

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Agrandissement et réaménagement du terminal Transmanche et de ses abords pour la mise en œuvre des contrôles frontaliers en lien avec le Brexit sur le port de Caen-Ouistreham (14).

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

PORTS DE NORMANDIE

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Philippe DEISS, Directeur Général

RCS / SIRET

2 0 0 0 0 6 0 9 6 0 0 0 2 4

Forme juridique Syndicat mixte

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
6.a) Infrastructure routière	Déviation de la RD84, réaménagement de la rue des Dunes et du chemin des Ponts et Chaussées sur une longueur totale de 450 m.
39.b) Opération d'aménagement	Surface d'aménagement totale de 5,5 ha (extension du terminal de 2,5 ha ainsi que les giratoires/voiries/ parking/aménagements paysagers à l'extérieur du terminal).
41.a) Aires de stationnements ouvertes au public de 50 unités et plus	A l'intérieur du terminal: création d'un parking de 270 places ouvert au public. A l'extérieur du terminal: création de places de parking public le long de la rue des Dunes (moins de 50 places) et aux abords de la halle aux poissons (22 places).

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet de sortie du Royaume Uni de l'Union européenne (Brexit) entraîne le rétablissement des frontières et des contrôles migratoires, douaniers et sanitaires qui en découlent. Ces contrôles requièrent:

- une adaptation des installations

- séparation des flux en fonction des formalités administratives requises: réaménagement des files d'attente et des circulations au sein du terminal,

- création d'équipements de stockage et de contrôle: création d'un parking de stationnement Poids-Lourds d'environ 15 places et création d'un bâtiment accueillant le SIVEP (Service d'inspection VÉTérinaire et Phytosanitaire)

- une extension du terminal de façon à gérer l'allongement des temps de contrôle sans engorger le centre de Ouistreham. Cette extension implique la création de 2 giratoires, la déviation de la RD84 ainsi que le réaménagement de la rue des Dunes, du chemin des Ponts et Chaussées (sur 450 m au total) et le rétablissement de la piste cyclable existante (sur 500 m). Le projet est accompagné d'aménagements connexes: aménagements paysagers le long du terminal, création de places de parking public le long de la rue des Dunes (moins de 50 places), réaménagements du parking de véhicules légers devant la halle aux poissons (22 places), aménagement d'un parking de dépose minute/stationnements (270 places) donnant accès à la gare maritime.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est double:

- Créer les structures de contrôles frontaliers, douaniers et sanitaires dont le SIVEP (Service d'inspection VEtérinaire et Phytosanitaire)
- Créer des zones d'attente permettant de gérer l'allongement des temps de contrôle

A noter que l'extension du terminal permet également de faire face à l'augmentation du trafic de bus. Le terminal est, en effet, un point d'arrêt des Flixbus, Ouibus et des bus locaux (Twisto). Les bus de scolaires et de voyage organisé sont aussi concernés.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le phasage des travaux est nécessaire afin de maintenir l'exploitation du terminal Transmanche durant les aménagements. Ainsi, il est envisagé aujourd'hui de :

- Phase 1: réaliser la déviation de la RD84, l'aménagement de la rue des Dunes et du chemin des Ponts et Chaussées
- Phase 2: aménager les postes de contrôles, créer le SIVEP, créer/aménager les différents parkings (PL et VL) dans le périmètre du terminal
- Phase 3: réaliser les aménagements connexes (stationnement devant la halle aux poissons et aménagements paysagers).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Voir Annexe 7 "Description du projet".

Le fonctionnement du terminal sera organisé de la manière suivante:

- en entrée du terminal au niveau du giratoire G2, deux possibilités sont offertes:

1. L'utilisateur embarque avec son véhicule. Il s'insère dans les files d'attente (2) pour atteindre le contrôle frontalier (1). La situation de ce point de contrôle n'est pas modifiée par rapport à sa situation actuelle.
2. L'utilisateur peut également rejoindre le parking (3) de dépose minute et de stationnement donnant accès à la gare maritime. Ce stationnement permet de laisser le véhicule sur le terminal.

- en sortie du terminal, deux flux sont distingués suivant les contrôles à effectuer. Une fois le contrôle des papiers (frontaliers, douanes et sanitaires) opérés, le véhicule peut soit quitter directement le terminal, soit entrer dans un processus de contrôles plus approfondis. Ces contrôles sont effectués au niveau du SIVEP (5). Pour cela un parking de stationnement des PL est créé (4).

A l'extérieur du terminal, la circulation sera modifiée. En effet, pour rejoindre le front de mer et le boulevard Maritime depuis la place du Général De Gaulle, il faudra emprunter le giratoire G1 nouvellement créé, puis le chemin des Ponts et enfin la rue des Dunes. Ces deux voiries seront adaptées au trafic qui emprunte actuellement la RD84 vers le boulevard Maritime. Des comptages ont été réalisés au mois de février, avril, juillet et août 2019 en périodes scolaires (périodes d'afflux de trafic). Les résultats sont en cours d'exploitation.

L'itinéraire cyclable à double sens sera également dévié et longera la nouvelle voirie.

Des stationnements seront présents le long de la rue des Dunes et notamment au droit du gymnase.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à permis de construire pour le bâtiment du SIVEP et les différents postes de contrôles.

Un dossier au titre de la loi sur l'eau pourrait également être nécessaire (application de la rubrique 2.2.3.0. "Rejets dans les eaux de surface"). Les principes d'assainissement restent encore à définir et seront détaillés, si nécessaire, dans ce dossier rédigé au titre de la loi sur l'eau.

Au besoin, un déboureur, un séparateur à hydrocarbures et un système de rétention de la pollution accidentelle seront mis en place.

A noter également qu'une mise en compatibilité du PLU de Caen Ouistreham sera réalisée afin de mettre en cohérence le plan de zonage avec la future activité de la zone.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la route réaménagée (déviation de la RD84, chemin des Ponts et Chaussées et rue des Dunes)	450 m
Surface de l'extension du terminal Transmanche	2,5 ha
Surface du terminal Transmanche après l'extension	18,5 ha
Longueur de la piste cyclable rétablie	500 m
Nombre de places de parking créées ou réaménagées à l'extérieur du terminal	Moins de 70 places publiques
Nombre de places de parking créées ou réaménagées à l'intérieur du terminal	270 places publiques et 15 places PL

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Terminal Transmanche sur le port maritime de Caen-Ouistreham dans le département du Calvados

Coordonnées géographiques¹

Long. 00° 15' 1 "O Lat. 49° 16' 54" N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 00° 15' 2 "O Lat. 49° 16' 49" N

Point d'arrivée :

Long. 00° 15' 2 "O Lat. 49° 17' 2 "N

Communes traversées :

Ouistreham

Les coordonnées fournies dans ce deuxième encadré correspondent aux points de départ et d'arrivée de l'aménagement routier compris dans le présent projet (rubrique 6.a).

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Nota: A proximité, l'extension sur la mer du terminal ferries a fait l'objet d'une étude d'impact en 2012. Cependant, le présent projet d'aménagement du terminal transmanche n'est pas localisé dans le périmètre de ce projet.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est longé à l'Est par la ZNIEFF de type II "Basse-Vallée et Estuaire de l'Orne" (FR250006472). On notera aussi la présence à environ 235 m à l'Est: - de la ZICO "Estuaire de l'Orne" - de l'inventaire géologique "Estuaire de l'Orne" - de la ZNIEFF de type I "Estuaire de l'Orne" Voir Annexe 8 "Milieu naturel"
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par une zone couverte par un arrêté de protection de biotope (APB). Il est localisé à environ : - 16 km à l'Est de l'APB « Basse vallée de la Seulles » - 20 km à l'Ouest de l'APB « Cours d'eau du bassin versant de la Touques » Voir Annexe 8 "Milieu naturel"
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terminal transmanche est localisé sur la commune littorale de Ouistreham.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aménagement du terminal transmanche du port de Ouistreham n'est pas situé dans l'un de ces parcs ou réserves. La zone la plus proche correspond à la réserve naturelle nationale de la « falaise du Cap-Romain » à plus de 11 km au Sud-Est. Voir Annexe 8 "Milieu naturel"
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le Calvados, les cartes de bruit (1 ^e échéance) ont été approuvées par arrêté préfectoral (AP) du 29 décembre 2008 et le PPBE (1 ^e échéance) par AP du 20 décembre 2011. Les cartes de bruit (2 ^{de} échéance) ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 22 janvier 2014 et le PPBE (2 ^{de} échéance), par AP du 15 juin 2016. Les cartes de bruit (3 ^e échéance) ont été approuvées par l'AP du 10 décembre 2018 et le PPBE (3 ^e échéance) n'est pas encore approuvé. Voir Annexe 9 "Bruit"
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur Nord-Ouest du projet est concerné par le périmètre de protection des « abords de l'ancien poste de direction de tir de Riva-Bella » inscrit par arrêté du 13 juin 1994 au titre de Monuments Historiques. Bien qu'une faible surface du projet soit localisée dans le périmètre de protection d'un monument historique, l'ABF devra être consulté. Ses préconisations seront mises en oeuvre. Voir Annexe 10 "Patrimoine historique". Un paysagiste est mandaté afin d'étudier l'intégration du projet dans son interface ville-port et les aménagements paysagers à mettre en oeuvre. D'après la cartographie de la DREAL Normandie, le projet est localisé dans une zone à faible prédisposition à la présence de zones humides. Il est à rappeler que l'extension du terminal est localisée dans une zone déjà urbanisée et imperméabilisée (locaux de Ports de Normandie, logements, voirie existante) et que les autres aménagements liés au projet tels que l'allongement des files et la création du SIVEP se font à l'intérieur du terminal sur des parcelles également déjà imperméabilisées. Ainsi aucun nouvel impact n'est à considérer. Voir Annexe 8 "Milieu naturel"
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Ouistreham est concernée par le plan de prévention des risques inondation (PPRi) de la Basse Vallée de L'Orne qui a été approuvé le 10 juillet 2008 ainsi que par le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) Multi risques de la Basse Vallée de l'Orne prescrit le 20 mai 2016 (pas encore approuvé). La commune de Ouistreham ne présente aucun Plan de Prévention des Risques Tehcnologiques (PPRT) et n'est concerné par aucun périmètre de PPRT des communes voisines. Voir Annexe 11 "Risques majeurs et sites et sols pollués"
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un site BASIAS est localisé dans l'emprise du projet. Il s'agit du site n° BNO1401023 correspondant à la société « construction des Baignolles » qui n'est plus en activité. Aujourd'hui, la société a été remplacée par des bâtiments appartenant à PNA (bureaux, maintenance des ouvrages, etc.). Le site BASOL le plus proche est localisé à environ 3 km au Sud-Ouest du projet et correspond à la société DMS (Installation de stockage de produits pétroliers). Voir Annexe 11 " Risques majeurs et sites et sols pollués".
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Ouistreham est localisée dans la zone de répartition des eaux du Bathonien. Voir Annexe 12 "Eau potable et zones de répartition des eaux".
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Ouistreham est concernée par des forages de production d'eau potable qui ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 16 février 2009. Le projet n'est pas localisé dans les périmètres de protection de ces forages. Le projet n'est pas non plus localisé au sein d'une aire d'alimentation de captage en eau potable. La plus proche correspond à celle de « ouistreham 1 » à environ 500 m au Sud-Est. Voir Annexe 12 "Eau potable et zones de répartition des eaux".
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site inscrit au patrimoine historique: Le secteur Nord-Ouest du projet est concerné par le périmètre de protection des « abords de l'ancien poste de direction de tir de Riva-Bella » inscrit par arrêté du 13 juin 1994 au titre de Monuments Historiques. Voir Annexe 10 "Patrimoine historique". Site inscrit au patrimoine naturel: Le projet n'est pas situé à proximité d'un site inscrit au patrimoine naturel.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé dans un site du réseau Natura 2000. Les sites les plus proches correspondent : • A la Zone Spéciale de Conservation n°FR2502021 « Baie de Seine orientale », à environ 2 km au Nord du projet, • A la Zone de Protection Spéciale n°FR2510059 « Estuaire de l'Orne », à environ 150 m Voir Annexe 6 "Natura 2000".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé à proximité d'un site classé.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?
 Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer des prélèvements en eau directement dans le milieu aquatique superficiel, ni dans les eaux souterraines. De plus, le projet consistant en un réaménagement de surfaces déjà imperméabilisées, aucun rabattement de nappe par pompage ne sera nécessaire.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet consiste en un réaménagement de surfaces déjà imperméabilisées. Les travaux n'auront aucune relation directe avec les eaux souterraines. Ainsi aucune incidence particulière n'est à prévoir.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La topographie des lieux est plane. Il n' y aura donc pas de mouvements conséquents de matériaux. Dans la mesure du possible, les déblais seront réutilisés en matériaux de remblai si nécessaire ou évacués par des organismes agréés.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La topographie des lieux est plane. Il n' y aura donc pas de mouvements conséquents de matériaux. La quantité, la nature et la provenance de ces matériaux ne sont, à ce stade des études, pas encore connues. Si des remblais sont nécessaires, leur origine sera contrôlée. L'apport de proximité sera privilégié.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans une zone déjà urbanisée. Les espèces pouvant s'y développer sont anthropisées et ne présentent pas d'intérêt patrimonial.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé à proximité d'un des sites du réseau Natura 2000. Les plus proches correspondent : - A la Zone Spéciale de Conservation n°FR2502021 « Baie de Seine orientale », à environ 2 km au Nord du projet, - A la Zone de Protection Spéciale n°FR2510059 « Estuaire de l'Orne », à environ 150 m à l'Ouest du projet. Au vu de l'éloignement géographique, le projet n'aura aucun impact sur les sites Natura 2000. De plus, la ZPS la plus proche (150 m) est localisée dans une zone déjà urbanisée. Ainsi les impacts du projet sont limités. Voir Annexe 6 "Natura 2000".

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le secteur Ouest du projet est concerné par la périmètre de protection des "abords de l'ancien poste de direction de tir de Riva-Bella » inscrit par arrêté du 13 juin 1994 au titre de Monuments Historiques.</p> <p>L'architecte des Bâtiments de France sera sollicité. Ses préconisations seront prises en compte pour l'établissement du projet.</p> <p>Voir Annexe 10 "Patrimoine historique".</p>
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est localisé au niveau du terminal Transmanche et de ses abords. Il s'agit de zones déjà urbanisées et imperméabilisées.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Ouistreham est concernée par le risque industriel en lien avec les dépôts pétroliers et par le risque de TMD par voies routières (RD514), par voie d'eau (canal de Caen à la mer) et par canalisations (hydrocarbures et gaz). Le projet quant à lui est uniquement concerné par le risque TMD par voie d'eau puisqu'il est situé à l'entrée du canal. Le terminal Transmanche dispose déjà de toutes les mesures nécessaires afin de palier à ce risque. A noter également le risque engin de guerre comme dans tout le département du Calvados. Voir Annexe 11 "Risques majeurs et sites et sols pollués".
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par un aléa faible au retrait-gonflement des argiles, un risque sismique très faible, un risque de tempête comme toute la façade littorale, un risque inondation par remontées de nappe et un risque inondation par débordement d'un cours d'eau. Pour ce dernier, seul un petit secteur au Sud-Ouest du projet est concerné par la zone « verte » du PPRI de la Basse Vallée de L'Orne), . Il s'agit d'une zone où le projet prévoit l'aménagement de la rue des Dunes. Toutes les mesures constructives seront prises afin de garantir la sécurité des personnes et des biens. Voir Annexe 11.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le risque sanitaire en lien avec la circulation automobile sur le terminal transmanche et sur les voiries alentours. Le projet consiste en un réaménagement de zones existantes déjà fréquentées par les voitures et les poids lourds. A noter que l'installation du SIVEP implique des contrôles sanitaires. Un risque sanitaire lié aux denrées alimentaires/animaux/végétaux importés peut exister mais restera limité à l'enceinte du SIVEP qui répondra à toutes les normes en vigueur. La déviation de la RD84, le réaménagement de la rue des Dunes et des Ponts
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	impliquent une déviation du trafic mais pas un apport de flux. A noter cependant que les aménagement au sein du terminal permettent non seulement de gérer l'allongement des temps de contrôles mais aussi de faire face à l'augmentation du trafic de bus (point d'arrêt des Flixbus, ouibus et bus scolaires). Des études de comptage de trafic sont actuellement en cours pour évaluer les flux de véhicules dans les différents secteurs de la zone de projet et ainsi adapter au mieux le dimensionnement des infrastructures.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet engendrera des déplacements routiers. Il sera ainsi source de bruit comme c'est le cas aujourd'hui. En effet, la zone est déjà circulée et le projet consiste en un réaménagement de l'existant. Les cartes de bruit stratégiques ne mettent pas en évidence de secteurs affectés par les nuisances sonores liées aux infrastructures routières au droit du terminal. Cependant, même si le projet ne génère pas une augmentation de trafic, la réorganisation des circulations avec un allongement des files d'attente peut entraîner des nouvelles nuisances acoustiques. Celles-ci seront contenues dans l'enceinte du terminal. La déviation de la RD84 entraînera quant à elle un déplacement des nuisances acoustiques existantes.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux et en phase exploitation, des nuisances classiques liées aux circulations routières (notamment véhicules de chantier) peuvent intervenir (pots d'échappement). En phase travaux, des prescriptions seront imposées aux entreprises.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux est susceptible d'engendrer des vibrations qui seront localisées uniquement aux abords de la zone de chantier.</p> <p>Le chantier sera soumis aux textes réglementaires en vigueur sur les vibrations. En phase exploitation, aucune vibration autre que celles observées aujourd'hui lors du passage de poids lourds ne pourra être attribuée au projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La zone d'implantation du projet est déjà éclairée.</p> <p>Le projet ne modifiera pas l'éclairage déjà présent.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, des nuisances classiques d'émissions de poussière pour des travaux de chantiers publics (travaux et circulation) sont prévues. Des prescriptions de maîtrise de ces pollutions seront imposées aux entreprises.</p> <p>En phase d'exploitation, les camions engendreront des rejets de dioxyde de carbone comme c'est déjà le cas aujourd'hui.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à produire des rejets liquides. De plus, la zone du projet étant déjà imperméabilisée, un ruissellement d'eau pluvial est déjà existant. Afin de palier aux éventuelles pollutions du milieu aquatique liées à l'agrandissement du terminal, il pourra être installé un débourbeur, un séparateur à hydrocarbures et un système de rétention de la pollution accidentelle. A ce stade des études, les systèmes ne sont pas définis. En phase travaux, aucun rejet pluvial sans traitement préalable ne sera toléré.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à produire des effluents.</p> <p>En phase travaux, aucun effluent ne sera rejeté (cf. traitement des déchets au paragraphe suivant).</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux générera des déchets potentiellement polluants. Les déchets seront stockés et traités selon la filière adaptée (mise en place de bacs de rétention étanches pour les déchets polluants et évacuation dès que nécessaire, bordereaux de suivi des déchets, ...).</p> <p>En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à produire des déchets.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone du projet est déjà urbanisée et le terminal transmanche permet d'ores et déjà le trafic de marchandises et l'embarquement de personnes. Le projet n'aura qu'un impact très faible sur le paysage. Des aménagements paysagers sont prévus le long du terminal pour intégrer l'agrandissement du terminal au paysage urbain. Un paysagiste est mandaté spécialement pour traiter cette problématique. Le projet consiste en un réaménagement de zones déjà existantes. Toutefois, au vu de la présence de monuments historiques à moins de 500m, la consultation de l'ABF sera réalisée.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone est déjà urbanisée. Il s'agit d'un projet d'agrandissement du terminal transmanche déjà existant, de rétablissement de contrôles de frontières et d'aménagements connexes afin de fluidifier l'accès à la zone. A noter cependant que le zonage d'urbanisme doit évoluer (mise en compatibilité du PLU nécessaire). En effet, la commune de Ouistreham devait réaliser des logements sur le secteur des ateliers de Ports de Normandie, une fois ceux-ci déménagés.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

D'après le site internet de la DREAL Normandie et de la préfecture du Calvados (consulté le 24 juillet 2019), aucun projet ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ni d'une enquête publique n'est recensé aux alentours du projet depuis 2017. La recherche a été effectuée sur les communes de Ouistreham et les communes adjacentes (Colleville-Montgomery, Saint-Aubin d'Arquenay, Amfreville et Bénouville).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les effets du projet sur l'environnement seront réduits par la mise en place notamment:

- d'un débourbeur, un séparateur à hydrocarbures et un système de rétention de la pollution accidentelle,
- la prise en compte des préconisations de l'ABF
- la mise en œuvre de consignes de sécurité sur le chantier pour éviter tout accident (collision d'engins, retournement, etc) et de dispositifs de sécurité (panneaux de signalisation,...)
- d'infrastructures suffisamment dimensionnées suite au comptage trafic en cours.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet, de par sa nature et sa localisation, n'est pas susceptible d'avoir d'impact qui n'ait été envisagé lors de sa conception. De plus, il est localisé sur des terrains déjà urbanisés et imperméabilisés.

Le projet aura des effets positifs sur l'activité du terminal: adaptation des zones pour accueillir les flux nécessitant des contrôles, création de parking permettant de faciliter l'accès à la gare maritime.

Au vu des impacts physiques, naturels et humains relevés en phase travaux et en phase d'exploitation, il n'apparaît pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale pour le projet d'agrandissement et réaménagement du terminal Transmanche et de ses abords pour la mise en œuvre des contrôles frontaliers sur le port de Caen-Ouistreham.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 "Description du projet" / Parties concernées: 4.3.2
Annexe 8 "Milieu naturel" / Parties concernées: 5
Annexe 9 "Nuisances acoustiques" / Parties concernées: 5
Annexe 10 "Patrimoine historique" / Parties concernées: 5
Annexe 11 "Risques majeurs et sites et sols pollués" / Parties concernées: 5
Annexe 12 "Eau potable et zone de répartition des eaux" / Parties concernées: 5

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Saint-Lontest

le,

30/10/2019

Signature

