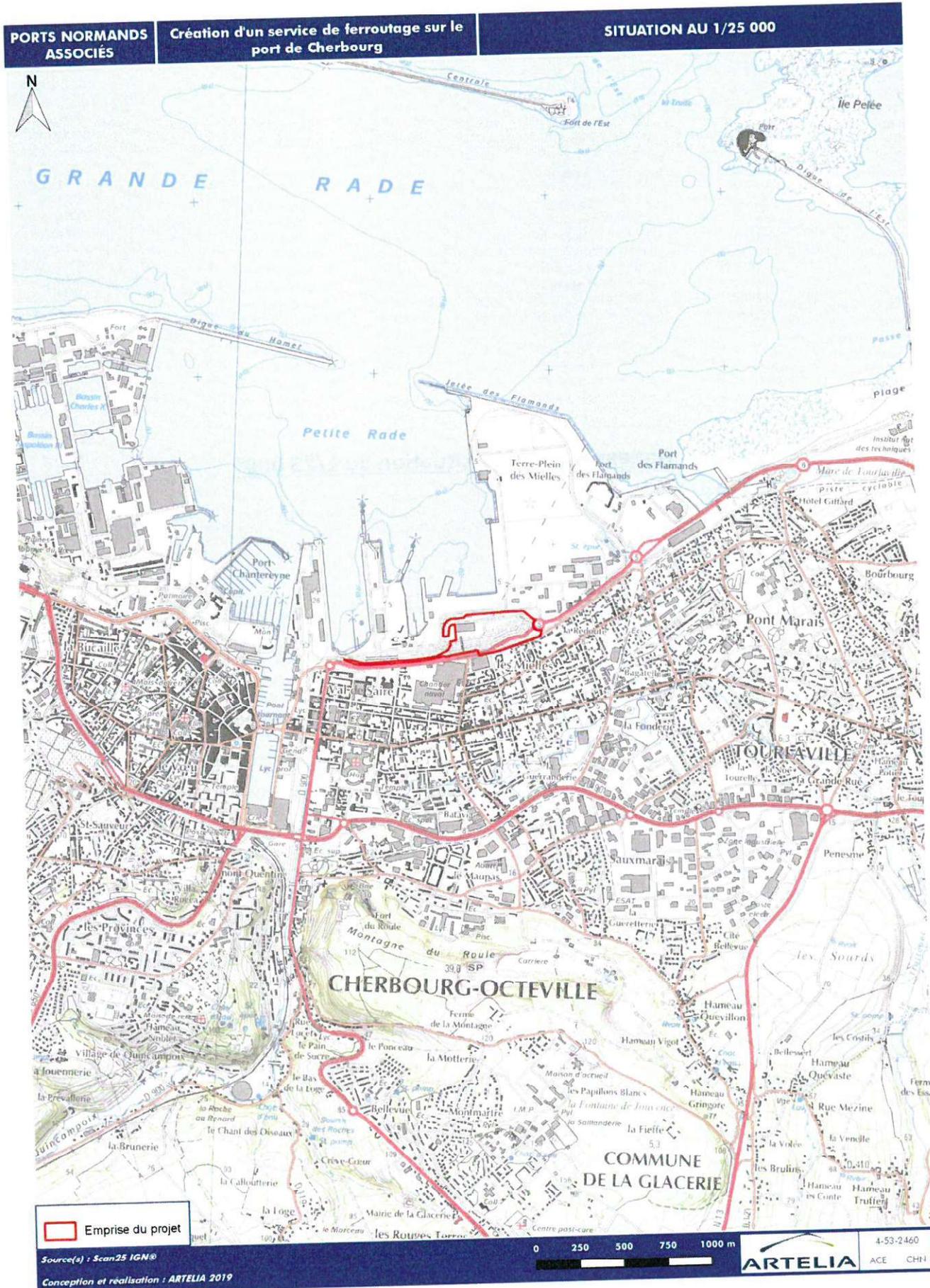


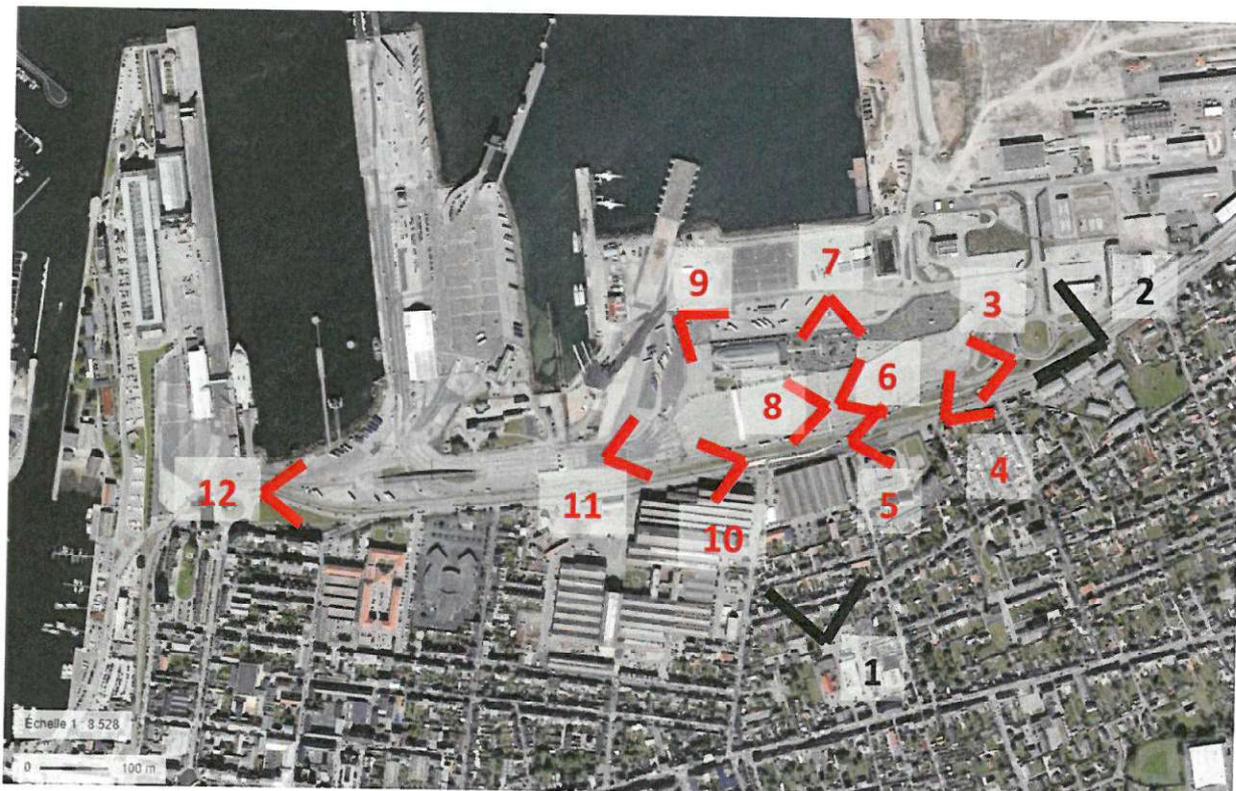
Annexe 2 : Plan de situation au 1/25 000^e



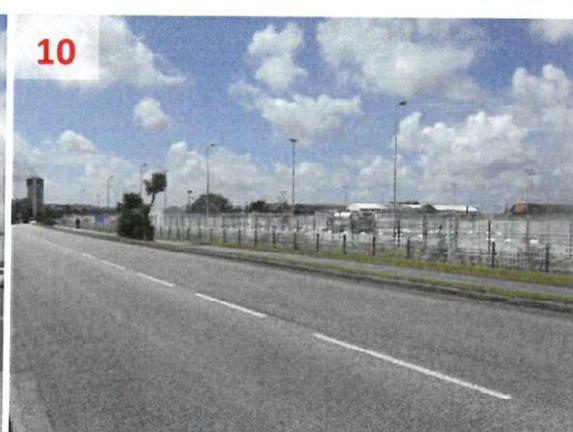
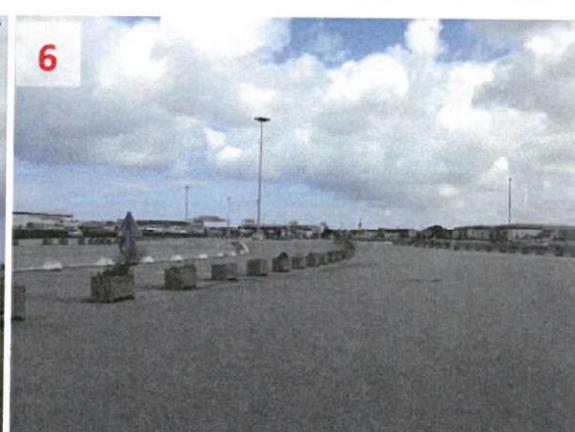
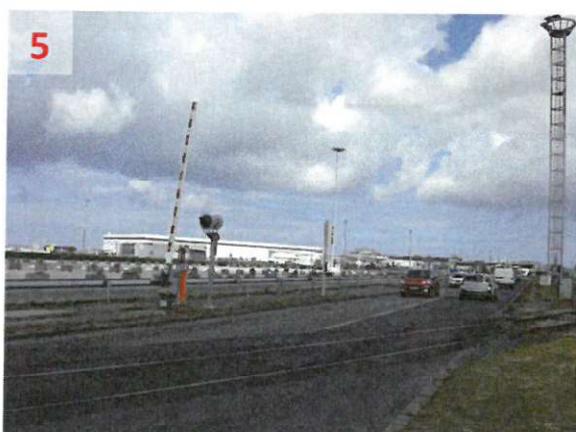
Annexe 3 : Projet dans son environnement proche et lointain

Afin de se rendre compte de l'état du site dans son environnement proche, les 10 photos suivantes datant de mai 2019 sont présentées (localisation des prises de vue en rouge).

Pour se rendre compte de l'état du site dans son environnement lointain, 2 autres photos ont été prises par drone en avril 2017 (localisation des prises de vue en noir).









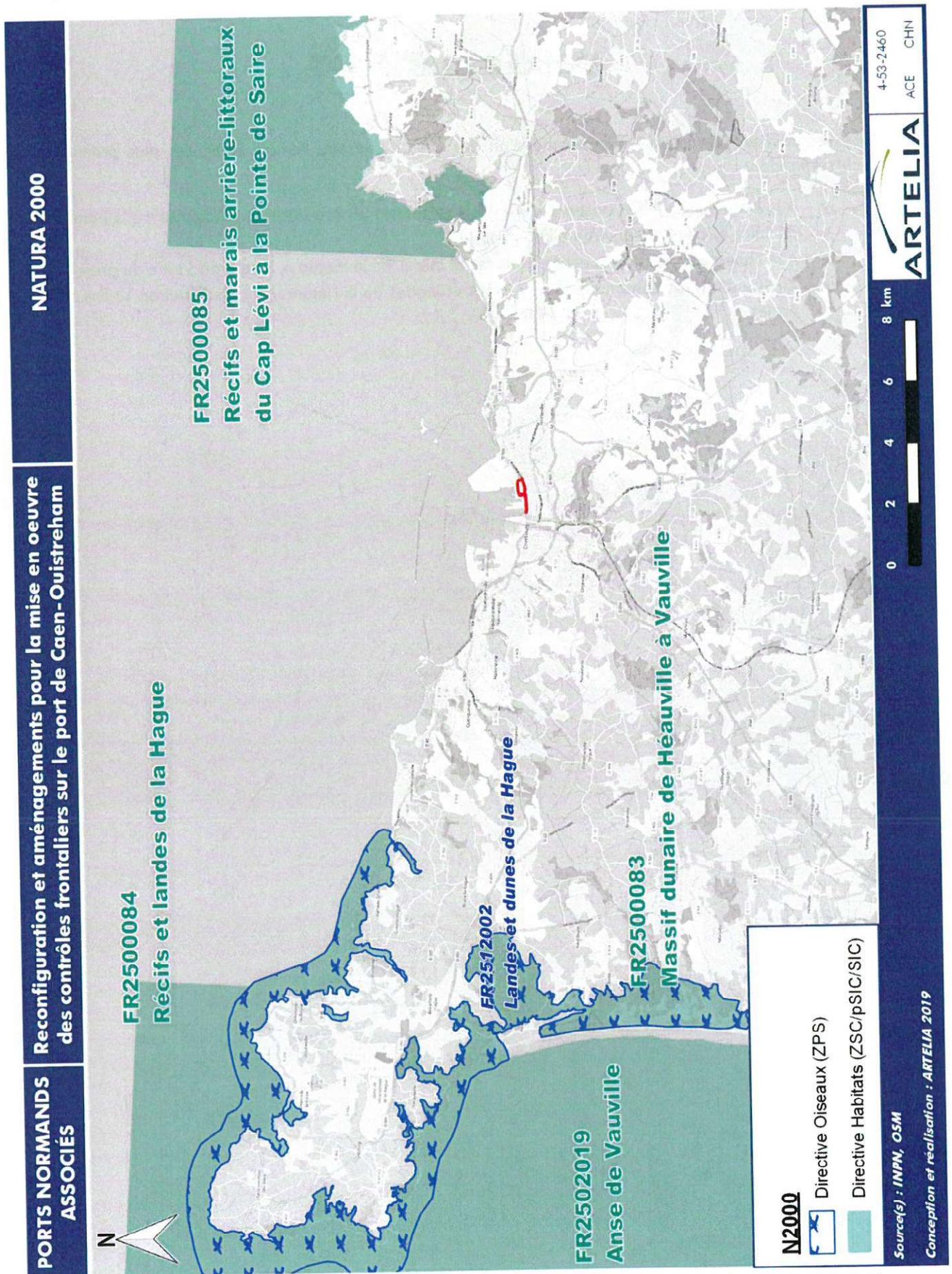
Annexe 4 : plan du projet

Cf. page suivante.

Annexe 6 : Sites Natura 2000

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 « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire », localisé à environ 8 km du projet,
- A la Zone de Protection Spéciale « Landes et dunes de la Hague », à environ 11 km du projet,
- Au Site d'Intérêt Communautaire « Récifs et landes de la Hague », localisé environ 11 km du projet.



Annexe 7 : Plan des voies ferrées existantes



Annexe 8 : Milieu naturel

1. Espaces naturels inventoriés (ZNIEFF et ZICO)

L'inventaire des ZNIEFF est une base de connaissance permanente des espaces naturels dont l'intérêt repose soit sur l'équilibre et la richesse des écosystèmes soit sur la présence d'espèces floristiques ou faunistiques rares et menacées. A partir d'une méthodologie nationale élaborée par le Muséum National d'Histoire Naturelle et déclinée au niveau régional, un vaste travail de prospection de terrain a été lancé région par région. Cet inventaire n'a pas de valeur réglementaire. Ces zones ne constituent pas une servitude ou une protection mais représentent des milieux écologiquement riches qu'il faut prendre en compte dans le cadre d'étude d'aménagement. Il a pour objectif de donner une image plus détaillée des valeurs écologiques du site. Il définit deux types de zones :

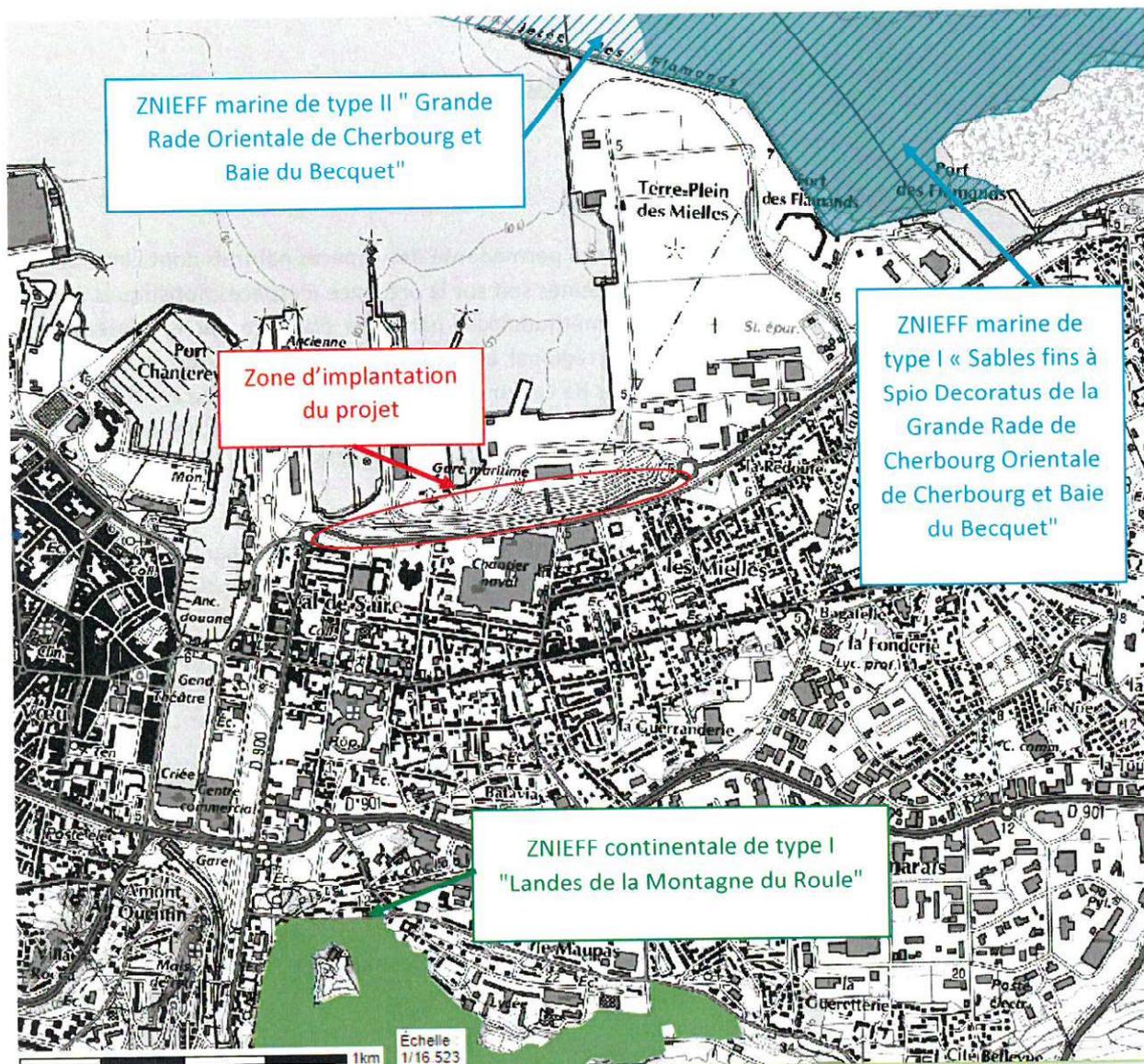
- ZNIEFF de type I : secteurs de superficie généralement limitée, définis par la présence d'espèces ou de milieux rares ou remarquables caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional,
- ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches ou peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.

Après consultation de la base de données Carmen de la DREAL Normandie, il apparaît que **le projet n'est pas localisé au sein de l'un de ces espaces**. Il est situé :

- à environ 1,2km au Nord de la ZNIEFF continentale de type I "Landes de la Montagne du Roule"
- à environ 885 m au Sud-Ouest de la ZNIEFF marine de type II " Grande Rade Orientale de Cherbourg et Baie du Becquet"
- à environ 885 m au Sud-Ouest de la ZNIEFF marine de type I "Sables fins à Spio Decoratus de la Grande Rade de Cherbourg"

Descriptif de la ZNIEFF terrestre

- **Landes de la montagne du Roule** (250013131) : ce site constitue un très bel exemple de lande xérophile à Bruyère cendrée (*Erica cinerea*), très bien conservée, malgré la proximité d'une grande ville comme Cherbourg. Il est régulièrement fréquenté par le grand Corbeau (*Corvus corax*) et la Fauvette pitchou (*Sylvia undata*).



ZNIEFF à proximité du projet (Source : DREAL Normandie)

Descriptif des ZNIEFF marines

- **Grande Rade orientale de Cherbourg et baie du Becquet (25M000009) :** Cette rade est alimentée principalement par des apports larvaires provenant à la fois de la Manche occidentale (via le Raz Blanchard) et des auto-recrutements par l'existence de la digue artificielle et montre une très forte richesse spécifique ainsi que des habitats benthiques et des espèces patrimoniales remarquables. La baie du Becquet est située à l'Est de la rade de Cherbourg est constituée de sédiments fins à moyens présentant une communauté similaire à celle à l'intérieur de la rade. Parmi les communautés remarquables, on trouve une communauté de sables fins plus ou moins envasés à *Melinna palmata*. Il s'agit du faciès le plus envasé des sables fins à *Abra alba*. On y trouve les polychètes *Melinna palmata*, *Magelona* spp, *Euclymene oerstedii* et le mollusque *Thyasira flexuosa*. Cette communauté y présente deux faciès : le premier dominé par les polychètes de la famille des maldanidés (*Euclymene oerstedii*,

Praxillella afinis et P. lophoseta) et le second dominé par la polychète Dipolydora giardi et le crustacé tanaidacé Apeudopsis latreilli.

- **Sables fins à Spio et Apeudopsis latreilli de la Grande Rade orientale de Cherbourg (25M000012)** : Cette communauté est établie dans la partie est de la Grande Rade de Cherbourg et elle entoure l'herbier de zostère marine dans sa partie Ouest (T1 25M000011). On y trouve également des polychètes comme les Maldanidae, Phoronis psammophila et des crustacés amphipodes comme Urothoe elegans.

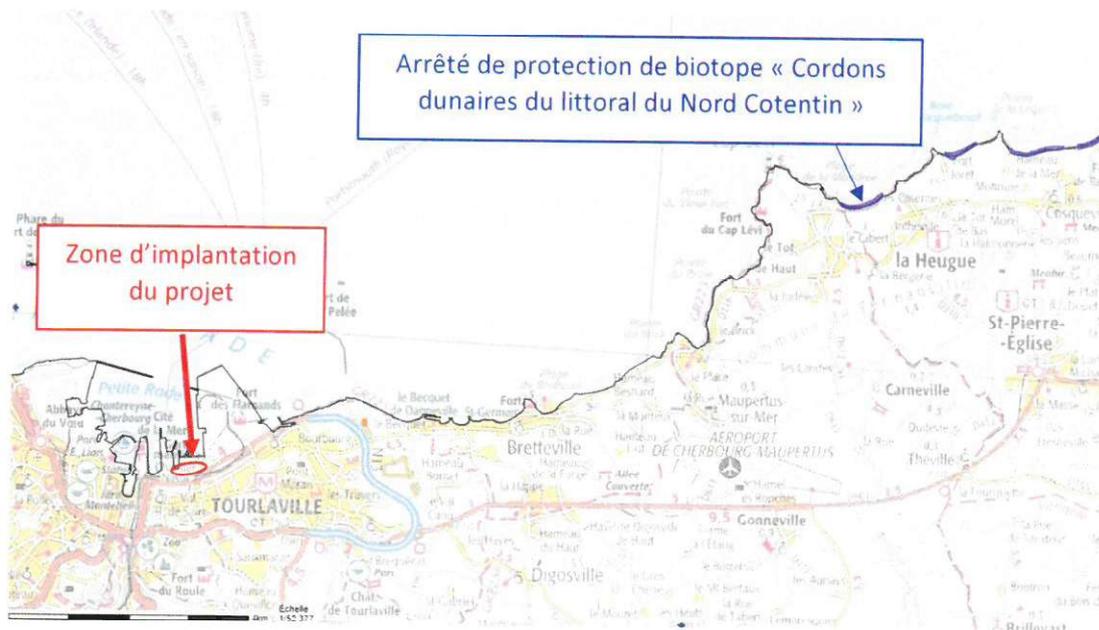
2. Arrêté de protection de biotope

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (ou APB) sont pris pour protéger un habitat naturel, ou biotope, abritant une ou plusieurs espèces animales et/ou végétales sauvages et protégées.

Les cordons dunaires du littoral du Nord Cotentin, à l'Ouest et à l'Est de Cherbourg, sont partiellement couverts par un APB visant à protéger le chou marin (Crambe maritima). Le périmètre de cet APB est inclus dans les SIC FR2500084 « Récifs et landes de la Hague » et « Récifs et marais arrière-littoraux du cap Lévi à la pointe de Saire ».

Le site ornithologique des falaises de Jobourg abrite des biotopes particuliers nécessaires à la survie, la reproduction et le repos d'espèces d'oiseaux protégées, dont le faucon pèlerin, le cormoran huppé, le goéland marin et fulmar boréal et le grand corbeau. Le périmètre de cet APPB est inclus dans la ZPS FR2512004 « Landes et dunes de la Hague ».

Le projet est localisé à environ 11,5 km au Sud-Ouest des cordons dunaires du littoral du Nord Cotentin.



Arrêté de protection de biotope à proximité du projet (Source : DREAL Normandie)

3. Réserve naturelle nationale

La future zone de ferroutage est située à plus de 16 km à l'Est de la réserve naturelle nationale de la mare de Vauville.

Elle a été créée en 1976 ; son périmètre est inclus dans une ZNIEFF de type 1. Elle est constituée par un marais arrière littoral séparé de la mer par un cordon dunaire étroit. La grande variété des habitats (dunes fixées et mobiles, mare, roselière, saulaie humide, dépressions interdunaires) abrite de très nombreuses plantes supérieures (dont 13 espèces protégées au niveau national ou régional), toutes les espèces d'amphibiens de Normandie, plus de 150 espèces d'oiseaux et plus d'une vingtaine d'espèces de mammifères.

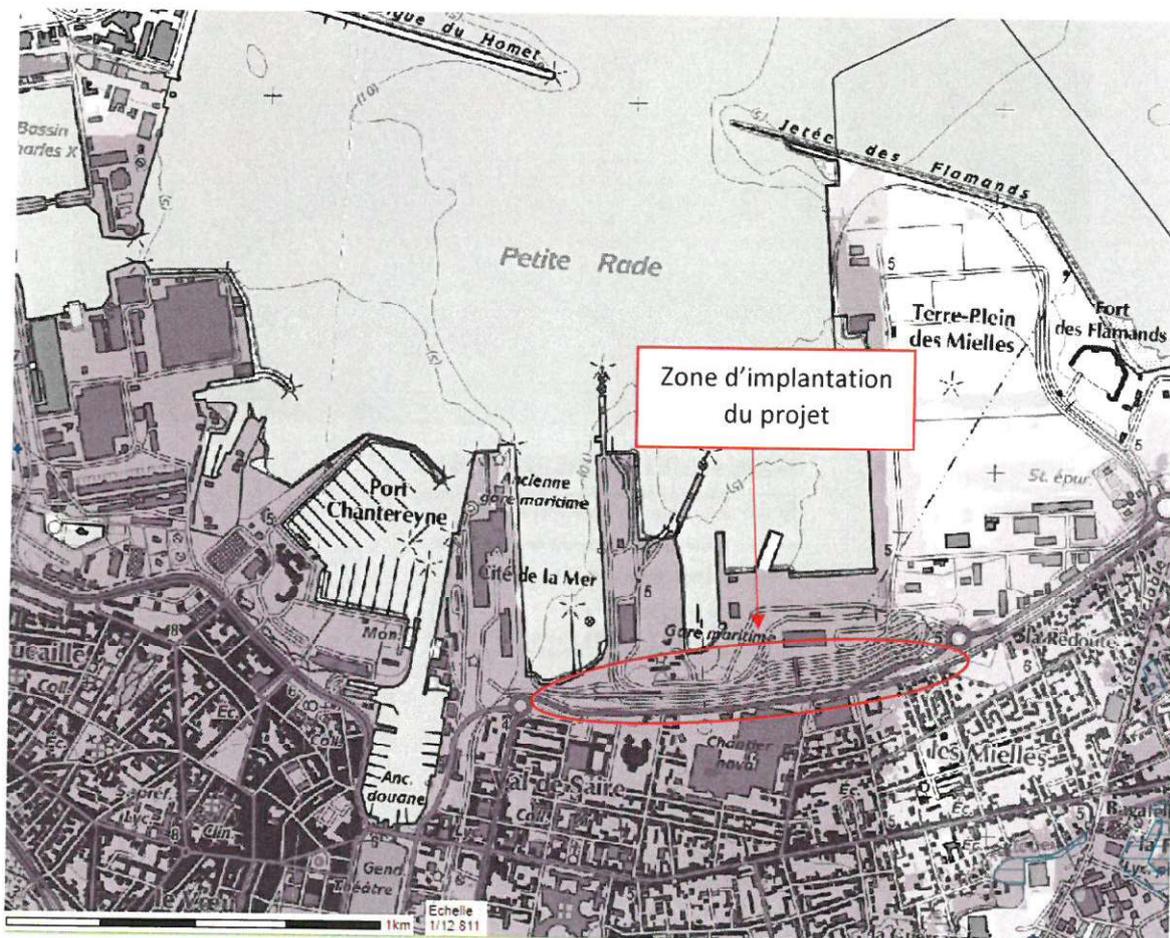


Réserve naturelle nationale à proximité du projet (Source : DREAL Normandie)

4. Zones humides

D'après la cartographie de la DREAL Normandie, le projet est localisé dans une zone à forte prédisposition à la présence de zones humides.

Il est à rappeler que la création du service de ferroutage est localisée dans une zone déjà urbanisée et imperméabilisée. Ainsi aucun nouvel impact n'est à considérer.



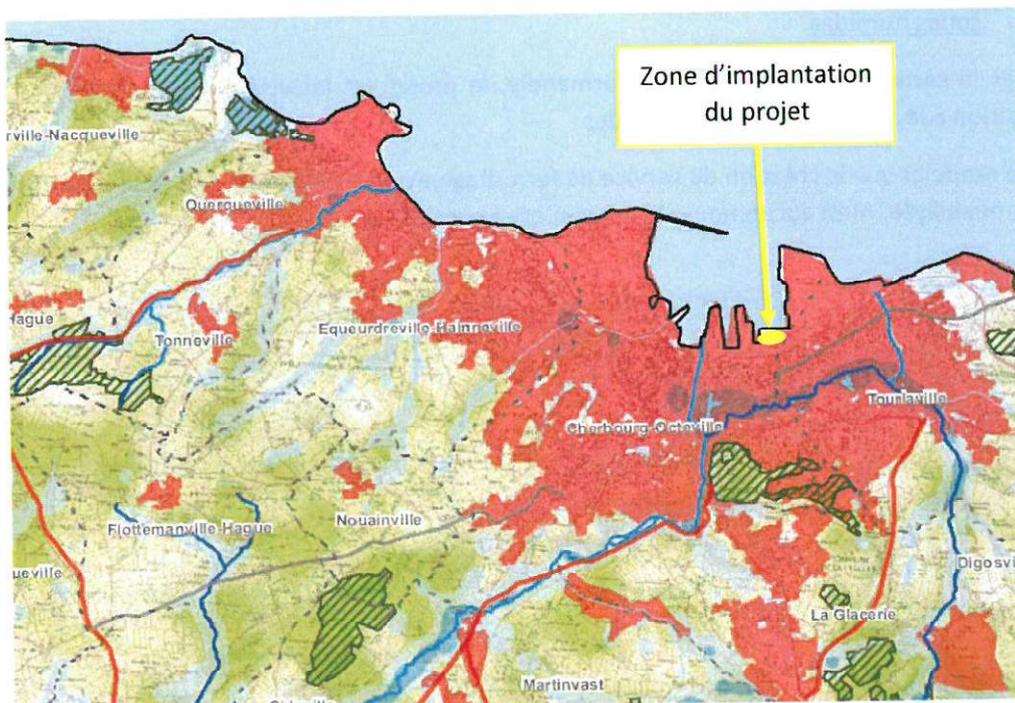
Territoires prédisposés à la présence de ZH - Manche

- Prédisposition forte
- Prédisposition faible
- Zones humides selon les critères de l'arrêté du 1er octobre 2009

Territoires prédisposés à la présence de zones humides (Source : DREAL Normandie)

5. Trame verte et bleue

Le terminal transmanche est entièrement localisé dans une zone identifiée comme principalement bâtie et représentant un élément de fragmentation du territoire. Le projet n'est pas de nature à modifier la situation existante



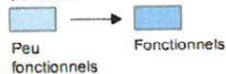
TRAME VERTE ET BLEUE REGIONALE

- Réservoir de biodiversité de milieux humides, et/ou boisés, et/ou ouverts, et/ou littoraux
- Réservoir de biodiversité de cours d'eau
- Corridor écologique de cours d'eau

Matrice bleue

Mosaïque de milieux humides plus ou moins denses, connectant les réservoirs de milieux humides

Corridors



Matrice verte

Mosaïque paysagère composée de bois, haies et prairies permanentes plus ou moins denses, connectant les réservoirs de milieux boisés et ouverts

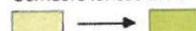
Secteurs à biodiversité de plaine



Corridors à efficacité croissante



Corridors fonctionnels



ELÉMENTS FRAGMENTANTS

- Principales zones bâties (supérieures à 10 ha)
- Principaux points de conflits cours d'eau

Infrastructures linéaires :

- Autoroutes
- Voies à trafic supérieur à 4000 véhicules/jour
- Voies à trafic inférieur à 4000 véhicules/jour
- Voies ferrées

Limite de basses mers

Limites communales

Autres cours d'eau

*Extrait de la cartographie de la trame verte et bleue de Basse Normandie
(Source : DREAL Normandie)*

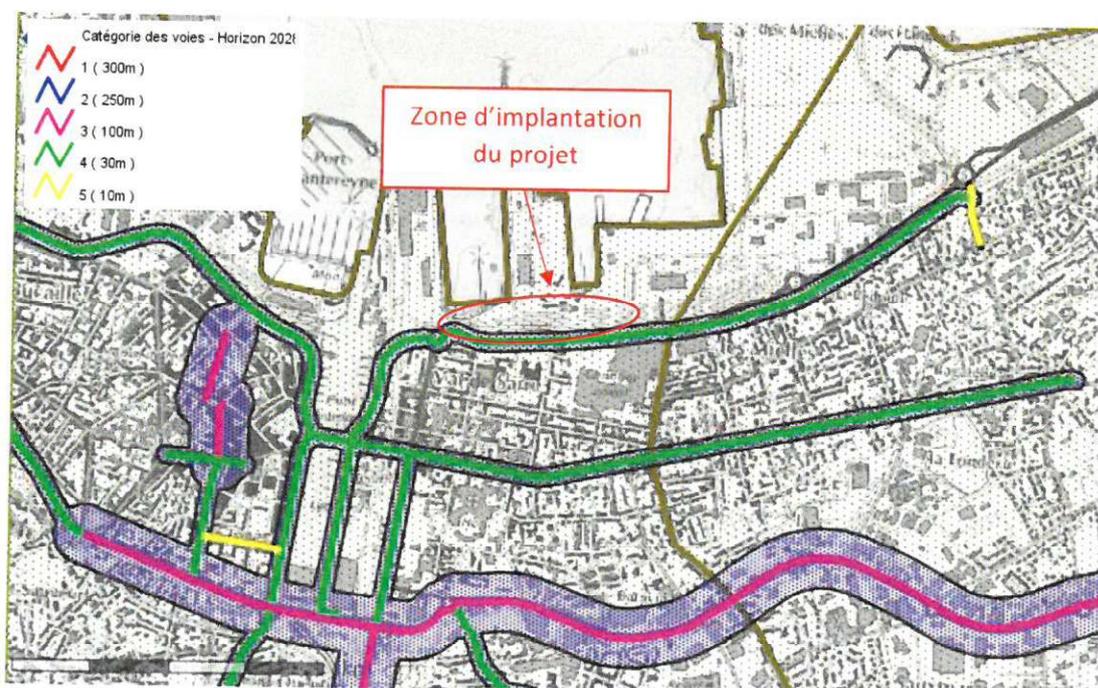
Annexe 9 : Nuisances acoustiques

1. Infrastructures bruyantes

Conformément à la Loi sur le Bruit, les voies de circulation bruyantes sont classées selon les nuisances sonores qu'elles impliquent. Un classement sonore des infrastructures bruyantes terrestres a été défini par l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2012 dans le département de la Manche. Les différentes catégories de classement sont détaillées dans le tableau suivant.

Référence sonore diurne en dB(A) : LAeq (6h-22h)	Référence sonore en période nocturne en dB(A) : LAeq (22h-6h)	Catégorie de l'infrastructure routière	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	Catégorie 4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	Catégorie 5	10 m

La carte ci-après illustre le classement sonore des infrastructures routières au sein de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin. A proximité du projet, les grands axes de transports présentent un classement sonore en catégorie 4.



Classement sonore des infrastructures terrestres

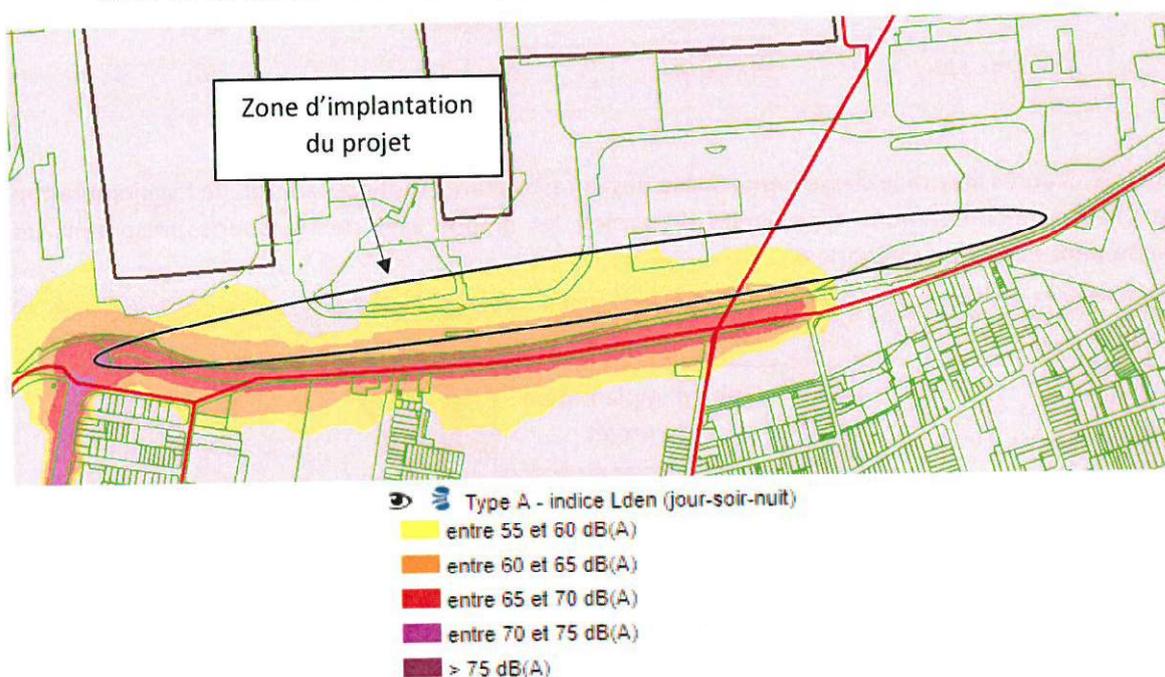
(Source : <http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr>)

2. Cartes de Bruit stratégiques

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, et précisée par la circulaire ministérielle du 7 juin 2007, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aérodromes) la réalisation de cartes de bruit stratégiques et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française « Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement »). Ces cartes de bruit stratégiques constituent en quelque sorte des diagnostics de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu, et doivent ensuite servir de base à l'établissement des plans d'action, dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives.

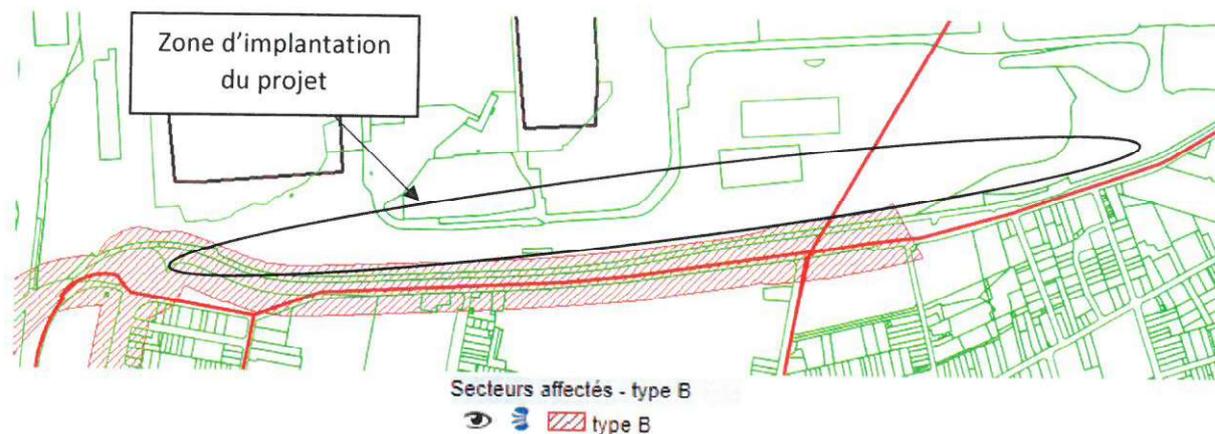
Les cartes pages suivantes permettent de visualiser :

- Carte de type « a » : les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones tracées par pas de 5 dB(A), au-dessus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln,
- Carte de type « b » : les secteurs affectés au bruit arrêtés par le préfet (classement sonore en vigueur),
- Carte de type « c » : les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (68 dB(A) en Lden et/ou 62 dB(A) en Ln).



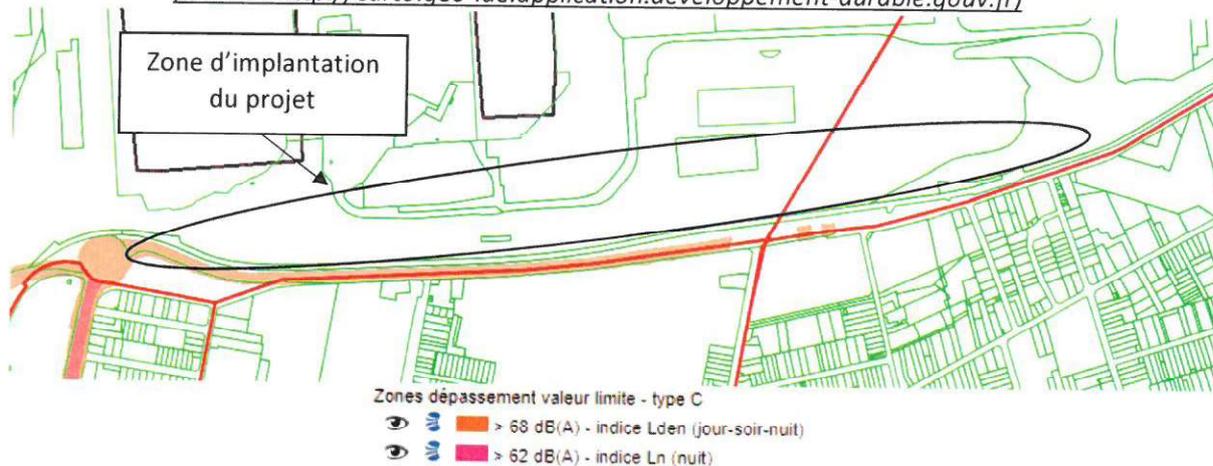
Carte de bruit stratégique – Type A- Lden

(Source : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>)



Carte de bruit stratégique – Type B

(Source : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>)



Carte de bruit stratégique – Type C

(Source : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>)

La zone du projet est partiellement affectée par des niveaux sonores compris entre 55 et 60 dB(A) jusqu'à 65 à 70 dB(A) liés au bruit de la RD900/ Boulevard Félix Amiot.

3. Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement dans la Manche

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement fait suite d'une part à la réalisation du classement sonore des infrastructures de transport terrestres et d'autre part à la réalisation des cartes de bruit stratégiques.

Le Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement dans la Manche 2ème génération (PPBE2), a été soumis à la consultation du public entre le 1er avril 2015 et le 1er juin 2015 inclus à la préfecture de la Manche. Le PPBE 2ème génération a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 9 juillet 2015.

Annexe 10 : Patrimoine historique

Le secteur Ouest du projet est concerné par plusieurs périmètres de protection de Monuments Historiques :

- Périmètre de protection du Hall des Transatlantiques inscrit par arrêté du 16 août 2000 au titre de Monuments Historiques
- Périmètre de protection de l'Ancien Hôtel Atlantique inscrit par arrêté du 19 octobre 2001 au titre des Monuments Historiques
- Périmètre de protection de l'hôtel de l'Ancienne Douane inscrit par arrêté du 16 février 1965 au titre des Monuments Historiques
- Périmètre de protection du Hall des trains et voie charretière, avec leurs équipements inscrit par arrêté du 27 décembre 1989 au titre des Monuments Historiques

Bien qu'une faible surface du projet soit localisée dans les périmètres de protection des monuments historiques, l'Architecte des Bâtiments de France devra être consulté. Ses préconisations seront mises en œuvre.

PORTS NORMANDS ASSOCIÉS **Création d'un service de ferroutage sur le port de Cherbourg** **PATRIMOINE HISTORIQUE**



Annexe 11 : Risques majeurs et sites et sols pollués

D'après le site internet gouvernemental georisque, la commune de Cherbourg-en-Cotentin est concernée par les risques suivants :

- Inondation
- Mouvement de terrain
- Nucléaire
- Sismique
- Transport de marchandises dangereuses

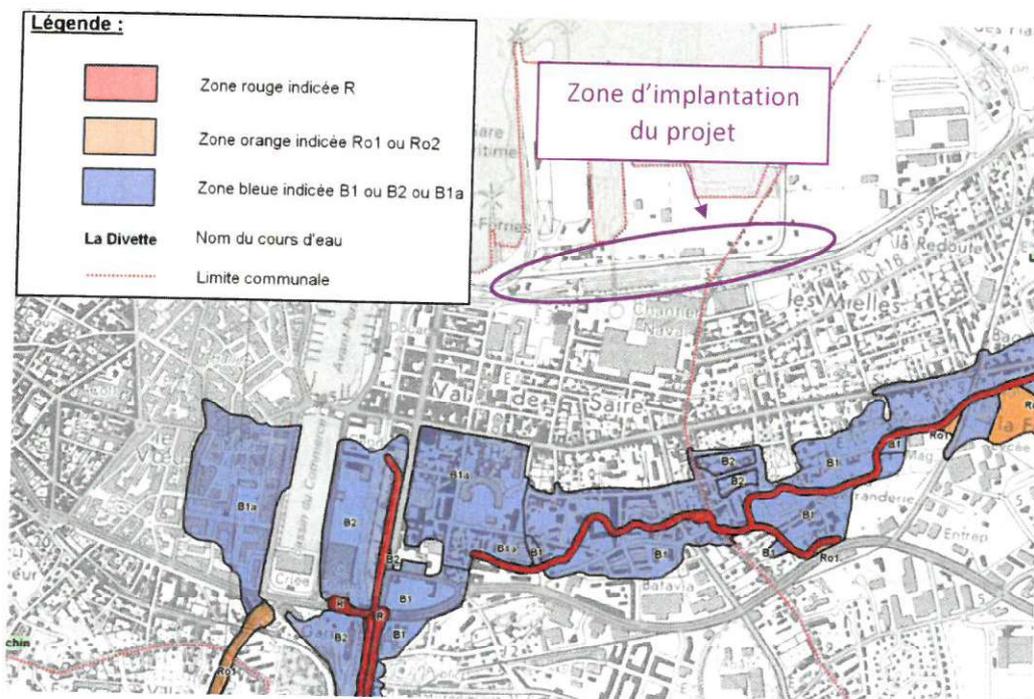
1. Risques naturels

1.1. Risque inondation

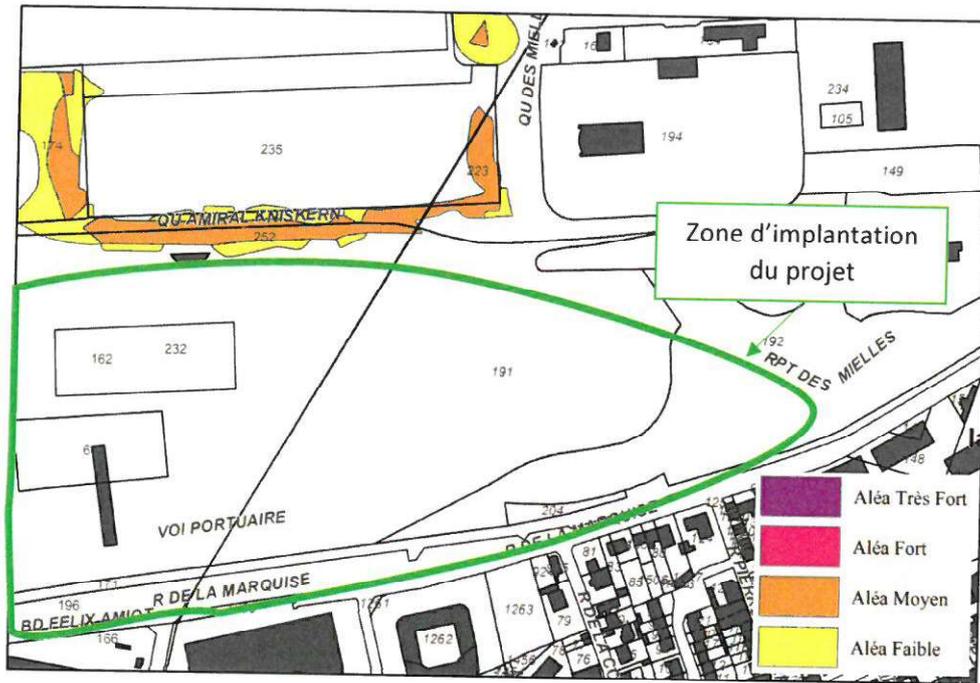
Risque inondation par les eaux intérieures

Les phénomènes d'inondation dans l'agglomération cherbourgeoise en lien avec des épisodes pluvieux intenses ont conduit à la mise en place d'un Plan de Protection contre le Risque d'Inondation (PPRI) de la Divette et du Trottebec. Ce dernier a été approuvé le 29 juin 2007. Ce périmètre inclut les communes de Cherbourg et de Tourlaville auxquelles sont rattachés les terre-pleins portuaires actuels (Mielles et Flamands). Par ailleurs, Cherbourg, Equeurdreville-Hainneville et Bretteville sont exposées au risque de crue éclair (Source : Préfecture de la Manche, 2006). Le zonage réglementaire du PPRI en figure suivante.

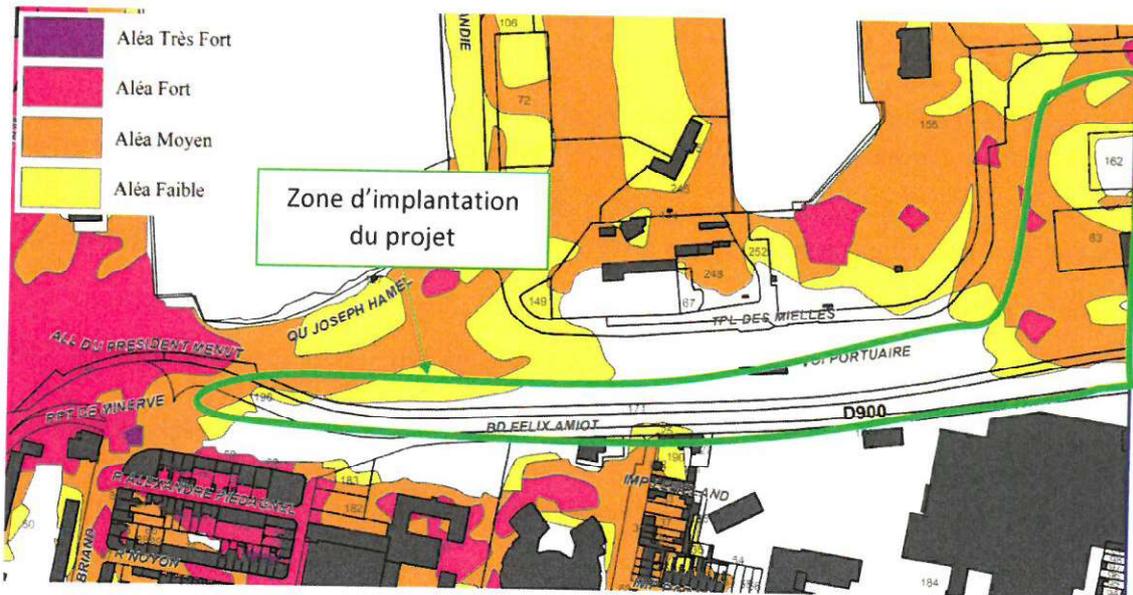
La zone de projet n'est pas incluse dans les zones réglementaires soumises au risque d'inondation par les eaux intérieures (cf. figure ci-dessous).



Extrait du plan de zonage du PPRI de la Divette et du Trottebec



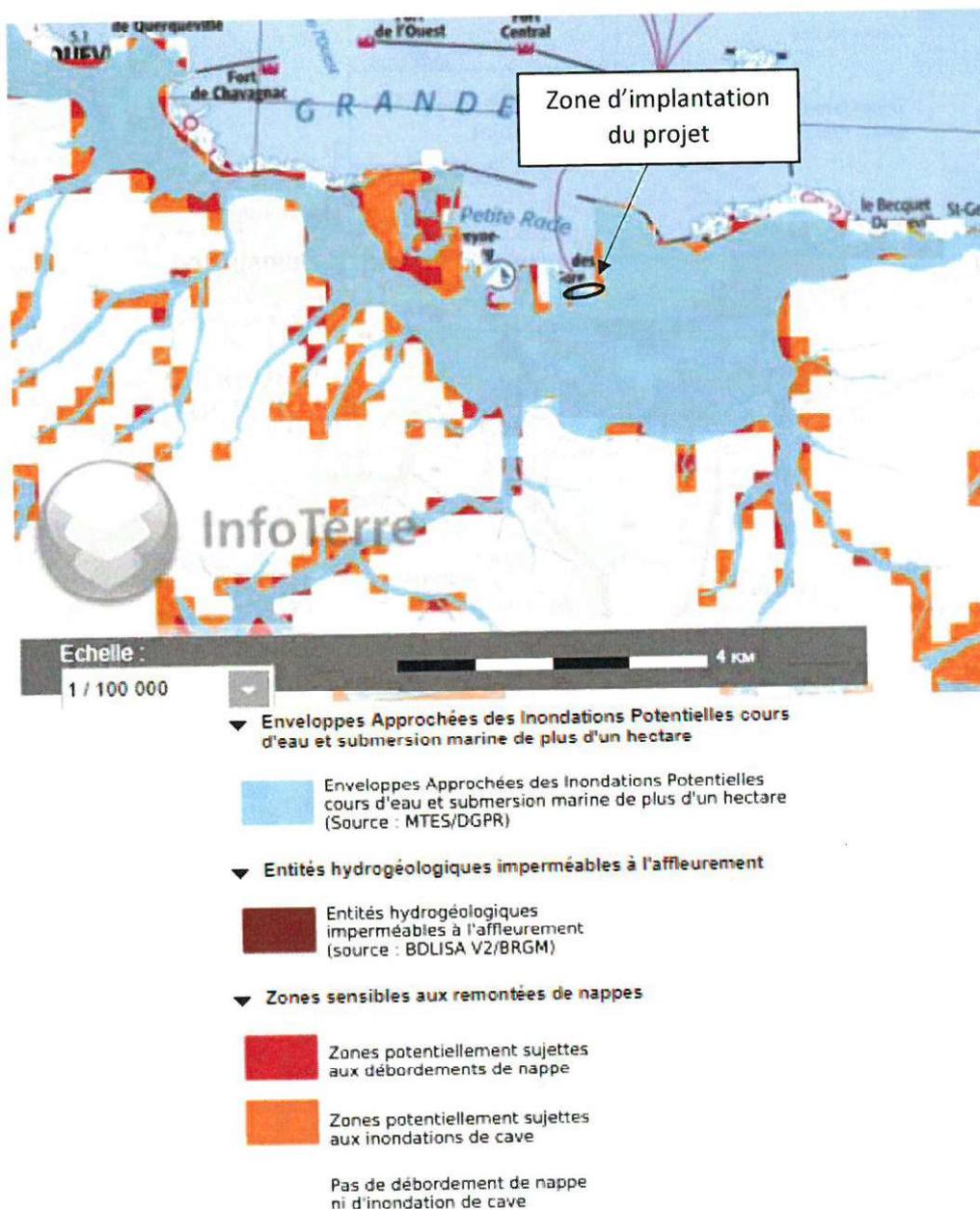
Extrait du plan de l'aléa inondation par submersion marine – Période de retour 100 ans (2/2)



Extrait du plan de l'aléa inondation par submersion marine – Période de retour 100 ans avec prise en compte du changement climatique à long terme (1/2)

Risque Inondation par remontées de nappe

La carte ci-dessous indique que le projet est partiellement localisé dans une zone sensible aux submersion marine.

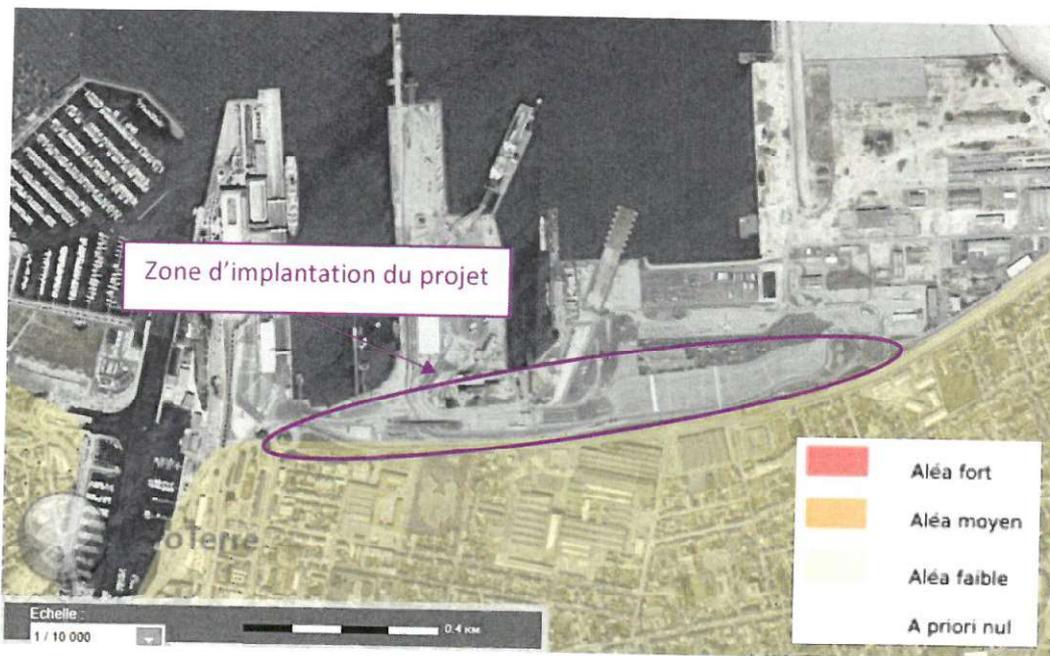


Risques remontées de nappe et submersion marine (Source : base de données Infoterre du BRGM)

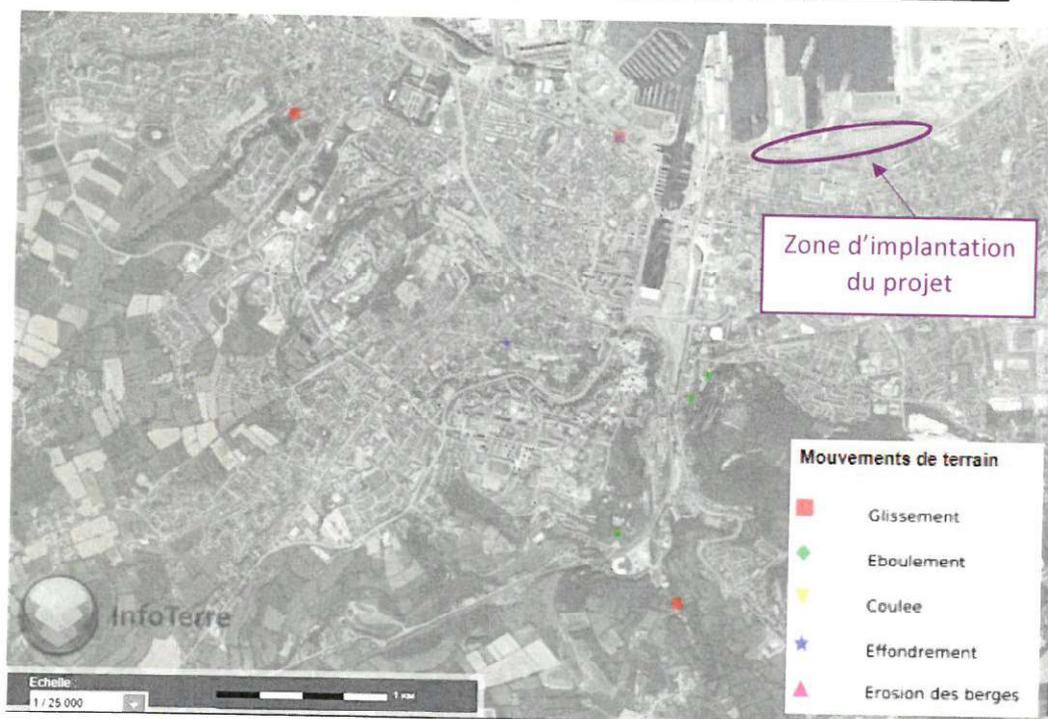
1.2. Risque mouvement de terrain

Les risques de mouvements de terrain peuvent être lents, en particulier les tassements et gonflements des sols, ou rapides, que ce soit des effondrements de cavités souterraines, des écoulements et chute de blocs ou des coulées boueuses. La commune de Cherbourg est classée vis-à-vis du risque de chute de blocs (Source : Préfecture de la Manche, 2006), notamment au niveau des pentes fortes des reliefs.

La zone portuaire n'est pas concernée par ce risque.



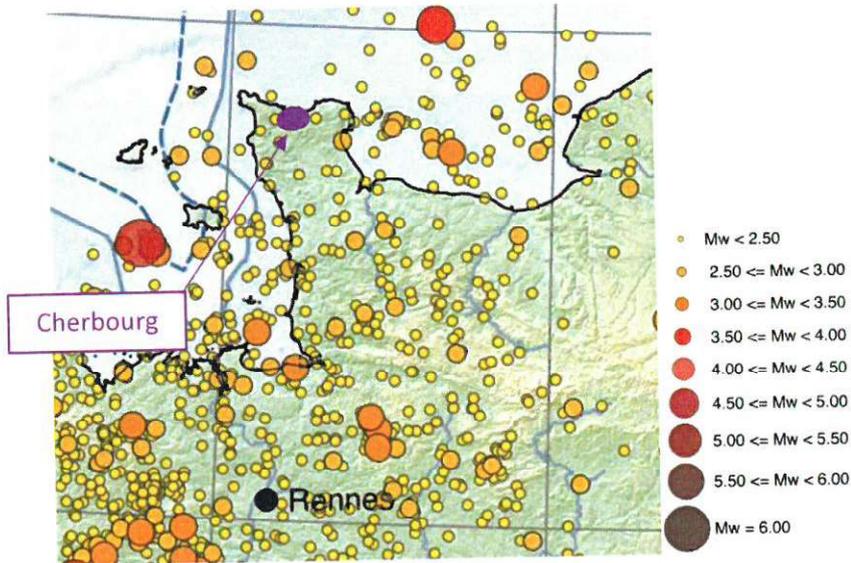
Aléa retrait-gonflement des argiles (Source : base de données Infoterre du BRGM)



Risque mouvement de terrain (Source : base de données Infoterre du BRGM)

1.3. Risque sismique

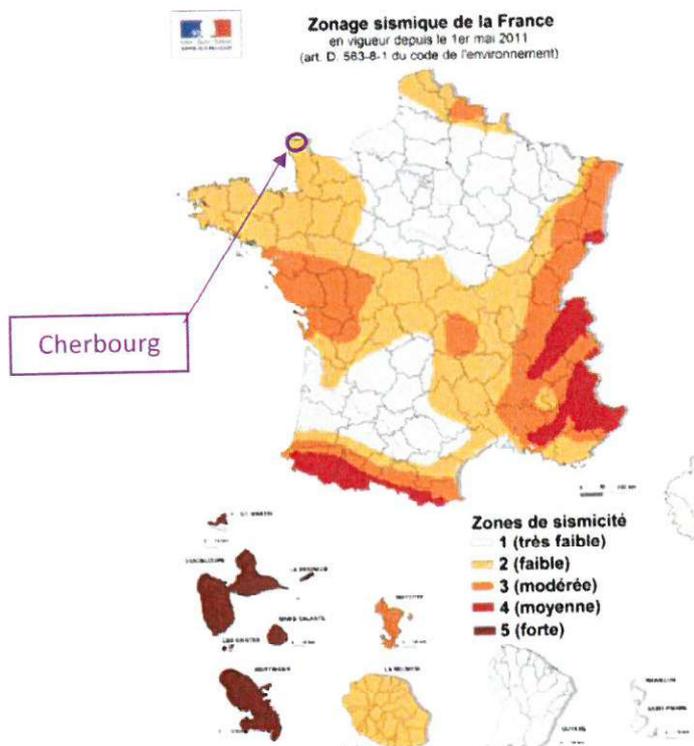
Les séismes sont enregistrés en permanence par le biais de laboratoires et d'observatoires spécialisés. Les données historiques de sismicité naturelle concernant le Cotentin sont représentées en figure suivante.



Extrait de la carte instrumentale de la sismicité de la France (Source : www.franceseisme.fr)

La sismicité naturelle est peu présente au niveau de Cherbourg.

Le zonage sismique des communes du pourtour de la Grande Rade est en sismicité faible.



Zonage sismique réglementaire (Source : planseisme.fr)

2. Risques technologiques

2.1. Risque nucléaire

Le risque nucléaire est décrit et géré à travers de multiples plans et dispositifs. Citons :

- L'étude de danger, à la conception, ainsi que l'étude d'impact lors de la conception du projet ;
- Le plan d'urgence interne (PUI), établi par l'exploitant, a pour objet de ramener l'installation dans un état sûr et de limiter les conséquences de l'accident ;
- Le plan particulier d'intervention (PPI), établi par le préfet, a pour objet de protéger à court terme les populations en cas d'accident sur une installation nucléaire de base. Il précise les missions des différents services concernés, les schémas de diffusion de l'alerte et les moyens matériels et humains ;
- Le plan de secours spécialisé transport de matières radioactives, établi par le préfet, a pour objet de protéger à court terme les populations en cas d'accident sur un transport de matières radioactives.

Le port est utilisé pour les opérations de chargement et de déchargement des emballages de la société AREVA. En parallèle, l'arsenal militaire est également concerné par des produits radioactifs. Les zones « PPI » correspondant à un rayon de 10 km autour des centrales nucléaires, dans le cas présent la centrale nucléaire de Flamanville se situe à environ 24 km de la zone du projet, Cherbourg n'est pas définie comme une zone PPI. À noter que le centre de retraitement de déchets AREVA NC de la Hague se trouve à une quinzaine de kilomètres du port et que le port de commerce de Cherbourg est concerné par un trafic de produits radioactifs. À ce titre, la commune de Cherbourg est inscrite dans le périmètre (2 km) du plan particulier d'intervention (PPI) du port militaire de Cherbourg.

En définitive, d'après la base GASPARG, la commune de Cherbourg fait partie de la trentaine de communes de la Manche soumises au risque nucléaire.



Localisation des sites nucléaires à proximité de la zone de projet (Source : DDRM 50)

2.2. Risque de Transport de Marchandises Dangereuses (TMD)

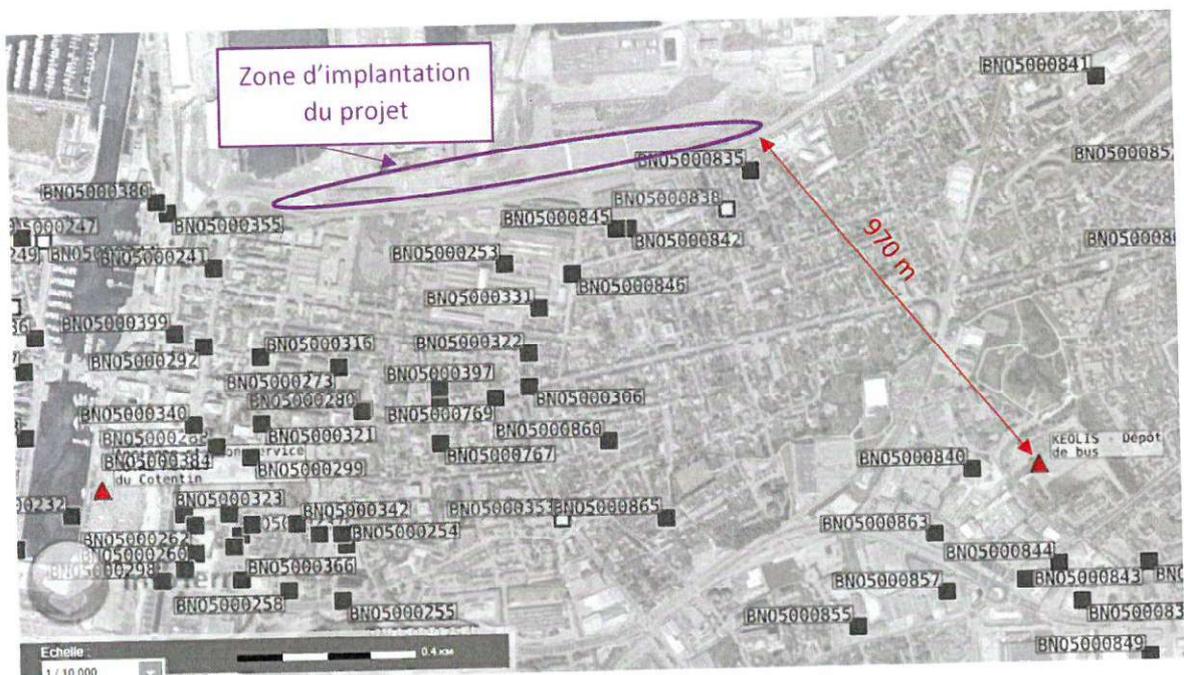
Le risque de transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisations. Cherbourg et la zone de projet sont largement concernées par ce risque puisque, notamment, le port est utilisé pour des manutentions d'explosifs et des opérations de chargement et de déchargement des emballages de la société AREVA.

Le risque lié au transport et à la manutention des matières dangereuses est géré au travers de documents divers :

- L'étude des dangers établie en application de l'article L. 551-2 du Code de l'Environnement. Une version a été remise à la DREAL le 29 novembre 2018.
- Le règlement du port maritime qui permet de gérer le stationnement des matières dangereuses, dans le port et sur les terre-pleins.

3. Sites et sols pollués

De nombreux sites et sols pollués référencés dans les bases de données BASIAS et BASOL sont présents sur le territoire communal. Cependant, aucun de ces sites n'est présent dans la zone d'implantation du projet. Le site BASOL le plus proche est localisé à environ 1 km au Sud-Est de la future zone de ferroutage et correspond au dépôt de bus Kéolis.



Sites et sols pollués à proximité du projet (Source : base de données Infoterre du BRGM)

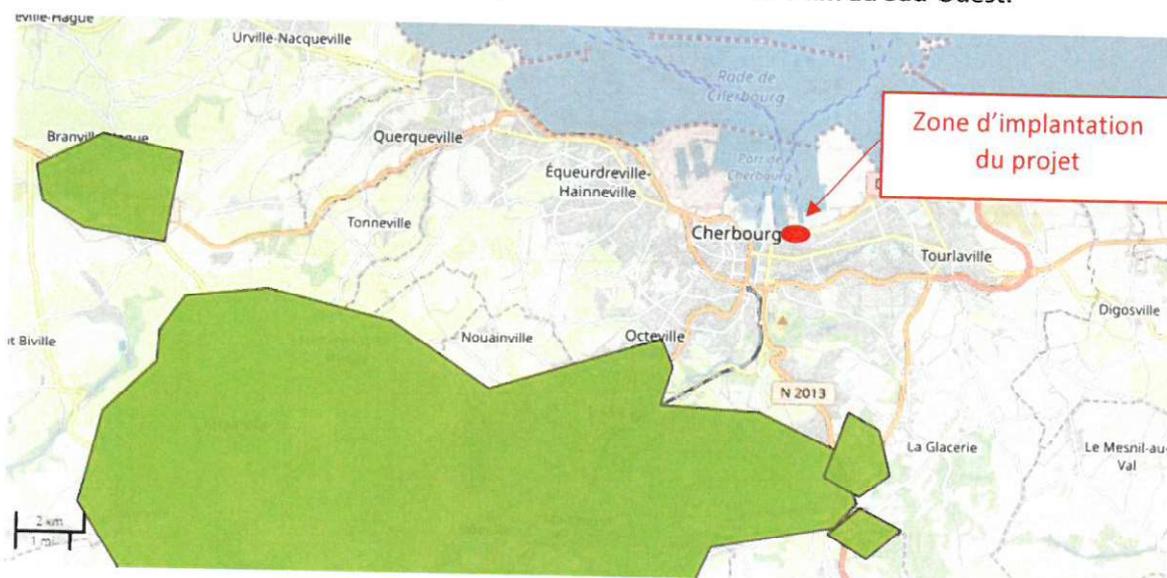
Annexe 12 : Eau potable et zone de répartition des eaux

1. Aire d'alimentation de captage en eau potable

L'alimentation en eau potable des citoyens est un enjeu de santé publique majeur et fait par conséquent l'objet d'une attention particulière de la part des services de l'Etat (Ministères en charge de la Santé et de l'Environnement, Agences Régionales de Santé). Pour assurer la production d'une eau potable de qualité, la protection de la ressource contre les divers types de contaminations (pesticides et nitrates mais aussi bactériologie, hydrocarbures, métaux lourds...) doit être une priorité et devrait être préférée aux solutions curatives.

Différents dispositifs sont ainsi définis par la législation pour susciter et encadrer les mesures de protection. Ces dernières peuvent intervenir à plusieurs degrés, que ce soit pour prévenir les pollutions accidentelles (périmètres de protection) ou les pollutions diffuses (aire d'alimentation du captage (AAC)).

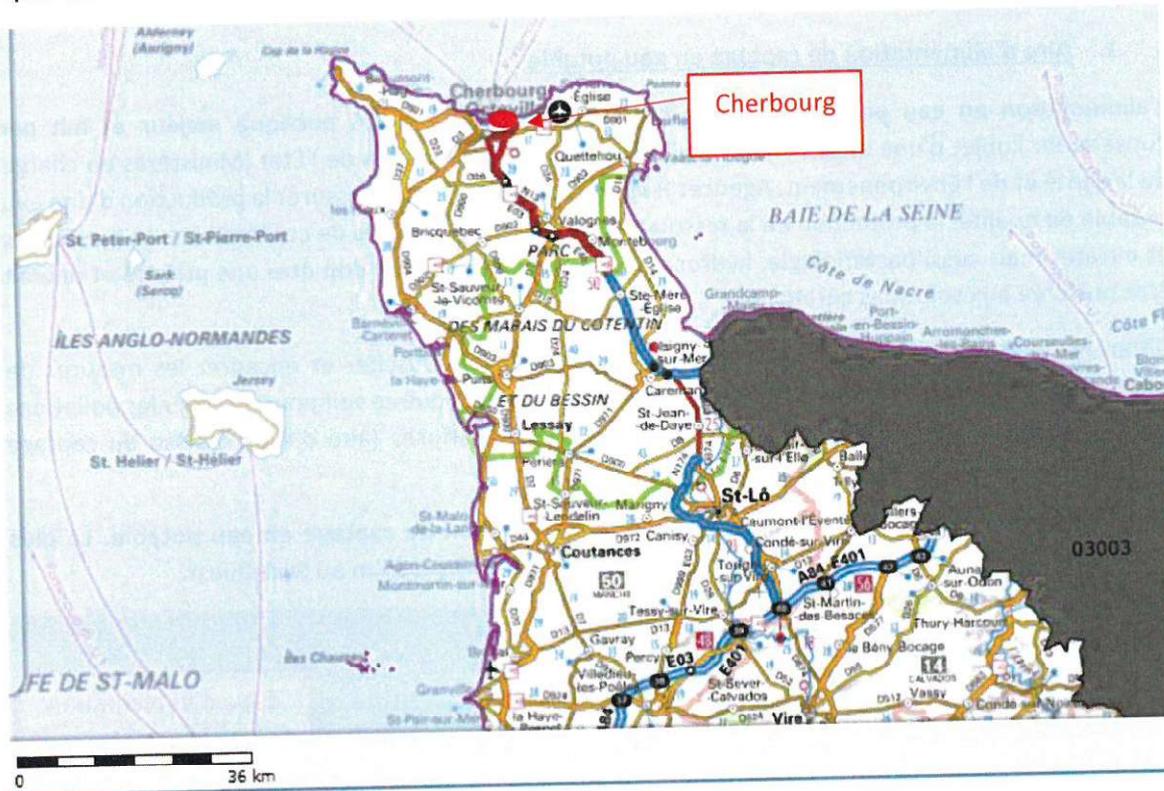
Le projet n'est pas localisé au sein d'une aire d'alimentation de captage en eau potable. La plus proche correspond à celle de « Cherbourg-Octeville 1 » à environ 5 km au Sud-Ouest.



AAC à proximité du projet (Source : <https://aires-captages.fr>)

2. Zone de répartition des eaux

Le projet est éloigné des zones de répartition des eaux. La plus proche correspond à celle du Bathonien à plus de 45 km au Sud-Est de la future zone de ferroutage.



Zone de répartition des eaux (Source : SIGES Seine Normandie)