméabilisation et réduire ainsi le ruissellement et les risques de pollution.

L'emprise au sol des constructions sera limitée et ne devra pas excéder :

- 40 % de la superficie totale de la parcelle, dans le cas d'un bâtiment recevant une activité tertiaire,
- 60% de la superficie totale de la parcelle, dans les autres cas.

L'aménageur veillera à réaliser des éclairages extérieurs conçus de manière à éviter une surconsommation d'électricité et de manière à éviter toute diffusion de lumière vers le ciel. L'aménageur veillera à limiter au maximum le nombre de lampadaires, ce

qui diminuera les coûts d'entretien, les lumières intrusives et la pollution lumineuse. Le maître d'ouvrage utilisera un éclairage à LED.

Les futurs bâtiments respecteront la réglementation thermique en vigueur au moment de leur réalisation.

Le règlement de la zone à destination des futurs acquéreurs les incitera à mettre en place des cuves de récupération des eaux pluviales afin de les réutiliser pour un usage compatible avec la réglementation. Il pourra être fait usage de dispositifs permettant la récupération d'eaux pluviales en vue de leur réutilisation, dans le respect des règles en vigueur, notamment celles issues de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments.

Ces recommandations et prescriptions sont incluses dans le cahier des charges à destination des futurs acquéreurs.

L'aménagement du parc d'activités répond donc aux objectifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, le développement d'énergies renouvelables et le développement de modes alternatifs de transport.

2.2.13 Compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET)

Prévue par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le Préfet de la Région Normandie le 2 juillet 2020.

Comme la Région s'y est engagée lors de la concertation menée de 2017 à 2019 pour coconstruire le schéma, le SRADDET sera mis en œuvre en collaboration étroite avec l'ensemble de nos partenaires sur le territoire de Normandie.

Le SRADDET fusionne plusieurs schémas préexistants comme le Schéma Régional Climat-Air-Energie, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, le Schéma Régional de l'Intermodalité.

Le SRADDET fixe des objectifs de moyen et long terme en matière :

- D'équilibre et d'égalité des territoires
- D'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- De désenclavement des territoires ruraux
- D'habitat
- De gestion économe de l'espace,
- D'intermodalité et de développement des transports
- De maîtrise et de valorisation de l'énergie
- De lutte contre le changement climatique
- De pollution de l'air
- De protection et de restauration de la biodiversité
- De prévention et de gestion des déchets.

Il s'agit à la fois d'un document :

- **Prospectif**, puisqu'il doit fixer des objectifs de moyen et long terme et vise l'égalité des territoires
- **Prescriptif** en matière d'aménagement et d'urbanisme (il s'imposera en particulier aux SCoT et PLUI). Il doit fixer des objectifs de moyen et long terme à prendre en compte par les documents d'urbanisme et définir des règles générales (avec lesquelles les documents d'urbanisme devront être compatibles)
- **Intégrateur** par l'intégration de différents schémas existants en matière d'environnement, de transports, etc. dans un même document

Le SRADDET est aujourd'hui un projet de territoire partagé par l'ensemble des acteurs régionaux, publics et privés. Avec, pour les acteurs, la simplification et la mise en cohérence des politiques publiques, ainsi que le développement durable du territoire.

Objectifs du SRADDET	Compatibilité du SRADDET avec le projet
<p>DEFINIR DES OBJECTIFS COMMUNS A L'ENSEMBLE DES CHAMPS DU SRADDET</p> <p>Préciser les objectifs à atteindre au regard de l'intitulé du schéma</p> <p>1/Accompagner les mutations socio-démographiques</p> <p>2/Lutter contre le changement climatique</p> <p>3/ Limite les impacts du changement climatique</p> <p>4/ Foncier : poser la conciliation des usages comme impératif</p> <p>5/ Favoriser une vision intégrée de la biodiversité dans l'aménagement du territoire</p>	<p>1/</p> <p>2/Le projet répond à cet objectif : le projet prévoit l'aménagement d'un maillage de cheminement cyclo-pédestre favorisant les modes de déplacements doux.</p> <p>3/ Le projet répond à cet objectif : Préservation d'une zone d'intérêt écologique préservée en bas de parcelle qui formera un espace tampon en cas d'inondation, limitation des phénomènes de ruissellement par la mise en place de systèmes d'infiltration, l'imperméabilisation des sols est limitée. Le parc d'activités sera largement végétalisé afin de lutter contre les îlots de chaleur.</p>

<p>6/ Assurer la couverture numérique du territoire</p> <p>S'inscrire dans une logique prospective, stratégique et innovante</p>	<p>4/ Le projet répond à cet objectif : Le site est constitué d'ancienne terres de maraîchage, aujourd'hui abandonnées. Cet espace constitue un des derniers espaces non construits de l'Est de l'agglomération cherbourgeoise. Il forme une dent creuse entre les quartiers d'habitations existant et la RN13 et le parc d'activités Collignon sud.</p> <p>5/ Le projet répond à cet objectif : le projet prévoit la préservation et l'amélioration d'une zone humide existante sur le site afin de mettre en valeur un espace favorable à la biodiversité. La création d'une trame verte permettant des continuités écologiques et un développement de la biodiversité est également prévu.</p> <p>6/</p>
<p>TERRITORIALISER CERTAINS GRANDS ENJEUX</p>	<p>Le projet n'est pas concerné par cette thématique.</p>
<p>FONDER L'ATTRACTIVITE INTERNATIONALE DE LA NORMANDIE SUR LA ROBUSTESSE ET LA CAPACITE D'ADAPTATION DE SON MODELE DE DEVELOPPEMENT</p> <p>Consolider la place de carrefour de la Normandie</p>	<p>Le projet n'est pas concerné par cette thématique.</p>
<p>Conforter le maillage du territoire pour répondre aux besoins des habitants</p>	<p>Le projet n'est pas concerné par cette thématique.</p>
<p>Créer les conditions du développement durable</p> <p>45/fonder la transition écologique et énergétique sur l'éducation au développement durable</p> <p>46/limiter l'impact de l'urbanisation et des aménagements sur la biodiversité et les espaces naturels</p> <p>47/préserver la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, de la terre à la mer</p> <p>48/réduire les risques naturels liés à l'eau et prévenir l'impact du changement climatique</p> <p>49/mobiliser les outils fonciers pour limiter l'artificialisation des sols et concilier les usages</p> <p>50/optimiser la gestion de l'espace par la requalification des friches</p> <p>51/économiser l'Energie grâce à la sobriété et l'efficacité énergétique</p> <p>52/augmenter la part des énergies renouvelables dans les consommations énergétiques de la Normandie</p> <p>53/réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine non énergétique</p> <p>54/adapter les objectifs nationaux de prévention et de gestion des déchets aux particularités régionales</p>	<p>45/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>46/le projet prévoit l'aménagement d'une trame verte au cœur de site permettant de créer des espaces refuges pour la faune et la flore. Cette trame verte se poursuit le long de la RN 13. Cette trame verte permettra également d'assurer des continuités écologiques. Cet aménagement sera constitué d'essences végétales locales.</p> <p>47/Sanctuarisation d'une zone humide dégradée sous forme de zone d'intérêt écologique préservée, conception d'un système de gestion des eaux pluviales qui assurera un apport hydrique à la zone d'intérêt écologique préservée tout en assurant une épuration préalable des eaux par phytoépuration, déshuilage et décantation.</p> <p>48 Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>49/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>50/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>51/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>52/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>53/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>54/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>55/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p> <p>56/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique</p>

55/planifier les installations de gestion des déchets pour atteindre les objectifs du territoire 56/ doter la Normandie d'une stratégie globale de développement de l'économie circulaire 57/expérimenter quatre boucles locales d'économie circulaire	57/ Le projet n'est pas concerné par cette thématique
Poursuivre la co-construction du projet du territoire Poursuivre la démarche itérative de co-construction Privilégier l'innovation et l'expérimentation	Le projet n'est pas concerné par cette thématique
S'appuyer sur la mise en œuvre des objectifs régionaux préalablement définis	Le projet n'est pas concerné par cette thématique
Être en capacité d'intégrer les approches développées par l'ensemble des acteurs du territoire	Le projet n'est pas concerné par cette thématique

Le projet fait l'objet d'un travail d'aménagements de qualité paysagère et environnementale en entrée de ville et à l'intérieur du parc d'activités tout en limitant au maximum l'artificialisation des sols.

Le projet prévoit la sanctuarisation et la valorisation d'une zone d'intérêt écologique préservée et met en place des continuités écologiques.

Le projet participe au renforcement du secteur logistique Normand et à l'investissement dans les plateformes logistiques. En installant des activités de logistiques et des activités liées à l'activité portuaire de Cherbourg, le projet conforte l'économie maritime Normande.

Rue de la Croix Morel un giratoire permet la bonne circulation des flux et une voie verte est créée. Un maillage de cheminement est également mis en place au sein du périmètre du projet facilitant ainsi les mobilités.

Ainsi le projet est compatible avec les orientations du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires



Schéma des espaces paysagers, source MOSAÏC

3. MISE EN COMPATIBILITE – ADAPTATIONS A APPORTER AU PLU POUR ASSURER SA MISE EN COMPATIBILITE AVEC LA DECLARATION DE PROJET

La commune de Cherbourg en Cotentin dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé en tant que PLU intercommunal par délibération du conseil communautaire de la communauté Urbaine de Cherbourg en date du 19 décembre 2017.

L'historique réglementaire est rappelé au paragraphe 1.1 Le contexte réglementaire sur la commune.

Le document d'urbanisme en vigueur classe le site en zone 2AUx (zone à urbaniser, spécialisée pour l'accueil d'activité, non immédiatement urbanisable). Le site de projet concerne la totalité de la zone 2AUx.

Les conditions d'accueil et de valorisation de ce secteur sont à la fois liées à l'aspect paysager et aux aspects réglementaires. Il est nécessaire de faire évoluer le document d'urbanisme, car les terrains concernés sont classés en zone à urbaniser à long terme depuis plus de 9 ans et parce que les dispositions du règlement écrit ne permettent pas pleinement l'aménagement cohérent envisagé. En outre, le terrain jouxte le Boulevard de l'Est, dit RN13, axe à grande circulation. Par application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, une étude spécifique est menée pour autoriser l'urbanisation à proximité de cet axe.

Le projet d'aménagement du parc d'activités **est compatible avec le PADD** (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU de Cherbourg en Cotentin.

Le PADD qui guide le PLU de Cherbourg en Cotentin s'articule autour des cinq orientations générales suivantes :

- Affirmer la place de l'agglomération dans le développement régional et national,
- Promouvoir des modes d'habitat adaptés et maîtriser l'étalement urbain,
- Développer les services à la population et conforter l'attractivité de l'agglomération,
- Assurer la protection des patrimoines naturels urbains et historiques et maintenir l'activité agricole,
- Lutter contre les nuisances et prévenir les risques.

Le premier point fixe comme orientation **d’Affirmer la place de l’agglomération dans le développement régional et national** en développant plusieurs éléments :

Enjeux

- Inscrire le port de Cherbourg dans les grands courants d'échanges maritimes ;
- Opter pour un redéploiement des zones d'activités à proximité des principales infrastructures routières, ferroviaires et portuaires ;
- Equilibrer la distribution des activités de commerce/service dans l'agglomération

Objectifs

- Poursuivre la modernisation du port de Cherbourg
- Favoriser le développement diversifié des activités industrielles, portuaires logistiques et maritimes du port de Cherbourg : construction navale, trafic fret et passagers, pêche, nautisme à travers leur desserte ferroviaire et routière ;
- Accompagner le développement du port par la réservation d'espaces destinés au futur parc d'activités du Cotentin dans le secteur de Collignon, zone d'intérêt stratégique de rééquilibrage du développement économique du territoire du schéma directeur de la région de Cherbourg prévue dans la première phase de réalisation du schéma ;
- Améliorer capacités d'accueil des zones existantes en donnant la priorité à l'affectation des terrains délaissés dans une perspective d'utilisation économe de l'espace dédié aux activités économiques ;
- Favoriser l'établissement de la filière industrielle des énergies marines renouvelables par l'aménagement et l'extension des infrastructures du port de Cherbourg ;

- Diversifier le tissu économique dans les secteurs urbains délaissés notamment dans la ville centre, dans les quartiers de l'opération de renouvellement urbain « *Entre Terre et Mer* », dans la zone franche urbaine et les communes de l'agglomération ;
- Equilibrer l'armature commerciale de l'agglomération en confortant l'attractivité des pôles commerciaux inscrits dans les secteurs de renouvellement urbain, en améliorant la desserte des pôles majeurs au sud et à l'ouest de l'agglomération et en favorisant un maillage suffisamment étroit des pôles commerciaux de proximité ;
- Maintenir l'activité de la pêche au cœur de l'agglomération ;
- Pérenniser l'activité agricole professionnelle et non professionnelle ;
- Créer de nouvelles réserves d'espaces destinés aux activités économiques près des axes structurants de circulation routière à Querqueville (environ 10 ha) près de l'échangeur de la RD 901, à Tourlaville dans le secteur de Bréquecal près de la RN 13 au niveau de l'échangeur du Val Canu. Enfin à l'ouest d'Hainneville près de 7 ha permettront de conforter à terme la zone de Bénécère 12 ha) ;
- Favoriser le développement des activités et des équipements d'accueil s'inscrivant dans les grands flux touristiques (cité de la Mer, port de plaisance de Cherbourg, Golf des Roches, hôtellerie restauration) ;
- Répondre à la progression de la plaisance par le développement d'un port de plaisance d'appoint à Querqueville orientée vers les résidents, et très limitée en tant que port d'escale ;
- Poursuivre la préservation de l'ensemble des ouvrages à la mer du Port de Cherbourg en laissant ouvertes toutes les solutions de réutilisation possible des forts notamment à vocation économique.

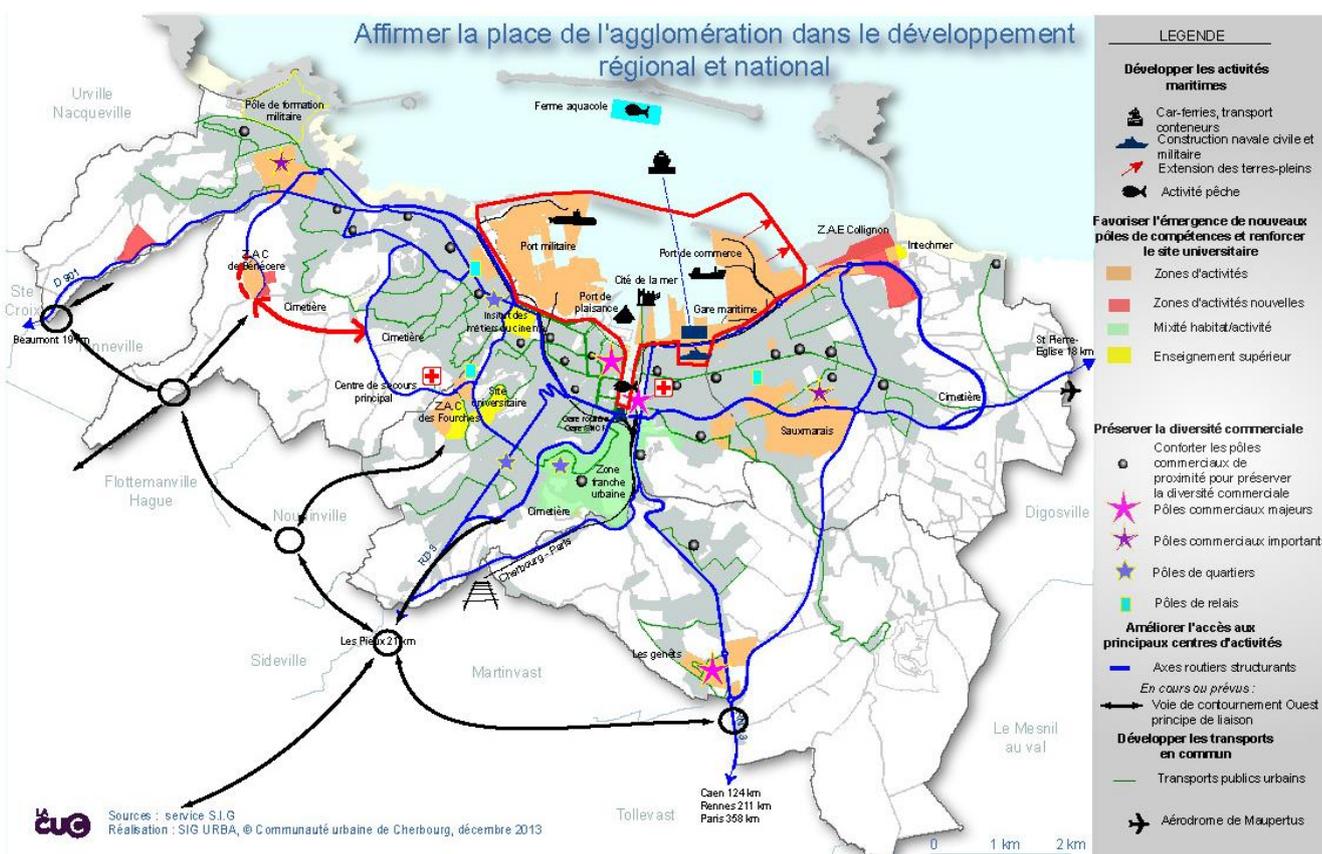


Schéma Affirmer la place de l'agglomération dans le développement régional et national, source : PLU Cherbourg en Cotentin PADD

Cette orientation met en avant la volonté de soutenir les entreprises et le développement économique du territoire. Le projet du parc d'activités Collignon sud respecte les éléments inscrits au PADD du PLU. **Ce dernier ne nécessite donc pas d'être mis à jour.**

En parallèle, le projet respecte les autres orientations définies dans le PADD, notamment :

- Assurer la protection des patrimoines naturels urbains et historiques et maintenir l'activité agricole,
- Lutter contre les nuisances et prévenir les risques.

Les adaptations à apporter au dossier du PLU de Cherbourg-en-Cotentin portent sur quatre éléments :

Mise en compatibilité du règlement graphique

Le site se trouve actuellement en 2AUx, zone à urbaniser à long terme destinées aux activités et installations portuaires, inconstructible dans l'immédiat.

Il convient d'en sortir le site, en le zonant en 1AUx et en partie en zone N.

Mise en compatibilité du règlement écrit

Les principes présentés dans l'étude L.111-8 qui accompagne le projet supposent quelques adaptations du règlement écrit, afin qu'il n'y ait pas d'incohérence entre les deux.

Mise en compatibilité des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les orientations mises au point lors de l'élaboration du PLU ignorent l'ensemble des études actuellement menées. La présence d'une zone humide est à prendre en compte dans la définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation. L'étude des conditions d'accès au site suivant les modes de déplacement mérite également d'être intégrée à la définition des nouvelles orientations.

En outre, elles devront tenir compte du travail réalisé au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme visant à permettre la réalisation de constructions à moins de 100 mètres de l'axe de la RN13.

Actualisation de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale du projet établi par ALCEA vient compléter l'évaluation environnementale du PLU.

3.1 Mise en compatibilité du règlement graphique

3.1.1 Principes d'ajustements retenus

Une emprise significative du secteur a été caractérisée en zone d'intérêt écologique préservée. Le projet prévoit de la préserver intégralement. Afin d'assurer la pérennité de sa préservation son emprise sera classée en zone N.

Par ailleurs, afin de développer le projet la zone d'activité du secteur d'étude est classée en zone 1AUx.

Enfin, la marge de recul par rapport à l'axe de la voie n'est plus fixée à 100m mais le recul est défini par l'OAP issue de l'étude globale de projet comme définie en conclusion de l'étude au titre de l'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme.

3.2.2 Détails d'ajustements

Le règlement graphique matérialise la frange végétale à aménager par le symbole de « dispositions particulières » et renvoie aux OAP qui donnent la zone de recul en prescrivant une trame verte végétalisée à aménager sous forme de filtre et recul des constructions.

3.2.3 Futur règlement écrit envisagé

Règlement actuel du PLU – zone 1AUx

3.3 Mise en compatibilité des Orientation d'Aménagement et de Programmation

3.3.1 Principes d'ajustements retenus

L'étude d'urbanisation du secteur a permis de requestionner l'ensemble des principes de l'OAP du PLU actuel. Il est donc nécessaire de revoir les principes des items suivants qui ne sont plus affirmés au regard de l'ensemble des études menées :

- Zone de service à la population
- Zone verte à créer
- Chemin piéton et cycles existants à conforter
- Liaisons piétonnes et cyclistes à créer
- Voie nouvelle routière et cyclable à créer
- Principe d'accès

L'objectif de l'OAP est de définir les principes d'aménagement avec lesquels tous les projets devront être compatibles. Il ne s'agit pas de détailler le projet d'aménagement mais de représenter les premiers éléments à prendre en compte et à respecter pour les aménagements futurs.

Le projet a défini des principes servant de base à la composition du projet et qui peuvent constituer le socle de l'OAP. Il génère un ajustement de la représentation des items de l'OAP actuel.

Les principes fondamentaux à retenir :

- zone d'intérêt écologique préservée
- Accès véhicule depuis la rue de la Croix Morel uniquement
- Liaisons douces avec les abords
- Maintien de la voie d'entretien de la RN 13
- Une frange végétale en limite de l'urbanisation d'habitat
- Un recul des constructions et l'aménagement d'un filtre végétal au droit de la RN 13 suivant l'étude globale de projet définie en conclusion de l'étude au titre de l'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme
- Un cône de vue vers la mer

3.3.2 Détails d'ajustements

3.3.2.1 Ajustements pouvant être envisagés sur les pourtours de la zone de projet

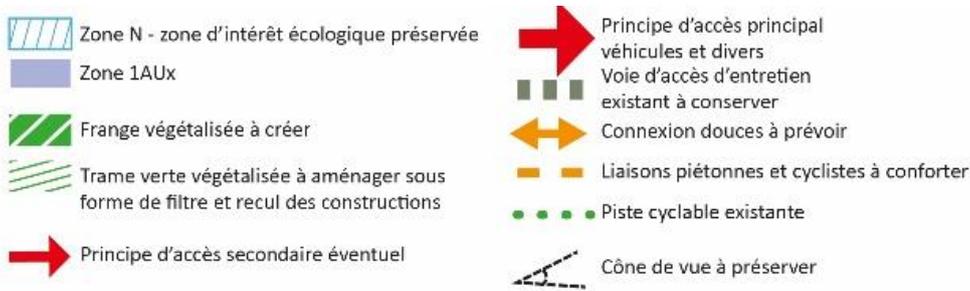
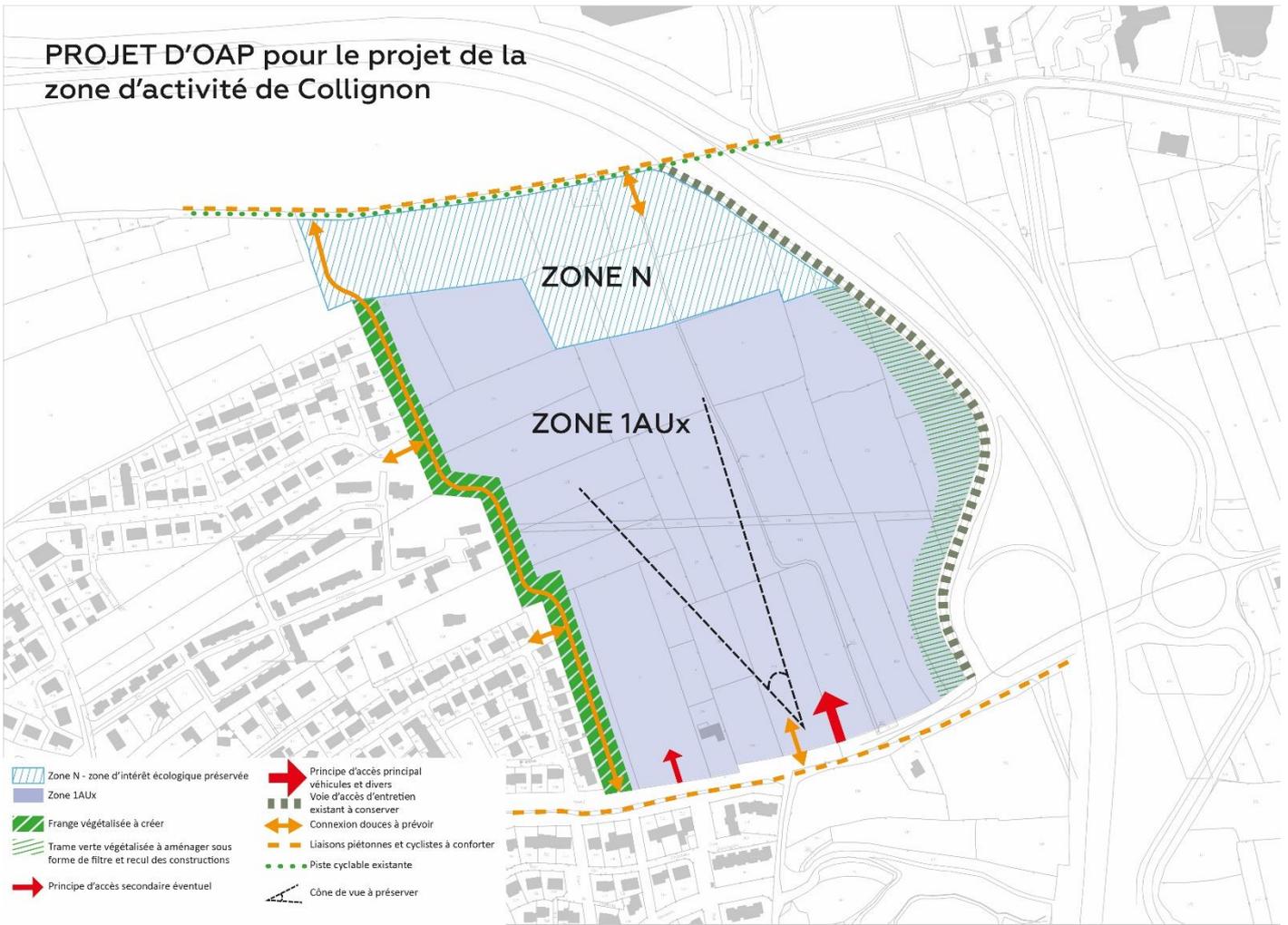
PLAN

3.3.2.2 Ajustements à réaliser sur l'emprise du projet

PLAN

3.3.3 Futures OAP envisagées

PROJET D'OAP pour le projet de la zone d'activité de Collignon



Proposition de schéma de principe pour les OAP, fond de plan : cadastre, source MOSAÏC

3.4 Evaluation environnementale des modifications apportées au PLU

3.4.1 Incidences et mesures sur l'environnement urbain

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
ENVIRONNEMENT URBAIN				
Contexte urbain	Implantation de la zone d'activités dans la continuité de l'urbanisation existante	Moyen	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E1 - Choix du site tourné vers un territoire déjà identifié pour le développement économique au niveau du PLU + site permettant le découpage de grandes parcelles, + site proche de la filière pêche et de la filière portuaire (un éloignement aurait engendré des déplacements plus importants), + site bénéficiant d'une bonne desserte viaire.</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés - Essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique R2 : Maintien et renforcement des connexions douces : maintien des connexions existantes avec le chemin de la Mare au Nord, le chemin de service à l'Est et le lotissement existant à l'Ouest</p>	Faible
Infrastructures routières	<p>Augmentation du trafic routier. Cet apport supplémentaire ne remettra pas en cause la fluidité du trafic</p> <p>Impact faible sur le fonctionnement du réseau de desserte</p> <p>Réserves de capacités très confortables</p>	Faible	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E1 - Choix du site dans la continuité de l'urbanisation existante, situé à proximité des équipements. Un éloignement aurait engendré des déplacements plus importants.</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R3 : Aménagement d'une voie principale non rectiligne pour réduire la vitesse des véhicules R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activité R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités R6 : Sécurisation de l'entrée de la zone d'activités avec la création d'un giratoire, pour une circulation fluide depuis la RD R7 : Aménagement d'un îlot central pour réduire la vitesse des véhicules et permettre une circulation aisée R8 : Limitation de la vitesse à 30 km/h R34 : Stratégie d'optimisation des déblais/remblais en phase chantier afin de limiter les flux de poids-lourds en valorisant les matériaux sur site. R35 : Organisation du chantier pour optimiser la localisation de la base vie et des principales zones de stockage de manière à limiter les incidences sur les conditions de circulation locales.</p> <p><u>Mesure d'accompagnement :</u> A1 : Engagement de la ville de Cherbourg-en-Cotentin à examiner le plan de circulation du secteur élargi de Collignon + projet d'interdiction par arrêté municipal de la circulation de poids lourds en sortie de la zone vers les quartiers d'habitats.</p>	Faible
Circulations douces	Liaisons efficaces avec les cheminements doux existants et le lotissement existant à l'Ouest, ainsi qu'avec les équipements de la commune + sécurisation des liaisons douces	Positif	<p><u>Mesures de réduction :</u> R2 : Maintien et renforcement des connexions douces : maintien des connexions existantes avec le chemin de la Mare au Nord, le chemin de service à l'Est et le lotissement existant à l'Ouest R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activités R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest</p>	Positif
Déplacements - Transports	<p>Arrêts de bus les plus proches, situés à une distance de 100 m, 300 m et 650 m</p> <p>Favoriser l'accès aux transports en commun pour les futurs usagers</p>	Positif	<p><u>Mesures de réduction :</u> R2 : Maintien et renforcement des connexions douces : maintien des connexions existantes avec le chemin de la Mare au Nord, le chemin de service à l'Est et le lotissement existant à l'Ouest R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activités R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest</p> <p><u>Mesures d'accompagnement :</u> A2 : Favoriser le multimodal afin de développer les déplacements en transports en commun (réflexion communale pour aménager des abris à vélos à proximité des arrêts de bus afin que les usagers puissent y laisser leur vélo, leur trottinette...) + réflexion de la commune qui a mené à l'aménagement d'un arrêt de bus supplémentaire par rapport au nouveau lotissement du Caplain. Cet arrêt de bus servira également à la mobilité des futurs salariés employés au sein de la zone d'activités de Collignon A3 : Stationnements pour les vélos réalisés en domaine privé – Macrolots accueillant des activités tertiaires</p>	Positif

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
Occupation du sol	Modification de l'occupation du sol Suppression de parcelles en friches	Impact moyen	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités - Zone d'intérêt écologique préservée</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés - Essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique R10 : Création de zones de rétention végétalisées R12 : Réduction des surfaces imperméabilisées : largeur voirie limitée + Places de stationnement en revêtements perméables pour les activités tertiaires</p> <p><u>Mesure compensatoire à la création de surfaces imperméabilisées :</u> C1 : collecte, stockage dans des ouvrages de rétention, régulation des eaux pluviales avant rejet limité dans la zone humide existante au Nord</p>	Faible
Réseaux	Rejet et traitement d'eaux usées supplémentaires. Alimentation en eau potable supplémentaire Desserte efficiente des réseaux Impact moyen concernant le rejet des eaux pluviales : débit de fuite limité et régulé avant rejet dans le milieu naturel (zone humide au Nord)	Impact faible à moyen	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E3 : Collecte des eaux usées et raccordement au réseau existant et à la station d'épuration</p> <p><u>Mesure compensatoire à la création de surfaces imperméabilisées :</u> C1 : collecte, stockage dans des ouvrages de rétention, régulation des eaux pluviales avant rejet limité dans la zone humide existante au Nord - Alimentation hydraulique de la zone humide pour conserver sa fonctionnalité.</p>	Faible
Emissions lumineuses	Pollution lumineuse liée à l'éclairage de la zone d'activités	Impact moyen	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E4 : Pas d'éclairage au Nord le long de la zone humide conservée</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R11 : Ensemble de mesures réduisant la pollution lumineuse</p>	Faible

3.4.2 Incidences et mesures sur le tissu social et économique

TISSU SOCIAL ET ECONOMIQUE				
Activités et économie	Création directe d'emplois. Augmentation de la fréquentation des commerces et services de proximité	Impact bénéfique	Pas de mesure	Positif
Agriculture	Pas de consommation de terre agricole. Pas de remise en cause de l'équilibre de l'activité agricole sur le territoire communal	Impact faible	<u>Mesure d'évitement :</u> E1 - Choix du site tourné vers un territoire déjà identifié pour le développement économique au niveau du PLU	Négligeable

3.4.3 Incidences et mesures sur le climat

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
CLIMAT				
Climatologie	Augmentation des déplacements et des dépenses énergétiques liées aux nouvelles constructions Impact minime si prise en compte des conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables Respect de la RE2020	Incidence négative et permanente	<u>Mesures d'évitement :</u> E1 - Choix du site dans la continuité de l'urbanisation existante, situé à proximité des équipements. Un éloignement aurait engendré des déplacements plus importants E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités <u>Mesures de réduction</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse, nombreux espaces verts, espaces tampon enherbés R2 : Maintien et renforcement des connexions douces : maintien des connexions existantes avec le chemin de la Mare au Nord, le chemin de service à l'Est et le lotissement existant à l'Ouest R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activités R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest R10 : Création de zones de rétention végétalisées R11 : Ensemble de mesures réduisant la pollution lumineuse R12 : Réduction des surfaces imperméabilisées : largeur voirie limitée + Places de stationnement en revêtements perméables pour les activités tertiaires R13 : Choix d'entreprises locales pour la réalisation des travaux R14 : Recours à une énergie renouvelable R15 : Emploi favorisé de matériaux recyclés R16 : Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques <u>Mesure de compensation :</u> C2 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse pour réguler la température et freiner la formation d'îlots de chaleur <u>Mesures d'accompagnement</u> A2 : Favoriser le multimodal afin de développer les déplacements en transports en commun (réflexion communale pour aménager des abris à vélos à proximité des arrêts de bus afin que les usagers puissent y laisser leur vélo, leur trottinette...) + réflexion de la commune qui a mené à l'aménagement d'un arrêt de bus supplémentaire par rapport au nouveau lotissement du Caplain. Cet arrêt de bus servira également à la mobilité des futurs salariés employés au sein de la zone d'activités de Collignon A3 : Stationnements pour les vélos réalisés en domaine privé – Macrolots accueillant des activités tertiaires	Faible

3.4.4 Incidences et mesures sur le milieu physique

Topographie	Mouvements de terre associés aux terrassements	Impact minime	<u>Mesures de réduction</u> R17 : Respecter un équilibre en terme de déblais/remblais afin d'éviter tout export de matériaux R18 : Limitation de la hauteur des bâtiments, respect de la pente naturelle du terrain – Maintien de la vue sur mer R19 : Déblais du site réemployés pour constituer le talus des franges vertes R20 : Prise en compte du bassin versant amont collecté	Faible
Sol	Modification de l'utilisation du sol = impact fort sur la fonctionnalité écologique du sol. Impact permanent : voie principale imperméabilisée + surfaces imperméabilisées du domaine privé Impact fort sur l'artificialisation des sols	Incidences négatives et permanentes Impact temporaire	<u>Mesures de réduction :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse, nombreux espaces verts, espaces tampon enherbés R10 : Création de zones de rétention végétalisées R21 : Mesures de prévention pour limiter l'altération de la terre végétale <u>Mesures d'évitement :</u> E5 : Précautions au cours du chantier pour limiter les risques de rejets non contrôlés d'éléments polluants (installation de sanitaires étanches, stockage des hydrocarbures, entretien et vidange des engins en dehors du chantier, entretien et lavage des véhicules sur des aires étanches ; recueil et traitement des eaux avant rejet,...) <u>Mesures de réduction par rapport à l'artificialisation des sols :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse, nombreux espaces verts, espaces tampon enherbés R10 : Création de zones de rétention végétalisées R12 : Réduction des surfaces imperméabilisées : largeur voirie limitée + traitement des places de stationnements en revêtements perméables	Faible

3.4.5 Incidences et mesures sur le contexte hydrographique et hydrogéologique

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE ET HYDROGEOLOGIQUE				
Hydrogéologie Ressource en eau	Risques de pollution des eaux souterraines liés à l'aménagement de la zone d'activités	Impact minime	<u>Mesures d'évitement :</u> E5 : Précautions au cours du chantier pour limiter les risques de rejets non contrôlés d'éléments polluants (installation de sanitaires étanches, stockage des hydrocarbures, entretien et vidange des engins en dehors du chantier, entretien et lavage des véhicules sur des aires étanches ; recueil et traitement des eaux avant rejet,...) E6 : Collecte des eaux usées et raccordement au réseau existant et à la station d'épuration <u>Mesures de réduction</u> R22 : Domaine public : collecte des eaux pluviales issues du domaine public, stockage dans des bassins de rétention étanches et dépollution via un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans la zone humide R23 : Domaine privé : collecte, stockage et dépollution des eaux pluviales avant rejet - Décanteurs-déshuileurs + rétention fixe et étanche pour les activités polluantes, avant rejet	Faible

3.4.6 Incidences et mesures sur les risques naturels

RISQUES NATURELS				
Risque de submersion marine	La partie Nord du terrain est située dans le zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques naturels de la région de Cherbourg. La partie Nord du projet est concernée par la présence de zones rouges (RI), de zones bleues foncées (BI) et de zones bleues clair (Bi)	Impact faible : absence d'aménagement dans la zone sanctuarisée Impact moyen au niveau du lot n°3 remblais à limiter	<p><u>Mesures d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités</p> <p><u>Mesures de réduction</u> R24 : Réduction de la zone constructible du lot n°3 avec l'aménagement d'une bande paysagère R25 : Respect du règlement du Plan de Prévention des Risques Naturels de la région de Cherbourg – remblais à limiter</p>	Faible
Risque de remontée de nappe	Projet situé dans une zone présentant un risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur sur la majorité du terrain	Impact faible	<p><u>Mesures de réduction</u> R22 : Domaine public : collecte des eaux pluviales issues du domaine public, stockage dans des bassins de rétention étanches et dépollution via un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans la zone humide - Pas d'infiltration en raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur R23 : Domaine privé : collecte, stockage dans des ouvrages de rétention étanches et dépollution des eaux pluviales avant rejet - Décanteurs-déshuileurs + rétention fixe et étanche pour les activités polluantes, avant rejet - Pas d'infiltration en raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur R26 : Dispositions pour le maintien de la stabilité et de l'étanchéité des ouvrages de rétention en cas de remontée de nappe</p>	Négligeable
Ruissellement	Occupation du sol : impact fort - Augmentation du coefficient d'occupation du sol Ruissellement du bassin versant amont	Impact fort par rapport à l'imperméabilisation du site	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse, nombreux espaces verts, espaces tampon enherbés R10 : Création de zones de rétention végétalisées R12 : Places de stationnement en revêtements perméables pour les activités tertiaires R20 : prise en compte du bassin versant amont dans le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales R22 : Domaine public : collecte des eaux pluviales issues du domaine public, stockage dans des bassins de rétention étanches et dépollution via un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans la zone humide - Pas d'infiltration en raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur R23 : Domaine privé : collecte, stockage dans des ouvrages de rétention étanches et dépollution des eaux pluviales avant rejet - Décanteurs-déshuileurs + rétention fixe et étanche pour les activités polluantes, avant rejet - Pas d'infiltration en raison du risque de remontée de nappe entre 0 et 1 m de profondeur R26 : Dispositions pour le maintien de la stabilité et de l'étanchéité des ouvrages de rétention en cas de remontée de nappe</p> <p><u>Mesure compensatoire à la création de surfaces imperméabilisées :</u> C1 : collecte, stockage dans des ouvrages de rétention, régulation des eaux pluviales avant rejet limité dans la zone humide existante au Nord</p> <p><u>Mesure d'accompagnement</u> A4 : Suppression du bassin de rétention existant et remplacement par des grandes noues de rétention</p> <p><u>Modalités de suivi :</u> Suivi assuré par la SHEMA et l'architecte conseil de la Zone d'Activités. Rôle de suivi, d'information, de conseil et de vérification. Veiller à la bonne application des objectifs qualitatifs et environnementaux en assurant un conseil « sur mesure » aux acquéreurs. Vérification de la bonne adéquation des projets avec les attentes exprimées dans le règlement du lotissement. Au stade avant-projet et demande de PC.</p>	Faible

3.4.7 Incidences et mesures sur les milieux naturels – biodiversité

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
MILIEUX NATURELS - BIODIVERSITE				
Patrimoine naturel ZNIEFF	Zone d'étude pas située dans le périmètre d'unc ZNIEFF, ni à proximité immédiate.	Pas d'impact direct significatif	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités – Zone d'intérêt écologique préservée</p> <p><u>Mesures de réduction :</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés : réduction des impacts sur le SRCE - Essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique</p>	Non significatifs
Patrimoine naturel Natura 2000	Projet situé à environ 5 km du site Natura 2000 « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saïre » Impact minime pendant les travaux	Impacts du projet sur les espèces et les habitats de la Directive et le réseau Natura 2000 non significatifs	-	Non significatifs
Patrimoine naturel Zone humide	Zone humide conservée. Pas d'aménagement dans la zone humide. Entretien pour le maintien de sa fonctionnalité et le maintien d'un milieu ouvert	Impact nul sur la zone humide Impact direct mais non significatif sur le bassin artificiel à massettes	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités – Zone d'intérêt écologique préservée</p> <p><u>Mesures de compensation</u> C4 : Création d'une petite mare</p> <p><u>Mesures d'accompagnement</u> A6 : Amélioration des zones humides sanctuarisées A9 : Gestion adaptée de la zone sanctuarisée</p> <p><u>Modalités de suivi :</u> Un suivi des mesures mises en œuvre permettra de s'assurer de leur fonctionnement effectif et en particulier de la colonisation des points d'eau par le Triton palmé et de la présence du Lézard vivipare au sein de la zone sanctuarisée. Ce suivi sera réalisé dans le cadre de la collaboration avec le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) ou la Maison du Littoral et de l'Environnement. Ports de Normandie souhaite conserver la zone sanctuarisée et confier sa gestion à un organisme spécialisé, à l'aune du potentiel de renaturation de cet espace. La ville de Cherbourg-en-Cotentin a confirmé vouloir s'associer à la démarche et à étendre cette gestion au secteur Giffard adjacent. Avec le concours de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, la SHEMA est favorable à animer des diagnostics faune flore participatifs demandés par le public dans le cadre de a concertation préalable. L'association du public sera déterminée avec l'organisme retenu pour la gestion de la zone sanctuarisée.</p>	Impacts résiduels positifs : alimentation hydraulique de la zone humide liée au rejet diffus des eaux pluviales + suivi, entretien et gestion adaptée
Patrimoine écologique du site Habitats, faune et flore	Impact faible sur les habitats du site : habitats secondaires plus ou moins artificiels issus de l'abandon récent du maraichage = espaces refuges pour une « biodiversité ordinaire » banale mais souvent en régression. Perturbation et/ou rudéralisation des espaces environnants : impact faible : les habitats du site présentent déjà une artificialité assez forte Impacts sur les espèces végétales présentant un intérêt patrimonial : impact faible Impact faible sur les mammifères Impact fort sur le Triton palmé (Lissotriton helveticus) en raison de la suppression du bassin et l'atteinte à des territoires de vie du Triton palmé, de la Grenouille rousse (Rana temporaria), du Crapaud épineux (Bufo spinosus) et du Lézard vivipare Impact faible sur l'avifaune Impact faible sur l'entomofaune : perte d'espace naturel refuge pour une biodiversité ordinaire	Faible à fort	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités - Zone d'intérêt écologique préservée</p> <p><u>Mesures de réduction</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés : réduction des impacts sur le SRCE - Essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique R27 : réduction des impacts sur la circulation des espèces R28 : réduction des impacts sur les espèces – période de travaux R29 - Réduction des impacts sur les habitats : déplacement des vieux murets</p> <p><u>Mesures de compensation</u> C3 : Plantations ligneuses essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique C4 : Création d'une petite mare</p> <p><u>Mesure d'accompagnement</u> A5 : Limiter le développement des espèces exotiques envahissantes (EEE) A6 : Amélioration des zones humides sanctuarisées A7 : Pose de gîtes reproduction dans les futurs bâtiments A8 : Dispositifs anti-goélands A9 : Gestion de la zone sanctuarisée</p> <p><u>Modalités de suivi :</u> mêmes modalités que pour la zone humide Nord</p>	Impact résiduel du projet sur les habitats naturels = faible Impact résiduel sur les espèces = faible – voire non significatif Les impacts seront globalement faibles et non significatifs sur le bon état de conservation de toutes les espèces protégées susceptibles d'être impactées par le projet. La zone sanctuarisée dans la partie Nord du site est une mesure importante d'évitement et de réduction des impacts, notamment sur l'avifaune légalement protégées.

3.4.8 Incidences et mesures sur le paysage – patrimoine et cadre de vie

Facteur	Effets du projet	Impact	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation + mesures d'accompagnement	Impacts résiduels
PAYSAGE, PATRIMOINE ET CADRE DE VIE				
Patrimoine culturel Archéologie	Présence de vestiges archéologiques	Impact minime	<p><u>Mesure d'accompagnement</u> A10 : Prescription de fouille archéologique</p>	Non significatif
Paysage	<p>Modification du paysage agricole ancien Impact sur le maintien des vues mer depuis les habitations récentes rue de la Croix Morel. Impact visuel important depuis la RN13 qui marque l'arrivée sur Cherbourg</p>	Impact fort	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E2 : Sanctuarisation de la zone humide au Nord – Conservation de 3.4 ha d'espaces naturels – Réduction du périmètre de la zone d'activités – Zone d'intérêt écologique préservée</p> <p><u>Mesures de réduction</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés : réduction des impacts sur le SRCE - Essences locales, non envahissantes, non nuisibles - Pas d'espèces végétales allergisantes – Plantes adaptées au changement climatique R18 : Limitation de la hauteur des bâtiments, respect de la pente naturelle du terrain – Maintien de la vue sur mer R30 : Marges de recul des lots constructibles pour le maintien d'un cône de vue paysager ouvert vers la mer R31 : Valorisation paysagère de l'entrée de ville R32 : Mesures diverses par rapport aux futures enseignes</p> <p><u>Modalités de suivi :</u> Suivi assuré par la SHEMA et l'architecte conseil de la Zone d'Activités. Rôle de suivi, d'information, de conseil et de vérification. Veiller à la bonne application des objectifs qualitatifs et environnementaux en assurant un conseil « sur mesure » aux acquéreurs. Vérification de la bonne adéquation des projets avec les attentes exprimées dans le règlement du lotissement. Au stade avant-projet et demande de PC.</p>	Faible
Cadre de vie	Nuisances sonores, augmentation du trafic, impact visuel	Moyen	<p><u>Mesure d'évitement :</u> E7 : Choix d'implantation des activités tertiaires le long de la RD + aménagement d'un espace public le long du lotissement à l'Ouest + implantation des activités logistiques à l'Est</p> <p><u>Mesures de réduction</u> R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon enherbés R2 : Maintien et renforcement des connexions douces : maintien des connexions existantes avec le chemin de la Mare au Nord, le chemin de service à l'Est et le lotissement existant à l'Ouest R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activités R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest R18 : Limitation de la hauteur des bâtiments, respect de la pente naturelle du terrain – Maintien de la vue sur mer R30 : Marges de recul des lots constructibles pour le maintien d'un cône de vue paysager ouvert vers la mer R31 : Valorisation paysagère de l'entrée de ville R33 : Aménagement d'un espace public R34 : Stratégie d'optimisation des déblais/remblais en phase chantier afin de limiter les flux de poids-lourds en valorisant les matériaux sur site. R35 : Organisation du chantier pour optimiser la localisation de la base vie et des principales zones de stockage de manière à limiter les incidences sur les conditions de circulation locales. R36 : Mesures réglementaires à respecter pour les futurs entreprises afin d'éviter les émissions d'odeurs R37 : Mesures acoustiques générales = étude d'impact acoustique spécifique pour toute implantation d'équipements techniques bruyants ou d'installations Classées pour la Protection de l'Environnement ; limiter l'implantation de sources bruyantes en vis-à-vis des zones habitées ; limiter au maximum la visibilité des sources ; limiter si possible le fonctionnement des sources lors de la période nocturne. R38 : Mesures acoustiques en phase de chantier : choix des équipements et moyens constructifs ; comportement respectueux de l'environnement du chantier, communication auprès des riverains, monitoring acoustique/vibratoire R42 : Bande de recul, zones tampon par rapport aux quartiers d'habitat : recul de 20 m entre le lotissement à l'Ouest et la zone d'implantation des futures activités + recul de 35 à 40 m avec le quartier Chardine au Sud</p> <p><u>Modalités de suivi :</u> Suivi assuré par la SHEMA et l'architecte conseil de la Zone d'Activités. Rôle de suivi, d'information, de conseil et de vérification. Veiller à la bonne application des objectifs qualitatifs et environnementaux en assurant un conseil « sur mesure » aux acquéreurs. Vérification de la bonne adéquation des projets avec les attentes exprimées dans le règlement du lotissement. Au stade avant-projet et demande de PC.</p>	<p>Positif :</p> <p>valorisation paysagère de l'entrée de ville, maillage de cheminements profitable aux habitants, aménagement d'un espace public profitable aux habitants des quartiers limitrophes</p>

3.4.9 Incidences et mesures sur les nuisances locales et enjeux sanitaires

NUISANCES LOCALES ET ENJEUX SANITAIRES						
Facteur		Impact	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation	
Qualité de l'air	<p>Rejets atmosphériques liés à la circulation des engins pendant les travaux</p> <p>Rejets atmosphériques liés à la circulation automobile et poids lourds en situation aménagée</p>	<p>Impact concernant la formation de poussières, la pollution de l'air et les nuisances olfactives</p> <p>faible</p>	<p>Mesures de réduction :</p> <p>R1 : Création de franges paysagères + trame verte généreuse + espaces tampon</p> <p>R3 : Aménagement d'une voie principale non rectiligne pour réduire la vitesse des véhicules</p> <p>R4 : Aménagement d'un trottoir d'une largeur de 2 m le long de la voie principale de desserte de la zone d'activité</p> <p>R5 : Aménagement d'une piste cyclable d'une largeur de 3 m au niveau du giratoire en entrée de la zone d'activités</p> <p>R6 : Sécurisation de l'entrée de la zone d'activités avec la création d'un giratoire, pour une circulation fluide depuis la RD</p> <p>R7 : Aménagement d'un ilot central pour réduire la vitesse des véhicules et permettre une circulation aisée</p> <p>R8 : Limitation de la vitesse à 30 km/h</p> <p>R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest</p> <p>R16 : Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques</p> <p>R34 : Stratégie d'optimisation des déblais/remblais en phase chantier afin de limiter les flux de poids-lourds en valorisant les matériaux sur site.</p> <p>R35 : Organisation du chantier pour optimiser la localisation de la base vie et des principales zones de stockage de manière à limiter les incidences sur les conditions de circulation locales + utilisation de véhicules aux normes réglementaires</p> <p>R36 : Mesures réglementaires à respecter pour les futurs entreprises afin d'éviter les émissions d'odeurs</p> <p>Modalités de suivi :</p> <p>Suivi assuré par la SHEMA et l'architecte conseil de la Zone d'Activités. Rôle de suivi, d'information, de conseil et de vérification. Veiller à la bonne application des objectifs qualitatifs et environnementaux en assurant un conseil « sur mesure » aux acquéreurs. Vérification de la bonne adéquation des projets avec les attentes exprimées dans le règlement du lotissement. Au stade avant-projet et demande de PC.</p>			Faible
Environnement sonore	<p>Niveaux sonores principalement dus aux infrastructures de transport routier avec principalement la N13 ainsi que la D116 mais aussi le paysage sonore péri-urbain. Les variations de trafic routier induites par le projet sont faibles de jour et nulle de nuit.</p> <p>Implantation du projet dans la continuité de l'urbanisation existante à l'Ouest de la RN13.</p>	<p>Impact non négatif selon étude ORFEA</p>	<p>Mesure d'évitement :</p> <p>E7 : Choix d'implantation des activités tertiaires le long de la RD + aménagement d'un espace public le long du lotissement à l'Ouest + implantation des activités logistiques bruyantes à l'Est</p> <p>Mesures de réduction :</p> <p>R1 : Création de franges paysagères + trame verte permettant d'atténuer les nuisances sonores issues de la zone d'activités</p> <p>R3 : Aménagement d'une voie principale non rectiligne pour réduire la vitesse des véhicules</p> <p>R6 : Sécurisation de l'entrée de la zone d'activités avec la création d'un giratoire, permettant une circulation fluide depuis la RD</p> <p>R7 : Aménagement d'un ilot central pour réduire la vitesse des véhicules et permettre une circulation aisée</p> <p>R8 : Limitation de la vitesse à 30 km/h</p> <p>R9 : Création d'une allée cyclo-pédestre à l'Ouest</p> <p>R37 : Mesures de réduction générales = étude d'impact acoustique spécifique pour toute implantation d'équipements techniques bruyants ou d'installations Classées pour la Protection de l'Environnement ; limiter l'implantation de sources bruyantes en vis-à-vis des zones habitées ; limiter au maximum la visibilité des sources ; limiter si possible le fonctionnement des sources lors de la période nocturne.</p> <p>R38 : Mesures de réduction en phase de chantier : choix des équipements et moyens constructifs ; comportement respectueux de l'environnement du chantier, communication auprès des riverains, monitoring acoustique/vibrotatoire</p> <p>R39 : Orientation des émissions sonores en fonction des zones sensibles</p> <p>R40 : Isolement des façades</p> <p>R41 : Effet d'écran acoustique des bâtiments du projet vis-à-vis de la N13</p> <p>R42 : Bande de recul, zones tampon par rapport aux quartiers d'habitat : recul de 20 m entre le lotissement à l'Ouest et la zone d'implantation des futures activités + recul de 35 à 40 m avec le quartier Chardine au Sud</p> <p>Modalités de suivi :</p> <p>Suivi assuré par la SHEMA et l'architecte conseil de la Zone d'Activités. Rôle de suivi, d'information, de conseil et de vérification. Veiller à la bonne application des objectifs qualitatifs et environnementaux en assurant un conseil « sur mesure » aux acquéreurs. Vérification de la bonne adéquation des projets avec les attentes exprimées dans le règlement du lotissement. Au stade avant-projet et demande de PC.</p>			<p>Impact non négatif selon étude ORFEA</p> <p>La circulation induite par le projet n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement sonore.</p> <p>Impact positif : Paysage sonore : les riverains seront positivement impactés par le projet, en bénéficiant de l'effet d'écran des bâtiments du projet vis-à-vis de la N13</p>

4. BIBLIOGRAPHIE

Carte de la Trame Verte et Bleue Basse-Normandie :

http://www.trameverteetbleuenormandie.fr/IMG/pdf/20131204_SRCE_EP02-2_Atlas_centmil8.pdf

Cadastre

https://www.cadastre.gouv.fr/scpc/accueil.do?CSRF_TOKEN=DB0N-KO7Q-UVXL-OOFF-5EG1-LKH6-V3L0-ZCLY

Atlas des patrimoines

<http://atlas.patrimoines.culture.fr/atlas/trunk/>

Cartes interactives de la DREAL Normandie

<https://normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-cartes-interactives-a4661.html> **PLU de Cherbourg en Cotentin**

<https://www.cherbourg.fr/infos-services/vie-quotidienne/urbanisme/plu-et-autorisation-d-urbanisme/plu-2041.html?L=1%27%27A%27A%27A.html>

PLU Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Cherbourg en Cotentin

Orientation d'aménagement des secteurs, **Plan Local d'Urbanisme**, mis en compatibilité le 5/11/2018

Projet d'aménagement et de développement durable, **Plan Local d'Urbanisme**, mis en compatibilité le 29/03/2015

Servitude d'utilité publique, **Plan Local d'Urbanisme** Communauté Urbaine de Cherbourg, dernière mise à jour le 18/11/2015

Plan de zonage, **Plan Local d'Urbanisme** Communauté Urbaine de Cherbourg, modification simplifiée le 09/11/2016

Règlement dispositions applicables aux zones, **Plan Local d'Urbanisme** Communauté Urbaine de Cherbourg, mis en compatibilité le 08/11/2018

DOO Document d'Orientation et d'Objectifs, Révision du SCoT du Pays du Cotentin, Vu pour être annexé à la délibération du Comité syndical en date du 28 février 2020

PADD Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Révision du SCoT du Pays du Cotentin, Vu pour être annexé à la délibération du Comité syndical en date du 28 février 2020

SRCE Schéma Régionaux de Cohérence Ecologique

<https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-schemas-regionaux-de-coherence-ecologique-srce-a3638.html>