

# VILLE DE CHERBOURG

« Rue de la Croix Morel »



## PARC D'ACTIVITES COLLIGNON SUD

### PA2 : NOTICE DE PRÉSENTATION PROJET ARCHITECTURAL & PAYSAGER

MAÎTRE D'OUVRAGE :



**SHEMA**

**15 avenue Pierre Mendès France**

**14000 CAEN**

## Table des matières

<b>1. Désignation.....</b>	<b>2</b>
\\Présentation du contexte dans lequel est déposé ce permis d'aménager .....	2
.....	0
<b>2. Présentation du site dans son contexte .....</b>	<b>0</b>
\\ Localisation et connexions géographiques à grande échelle .....	0
\\ Histoire communale et identité du site.....	1
\\ Localisation et connexions géographiques à l'échelle de la commune.....	2
\\Contexte règlementaire du site.....	3
\\ Analyse paysagère .....	4
\\ Vues proches et éloignées (PA6 et PA7).....	6
\\ Analyse urbaine .....	8
\\ Les accès .....	9
\\ Les limites .....	9
\\ Synthèse de la présentation du site .....	10
<b>3. Principes d'aménagement.....</b>	<b>11</b>
\\ Objectifs.....	11
<b>4. Projet architectural et paysager .....</b>	<b>12</b>
\\ Description du projet.....	12
\\ Projet architectural.....	13
\\ Projet paysager .....	14
\\ Coupes sur le projet (PA5) .....	18
\\ Traitement des voiries et réseaux .....	18

## 1. Désignation

Le projet de création du Parc d'activités Collignon Sud se situe sur la commune déléguée de Tourlaville à Cherbourg-en-Cotentin (Manche, 50) et est aménagée par la SHEMA, domiciliée au 15 avenue Pierre Mendès France 14000 Caen. La SHEMA s'est vu confiée une concession d'aménagement sur plusieurs secteurs, par le Syndicat Mixte Ports de Normandie, dont le secteur de « Collignon » qui fait l'objet du présent dossier.

### \\Présentation du contexte dans lequel est déposé ce permis d'aménager

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'activités mixte à destination principale d'entreprises en lien avec l'activité portuaire et maritime.** Le syndicat mixte Ports de Normandie souhaite, en effet, valoriser l'entrée EST de l'agglomération Cherbourgeoise et, à la fois, 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.

Le projet viendra aménager d'anciens terrains agricoles à l'abandon qui ont fait l'objet d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) dans cet objectif. Le terrain de projet a été acquis par l'EPFN et Ports de Normandie en 2015-2016. Le projet fait l'objet d'une déclaration de

Le terrain constituant l'assiette du projet du parc d'activités est cadastré sections AC et AW, et se situe en zone 2Aux du PLU pour une contenance totale d'environ 16,8ha dont environ 10.1ha cessibles et 3,4ha de zone d'intérêt écologique préservée .

projet qui est également jointe au dossier de permis d'aménager. La déclaration de projet est une procédure permettant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme.

Le syndicat mixte « Ports de Normandie », en tant que maître d'ouvrage de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, et la SHEMA, en tant que maître d'ouvrage de l'aménagement du parc d'activités « Collignon sud – Croix Morel », ont initié une démarche de concertation préalable au dépôt des demandes d'autorisation administratives relatives au projet de parc d'activités sur ce secteur. Cette concertation s'est tenue sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP, du 27 janvier au 2 mars 2021, et a donné lieu à la rédaction d'un bilan du garant de la concertation préalable, publié le 14 avril 2021. Ports de Normandie a pris connaissance de ce bilan et a rédigé une réponse à destination du public, en application de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, consultable sur <https://www.concertation-collignonsud.fr>.

Le bilan de la concertation préalable au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, et la réponse au titre de l'article L121-16 du code de l'environnement, sont joints en annexes 1 et 2 à la note de présentation PA2.

Le projet fait également l'objet :

- d'un dossier d'évaluation environnementale,
- d'un diagnostic faune, flore, zone humide,
- d'un diagnostic archéologique.
- d'un dossier de dérogation destruction d'un site de reproduction d'une espèce légalement protégée : le Triton palmé, l'atteinte à des territoires de vie du Triton palmé, de la Grenouille rousse, du crapaud épineux et du Lézard vivipare

Le présent Permis d'Aménager a pour objet le lotissement du parc d'activités.

## 2. Présentation du site dans son contexte

### \\ Localisation et connexions géographiques à grande échelle

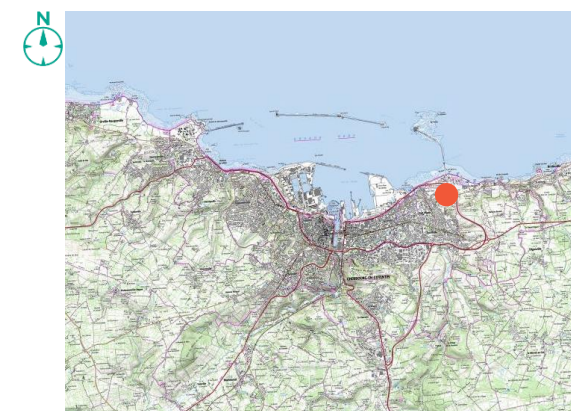
Le projet se positionne sur le territoire de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, sur la commune déléguée de Tourlaville, dans la Manche (50). La ville se trouve à l'extrémité Nord du département.

Cherbourg-en-Cotentin est depuis 2016 la fusion de 5 communes membre de la communauté urbaine de Cherbourg, dont Tourlaville. La ville compte une population de 80076 habitants (INSEE 2016) sur un territoire d'une superficie de 68,5 km<sup>2</sup>.

La ville de par sa position avantageuse en façade maritime, a toujours été une ville portuaire et est réputée pour ses chantiers navals. Elle s'oriente également de s'orienter vers le développement des énergies marine renouvelables.



Localisation à l'échelle départementale (Manche), extrait géoportail, sans échelle

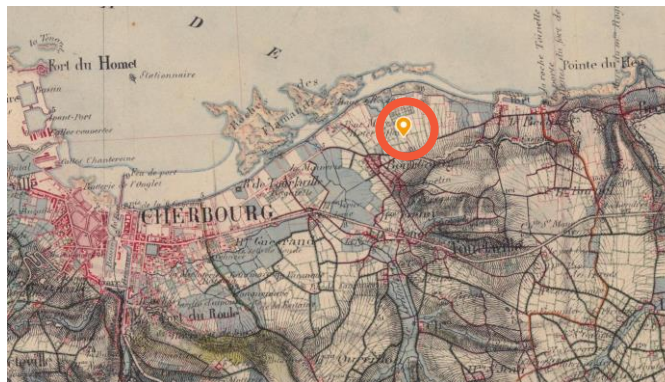


Localisation à l'échelle de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, extrait géoportail, sans échelle

## \\ Histoire communale et identité du site



Extrait carte de Cassini (XVIIIe siècle) Géoportail, sans échelle



Extrait carte Etat major (1820-1866) Géoportail, sans échelle

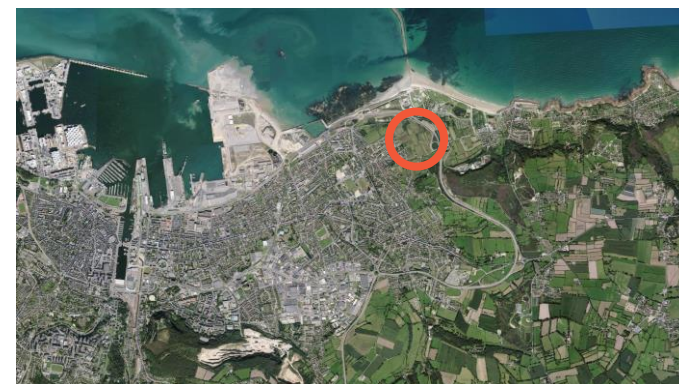


Extrait photo aérienne (1950-1965) Géoportail, sans échelle

Les différentes cartes montrent bien la proximité du site avec la mer. Suite à une poldérisation (gagner des terres sur la mer), les parcelles constituant le terrain de projet ont été valorisées en terres de maraîchage. Les traces de ce passé agricole sont encore visibles aujourd'hui. On devine dans la végétation les limites des parcelles dont certaines sont marquées par d'anciens murets en pierre. On constatera également le développement important du port de Cherbourg.



Extrait photo aérienne récente, Géoportail, sans échelle



Extrait photo aérienne récente, Géoportail, sans échelle

## \\ Localisation et connexions géographiques à l'échelle de la commune

Le site de projet se situe au Nord/Est de l'agglomération cherbourgeoise. Le terrain d'assiette de l'opération est constitué des parcelles cadastrales sections AW numérotées 263, 22, 23, 24,25, 26, 27, 28, 274, 274a, 558, 556 et AC numérotées 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 110, 153, 154, 157, 158,159,160,162, 163, 164, 165, 166, 167, 168,170, 171, 172, 173, 177, 178, 345, 348, 351, 353, 355, 358, 360, 362, 365, 372,374, 377, 407,409, 411, 413,415, 499.



Localisation de l'unité foncière sur le cadastre communal, extrait cadastre.gouv.fr, sans échelle



Localisation du site de projet à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin, sans échelle



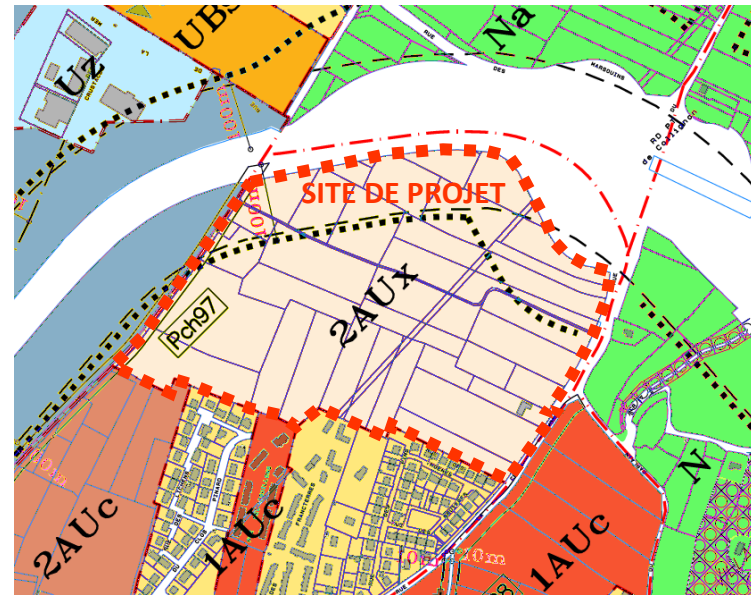
Extrait photo aérienne récente, Géoportail, sans échelle

## Contexte réglementaire du site

La ville de Cherbourg fait partie de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin. Le projet se situe sur un site en bordure de l'agglomération cherbourgeoise. Le document d'urbanisme en vigueur classe le site en zone 2AUX (zone à urbaniser, spécialisée pour l'accueil d'activités, non immédiatement urbanisable).

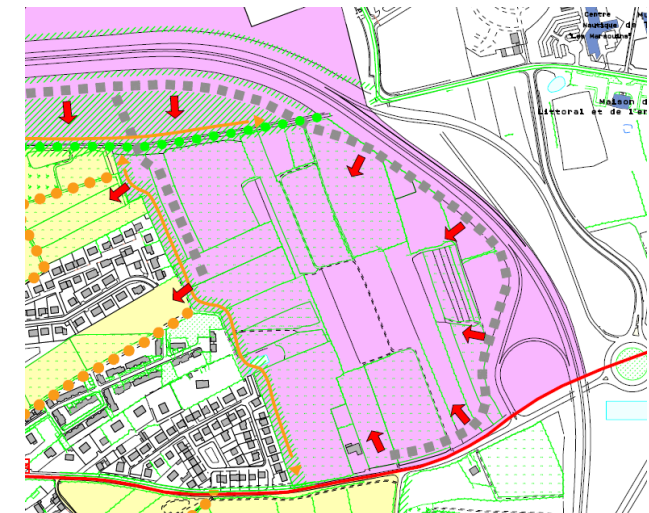
Le site de projet concerne la totalité de la zone 2AUX, hors la maison existante dans ce zonage. Le terrain de l'opération a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. En parallèle de la demande de Permis d'Amanger, « Ports de Normandie » mène la déclaration de projet valant Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Le site d'étude fait également l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui se trouve dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin. Cette zone est identifiée comme zone d'intérêt stratégique pour le Nord-Cotentin par le schéma directeur de la région de Cherbourg



- LEGENDE**
- Limite de zone
  - ..... Zone de protection par rapport au bruit mesurée par rapport à l'emprise de la chaussée
  - 1.0m 2.0m Marges de recul mesurées par rapport à l'axe de la voie
  - Chemin piétonnier ou équestre à conserver
  - Espace boisé à créer ou à conserver
  - Emplacement réservé pour ouvrages publics installations d'intérêt général ou espaces verts
  - PPRI déja d'inondation
  - Bande littorale de 100 m
  - Délimitation des espaces proches du rivage
  - Pch Protection particulière des chemins ( L.151-19)
  - [ ] L.111-6 dispositions spécifiques

Localisation du site dans le règlement graphique actuellement en vigueur. Source : Extrait du PLU de Cherbourg en Cotentin



- Zone de service à la population
- Zone en terre-plein
- Zone à urbaniser
- Zone verte à créer
- Chemins piétons et cycles existants à conforter
- Liaisons piétonnes et cyclistes à créer
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable programmée
- Voie nouvelle routière et cyclable à créer
- Ligne de bus
- Arrêts de bus
- ← Principe d'accès

Extrait des OAP

Le terrain de l'opération n'est pas concerné par les 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 d'une zone ZNIEFF et du site Natura 2000 « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire ». Le site de projet n'est pas concerné non plus par un périmètre de protection d'un monument historique.

En revanche, le site est concerné par

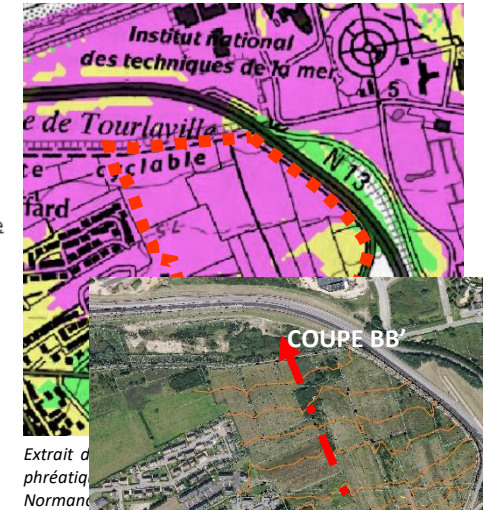
- des risques de remontée de nappe,
- des risques de submersion marin au Nord du terrain
- l'empreinte sonore liée à la RN 13, classée catégorie 3, avec un recul de 100m
- Une zone d'intérêt écologique préservée. Elle a fait l'objet d'une caractérisation lors du diagnostic établie par Pierre Dufrière, jointe à l'évaluation environnementale du projet.

### \\ Analyse paysagère

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. Le terrain naturel varie entre une altitude basse de 3,44m au Nord et une altitude haute de 17,58m au Sud.

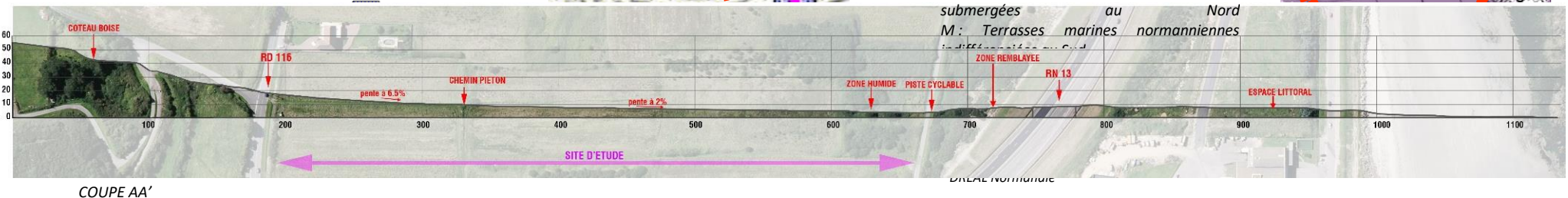
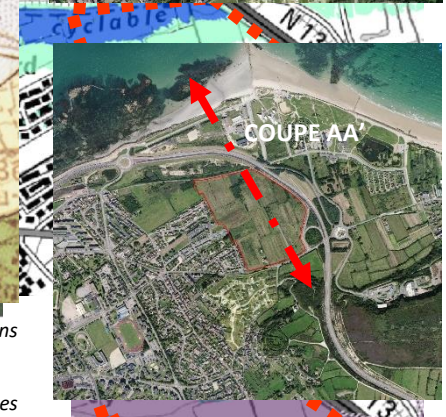
#### Profondeur de l'eau et nature du risque

- 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



Carte géologique, source géoportail, sans échelle

Fz : Alluvions modernes et tourbières submergées au Nord  
 M : Terrasses marines normanniennes







*Le chemin traversant le terrain Sud-Nord*



*Les bosquets de saules*



*La vue est naturellement ouverte verte le site et vers la mer*



*La zone humide*

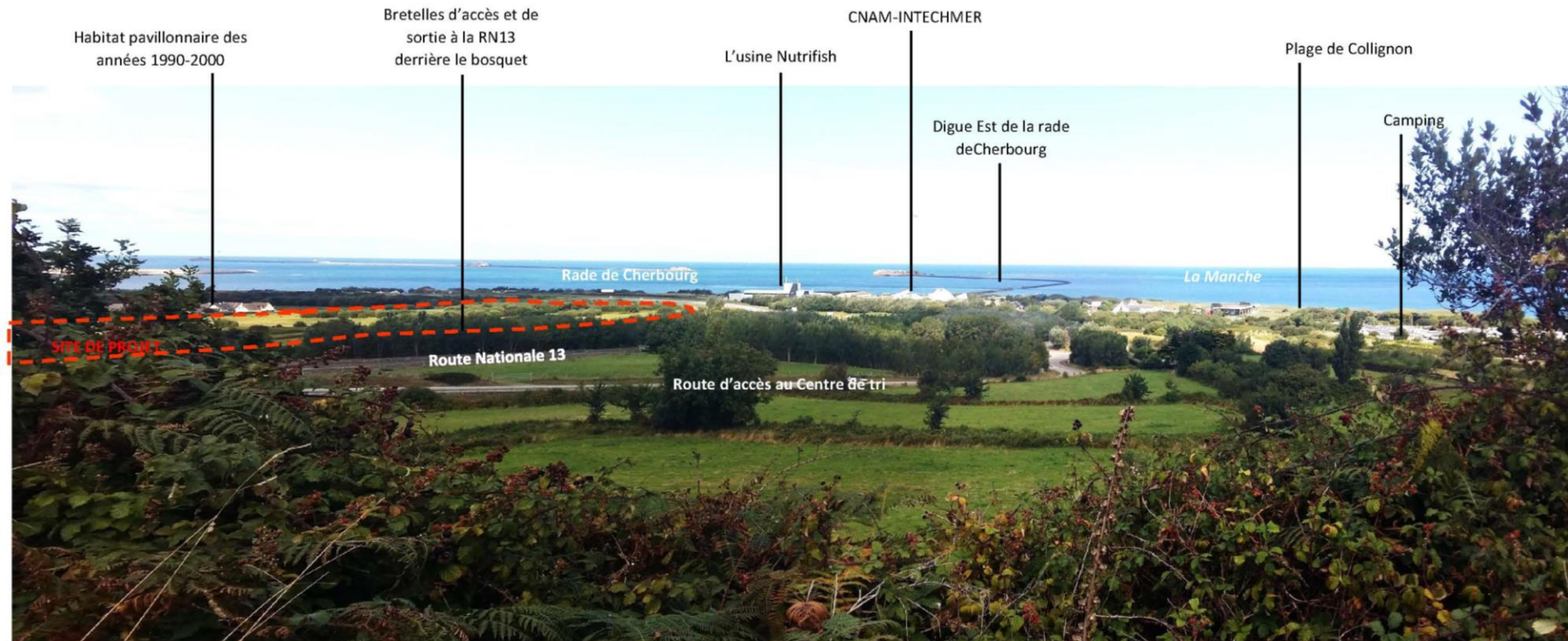


*Ancien muret en pierre en limite de parcelle*

## \\ Vues proches et éloignées (PA6 et PA7)

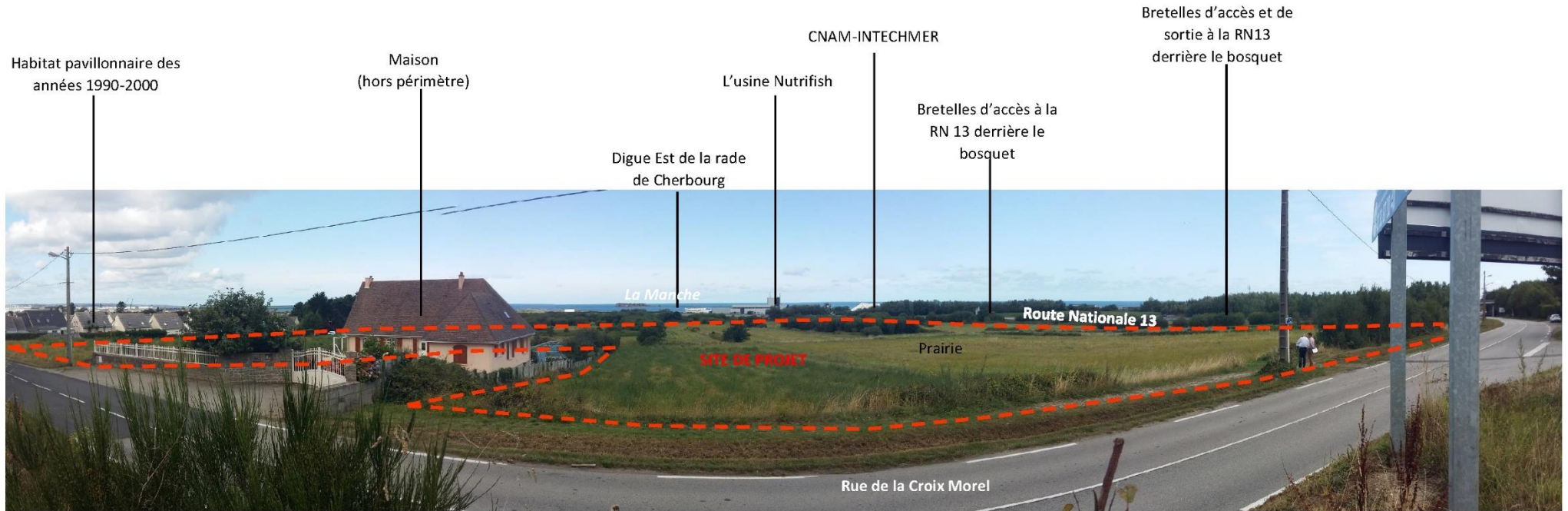
### Situation du terrain dans le paysage lointain (PA7)

Vue depuis le centre de tri des déchets de Tourlaville vers le Nord-Est



Situation du terrain dans le paysage proche (PA6)

Vue depuis la rue de la Croix Morel, vers le Nord



\ Analyse urbaine



1



2



3

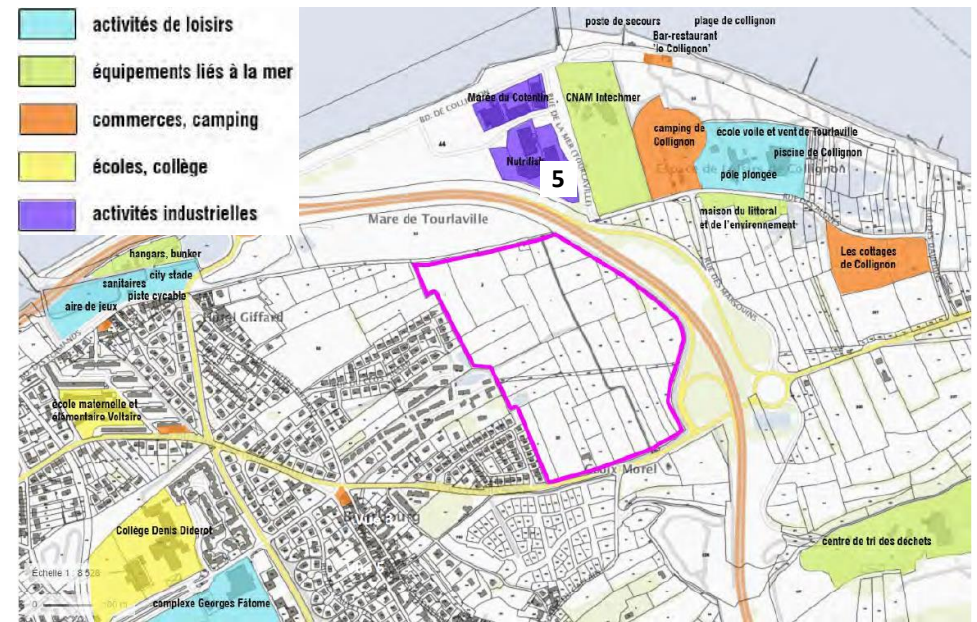
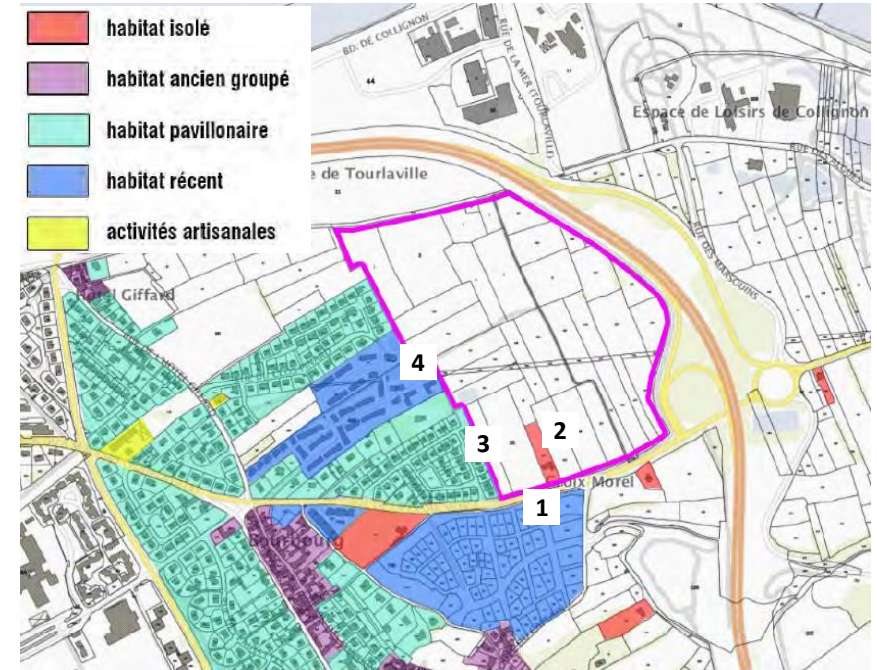


4



5

Activité industrielle Nutrifish vue depuis le terrain de l'opération



## \\ Les accès

Le site de projet n'est actuellement pas clôturé, il est donc accessible depuis :

- la rue de la Croix Morel,
- depuis le chemin de service longeant la RN13,
- la piste cyclable,
- le quartier d'habitat

Le projet prévoit un accès unique pour les véhicules et piétons depuis la rue de la Croix Morel.

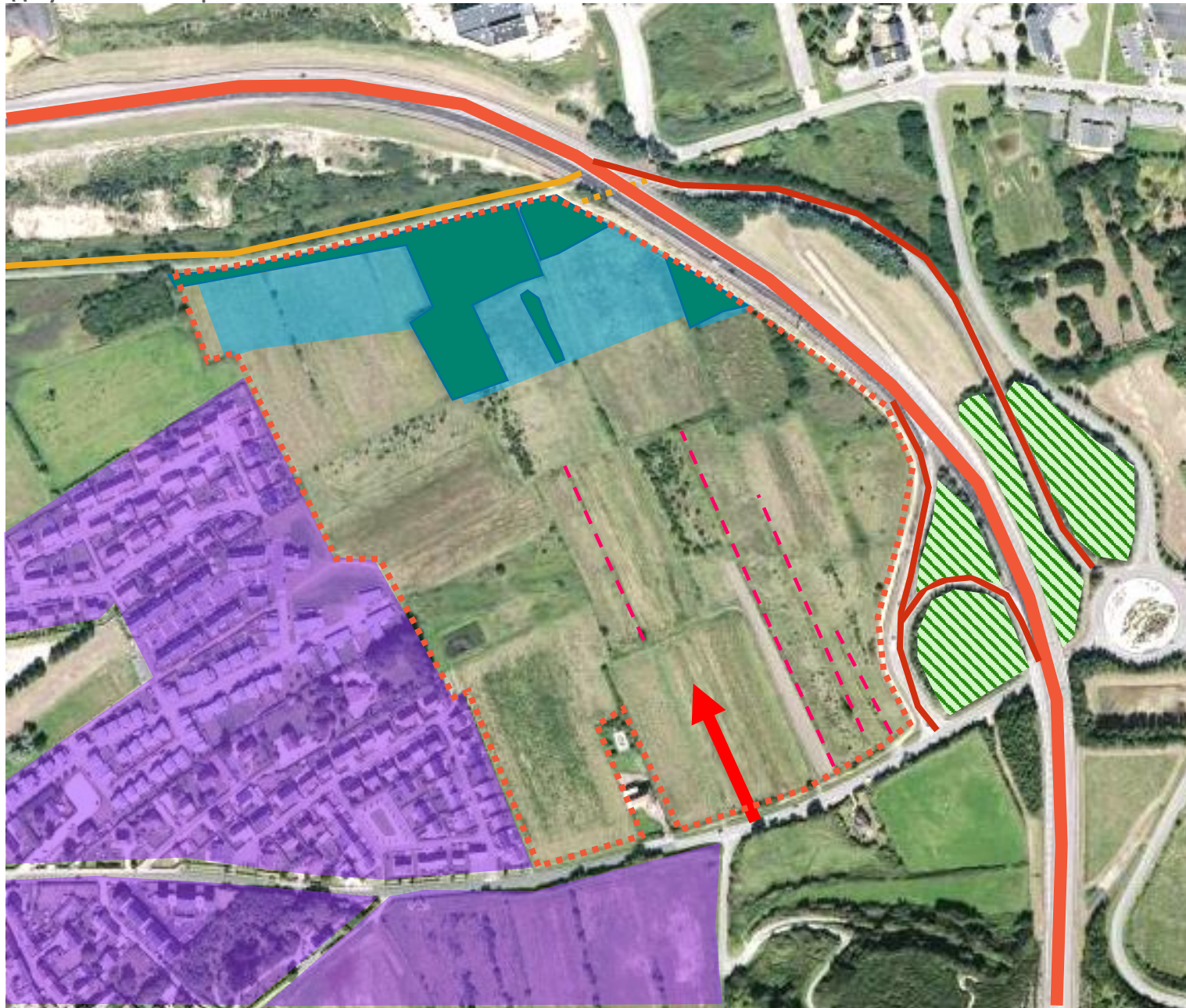
## \\ Les limites


Le terrain de l'opération présente sur ses limites :

- Au Nord, une piste cyclable, un site qui a reçu ou recevra une mesure compensatoire, à savoir la création de deux mares, et la RN 13
- A l'Est, la RN 13 et l'échangeur
- Au Sud, la rue de la Croix Morel, la rue du Becquet, le quartier résidentiel Chardine
- A l'Ouest, un quartier d'habitat pavillonnaire.



\\ Synthèse de la présentation du site



-  Périmètre de projet
-  Quartier d'habitat
-  Boisement
-  Zone humide
-  Zone humide réelle selon le diagnostic FFZH de Pierre Dufrène
-  Anciens murets
-  Accès projeté
-  Piste cyclable
-  RN 13 et échangeurs

### 3. Principes d'aménagement

#### \\ Objectifs

Les enjeux et objectifs poursuivis à travers le schéma d'aménagement du projet sont les suivants :

- Enjeux urbains :
  - o Greffer le nouveau quartier au tissu urbain existant
  - o Eviter l'enclavement du quartier dans le futur
  - o Insérer le lotissement dans la continuité des aménagements proches
  - o Créer une mixité de logements
  - o Rechercher une organisation du lotissement tenant compte du bâti existant conservé
- Enjeux sociologiques
  - o Favoriser la proximité et les échanges des habitants avec le tissu urbain existant (liaisons véhicules, piétons...)
  - o Développer le maillage piétonnier entre les quartiers existants et futurs, et les cheminements existants ou projetés en périphérie du site
- Enjeux paysagers
  - o Traiter les limites de l'opération et leur perception dans le paysage environnant
  - o Conserver les éléments préexistants qui valorisent le site
  - o Equilibrer les aménagements paysagers et les surfaces urbanisées (continuité des trames végétales)
  - o L'insertion paysagère des futures constructions bâties
- Enjeux environnementaux
  - o Intégrer les principes de développement durable dans la conception de l'aménagement (gestion équilibrée des ressources, déplacements urbains, respect de l'environnement, formes urbaines, contexte social et mixité...)
  - o Prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales
- Enjeux énergétiques
  - o Optimiser les orientations de bâti pour faciliter des apports solaires et lumineux

## 4. Projet architectural et paysager

### \\ Description du projet

L'opération projetée a pour objet la création d'un lotissement à usage d'activités comportant 5 lots libres à la construction, numérotés de 1 à 5, destinés à la réalisation d'équipements d'activités économiques. Les lots sont divisibles. Le nombre maximum de lots projetés est de 20.

Les lots sont desservis par un voie principale centrale desservant les 5 lots depuis un giratoire créé au Sud de l'opération. La voie principale forme une boucle au pour permettre de desservir les lots les plus au Nord.

Le projet prévoit la création de différents espaces :

- Un espace vert public
- Des espaces verts permettant l'intégration paysagère de l'opération
- Des espaces de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert qui participeront à la qualité du cadre paysager.
- Une zone d'intérêt écologique préservée qui compte des zones humides situées au Nord d'une superficie d'environ 3,4ha qui seront sanctuarisées, elle aura une valeur écologique et paysagère permettant de préserver la totalité des zone humides identifiées, les habitats et sites de reproduction des espèces protégées.
- Une mare
- Un maillage de liaisons douces





## **\\ Projet architectural**

Le projet est installé sur un terrain en pente descendant vers le Nord. Depuis le Sud du projet le paysage s'ouvre sur la mer vers le Nord. Le projet architectural prévoit de maîtriser la hauteur et l'implantation des bâtiments de façon à :

- Conserver au maximum les ouvertures vers la mer
- Générer un front bâti structurant depuis la rue de la Croix Morel, en cohérence avec l'habitation existante (hors emprise projet)
- Intégrer les constructions dans le paysage, afin d'impacter le moins possibles les vues sur le site depuis le lointain. Le règlement prévoit des hauteurs de constructions limitées. Les coupes de projet (PA5) montrent l'impact mesuré des hauteurs maximales par rapport aux points de vues vers la mer depuis le quartier d'habitat au Sud.

### **Stationnement**

Les acquéreurs des lots devront gérer le stationnement dans leur lot. Aucun stationnement n'est prévu dans les espaces publics.

### **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques est définie à l'Art.6 du règlement PA10a.

### **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques est définie à l'Art.7 du règlement PA10a.

### **Clôtures**

Les clôtures sont définies à l'Art.11 du règlement PA 10 a.

## \\ Projet paysager

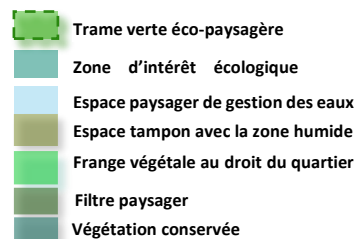
Le projet paysager a fait l'objet de différents échanges avec les services espaces verts de la ville de Cherbourg en Cotentin afin de s'assurer de la cohérence des choix des essences végétales.

### La trame verte

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.

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 fourrés arbustifs plantés 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.

La trame verte sera constituée de différentes strates végétales gérées en gestion différenciées, et d'arbres et d'arbustes d'essences locales.



### Un cône de vue paysager ouvert vers la mer

La voie de desserte, et les marges de recul des lots constructibles forment un espace non constructible formant un Il s'ouvre, au Sud, sur des bassins de régulation des eaux pluviales paysager puis sur la zone d'intérêt écologique

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.

Les bassins seront laissés en prairie fauché, plantés de roselière ou plantés de saules.



Phragmites australis  
Roseau commun



Salix caprea  
Saule marsault



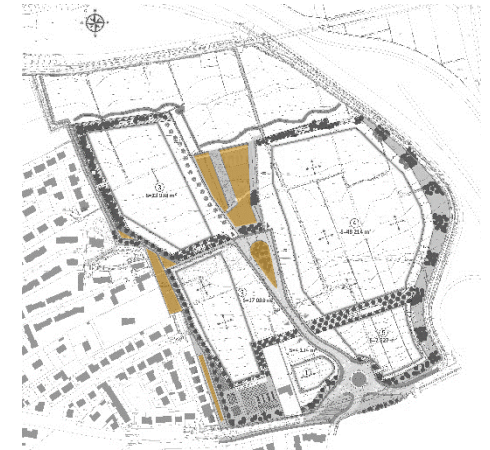
Salix atrocinerea  
Saule roux

Le projet respecte des retraits de construction (conformément au règlement graphique PA10b) de façon à conserver un cône de vue depuis la rue de la Croix Morel vers la mer.



Schéma d'intention de conservation d'un cône de vue sur mer

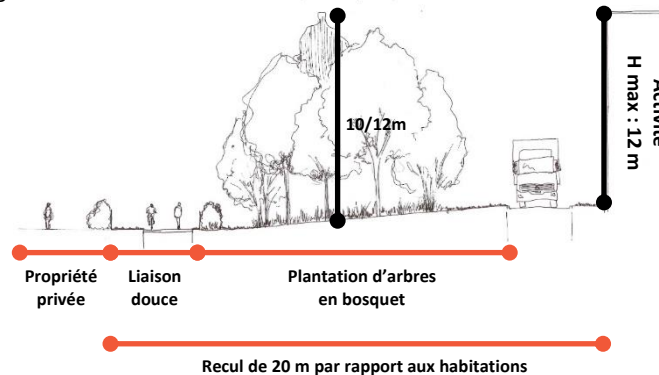
cône de vue paysager ouvert vers la mer. préservée.



### Des coupures paysagères

Entre les parcelles des coupures transversales Ouest/Est seront plantées d'arbres (type chêne, aulne, saule pour les espaces les plus au Nord ; et hêtre et érable pour les espaces les plus au Sud). 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 accompagn

- Trame verte éco-paysagère
- Zone d'intérêt écologique
- Espace paysager de gestion des eaux
- Espace tampon avec la zone humide
- Frange végétale au droit du quartier
- Filtre paysager
- Végétation conservée



Coupe de principe du cheminement situé en limite Ouest



### Liaisons douces

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 (type chêne) 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 cyclo-pédestre 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 humide existante,
- 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.

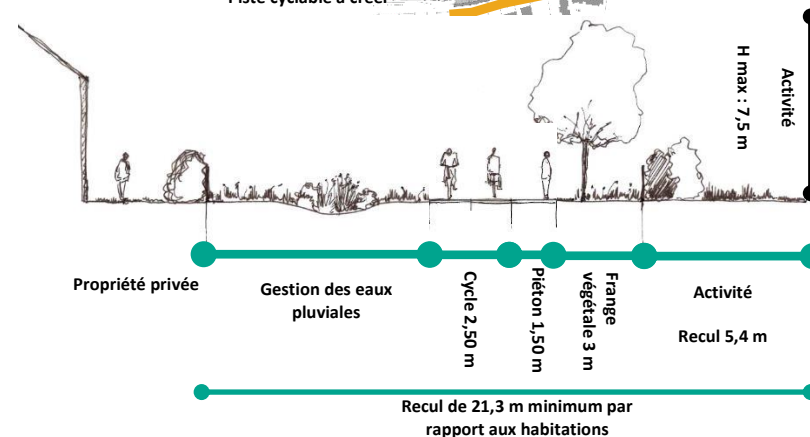
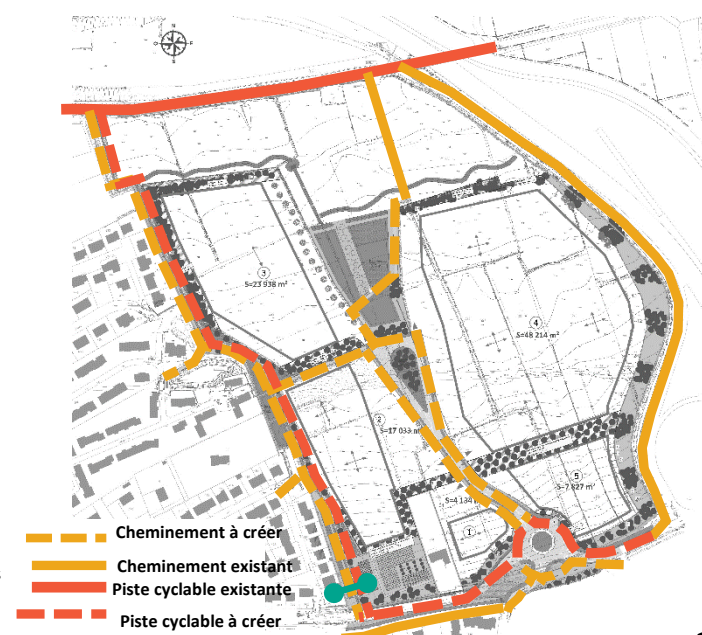
L'allée cyclo-pédestre à l'Ouest et au centre permettra aux usagers de rejoindre le chemin de la Mare au Nord (piste cyclable).

**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.**



Exemple de cheminement cycle et piéton en enrobé traité de différentes façon



Coupe de principe du cheminement situé en limite Ouest

### Un espace public

Un espace public doit être créé au Sud-Ouest dans le but d'offrir aux habitants des quartiers connexes, un espace de convivialité et un espace tampon entre les habitations et le parc d'activités. La programmation doit être affinée avec les collectivités ; il pourrait à titre indicatif accueillir une aire de jeux, un espace de convivialité, des terrains de pétanque, ou encore des jardins familiaux et jardins partagés.



*Image de références et exemple d'aménagement pour l'espace public*

### L'entrée du parc d'activités

Le projet de parc d'activités prévoit la création d'un giratoire permettant de faciliter les usages projetés. La création de ce giratoire générera de nouveaux espaces à valoriser, en entrée de ville et de parc d'activités, comme cadre paysager. Au Sud de la rue de la Croix Morel, les terrassements liés aux aménagements projetés vont générer des espaces de plantations en terrasse plantés de massifs arbustifs (type ajonc, canche, saule nain, euphorbe,...) pour les parties les plus basses, d'un semi prairial, et d'arbres sur tige type frêne et érable champêtre.

## \\ Coupes sur le projet (PA5)

Les coupes de projets sont annexées dans le dossier du Permis d'Aménager, voir PA 05.

## \\ Traitement des voiries et réseaux

Les travaux de viabilisation prévus sont précisés au programme des travaux PA8a et plans des travaux PA8b, PAc, PA8d.

### Voiries

Le projet prévoit la création d'un giratoire sur la rue de la Croix Morel y compris tous les travaux d'adaptation de voiries et des réseaux rendus nécessaires (mise à niveau, enfouissement des réseaux BT-HTA-gaz-éclairage public, Adduction d'Eau Potable, Télécommunication).

La voie de desserte interne au parc d'activités sera de type voirie lourdes. Elle forme une boucle permettant une entrée/sortie unique dans la zone.

### Collectes des ordures ménagères

La collecte des déchets se fera au porte à porte par le service gestionnaire suivant ses modalités à adapter aux activités prévues sur le site.

### Réseaux

#### Eaux pluviales

Les eaux pluviales des voiries et espace communs seront collectées par un réseau principal 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). Ils seront dimensionnés pour la gestion d'une pluie d'intensité d'occurrence centennale. 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. Des noues sinueuses de diffusion des eaux seront créées en partie haute de la zone d'intérêt écologique préservée.

En cas de pluie importante qu'une pluie de type centennale, une surverse dirigera les eaux vers la zone d'intérêt écologique préservée au nord. La zone d'intérêt écologique préservée 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.

Le réseau EP sera dimensionné afin de collecter également des eaux de ruissellement du futur giratoire, ainsi que les voiries du bassin versant situées en amont (hameau du Caplain).

En limite Ouest du projet, un bassin existant collecte et infiltre les eaux de ruissèlement des espaces communs du lotissement contigu à l'Ouest. Le projet prévoit de conserver son fonctionnement hydraulique mais d'en adapter sa forme. Il sera recomposé sous forme de grandes noues au droit de la voie douce. Elles fonctionneront par infiltration. Une surverse sera possible vers la zone d'intérêt écologique préservée au nord du projet, via les tronçons de noue au droit de la voie douce. Les eaux de ruissèlement de la voie douce seront collectées superficiellement par les espaces verts en creux et formes de noues au droit de la voie douce.

Les eaux pluviales de ruissèlement sur les emprises privées pourront être rejetées au réseau de collecte commun à débit limité. Le débit de rejet est limité à 3 l/s/ha. Le rejet du branchement du lot 3 se fera directement vers la zone d'intérêt écologique préservée, limité à 3 l/s/ha.

Les branchements seront réalisés en polypropylène SN16 ou équivalent diamètre 160, compris tabourets de branchement en espace commun.

### **Eaux usées**

Les effluents seront collectés par un collecteur principal en polypropylène SN16 ou équivalent, diamètre Ø200, et évacués gravitairement vers le réseau public d'assainissement situé rue du Clos Pinard. Chaque lot sera équipé d'un branchement.

### **Eau potable**

La zone sera alimentée par une canalisation depuis le réseau existant rue de la Croix Morel. La future canalisation à créer au droit de la voie principale sera également raccordée sur la canalisation existante de la rue du Clos Pinard pour effectuer un maillage du réseau.

### **Electricité**

Le parc d'activités sera desservi par des câbles 240° posés en tranchée commune depuis des postes de transformation à créer au sein de l'opération. Le projet prévoit deux emplacements disponibles pour la mise en place de deux postes HTA.

Des grilles REMBT seront positionnées le long du parcours pour assurer plusieurs possibilités de points de livraison de puissance.

Les réseaux existants au droit de la rue de la Croix Morel seront approfondis et dévoyés dans le cadre des travaux de création du giratoire.

Le dossier d'exécution de ces travaux sera remis au service de contrôle des distributions d'énergie pour l'enquête administrative habituelle.

### **Eclairage public**

Un réseau câble éclairage sera posé en tranchée commune, depuis une armoire de commande existante située sur un candélabre de la rue de la Croix Morel.

Les types de candélabres seront conformes au souhait de la commune de Cherbourg-en-Cotentin. Le projet prévoit des mâts de 6.00m le long des voies internes, et de 4.00m pour les voies douces.

Les réseaux existants au droit de la rue de la Croix Morel seront enfouis, approfondis et dévoyés dans le cadre des travaux de création du giratoire.

### **Télécommunication**

En tranchée commune avec le réseau d'eau potable, le réseau structurant, à charge de l'aménageur, sera posé à l'intérieur de l'opération et raccordé au réseau existant rue de la Croix Morel.

Le réseau existant au droit de la rue de la Croix Morel sera approfondi et dévoyé dans le cadre des travaux de création du giratoire.

### **Défense incendie**

Le futur réseau d'Adduction d'Eau Potable permettra d'assurer la défense incendie. Des poteaux incendie seront répartis le long de la voie interne.

Toutes les parcelles créées seront à une distance inférieure à 200m des hydrants.



Étude et Maîtrise d'œuvre d'Aménagements Urbains et Paysagers - Urbanisme

Infrastructures et Hydraulique - Topographie - Implantation - Bornage – Copropriété

SIÈGE SOCIAL : CITIS - LES MANAGERS - 15 AV DE CAMBRIDGE - BP 60269 - 14209 HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR CEDEX

TEL. : 02 31 06 66 65 - [contact@mosaic-amenagement.fr](mailto:contact@mosaic-amenagement.fr) - [www.mosaic-amenagement.fr](http://www.mosaic-amenagement.fr)

SARL de Géomètre-Expert inscrite au tableau de l'Ordre des GEOMETRES EXPERTS N°2020B200005 SIRET 881 605 299 00018 – RCS CAEN APE 7112 A

