



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NORMANDIE

**Autorité environnementale**  
Préfète de région

**Aménagement du secteur de l'ancien aérodrome militaire de Cherbourg-  
Querqueville  
( Manche )**

**présenté par la commune de Cherbourg en Cotentin.**

-----

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant le projet et ses impacts**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

a

N° : 2016-000896

Accusé réception de l'autorité environnementale : 12 avril 2016

## RESUME DE L'AVIS

Le projet d'aménagement urbain de la zone de l'ancien aéroport militaire de Cherbourg-Querqueville, du fait de sa proximité avec le littoral comporte des enjeux environnementaux liés d'une part à l'insertion paysagère et architecturale de ce projet dans des espaces voisins du rivage et d'autre part à la maîtrise des impacts des eaux de ruissellement sur les eaux de baignade en cas de rejets accidentels.

L'étude d'impact présentée par le porteur de projet est de bonne qualité et proportionnée aux enjeux environnementaux du site d'implantation. Les inventaires menés sur le site n'ont pas mis en évidence la présence d'espèces d'intérêt patrimonial. Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme et ne se situe dans aucun périmètre de protection ou d'inventaire d'espèces et/ou d'habitats naturels protégés.

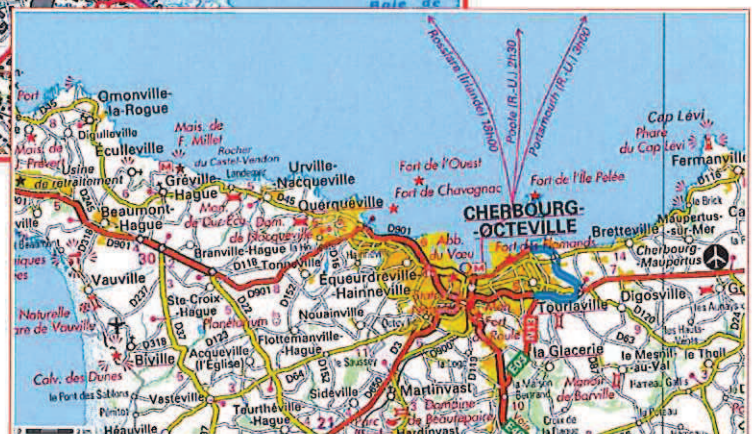
L'étude d'impact retrace bien la démarche itérative utilisée ainsi que la séquence « éviter-réduire-compenser » dans des tableaux accessibles au lecteur. Le choix parmi les 4 variantes étudiées est bien mis en évidence, et la variante choisie, de moindre impact a permis de maintenir la zone humide présente sur le site et de limiter les accès à la zone dans un souci de maîtrise du trafic et de sécurité. Les liaisons douces sont intégrées à la conception de la zone.

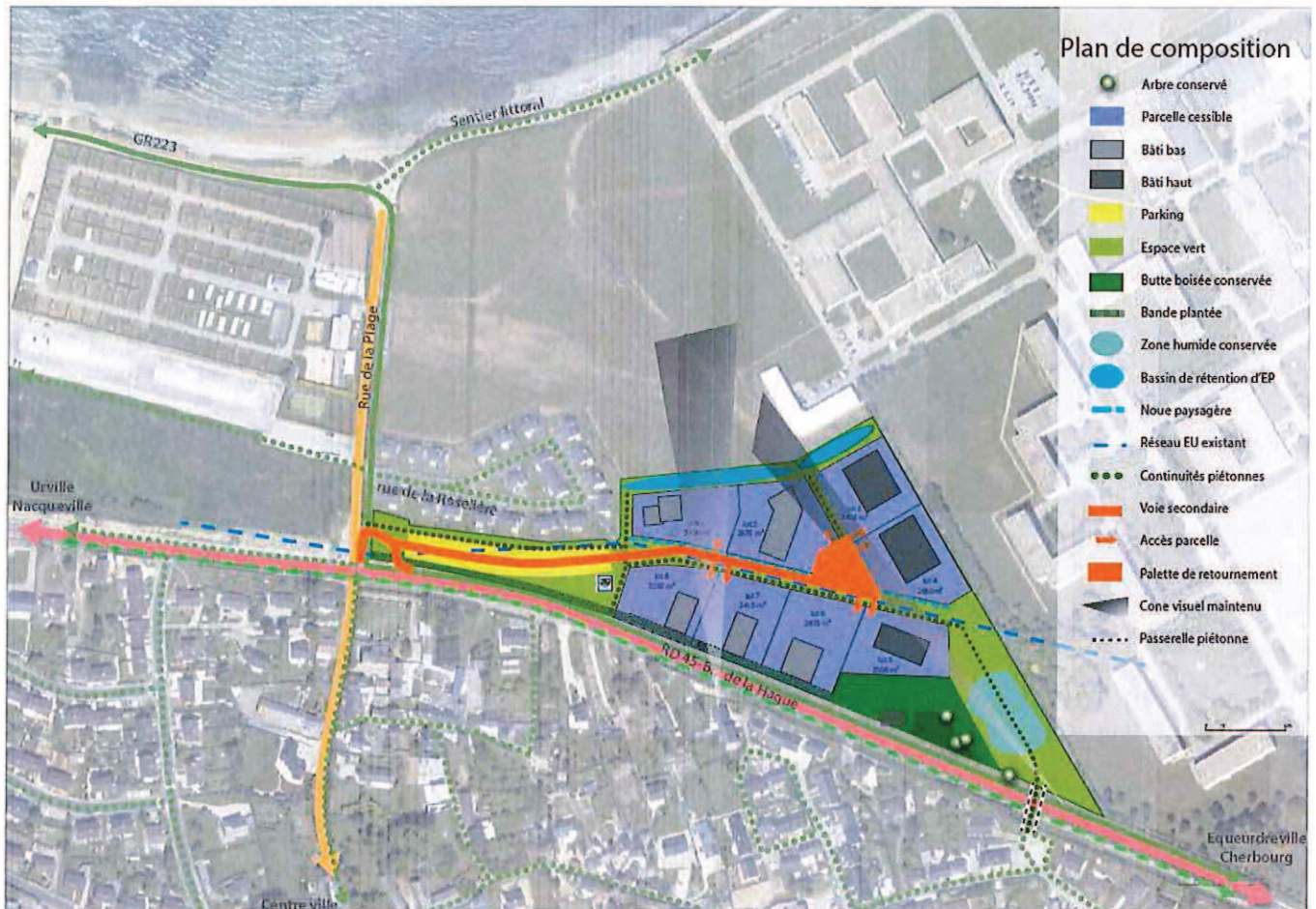
La prise en compte des paysages et du périmètre de protection du monument historique de la Chapelle Sainte-Catherine se traduiront par des mesures adaptées d'insertion paysagère ménageant des cônes de vue et des percées vers le littoral, et les constructions et aménagements prévus respecteront un cahier des charges de prescriptions architecturales et paysagères. En outre, chaque permis de construire fera l'objet d'une autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France.

Concernant la gestion des eaux de ruissellement en cas d'épisodes pluviaux supérieurs à la période de référence, l'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact précise la destination des surverses et lève le doute quant au niveau de protection pris en compte.



Localisation du projet





Plan de composition du projet

## AVIS DETAILLE

### 1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet présenté par la commune de Cherbourg en Cotentin consiste en l'aménagement du secteur de l'ancien aérodrome de Cherbourg-Querqueville couvrant une superficie d'environ 4 hectares au nord de la RD 45 sur le territoire de la commune déléguée de Querqueville. L'ancien aérodrome militaire aujourd'hui disparu abritait des hydravions de la marine nationale. Construit à la fin des années 20, il servit de base à la Luftwaffe pendant l'occupation. Remis en état par les troupes américaines du génie après la prise de Cherbourg, il fut opérationnel dès le 19 juillet 1944 mais peu utilisé par les Alliés.

Le site du projet couvre une superficie de 4 hectares au Nord du centre de Querqueville (commune déléguée de la commune nouvelle de Cherbourg-Cotentin). Il est délimité :

- Au Sud par la RD 45 (voie de circulation qui suit le littoral entre Cherbourg et la Hague),
- Au Nord par un reliquat de prairie pâturée (bovins) propriété du ministère de la défense et qui s'étend jusqu'au rivage,
- À l'Ouest par les logements de fonction du Centre d'instruction navale et par la rue de la Plage entre la RD 45 et le front de mer,
- À l'Est par l'école militaire des Fourriers.

Ce secteur sera aménagé afin d'accueillir plusieurs programmes d'activités liés au tourisme, à la plaisance et au nautisme. Le projet prévoit :

- Une aire de service pour campings-cars en réduisant la partie bâtiment et en accentuant le stationnement dédié aux véhicules,
- Des activités dans des bâtiments de faible hauteur, comme la vente de petit matériel de navigation et ou d'entretien de bateaux (opérations légères ne nécessitant pas de gabarit important),

- Des activités pouvant accueillir des bâtiments de hauteur importante comme : hivernage, carénage, ateliers d'entretien,
- Une aire de stationnement public en complément du parking existant à l'ouest de la rue de la plage pour satisfaire un plus grand nombre d'usagers de la plage et des espaces de promenade et de jeux. Le nombre de places prévu oscille entre 80 et 100. Le projet comporte également, outre la viabilisation des parcelles destinées à être occupées par des activités, la réalisation d'une voirie de desserte interne d'une longueur totale de 330 mètres et d'une largeur de 12 mètres (plate-forme de circulation + trottoirs + voie douce). La voie de desserte interne est aménagée depuis la rue de la Plage et traversera la zone d'Ouest en Est avec une palette de retournement à son extrémité. Les échanges routiers sont assurés par le carrefour à feux au croisement avec la RD 45.

La surface totale cessible représente 20 000 m<sup>2</sup> répartie sur 8 lots.

Du fait de sa proximité avec le rivage, le projet comporte plusieurs enjeux environnementaux majeurs : à savoir une sensibilité paysagère et architecturale forte du fait de l'existence de cônes de vue vers le littoral depuis la RD45, une sensibilité forte au regard de la qualité des eaux superficielles et des eaux littorales (eaux de baignade) que le projet doit éviter d'impacter, une sensibilité non négligeable relative au trafic routier puisque la RD45 axe principal de desserte entre Cherbourg et la Hague, connaît un trafic compris entre 4500 et 7500 véhicules/jour. Il importe ainsi que le projet jouxtant la RD 45 ne génère pas d'impacts négatifs sur la circulation routière.

Le démarrage des travaux est envisagé novembre / décembre 2016, pour une mise en service en avril 2018.

## 2 - Cadre réglementaire

Le projet d'aménagement du secteur fera l'objet d'un permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme, dont le contenu est défini par les articles R 442-3 à 8-1. Comme le prévoit l'article R 441-5 du même code, l'étude d'impact, si elle est requise au titre de la catégorie 6<sup>o</sup>d du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement, soit de façon systématique, soit comme c'est le cas en l'espèce, par décision de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, est incluse au dossier joint à la demande de permis d'aménager. L'étude d'impact examinée dans le cadre du présent avis, a été réalisée par SCE Aménagement et environnement. Elle a pu être enrichie et complétée en intégrant les données du dossier d'incidence loi sur l'eau (août 2014) et l'analyse paysagère et urbaine réalisée par SCE dans le cadre des études préliminaires de diagnostic (mai 2013).

**Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.** Il a également pour objet d'aider à l'amélioration du projet et à sa compréhension par le public. Conformément à l'article R 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers des projets soumis à enquête publique en application de l'article R 123-1.

L'autorité environnementale, telle que désignée à l'article R 122-6 du code de l'environnement, est la Préfète de région. L'avis est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement qui consultent le préfet de la Manche et l'agence régionale de la santé (ARS) conformément au R 122-7 du même code. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation.

## 3 - Contexte environnemental du projet

Le périmètre de l'étude et le site du projet sont situés hors de tout périmètre d'inventaire ou de protection des milieux naturels (ZNIEFF, Natura 2000, arrêté de protection de biotope, etc.). Les sites Natura 2000 les plus proches (la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « landes et dunes de la Hague » et le Site d'Intérêt Communautaire (SIC) « Récifs et landes de la Hague ») sont situés à 4,8 km à vol d'oiseau du site de projet. Aucune connexion hydrographique ne relie la zone de projet à ces territoires. L'inventaire faune-flore réalisé sur le site qui se caractérise par la présence de prairies naturelles eutrophes et déstructurées, n'a mis en évidence aucune espèce d'habitat ou d'espèce d'intérêt patrimonial. Seules les zones humides présentes à l'ouest du projet (mais hors de son périmètre) présentent un important intérêt ornithologique. Le projet aura peu d'impact sur l'activité agricole dans la mesure où les prairies pâturées actuellement par des bovins sont mises à disposition à titre précaire à l'exploitant, et que le siège de l'exploitation est éloigné du site. L'étude mentionne que la perte de surface exploitable (moins de 3 hectares) n'est pas de nature à remettre en cause la pérennité de l'exploitation.

Le projet est compatible avec le SCoT du Pays du Cotentin approuvé le 12 avril 2011 et avec le PLU de la Communauté Urbaine de Cherbourg approuvé le 19 décembre 2007 et dont la troisième modification simplifiée a été approuvée le 26 juin 2015. Le site se situe en zone Ubs destinée à accueillir des activités, des équipements et des services compatibles avec le voisinage des habitations. L'étude indique en outre que le projet est compatible avec la loi littoral, dans la mesure où le projet est situé en dehors d'une coupure d'urbanisation, non inclus dans la bande des 100 m du rivage et n'est pas considéré comme un espace remarquable. En revanche, le projet se situe en espace proche du rivage où l'extension de l'urbanisation est limitée et doit satisfaire aux exigences retranscrites dans le règlement du PLU. Le programme des constructions et aménagements prévus respecte le règlement et les modalités d'urbanisation applicables aux espaces proches du rivage.

Compte tenu de la nature du projet et de sa localisation, les principaux enjeux environnementaux concernent :

**la préservation de la qualité des eaux superficielles et des eaux de baignade** : Le projet est en effet situé non loin du littoral et sa réalisation se traduira par l'imperméabilisation d'une partie des terrains induisant une augmentation du volume et du débit des eaux de ruissellement. Il importe que le projet soit en mesure de maîtriser les flux d'eaux pluviales et leurs exutoires dans le souci de préserver la qualité des eaux de baignade notamment. Par ailleurs la présence d'une zone humide dans l'emprise du projet (sud-est) d'une superficie de 1600 m<sup>2</sup> nécessite une prise en compte adaptée.

**la préservation de la qualité paysagère et des points de vue sur le littoral et le respect du patrimoine historique** : l'aménagement et l'urbanisation progressive du site vont modifier radicalement l'aspect actuel des lieux du fait d'un changement d'affectation de l'usage des sols. Les cônes de vues existants depuis la RD 45 vers le littoral, seront en partie fermés par le projet. Par ailleurs le projet se situe dans le périmètre de protection de 500 m établi autour de la Chapelle Saint-Germain, classée aux monuments historiques.

#### **4 - Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

Le dossier d'étude d'impact a été déposé par le demandeur le 29 mars 2016. Le dossier examiné par l'autorité environnementale, est constitué de la façon suivante :

- un classeur principal contenant :
  - l'étude d'impact, et l'évaluation du risque sanitaire
  - le résumé non technique

le contenu de l'étude est conforme au contenu défini à l'article R122-5 du code de l'environnement. L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus précise qu'aucun projet n'est susceptible d'effets cumulés avec la présente opération. La comparaison des variantes et la justification du choix de la variante retenus sont bien illustrés et commentés.

#### **Concernant le résumé non technique :**

Le résumé non technique, intégré dans le corps de l'étude d'impact est de bonne qualité, il permet au lecteur de comprendre le projet et d'en saisir rapidement les enjeux. Les impacts du projet ainsi que les mesures adoptées pour les atténuer sont bien décrites.

#### **5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet**

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale eu égard au contexte environnemental et à la nature du projet.

##### **5.1 - Impact paysager du projet :**

Les aménagements ont été conçus de manière à épouser au mieux le terrain naturel et à s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur environnement afin de limiter l'impact visuel des nouvelles constructions et implantations. Les aménagements s'appuieront sur la topographie des lieux en conservant des percées visuelles vers la mer (maintien de la butte boisée au sud, plantation de haies conservant des percées visuelles vers le littoral, préservation de la zone humide à l'est qui maintiendra un espace de respiration et de transition vers la zone militaire, réalisation d'un parking paysager qui organisera le stationnement « sauvage » actuel, plantations plus ponctuelles et « ouvertes » au nord de la zone). L'ensemble des plantations prévues le long de la RD 45 en limite des parcelles aura pour effet de minimiser l'impact visuel des futures constructions et dépôts annexes.

Par ailleurs, l'ensemble de ces constructions et aménagements devront respecter le cahier des charges fixant des prescriptions architecturales et paysagères pour la zone. L'Architecte des Bâtiments de France a été consulté dès les études préalables pour concevoir les orientations de ce cahier des charges et délivrer ses recommandations paysagères et architecturales. Enfin toutes les demandes de permis de construire devront être soumises à autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France.

### **5.2 - Effets du projet sur la qualité des eaux superficielles et des sols :**

L'étude d'impact indique que l'ensemble des eaux pluviales produites par le ruissellement sur les surfaces de voirie, de parking et de toiture y compris les espaces verts à l'intérieur des espaces cessibles sera recueilli au sein d'un réseau nouvellement créé qui conduira les eaux vers un dispositif d'écrêtement. L'hypothèse retenue est celle d'un événement de période de retour de type trentenaire en application du règlement du PLU en vigueur avec un débit de fuite fixé à 3 litres/secondes/hectare. Les eaux pluviales auront pour exutoire les bassins situés au Nord pour celles provenant des noues, le réseau public existant pour celles provenant du bassin de rétention.

Il est mentionné que l'ouvrage de régulation sera doté d'un seuil de surverse pour les événements de période de retour supérieures à la période de retour de référence. Il conviendrait que l'étude d'impact précise quel sera l'exutoire de ces eaux de surverse et quel cheminement est prévu pour éviter tout risque de pollution accidentelle des eaux littorales et de baignade le cas échéant. Par ailleurs il conviendrait également à cet égard de dissiper l'ambiguïté relevée au tableau page 19 qui dans la colonne « impact » indique une période de retour de référence de trente ans avec débit de fuite à 3 litres/secondes/hectares et dans la colonne « mesures » fait état d'un débit inférieur (2 litres/secondes/hectares) sur une période de retour de référence de 10 ans ce qui semble contradictoire avec les exigences imposées par le PLU.

La zone humide (1600 m<sup>2</sup>) présente dans l'emprise du projet fera l'objet d'une mesure d'évitement et sera préservée par un cordon de plantations adaptées, de même que sa traversée par le cheminement piétonnier prévu s'effectuera par un platelage pour la préserver. En outre, l'utilisation de produits phytosanitaires sera interdite sur l'ensemble du périmètre du secteur de projet.

### **5.3 - Effets du projet sur le trafic routier**

Le projet va engendrer un flux de véhicules supplémentaires sur le secteur, la RD 45 étant le seul point d'accès au site. Des mesures seront prises pour minimiser les impacts de ces flux supplémentaires : la vitesse de circulation sera limitée sur la voirie interne de la zone d'activités, les échanges seront assurés par le carrefour à feux au croisement avec la RD 45, les circulations en entrée et en sortie seront donc sécurisées et facilitées. Par ailleurs les véhicules ne pourront emprunter ni la rue de la Roselière (en impasse) ni la rue de la Plage. Enfin le projet va participer au renforcement des liaisons douces en créant une continuité piétonne depuis la RD 45 grâce à la passerelle créée au-dessus de la zone humide avec un cheminement se poursuivant au travers du site. L'itinéraire se poursuivra jusqu'à rejoindre le sentier du littoral et le GR 223 via la rue de la Plage.

A Rouen, le

27 MAI 2016

La Préfète,



Nicole KLEIN