

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-17

Concertation préalable portant sur le projet de la zone d'activités dite « Collignon sud » emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Cherbourg-en Cotentin (50).

Dates de la concertation préalable

Du 27 janvier au 02 mars 2021

Nom garant désigné par la Commission nationale du débat public :

Dominique PACORY

Date de remise du rapport, le 02 Avril 2021

Bilan de la concertation

Concertation préalable portant sur le projet de la zone d'activités dite « Collignon sud » emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Cherbourg-en-Cotentin (50).

Du 27 janvier au 02 mars 2021

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
SYNTHESE	4
Les enseignements clefs de la concertation	4
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant.	4
INTRODUCTION	7
Le projet objet de la concertation	7
La saisine de la CNDP	11
Garantir le droit à l'information et à la participation	11
LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT	12
Les résultats de l'étude de contexte	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	13
AVIS SUR le DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	15
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	15
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	16
SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES	17
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation et les premières réponses du MO.	17
DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET	22
Précisions à apporter de la part du responsable du projet et des autorités concernées	22
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	23
ANNEXES	24

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 02 avril 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). [http:// www.concertation-collignonsud.fr](http://www.concertation-collignonsud.fr).

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

SYNTHESE

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable sur le projet d'aménagement du secteur de Collignon sud porté par Ports de Normandie Associés (PNA) et par la Société Hérouvillaise d'Economie Mixte d'Aménagement (SHEMA), a fait ressortir :

- une réelle interrogation sur l'opportunité du projet,
- une grande inquiétude sur les impacts indus liés aux nuisances sonores, aux problèmes de circulation routière et à la détérioration des vues sur mer,
- un questionnement sur les axes de circulation douce créés sur le secteur,
- une acceptation des mesures environnementales proposées.

Le public constitué principalement de riverains s'est mobilisé dans des échanges cordiaux et argumentés.

En fin de concertation, le maître d'ouvrage (MO) a apporté des premières réponses parfois jugées incomplètes.

Ainsi, au terme de la concertation, le projet n'emporte pas dans sa totalité l'adhésion du public. La confiance dans le MO à tenir ses promesses n'est pas entière. Il apparaît donc nécessaire de continuer d'informer le public des décisions futures et de l'associer à la suite du projet.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant.

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le MO, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au MO afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Demande de précisions ou de recommandations

1 L'opportunité du projet

Les réponses apportées par le MO concerne la vocation du port à se développer et il se limite à affirmer que les disponibilités foncières ne sont pas suffisantes sur l'agglomération de Cherbourg en Cotentin pour un parcellaire supérieur à 1,5ha.

Demande de précisions

Il serait souhaitable que cette affirmation soit étayée par des éléments tangibles le démontrant.

2 Les nuisances sonores

Oralement, le MO s'engage à étudier des mesures pour limiter les pollutions sonores.

Demande de précisions :

Il apparaît nécessaire de répondre à l'inquiétude des riverains et d'indiquer clairement si, comme l'a demandé le maire de Cherbourg en Cotentin, le travail sera interdit la nuit et le week end.

Afin de répondre aux interrogations du public, il apparaît nécessaire de lancer les études acoustiques et d'en tenir compte pour les installations des entreprises les plus bruyantes et clarifier les distances d'implantation retenues des bâtiments

3 La vue sur mer occultée

La réponse du MO porte sur la possibilité d'enterrer les bâtiments situés sur la frange Sud de 50 cm supplémentaires et de porter la limite des hauteurs à 7,5 mètres. Il évoque la priorisation de la commercialisation à l'Est de la zone sous réserve du résultat des fouilles archéologiques.

Demande de précisions :

Confirmer l'engagement de la limitation des hauteurs à 7,5 mètres sur la frange Sud.

4 La problématique du trafic routier :

Les réponses ont été apportées par le maire de Cherbourg en Cotentin, sur l'interdiction de circulation au poids-lourds en sortie de zone vers Tourlaville et par le MO sur l'impossibilité de déplacer le rond-point à l'Est ou au Nord de la zone.

Demande de précisions :

Confirmer les engagements pris par le maire de Cherbourg en Cotentin.

Etudier la possibilité de limiter la circulation sur la zone et les axes avoisinants en cohérence avec le plan de circulation de l'agglomération du Cotentin.

5 L'organisation de la circulation sur les voies douces

Le MO s'est engagé à revoir l'aménagement de voies douces et de séparer les voies de circulation piétons et pistes cyclables par une frange végétale avec l'emploi de revêtements différenciés.

Demande de précisions :

Confirmer l'engagement pris ainsi que la non création d'un trottoir rue de la Croix Morel (coté zone).

6 Prises en compte des questions environnementales

Dans sa réponse sur les questions environnementales le MO et la collectivité ont confirmé la volonté dans les échanges en atelier qu'un travail de définition d'un projet scientifique sera prochainement lancé sur le secteur nord de la zone associant le secteur Giffard situé plus à l'Ouest.

Demande de précisions :

Les associations et les usagers souhaitent être associés à la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion ainsi que la prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques. Une réponse plus précise attendue sur la forme de cette association qui pourrait être étendue à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.

7 Amélioration du cadre de vie

Pour pallier à l'inquiétude sur la détérioration générale du cadre de vie pour les quartiers d'habitats jouxtant la zone, le MO a déclaré étudier la création d'espace vert public d'environ 2 300 m²(jeux pour enfants, pétanque, jardin partagé, verger public...) en lieu et place du lot 8.

Demande de précision :

Confirmer la création d'une aire de détente et se positionner sur la création éventuelle de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage en lieu et place des lots 4, 5 et 8.

8 Sur l'implantation d'entreprises dangereuses

A la question concernant la demande de ne pas implanter d'usines dangereuses de type Seveso ou du type « Nutrifish », le Maître d'ouvrage s'engage à limiter ce type d'activité et précise qu'il n'est pas prévu d'industrie lourde.

Demande de précisions :

Le MO doit préciser ce qu'il entend par industrie lourde et, si des entreprises de type Seveso devaient s'installer, de quels types seraient-elles ?

9 Garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à la concertation

Le MO s'est engagé à conserver un site internet d'informations avec une boîte de contributions et d'indiquer qu'un comité de suivi pourrait être mis en place.

Recommandations

Le garant recommande la mise en place d'un nouveau site internet pour l'ensemble du projet. Ce site devra être mis en place avant la clôture du site dédié à la concertation et devra être clairement identifiable par le public. Ce nouvel outil devra reprendre les informations mises en ligne lors de la concertation et être abondé des nouvelles études et décisions prises. Il devra permettre au publics de déposer des observations, de questionner le MO et d'y recevoir des réponses.

Le garant préconise la création rapide d'un comité de suivi associant la mairie de Cherbourg en Cotentin, la communauté d'Agglomération du Cotentin, les riverains et les associations. Ce comité devra être associé en amont des décisions et pouvoir donner son avis à l'évolution du projet. Il pourra, par exemple, organiser des ateliers et réunions d'étapes avec la population jusqu'à l'enquête publique.

INTRODUCTION

Le projet objet de la concertation

Le projet consiste en la création d'une zone venant en appui du développement des activités industrialo-portuaires du port de Cherbourg, lié en partie au développement des énergies marines renouvelables à venir. Il s'agit de développer une offre de terrains de 17 hectares à vocation artisanale, industrielle et tertiaire, à l'Est de l'agglomération Cherbourgeoise. Cette offre se situe à l'interface d'une voie de contournement, de l'activité du domaine public maritime et des quartiers d'habitats existants au Sud et à l'Ouest. Le projet prévoit de mettre en place des éléments d'intégration paysagère et fonctionnelle permettant de créer un quartier d'activités intégré à son environnement proche.

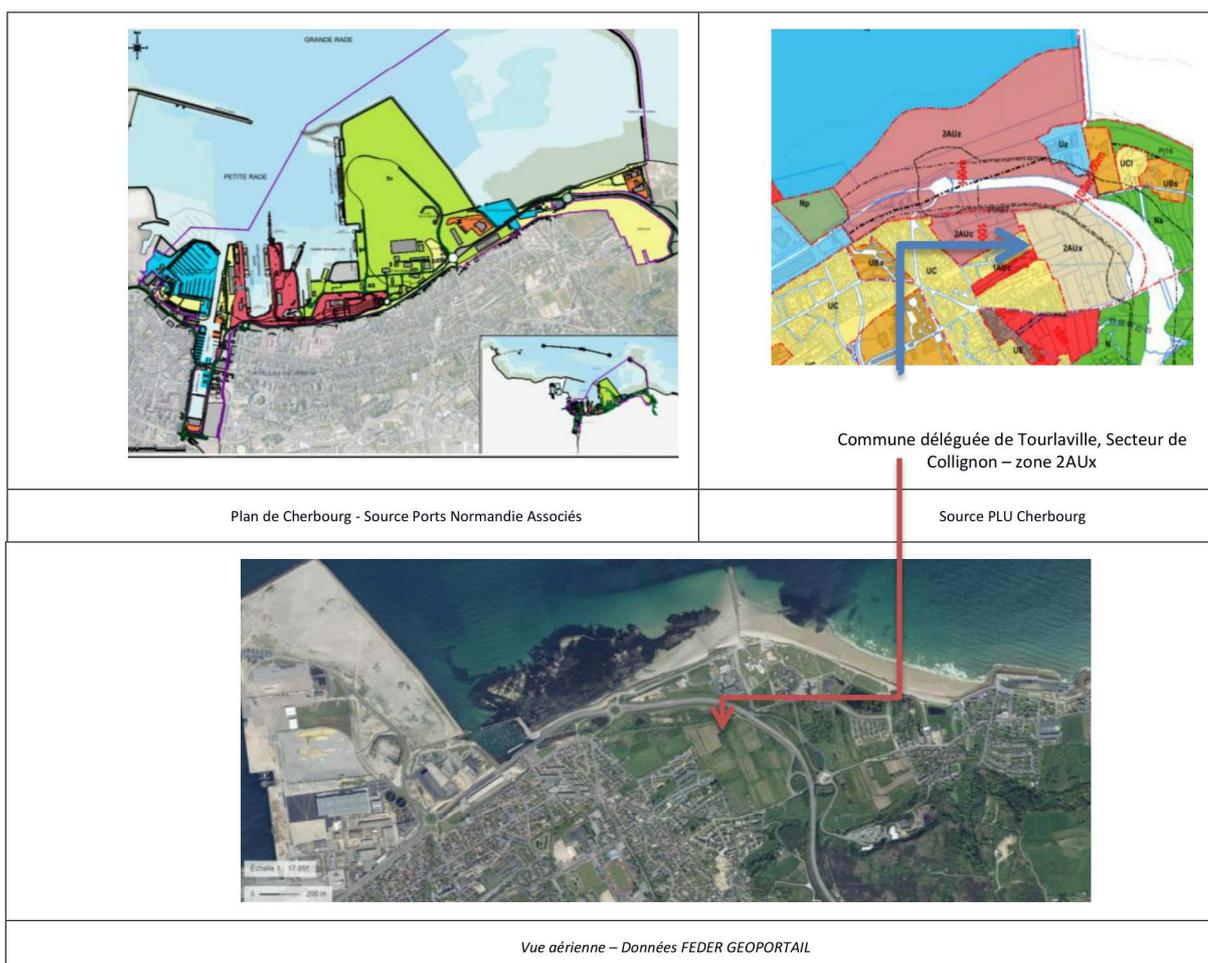
- **Responsables du projet et décideurs impliqués**

Le **Syndicat mixte Ports de Normandie** (Ports de Normandie Associés - PNA), propriétaire du Port de Cherbourg, est à l'initiative d'un projet de développement. En application de l'article R153-16 du code de l'urbanisme il mène la procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU.

La gestion d'aménagement a été confiée à la **Société Hérouvillaise d'Economie Mixte d'Aménagement (SHEMA)**, spécialisée dans l'aménagement, la construction et le développement économique de dimension régionale.

- **Carte du projet ou plan de situation**

Plan de situation, extrait du PLUI et vue photographique.





(Source dossier de présentation de la concertation)

• **Objectifs du projet selon de la MO.**

L'objectif premier affiché par le MO est d'accueillir des activités économiques par la création d'une quinzaine de lots dont trois supérieurs à 2,5 hectares, correspondant à une quinzaine d'entreprises maximum pour un nombre d'emploi estimés entre 200 à 500, sans compter les emplois indirects.

Concomitamment la réalisation de ce projet permettra :

- de valoriser le paysage en entrée de ville par la Rn 13 en accentuant la qualité paysagère et en modifiant la disposition des massifs boisés à l'Est du site, pour favoriser une insertion harmonieuse des constructions neuves et en limiter l'effet de masse. Cet aménagement se traduira notamment par la mise en place d'un recul de ces constructions, la limitation de leur hauteur et d'un traitement qualitatif paysager ;
- de préserver le patrimoine naturel qui, dans la partie nord du site, concentre des enjeux en matière d'environnement, avec la présence notamment d'une zone humide en partie dégradée. Le projet propose de sanctuariser et de valoriser toute la partie nord, en l'inscrivant d'une part en zone naturelle au document d'urbanisme, et d'en confier la gestion et l'animation d'autre part, afin de permettre une restauration efficace de

la biodiversité sur ce secteur. Le projet propose par ailleurs un important maillage végétal de la partie urbanisée, afin de permettre une continuité écologique et d'éviter le mitage du secteur;

- d'améliorer la qualité de vie des riverains, en effet le secteur Collignon Sud, bien qu'il soit propriété des Ports de Normandie, est aujourd'hui emprunté par des publics différents, à travers des sentiers piétons. Le projet propose de valoriser et d'accentuer ces sentiers et de les rendre cyclables, du nord au sud et d'est en ouest de la zone. Le secteur est également en limite de quartiers d'habitats à l'ouest et au sud. Le projet propose de créer une frange végétalisée importante entre les espaces ouverts à l'urbanisation et les habitats existants. Il propose également, dans la définition des règles d'implantation, de créer un cône de vue depuis le sud vers le littoral, et de limiter la hauteur des constructions afin de ne pas obstruer les vues des riverains sur le littoral;
- d'améliorer des infrastructures en proposant de recomposer l'accès à la zone depuis la rue de la Croix Morel, par la création d'un giratoire. Cette infrastructure permettra, d'une part, de capter les flux de circulation depuis la RN13 afin d'éviter de générer du flux dans les quartiers d'habitats, et d'autre part, améliorera la sécurité routière en cassant la vitesse sur cet axe qui constitue aujourd'hui un enjeu. Le projet permettra également de régulariser l'ouvrage de gestion des eaux pluviales présents sur le parcellaire des Ports de Normandie, destinés aux quartiers d'habitats à l'ouest, et pour lesquels il n'existe pas de servitude ou de conventionnement, ce qui permettra une «régularisation administrative» de cet ouvrage indispensable. Le dimensionnement des ouvrages projetés permettra de se conformer aux normes en vigueur pour tenir compte des crues et des écoulements sur l'ensemble du bassin capté.

● **Caractéristiques du projet**

- Surface totale projet : 17 hectares – 8 lots constructibles, 8 à 15 constructions (dont 3 constructions grandes types entrepôts, 2 moyennes type bâtiments tertiaires ou artisanaux, et des petits bâtiments tertiaires voire de commerce).
- Espaces publics : 6,6 hectares dont :
 - Zone de valorisation écologique : 3,4 ha ;
 - Espaces verts : 2,2 ha ;
 - Espaces aménagés (chemins, pistes cyclables) : 1 ha.
- Espaces privatifs (projet de règlement) : 10,4 ha, dont :
 - Espaces verts : 2,8 hectares ;
 - Espaces aménagés : 7,6 hectares (dont un capacitaire maximum de 2,9 ha bâtis), y compris stationnements (dont stationnement tertiaire en verdure – « evergreen »).

● **Coût**

- Prix d'acquisition du foncier par Ports de Normandie : 1,5 M€ environ ;
- Coût des travaux : 2,5 M€ ;
- Prescriptions de fouille archéologiques si nécessaire (en cours d'estimation : 800 k€).

● **Contexte du projet**

Le territoire :

La commune de Cherbourg en Cotentin, située en région Normandie dans le département de la Manche, au nord de la péninsule du Cotentin est une ville portuaire importante de 79 000 habitants. Elle représente un secteur économique essentiel pour la Région la plaçant au 4ème rang après Rouen, Caen et Le Havre.

C'est également la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord et l'une des trois sous-préfectures du département.

Cette commune nouvelle est issue de la fusion en 2016 des communes de Cherbourg, d'Octeville, Equeurdreville-Hainneville, La Glacière, Querqueville et Tourlaville.

Le site concerné par le projet acquit par PNA fait l'objet d'une **déclaration d'utilité publique « réserve foncière »**, pour l'accueil d'activités économiques, arrêtée en date du 24 juillet 2012, prorogée en 2017. Il est intégré au Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable (SDADD) du port de Cherbourg.

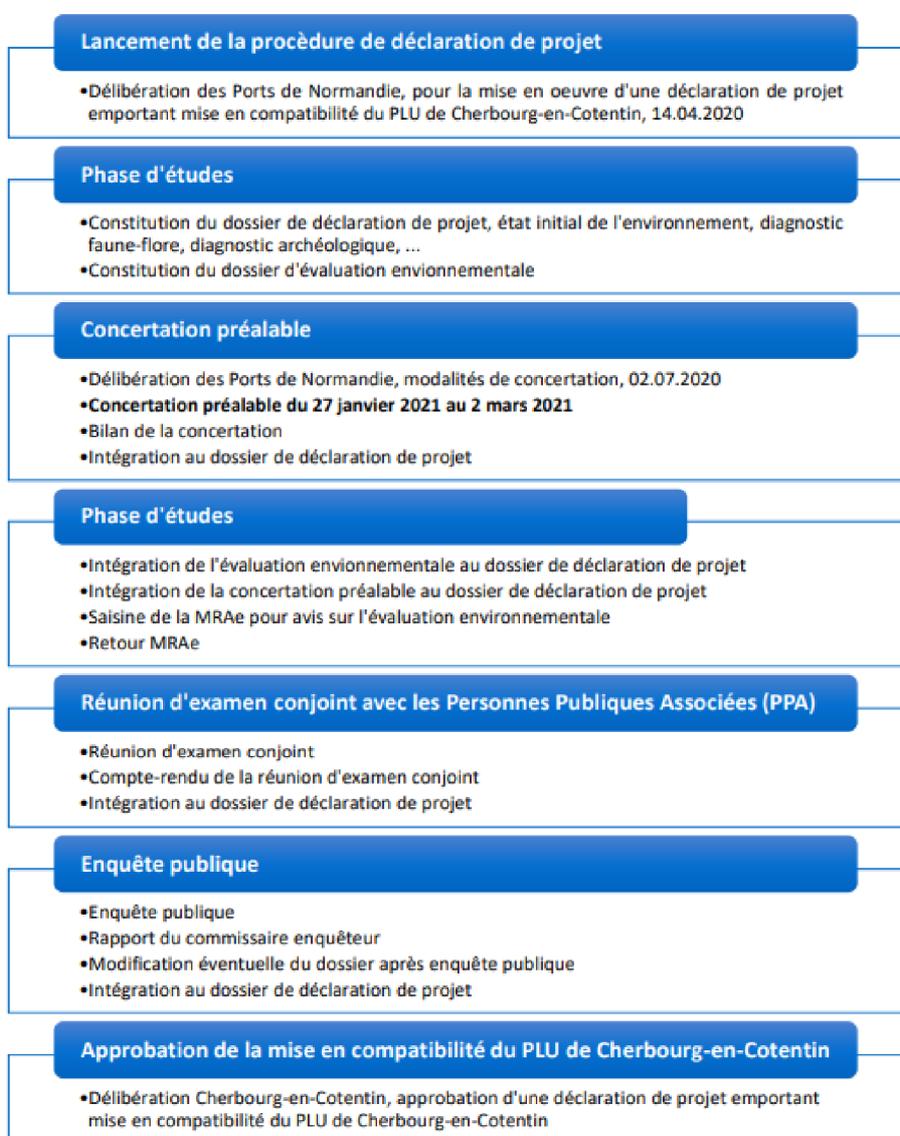
Ce site est implanté sur le secteur dit « Collignon sud », à l'Est de l'agglomération sur le territoire de l'ancienne commune de Tourlaville. Il jouxte des zones pavillonnaires à l'Ouest et au Sud, une zone d'activité économique au Nord en bordure de mer et une zone dédiée au tourisme à l'Est.

Il est représenté actuellement en **zone 2Aux au Plan Local d'Urbanisme** (zone à urbaniser à long terme destinée aux activités et installations portuaires, inconstructibles dans l'immédiat). Il est présenté comme le seul site de l'agglomération constituant un site structurant pour le développement de l'arrière-pays du port de Cherbourg. Il présente l'avantage d'être en proximité de la filière pêche et portuaire et d'une bonne desserte viaire.

Le site d'une superficie de 17 hectares offre une vue ouverte sur le littoral et il est composé :

- D'anciens terrains de maraîchage, aujourd'hui en partie en friche. Le découpage parcellaire des anciens terrains se devine par la présence de haies et de murets de pierres sèches ;
- D'une zone humide au Nord d'une superficie de l'ordre de 3.38 hectares ;
- La limite Est du projet est longée par un chemin de service puis par la route nationale 13.

• Processus décisionnel du projet



La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le MO a manifesté dès le début de la concertation une volonté pour qu'elle soit le plus large possible.

Les échanges de travail avec le MO, ont été très constructifs. La réalisation du dossier de concertation par la SHEMA a fait l'objet de plusieurs échanges avec le garant et a permis une évolution significative du dossier tant au niveau de l'information des acteurs que des réunions et ateliers à mettre en place.

Le garant a manifesté une attention particulière pour l'intégration de plusieurs scénarios dans la version définitive, l'utilisation d'un site dédié à la concertation et la mise en place d'outils numériques et non numériques afin de s'adapter à la situation sanitaire du moment. Ces demandes ont été entendues par le MO qui a enrichi en conséquence les éléments de concertation.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 07 octobre 2020, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article 121-17 du Code de l'Environnement et a désigné Monsieur Dominique Pacory comme garant de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle du garant**

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tous son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à :

- Donner la possibilité au public de débattre de l'opportunité même du projet ;
- S'assurer de la mobilisation et de l'information transparente du public notamment sur les enjeux environnementaux et paysagers ;
- De porter ses préconisations dans le sens où le projet s'inscrit dans la dynamique globale de développement du port de Cherbourg s'agissant de déployer les espaces à front de mer pour accueillir les activités liées aux énergies marines renouvelables et relocaliser certaines activités logistiques du fait du Brexit.

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT

Les résultats de l'étude de contexte

• Les entretiens directs entre le garant et les différents acteurs

La période préalable à l'ouverture de la concertation a permis de prendre contact avec certains acteurs du secteur. Le contexte particulier de la pandémie liée à la Covid 19 nous a contraint à limiter les rendez-vous en présentiel, à favoriser des rendez téléphoniques et des entretiens en visio-conférence. Ainsi, nous avons pu contacter et évoquer les termes de la concertation avec les institutionnels du secteur, les associations environnementales locales et régionales ainsi que les entreprises, les associations sportives et de loisirs et un panel de riverains implantés ou résidants en périphérie du site de Collignon.

Cette démarche a abouti à deux rencontres en présentiel, à vingt entretiens en visio-conférences et vingt-sept contacts par téléphone soit au total une soixantaine de personnes. De ces contacts, plusieurs thématiques ont été prioritaires qui semblaient indispensables à être abordées lors des ateliers, ces priorités étant bien évidemment non exhaustives afin de garder les débats ouverts.

L'épisode dit « Nutrifish » dans les mémoires

Un nombre important d'acteurs ont rappelé l'épisode dit « de l'usine Nutrifish » encore très présent dans les mémoires. Cette usine, installée en 2017 au Nord du site et en bordure de mer, était destinée à la transformation de déchets issus du poisson en farine à destination des industries agroalimentaire et pharmaceutique. Dès sa mise en fonctionnement, les riverains s'étaient plaints de nuisances olfactives importantes les conduisant à se constituer en collectif pour faire entendre leurs réprobations. Devant l'émoi suscité, les autorités (mairie et sous-préfecture) ont mis en place un comité de suivi afin de faire cesser les nuisances. Sans relation directe avec les manifestations des riverains, l'usine de Nutrifish pour des raisons économiques a dû cesser son activité sur décision du tribunal de commerce de Cherbourg qui a prononcé sa liquidation au printemps 2020.

Cet évènement a laissé des traces dans la population et une défiance s'est installée vis-à-vis de tout nouveau projet sur le secteur.

Les différents entretiens ont permis de faire émerger trois typologies de publics à mobiliser.

Les premiers directement impactés par le projet étant les riverains habitant les zones pavillonnaires situées à l'Ouest et au Sud, les associations environnementales du niveau local mais également du niveau régional et enfin le mode économique représentant les activités implantées sur la zone de Collignon loisirs jouxtant à l'Est le projet et les représentants directement concernés par l'activité portuaire.

Les publics contactés ne semblaient pas au courant du projet si ce n'est qu'ils avaient été alertés par un article de presse évoquant des fouilles archéologiques sur Collignon.

Ainsi, il a semblé nécessaire de prioriser trois espaces thématiques de concertation.

Les relations avec les riverains

Les riverains se sont interrogés sur :

- Les nuisances indues par le projet ;
- Le type d'activité qui pourrait s'installer (entreprises dangereuses type Seveso ou autre (risque explosion, risque chimique, etc.) ;
- Les distances d'implantation des entreprises vis-à-vis des habitations ;
- La création de zones tampons vertes entre leurs habitations et les futurs bâtiments ;
- La création de liaisons piétons et cycles (voie douce dédiée aux moyens de déplacements non motorisés), incluse dans la zone verte entre la route de la croix Morel (Chardine) et la piste cyclable existante en direction de Collignon ;
- Le non raccordement des voies de circulation des zones pavillonnaires à celles créées dans le projet .

Les problématiques liées à l'environnement

Les associations environnementales ont mis l'accent :

- Sur la présence d'une zone humide importante représentant près d'un quart du site ;
- La mise en place éventuelle d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE) pour la préservation sur un temps long ;
- L'aménagement et la gestion en continuité des corridors existants sur l'agglomération Cherbourgeoise, son alimentation par les noues et les fossés présents sur le site ainsi que le traitement des espèces exotiques qui y sont installés ;
- La publication et la prise en compte des résultats de l'étude faune flore réalisés sur le secteur par PNA.

La présentation des activités économiques dans la future zone et ses conséquences

Plusieurs acteurs économiques ont souligné :

- La nécessité de cette nouvelle zone d'activité du fait de l'arrivée prochaine des Energies Marines Renouvelables (EMR) sur le port de Cherbourg ;
- L'importance que cette zone pourrait avoir comme lieu de stockage pour soutenir les flux de transport ferroviaire et maritime liés au Brexit vers l'Irlande et l'Angleterre ;
- La nécessité de présenter le nouveau schéma routier lié à l'augmentation du flux routier entre la nouvelle zone et le port de Cherbourg et ses conséquences ;

Les entreprises et les associations du secteur de loisirs de Collignon se sont interrogées sur les incidences que pourrait avoir ce nouveau site sur leur activité.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les modalités de concertation envisagées par PNA initialement dans sa déclaration de projet**

Publicité légale de la concertation préalable

Au moins quinze jours avant le début de la concertation préalable, PNA s'était engagé à publier un avis comportant les informations requises par les dispositions de l'article R. 121-19 du code de l'environnement.

L'avis devait être visible sur le site internet de PNA.

L'avis devait également être publié par voie d'affichage dans les mairies des communes concernées, ainsi que dans la presse locale.

Modalités de concertation

Information tout au long de la concertation, sur le site internet de PNA, notamment sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité et sur les études d'avant-projet ;

Ponctuellement par voie de presse locale ;

Le cas échéant, sur le site internet des collectivités locales concernées ;

Tenue d'une réunion publique.

Tenue d'un registre dématérialisé et papier pour collecter les remarques du public.

- **Les modalités de concertation retenues suite aux recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation :**

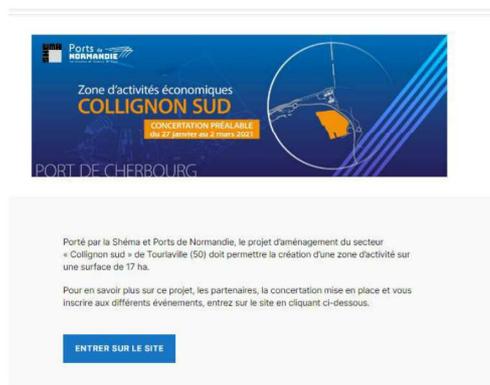
L'information du public

Le dossier de concertation a été mis à disposition du public pendant toute la durée de la concertation disponible physiquement aux adresses suivantes :

- Mairie déléguée de Tourlaville : 109 avenue des Prairies - Tourlaville 50110 Cherbourg en Cotentin - Ouvert du lundi au vendredi de 8h à 12h (sauf le mardi de 9h30 à 12h) et de 13h30 à 17h30.
- Hôtel de Ville de Cherbourg-en-Cotentin : 10 place Napoléon - Cherbourg-Octeville 50108 Cherbourg en Cotentin - Ouvert du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 17h30.

Le dossier de concertation était consultable et téléchargeable depuis le site dédié à la concertation :

www.concertation-collignonsud.fr



Tout au long de la concertation, les présentations thématiques lors des ateliers ont été mises en ligne à disposition du public site dédié à la concertation : www.concertation-collignonsud.fr :

- Atelier riverains ;
- Atelier environnement ;
- Atelier économie.

La publicité

Des avis ont été affichés pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies et les sites internet précités.

La publicité légale a été effectuée via les journaux Ouest France et la Presse de la Manche.

Des supports de communication physiques ont été affichés dans les locaux de PNA et aux mairies concernées avec insertion dans les réseaux sociaux de Cherbourg en Cotentin.

Une conférence de presse a été réalisée par les élus deux jours avant l'ouverture de la concertation.

1200 flyers ont été distribués aux riverains, aux entreprises et associations proches du site;



Le mode expression réservé au public

L'ouverture de registres papier destinés à recueillir les observations et propositions du public ont été mis en place à la mairie déléguée de Tourlaville et à l'hôtel de ville de Cherbourg en Cotentin, aux heures et jours d'ouverture précités.

La possibilité pour le public de faire parvenir ses observations et ses propositions à destination du MO pendant toute la durée de la concertation par courriel à contribution@concertation-collignonsud.fr ou par voie postale à Ports de Normandie, 3, rue René Cassin 14280 SAINT CONTEST.

Des permanences ont été organisées pour échanger avec le MO ou le garant de la concertation, le mercredi 27 janvier 2021, le mardi 09 février 2021 et le mercredi 10 février 2021, de 14h00 à 17h00, en mairie déléguée de Tourlaville.

La SHEMA a délégué au cabinet externe « Etat d'Esprit » l'animation des réunions et des ateliers tant en présentiel qu'en distanciel. Ce cabinet a également été chargé de la gestion du site internet dédié à la concertation.

Le public a eu la possibilité d'interpeller le MO :

- Le mercredi 27 janvier 2021 lors de la réunion publique de présentation en visioconférence ;
- Le samedi 6 février 2021 lors de la visite de terrain en présentiel ;
- Le samedi 6 février 2021 lors de l'atelier riverains en visioconférence ;
- Le lundi 8 février 2021 lors de l'atelier environnement en visioconférence ;
- Le mercredi 10 février 2021 lors de l'atelier économie en visioconférence ;
- Le mardi 2 mars 2021 lors de la réunion publique en visioconférence.

AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu disposer des informations sur le projet en présentiel ou en dématérialisé. Elles concernaient non seulement le projet et ses caractéristiques mais également les partenaires y étant associés, le cadre de la concertation, les différents canaux pour s'exprimer, les rendez-vous fixés avec le public.

Ce dispositif a été renforcé par la mise en place d'un site internet spécifiquement dédié à la concertation.

Les aspects socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement du territoire ont été abordés en détails lors des ateliers spécifiques dédiés à ces thématiques.

Les informations dispensées ont fait état également du calendrier et des étapes obligatoires et règlementaires et notamment la déclaration d'utilité publique lié au terrain.

La visite sur le terrain a permis de compléter et d'explicitier certains points aux nombreuses personnes présentes.

Des informations complémentaires ont été ajoutées sur le site au cours de la concertation comme des études d'impacts sur le bruit et les présentations proposées en début de chaque atelier. Il est à noter que les comptes rendus des ateliers ont été diffusés sur le site internet.

Les informations dispensées étaient facilement compréhensibles et accompagnées de nombreux schémas et plans. Les mesures proposées ont été explicitées à l'aide de croquis, photos et données. Il est à noter que les projections en 3D du projet présentées aux riverains auraient pu être plus réalistes notamment pour les habitants du lotissement Chardine dont certains ont demandé une projection personnalisée.

Conformément aux exigences propres à la concertation préalable les scénarios alternatifs au projet initial dont une option « 0 » ont été évoqués. Il est à noter que cette évocation aurait pu faire l'objet d'un développement plus argumenté de la part du MO, afin de permettre au public d'avoir accès à l'ensemble des informations nécessaires pour pouvoir débattre des alternatifs et de l'option de non réalisation du projet.

Le garant considère que le public a pu disposer d'une information claire, complète et transparente. La présence de nombreux des riverains aux ateliers et à la visite témoignent que cette information a été diffusée au plus grand nombre. Il doit être souligné que certains riverains se sont chargés personnellement de relayer avec succès la publicité sur cette information.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les réunions et les ateliers ont été réalisés en visioconférence et ont été suivis par un nombre conséquent de personnes eu égard à l'importance du projet.

La visite sur le terrain a été réalisée en présentiel.



Les différents rendez-vous ont permis au public de rencontrer et d'échanger directement avec le MO, les autorités et les élus. Les participants ont pu les interroger sur plusieurs sujets et comme notamment l'opportunité du projet, les nuisances susceptibles d'être occasionnées, la prise en compte de l'environnement et l'aménagement des axes de circulation.

Les trois permanences en mairie déléguée de Tourlaville ont vu la présence de 15 participants. Ces personnes ont fait part au garant de leur inquiétude vis-à-vis des impacts sonores et visuels et du moyen mis à leur disposition pour se faire entendre du MO.

Il est à noter que bien que la publicité de la concertation ait été effectuée via plusieurs supports, certaines personnes ont fait part du manque d'information sur les dates des diverses rencontres.

Le garant a constaté que le public a pu s'exprimer librement lors des six rencontres avec le MO et en présence des élus. Il a principalement utilisé le site de la concertation pour déposer ses contributions. Celles-ci argumentées faisaient souvent l'objet de contre-propositions au projet. Elles ont été analysées par le MO qui y a apporté des réponses partielles lors de la réunion de synthèse. Ces réponses ont permis de modifier plusieurs points du projet comme les voies de circulation douce et la hauteur des bâtiments.

Le garant considère que le MO a été transparent durant la concertation en donnant trois types de réponse. Il s'est engagé sur les modifications qui seront apportées pour faire suite aux contributions, il a motivé son refus d'évolution du projet sur certains points et en a donné les raisons et il s'est donné le temps de la réflexion pour analyser et étudier les plus techniques ou nécessitant un accord entre plusieurs parties comme avec l'administration ou les collectivités.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

A la réunion de présentation : **43 participants** en présence de la Sous-Préfète de Cherbourg, du Maire de Cherbourg en Cotentin et deux de ses adjoints au maire (Maire délégué de Tourlaville et l'adjoint au maire à la démocratie participative).

A la visite de terrain : **49 participants** dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et Maire délégué de Tourlaville.

A l'atelier riverains : **23 participants** dont le maire délégué de Tourlaville et l'adjoint au maire de Cherbourg en charge de la démocratie participative.

A l'atelier Environnement : **29 participants** dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et le Maire délégué de Tourlaville. Il est à noter la présence de la représentante du Conservatoire des espaces naturels de Normandie, des associations environnementales dont Cotentin Nature, la représentante du GREPAN et le représentant du GRAPE.

A l'atelier économie : **29 participants** dont le représentant de la Sous-Préfète, le Maire de Cherbourg en Cotentin et l'adjoint en charge de la mobilité, le président de la chambre de commerce et d'industrie et des industriels.

A la réunion de clôture : **33 participants** dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et le maire délégué de Tourlaville et le Directeur Général de Ports de Normandie Associés.

Les permanences : **15 visiteurs**.

Le nombre des visites du site internet n'a pas été mesuré par le prestataire du site internet.

23 contributions et courriers ont été déposés.

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation et les premières réponses du MO.

Le garant atteste de la réalité des échanges retranscrits dans les comptes rendus des réunions et des ateliers. Ces informations sont accessibles sur le site de la concertation : www.concertation-collignonsud.fr.

Il est à noter que beaucoup d'observations vont au-delà du projet de Collignon Sud et questionnent principalement la collectivité sur l'intégration du projet dans le tissu urbain.

L'opportunité du projet

Si le développement économique du port de Cherbourg, accompagné des emplois indus, ne fait globalement pas débat, l'implantation d'une zone d'activité en milieu de zones pavillonnaires, en bordure de mer et à proximité de la zone de loisirs de Collignon pose problème à une partie du public. Certains ne sont pas convaincus par les opportunités de développement avancées et rappellent les projets non aboutis des dernières années sur Cherbourg en Cotentin. D'autres s'inquiètent de l'avenir de l'attractivité des campings de la zone de Collignon loisirs dans l'hypothèse de l'implantation d'une zone d'activité à proximité. D'autres enfin, plus particulièrement les propriétaires du quartier Chardine, considèrent que leur bien perdra de la valeur.

Les propositions avancées par le public :

En lieu et place de la zone proposée, utiliser les terrains disponibles des friches industrielles et commerciales de Cherbourg en Cotentin.

S'éloigner quelque peu du centre de Cherbourg et utiliser les terrains réservés à ce type d'activité de la communauté de communes du Cotentin.

Ne pas construire en bord de mer afin de préserver les paysages côtiers et les espaces de vie des riverains.

Les premières réponses du Maitre d'ouvrage

Il souhaite rappeler sa vocation à développer le port de Cherbourg-en-Cotentin qui l'amène à le transformer. A ce jour les disponibilités foncières (y compris les friches) sont limitées sur l'agglomération et ne permettent pas un développement parcellaire important supérieur à 1,5 ha.

Les nuisances sonores

Certains riverains s'inquiètent de l'implantation des nouvelles constructions de la future zone et craignent notamment que les activités générées occasionnent des nuisances sonores importantes. Ils s'interrogent sur les rythmes de travail des entreprises et notamment une activité 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Le maire de Cherbourg en Cotentin s'est prononcé sur une interdiction de travail la nuit et le week-end.

Les propositions avancées :

Demandent un retrait des constructions de 30 à 100 mètres au lieu de 20 afin de réduire les nuisances sonores.

Installer les activités les plus bruyantes à l'Est de la zone.

Procéder à des études acoustiques pour les futures entreprises afin de rechercher le meilleur positionnement dans la zone de ces dernières et afin de garantir le respect du voisinage.

Interdire l'activité la nuit et les week-end.

Les premières réponses du Maitre d'ouvrage

Il rappelle les diagnostics acoustiques et réfléchit aux moyens de limiter les pollutions sonores comme par exemple mettre en place des mesures alternatives aux alarmes sonores de recul classique. Il étudiera la mise en place d'une interdiction du travail la nuit et dans une moindre mesure celui du week-end.

La vue sur mer occultée

Malgré le cône de vue envisagé au centre de la zone, les habitants ou propriétaires du lotissement Chardine, s'inquiètent de l'impact visuel qu'aurait la construction de bâtiments de 12 mètres de hauteur, leur masquant la vue sur mer. Ils considèrent que le cône de vue ne se trouve pas en face de leurs habitations.

Ils font état du préjudice qu'ils subiraient en cas de réalisation à la fois pour leur cadre de vie altéré et par une diminution de la valeur de leur habitation. Certains font également remarquer que la société SHEMA a participé à l'aménagement de leur lotissement il y a seulement quelques années sans avoir fait état au moment de la commercialisation de l'éventualité de la construction d'une zone d'activité entre leur lotissement et le bord de mer.

Les propositions avancées :

Réduire la hauteur maximum autorisée des futures constructions à 6 mètres et/ou procéder à un semi enterrement de ces dernières.

Positionner les bâtiments les plus hauts à l'Est de la future zone en bordure de la RN 13,

Ne pas construire en première bordure, au sud de la zone, le long de la rue de la Croix Morel et y installer à la place un parc de loisirs ou un espace paysager.

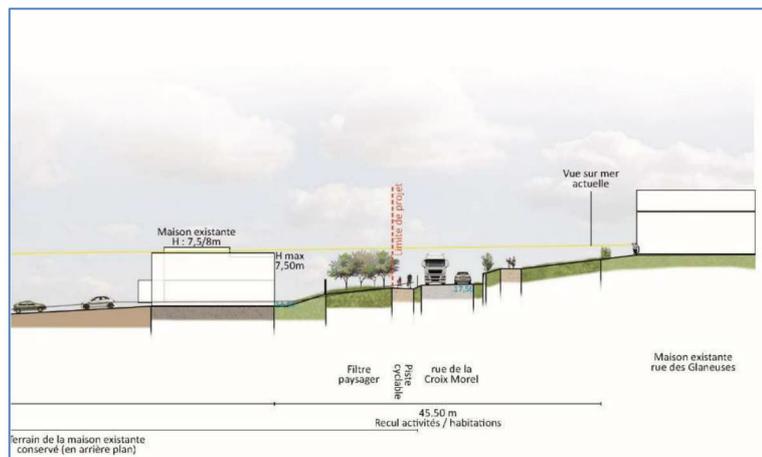
Réglementer l'implantation des constructions pour aligner les bâtiments et laisser des couloirs de vue à l'instar du cône de vue.

Les premières réponses du Maître d'ouvrage

Il précise la possibilité d'enterrer les bâtiments de 50 cm supplémentaires sur les bâtiments situés sur la franges Sud, soit environ 1/2 niveau. Ce principe plus coûteux, s'il est retenu nécessitera l'augmentation des pentes de talus. Il sera priorisé la commercialisation à l'Est sous réserve du résultat des fouilles archéologiques.

Il étudie la possibilité de reculer la limite de constructibilité au maximum par rapport aux habitations des Jardins de Tourlaville et de forcer la constructibilité au maximum contre la maison conservée en milieu de zone.

Il précise que le cône de vue n'est pas essentiellement dédié aux habitations de Chardine.



(Source : document présenté à l'atelier riverains)

La problématique du trafic routier :

Les riverains de la zone et ceux de l'axe situé à l'Est la reliant au port ont relevé que l'implantation de cette zone allait de fait augmenter le trafic routier d'une part sur la Rn 13 mais également dans Tourlaville. Ce trafic étant généré par les flux des transports mais également par les employés qui travaillent dans la zone. Cette augmentation de trafic induit plusieurs effets néfastes comme les nuisances sonores et la sécurité des riverains notamment celle des nombreux enfants des quartiers. Ils soulèvent l'utilisation des « Gps » par les chauffeurs livreurs connaissant mal les axes à utiliser qui privilégient les axes les plus courts.

Ils soulignent l'incohérence des études compte tenu du périmètre retenu.

Les propositions avancées :

Le maire de Cherbourg s'est engagé à interdire la circulation des poids lourds de la zone vers le centre de Tourlaville.

Revoir la position du rond-point prévu au sud de la zone.

Limiter les vitesses sur la zone à 30 km/h et sur les axes avoisinant à 50 km/h.

Utiliser des terrains vides facilement accessibles de part et d'autres de la 2 x 2 voies.

Utiliser systématiquement la 2 x 2 voies pour les personnes ayant à faire sur la nouvelle zone d'activité.

Fermer la rue de la Croix Morel - RD 116 à la circulation ou en dissuader l'usage.

Les premières réponses du Maitre d'ouvrage

Pour empêcher les poids lourds de tourner à droite en sortie de zone d'activité, il envisage pour faire suite à la proposition du maire de Cherbourg en Cotentin de demander l'interdiction de circulation de ces véhicules, accompagné d'une campagne de contrôle à la mise en service.

Concernant le positionnement d'un rond-point plus à l'Est, il répond que cela reviendrait à remettre en cause la composition de la zone organisée autour du cône de vue, que le giratoire ne peut s'approcher plus de la RN 13 et qu'il déstructurerait la composition de la zone d'activité. Il précise que le rond-point repositionné aurait une plus grande dimension et nécessiterait des emprises foncières non disponibles et des travaux de modification de la topographie trop importants.

Concernant le positionnement du rond-point au Nord, il indique qu'un nouveau giratoire sur la 2 x 2 voies aussi proche de celui existant au Nord-Ouest n'est pas compatible avec le statut de circulation de la 2 x 2 voies et qu'il impacterait la zone humide.

L'organisation de la circulation sur les voies douces

De par la très probable affluence sur les voies douces le public questionne le MO sur l'organisation des axes de circulation et la sécurité des usagers (la largeur de 3 mètres est-elle suffisante, la priorisation d'une seule voie est-elle définitive) ou le positionnement des passages pour piétons entre la piste à l'ouest de la future zone et la rue de la Croix Morel.

Les propositions avancées :

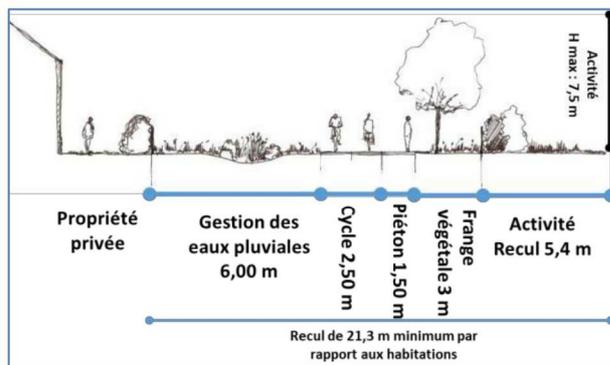
Aménager des voies dédiées en cheminement séparé avec des voies réservées aux piétons et des voies pour les utilisateurs d'engins (vélos, trottinettes, squats...) séparées par une frange végétale.

Revoir le cheminement des piétons rue de la Croix Morel avec la création d'un trottoir coté zone dans la continuité de celui déjà existant.

Création d'abris sécurisés pour les vélos sur les espaces publics.

Les premières réponses du Maitre d'ouvrage

Il étudie la possibilité de transformer la liaison cyclo/pédestre Nord/Sud en piste cyclable doublée d'un chemin piéton traité d'un revêtement différent.



(Source : document présenté à l'atelier riverains)

Concernant la mise en place d'abris sécurisés sur les espaces publics, il confirme son choix initial et rappelle que ce choix ne serait pas pertinent conformément au règlement du plan local d'urbanisme :

Etablissement recevant du public, les constructions à usage de bureaux, les locaux professionnels ou de service dépassant 300 m ² de surface de plancher,	un emplacement matérialisé par 50 m ² de surface de plancher au-delà des 300 premiers m ² , et ce jusqu'à 1 000 m ² de surface de plancher, et un emplacement pour 100 m ² de surface de plancher au-delà des 1 000 premiers m ² surface de plancher. 50% de ces places doivent être intégrées dans une aire équipée sous abri	Aire de stationnement couverte à 50 % au moins
--	---	--

La prise en compte des questions environnementales

Les associations et les usagers ont questionné le MO sur la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion en lien avec le secteur Giffard plus au Nord-Ouest de la zone d'activité.

Les mesures prises pour empêcher les goélands de nicher dans les toits des futurs bâtiments.

La prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques.

Propositions avancées :

Participation d'un comité de suivi des riverains pour aider à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.

Les premières réponses du Maître d'ouvrage

PNA et la collectivité ont confirmé cette volonté dans les échanges en atelier, un travail de définition d'un projet scientifique sera prochainement lancé sur le secteur.



Création d'un espace détente

Détérioration générale du cadre de vie pour les quartiers d'habitats aux sud et à l'ouest de la zone par des impacts visuels et sonores.

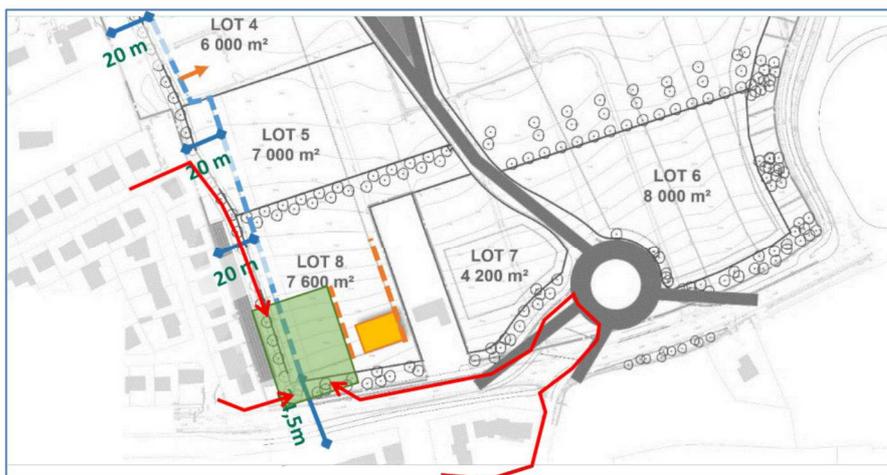
Propositions avancées :

Création de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage et d'une aire de détente (aire de jeux, de jardins partagés...) en lieu et place des lots 4, 5 et 8.



Les premières réponses du Maître d'ouvrage

Il étudie la création d'espace vert public d'environ 2 300 m² (jeux pour enfants, pétanque, jardin partagé, verger public...) en lien avec la collectivité.



(Source : document présenté à l'atelier riverains)

Ouvrage de gestion des eaux

Les riverains ont questionné le MO sur les caractéristiques de l'ouvrage de la gestion des eaux et des risques liés aux inondations, aux nuisances olfactives et à son entretien.

Les premières réponses du Maître d'ouvrage

Il indique que les ouvrages prévus seront dimensionnés pour la gestion d'une pluie d'intensité d'occurrence trentennale en conformité avec le PLU. Il précise que l'évènement hydraulique centennale sera géré par mise en charge et expansion dans la zone humide, qu'une attention particulière sera portée sur la forme des ouvrages pour permettre une décantation efficace, qu'une végétalisation sera conçue pour assurer une phyto-épuration avec rejet vers le milieu naturel, que des études sont à affiner suivant les reconnaissances des sols.

Sur la qualité architecturale des bâtiments

Concernant l'architecture des bâtiments à venir et le niveau d'efficacité énergétique, le MO a précisé qu'il envisage de soigner les vues sur les constructions depuis les habitations, de s'inscrire dans une démarche de développement durable en imposant l'utilisation de matériaux biosourcés sur un pourcentage des façades et, pour ce faire, d'utiliser deux leviers de contrôle :

- Le visa de l'architecte aménageur sur les permis de construire
- L'instruction du permis par la collectivité.

Sur l'implantation d'entreprises dangereuses

Concernant la demande de ne pas implanter d'usines dangereuses de type Seveso ou du type « Nutrifish », le MO s'engage à limiter ce type d'activité et précise qu'il n'est pas prévu d'accueillir d'industrie lourde.

Les fouilles archéologiques

Concernant les questions posées sur les résultats des fouilles archéologiques, le MO a indiqué qu'ils seront publiés sur le site pour en porter connaissance au public. Le MO a fait savoir au garant qu'il avait reçu le 09 mars 2021 la notification d'une prescription de fouille d'archéologie préventive sur la zone de Collignon Sud et qu'il allait la publier sur le site de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à la concertation

Le public a fait part à plusieurs reprises de sa méfiance vis-à-vis des maîtres d'ouvrage :

- Concernant des promesses non tenues en rappelant l'évènement « Nutrifish » ou lors de « pseudos concertations » ayant eu lieu lors des réunions d'aménagement de Collignon et de ses dunes.
- Quelques-uns ont souligné selon eux, « les menaces à peine voilées » de créer de nouveaux polders en cas de non réalisation de la zone de Collignon sud.
- Certains autres désirent s'assurer du bon respect du cahier des charges.
- D'autres enfin craignent, en cas d'acceptation du projet, que PNA s'engage sur un projet de plus grande envergure sur le bord de mer allant du port des Flamands à la plage de Collignon.

Les premières réponses du Maître d'ouvrage

Il s'est engagé à conserver un site internet d'information avec une boîte de contributions et indique qu'un comité de suivi pourrait être mis en place.

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le MO ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par le garant le MO du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet et des autorités concernées

Lors de la réunion de clôture, le MO a apporté plusieurs éléments de réponses confirmant son projet initial, d'autres actent une évolution de sa démarche ou en attente d'études à venir. Néanmoins, certaines interrogations du public n'ont pas obtenues de réponses. Il appartient donc au MO d'apporter des précisions ou des compléments de réponse sur plusieurs points.

Concernant les arguments avancés sur **l'opportunité du projet**, les réponses apportées par le MO concerne la vocation du port à se développer et il se limite à affirmer que les disponibilités foncières ne sont pas suffisamment disponibles sur l'agglomération de Cherbourg en Cotentin pour un parcellaire supérieur à 1,5ha.

Il serait souhaitable que cette affirmation soit étayée par des éléments tangibles le démontrant.

Concernant **les nuisances sonores**, les réponses apportées dans ce domaine ne sont pas abouties et demandent certainement un travail avec la collectivité, les riverains et les professionnels afin d'enrichir le futur cahier des charges pour limiter les impacts.

Il apparaît nécessaire de répondre à l'inquiétude des riverains et d'indiquer clairement si comme l'a demandé le maire de Cherbourg en Cotentin, le travail sera interdit la nuit et le week end.

Afin de répondre aux interrogations du public, il apparaît nécessaire de lancer les études acoustiques et en tenir compte pour les installations des entreprises les plus bruyantes et clarifier les distances d'implantation retenues des bâtiments

Concernant **la problématique du trafic routier**, des réponses ont été apportées par le maire de Cherbourg en Cotentin, sur l'interdiction de circulation aux poids lourds en sortie de zone vers Tourlaville et par le MO sur l'impossibilité de déplacer le rond-point à l'Est ou au Nord de la zone.

Il serait nécessaire de confirmer les engagements pris par le maire de Cherbourg en Cotentin et d'étudier la possibilité de limiter la circulation sur la zone et les axes avoisinants en cohérence avec le plan de circulation de l'agglomération du Cotentin.

Concernant **la vue sur mer occultée**, la réponse du MO porte sur la possibilité d'enterrer les bâtiments situés sur la frange Sud de 50 cm supplémentaires et de porter la limite des hauteurs à 7,5 mètres. Il évoque la priorisation de la commercialisation à l'Est de la zone sous réserve du résultat des fouilles archéologiques.

Il conviendra de confirmer l'engagement de la limitation des hauteurs à 7,5 mètres sur la frange Sud.

Concernant **l'organisation de la circulation sur les voies douces**, le MO s'est engagé à revoir l'aménagement de voies douces et de séparer les voies de circulation piétons et pistes cyclables par une frange végétale avec l'emploi de revêtements différenciés. Il apparaît utile de confirmer cet engagement ainsi que la non création d'un trottoir rue de la Croix Morel (coté zone).

Concernant **la prise en compte des questions environnementales**, dans sa réponse sur les questions environnementales le MO et la collectivité ont confirmé la volonté dans les échanges en atelier qu'un travail de définition d'un projet scientifique sera prochainement lancé sur le secteur nord de la zone associant le secteur Giffard situé plus à l'Ouest.

Les associations et les usagers souhaitent être associés à la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion ainsi que la prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques. Une réponse est attendue sur la forme de cette association qui pourrait être étendue à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.

Concernant **l'amélioration du cadre de vie** pour les quartiers d'habitats jouxtant la zone, le MO a déclaré étudier la création d'espace vert public d'environ 2 300 m² (jeux pour enfants, pétanque, jardins partagés, verger public...) en lieu et place du lot 8.

Il semble nécessaire de confirmer la création de cet espace vert public et de se positionner sur la création éventuelle de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage en lieu et place des lots 4, 5 et 8.

Concernant **l'implantation d'entreprises dangereuses**, la demande de ne pas implanter d'usines dangereuses de type Seveso ou du type « Nutrifish » a été posée au MO qui s'est engagé à limiter ce type d'activité et précise qu'il n'est pas prévu d'industrie lourde.

Le MO doit préciser ce qu'il entend par industrie lourde et, si des entreprises de type Seveso devaient s'installer, de quels types seraient-elles ?

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Il est à noter que malgré la qualité des échanges tout au long de la concertation, la sérénité des débats et l'implication constante des différents acteurs, les craintes générées par le projet et l'évènement récent et voisin dit « Nutrifish » ont enjoint une partie du public à une certaine méfiance vis-à-vis du MO. De plus, les riverains premiers impactés par la création de la future zone, ont manifesté le souhait d'être associés à la suite du projet.

Ainsi, le MO s'est engagé à conserver un site internet d'information avec une boîte de contributions et à indiquer qu'un comité de suivi pourrait être mis en place.

Le garant recommande la mise en place d'un **nouveau site internet** pour l'ensemble du projet. Ce site devra être mis en place avant la clôture du site dédié à la concertation et devra être clairement identifiable par le public. Ce nouvel outil devra reprendre les informations mises en ligne lors de la concertation et être abondé des nouvelles études et décisions prises. Il devra permettre au public, de déposer des observations, de questionner le maître d'ouvrage et d'y recevoir des réponses.

Le garant préconise la création rapide **d'un comité de suivi** associant la mairie de Cherbourg en Cotentin, la communauté d'Agglomération du Cotentin, les riverains et les associations. Ce comité devra être associé en amont des décisions et pouvoir donner son avis à l'évolution du projet. Il pourra, par exemple, organiser des ateliers et réunions d'étapes avec la population jusqu'à l'enquête publique.

ANNEXES

1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

2 Lettre de mission du garant

ANNEXE 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

REPONSES A APPORTER PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET LES ACTEURS DECISIONNAIRES A LA CONCERTATION PREALABLE			
Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p><i>Date des demandes et des recommandations : 02 avril 2021</i></p> <p>1 - L'opportunité du projet</p> <p>Les réponses apportées par le MO concerne la vocation du port à développer et il se limite à affirmer que les disponibilités foncières ne sont pas disponibles sur l'agglomération de Cherbourg en Cotentin pour un parcellaire supérieur à 1,5ha.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Il serait souhaitable que cette affirmation soit étayée par des éléments tangibles le démontrant.</p> <p>2 - Les nuisances sonores</p> <p>Oralement le MO s'engage à étudié des mesures pour limiter les pollutions sonores.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Il apparait nécessaire de répondre à l'inquiétude des riverains et d'indiquer clairement si, comme l'a demandé le</p>			

[Tapez le titre du document]

<p>mairie de Cherbourg en Cotentin, le travail sera interdit la nuit et le week-end.</p> <p>Afin de répondre aux interrogations du public, il apparait nécessaire de lancer les études acoustiques et d'en tenir compte pour les installations des entreprises les plus bruyantes et clarifier les distances d'implantation retenue des bâtiments.</p>			
<p>3 La vue sur mer occultée</p> <p>La réponse du M O porte sur la possibilité d'enterrer les bâtiments situés sur la frange Sud de 50 cm supplémentaires et de porter la limite des hauteurs à 7,5 mètres. Il évoque la priorisation de la commercialisation à l'Est de la zone sous réserve du résultat des fouilles archéologiques.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Confirmer l'engagement de la limitation des hauteurs à 7,5 mètres sur la frange Sud.</p>			
<p>4 La problématique du trafic routier :</p> <p>Les réponses ont été apportées par le maire de Cherbourg en Cotentin, sur l'interdiction de circulation aux poids lourds en sortie de zone vers Tourlaville et par le MO sur l'impossibilité de déplacer le rond-point à l'Est ou au Nord de la zone.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Confirmer les engagements pris par le maire de Cherbourg en Cotentin.</p> <p>Etudier la possibilité de limiter la circulation sur la zone et les axes avoisinants en cohérence avec le plan de circulation de l'agglomération du Cotentin.</p>			

<p>5 L'organisation de la circulation sur les voies douces</p> <p>Le MO s'est engagé à revoir l'aménagement de voies douces et de séparer les voies de circulation piéton et pistes cyclables par une frange végétale avec l'emploi de revêtements différenciés.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Confirmer de l'engagement pris ainsi que la non création d'un trottoir rue de la Croix Morel (coté zone).</p>			
<p>6 Prises en compte des questions environnementales</p> <p>Dans sa réponse sur les questions environnementales le MO et la collectivité ont confirmé la volonté dans les échanges en atelier qu'un travail de définition d'un projet scientifique sera prochainement lancé sur le secteur nord de la zone associant le secteur Giffard situé plus à l'Ouest.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Les associations et les usagers souhaitent être associés à la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion ainsi que la prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques. Une réponse plus précise est attendue sur la forme de cette association qui pourrait être étendue à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.</p>			

<p>7 Amélioration du cadre de vie</p> <p>Pour pallier à l'inquiétude sur la détérioration générale du cadre de vie pour les quartiers d'habitats jouxtant la zone, le MO a déclaré étudier la création d'espaces verts publics d'environ 2 300 m² (jeux pour enfants, pétanque, jardin partagé, verger public...) en lieu et place du lot 8.</p> <p><u>Demande de précision :</u></p> <p>Confirmer la création d'une aire de détente et se positionner sur la création éventuelle de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage en lieu et place des lots 4, 5 et 8.</p>			
<p>8 Sur l'implantation d'entreprises dangereuses</p> <p>A la question concernant la demande de ne pas implanter d'usines dangereuses de type Seveso ou du type « Nutrifish », le MO s'engage à limiter ce type d'activité et précise qu'il n'est pas prévu d'industrie lourde.</p> <p><u>Demande de précisions :</u></p> <p>Le MO doit préciser ce qu'il entend par industrie lourde et si des entreprises de type Seveso devaient s'installer, de quels types seraient-elles ?</p>			
<p>9 Garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à la concertation</p> <p>Le MO s'est engagé à conserver un site internet d'information avec une boîte de contributions et d'indiquer qu'un comité de suivi pourrait être mis en place.</p> <p><u>Recommandations</u></p> <p>Le garant recommande la mise en place d'un nouveau site internet pour l'ensemble du projet. Ce site devra être mis en place avant la clôture du site dédié à la concertation et</p>			

<p>devra être clairement identifiable par le public. Ce nouvel outil devra reprendre les informations mises en ligne lors de la concertation et être abondé des nouvelles études et décisions prises. Il devra permettre au public de déposer des observations, de questionner le maître d'ouvrage et d'y recevoir des réponses.</p> <p>Le garant préconise la création rapide d'un comité de suivi associant la mairie de Cherbourg en Cotentin, la communauté d'Agglomération du Cotentin, les riverains et les associations. Ce comité devra être associé en amont des décisions et pouvoir donner son avis à l'évolution du projet. Il pourra, par exemple, organiser des ateliers et réunions d'étapes avec la population jusqu'à l'enquête publique.</p>			
--	--	--	--

2 Lettre de mission du garant

LA PRESIDENTE

Paris, le 8 octobre 2020

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 7 octobre 2020, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet de zone d'activités sur le secteur Collignon emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Cherbourg-en-Cotentin, portée par le Syndicat mixte des Ports de Normandie (SMPN).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

Dominique PACORY

Garant de la concertation préalable

Projet de zone d'activités dans le secteur Collignon emportant MEC PLU Cherbourg (50)

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

En revanche, votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous n'êtes pas un simple conseil, vous êtes prescripteur des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenu responsables en dernière instance des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

À cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation.** Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. C'est pourquoi, prendre le temps de cette étude est fondamental, et je vous laisse le soin de le faire entendre aux acteurs du territoire.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

J'attire votre attention sur le fait que la CNDP est saisie pour la mise en compatibilité du PLU de Cherbourg consécutive à la déclaration de ce projet. Le SMPN saisit pour le compte de l'organe responsable des documents d'urbanisme, mais pas sur le projet, dont un concessionnaire est maître d'ouvrage direct. Malgré ces données de départ, il est indispensable que vous puissiez associer le concessionnaire à la concertation qui s'ouvrira, car c'est bien sur le projet que les publics s'appuieront pour débattre du changement de destination de la zone du PLU. De fait, même si la majorité des activités candidates à l'installation sur la zone d'activité sont d'ores et déjà identifiées par le SMPN, la concertation préalable doit donner la possibilité au public de débattre de l'opportunité même du projet. Afin de respecter ce droit et les résultats de la concertation préalable, il est important que le SMPN en attente la fin pour solliciter l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe).

Les enjeux environnementaux et paysagers semblent quant à eux très présents et justifient de prendre le temps de la mobilisation et de l'information transparente du public.

Dans tous les cas, afin de mobiliser le public, je vous incite à porter vos préconisations dans le sens où ce projet s'inscrit dans la dynamique globale de développement du port de Cherbourg. Il s'agit actuellement de déployer les espaces à front de mer pour accueillir les activités liées aux énergies marines renouvelables et relocaliser certaines activités logistiques du fait du Brexit. Les activités de sous-traitance ou « supports » ne nécessitant pas d'accès direct à la mer sont délocalisées dans les terres, sur des zones comme celles objet de la saisine.

Votre mission s'achève par l'élaboration d'un **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier de consultation électronique.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous parlons donc là d'une procédure qui doit respecter des droits conférés au publics par l'article L120-1 CE, qui reprend la Constitution. La défense de ces droits est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

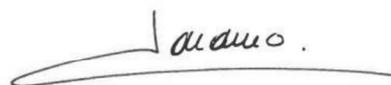
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, vous serez conviés dans les prochaines semaines par Marie-Liane Schützler à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO



244 boulevard Saint-Germain

75007 Paris - France

T. +33 (0)1 44 49 85 50

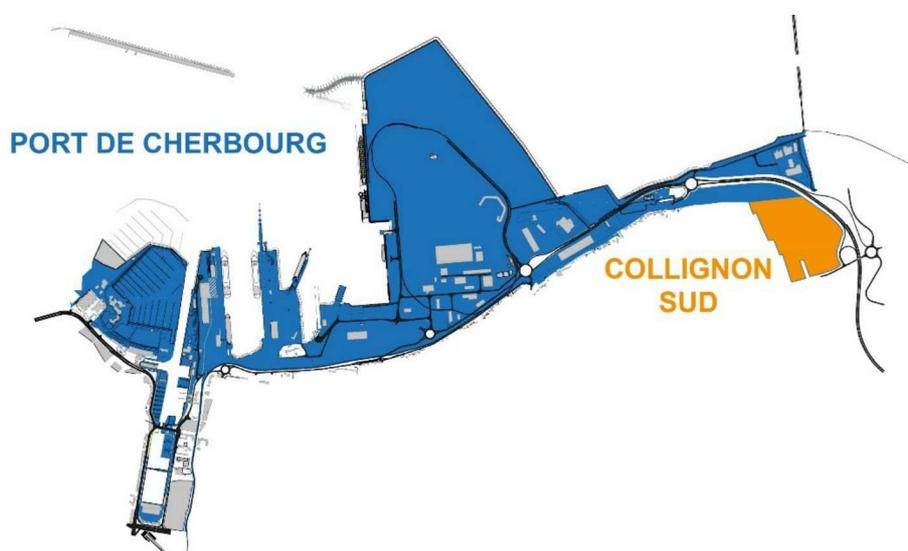
contact@debatpublic.fr

www.debatpublic.fr



Déclaration de projet

Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Cherbourg-en-Cotentin



**Parc d'activités « Collignon sud – Croix Morel »
Tourlaville, Cherbourg-en-Cotentin (50)**

**Concertation préalable du public
27 janvier – 2 mars 2021**

Enseignements tirés de la concertation

Sommaire

LEXIQUE	3
AVANT-PROPOS.....	4
I. CE QUE NOUS AVONS FAIT.....	5
A. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE.....	5
1. SAISINE DE LA CNDP	5
2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	5
B. UNE CONCERTATION REUSSIE.....	6
1. UN CONTEXTE CONTRAINT PAR LA CRISE SANITAIRE	6
2. UNE INFORMATION ET UNE MOBILISATION EFFECTIVES.....	6
3. DES DEBATS DE QUALITE, LE PUBLIC ECOUTE	7
II. LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS ET NOS ENGAGEMENTS	9
A. OPPORTUNITE DU PROJET.....	9
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	9
2. CE QU’IL A ETE DIT	9
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	10
B. LES NUISANCES SONORES	12
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	12
2. CE QU’IL A ETE DIT	12
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	13
C. LA VUE SUR MER ET LA QUALITE DE VIE.....	14
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	14
2. CE QU’IL A ETE DIT	14
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	15
D. LA PROBLEMATIQUE DU TRAFIC ROUTIER.....	17
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	17
2. CE QU’IL A ETE DIT	17
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	18
E. L’ORGANISATION DE LA CIRCULATION SUR LES VOIES DOUCES	18
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	18
2. CE QU’IL A ETE DIT	18
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	19
F. LA PRISES EN COMPTES DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	19
1. CE QU’IL A ETE PRESENTE	19
2. CE QU’IL A ETE DIT	19
3. NOS REPONSES ET NOS ENGAGEMENTS.....	20
III. GARANTIR LE DROIT A L’INFORMATION ET A LA PARTICIPATION DU PUBLIC SUITE A LA CONCERTATION	20

LEXIQUE

Scot : Le **schéma de cohérence territoriale** est un document de planification stratégique de l'aménagement de l'espace à moyen et long terme (15 à 20 ans) à l'échelle intercommunale. Il permet la mise en cohérence de l'ensemble des politiques sectorielles notamment sur les questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement dans le cadre d'une démarche globale.

PLU : Le **Plan Local d'Urbanisme** est un document d'urbanisme (communal ou intercommunal) qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, mais aussi quelles zones doivent rester naturelles ou réservées pour des constructions futures.

PADD : Le **projet d'aménagement et de développement durables** est un document dans lequel les collectivités expriment leurs souhaits sur l'évolution du territoire dans le respect des principes de développement durable. Il fixe les objectifs de nombreuses politiques publiques (urbanisme, logement, transports et déplacements, tourisme...). Il est intégré aux différents documents d'urbanisme (PLU, PLUi, SCoT).

OAP : Les **Orientations d'Aménagement et de Programmation** s'intègrent aux Plans Locaux d'Urbanisme. Ce sont des dispositifs d'urbanisme opérationnel qui visent à définir des intentions d'aménagement sur un secteur donné, quelle qu'en soit l'échelle (îlot, quartier, commune, territoire intercommunal...).

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

EMR : La notion **d'énergie marine renouvelable** ou d'énergie des mers désigne l'ensemble des énergies renouvelables extraites ou pouvant l'être du milieu marin. Les énergies marines incluent l'énergie marémotrice, l'énergie hydrolienne, l'énergie houlomotrice, l'énergie thermique des mers, l'énergie osmotique, l'éolien off-shore, l'énergie de la biomasse marine, et quelques autres filières d'énergies renouvelables.

SHEMA : Société hérouvillaise d'économie mixte pour l'aménagement

AVANT-PROPOS

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 dispose, à partir de la publication du bilan, de 2 mois pour faire connaître les suites qu'il souhaite donner au projet. **C'est dans ce cadre que Ports de Normandie souhaite apporter sa réponse à travers le présent document.**

À destination du public, ce document a été rédigé en application de l'article L.121-16 du Code de l'environnement et doit **permettre à tout un chacun de prendre connaissance des enseignements tirés par Ports de Normandie de cette phase de concertation préalable.**

Le bilan de la concertation, ainsi que le présent document, sont consultables sur le site de la concertation : <https://www.concertation-collignonsud.fr>

Ports de Normandie et ses partenaires tiennent à remercier la Commission nationale du débat public, et en particulier monsieur Dominique PACORY, pour leur accompagnement pendant toute la durée de cette procédure. Monsieur PACORY s'est assuré de la pertinence des outils d'information et d'expression du public, de la qualité d'écoute du maître d'ouvrage et de ses partenaires, et de la bonne prise en compte des interrogations des participants dans le cadre de cette concertation.

Cette écoute attentive aura permis aux maîtres d'ouvrage d'expliquer leur projet et de proposer, pour la suite, des outils visant à mieux informer les habitants ainsi que des actions complémentaires sur les sujets d'inquiétude relevés.

Les maîtres d'ouvrage souhaitent enfin remercier l'ensemble des participants, citoyens et acteurs associatifs, qui se sont mobilisés pour poser leurs questions et donner leur avis sur ce projet structurant pour notre territoire.

Les maîtres d'ouvrage restent à votre disposition pour répondre à vos interrogations sur la page <https://www.concertation-collignonsud.fr/nous-ecrire/>

I. CE QUE NOUS AVONS FAIT

A. Une concertation volontaire

1. Saisine de la CNDP

Conformément aux dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, **Ports de Normandie a engagé une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU** afin de permettre la création d'un **parc d'activités sur le secteur « Collignon sud – Croix Morel »**.

En application de l'article R153-16 du code de l'urbanisme, **la procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU est menée par Ports de Normandie**. Il appartiendra à la **communauté d'agglomération du Cotentin, autorité compétente en matière d'urbanisme**, de décider de la mise en compatibilité du PLU à l'issue de l'instruction diligentée par Ports de Normandie.

Bien que le projet ne soit pas soumis à la procédure de concertation préalable de façon obligatoire, compte tenu de sa nature et dans un souci de transparence avec la population, Ports de Normandie a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable à travers une saisine volontaire de la CNDP.

Ce choix n'est pas neutre eu égard à l'investissement qu'il représente, sur une procédure encadrée par le Code de l'Environnement. Outre le temps passé par les équipes d'études et les représentants des maîtres d'ouvrage, les dépenses dédiées à la concertation s'élèvent à ce stade à près de 36 000 € (hors défraiements du garant).

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de :

- Garantir l'information objective des citoyens ;
- Veiller à l'intégrité et à l'impartialité des débats publics et concertations ;
- S'assurer que les points de vue exprimés sont pris en compte par le maître d'ouvrage ;
- Sa devise est « Vous donner la parole et la faire entendre ».

Les modalités de la concertation ont été établies après échange avec le garant nommé par la CNDP. **Le garant de la concertation a été associé à l'ensemble des étapes de la concertation dès sa nomination** : il a d'abord réalisé une étude de contexte (cf. p12 du bilan), en sollicitant directement les différentes parties prenantes au projet, puis a été associé à l'ensemble des réunions publiques ainsi qu'à leurs préparations et leurs débriefings avec les équipes d'études.

A ce titre, le garant souligne dans son bilan que *« les échanges de travail avec le [maître d'ouvrage] ont été très constructifs. La réalisation du dossier de concertation par la SHEMA a fait l'objet de plusieurs échanges avec le garant et a permis une évolution significative du dossier tant au niveau de l'information des acteurs que des réunions et ateliers à mettre en place »* (p.11).

2. Les objectifs de la concertation

La concertation préalable est une procédure réglementaire appliquée par le code de l'environnement. Elle s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de l'agglomération du Cotentin. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

B. Une concertation réussie

1. Un contexte contraint par la crise sanitaire

Le **contexte particulier de la pandémie liée à la Covid-19**, et la situation de confinement, nous a contraint à limiter les rendez-vous en présentiel et à favoriser **les échanges à distance**. Cela a modifié la conception qu'avaient les maîtres d'ouvrage de cette concertation préalable, qui devait initialement permettre d'associer largement les riverains, les associations et les acteurs de l'économie locale à travers des réunions en présentiel et des ateliers de travail. A juste titre, **le garant rappelle que les maîtres d'ouvrage ont « manifesté dès le début de la concertation une volonté pour qu'elle soit le plus large possible » (p.11).**

Le choix de maintenir cette concertation malgré les circonstances a été dicté par la volonté de ne pas attendre une issue à la crise sanitaire pour avancer sur ce projet structurant pour le territoire et essentiel au vu des perspectives économiques.

Dès lors il a fallu adapter les modalités de la concertation, sur les recommandations de la CNDP et du garant, ce dernier rappelle dans son bilan (p.11) qu'il « *a manifesté une attention particulière pour l'intégration de plusieurs scénarios dans la version définitive, l'utilisation d'un site dédié à la concertation et la mise en place d'outils numériques et non numériques afin de s'adapter à la situation sanitaire du moment. Ces demandes ont été entendues par le [maître d'ouvrage] qui a enrichi en conséquence les éléments de concertation* ».

2. Une information et une mobilisation effectives

Dans son avis sur la concertation, le garant précise dans son bilan (p.16) que « *les réunions et les ateliers ont été réalisés en visioconférence et ont été suivis par un nombre conséquent de personnes eu égard à l'importance du projet* ». Quelques chiffres clefs de la concertation issus du bilan (p.16) :

- « *A la réunion de présentation : 43 participants en présence de la Sous-Préfète de Cherbourg, du Maire de Cherbourg en Cotentin et deux de ses adjoints (Maire délégué de Tourlaville et l'adjoint au maire à la démocratie participative).*
- *A la visite de terrain : 49 participants dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et Maire délégué de Tourlaville.*
- *A l'atelier riverains : 23 participants dont le maire délégué de Tourlaville et l'adjoint au maire de Cherbourg en charge de la démocratie participative.*
- *A l'atelier Environnement : 29 participants dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et le Maire délégué de Tourlaville. Il est à noter la présence de la représentante du Conservatoire des espaces naturels de Normandie, des associations environnementales dont Cotentin Nature, la représentante du CREPAN et le représentant du GRAPE.*
- *A l'atelier économie : 29 participants dont le représentant de la Sous-Préfète, le Maire de Cherbourg en Cotentin et l'adjoint en charge de la mobilité, le président de la chambre de commerce et d'industrie et des industriels.*
- *A la réunion de clôture : 33 participants dont le Maire de Cherbourg en Cotentin et le maire délégué de Tourlaville et le Directeur Général de Ports de Normandie.*
- *Les permanences : 15 visiteurs. [...]*
- *Les contributions par courrier, courriel et dans les registres physiques : 23 contributions. »*

Les maîtres d'ouvrage prennent bonne note du satisfecit du garant, qui considère que « *le public a pu disposer d'une information claire, complète et transparente. La présence de nombreux des riverains aux ateliers et à la visite témoignent que cette information a été diffusée au plus grand nombre. Il doit être*

souligné que certains riverains se sont chargés personnellement de relayer avec succès la publicité sur cette information » (p. 15).

L'exercice d'information auprès d'un public large sur un projet aussi complexe est délicat, eu égard à la multiplicité des composantes du projet (composantes techniques d'aménagement, procédures administratives, réglementations applicables) et la multiplicité des porteurs du projet et de leurs compétences (collectivités, Ports de Normandie, SHEMA). Dès lors, il faut relever que la diversité des participants, de même que la technicité des questions posées, **témoignent de l'intérêt du public pour ce projet, et surtout du succès de la communication mise en œuvre pour informer largement la population.** Le garant précise à ce titre que *« les informations dispensées étaient facilement compréhensibles et accompagnées de nombreux schémas et plans » (p. 15).*

Largement suivie par les associations et les riverains, la concertation préalable a donc non seulement eu lieu, mais elle a aussi été efficace, et ce, malgré le contexte sanitaire. **Cette forte mobilisation démontre que la communication autour de la concertation a été bonne, respectant pleinement le droit d'information des citoyens sur ce projet.**

3. Des débats de qualité, le public écouté

Les maîtres d'ouvrage considèrent que les échanges avec le public ont été réels, transparents, et de qualité, compte tenu du nombre de participants, de la précision des questions posées, et des réponses apportées par les équipes d'études des maîtres d'ouvrage. Le garant le confirme en indiquant à la page 16 de son bilan : *« le [maître d'ouvrage] a été transparent durant la concertation ».*

Cette concertation, en dépit des difficultés à organiser le débat, a permis l'expression d'un large éventail de questionnements. Durant les visio-conférences, les débats ont été suivis et retranscrits dans des comptes-rendus diffusés sur le site internet du débat, de manière à pouvoir répondre le plus largement possible aux questions lors de la réunion de clôture. Pour s'assurer de la qualité du débat, les maîtres d'ouvrage ont choisi de recourir à un modérateur extérieur pour animer les échanges. Sa présence a permis de **garantir la loyauté des réponses données, mais aussi une équité dans le traitement des questions posées par le public, sans tris ni filtres préalables.**

En parallèle, des permanences se sont tenues en présence du garant et du maître d'ouvrage afin de répondre aux questions du public, et plus largement des contributions ont été versées sur le site de la concertation et sur les registres papiers disponibles en mairies. Ces contributions ont été intégrées lors de la synthèse de la réunion de clôture.

La participation des bureaux d'études, vulgarisant des savoirs techniques, a offert au public une bonne explication des enjeux du projet. Les intervenants ont entendu les suggestions et les critiques. Ils ont pris le temps d'expliquer leurs études ou leurs analyses, éclairant les débats. Les réponses circonstanciées et très précises apportées par les maîtres d'ouvrage ont permis aux participants d'améliorer leurs connaissances sur les différentes thématiques abordées, tout du long de la concertation.

En somme, les maîtres d'ouvrage et les bureaux d'études ont tâché d'apporter toute la matière nécessaire à la qualité du débat. Le garant souligne dans son bilan (p.15) : *« les aspects socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement du territoire ont été abordés en détails lors des ateliers spécifiques dédiés à ces thématiques. Les informations dispensées ont fait état également du calendrier*

et des étapes obligatoires et réglementaires et notamment la déclaration d'utilité publique lié au terrain. La visite sur le terrain a permis de compléter et d'expliciter certains points aux nombreuses personnes présentes ». Les échanges nourris auront au moins permis à tous les participants de vérifier la faisabilité du projet et le sérieux de la démarche des maîtres d'ouvrage, qui ont tenus à enrichir le débat au fur et à mesure, le garant rappelle à ce titre (p.15) que « des informations complémentaires ont été ajoutées sur le site au cours de la concertation comme des études d'impacts sur le bruit et les présentations proposées en début de chaque atelier ».

Les maîtres d'ouvrage considèrent que la concertation préalable a non seulement eu lieu mais qu'elle leur a permis d'expliquer leur projet, **tout en restant à l'écoute des inquiétudes en vue de leur apporter des réponses satisfaisantes**. Malgré les circonstances exceptionnelles liés à la pandémie, les maîtres d'ouvrage sont heureux de constater que **cette concertation préalable est une réussite**. Elle a rempli ses objectifs de mobilisation du public, d'information de la population, et de débats sur le projet.

II. LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS ET NOS ENGAGEMENTS

A. Opportunité du projet

1. Ce qu'il a été présenté

Le syndicat mixte Ports de Normandie, propriétaire du Port de Cherbourg, a saisi le syndicat mixte du Cotentin à l'été 2011 dans le cadre du **projet de développement de ses activités industrialo-portuaires, lié entres-autres au développement des énergies marines renouvelables, projet d'envergure nationale pour lequel le Port de Cherbourg a d'ores et déjà accueilli des industries sur la filière éolienne offshore.**

Le projet de développement, outre la mise à disposition de terre-pleins portuaires aux industries « lourdes » nécessitant d'être bord à quai, nécessite également **le développement de l'hinterland du port de Cherbourg** nécessaire à l'accueil des activités connexes (les activités identifiées à ce jour : logistique, stockage et sous-traitances d'activités industrialo-portuaires).

Le syndicat mixte du Cotentin, qui a initié dès 2004 une réflexion stratégique sur le positionnement des zones d'activités économiques structurantes à l'échelle du Pays du Cotentin, a inscrit le secteur « Collignon Sud » situé à l'ouest de l'agglomération cherbourgeoise, comme **site structurant pour l'accueil des activités précitées. 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 le port et d'une bonne desserte viaire.**

La maîtrise foncière de ce secteur a été assurée par une **déclaration d'utilité publique « réserve foncière »**, pour l'accueil d'activités économiques, arrêtée par le Préfet de la Manche en date du 24 juillet 2012, prorogée en 2017. Port de Normandie a acquis la maîtrise foncière du site à la suite de cette déclaration d'utilité publique.

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que *« si le développement économique du port de Cherbourg, accompagné des emplois induit, ne fait globalement pas débat, l'implantation d'une zone d'activité en milieu de zones pavillonnaires, en bordure de mer et à proximité de la zone de loisirs de Collignon pose problème à une partie du public. Certains ne sont pas convaincus par les opportunités de développement avancées et rappellent les projets non aboutis des dernières années sur Cherbourg en Cotentin. D'autres s'inquiètent de l'avenir de l'attractivité des campings de la zone de Collignon loisirs dans l'hypothèse de l'implantation d'une zone d'activité à proximité. D'autres enfin, plus particulièrement les propriétaires du quartier Chardine, considèrent que leur bien perdra de la valeur ».*

❖ Les propositions avancées par le public.

- En lieu et place de la zone proposée, utiliser les terrains disponibles des friches industrielles et commerciales de Cherbourg en Cotentin.
- S'éloigner quelque peu du centre de Cherbourg et utiliser les terrains réservés à ce type d'activité de la communauté de communes du Cotentin.
- Ne pas construire en bord de mer afin de préserver les paysages côtiers et les espaces de vie des riverains.

❖ Les réponses apportées lors de la concertation

L'agglomération du Cotentin compte aujourd'hui 40 zones d'activités économiques. Parmi elles, seules 13 zones affichent encore des disponibilités. Sur 320 ha de zones d'activités économiques, 300 ha sont commercialisés, soit 93% d'occupation et ce, sans compter les options en cours.

Les disponibilités font état de parcelles de superficies de petites et moyennes surfaces (inférieures à 1,5 ha), il n'y a plus de lots de surfaces de 15 000 m² commercialisables d'un seul tenant. Or, dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par Ports de Normandie en 2020, pour l'accueil d'activités économiques liées aux activités portuaires, il a été reçu des demandes foncières qui portaient sur plus de 15 000 m² d'un seul tenant.

La demande est particulièrement ciblée sur Cherbourg en Cotentin, puis Valognes.

❖ La demande de précision du garant

Il serait souhaitable que cette affirmation soit étayée par des éléments tangibles le démontrant.

3. Nos réponses et nos engagements

❖ Sur la localisation du projet et son impact

Nous souhaitons rappeler que les terrains, objet du projet, appartiennent aux Ports de Normandie et ne sont pas des espaces publics à ce jour.

Ces terrains sont par ailleurs situés dans la ceinture que forme la RN13, et ne sont pas localisés sur la côte, ni du côté des espaces de loisirs Collignon et du camping. Autrement dit, la RN13 constitue une barrière paysagère franche entre le périmètre Collignon sud et ces secteurs côtiers, ainsi qu'avec le bord de mer.

Nous souhaitons par ailleurs conforter l'idée, comme l'a rappelé Monsieur le Maire lors des ateliers de concertation, que le développement d'un parc d'activité peut très bien se faire en juxtaposition d'un quartier d'habitat. C'est aujourd'hui déjà le cas dans de nombreuses agglomérations, notamment dans le centre de Cherbourg-en-Cotentin. L'ambition que nous portons sur ce parc d'activité doit permettre une intégration intelligente de ce parc dans le tissu urbain existant.

❖ Sur les disponibilités foncières de l'agglomération

Il y a eu une erreur de communication sur les disponibilités des parc d'activités actuels, ils sont occupés à 94% avec les options en cours. Il n'y a toutefois plus de lots de surfaces de plus de 1,5ha commercialisable d'un seul tenant, comme l'indique l'état des parcs d'activités sur l'agglomération ci-après (les ZA Grande Fontaine et Ronceret sont destinées à l'accueil de petits projets et seront découpées en plusieurs petits lots, la ZA Pont des Bernes n'est pas constructible en l'état à ce stade car le terrain est compliqué).

Les projets de nouvelles zones d'activités sur l'agglomération (Brequecal, l'extension des Fourches, puis dans un peu plus de temps, Bénécère, puis plus loin du port, Armanville) auront une vocation tertiaire et petite industrie et ne seront pas adaptés pour l'accueil d'activités envisagées pour l'appui au port de Cherbourg-en-Cotentin, lequel nécessite une proximité immédiate du port.

Parcs d'activité	Surface commercialisable en m ²	Parcelles cédées (acte signé)	Options en cours	Taux d'occupat° (hors options)	Surface disponible (hors options)	Surface max d'un seul tenant (en rassemblant plusieurs lots) (hors options en cours)
Abbaye (St Sauveur le Vicomte)	87 408	59 252	0	68%	28 156	7 000
Armanville ex-communale (Valognes)	623 438	623 438	0	100%	-	0
Belle Jardinière I (CeC)	22 077	22 077	0	100%	-	0
Belle Jardinière II (CeC)	14 381	13 073	0	91%	1 308	0
Bénécière (CeC)	86 259	52 354	23 372	61%	33 905	4 000
Bois de la Coudre (Valognes)	50 077	36 149	0	72%	13 928	
Bretonnerie (Valognes)	30 559	19 065	11 494	62%	11 494	11 494
Bureau atelier (Quettehou)	6 023	0	0	0%	6 023	6 023
Café Cochon (Virandeville)	38 926	38 926	0	100%	-	0
Chasse Verte (CeC)	6 906	6 906	0	100%	-	0
Coignet (Sideville)	30 757	23 115	0	75%	7 642	4 000
Conchylimer	10 418	10 418		100%	-	0
Costils (Les Pieux)	69 905	69 905	0	100%	-	0
Fosse Yvon (La Hague)	48 962	48 962	0	100%	-	0
Fourches (CeC)	126 014	118 244	7 770	94%	7 770	4 000
Galanderie (Sottevast)	45 667	23 489	12 926	51%	22 178	3 000
Gare (St Sauveur le Vicomte)	21 474	21 474	0	100%	-	0
Grande Fontaine	32 960	0	10 568	0%	32 960	17 000
Gustave Camberton (Les Moitiers d'Allonne)	4 232	4 232	0	100%	-	0
Haut Gelé (Montebourg)	89 613	89 613		100%	-	0
Hauts Vents (Les Pieux)	21 950	21 950	0	100%	-	0
Koenig (CeC)	10 473	10 473	0	100%	-	0
Long Boscq (Bricquebec-en-Cotentin)	37 418	37 418	0	100%	-	0
Maison Georges (La Hague)	108 709	108 709	0	100%	-	0
Mermoz (Gonneville-le-Theil)	65 796	41 133	12 399	63%	24 663	4 400
Mont à la Kaine - ex-communale (Brix)	52 284	52 284	0	100%	-	0
Mont à la Kaine - PAE (Brix)	43 454	40 859	0	94%	2 595	2 595
Moulin Letullier (CeC)	2 268	2 268		100%	-	0
Le Pont (Martinvast)	103 534	103 534	0	100%	-	0
Pont des Bernes ex-communale (St Vaast)	46 065	29 507	0	64%	16 558	14 000
Pont des Bernes intercommunale (St Vaast)	26 871	13 187	4 228	49%	13 684	2 600
Pont Rose (Barneville-Carteret)	50 857	50 857	0	100%	-	0
Portbail	51 102	51 102		100%	-	0
Pre Brecouffret (Barneville-Carteret)	24 694	24 694	0	100%	-	0
Quettehou ZA	16 896	16 896	0	100%	-	0
Richelieu (Réville)	5 873	0	0	0%	5 873	5 873
Ronceret (St Pierre Eglise)	90 319	41 345	0	46%	48 974	10 000
Saint-Jean des Carrières (CeC)	12 946	12 946	0	100%	-	0
Sauxmarais I (Cec)	276 000	276 000	0	100%	-	0
Sauxmarais II (Cec)	287 724	287 724		100%	-	0
ZI Equeurdreville-Querqueville (CeC)	55 635	55 635		100%	-	0
Zone Nord Tourlaville (CeC)	400 000	400 000		100%	-	0
TOTAL	3 236 924	2 959 213	82 757	91%	277 711	

B. Les nuisances sonores

1. Ce qu'il a été présenté

L'étude de modélisation acoustique réalisée en 2019 – 2020 a été présentée lors des ateliers. Elle avait pour objectif de définir l'environnement sonore initial, par une campagne de mesures acoustiques réalisées in-situ, et de réaliser une simulation acoustique (cartographie sonore) après modélisation des impacts acoustiques du projet, ainsi que de définir des mesures pour réduire l'impact sonore.

Le constat est que l'état initial est très influencé par le trafic routier dense et continu sur la N13 et le trafic modéré sur la D116 et que cet état n'est pas bouleversé par le projet. Si la variation de bruit est importante en cœur du projet (5 à 10 dB), l'impact sur les habitats proches est tout au plus de 1dB, voir positif pour les habitats à l'Ouest (-3 à -5 dB) qui bénéficieraient de l'effet écran des bâtiments du projet vis-à-vis de la RN13. Pour rappel, une variation de 3dB est considérée comme légère (on fait difficilement la différence entre deux lieux qui diffèrent de 3dB), à partir de 6dB la variation sonore est constatable.

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que « *certaines riverains s'inquiètent de l'implantation des nouvelles constructions de la future zone et craignent notamment que les activités générées occasionnent des nuisances sonores importantes. Ils s'interrogent sur les rythmes de travail des entreprises et notamment une activité 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24* ».

❖ Les propositions avancées par le public.

- Demandent un retrait des constructions de 30 à 100 mètres au lieu de 20 afin de réduire les nuisances sonores.
- Installer les activités les plus bruyantes à l'Est de la zone.
- Procéder à des études acoustiques pour les futures entreprises afin de rechercher le meilleur positionnement dans la zone de ces dernières et afin de garantir le respect du voisinage.
- Interdire l'activité la nuit et les week-end.

❖ Les réponses apportées lors de la concertation

Les constats des études acoustiques ont été rappelés. Une réflexion est en cours sur les moyens de limiter les pollutions sonores comme par exemple mettre en place des mesures alternatives aux alarmes sonores de recul classique. Le Maire de Cherbourg-en-Cotentin a exprimé le souhait que dans la mesure du possible travail soit restreint la nuit et dans une moindre mesure le week-end.

❖ La demande de précision du garant

Il apparaît nécessaire de répondre à l'inquiétude des riverains et d'indiquer clairement si, comme le maire de Cherbourg en Cotentin en a fait le vœux, le travail sera interdit la nuit et le week-end.

Afin de répondre aux interrogations du public, il apparaît nécessaire de lancer les études acoustiques complémentaires et d'en tenir compte pour les installations des entreprises les plus bruyantes et clarifier les distances d'implantation retenue des bâtiments.

3. Nos réponses et nos engagements

Les maîtres d'ouvrage souhaitent rappeler que le constat initial est une forte influence du trafic routier dense et continu sur la N13 et du trafic modéré sur la D116 et que cet état n'est pas bouleversé par le projet. Le projet n'aggrave pas l'ambiance sonore pour les riverains, voire l'améliore par l'effet écran des bâtiments vis-à-vis de la N13.

❖ Sur l'implantation des bâtiments

Il n'est pas possible de donner suite à la demande d'un retrait des constructions de 30 à 100 mètres car cela obérerait totalement la faisabilité du projet : les emprises ainsi grevées ne seront plus commercialisables. Pour rappel, le scénario d'étude initial (repris dans le dossier de concertation) prévoyait une cession foncière de 12,5 ha, et à l'issue des études approfondies et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, le projet a été ramené à 10,5ha de surfaces cessibles : pour garantir un équilibre de l'opération, la réduction des surfaces cessibles s'accompagne nécessairement par une augmentation du coût de cession.

La mesure n'a pas ailleurs que peu d'efficacité pour limiter l'impact sonore, car elle supposerait alors que les bâtiments, qui sont un potentiels d'écran face au bruit, soient éloignés des habitations et donc que les « cours » de ces bâtiments, où s'exercerait l'activité notamment logistique, soient orientées plus proches des habitations.

Il faut d'ailleurs retenir que les maîtres d'ouvrage ont déjà élargi la bande tampon entre les habitations à l'Ouest (les plus proches) et les futurs bâtiments, passant de 10 mètres dans le projet initial à 20 mètres. Ce doublement de la distance permet une atténuation de l'ordre de 5 à 6 dB du bruit (dans des conditions parfaites de propagation du son), sans tenir compte des filtres créés (aménagements paysager) ; pour baisser de nouveau de 5 à 6 dB, il faudrait de nouveau doubler la distance, soit 40 mètres de recul, or les modélisations acoustiques estime l'impact sonore maximal du projet de +5 dB à +10 dB, dès lors le rapport coût/bénéfice pour une distance supérieure à 20 mètres n'est pas pertinent.

Nous privilégierons toutefois l'installation des activités les plus bruyantes à l'Est de la zone.

❖ Sur les études acoustiques complémentaires

A ce stade, les entreprises ne sont pas connues aussi, il est impossible aujourd'hui de réaliser des études acoustiques plus étayées que celles déjà réalisées, et qui tiendraient mieux compte de l'activité future.

Les maîtres d'ouvrage et la Ville de Cherbourg-en-Cotentin s'engagent toutefois à être vigilants dans la prise en considération de mesures efficaces pour limiter les nuisances sonores.

Par quels leviers ?

Le code de l'urbanisme tout d'abord, qui donne toute légitimité et obligation en la matière au plan local d'urbanisme (article L.121-1). Ce dernier détermine les conditions permettant d'assurer la réduction des nuisances sonores. De ce fait, les mesures concernant le bruit vont pouvoir être intégrées dans la mise en compatibilité du PLU, objet de la présente déclaration de projet.

Ainsi, selon l'article R-111-2 du code de l'urbanisme, un permis de construire pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions envisagées, par leur situation ou leur dimension, sont de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Cela

permet de vérifier que les projets respectent les prescriptions d'isolation inscrites dans le règlement de la zone mais également d'empêcher la construction d'un projet qui serait dommageable en termes de nuisances sonores.

Par ailleurs, l'élaboration d'une étude d'impact est réglementairement exigée pour la réalisation de certains projets, notamment les installations classées pour la protection de l'environnement. Cette analyse technique va permettre d'étudier les futures incidences sonores du projet sur l'environnement.

Enfin, le code de la santé publique impose par ailleurs des seuils à ne pas dépasser par les activités professionnelles en matière d'impact sonore sur le voisinage (article R1336-6).

❖ [Sur l'interdiction du travail la nuit et le week-end](#)

La Ville de Cherbourg-en-Cotentin a indiqué durant la concertation qu'il serait souhaitable d'interdire l'activité de nuit et le week-end. S'il y a lieu de prendre toute précaution quant à la quiétude des habitants, Ports de Normandie rappelle toutefois qu'il est nécessaire de préserver l'intérêt de cette zone pour le territoire en tant que zone logistique d'appui pour le port. Or, à titre d'exemples, le Brexit, la montée en puissance de l'activité Irlande ainsi que le projet de ferroutage peuvent avoir pour effet de disposer d'entrepôts de proximité pour y effectuer des opérations de chargement/déchargement de remorques non accompagnées, ainsi que des opérations douanières notamment. Ces fonctionnalités sont dépendantes des escales de ferries/trains et peuvent nécessiter du travail le week-end. **De fait, une interdiction stricte pourrait contraindre fortement l'utilité de cette zone d'appui du port**, ce qui n'est pas souhaitable pour le développement du port ou le maintien de sa compétitivité et de ses emplois.

C. La vue sur mer et la qualité de vie

1. Ce qu'il a été présenté

Le dénivelé du terrain permet d'accueillir des bâtiments plutôt haut en fond de parcelle (au nord), tandis qu'au sud, les maîtres d'ouvrages proposent de limiter la constructibilité pour ne pas occulter la vue sur mer. Un cône de vue est également proposé, pour éviter un effet de masque trop important du parc d'activité vis-à-vis des riverains au sud du projet.

Une coupe, allant du quartier Chardine (au sud) jusqu'à la mer a été présentée, avec la modélisation des hauteurs de bâtiments envisagées. Une perspective 3D a également été présentée, les bâtiments étant représentés par des « boîtes » en l'absence de leur connaissance précise à ce stade. **Il résulte de ces modélisations que la vue sur mer, pour une personne qui se tient debout au point le plus bas du quartier Chardine, n'est pas occultée.**

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que *« malgré le cône de vue envisagé au centre de la zone, les habitants ou propriétaires du lotissement Chardine, s'inquiètent de l'impact visuel qu'aurait la construction de bâtiments de 12 mètres de hauteur, leur masquant la vue sur mer. Ils considèrent que le cône de vue ne se trouve pas en face de leurs habitations. Ils font état du préjudice qu'ils subiraient en cas de réalisation à la fois pour leur cadre de vie altéré et par une diminution de la valeur de leur habitation. Certains font également remarquer que la société SHEMA a participé à l'aménagement de leur lotissement il y a seulement quelques années sans avoir fait état au moment de la commercialisation de l'éventualité de la construction d'une zone d'activité entre leur lotissement et le bord de mer. »*

❖ Les propositions avancées par le public

- Réduire la hauteur maximum autorisée des futures constructions à 6 mètres et/ou procéder à un semi enterrement de ces dernières.
- Positionner les bâtiments les plus hauts à l'Est de la future zone en bordure de la RN 13.
- Ne pas construire en première bordure, au sud de la zone, le long de la rue de la Croix Morel et y installer à la place un parc de loisirs ou un espace paysager.
- Réglementer l'implantation des constructions pour aligner les bâtiments et laisser des couloirs de vue à l'instar du cône de vue.
- Création de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage et d'une aire de détente (aire de jeux, de jardins partagés...) en lieu et place des lots 4, 5 et 8.

❖ Les réponses apportées lors de la concertation

La possibilité d'enterrer les bâtiments de 50 cm supplémentaires sur les bâtiments situés sur la franges Sud, soit environ ½ niveau, a été abordée. Ce principe plus coûteux, s'il est retenu nécessitera l'augmentation des pentes de talus. Donner la priorité d'une commercialisation à l'Est sous réserve du résultat des fouilles archéologiques a également été annoncée.

Les maîtres d'ouvrages ont également prévu d'étudier la possibilité de reculer la limite de constructibilité au maximum par rapport aux habitations des Jardins de Tourlaville et de forcer la constructibilité au maximum contre la maison conservée en milieu de zone. Ils ont par ailleurs rappelé que le cône de vue n'est pas essentiellement dédié aux habitations de Chardine, et qu'un espace public partagé sur environ 2300m² sera étudié.

❖ La demande de précision du garant

Confirmer l'engagement de la limitation des hauteurs à 7,5 mètres sur la frange sud. Confirmer la création d'une aire de détente et se positionner sur la création éventuelle de jardins collectifs, de garages et petits abris de stockage en lieu et place des lots 4, 5 et 8.

Concernant l'implantation d'entreprises dangereuses, la demande de ne pas implanter d'usines dangereuses de type Seveso ou du type « Nutrifish » a été posée au MO qui s'est engagé à limiter ce type d'activité et précise qu'il n'est pas prévu d'industrie lourde. Le MO doit préciser ce qu'il entend par industrie lourde et, si des entreprises de type Seveso devaient s'installer, de quels types seraient-elles ?

3. Nos réponses et nos engagements

❖ Sur l'implantation des bâtiments et d'un espace public

Avec l'accord de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, nous donnons suite à la création d'un espace public sur une partie du lot 8 situé entre l'habitation isolé et le quartier d'habitats à l'Est. Sa vocation reste à définir (espace vert, jardin partagé, jeux pour enfants). Il fera l'objet de propositions soumises à la ville de Cherbourg-en-Cotentin, qui sera le maître d'ouvrage final de cet espace, et sera évoqué lors des comités de suivi du projet (voir ci-après chapitre dédié). Un équilibre sera à déterminer entre sa taille (entre 2 000 m² et 5 000 m²) et son coût d'aménagement ; à titre indicatif, pour 5 000 m², cette mesure est évaluée à près de 250 000 € en perte de recettes foncières, auxquels s'ajoutent à minima 200 000 € d'aménagement d'espace public et un coût de gestion pour la collectivité.

Nous confirmons également limiter la hauteur de constructibilité du lot 7, lot en co-visibilité du quartier Chardine, à 7,5 mètres, et privilégier autant que possible l'installation des bâtiments les plus hauts à l'Est de la zone.

❖ Sur l'implantation d'activités dangereuses

Nous n'envisageons pas d'implanter des industries lourdes du type production ou transformation de matières premières comme les mines, la métallurgie, la sidérurgie, la pétrochimie, la papeterie et la chimie de première transformation, ou à dominante mécanique ou électrique comme la construction navale.

La notion de site Seveso n'est que partiellement pertinente, à titre d'exemple les sites nucléaires ne sont pas concernés par la directive Seveso, certaines installations classées pour l'environnement (ICPE) peuvent être plus néfastes que des installations dites Seveso.

Il y a lieu de considérer que les outils réglementaires sur l'implantation des entreprises susceptibles d'induire des effets substantiels sur leur environnement sont conséquents, notamment en matière de protection du public. La réglementation prévoit par exemple l'obligation d'une étude de danger pour les Seveso et les ICPE.

❖ Réponse de la SHEMA sur l'aménagement du quartier Chardine et son intervention

La SHEMA a effectivement été retenue en qualité d'aménageur du quartier Chardine en 2013 par la ville, puis aménageur sur plusieurs secteurs du Port de Cherbourg par Ports de Normandie en 2016 dont le secteur « Collignon sud ». L'ordre de démarrer les études sur le secteur « Collignon sud » a été donné début 2018. En 2018 et 2019, la SHEMA a procédé à des études de diagnostic pour étayer la connaissance technique du site existant et son potentiel. Les premières esquisses du projet d'aménagement ont débuté en 2020. Une esquisse aboutie a été présentée au public lors de la concertation début 2021.

Le projet d'aménagement « Collignon sud » n'était ni certain d'être engagé, ni projeté dans sa programmation détaillée ainsi que sa forme urbaine et paysagère lors des cessions de terrains de Chardine (secteur nord).

Si la destination du secteur « Collignon sud » en zone d'activités était de notoriété publique depuis de nombreuses années, en attestent :

- la déclaration d'utilité publique « réserve foncière à vocation économique » arrêtée en 2012, qui a permis l'acquisition des terrains par Ports de Normandie,
 - et son classement en zone à urbaniser 2AUx au plan local d'urbanisme depuis 2007, et l'orientation d'aménagement et de programmation en zone d'activité qui y figure également,
- pour assurer l'information des acquéreurs du quartier Chardine (Nord) un extrait du plan local d'urbanisme a été annexé dans tous les actes de vente des terrains dans la notice de présentation du secteur.

D. La problématique du trafic routier

1. Ce qu'il a été présenté

L'étude de trafic réalisée en 2019 – 2020 a été présentée lors des ateliers. Elle avait pour objectif de définir l'état du trafic journalier initial, par une campagne de comptages routiers sur les principaux axes environnant en septembre 2019, et de réaliser une projection du trafic après projet.

Le constat est que l'état initial est fluide aux heures de pointes matin et soir semaine de septembre 2019 et que cet état n'est pas bouleversé par le projet. A terme le périmètre d'étude reste fluide avec des capacités confortables.

La modélisation montre que tout le trafic poids lourds est capté par la déviation 2x2 voies, ainsi que 70% du trafic véhicules légers (VL). Les hypothèses maximales aux heures de pointe du trafic VL sont de 300 unités par heure le matin, et 240 le soir.

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que « *les riverains de la zone et ceux de l'axe situé à l'Est la reliant au port ont relevé que l'implantation de cette zone allait de fait augmenter le trafic routier d'une part sur la Rn 13 mais également dans Tourlaville. Ce trafic étant généré par les flux des transports mais également par les employés qui travaillent dans la zone. Cette augmentation de trafic induit plusieurs effets néfastes comme les nuisances sonores et la sécurité des riverains notamment celle des nombreux enfants des quartiers. Ils soulèvent l'utilisation des GPS par les chauffeurs livreurs connaissant mal les axes à utiliser qui privilégient les axes les plus courts. Ils soulignent l'incohérence des études compte tenu du périmètre retenu.* ».

❖ Les propositions avancées par le public

- Interdire la circulation des poids lourds de la zone vers le centre de Tourlaville.
- Revoir la position du rond-point prévu au sud de la zone.
- Limiter les vitesses sur la zone à 30 km/h et sur les axes avoisinant à 50 km/h.
- Utiliser des terrains vides facilement accessibles de part et d'autres de la 2 x 2 voies.
- Utiliser systématiquement la 2x2 voies pour les usagers de la nouvelle zone d'activité.
- Fermer la rue de la Croix Morel- RD 116 à la circulation ou en dissuader l'usage.

❖ Les réponses apportées lors de la concertation

Pour empêcher les poids lourds de tourner à droite en sortie de zone d'activité, les maîtres d'ouvrage envisagent pour faire suite à la proposition du maire de Cherbourg-en-Cotentin de demander l'interdiction de circulation de ces véhicules, accompagné d'une campagne de contrôle à la mise en service.

Concernant le positionnement d'un rond-point plus à l'Est, les maîtres d'ouvrage ont répondu lors de la réunion de clôture que cela reviendrait à remettre en cause la composition de la zone organisée autour du cône de vue, que le giratoire ne peut s'approcher plus de la RN 13 et qu'il déstructurerait la composition de la zone d'activité. Il a été précisé que le rond-point repositionné aurait une plus grande dimension et nécessiterait des emprises foncières non disponibles et des travaux de modification de la topographie trop importants.

Concernant le positionnement du rond-point au Nord, les maîtres d'ouvrage ont rappelé qu'un nouveau

giratoire sur la 2 x 2 voies aussi proche de celui existant au Nord-Ouest n'est pas compatible avec le statut de circulation de la 2 x 2 voies et qu'il impacterait par ailleurs la zone humide.

❖ [La demande de précision du garant](#)

Confirmer les engagements pris par le maire de Cherbourg en Cotentin. Etudier la possibilité de limiter la circulation sur la zone et les axes avoisinants en cohérence avec le plan de circulation de l'agglomération du Cotentin.

3. Nos réponses et nos engagements

La ville de Cherbourg-en-Cotentin nous a confirmé son engagement à examiner le plan de circulation du secteur élargi de Collignon et a confirmé être favorable à l'interdiction par arrêté municipal de la circulation de poids lourds en sortie de la zone vers les quartiers d'habitats. Nous nous engageons à procéder aux demandes en ce sens.

E. L'organisation de la circulation sur les voies douces

1. Ce qu'il a été présenté

Les projets de création de chemins et de pistes cyclables et le maintien de chemins existants ont été présentés lors des ateliers.

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que « *de par la très probable affluence sur les voies douces, le public questionne le MO sur l'organisation des axes de circulation et la sécurité des usagers (la largeur de 3 mètres est-elle suffisante, la priorisation d'une seule voie est-elle définitive) ou le positionnement des passages pour piétons entre la piste à l'ouest de la future zone et la rue de la Croix Morel* ».

❖ [Les propositions avancées par le public](#)

- Aménager des voies dédiées en cheminement séparé avec des voies réservées aux piétons et des voies pour les utilisateurs d'engins (vélos, trottinettes, squats...) séparées par une frange végétale.
- Revoir le cheminement des piétons rue de la Croix Morel avec la création d'un trottoir coté zone dans la continuité de celui déjà existant.
- Création d'abris sécurisés pour les vélos sur les espaces publics.

❖ [Les réponses apportées lors de la concertation](#)

Les maîtres d'ouvrage se sont engagés à étudier la possibilité de transformer la liaison cyclo/pédestre Nord/Sud en piste cyclable doublée d'un chemin piéton traité d'un revêtement différent.

Concernant la mise en place d'abris sécurisés sur les espaces publics, les maîtres d'ouvrage confirment son choix initial et renvoient au PLU qui prévoit déjà des obligations en la matière.

❖ [La demande de précision du garant](#)

Confirmer l'engagement pris ainsi que la non création d'un trottoir rue de la Croix Morel (coté zone).

3. Nos réponses et nos engagements

Nous nous engageons à séparer les voies de circulation piétons et pistes cyclables par une frange végétale avec l'emploi de revêtements différenciés dans le cadre de l'aménagement.

Sur la création d'un trottoir rue de la Croix Morel côté nord, celle-ci serait pertinente notamment avec la création d'un espace public sur le lot 8. Toutefois, nous ne maîtrisons pas totalement le foncier et cela dépendra des négociations avec le propriétaire de la bande foncière prolongeant la maison isolée.

F. La prises en comptes des enjeux environnementaux

1. Ce qu'il a été présenté

Le patrimoine naturel du secteur a été présenté lors de l'atelier environnement, ainsi que les impacts potentiels du projet. Les maîtres d'ouvrage ont également présenté 11 mesures envisagées dans le cadre du projet, notamment une mesure phare qui est de sanctuariser la frange nord du site étudié pour 3,4 ha, recouvrant en partie une zone humide.

2. Ce qu'il a été dit

Le garant rappelle que « *Les associations et les usagers ont questionné le MO sur la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion en lien avec le secteur Giffard plus au Nord-Ouest de la zone d'activité, les mesures prises pour empêcher les goélands de nicher dans les toits des futurs bâtiments, la prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques* ».

❖ Les propositions avancées par le public

- Participation d'un comité de suivi des riverains pour aider à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.

❖ Les réponses apportées lors de la concertation

Les maîtres d'ouvrage ont confirmé cette volonté dans les échanges en atelier, un travail de définition d'un projet scientifique sera prochainement lancé sur le secteur. Des échanges sont en cours avec le Conservatoire des espaces naturels à cet effet.

❖ La demande de précision du garant

Les associations et les usagers souhaitent être associés à la gestion de la zone humide, sa sanctuarisation et sa gestion ainsi que la prise en compte de l'environnement lors du déplacement des murets de pierre sèche, le creusement des mares et des noues et l'aménagement des continuités écologiques. Une réponse plus précise est attendue sur la forme de cette association qui pourrait être étendue à l'inventaire de la biodiversité avec l'observation à moyen terme des espèces recherchées et l'utilisation des principes de la science participative.

3. Nos réponses et nos engagements

Ports de Normandie souhaite conserver la zone sanctuariser 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, nous confirmons être favorable à animer des diagnostics faune flore participatifs demandés par le public. L'association du public sera déterminée avec l'organisme retenu pour la gestion de la zone sanctuarisée.

III. GARANTIR LE DROIT A L'INFORMATION ET A LA PARTICIPATION DU PUBLIC SUITE A LA CONCERTATION

Dans la continuité des recommandations du garant, nous confirmons la mise en place d'un nouveau site internet pour l'ensemble du projet avant le démarrage des travaux.

Ce site sera mis en place avant la clôture du site dédié à la concertation et sera indiqué sur le site actuel de la concertation.

Ce nouvel outil permettra un suivi du projet par le public.

Le public pourra déposer des observations, questionner les maitres d'ouvrage et recevoir des réponses.

Un comité de suivi sera mis en place avant le démarrage des travaux. Son objet, sa composition et son pilotage restent à déterminer.