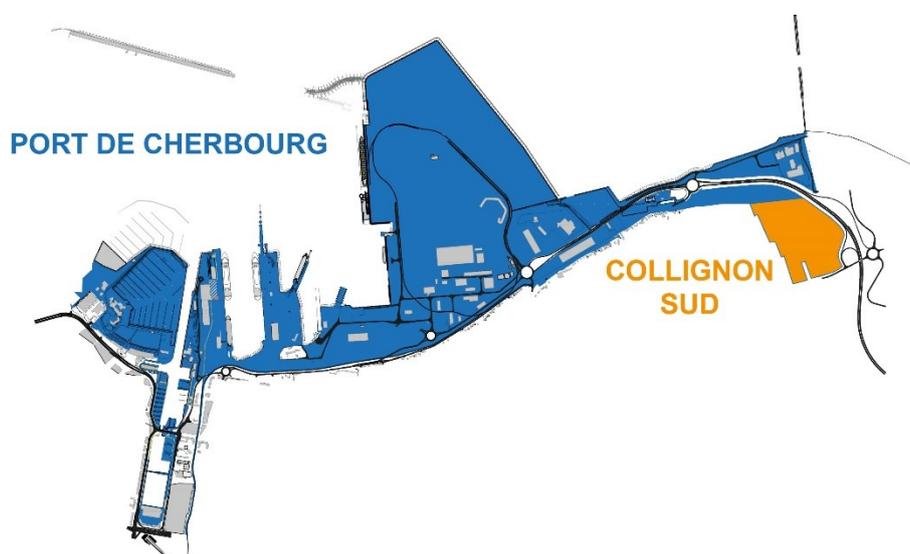




## Déclaration de projet

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



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

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

**Enseignements tirés de la concertation**

## Sommaire

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

## 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 Tournaville 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 Tournaville.*
- *A l'**atelier riverains** : 23 participants dont le maire délégué de Tournaville 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 Tournaville. 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 Tournaville 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'arrière-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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup>	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
<b>TOTAL</b>	<b>3 236 924</b>	<b>2 959 213</b>	<b>82 757</b>	<b>91%</b>	<b>277 711</b>	

## 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 où 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 subirait 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 2300m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> et 5 000 m<sup>2</sup>) et son coût d'aménagement ; à titre indicatif, pour 5 000 m<sup>2</sup>, 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 engagé 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.