

# 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

Création d'un service de feroutage sur le port de Cherbourg dans le département de la Manche (50).

### 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

Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe (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 (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
5. a) Construction de voies ferroviaires et de voies de service de plus de 1000m	Création d'une voie ferroviaire de service de 2065 m (1965 m en phase 1 et 100 m en phase 2.
b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux	Création d'une plateforme rail-route d'une surface à terme de 2,5 ha.
6.a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des EPC	Déviation d'un tronçon de la RD900 vers le boulevard Maritime avec raccordement sur le giratoire des Mielles.

### 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

Axe majeur dans les courants d'échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, le corridor atlantique a enregistré une croissance importante et continue des trafics en provenance ou à destination de la péninsule ibérique, hinterland principal de Ports de Normandie. Sur la RN10 (Bordeaux/Tours), le trafic de marchandises a augmenté de 240 % en 10 ans, avec une part importante de camions étrangers. Il s'agit donc d'offrir, dans la continuité d'un Appel à Manifestation d'Intérêt lancée par l'Etat Français en 2017, un service d'autoroute ferroviaire principalement pour remorques non-accompagnées entre Cherbourg et Bayonne, qui s'adressent directement aux transporteurs routiers. Le port de Cherbourg est le seul port Français transmanche, à l'Ouest du détroit, en capacité d'être embranché fer. Toutefois, si le réseau ferré dessert bien les terre-pleins conventionnels du port de Cherbourg, il ne fait que longer le terminal transmanche. Pour des raisons d'efficacité logistique et de coûts de service rendus au client, le traitement des remorques doit s'opérer au plus près des ferries, c'est-à-dire directement sur le terminal transmanche. Aussi, afin d'assurer une liaison vers le corridor RTE-T Atlantique et tout particulièrement à destination Sud-Ouest de la France, cœur de l'hinterland de Ports de Normandie, un embranchement et une voie ferroviaire seront donc créés pour accéder au terminal Transmanche. Le projet consiste donc en la création d'une voie ferroviaire parallèle à la voie principale, d'une plateforme rail-route (zone de feroutage) et du réaménagement du boulevard Maritime à l'approche du giratoire des Mielles.



#### 4.2 Objectifs du projet

Le projet d'acheminer des remorques par voie ferroviaire constitue une opportunité majeure pour le port de Cherbourg et Ports de Normandie.

Les objectifs sont les suivants :

- permettre de relier efficacement le port de Cherbourg par voie terrestre sur la base d'une fréquence élevée.
- Ouvrir les perspectives d'un développement transmanche plus massifié exploitant les capacités nautiques du port de Cherbourg (profondeur d'eau importante, accès H24 protégé par un des plus grandes rades artificielle au monde) d'accueillir des navires plus grands. Les armateurs prévoient de faire évoluer simultanément une flotte à Cherbourg, ou l'ont déjà fait comme Irish ferries avec des navires plus grands.
- Ce projet vise le report modal des trafics RoRo de Cherbourg vers le fer. Le projet contribue donc également à l'objectif de réduction des pollutions atmosphériques, notamment CO2.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet se déroulera en deux phases (cf. Annexe 4 "Plan du projet")

Phase 1 (en bleu clair) : Elle permettra de charger un train en le scindant en 3 parties. La localisation est dictée par la voie ferrée existante (Cf Annexe 7 "Plan des voies ferrées existantes"). L'aménagement du ferroutage se fera à proximité de cette voie pour permettre un raccordement rapide au réseau existant.

Les aménagements à créer :

une voie ferrée (trait bleu clair) en parallèle de la voie existante avec le quai de chargement des remorques.

Le réaménagement engendré sur le transmanche :

A l'heure actuelle, l'entrée du transmanche se situe au sud du terminal, où sera localisée la zone de ferroutage. L'entrée du transmanche est donc déplacée au nord du terminal Transmanche (Accès transmanche). Les parkings d'attente étant impactés, ils sont déportés au centre de la zone transmanche et à proximité immédiate du ferroutage, ce qui permettra une mise en attente pour le chargement. Il s'agit d'une réorganisation des plateformes et non de création.

Phase 2 (en bleu foncé) : Elle permet de charger un train en le scindant en 2 parties. Le quai de chargement et la voie ferrée est donc allongée.

Les aménagements à créer :

- Allongement du quai et de la voie ferrée

- Déviation d'un tronçon de la RD900 vers le boulevard Maritime et raccordement sur le giratoire des Mielles

Le réaménagement engendré :

- Suppression d'une partie du parking PL au profit de la zone de ferroutage

- Déplacement de la voirie d'accès du giratoire des Mielles à la zone de ferroutage

A noter que quelques bâtiments seront nécessaires pour accueillir les contrôleurs et opérateurs du terminal.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le terminal ferry de Cherbourg sera raccordé au réseau ferré national avec un service de ferroutage. Des trains porteurs de remorques de camions routiers pourront être accueillis et traités sur le port.



**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 les quelques bâtiments nécessaires à l'accueil des contrôleurs et opérateurs du terminal.

Un dossier déclaratif au titre de la loi sur l'eau pourrait 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.

**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 voie ferroviaire de service créée	2065 m
Surface de la plateforme rail-route créée en phase 1 et en phase 2	2 ha puis 2,5 ha (ajout de la voirie et extension de la zone de ferroutage)
Longueur de la route réaménagée (déviation de la RD900 sur le boulevard Maritime)	275 m en phase 1 puis, en phase 2, suppression de cette route pour un réaménagement du boulevard Maritime et raccordement au giratoire sur une longueur de 100 m

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Gare maritime du Port de Cherbourg  
Terminal Transmanche  
50110 Cherbourg en Cotentin

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_ Lat. \_\_° \_\_' \_\_" \_\_

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. 1° 36' 49" O Lat. 49° 38' 33" N

Point d'arrivée :

Long. 1° 35' 57" O Lat. 49° 38' 40" N

Communes traversées :

Cherbourg-en-Cotentin

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 ?



## 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 localisé à environ: - 885 m au Sud-Ouest de la ZNIEFF marine de type II " Grande Rade Orientale de Cherbourg et Baie du Becquet" et de la ZNIEFF marine de type I "Sables fins à Spio Decoratus de la Grande Rade de Cherbourg" - 1,2km au Nord de la ZNIEFF continentale de type I "Landes de la Montagne du Roule". 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 est localisé à environ 11,5 km au Sud-Ouest des cordons dunaires du littoral du Nord Cotentin couverts par un arrêté de protection de biotope. Voir Annexe 8 "Milieu naturel".
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Cherbourg-en-Cotentin présente une frange littorale ouverte sur la Manche.
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"/>	La future zone de feroutage est située à plus de 16 km à l'Est de la réserve naturelle nationale de la mare de Vauville. 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"/>	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.  Voir Annexe 9 "Nuisances acoustiques".
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 projet est concerné par plusieurs périmètres de protection de Monuments Historiques (MH) : Hall des Transatlantiques inscrit par arrêté du 16 août 2000 au titre de MH / Ancien Hôtel Atlantique inscrit par arrêté du 19 octobre 2001 au titre des MH / Hôtel de l'Ancienne Douane inscrit par arrêté du 16 février 1965 au titre des MH / Hall des trains et voie charretière équipements inscrit par arrêté du 27 décembre 1989. Voir Annexe 10 "Patrimoine historique".
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après la cartographie de la DREAL Normandie, le projet est localisé dans une zone à forte pré-disposition à la présence de zones humides. Aucune délimitation n'a été réalisée. Il est à rappeler que la création du service de feroutage est localisée dans une zone déjà urbanisée et imperméabilisée. Ainsi aucun nouvel impact n'est à considérer. Voir Annexe 8 "Milieu naturel".



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"/>	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. La zone de projet n'est pas incluse dans les zones réglementaires soumises au risque d'inondation par les eaux intérieures. Le projet est concerné par les aléas de submersion marine identifiés dans le PPR multirisques de la région de Cherbourg. La commune n'est pas concernée par un PPRT. 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"/>	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. Voir Annexe 11 "Risques majeurs et sites et sols pollués".
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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. Voir Annexe 12 "Eau potable et zone 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"/>	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. Voir Annexe 12 "Eau potable et zone de répartition des eaux".
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<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 à la ZSC « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire » localisée à environ 8 km du projet, à la ZPS « Landes et dunes de la Hague » à environ 11 km du projet et au SIC « Récifs et landes de la Hague » localisé à environ 11 km du projet. Voir Annexe 4 "Sites Natura 2000".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



## 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 ? <i>Appréiez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	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.
<b>Milieu naturel</b>	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 : - à la ZSC « Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire » localisée à environ 8 km du projet, - à la ZPS « Landes et dunes de la Hague » localisée à environ 11 km du projet, - au SIC « Récifs et landes de la Hague » localisé à environ 11 km du projet. Au vu de l'éloignement géographique, le projet n'aura aucun impact sur les sites Natura 2000.



	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur Ouest du projet est concerné par plusieurs périmètres de protection de sites inscrits au titre des 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"/>	<p>Le projet est localisé au niveau du terminal Transmanche. Il s'agit d'une zone déjà urbanisée et imperméabilisée.</p>
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est concerné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le risque nucléaire (comme une trentaine de commune dans la Manche)</li> <li>- le risque de transport de marchandises dangereuses (le port est utilisé pour des manutentions d'explosifs et des opérations de chargement et de déchargement des emballages de la société ORANO- centre de retraitement de déchets)</li> </ul> <p>Voir Annexe 11 "Risques majeurs".</p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est concerné par le risque sismique et le risque inondation par submersion marine.</p> <p>La zone de projet n'est pas incluse dans les zones réglementaires soumises au risque d'inondation par les eaux intérieures et n'est pas concerné par le risque mouvement de terrain. Cependant, le projet est inclus dans le zonage réglementaire du PPR multirisques de la région de Cherbourg.</p> <p>Voir Annexe 11 "Risques majeurs".</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet vise le report modal des trafics RoRo de Cherbourg vers le fer. Il contribue ainsi à la réduction des pollutions atmosphériques, notamment CO2.</p> <p>La zone d'étude est soumise aux risques sanitaires liés à la circulation automobile comme dans toute la commune (qualité de l'air).</p>
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Pendant la phase travaux, des déplacements de véhicules de chantiers sont nécessaires. De plus, le projet consiste en une zone de feroutage sur laquelle il est prévu le chargement de remorques sur des trains. Ainsi le projet engendre des déplacements de type routier et ferroviaire. En 2013, le trafic s'élevait à environ 11 000 véh/J dont 15% de PL sur le bd Amiot puis se scindait en deux : 6 000 Veh/j (15% PL) sur la voie portuaire et 5 000 Véh/j sur le bd Maritime. Aujourd'hui, le trafic n'a pas sensiblement évolué.</p>
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La future zone de feroutage engendrera des déplacements routiers et ferroviaires. Ainsi, il sera source de bruit.</p> <p>Cependant, aujourd'hui, la zone du projet est déjà concernée par des nuisances sonores liées à la RD900/boulevard Félix Amiot.</p> <p>De plus, la zone de terminal Transmanche étant exploitée, elle est déjà génératrice de bruit.</p> <p>Voir Annexe 9 "Nuisances acoustiques".</p>



	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux et en phase exploitation, des nuisances classiques liées aux circulations routières (véhicules de chantier) peuvent intervenir (pots d'échappement). En phase travaux, des prescriptions seront imposées aux entreprises. A noter que si les nuisances olfactives sont présentes localement avec la création de la zone de feroutage, le projet permettra de diminuer ces nuisances de manière régionale en limitant la circulation des camions au profit du fret.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La phase travaux est susceptible d'engendrer des vibrations qui seront localisées uniquement aux abords de la zone de chantier. Le chantier sera soumis aux textes réglementaires en vigueur sur les vibrations. En phase exploitation, les circulations ferroviaires engendrent naturellement des vibrations. Cependant, il s'agit d'une voie de service. La voie principale est déjà circulée.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le terminal transmanche est déjà éclairé. Le projet ne modifiera pas l'éclairage déjà présent.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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. En phase d'exploitation, les camions engendreront des rejets de dioxyde de carbone. A noter que si les rejets sont présents localement avec la création de la zone de feroutage, le projet permettra de diminuer ces nuisances de manière régionale en limitant la circulation des camions au profit du fret.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La future zone de feroutage étant déjà imperméabilisée, un ruissellement d'eau pluvial est déjà existant. Afin de palier aux éventuelles pollutions du milieu aquatique liées à la nouvelle activité sur la zone, il pourra être installé un débourbeur, un séparateur à hydrocarbures et un système de rétention de la pollution accidentelle.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à produire des effluents.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lors de la phase travaux, le projet produira des déchets de chantier de nature diverse. Ces déchets seront collectés et traités en fonction de leur nature dans des filières adaptées.



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La qualité paysagère de l'aménagement réalisé au vu de la présence de Monuments Historiques (MH) à moins de 500 m sera assurée par la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France. A noter cependant que seule l'extrémité Ouest du projet est concernée par les périmètres de protection des MH. De plus, la zone est déjà urbanisée et que le terminal transmanche permet d'ores et déjà le trafic de marchandises. Le projet consiste en un réaménagement de zones déjà existantes.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone est déjà urbanisée. Le terminal transmanche permet d'ores et déjà le trafic de marchandises. Le projet consiste en un réaménagement de zones déjà existantes. Bien que le trafic de trains puisse potentiellement perturber la circulation dans le secteur urbain (présence de passages à niveau), celui-ci devrait rester mesuré car il ne concernera qu'un temps relativement court (moins de 2 min 30 d'attente par passage à niveau) avec un trafic de 1 train aller / retour par jour (.Cf. Annexe 7).

**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 (consulté le 25 avril 2019) et de la préfecture de la Manche aucun projet ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ni d'une enquête publique n'est recensé sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin depuis 2017.

**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 déboureur, 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,...)

**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.

La zone de ferroutage est localisée au sein du terminal Transmanche déjà exploité. Le projet consiste en un réaménagement d'une zone déjà imperméabilisée et urbanisée. Toutes les précautions seront prises en phase chantier afin de limiter le risque de pollution et de nuisances (olfactives, sonores). En phase d'exploitation, le projet permettra de développer économiquement le port de Cherbourg. De plus, il permettra le report modal des trafics RoRo de Cherbourg vers le fer et contribuera ainsi à l'objectif de réduction des pollutions atmosphériques, notamment CO<sub>2</sub>.

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.

Au vu des mesures mises en place et du bénéfice du projet pour le port de Cherbourg, une évaluation environnementale ne nous apparaît pas nécessaire.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<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 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 "Plan des voies ferrées existantes" / Parties concernées: 4.3.1
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 - Contest

le,

28 MAI 2019

Signature

