

Courrier arrivé le

08 AVR. 2025

Bureau courrier CAC

Communauté d'Agglomération du Cotentin
Monsieur le Vice-Président délégué
Noureddine BOUSSELMAME
Hôtel de l'Atlantique
Boulevard Félix Amiot
50102 CHERBOURG EN COTENTIN

Gouville sur mer, le 1^{er} Avril 2025

Ref : 25.04.01 SC

Monsieur le Vice-Président délégué,

Nous faisons suite à votre courrier du 25 mars 2025 et nous avons le plaisir de vous informer que le Comité Régional Conchylicole Normandie · Hauts – de – France n'a pas de remarque à formuler concernant le projet de modification n°7 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cherbourg en Cotentin.

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-Président délégué, l'expression de nos meilleures salutations.

Manuel SAVARY,

Directeur du CRC Normandie · Hauts - de - France

Saint-Contest, le 3 avril 2025

**Madame la Présidente de la Communauté
d'Agglomération du Cotentin
Direction Urbanisme et Foncier
Hôtel de l'Atlantique
Boulevard Félix Amiot
50110 Cherbourg en Cotentin**

N°/Réf. : PHD/BM/LC/MR/2504-004

Objet : AVIS SUR LA MODIFICATION N°7 DU PLU DE LA COMMUNE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

Madame la Présidente,

Par courrier du 25 mars 2025, vos services nous ont sollicité en tant que Personne Publique Associée pour avis sur le projet de modification du PLU de la commune de Cherbourg-en-Cotentin.

A la lecture de la notice de présentation, il apparaît que :

- Le secteur concerné par la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (secteur Charcot-Panel) ne fait pas partie du domaine public maritime dont Ports de Normandie est propriétaire ;
- Les éléments présentés et l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale ne font état d'aucun impact sur le port ni sur son activité.

Ainsi, j'ai l'honneur de rendre un avis favorable à la modification n°7 du PLU de Cherbourg-en-Cotentin.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de mes salutations distinguées.

**Pour le Président du Syndicat Mixte
et par délégation
Le Directeur Général**



Philippe DEISS

Saint-Lô, jeudi 10 avril 2025

Affaire suivie par **Laurent Bordez**
Ingénieur d'études sanitaires
Direction de la santé publique
Pôle santé environnement
Unité départementale de la Manche
Mél : laurent.bordez@ars.sante.fr
Tél. : 06.74.92.69.11

**Monsieur le Président de la Communauté
d'agglomération du Cotentin**
Centre Instructeur Centre-Ouest
Cotentin
ZA le Pont - 2 rue Charles Delauney
50690 MARTINVAST

Réf. : A60-2025-LB

Objet: Avis sur projet de modification de PLU

Après étude du projet de modification n°7 du Plan Local d'Urbanisme de Cherbourg-en-Cotentin, j'ai l'honneur de vous faire part que dans son champ de compétence, l'ARS n'a pas d'observations particulières à formuler sur ce dossier.

La commune de Cherbourg-en-Cotentin porte un projet de renouvellement urbain sur le secteur des Fourches-Charcot Spanel nécessitant des interventions sur le tissu urbain existant. Le secteur Charcot-Spanel s'étend sur une superficie importante régie par différentes zones du règlement du PLU de Cherbourg-en-Cotentin. Or le règlement du PLU en vigueur ne permet pas la mise en œuvre du projet tel qu'il a été défini par la collectivité dans le plan guide en raison d'incompatibilités du projet avec les règles relatives à :

- leur implantation par rapport aux voies et emprises publiques (article 6)
- leur implantation par rapport aux limites séparatives (article 7)
- la hauteur des constructions (article 10)

En outre, la collectivité souhaite encadrer réglementairement l'aspect extérieur des constructions (article 11) et l'aménagement des espaces libres et des plantations (article 13). Le projet présenté vise ainsi à modifier le PLU de Cherbourg-en-Cotentin sur ce secteur pour rendre compatible le PLU avec le projet, notamment sur les aspects relatifs à la densité et à l'intégration paysagère. A noter qu'au regard du projet de renouvellement urbain retenu et des contraintes réglementaires sur le secteur, la Communauté d'agglomération du Cotentin et la commune de Cherbourg-en-Cotentin ont décidé de définir un périmètre d'OAP sur le secteur.

Il est par ailleurs retenu que

- le projet de renouvellement urbain du Quartier des Horizons – NPNRU – Quartier des Fourches Charcot-Spanel de la commune de Cherbourg-en-Cotentin a fait l'objet d'un examen au cas par cas par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). La décision, rendue le 18 juillet 2022, conclue que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.
- la présente procédure de modification du PLU de Cherbourg-en-Cotentin a également fait l'objet d'un examen au cas par cas. L'avis de la MRAE, rendu le 20 mars 2025, conclue que la présente procédure de modification du PLU n'est pas soumis à évaluation environnementale.

L'ARS retient que le projet intègre plusieurs dispositions favorables à la santé (maintien de la trame verte, objectif de promouvoir la mixité sociale, désimperméabilisation des sols, promotion de la circulation piétonne, et zone de circulation apaisée...).

Pour le Directeur général,
L'ingénieur du génie sanitaire,



Sabrina LEPELTIER

Communauté d'Agglomération
Le Cotentin
Direction Urbanisme et Foncier
Hôtel de l'Atlantique
Boulevard Félix Amiot
50102 Cherbourg en Cotentin

A l'attention d'Elise JOUAULT – Direction Urbanisme et Foncier.

Vos références : 2025/DHUF/EJ/147
Affaire suivie par : Antoine FAURE
Tél : 06 22 58 44 59
Mail : antoine.faure@sncf.fr

Objet : Prescription de Modification n° 7 du PLU de Cherbourg en Cotentin.
Réponse pour l'ensemble du groupe public unifié SNCF.

Rouen, le 17 avril 2025

Madame,

Dans le cadre de la modification n° 7 du PLU de Cherbourg en Cotentin, vous avez sollicité en date du 25 mars 2025 SNCF RESEAU afin que nous portions à votre connaissance toutes les informations nécessaires à la production de ce document.

Par la présente, nous vous remercions d'avoir associé le Groupe SNCF à cette procédure. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (secteur Charcot-Spanel) objet de cette modification ne concerne pas de parcelle propriété du groupe public unifié SNCF et est éloignée des emprises ferroviaires. Néanmoins, je vous fais part des recommandations habituelles de SNCF lors de l'élaboration ou de modifications des PLU.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte, pour les fonciers lui appartenant, qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF et HEXAFRET, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

Les informations portées ci-après visent en particulier à assurer la sécurité du domaine public ferroviaire et de ses riverains, son développement, et sa valorisation.

I- LES CONTRAINTES FERROVIAIRES

La commune de Cherbourg en Cotentin est traversée par les lignes ferroviaires suivantes :

- Ligne n° 366000 dite de Mantes la Jolie à Cherbourg (RFN, exploitée).
- Ligne n° 366106 dite de Embranchement de Cherbourg Maritime (voie portuaire exploitée).

Les lignes, raccordement ou voie mère, qui appartiennent au Réseau Ferré National (RFN) sont par conséquent du domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ", codifiée par une ordonnance du 28 octobre 2010 dans le code des transports aux articles L. 2231-1 à L. 2231-9 modifiés par l'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021.

Les lignes n'appartenant pas au RFN ne sont pas soumises aux mêmes servitudes, mais il est important de prendre en compte leur statut de lignes ferroviaires, qui peut donc suggérer qu'elles peuvent être circulées.

I.1 Les servitudes d'utilité publique relatives à la protection du domaine public ferroviaire

L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire. De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1er janvier 2022.

Ces derniers précisent les nouvelles règles applicables à proximité du domaine public ferroviaire notamment les mesures de gestion de la végétation à ses abords ainsi que les règles encadrant la constructibilité des terrains riverains.

En particulier, le décret précise la consistance de l'emprise de la voie ferrée, définie à l'article R. 2231-2 du Code des Transports ainsi que les règles applicables en matière de constructions, d'installation, de terrassements, d'excavation, de fondation et de dépôts par rapport à cette emprise.

Le gestionnaire d'infrastructure doit également être informé des projets tiers d'une certaine importance à proximité de l'emprise de la voie ferrée ou des passages à niveau selon une distance qui sera prévue dans un futur arrêté préfectoral.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes de protection du domaine public ferroviaire ».

Ces servitudes doivent figurer en annexe des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique. Conformément à l'article R126-1 du Code de l'urbanisme, il est nécessaire que les documents graphiques du PLU fassent apparaître en aplat les emprises où s'applique la servitude T1 sous trame spécifique.

Pour rappel, la dernière version du texte de la SUP T1 est accessible sur le site <https://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fiches-sup-validees-r1065.html>.

La représentation graphique des zones soumises à Servitudes d'Utilité Publique T1 est accessible sur le site <https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/map/> (arborescence des couches : Servitude d'utilité publique > Ressources et équipement > Communication > Transports ferroviaires ou guidés).

I.2 Les passages à niveau

Nous avons relevé la présence de plusieurs passages à niveau sur le territoire de Cherbourg en Cotentin, en complément des servitudes mentionnées ci-avant il est donc utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau. Lorsqu'un Passage à Niveau est présent sur le territoire, SNCF a la qualité de Personne Publique Associée.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Autres dispositions à proximité des passages à niveau :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau.

SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.

De plus, les préconisations en matière de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées, c'est-à-dire aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, etc.

D'une manière générale, il convient de saisir toute opportunité de suppression de passage à niveau. Ainsi, les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression des passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Direction territoriale. SNCF Réseau Normandie Expert PN

38 bis, rue Verte BP 11 066
76 173 ROUEN CEDEX

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.

- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.

- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.
- Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

II- LES BESOINS POUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

II-1 Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

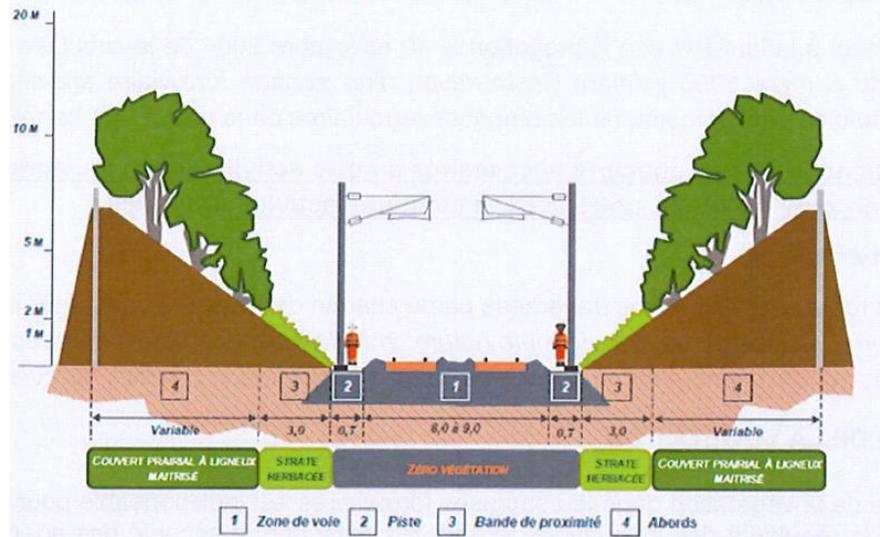
De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés ainsi que les locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés. Des règles spécifiques concernant l'implantation de ces constructions et leur emprise au sol pourront être mises en place afin de prendre en considération les spécificités des installations ferroviaires. Toutefois, afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, les règlements devront intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de structures nécessaires à l'activité ferroviaire. Comme indiqué précédemment, des exceptions à la règle, notamment en termes d'emprise et de gabarit, pourront ainsi être mises en place.

II-2 La maîtrise de la végétation

La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires est indispensable pour garantir la sécurité et la régularité des circulations ferroviaires, la sécurité des agents et celle des riverains, ainsi que l'accès à l'infrastructure ferroviaire. Elle implique une maintenance et un entretien rigoureux des voies et de leurs abords. Dans ce contexte, la politique de maîtrise de la végétation vise les objectifs suivants :

- Aucun végétal sur la partie ballastée et ses bas-côtés immédiats,
- Une végétation de hauteur limitée (type herbacée) sur les bandes de proximité (bandes de 3 m de large de part et d'autre des pistes qui longent les voies),
- Une végétation éparse de faible développement sur les abords.

OBJECTIFS DE VÉGÉTATION



Des plans de remise à niveau de la végétation dans les emprises ferroviaires sont en cours et continueront à être mis en œuvre dans les années à venir pour atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme (PLU notamment) doivent nous permettre ce niveau de maîtrise de la végétation.

Les Espaces Boisés Classés sont, quant à eux, des espaces à vocation strictement forestière, dont l'objectif est de créer, d'évoluer vers, ou de conserver des boisements naturels.

Les articles L. 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux espaces boisés classés, ou toute autre disposition d'urbanisme, peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment de ne pas laisser des arbres, branches, haies ou racines empiéter sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênent la visibilité de la signalisation ferroviaire. Aussi, nous souhaitons nous assurer que les périmètres et prescriptions que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

A cet effet, les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction. Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire d'infrastructure.

La délimitation d'espaces boisés classés, de haies protégées ou d'arbres remarquables sur les emprises ferroviaires circulées contraindrait fortement la maîtrise de la végétation et ne permettrait plus d'élaguer ou abattre les arbres qui risqueraient de tomber sur les voies et/ou les caténaires en particulier quand il est urgent d'intervenir et que cela doit être fait sans attendre. Il en est de même pour les riverains à qui il pourrait être demandé d'abattre certains arbres présentant un risque pour les circulations ferroviaires (cas des arbres situés très proches de nos emprises). Nous souhaitons en effet éviter tout accident du fait d'un entretien des emprises qui n'aurait pu être fait car empêché par le règlement du PLU.

Ainsi, le classement en Espace Boisé Classé du Domaine Public Ferroviaire n'est pas adapté aux contraintes de maintenance et de régénération du réseau ferré. Il convient donc de les retirer sur les parcelles propriété du groupe SNCF, surtout pour les emprises ferroviaires circulées.

A préciser que la délimitation de zones naturelles sur nos emprises ferroviaires peut également nous contraindre dans la maîtrise de la végétation.

III- LES BESOINS POUR LES PROJETS FERROVIAIRES

III-1 Les projets ferroviaires

Les procédures de révision générale du PLU ne doivent pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre les équipes SNCF Réseau, et l'ensemble des partenaires dont les services de l'Etat.

III-2 Emplacements réservés au bénéfice du Groupe Public Unifié

Si Réseau Ferré de France est identifié comme étant bénéficiaire d'emplacements réservés pour équipement public et voirie, il conviendrait de modifier le nom du bénéficiaire, en remplaçant RFF par SNCF Réseau.

IV – LA VALORISATION DES ACTIFS

IV-1 - Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

Il est important de mieux intégrer les emprises ferroviaires dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en termes de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

La circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 confirme que les dispositions du code de l'urbanisme n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié, leur protection étant assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes de protection du domaine public ferroviaire. Aussi, il apparaît opportun d'effacer les périmètres de « Secteur affecté au domaine public ferroviaire », sans que cela contraigne l'activité ferroviaire.

IV-2 Les projets de valorisation des actifs

En sa qualité de propriétaire foncier, le Groupe SNCF souhaite participer activement aux politiques de renouvellement urbain et de mobilisation du foncier public pour la création de logements notamment sociaux soutenues par l'Etat et les collectivités. Dans cette optique, une charte d'engagement pour la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logements a été signée le 28 mai 2021 entre l'Etat et le Groupe SNCF.

V- LA CONSULTATION DE SNCF

V-1 La consultation dans le cadre de la procédure

Conformément à l'article L.153-16 du Code de l'Urbanisme, SNCF demande à être consultée et sollicite l'envoi du document arrêté pour avis.

SNCF Immobilier se tient à votre disposition pendant la phase d'association, en cas d'interrogations relatives aux domaines de compétence du Groupe Public Ferroviaire.

V-2 La consultation dans le cadre des permis de construire

Je tiens à rappeler qu'il est nécessaire de consulter systématiquement SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R111-2 et 3 du code de l'urbanisme qui interdit la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L 2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

A cet effet, je vous précise qu'il convient d'adresser les dossiers relevant du Service Urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à SNCF Immobilier.

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Groupe Conservation
Immeuble Perspective -7^{ème} étage
449, avenue Willy Brandt 59777 LILLE

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité de notre domaine qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Laurent LESMARIE

Directeur Immobilier Territorial Hauts-de-France Normandie

PO *Doutriaux*

Pièces jointes :

Document explicatif de la servitude T1

Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants



**PRÉFET
DE LA MANCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
départementale
des territoires et de la mer**

Direction

Le directeur départemental des territoires et de
la mer

à

Affaire suivie par :
M. Eric Vignerou, DT Nord
02 50 79 15 52
eric.vignerou@manche.gouv.fr

Madame la Présidente
de la Communauté d'Agglomération du
Cotentin
Hôtel Atlantique
Boulevard Félix Amiot – BP 60 250
50 102 Cherbourg-en-Cotentin cedex

Objet : modification n°7 du PLU de CEC

Saint-Lô, le 29 avril 2025

Madame la Présidente,

Vous m'avez transmis, pour avis le 25 mars 2025, le projet de modification n°7 du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Cherbourg - en - Cotentin, prescrit par arrêté du conseil communautaire du 21 janvier 2025. La dernière procédure du PLU approuvée est la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité portée par le Syndicat Mixte régional des ports de Caen-Ouistreham et approuvée le 27/03/25.

La modification porte sur la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le secteur Charcot – Spanel sur la commune de Cherbourg - en - Cotentin.

Ce projet de modification appelle les remarques suivantes :

Au regard de l'article L.153-31 du code de l'urbanisme, la procédure de modification de droit commun est adaptée.

Le secteur se situe dans les espaces proches du rivage. Cependant, cette opération de recomposition urbaine est compatible avec le principe d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (L.121-13 du code de l'urbanisme).

L'OAP prend en compte la majeure partie des objectifs listés à l'article R 151-8 du code de l'urbanisme. Les besoins en matière de stationnement sont abordés mais mériteraient d'être davantage développés (emplacement de recharge pour les véhicules électriques et hybrides, ombrières, emplacements vélos, mutualisation du stationnement, emplacements et accessibilité PMR).

L'instruction des demandes d'urbanisme s'effectuera dans un rapport de compatibilité avec l'OAP nouvellement créée.

Au vu de ces éléments, j'émet un avis favorable sur ce projet de modification.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente,
l'expression de ma haute considération.

Le chef du service
aménagement durable des territoires



Rémi Pochez

Mme CASTELEIN
présidente de la Communauté d'Agglomération du Cotentin
Hôtel Atlantique – Boulevard Félix Amiot
BP60250
50102 CHERBOURG-EN-COTENTIN Cedex

Copie à: M. le sous-préfet de Cherbourg
M le maire de Cherbourg-en-Cotentin