



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délibéré

**Création du parc d'activités Collignon-sud – Croix Morel sur la
commune de Cherbourg-en-Cotentin et mise en compatibilité
du plan local d'urbanisme (PLU) de Cherbourg-en-Cotentin
(50) dans le cadre d'une déclaration de projet**

N° MRAe 2022-4634

PRÉAMBULE

Par courrier reçu par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie le 16 septembre 2022, complété par la transmission d'un dossier par courriel du 28 septembre 2022, l'autorité environnementale a été saisie par le syndicat mixte Ports de Normandie et par la ville de Cherbourg-en-Cotentin dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, sur le projet de création du parc d'activités « Collignon-sud – Croix Morel » sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Cherbourg-en-Cotentin (Manche), pour avis sur l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet et la mise en compatibilité du PLU.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 16 décembre 2022 par télé-conférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la Dreal de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Marie-Claire BOZONNET, Edith CHATELAIS, Corinne ETAIX, Noël JOUTEUR, Christophe MINIER et Arnaud ZIMMERMANN

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020¹, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Il en est de même pour les plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Concernant les plans et programmes, cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et du plan et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Il doit être joint au dossier de consultation du public.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) :

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/textes-officiels-de-la-mrae-normandie-r457.html>

Avis délibéré de la MRAe Normandie n° 2022-4634 en date du 16 décembre 2022

Projet de parc d'activités Collignon-sud et mise en compatibilité du PLU de Cherbourg-en-Cotentin (50)

SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 16 septembre 2022 pour avis sur le projet de création du parc d'activités « Collignon-sud » sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin, et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Cherbourg-en-Cotentin dans le cadre d'une déclaration de projet. L'évaluation environnementale a été menée au titre d'une procédure commune et le présent avis porte sur les deux volets. L'objectif du projet, porté par Ports de Normandie, est d'accueillir des entreprises en lien avec l'activité portuaire et maritime, notamment la logistique. L'emprise totale du terrain est de 16,8 hectares, dont 3,4 seront préservés en espaces naturels.

L'étude d'impact présentée est globalement de bonne qualité et bien documentée. L'état initial est riche mais devra être complété sur certains enjeux, notamment en ce qui concerne la biodiversité.

La démarche d'évaluation environnementale a été dans l'ensemble correctement menée et a permis de prendre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, qui sont assez précisément décrites. La préservation d'une zone écologique sur 3,4 hectares constitue la principale mesure d'évitement. Toutefois, l'urbanisation de ce secteur proche du littoral et situé dans un corridor écologique localement important doit faire l'objet d'une justification mieux étayée, tant en termes de solutions d'implantation alternatives envisageables que de compatibilité avec le principe de préservation des coupures d'urbanisation de la loi « littoral ». Par ailleurs, le projet engendrera des impacts qui ne sont pas entièrement évalués ; des compléments sont notamment nécessaires sur l'avifaune, les chiroptères, sur le fonctionnement hydraulique et la connexion de la zone humide, et plus globalement sur la biodiversité dont l'absence de perte nette doit être démontrée. Parmi les mesures de réduction prévues, la trame verte créée pourrait être élargie pour augmenter la connectivité des milieux. Le dispositif de suivi doit également être complété et précisé.

La mise en compatibilité du PLU prévoit notamment le reclassement de la zone à urbaniser à vocation économique 2AUx en 1AUx (et en partie en N), la zone AU n'ayant pas été ouverte à l'urbanisation dans les neuf ans suivant sa création dans le cadre de l'approbation du plan local d'urbanisme en 2007. Pour l'autorité environnementale, il importe que la collectivité ré-interroge cette ouverture à l'urbanisation au regard des enjeux du site.



Plan de situation (source : dossier)



Localisation du projet (source : dossier)



Périmètre du projet (source : dossier)

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Nature du projet

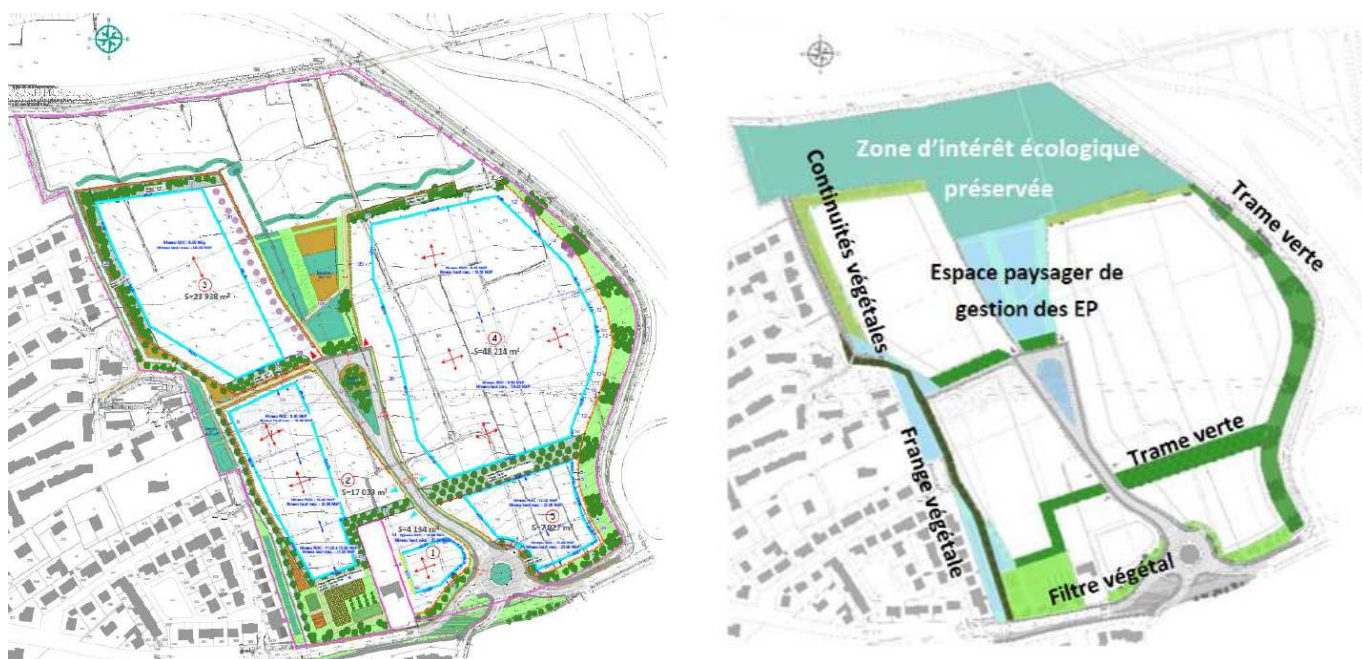
Le projet

Le projet, porté par le syndicat mixte « Ports de Normandie », consiste à créer un parc d'activités économiques sur la commune déléguée de Tourlaville intégré à la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin. Cette zone d'activités mixte est principalement destinée à accueillir des entreprises en lien avec l'activité portuaire et maritime, notamment la logistique. L'objectif est de développer une offre de terrains à vocation artisanale, industrielle et tertiaire, à l'interface de la voie de contournement, de l'activité du domaine public maritime et des quartiers d'habitat existants au sud et à l'ouest.

Le projet de parc d'activités, appelé « Collignon-sud – Croix Morel », est situé à l'extrémité est de l'agglomération cherbourgeoise, en limite d'urbanisation. Cette localisation a été retenue en raison de sa proximité avec le littoral et les activités portuaires, et avec le boulevard de l'Est - RN 13 qui borde le terrain. Selon le maître d'ouvrage, il s'agit du seul site de l'agglomération cherbourgeoise, et de la côte nord du Cotentin, disposant à la fois de cette envergure, d'une proximité avec la filière pêche et la filière portuaire (proximité du port de Cherbourg) ainsi que d'une bonne desserte viaire.

Sur ce terrain d'une superficie de 16,8 hectares, situé dans le secteur de Collignon, Ports de Normandie a confié à la société herouvillaise d'économie mixte d'aménagement (Shema) une concession d'aménagement pour la réalisation du parc. Il s'agit d'un lotissement à usage d'activités (tertiaires et industrielles) comportant cinq lots libres à la construction, d'une superficie cessible totale d'environ 10,1 ha, chaque lot pouvant être subdivisé jusqu'à porter à 20 le nombre de lots maximum sur l'ensemble du lotissement. La définition du découpage parcellaire se fera « à la carte » suivant les besoins des futurs entrepreneurs. Le lotissement d'activité, qui fait l'objet d'une demande de permis d'aménager, sera réalisé en une seule tranche.

Le projet prévoit également la création d'un giratoire sur la rue de la Croix Morel, au sud de l'emprise, et d'une voirie de desserte des lots, ainsi que la mise en place notamment d'espaces verts et d'éléments d'intégration paysagère et d'une zone protégée d'intérêt écologique d'une superficie d'environ 3,4 ha au nord du terrain.



Plan de composition et schéma des espaces paysagers (source : dossier)

La mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet d'aménagement est une procédure spécifique, distincte de celle d'élaboration, de révision ou de modification. Elle permet de faire évoluer le document d'urbanisme pour permettre la réalisation d'un projet déclaré d'utilité publique ou d'intérêt général.

L'évolution du plan local d'urbanisme (PLU) de Cherbourg-en-Cotentin pour la réalisation du projet de parc d'activités est constituée par le changement du classement du secteur concerné, qui passe de la zone à urbaniser à long terme 2AUx à la zone à urbaniser 1AUx et une partie en zone naturelle (N).

1.2 Cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet de création du parc d'activités Collignon sud est soumis à permis d'aménager au titre de l'article L. 421-2 du code de l'urbanisme. Conformément à l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques n° 39), le projet, parce qu'il porte sur une surface totale supérieure à dix hectares, est soumis à évaluation environnementale systématique.

Le dossier indique que le projet est soumis aux dispositions de la loi sur l'eau prévues aux articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement. Il relève du régime de la déclaration au regard des seuils atteints sur les rubriques relatives aux rejets d'eaux pluviales et l'atteinte potentielle aux zones humides. Le dossier de déclaration loi sur l'eau sera déposé après l'obtention du permis d'aménager.

Compte tenu du fait que les terrains n'ont plus de vocation agricole depuis plus de trois ans, le projet de parc d'activités ne nécessite pas la réalisation d'une étude de compensation agricole.

Sur le plan de la biodiversité, au regard des aménagements prévus et des espèces présentes sur le site, le projet nécessite une demande de dérogation au titre des espèces protégées ; cette demande est en cours d'instruction.

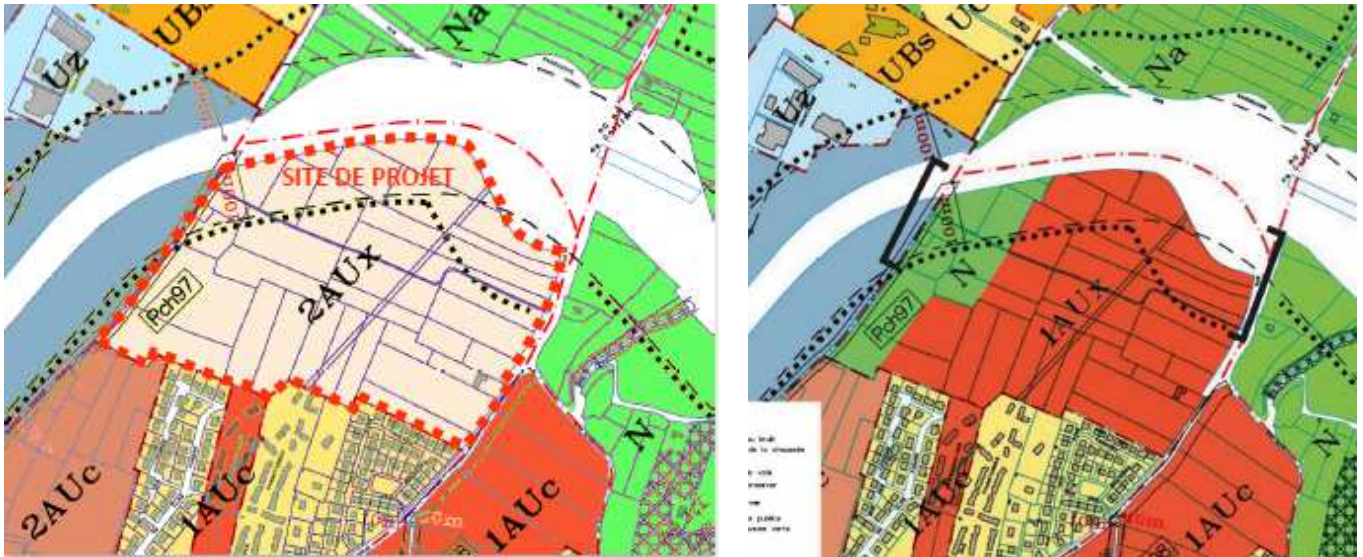
Par ailleurs, le PLU de Cherbourg-en-Cotentin (approuvé le 19 décembre 2007 en tant que PLU intercommunal) ne permettant pas l'accueil du projet, une procédure de déclaration de projet emportant sa mise en compatibilité a été engagée par le syndicat mixte Ports de Normandie (pour le compte de la ville de Cherbourg-en-Cotentin), en application des dispositions prévues par les articles L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité est rendue nécessaire par le fait que la zone AU n'a pas été ouverte à l'urbanisation dans les neuf ans suivant sa création, et que le règlement écrit n'est pas adapté au projet.

L'objectif est de reclasser la zone à urbaniser à long terme destinée aux activités et installations portuaires (2AUx) du PLU en vigueur en zone à urbaniser 1AUx sur la majeure partie de l'emprise foncière d'implantation, et en zone naturelle (N) sur la partie restante.

Le projet étant situé en bordure du boulevard de l'Est (route nationale – RN - 13), classé axe routier à grande circulation de catégorie 3, il devrait respecter, pour son implantation, des marges de recul de 100 mètres de part et d'autre de cet axe, en application du principe de la constructibilité des entrées de ville en dehors des espaces urbanisés des communes prévu par l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme. Afin de réduire cette marge, la collectivité peut mener une étude « entrée de ville » (dite « loi Barnier »), conformément à l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme. Cette étude a été menée et est jointe au dossier. La marge de recul ainsi réduite n'est pas fixée mais correspond, d'après les indications de l'étude, à la frange végétale à aménager prévue dans le règlement graphique et l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP), qui fixe la trame verte à une bande minimale de 10 à 15 mètres de large.

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) n'est pas modifié. L'OAP existante est en revanche adaptée au projet, notamment pour inscrire les prescriptions relatives à la préservation de la biodiversité, au nouveau recul par rapport à la RN 13, aux accès et déplacements doux, aux aménagements paysagers et au maintien d'un cône de vue. Les règlements graphique et écrit sont également adaptés afin de tenir compte des nouveaux reculs par rapport à la RN 13 (le reste du règlement écrit n'est pas modifié puisque celui de la zone 1AUx existe déjà et permet la mise en œuvre du projet).



Evolution du plan de zonage, avant et après la mise en compatibilité du PLU

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable, menée par Ports de Normandie et la Shema entre le 27 janvier et le 2 mars 2021, sous l'égide d'un garant nommé par la commission nationale du débat public. Le dossier soumis à concertation et le bilan du garant sont fournis en annexe. À l'issue de la procédure, une enquête publique sera organisée. Elle portera à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

Le syndicat mixte Ports de Normandie et la commune de Cherbourg-en-Cotentin ont engagé une procédure commune d'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité du PLU, comme le permettent les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. C'est donc sur la base d'une étude d'impact unique, portant à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Cherbourg-en-Cotentin, que l'autorité environnementale a été saisie pour rendre le présent avis. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) identifiées dans l'étude d'impact devront être précisées dans le cadre du permis d'aménager et lui être annexées, conformément à l'article L. 424-4 du code de l'urbanisme.

Une actualisation de l'étude d'impact pourra être nécessaire, ainsi qu'une nouvelle saisine pour avis de l'autorité environnementale, dans le cadre des évolutions futures du projet et à l'occasion des procédures d'autorisations complémentaires (loi sur l'eau, permis de construire, installations classées pour la protection de l'environnement le cas échéant, etc.).

Avis de l'autorité environnementale

L'évaluation environnementale constitue une démarche visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration d'un projet ou d'un plan.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet et par le document d'urbanisme. S'agissant d'une procédure commune, l'autorité environnementale, consultée sur les incidences environnementales du projet, ainsi que sur celles liées à la mise en compatibilité du document d'urbanisme, rend un avis unique. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

Avis délibéré de la MRAe Normandie n° 2022-4634 en date du 16 décembre 2022
Projet de parc d'activités Collignon-sud et mise en compatibilité du PLU de Cherbourg-en-Cotentin (50)

Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable, ne porte pas sur l'opportunité du projet ni du plan et il est distinct de la décision d'autorisation. Il a pour objet d'aider à l'amélioration du projet et du plan et de favoriser la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet et ce plan. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers soumis à consultation du public.

Enfin, conformément à l'article R.122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont insérés dans le ou les dossiers soumis à la consultation du public.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le terrain d'assiette du projet est situé sur la commune déléguée de Tourlaville, commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin, sur le secteur de Collignon, à environ 300 mètres du rivage.

Le site du projet est bordé :

- au nord, par le chemin de la mare, la RN 13 et des activités et industries liées à la mer ;
- à l'est, par un chemin de service et une voie de sortie de la RN13 ;
- au sud, par la rue de la Croix Morel (par laquelle il sera desservi) qui relie le quartier d'habitat au rond-point d'accès à la RN13, et un quartier d'habitat pavillonnaire récent (Chardine) en surplomb sur la rue ;
- à l'ouest, par un quartier d'habitat pavillonnaire.

Les habitations les plus proches sont localisées en bordure immédiate de la future zone d'activités, côté ouest et côté sud.

Le terrain présente une superficie globale de l'ordre 16,8 ha. Il s'agit d'anciens terrains agricoles à l'abandon (anciennement maraîchage) qui ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2012, prorogée en 2017, et ont été acquis par l'établissement public foncier de Normandie et Ports de Normandie en 2015-2016.

Le site n'est pas en lui-même concerné par un zonage de protection ou d'inventaire écologique ou paysager. Toutefois, s'il est localisé en continuité de l'urbanisation existante, entre une route nationale à quatre voies, des infrastructures portuaires et une zone pavillonnaire, il prend place, à l'est de l'agglomération cherbourgeoise, sur l'un des derniers corridors écologique du secteur reliant les milieux terrestre et maritime. Cette situation permet d'identifier le site du projet comme un secteur potentiel de restauration de la biodiversité dans l'objectif de conforter ce rôle de corridor local.

Il constitue ainsi un élément important de la trame verte et bleue. Même s'il n'est pas recensé comme tel dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), intégré désormais dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de Normandie (Sraddet), l'étude d'impact rapporte qu'une étude de déclinaison du SRCE indique que « *le terrain présente une importance locale en tant que réservoir de biodiversité de la sous trame littorale* » (p. 428). La partie nord des terrains est notamment située en zones humides. Ces zones humides, avérées par des relevés et sondages pédologiques, constituent un enjeu de préservation majeur pour le projet.

Le site Natura 2000² le plus proche est la zone spéciale de conservation (ZSC) « *Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire* » (FR2500085) désignée au titre de la directive « Habitats, faune, flore », située à 5,1 km du projet.

2 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Plus proches du projet, il est recensé deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)³ de type I, situées respectivement à 330 mètres (« *Landes autour de Tourlaville* ») et à 550 mètres (« *Dunes et marais de Collignon* »), et des Znieff marines de type I et II situées à environ 500 mètres.

La végétation existante, notamment les quelques haies, sont de qualité médiocre selon le maître d'ouvrage. Pour autant, cette végétation, y compris les ronciers sur les vestiges des murs de pierre qui délimitaient les parcelles de maraîchage, constitue, en association avec les zones humides, un enjeu pour la faune. Les relevés faune-flore réalisés dans le cadre du projet confirment cet intérêt écologique, qualifié de « moyen » à « assez fort ».

Sur le plan du paysage, le projet est situé en entrée de ville avec l'arrivée par la RN 13, et offre des vues sur la mer du fait de la topographie. Le terrain est en effet en pente et incliné du sud vers le nord en direction de la mer. Les anciennes parcelles de maraîchage se devinent encore par la présence de haies et murets en pierre. C'est dans la partie basse, au nord de l'emprise, que se trouve la zone humide à préserver.

Cinq cours d'eau sont recensés sur la commune déléguée de Tourlaville, mais aucun n'est situé à proximité du site du projet.

Le terrain d'assiette du projet est également concerné par plusieurs aléas naturels : remontées de nappe phréatique, submersion marine (en partie), retrait-gonflement des argiles.

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ce contenu doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine. Dans le cas présent, l'étude d'impact comporte également le contenu relatif à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, en application des articles R. 122-20 et R. 122-27 du code de l'environnement.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend les éléments suivants :

- tome 1 : étude d'impact ;
- tome 2 : annexes (diagnostic faune-flore, dérogation espèces protégées, étude de trafic, etc.) ;
- tome 3 : résumé non technique ;
- tome 4 : déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU, et étude « entrée de ville » ;
- permis d'aménager.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale est globalement de bonne qualité, bien rédigé et documenté. Il comporte beaucoup d'illustrations, notamment photographiques, qui permettent de visualiser le site et le projet. Pour autant, des précisions sont à apporter sur l'analyse de certains impacts.

3 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Les éléments relatifs à la concertation sont présents dans le dossier et il est fait référence aux modifications apportées au projet en conséquence, telles que l'élargissement de 10 à 20 mètres de la zone tampon entre les habitations les plus proches et les futurs bâtiments de la zone d'activité (p. 338). Cette transcription est intéressante et témoigne du caractère itératif de la démarche.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est complet et clair, mais il apparaît un peu trop détaillé proportionnellement à l'étude d'impact (110 pages pour une étude d'impact de 447 pages). Le résumé non technique a pour objectif d'être un document facilement compréhensible et utile au public. Ses nombreuses illustrations le rendent néanmoins pédagogique malgré la longueur du document.

L'analyse de l'état initial de l'environnement reprend l'ensemble des composantes de l'environnement attendues. La zone d'étude comporte plusieurs périmètres selon les composantes environnementales étudiées : aire immédiate qui correspond à l'emprise du projet, puis différentes aires élargies selon les thématiques. La description du milieu naturel s'appuie sur une étude faune-flore fournie en annexe de l'étude d'impact. Les prospections sur le terrain (14 dates d'inventaires entre avril et juillet 2019, puis entre juin et août 2020 avec un complément au printemps 2021) mettent en évidence des enjeux faibles, moyens et assez forts selon les espèces observées sur le site. L'étude faune-flore est bien documentée, même si elle gagnerait à être illustrée de photographies des principales espèces faunistiques rencontrées. La méthodologie des relevés de terrain est expliquée. L'étude d'impact indique (p.47) que « *ces inventaires couvrent l'ensemble de la saison biologique et sont suffisants pour fournir une bonne estimation de la sensibilité écologique du site* ».

Toutefois, l'autorité environnementale relève que cette étude ne couvre pas intégralement les quatre saisons, et l'état initial n'est pas complet, notamment en ce qui concerne l'avifaune migratrice ou en hivernage, la prise en compte de la présence sur le site de l'ensemble des espèces menacées au titre des listes rouges locales et nationales, ainsi que plus généralement l'analyse des fonctionnalités écologiques de la parcelle en tant qu'élément d'un corridor écologique local.

L'autorité environnementale recommande de compléter les inventaires de terrain de l'étude faune-flore pour couvrir l'ensemble des saisons, ainsi que l'état initial de l'environnement notamment sur l'avifaune, les espèces menacées au titre des listes rouges nationales et locales et les fonctionnalités écologiques du site d'implantation du projet liées à sa localisation dans un corridor écologique local.

La justification du choix du scénario retenu et les solutions de substitution examinées sont abordées dans le rapport (p. 388). Le maître d'ouvrage rappelle les avantages du site choisi, qui « *est le seul 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* ». Un état des disponibilités au sein des zones d'activités économiques existantes de l'agglomération est présenté et analysé au regard des besoins du projet, dont il est précisé qu'ils correspondent à des demandes foncières portant sur des surfaces de lots de plus de 15 000 m². Selon le maître d'ouvrage, aucune des zones d'activités existantes n'offrirait une telle opportunité.

L'étude d'impact mentionne (p. 389) l'examen, lors de la concertation préalable, de solutions alternatives d'implantation du projet sur des friches industrielles et commerciales disponibles sur le territoire communal, et l'hypothèse de ne pas construire en bord de mer. L'autorité environnementale note que ces solutions ne font néanmoins l'objet d'aucune présentation, en-dehors de celle qui concerne les zones d'activités existantes évoquées ci-dessus. Compte tenu des enjeux notamment liés aux fonctionnalités écologiques du site et à la proximité de zones résidentielles, une justification plus complète et plus approfondie du choix du site d'implantation mérite d'être apportée. Le dossier indique que l'accueil d'activités nécessite une proximité immédiate du port (p. 390), mais sans le démontrer.

Des variantes du projet ont été étudiées et le dossier fait part des évolutions du plan d'aménagement, notamment pour prendre en compte les enjeux environnementaux, les souhaits de la collectivité, les conclusions de la concertation préalable et les contraintes réglementaires.

L'autorité environnementale recommande de compléter la justification du projet par une présentation détaillée et argumentée de l'examen, à l'échelle du territoire de l'agglomération, des sites alternatifs d'implantation du projet, au-delà de l'analyse des disponibilités au sein des zones d'activités existantes.

L'analyse des incidences sur l'environnement décrit les impacts du projet, ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser (ERC), y compris pour les impacts temporaires de la phase chantier. Ces mesures sont décrites de manière claire, et reprises sous forme d'un tableau synthétique et d'une liste, utiles au lecteur (p. 349 à 358). L'analyse décline l'ensemble des composantes environnementales impactées mais présente quelques lacunes, notamment en matière de biodiversité (cf. recommandations dans la partie 3 du présent avis).

En application de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une **évaluation des incidences Natura 2000**. Le site Natura 2000 le plus proche est situé à 5,1 km à l'est du projet, il s'agit de la zone spéciale de conservation (ZSC) « *Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire* » (FR2500085) désignée au titre de la directive « Habitats, faune, flore ». Le lien fonctionnel entre le site du projet et la ZSC, notamment la qualité de l'eau liée à la gestion des eaux pluviales vers le littoral, est analysé. L'étude conclut à l'absence d'incidences du projet sur le site Natura 2000. Les projets à venir devront, en tant que de besoin, donner lieu à une actualisation de l'étude d'impact pour analyser les éventuelles incidences liées notamment aux rejets industriels.

S'agissant des **effets cumulés avec d'autres projets**, le dossier liste les projets situés à proximité qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, ainsi que les projets en cours portés par la communauté d'agglomération du Cotentin. L'analyse s'est concentrée sur les autres zones d'activités de Cherbourg-en-Cotentin, sur le volet trafic routier, l'eau potable, les eaux usées et la consommation d'espace. Conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement (II – 5^ee)), les projets existants ou approuvés, y compris ceux n'ayant pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, ainsi que les projets autres que les zones d'activités auraient dû être pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des effets cumulés avec l'ensemble des autres projets existants ou approuvés.

Le **dispositif de suivi** n'apparaît pas clairement dans l'étude d'impact. Des éléments relatifs au suivi sont fournis dans la partie relative aux mesures ERC, y compris le rôle de la Shema sur les futures demandes de permis de construire (ex. p. 320), mais ils restent assez vagues. Certains sont un peu plus détaillés, comme, par exemple le suivi des espèces (p. 308) mais sans objectifs chiffrés. Or, les indicateurs doivent être chiffrés, avec la définition de valeurs cibles et de valeurs de départ si possible, ainsi que de mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant, pour mesurer et garantir l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues. Sur la forme, il serait utile de regrouper la présentation de tous les indicateurs et des modalités de leur suivi dans une partie spécifique.

L'autorité environnementale recommande de définir un dispositif de suivi de l'efficacité des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC), de le doter d'indicateurs à renseigner périodiquement, comportant des valeurs initiales, des valeurs cibles et des mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de non atteinte de ces objectifs, et de préciser les modalités de ce suivi.

L'analyse de la **prise en compte des plans/programmes** étudie la compatibilité du projet avec la loi « littoral », le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays du Cotentin, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Normandie, et le PLU de Cherbourg-en-Cotentin, ainsi qu'avec le schéma directeur d'aménagement et de développement durable du port de Cherbourg élaboré par Ports de Normandie.

En ce qui concerne la loi « littoral », le maître d'ouvrage rappelle (p. 402-403) qu'un de ses objectifs, notamment dans les espaces qualifiés comme proches du rivage, est d'éviter l'urbanisation continue du

littoral, et de maintenir à cette fin des coupures d'urbanisation entre deux noyaux bâtis permettant un lien entre le littoral et l'intérieur des terres. Il estime que l'existence de la RN13 entre l'écluse et le quartier des Flamands à l'ouest du site et les bâtiments d'activités situés à l'est constitue une emprise artificialisée suffisamment importante pour conclure à l'absence de coupure d'urbanisation dans ce secteur du littoral et considérer le terrain d'implantation du projet comme une dent creuse urbanisable. Il rappelle également l'absence de toute identification d'une telle coupure dans le SCoT du Cotentin.

Pour l'autorité environnementale, cette analyse de compatibilité est trop succincte, et ne prend pas suffisamment en compte la coupure d'urbanisation liée à l'existence d'un corridor écologique local identifié entre l'enveloppe urbanisée à l'ouest et la RN13, même si ce corridor n'est pas répertorié dans le Sradet (ex-SRCE) ou le SCoT.

A cet égard, l'étude d'impact indique elle-même (p. 289) que « l'analyse du SRCE et de la trame écologique ont montré dans le diagnostic un intérêt assez fort de cet espace refuge de nature ordinaire à l'abandon qui fait le lien entre les espaces littoraux et l'intérieur des terres », qualifiant de moyen l'impact brut du projet en termes de coupure et d'altération de ce corridor résiduel.

Le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération du Cotentin, en cours d'élaboration, est brièvement évoqué dans le cadre du chapitre de l'étude d'impact relatif au climat (p. 260), sans qu'une analyse soit proposée de l'articulation du projet avec ce document actuellement en phase de consultation réglementaire⁴.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir et de mieux étayer l'analyse de la compatibilité du projet avec la loi « littoral » au regard de l'existence d'une coupure d'urbanisation liée au corridor écologique local et aux fonctionnalités du site du projet qui y participent. Elle recommande également de compléter l'analyse de la prise en compte des plans et programmes par le projet et la mise en compatibilité du PLU par une présentation du projet de plan climat air énergie territorial et de son contenu pour ce qui se rapporte aux enjeux et caractéristiques du projet.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale.

3.1 Le sol, la consommation d'espace

L'autorité environnementale rappelle les enjeux liés à la consommation des sols. En effet, les sols constituent un écosystème vivant complexe et multifonctionnel d'une importance environnementale et socio-économique majeure. Les sols abritent 25 % de la biodiversité mondiale⁵, rendent des services écosystémiques essentiels, tels que la fourniture de ressources alimentaires et de matières premières, la régulation du climat grâce à la séquestration du carbone, la purification de l'eau, la régulation des nutriments ou la lutte contre les organismes nuisibles; ils limitent les risques d'inondation et de sécheresse. Les sols ne sauraient donc se limiter à un rôle de plateforme pour les activités humaines ou être appréciés pour leur seule qualité agronomique. Les sols constituent une ressource non renouvelable et limitée eu égard à la lenteur de leur formation, qui est d'environ un centimètre de strate superficielle tous les 1 000 ans.

En France, du fait de l'étalement de l'urbanisation et des infrastructures, l'artificialisation des sols augmente. Ce phénomène consiste à transformer un sol naturel, agricole ou forestier, par des

⁴ L'autorité environnementale (MRAe Normandie) a émis un avis sur ce projet de PCAET, en date du 28 avril 2022 : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/a_2022-4355_pcaet_cotentin_delibere.pdf

⁵ Source : résolution du Parlement européen du 28 avril 2021 sur la protection des sols (2021/2548 (RSP))

opérations d'aménagement pouvant entraîner une imperméabilisation partielle ou totale, afin de les affecter notamment à des fonctions urbaines ou de transport (habitat, activités, commerces, infrastructures, équipements publics, etc.). Ainsi, entre 20 000 et 30 000 hectares de sol sont artificialisés chaque année. Cette artificialisation augmente presque quatre fois plus vite que la population et a des répercussions directes sur la qualité de vie des citoyens et sur l'environnement⁶.

Or, artificialiser, c'est non seulement grever un potentiel agricole, mais également, directement ou indirectement, porter atteinte à la biodiversité, rendre plus difficile la lutte contre le changement climatique, réduire la résilience des territoires face aux risques naturels, notamment d'inondation, et banaliser les paysages qui sont sources d'attractivités et de qualité du cadre de vie.

Pour lutter contre l'artificialisation des sols, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 vient renforcer les outils de lutte contre l'artificialisation. Elle fixe un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à atteindre en 2050. Cet engagement dessine une trajectoire de réduction de l'artificialisation qui est progressive. Les territoires, communes, départements, régions devront tout d'abord réduire de 50 % le rythme d'artificialisation et de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.

La Normandie est particulièrement concernée par le phénomène d'artificialisation avec près de 20 000 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers artificialisés entre 2009 et 2018. La Normandie figure au 4^{ème} rang des régions françaises ayant le rythme d'artificialisation le plus élevé⁷.

Le projet de parc d'activités porte sur un terrain d'assiette de 16,8 hectares. Il prévoit de sanctuariser une zone d'intérêt écologique, qui sera classée en zone naturelle (N) dans le PLU, de 3,4 hectares. L'aménagement du parc d'activités porte donc sur une emprise ouverte à l'urbanisation de 13,4 hectares.

Sur le plan de l'activité agricole, comme indiqué précédemment, il s'agit d'anciens terrains de maraîchage désormais à l'abandon. Ils ont été acquis par l'EPFN et Ports de Normandie en 2015-2016. Par conséquent, ils n'ont plus de vocation agricole actuellement.

Au sein de l'aménagement prévu, la surface végétalisée totale représente 2,7 hectares (cf. partie 3,2 ci-après). Par ailleurs, une partie des places de stationnement des véhicules légers sera réalisée avec un revêtement de sol drainant, pour limiter l'imperméabilité du sol.

Le maître d'ouvrage prévoit d'équilibrer les remblais et les déblais afin de limiter l'export de matériaux. Néanmoins, un tel export sera nécessaire, notamment du surplus de terre végétale et les déblais issus notamment des zones de rétention des eaux pluviales et des fondations des futurs bâtiments, qui seront d'ailleurs en partie enterrés du fait de la pente naturelle du terrain et pour préserver les vues sur la mer pour les riverains. Une estimation quantifiée des volumes de terres concernés n'est pas fournie, à l'exception de la parcelle concernée par le PPRI.

Pendant le chantier, des mesures seront prises pour limiter le risque de dégradation des qualités agropédologiques de la terre végétale, par un décapage sélectif (évite le mélange avec d'autres couches) et un stockage temporaire adapté.

Il est rappelé qu'en cas d'excédent de matériaux, il conviendra que ceux-ci soit éliminés selon la réglementation en vigueur, et qu'à l'inverse, en cas d'apport de terres ou de remblais extérieurs pour les opérations d'aménagement, il soit confirmé la bonne adéquation de leur qualité vis-à-vis de leur usage envisagé, conformément à la réglementation en vigueur⁸.

6 Source : site internet ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>

7 Source : présentation des premiers éléments de diagnostic sur l'artificialisation des sols et consommation foncière en Normandie – Mai 2021 <https://fr.calameo.com/books/006700379f4405a8c8947>

8 Articles L.541-1 et suivant du code de l'environnement relatif aux déchets et arrêté ministériel du 4 juin 2021 fixant les critères de sortie du statut de déchets pour les terres excavées et sédiments ayant fait l'objet d'une préparation en vue d'une utilisation en génie civil ou en aménagement.

Sur le volet de l'urbanisme, le PLU en vigueur identifie ce secteur comme zone à urbaniser à long terme destinée aux activités et installations portuaires (2AUx). Or, le PLU est ancien (2007) et une révision générale du document d'urbanisme aurait amené la collectivité à ré-interroger les besoins fonciers et les opportunités correspondantes à une échelle territoriale plus large, en tenant compte des objectifs de transition écologique poursuivis aujourd'hui.

Si le maître d'ouvrage met en avant l'intérêt économique du secteur d'implantation du projet, l'autorité environnementale estime nécessaire de prendre en compte également le coût écologique du futur parc d'activités dans la qualification de l'intérêt général du projet. En effet, malgré toutes les mesures ERC envisagées par le maître d'ouvrage, la réalisation du parc aura inévitablement un impact sur la consommation d'espace et donc sur le sol et la biodiversité.

L'autorité environnementale recommande de préciser les volumes de déblais et remblais générés par le projet ainsi que les modalités de leur traitement. Elle recommande de justifier davantage le projet, au titre de la déclaration de son intérêt général, au regard de la consommation des sols qu'il induit et des enjeux écologiques qu'il remet en cause, et d'approfondir l'examen de la possibilité de réduire l'emprise du projet de manière à mieux l'inscrire dans la trajectoire de l'objectif national du « zéro artificialisation nette » et à éviter la fragmentation des espaces naturels.

3.2 La biodiversité et le paysage

La faune et la flore

La sensibilité écologique du terrain d'assiette du projet est très forte puisque le site constitue un des derniers secteurs à l'ouest de l'agglomération à ne pas subir d'activité anthropique et à offrir une zone d'alimentation, de refuge et d'étape migratoire pour la faune sauvage. L'étude d'impact elle-même indique que les habitats présents sont des espaces refuges pour une biodiversité ordinaire, bien qu'en régression.

L'impact du projet sur les espèces et leurs habitats est dans l'ensemble qualifié de faible, du fait principalement de la préservation de la zone humide au nord du site, en tant que mesure d'évitement. Néanmoins, la disparition de plusieurs milieux intéressants (haies arbustives, ronciers, murets en pierre, etc.) aura bien un impact sur la biodiversité.

Du fait des aménagements actuels sur le site (bassin d'eaux pluviales du lotissement, murets en pierre, etc.), les amphibiens constituent un enjeu important. Au sein de la zone humide sanctuarisée, le maître d'ouvrage prévoit un suivi pour s'assurer de la colonisation des points d'eau par le Triton palmé et de la présence du Lézard vivipare. Le suivi devra être précis et des mesures devront être prises en cas de non atteinte des objectifs, notamment du fait de la destruction du bassin de traitement des eaux pluviales du lotissement ouest, qui engendrera la disparition d'un site de reproduction du Triton palmé. Or, ce bassin d'une superficie de 700 m² est fonctionnel, d'autant plus qu'il est relié aux sites de reproduction de la maison du littoral, grâce à un passage sous la RN13. L'évitement de ce bassin ne semble pas avoir été envisagé, ce qui mériterait d'être argumenté car son maintien permettrait de préserver un réseau de mares.

Pour les amphibiens et les reptiles, les vieux murets existants seront déplacés et installés le long des cheminements piétonniers de la trame verte, et à proximité de l'emplacement de l'actuel bassin de collecte des eaux pluviales voué à disparaître et d'une petite mare (100 m²) qui sera créée. La création de cette mare, pertinente dans son principe, pose question quant à son dimensionnement, qui paraît insuffisant au regard de celui du bassin supprimé, et à sa capacité à être effectivement colonisée.

Enfin, pour l'autorité environnementale, la qualification de « nul » de l'impact sur la Grenouille rieuse lié à la suppression du site de reproduction que constitue le bassin dit à massettes, au motif que cette espèce d'amphibien ne présente pas d'intérêt patrimonial, n'est pas recevable.

L'autorité environnementale recommande de reconsidérer la destruction du bassin des eaux pluviales du lotissement situé à l'ouest du projet afin d'en envisager le maintien et la refunctionalisation écologique, en lien avec le réseau de mares existant.

Concernant les chiroptères, deux espèces ont été identifiées comme utilisant le site comme zone de chasse (Pipistrelle commune et Pipistrelle de Kuhl), auxquelles s'ajoutent trois autres espèces en transit (Murin, Oreillard et Grand Rhinolophe). Le site ne présente pas de gîte potentiel de reproduction pour ces chauves-souris du fait de l'absence de bâti et de vieux arbres. Les impacts sont qualifiés de faibles et non significatifs sur ces espèces, sans beaucoup de précision.

Dans la partie relative aux impacts (p. 291), seules les espèces de Pipistrelle sont analysées alors qu'il aurait été nécessaire d'évaluer l'impact sur la zone de chasse des autres espèces comme le Grand Rhinolophe. Il est prévu la pose de trois gîtes de reproduction dans les futurs bâtiments, ce qui devrait apporter un gain de biodiversité pour ces espèces.

Concernant l'avifaune, l'étude d'impact indique (p. 167) que sur les 33 espèces contactées, 20 sont nicheuses avérées ou potentielles, dont 15 sont protégées (à la page 293, il est indiqué 17 espèces nicheuses). Six d'entre elles présentent un intérêt patrimonial (Bouscarle de Cetti, Cisticole des joncs, Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Fauvette des jardins, Tarier pâtre). Ces espèces sont représentatives des milieux ouverts à semi-ouverts plus ou moins humides. Le Chardonneret élégant et la Fauvette des jardins affectionnent également les espaces plus fermés. Par ailleurs, de nombreuses autres espèces plus « communes » dans les milieux ouverts ou dans les friches ont été contactées (Pouillot véloce, Fauvette à tête noire, Fauvette grisette, Rougegorge familier, Accenteur mouchet, etc.). Bien qu'elles soient qualifiées de « communes », elles sont bien des espèces protégées. Néanmoins, l'étude d'impact qualifie le niveau d'impact comme « faible », (p. 291) notamment du fait de la zone humide sanctuarisée, mais cette affirmation mériterait d'être davantage étayée, d'autant plus que la nature de l'impact est identifiée comme « *perte partielle d'habitats, dérangement et mortalité directe potentielle durant la phase travaux* ». Des aménagements favorables à l'avifaune, tel des gîtes à hirondelles par exemple, pourraient être intéressants à mettre en place, sur le même principe que les gîtes à chiroptères.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts potentiels du projet sur les chiroptères. Elle recommande également de reconsidérer la qualification des impacts sur l'avifaune et de prendre des mesures supplémentaires pour la protéger.

Le risque de pollution lumineuse, qui impacte fortement la faune, est pris en compte. L'éclairage devrait être limité aux endroits où il est nécessaire, dirigé vers le bas, avec une intensité proportionnée aux besoins réels et avec les technologies les plus efficaces en matière de consommation d'énergie et d'impact sur la faune. Comme pour d'autres sujets, ces intentions exprimées par le maître d'ouvrage doivent être traduites en mesures opérationnelles qui devront être prises en compte dans le dossier des permis de construire.

Étant donné les espèces présentes sur le site et la nature des travaux pour la réalisation du parc, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées a été déposée. Elle concerne la destruction d'un site de reproduction du Triton palmé et l'atteinte à des territoires de vie du Triton palmé, de la Grenouille rousse, du Crapaud épineux et du Lézard vivipare. Cependant, aucune espèce d'oiseaux n'est incluse dans le dossier de demande de dérogation alors que le projet prévoit la destruction de l'habitat d'espèces protégées. Même si certaines d'entre elles sont considérées comme « banales », « communes » ou « abondantes », elles sont néanmoins protégées.

En outre, malgré la sanctuarisation de la zone humide, toutes les espèces identifiées sur le site et inféodées à ce type de milieu ne pourront pas s'y reporter puisqu'elle n'offre pas les mêmes conditions et présente une surface restreinte. Malgré les autres mesures prévues, l'étude d'impact ne démontre pas suffisamment que le projet répond à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, ni à celui du maintien dans un bon état de conservation des populations des espèces protégées.

Concernant la flore, 146 espèces ou sous espèces autochtones ont été observées. L'inventaire met en évidence un patrimoine floristique non négligeable mais constitué essentiellement d'espèces « classiques » sur le secteur de Cherbourg où elles sont fréquentes. Sept espèces végétales présentant

une valeur patrimoniale sont concernées par le projet et une espèce de plante est légalement protégée (l'Œnanthe faux-boucage) mais non impactée puisque située en bordure du site. La sanctuarisation de la partie nord permet d'éviter la plupart des espèces remarquables.

Pour les autres, dont la Polypode australe, aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prise au regard de la disparition d'une station existant sur le site, l'impact étant qualifié de faible en raison de l'abondance de cette espèce, bien que très rare, sur les vieux murs de l'agglomération cherbourgeoise. Pour l'autorité environnementale, il importe qu'une mesure d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation de cette suppression soit envisagée.

Cinq espèces exotiques envahissantes avérées ou potentielles ont été inventoriées sur le site ou à proximité immédiate. Parmi ces espèces, seule l'Herbe de la pampa est très abondante, les autres sont présentes de manière très ponctuelle. Ces espèces font l'objet de mesures d'accompagnement (p. 303) qui devraient permettre de limiter leur prolifération et même de les éliminer par le remplacement par les espèces apportées par le projet.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures envisagées pour éviter ou limiter le risque de pollution lumineuse impactant la faune. Elle recommande également de renforcer l'analyse des impacts du projet sur la biodiversité, d'élargir la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées à l'ensemble des espèces concernées sur le site du projet, et de démontrer que les mesures mises en place répondront à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité et de maintien dans un bon état de conservation des espèces. Elle recommande enfin de définir une mesure d'évitement, de réduction, voire de compensation de la destruction de la station de Polypode australe présente sur le site.

La trame végétale et les continuités écologiques

Comme précédemment indiqué, le site du projet peut être identifié comme un des derniers secteurs potentiels de restauration de la biodiversité à l'est de Cherbourg-en-Cotentin, au sein d'un corridor écologique local reliant le milieu terrestre et le milieu maritime.

Le projet intègre une trame végétale dont l'objectif est d'atténuer les impacts sur la biodiversité et sur le paysage. Cette trame sera composée de friches herbeuses linéaires dont l'entretien sera adapté, de fourrés arbustifs linéaires et de ronciers, avec quelques arbres de hautes tiges, et des espaces herbeux non entretenus (p. 299). La trame verte sera constituée de différentes strates végétales gérées en gestion différenciée, et d'arbres et d'arbustes d'essences locales. Les trames d'orientation est-ouest seront plantées d'arbres de type chêne, aulne, saule, érable, avec une différenciation entre les trames situées plus au nord et celles plus au sud du projet. Pour les autres haies, le Chêne pédonculé, le Prunellier, le Saule marsault et le Noisetier seront privilégiés.

Une petite partie de la végétation est maintenue sur site (schéma p. 256), mais 1 030 mètres linéaires (ml) de haies seront détruites. Les haies présentes sont de qualité médiocre selon le maître d'ouvrage (p. 152). Au total, 1 450 ml de haies seront créées en compensation, dont 550 ml en trame verte et 900 ml en limite de lots. Pour l'autorité environnementale, il est préférable de retenir un ratio de deux ml créés pour un ml supprimé afin d'augmenter le gain de biodiversité et de mieux garantir le maintien des fonctionnalités de la trame verte.

La largeur des plantations est aussi un élément important. Il est indiqué que la trame sera constituée de bandes de 10 à 15 mètres de large. Au regard des enjeux écologiques du site, une trame verte plus large le long de la RN13 serait bénéfique pour jouer pleinement le rôle de corridor entre la zone humide au nord et les espaces arrière littoraux au sud. Il est également essentiel de vérifier que la trame prévue soit bien reliée à d'autres éléments pour garantir les continuités écologiques.

Pour le déplacement des espèces, les clôtures seront adaptées pour permettre le passage de la petite faune.

L'autorité environnementale recommande de revoir à la hausse le ratio de compensation retenu et la largeur choisie pour la trame verte, notamment le long de la RN13, afin d'améliorer le gain attendu en matière de continuité écologique. Elle recommande également de démontrer la connexion de la trame

verte du site du projet avec les éléments de la trame verte extérieurs au site, afin de s'assurer de son bon fonctionnement écologique.

Les zones humides

La majeure partie du terrain d'assiette du projet est située dans un secteur identifié comme fortement prédisposé à la présence de zones humides. Une étude spécifique a par conséquent été menée et présentée dans le dossier, qui a mis en évidence une situation assez complexe du fait de la nature du sol. Les zones humides avérées se concentrent sur la partie nord du terrain d'assiette, sur 3,4 hectares. Elles constituent un élément majeur de biodiversité et de régulation des eaux pluviales, c'est pourquoi des impacts significatifs sur ces parcelles auraient nécessité des mesures de compensation assez lourdes ; le choix a donc été fait de les préserver, ce qui constitue une mesure d'évitement importante par le maître d'ouvrage. Au-delà de la mesure d'évitement, le projet prévoit également des mesures de réduction pour limiter l'impact du projet sur le fonctionnement hydraulique et écologique des zones humides (cf. partie 3.3 sur les eaux pluviales).

Toutefois, la zone humide incluse dans le projet étant en relation avec le milieu environnant, il est indispensable de disposer d'éléments permettant d'établir l'existence d'une connexion des zones humides entre elles à proximité du projet. Le fonctionnement hydraulique actuel notamment mériterait d'être analysé précisément. Des aménagements permettant l'alimentation de la zone humide en eaux de surface sont prévus, et devraient, selon le maître d'ouvrage, permettre une amélioration notable de la capacité d'accueil des milieux naturels existants. Des éléments intéressants sont fournis (p. 304 à 307) notamment sur les techniques utilisées, les espèces attendues et sur la gestion pour les années à venir. Des précisions sur le dimensionnement des ouvrages envisagés permettraient de comprendre davantage le fonctionnement du site selon les périodes de pluie ; en effet, l'impact de l'éventuelle mise en eau de la zone humide une partie du temps n'est pas décrit. Le maintien ou l'amélioration de la qualité de l'eau est essentiel pour préserver la biodiversité ; des mesures sont prévues en ce sens mais doivent faire l'objet d'un suivi rigoureux (cf. recommandation de la partie 3.4), au-delà du suivi annuel du patrimoine naturel envisagé (p. 309).

Le projet prévoit de ne pas réaliser d'aménagement dans la zone humide ; la zone sera sanctuarisée et seul un entretien adapté est prévu pour conserver sa fonctionnalité et conserver un milieu ouvert. Une petite mare sera créée à l'interface entre la zone urbanisée et la zone humide (p. 302-303).

L'autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur le fonctionnement hydraulique actuel de la zone humide et d'en approfondir l'analyse des fonctionnalités écologiques dans son état projeté, notamment en lien avec les milieux environnants, et de décrire les incidences de la mise en eau de cette zone humide sur la biodiversité.

Le paysage

L'enjeu paysager du projet est très fort du fait de la pente du terrain et de la proximité de la mer. L'analyse paysagère de l'état initial apparaît globalement approfondie, ce qui a permis au maître d'ouvrage de prévoir plusieurs mesures visant à intégrer au mieux le projet dans son environnement. L'étude « entrée de ville », nécessaire pour urbaniser à proximité de la RN13, a également vocation à traiter de l'enjeu paysager.

Afin de préserver les vues sur la mer, notamment depuis la rue de la Croix Morel au sud, le règlement du PLU prévoit des hauteurs de constructions limitées. La hauteur maximale des bâtiments sera ainsi définie en dessous du cône de vue vers la mer. Le cône de vue est également repris dans le schéma de principe de l'orientation d'aménagement et de programmation. De plus, l'aménageur privilégie les teintes neutres en excluant notamment les menuiseries blanches au bénéfice de teintes plus sombres (anthracite, gris soutenu, etc.), qui s'insèrent plus facilement dans le paysage. Un photomontage aurait permis de mieux visualiser le projet.

Au sein de l'emprise du projet, indépendamment du volet écologique évoqué ci-avant, la trame verte, notamment en bordure de la RN13, devrait permettre de limiter l'impact des constructions. L'objectif est d'apporter une alternance entre la présence d'arbres ou bosquets et d'espaces en prairie, pour créer un rythme paysager le long de la route nationale. Une mesure de valorisation de l'entrée de ville, associée au traitement paysager des limites de la RN13 et de l'entrée du site, est prévue. La zone humide au nord du projet est en revanche un atout, mais elle existe déjà. Côté ouest, en limite de la zone pavillonnaire, une bande plantée sera créée en limite d'urbanisation pour créer un écran végétal. Il en est de même pour le filtre végétal est-ouest, qui devrait limiter l'impact visuel pour les riverains habitant au sud du projet.

Les autres aménagements internes à la zone, comme les divers espaces verts dont celui servant d'espace commun (dont la destination reste à définir entre jardin partagés, espace de loisirs, ou autre) devraient favoriser l'intégration paysagère du parc d'activités. La réflexion autour de l'aménagement de ces espaces a fait l'objet de différents échanges avec les services espaces verts de la ville de Cherbourg-en-Cotentin notamment afin de s'assurer de la cohérence des choix des essences végétales.

La prise en compte par le document d'urbanisme

Indépendamment de la prise en compte de la biodiversité et du paysage par le projet, il convient d'apporter une attention également au document d'urbanisme puisque celui-ci est mis en compatibilité avec le projet. Bien qu'il s'agisse d'une mise en compatibilité, ce qui induit que le projet soit connu, le document d'urbanisme peut prendre à son compte des principes d'aménagement et de protection à mettre en œuvre.

Un des points positifs concerne la création de la zone N sur 3,4 hectares. Cette zone contribue, au-delà de la protection, à réduire la consommation d'espace initialement envisagée sur la zone 2AUX du PLU actuellement en vigueur.

Concernant l'orientation d'aménagement et de programmation, elle reprend une partie de la trame verte mais n'est pas exhaustive par rapport à celle prévue au plan d'aménagement du projet. Le dossier de mise en compatibilité précise que « *il ne s'agit pas de détailler le projet d'aménagement mais de représenter les premiers éléments à prendre en compte et à respecter pour les aménagements futurs.* » ; pour autant, les filtres paysagers et continuités végétales orientées est-ouest pourraient être ajoutées, même sous une forme flexible (flèche par exemple), pour leur donner un caractère réglementaire.

Au niveau du plan graphique, quelques éléments existants de la trame verte auraient également déjà pu être intégrés en tant qu'éléments du patrimoine naturel et paysager à préserver au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme.

Pour être plus prescriptif sur la biodiversité, le zonage pourrait intégrer une trame verte plus large et mieux protégée, en classant une zone naturelle (N) le long de la RN13. Cette bande classée N aurait permis d'afficher et de préserver dans le PLU une continuité entre le secteur classé en zone N correspondant à la zone humide et la zone N existante au sud du projet.

L'autorité environnementale recommande à la commune de Cherbourg-en-Cotentin de compléter l'orientation d'aménagement et de programmation et le règlement graphique du PLU par la figuration, au moins au titre des principes, de l'ensemble des aménagements écologiques et paysagers prévus par le projet.

3.3 L'eau

Eau potable

Le projet est localisé hors de tout périmètre de protection de captage exploité pour la production d'eau potable, et hors de toute aire d'alimentation de captage classée prioritaire et sensible.

La zone sera alimentée par une canalisation depuis le réseau existant rue de la Croix Morel. Les besoins sont quantifiés dans l'étude d'impact, malgré la difficulté liée au fait que les futures entreprises ne sont pas connues à l'heure actuelle. La future consommation totale est estimée à 11 200 m³ par an. Il est mentionné que la capacité du réseau à soutenir les besoins futurs du projet a été confirmée par la communauté d'agglomération du Cotentin, et qu'un avis officiel sera rendu au moment de l'instruction du permis d'aménager. Dans un contexte de tensions croissantes autour des usages de l'eau, il aurait été pertinent que cet avis soit d'ores et déjà fourni dans le présent dossier.

Eaux usées

Concernant les eaux usées, elles seront envoyées à la station des Mielles, sur la commune déléguée de Tourlaville. La capacité de traitement de cette station est de 96 000 Equivalents-Habitants (EH) et les nouveaux effluents sont évalués à 75 EH (pour une hypothèse de 150 salariés). Selon le maître d'ouvrage, la collectivité a également confirmé que la station était en capacité de traiter ces eaux usées supplémentaires. Comme pour l'eau potable, il aurait été pertinent que cet avis soit d'ores et déjà fourni dans le présent dossier.

Il convient de souligner que le réseau de collecte actuel présente plusieurs points de déversement d'eaux usées brutes (22 points de déversement, dont cinq déversent plus de 20 jours par an). Ces déversements sont principalement observés au niveau de différents trop-pleins de postes, notamment celui du Toupin. Pour l'année 2021, 6 607 m³ ont ainsi été rejetés au milieu sans traitement. Même si ces volumes ne représentent qu'une faible proportion du volume total annuel collecté par le réseau (0,08 %), l'autorité environnementale rappelle que les trop pleins n'ont pas vocation à se déverser dans le milieu. Aussi, il conviendra de s'assurer que les nouveaux effluents générés par le projet ne soient pas susceptibles d'amplifier les déversements par le réseau.

Eaux pluviales

Les eaux pluviales des voiries et espaces communs seront collectées par un réseau situé sous la chaussée, pour évacuation dans des futurs bassins de rétention situés en amont de la zone d'intérêt écologique. Les eaux pluviales de ruissellement des parties privatives sont prévues pour être obligatoirement recueillies et évacuées au réseau de collecte commun à débit limité de 3l/s/ha. Des aménagements alentours (noues) seront réalisés afin de diriger les excédents, en cas de débordement du réseau, vers les bassins de rétention. Ces bassins seront dimensionnés pour la gestion d'une pluie d'intensité d'occurrence centennale. En cas de pluie plus importante qu'une pluie de type centennale, une surverse est prévue afin de diriger les excédents des bassins vers la zone d'intérêt écologique, elle-même équipée d'une surverse vers le fossé périphérique extérieur au projet, pour aboutir in fine vers un rejet dans le port.

Ces dispositions doivent permettre d'éviter l'inondation au sein du projet et les débordements sur les terrains voisins. L'ensemble des ouvrages de collecte et de rétention seront étanches afin de limiter toute interaction avec la nappe souterraine proche, notamment en cas de remontée de celle-ci (la nappe pouvant remonter entre 0 et 1 mètre de profondeur sur la quasi-totalité du terrain). Par ailleurs, du fait des travaux d'aménagements du giratoire à l'entrée sud du projet prévus pour modifier les conditions de ruissellements dans ce secteur, le réseau de gestion des eaux pluviales de voiries de la zone sera redimensionné.

Pour gérer les éventuelles pollutions, un débourbeur séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en amont du rejet dans la zone humide. Les eaux pluviales seront décantées au niveau des ouvrages de rétention, et une dépollution naturelle sera réalisée au niveau de la zone humide. Une vanne de sectionnement sera mise en place en amont du rejet dans la zone humide existante, pour contenir une éventuelle pollution accidentelle dans les ouvrages avant intervention et traitement adapté de cette pollution. L'étude d'impact indique que l'impact de l'aménagement du parc d'activités sur la qualité des eaux sera minime. Comme évoqué dans la partie 3.2 du dossier, l'autorité environnementale estime

Avis délibéré de la MRAe Normandie n° 2022-4634 en date du 16 décembre 2022

Projet de parc d'activités Collignon-sud et mise en compatibilité du PLU de Cherbourg-en-Cotentin (50)

primordial que la qualité des eaux pluviales soit suivie de très près afin de garantir la qualité écologique de la zone humide réceptrice.

Il est à noter que l'ensemble des dispositions mentionnées ici fera l'objet d'une présentation plus détaillée et d'une analyse spécifique dans le cadre de la procédure de déclaration au titre la loi sur l'eau à laquelle est soumise le projet.

Des mesures en phase chantier sont également identifiées pour limiter le risque de rejet polluant (p. 266).

L'autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi amont et aval de la qualité des eaux rejetées par le bassin de rétention vers la zone humide à fort intérêt écologique et de prévoir les mesures correctives éventuellement nécessaires, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

3.4 Le climat

Le climat a un impact sur toutes les composantes de l'environnement : il influence le cycle de l'eau, la qualité de l'air, la consistance des sols et la survie des espèces. Nos ressources alimentaires et nos modes de vie en dépendent. Avec la croissance démographique et l'urbanisation de secteurs sensibles, les aléas climatiques conduisent à devoir anticiper et gérer davantage de risques. Depuis quelques décennies, des évolutions rapides sont mises en évidence par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec)⁹. Ces études soulignent l'importance du réchauffement lié aux activités humaines. C'est pourquoi, l'étude d'impact doit contenir à la fois une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur le climat et également une description de la vulnérabilité du projet au changement climatique.

Les bâtiments

Le dossier aborde le volet énergétique des bâtiments. Des performances énergétiques sont attendues pour réduire les consommations d'énergie (compacité des bâtiments, isolation, bio-climatisme¹⁰, etc.). La réglementation environnementale 2020¹¹ devra également être respectée, mais elle concerne les futures installations d'entreprises sur le site et non le présent permis d'aménager. Le maître d'ouvrage propose également de favoriser l'emploi de matériaux biosourcés ou recyclés ; cettet intention d'intégrer des matériaux sobres en énergie dans les bâtiments devra être mise en œuvre lors des permis de construire.

Au niveau du PLU, aucune modification au règlement écrit n'est envisagée pour encadrer les performances énergétiques. Il en est de même pour l'OAP, qui aurait gagné en pertinence avec de telles mesures.

L'autorité environnementale recommande de traduire les objectifs relatifs aux performances énergétiques des bâtiments, affichés par le maître d'ouvrage, dans le plan local d'urbanisme (OAP et/ou règlement écrit).

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, il doit également faire l'objet d'une « étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant

9 Giec : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Créé en 1988, il a pour mission d'évaluer, sans parti pris et de façon méthodique, claire et objective, les informations d'ordre scientifique, technique et socio-économique qui nous sont nécessaires pour mieux comprendre les risques liés au réchauffement climatique d'origine humaine, cerner plus précisément les conséquences possibles de ce changement et envisager d'éventuelles stratégies d'adaptation et d'atténuation.

10 Le bioclimatisme (ou la bioclimatique suivant les ouvrages) regroupe l'ensemble des techniques et méthodes permettant une gestion plus frugale de l'énergie dans le bâtiment en tirant parti de son environnement et du climat, tout en améliorant sensiblement le confort de vie. L'architecture bioclimatique, ou bioclimatisme, recherche un équilibre entre la conception de l'habitat, son milieu (climat, environnement, etc.) et les modes et rythmes de vie des habitants.

11 Réglementation environnementale 2020 : elle s'appliquera aux bâtiments neufs et fixe comme objectif que toute nouvelle construction devra produire davantage d'énergie qu'elle n'en consomme (bâtiment à énergie positive et maison passive) ; le but est de diminuer l'impact sur le climat, de poursuivre l'amélioration de la performance énergétique et la baisse des consommations et de garantir aux habitants que leur logement sera adapté aux conditions climatiques.

Avis délibéré de la MRAe Normandie n° 2022-4634 en date du 16 décembre 2022

Projet de parc d'activités Collignon-sud et mise en compatibilité du PLU de Cherbourg-en-Cotentin (50)

recours aux énergies renouvelables et de récupération » (article L. 300-1 du code de l'urbanisme). Cette étude, dite « étude EnR », est jointe au dossier transmis à l'autorité environnementale. Étant donné que les activités à venir ne sont pas connues, cette étude est complexe et se base sur des hypothèses. Les points forts et points faibles des différentes natures d'énergie sont présentés (p. 252). Pour le porteur de projet, l'impact du parc d'activité peut être minime si les projets prennent en compte les conclusions de cette étude. L'installation de panneaux solaires est très fortement conseillée par le maître d'ouvrage. Sur des bâtiments logistiques de grande ampleur, cette solution peut en effet s'avérer très pertinente.

Pour l'autorité environnementale, il revient à l'aménageur de la nouvelle zone d'activité une part de la responsabilité en matière de développement des énergies renouvelables et de récupération, en prévoyant notamment des incitations, voire des obligations minimales vis-à-vis des acquéreurs de lots.

L'autorité environnementale recommande de prévoir des clauses minimales à respecter par les futures entreprises en matière de production d'énergies renouvelables et de récupération.

Les déplacements

La création d'une zone d'activités induit un trafic supplémentaire de poids lourds et de véhicules légers. Les lots seront desservis par une voie principale centrale, en boucle autour d'un espace paysager, depuis un giratoire créé au sud du projet, sur la rue de la Croix Morel, pour gérer les flux d'entrée et sortie dans la zone.

Le nombre de salariés dépendra des futures activités, qui ne sont pas connues à l'heure actuelle. Néanmoins, il est estimé que 150 personnes travailleront sur le parc. Une étude de trafic a été réalisée en 2019 et 2020, présentée en annexe de l'étude d'impact. Elle analyse la situation actuelle et modélise la circulation future. Par jour, le volume prévisionnel est de 91 poids lourds. Les estimations font état d'un flux supplémentaire sur le réseau routier existant de 300 véhicules (dont 20 poids lourds) par heure entrant le matin et 240 (dont 20 poids lourds) par heure sortant le soir, à l'heure de pointe. Selon le maître d'ouvrage, ces flux supplémentaires peuvent largement être absorbés par le réseau. Un rond-point sera aménagé au sud pour desservir la zone d'activités.

Les impacts sur le climat de ces nouveaux déplacements sont étudiés ; 5 500 tonnes de CO₂ devraient être générés quotidiennement par les 91 poids-lourds. Aucune estimation n'est en revanche fournie pour les émissions générées par les véhicules légers.

Le maître d'ouvrage indique qu'une autre localisation du projet aurait engendré des déplacements plus importants, et donc des émissions de gaz à effet de serre supérieures. La préservation de la zone humide et la végétalisation du site devraient, selon le porteur de projet, contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, par leur rôle de puits de carbone. Mais, à juste titre, il est rappelé que le projet de parc émettra plus de carbone qu'il n'en stockera. Des chiffres bruts sont donnés, à l'image de ce qu'un arbre peut absorber (jusqu'à 50 kg de CO₂ par an ; p. 256). Néanmoins, il aurait été intéressant de comparer ces données aux 5 500 tonnes de CO₂ émis (p. 248) par le trafic supplémentaire de poids lourds.

Le site du projet est bordé par une voie cyclable et piétonne sur sa limite nord et les terrains sont également traversés par un cheminement piéton. Les liaisons douces sont donc très présentes sur le site et ses abords. Le maître d'ouvrage souhaite favoriser l'intégration urbaine du parc d'activités vis-à-vis des quartiers environnants. Le projet prévoit la création de liaisons douces cyclo-pédestres (périphériques et centrales) en continuité avec les voies alentours, afin de maintenir les connexions avec le lotissement ouest et les cheminements existants. Du stationnement vélo est également prévu sur le domaine privé des futures activités tertiaires.

Par ailleurs, l'offre en transport en commun gérée par la collectivité sera améliorée par la création d'un nouvel arrêt de bus, à 100 mètres du projet.

Toutefois, si des mesures favorisant le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et à la multimodalité sont proposées, elles ne sont assorties d'aucun objectif de report ou de complémentarité modale, établi sur la base d'une analyse du potentiel en la matière et inscrit dans

le cadre d'une stratégie de mobilité globale, en lien notamment avec l'agglomération et les gestionnaires de voirie.

L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs de report modal en faveur des modes alternatifs au véhicule individuel motorisé, en lien avec les autorités compétentes.

La vulnérabilité au changement climatique

La vulnérabilité du projet au changement climatique est évoquée (p. 107, 378-369, 386) mais les données devraient être actualisées avec celles données par le Giec, s'agissant notamment en ce qui concerne la qualification de l'« événement de fréquence centennale avec prise en compte du changement climatique » (p. 368).

L'autorité environnementale recommande d'actualiser les données ayant trait au changement climatique sur la base des plus récentes fournies par le Giec.

3.5 La santé humaine

Concernant les risques naturels, le site du projet est concerné par des aléas d'inondation par submersion marine. La cartographie des enjeux du plan de prévention des risques naturels (PPRN) de la région de Cherbourg, approuvé par arrêté préfectoral du 30 décembre 2019, prend en compte le projet du parc d'activités de Collignon sud, en classant le terrain en espace économique, « zone d'activités future ». L'aléa concerne uniquement la partie nord du périmètre du projet, qui correspond à la partie naturelle préservée, qui sera très majoritairement non urbanisée. En effet, seul un lot est en partie situé en zone de risque submersion (zone bleue foncée et zone bleue claire, qui induit le respect de prescriptions du PPRN). Le risque a donc été intégré en amont et coïncide avec les enjeux environnementaux mentionnés précédemment (cf. Partie 3.2 du présent avis). L'emprise constructible a été réduite par l'aménagement d'une bande paysagère pour réduire le risque. Néanmoins, il aurait été utile d'expliquer pourquoi l'évitement n'a pas été totalement mis en œuvre.

Le projet est situé hors zone inondable par débordement de cours d'eau mais est localisé, pour la quasi-totalité du terrain, en zone soumise à risque de remontées de nappes entre 0 et 1 mètre de profondeur, pouvant présenter un risque pour les aménagements enterrés et les réseaux. Des dispositions sont prévues pour les systèmes de gestion des eaux pluviales, mais pas pour les bâtiments eux-mêmes. Il convient de prévoir des dispositions nécessaires pour éviter tout risque d'humidité, et pour maintenir les installations électriques hors d'eau. Par ailleurs les constructions en sous-sol doivent être interdites.

L'autorité environnementale recommande de conforter réglementairement la prise en compte du risque de remontée de nappe pour l'ensemble des futurs bâtiments et installations.

Sur le volet des nuisances susceptibles de concerner les riverains du projet, le bruit, les nuisances olfactives, le trafic routier et le paysage sont identifiés. Le paysage fait l'objet de mesures décrites précédemment (cf. partie 3.2 du présent avis). Le projet prévoit l'accueil de nouvelles activités, notamment d'activités de logistiques industrielles, qui engendreront notamment une augmentation de la circulation routière et donc du trafic et des nuisances sonores.

Pour limiter ces impacts, il est prévu que la circulation des poids lourds en sortie de la zone vers les quartiers d'habitat soit interdite. Une demande sera faite en ce sens par l'aménageur, et la ville de Cherbourg-en-Cotentin semble y être favorable. Des informations sur l'impossibilité de fermer le parc le week-end sont également fournies (cette mesure aurait été favorable aux riverains, mais apparaît trop restrictive pour le bon fonctionnement du parc d'activités). Pour l'autorité environnementale, la mesure d'interdiction de circulation des poids-lourds en zone résidentielle devrait être confirmée dans l'étude d'impact soumise à enquête publique, et la mesure d'évitement ou de limitation d'activités le week-end devrait être privilégiée.

Une étude acoustique a été réalisée pour mesurer le bruit actuel, et pour modéliser le niveau sonore futur sur l'ensemble du secteur. Les activités les plus bruyantes seront positionnées le long de la RN13 pour limiter l'impact sur le lotissement ouest. Pour le maître d'ouvrage, les riverains pourraient même bénéficier de la présence des bâtiments, qui feront office d'écran vis-à-vis du bruit du trafic de la RN13.. Le dossier indique également que la bande tampon entre les habitations à l'ouest et les futurs bâtiment

a été élargie pour tenir compte du souhait des riverains, et qu'il n'était pas possible de l'augmenter davantage (p. 338). Pour le bruit et la pollution atmosphérique, l'impact est qualifié de faible par le maître d'ouvrage. Concernant les odeurs, le règlement précise que les activités ne devront pas être susceptibles d'incommoder le voisinage par des émissions d'odeurs ; pour le maître d'ouvrage, le parc d'activités ne sera pas une source d'odeur susceptible de gêner le voisinage.

Cependant, concernant les nuisances qui pourraient être générées par les activités vis-à-vis des tiers, il est rappelé qu'une vigilance devra être portée à leur nature, au cas par cas, afin qu'il puisse être assuré que celles-ci ne soient ni sources de nuisances sonores, ni sources d'odeurs, ni sources d'émissions atmosphériques, ni sources de vibration pour le voisinage proche. En raison de la présence d'habitat en limite du projet, le respect de ces conditions peut être une source de contrainte en termes d'accueil et de développement du parc d'activités. L'attention sera donc à porter ultérieurement, au stade des permis de construire, et ces points de vigilance, au même titre que l'ensemble des autres enjeux susceptibles d'être affectés, devront faire l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact.

Le projet est par ailleurs localisé en zone radon de catégorie 3 (zone à potentiel radon significatif). L'étude d'impact mentionne ce risque mais n'explique pas comment il est pris en compte. Sur ce point également, à défaut de précisions disponibles à ce stade, il conviendra d'actualiser l'étude d'impact par la présentation des mesures envisagées pour limiter l'exposition des travailleurs et des usagers du site.

Enfin, concernant les espaces verts, les échanges avec les services espaces verts de la ville de Cherbourg-en-Cotentin ont permis de privilégier des essences végétales non allergisantes. Il conviendrait également de porter une vigilance sur la plantation d'essences susceptibles d'être parasitées par des espèces animales allergisantes (cas du pin ou du chêne par les chenilles processionnaires).

Par ailleurs, l'autorité environnementale rappelle que les plans d'eau devront faire l'objet d'un entretien régulier afin d'éviter qu'ils ne deviennent source de nuisances olfactives (du fait d'envasement notamment), ou source de développement des gîtes à moustiques, susceptibles d'être vecteurs de maladie.

Ainsi, dans l'ensemble, il conviendra que l'aménageur s'assure du respect des préconisations ou recommandations concernant la prise en compte du bruit, des odeurs et autres nuisances, mais aussi des performances énergétiques, lors du dépôt des différents permis de construire (par exemple sur la localisation des activités bruyantes, qui devront être localisées proche de la RN13).

L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact à l'occasion des étapes ultérieures de l'aménagement du site, en ce qui concerne les incidences potentielles de l'implantation des futures activités sur l'environnement et la santé humaine, et de saisir l'autorité environnementale sur la base de l'étude d'impact ainsi actualisée.