

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE À LA RÉALISATION D'UN TERMINAL DE FERROUTAGE SUR LE PORT DE CHERBOURG

20 juin 2022 - 15 juillet 2022



Cette concertation est portée par



En partenariat avec



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

Le projet en résumé

Brittany Ferries et Ports de Normandie lancent un projet de ferroutage via Cherbourg-en-Cotentin, reliant la Grande-Bretagne et l'Irlande à l'Espagne.

Dans un contexte où les préoccupations environnementales, la taille croissante des navires et le Brexit impactent fortement le trafic transmanche, Ports de Normandie et Brittany Ferries ont décidé de répondre à ces différents enjeux en conjuguant leurs projets de développement entrepreneurial et territorial avec un projet ambitieux de ferroutage qui reliera la frontière espagnole à la Grande Bretagne et l'Irlande, via Cherbourg. Il s'agit là du premier des grands projets intermodaux du corridor Atlantique, projet qui va permettre d'approfondir l'hinterland du port de Cherbourg et d'offrir une nouvelle alternative modale aux transporteurs routiers. La mise en exploitation d'un service de Transport de Semi-Remorques (TSR) via une autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre a nécessité, de la part de SNCF Réseau, des adaptations d'infrastructures pour « gommer » les obstacles de gabarit existants sur l'itinéraire ente les 2 terminaux (travaux sur 3 ponts routes, adaptation de 4 tunnels...)

Brexit, évolution de la taille des navires, préoccupations environnementales... tous ces facteurs conduisent tendanciellement à un usage plus intégré du transport routier favorisant la progression des flux de remorques routières non accompagnées (c'est à dire sans tracteur routier) au sein de chaînes multimodales massifiées.

Le développement de ce premier service d'Autoroute ferroviaire Atlantique répond à plusieurs objectifs stratégiques pour Brittany Ferries :

- Renforcer sa productivité : réduction du nombre de tracteurs routiers transportés (optimisation du poids et du volume embarqué) au profit de la remorque en augmentant la part des trafics de véhicules non-accompagnés dans la globalité des activités maritimes fret
- Anticiper les contraintes règlementaires en matière de réduction des émissions liées au transport en offrant un service à haute performance environnementale aux logisticiens et aux transporteurs
- Consolider sa position sur les lignes longues entre l'Espagne et les Iles Anglo-Celtiques et diversifier son offre maritime vers le ferroviaire

C'est sur ces considérations que Brittany Ferries a entamé une réflexion sur un arc de ferroutage reliant la frontière espagnole à un port du Transmanche. Ce projet ferroviaire fait partie d'une stratégie plus vaste intégrant également le renouvellement de sa flotte, dont Cherbourg a bénéficié dès 2021 (Mise en service du Galicia) et en 2022 (Mise en service du Salamanca)

Le projet proposé par Brittany Ferries s'appuie sur la technologie LOHR, qui :

- Rend compatible le gabarit des remorques avec les tunnels ferroviaires, une contrainte majeure sur le réseau ferroviaire du corridor Atlantique.
- Autorise le chargement de remorques non préhensibles, soit l'essentiel du parc européen de remorques
- Met en œuvre un système logistique performant qui simplifie, accélère et sécurise les manœuvres de chargement
- Rend possible les connections avec d'autres terminaux français et européens (Sète, Italie...)

Ce projet implique pour Brittany Ferries d'investir dans la construction d'un terminal ferroviaire à Mouguerre (Agglomération de Bayonne) et d'exploiter deux sillons quotidiens de 950 km sur l'itinéraire

ferroviaire Mouguerre-Cherbourg et, avec une capacité d'emport de 42 remorques par sens (un trajet A/R par jour soit 84 remorques). Les autorités de la Région Normandie et Ports de Normandie ont été sensibilisées à ce projet et en ont rapidement vu la convergence avec leur projet territorial.

Dans ce contexte, Ports de Normandie s'est fixé cinq objectifs stratégiques :

- Accueillir des navires plus grands
- Consolider et approfondir son Hinterland
- Répondre aux enjeux du Brexit
- Mettre en œuvre des services multimodaux pour un acheminement massifié et performant de remorques, à la fois alternatif et complémentaire à la traction routière
- Contribuer à un transport plus vertueux sur le plan environnemental

Un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé, afin d'identifier les opérateurs ferroviaires usagers du terminal ferroutage à créer sur le port de Cherbourg, le seul terminal transmanche aisément connectable au réseau ferroviaire à l'Ouest du Déroit.

Brittany Ferries a répondu à cet AMI en proposant un service ferroviaire entre Cherbourg et Bayonne.

La construction du terminal de Cherbourg - pilotée et financée par Ports de Normandie - devrait débuter en 2023 après la phase de concertation publique se déroulant du 20 juin au 15 juillet 2022. Sa mise en service et celle de la ligne de ferroutage est prévue courant 2024.

Après la période de montée en charge, ce sont environ 25 000 remorques qui pourront être acheminées chaque année depuis/vers le Port de Cherbourg, soit l'équivalent du volume Angleterre habituellement traité à Cherbourg.

Pour Ports de Normandie, ce projet représente un investissement de 7M€, financés par la Région Normandie, le Département de la Manche et la Communauté d'agglomération du Cotentin. L'Europe soutient également ce projet à hauteur de 1,4 M€ (inclus aux 7 M€).

Hervé Morin, Président de Ports de Normandie

« Ce projet démontre, une nouvelle fois, la capacité d'innovation de la Normandie. En approfondissant l'hinterland du Port de Cherbourg, ce terminal de ferroutage vise tout à la fois à poursuivre le développement de ce port aux qualités nautiques rares, sans compromettre le trafic transmanche sur Dieppe et Ouistreham, mais en offrant une alternative complémentaire et respectueuse de l'environnement. »

Jean-Marc Roué, Président du Conseil de Surveillance de Brittany Ferries

« Brittany Ferries, après avoir pris la mer, va prendre le rail ! Le projet Intermodal s'inscrit dans une vraie réflexion de marketing territorial et de vision stratégique. Ce nouveau projet prend forme. Le Brexit est consommé, le besoin de renforcer les échanges Nord-Sud s'impose. Relier l'Espagne au Royaume-Uni et l'île d'Irlande en associant la route, le rail et le transport maritime s'inscrit dans la transition énergétique et responsable de notre entreprise. Ouistreham est et restera le port numéro un du fret transmanche pour Brittany Ferries. L'objectif est bien de capter des flux supplémentaires.

La question des circulations de navettes a fait l'objet de concertations entre Brittany Ferries, SNCF Réseau et la DGITM¹ depuis 2 ans. Elles ont abouti à la signature d'un accord cadre en mars 2022. »

¹ Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

Jean Morin, Président du Département de la Manche

« Au lendemain de nouvelles annonces alarmistes du GIEC, le projet de ferroutage qui reliera la Manche au Sud-Ouest de la France améliore les échanges économiques entre le Nord et le Sud de l'Europe, en les rendant plus respectueux de l'environnement. Au travers de Ports de Normandie, le Département se réjouit de participer à l'essor de ce projet ambitieux de transport, emblématique de notre volonté d'un développement toujours plus respectueux de notre territoire. »

David Marguerite, Président de la SPL Cherbourg Port, Président de la Communauté d'agglomération du Cotentin

« Le Cotentin, Terre Bleue, porte avec dynamisme son identité liée à ses 200 km de linéaire côtier à l'entrée de la Manche. Marqueur fort de ce territoire, le port de Cherbourg-en-Cotentin, au sein des Ports de Normandie, connaît un fort développement. Ses infrastructures et matériels, en évolution constante, et ses personnels au professionnalisme reconnu lui permettent d'absorber le net afflux des activités transmanche de passagers et de fret.

Je me réjouis que l'installation d'un terminal de ferroutage vienne renforcer cet essor du port de Cherbourg-en-Cotentin. Cette alternative au transport routier contribue à la diversification énergétique et vient accroître le dynamisme et l'attractivité de l'ensemble du territoire de l'agglomération du Cotentin. »

Benoît Arrivé, Maire de Cherbourg en Cotentin

« Cette ligne de ferroutage élargit le marché du port de Cherbourg en le rapprochant plus encore du Sud-Ouest de l'Europe. Et tout en renforçant le port, elle ouvre la voie à une plus grande sobriété énergétique en retirant chaque année 20.000 remorques du réseau routier. C'est l'une des nouvelles routes du commerce en Europe qui se dessine sous nos yeux et Cherbourg-en-Cotentin y tient une place déterminante. »

Les acteurs du projet

Ports de Normandie

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, « Ports de Normandie » ce sont :

6 000 emplois directs et indirects (Etude INSEE 2016) / 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020 / 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables et 2 futures bases de maintenance / 2 millions de passagers transmanche par an / 7 millions de tonnes de marchandises par an / Près de 60 escales croisières par an et plus de 150 000 croisiéristes / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600 nuitées / 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / Une offre de réparation navale complète.

Ports de Normandie est le fruit d'une alliance entre la Région Normandie, les départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et les Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires. Retrouvez toutes les informations à propos de Ports de Normandie sur portsdenormandie.fr



Port de Caen-Ouistreham



Port de Cherbourg



Port de Dieppe

Les trois ports composant « Ports de Normandie » sont au **centre de la façade Manche et à proximité de l'Angleterre, de l'Irlande et des Iles anglo-normandes**. Ils proposent 11 départs quotidiens via 6 routes différentes desservies par 5 compagnies ferries. Disposant de dessertes multimodales de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, ils offrent des capacités portuaires permettant de **traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités diversifiées**. A proximité des champs éoliens offshore et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d'Europe, ils sont en passe de devenir **l'un des acteurs majeurs du développement des Energies Marines Renouvelables**.

Brittany Ferries

Acteur français majeur du transport maritime et du tourisme européen, Brittany Ferries joue un rôle prépondérant au service du développement économique et touristique des régions littorales qu'elle dessert. Forte d'**une flotte de douze navires et premier employeur de marins français**, Brittany Ferries occupe aujourd'hui une position de **leader sur l'Arc Atlantique**.

Par le **renouvellement de sa flotte** et la **transition énergétique** déjà amorcés, Brittany Ferries poursuit son plan de relance et de développement, confiante en la pérennité de son avenir. **À l'horizon 2025, quatre nouveaux navires respectueux de l'environnement auront rejoint la compagnie.**

Les chiffres clés de Brittany Ferries

Chiffre d'affaires 2021 : 212, 4 M€ (469 M€ en 2019)

Renouvellement de la flotte avec 4 nouveaux navires de type E-Flexer : 2 navires propulsés au Gaz Naturel Liquéfié qui entreront en service en 2022 et 2023 et deux navires GNL-hybrides en 2024 et 2025.

Emplois : 2 250 salariés dont 1 444 navigants (Equivalent plein-temps)

Passagers : 544 150 en 2021 (2 498 354 en 2019)

Fret : 154 370 en 2021 (201 554 en 2019)

12 navires opérant entre la France, Le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Irlande via 14 routes maritimes

12 ports : Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen, Le Havre, Plymouth, Portsmouth, Poole, Cork, Rosslare, Santander, Bilbao.

Retombées touristiques : 123 000 visiteurs uniques France, générant 2,4 millions de nuitées en 2021 (857 000 en 2019 avec 8,7 millions de nuitées en 2019).

SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur, les 53 000 collaborateurs de SNCF Réseau développent l'offre ferroviaire et assurent la circulation des trains sur les 28 000 kilomètres de ligne dont ils assurent l'entretien, la modernisation et la sécurité. Partenaire des pouvoirs publics et des territoires, garant d'un accès neutre et équitable à l'infrastructure, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients, dont les principaux sont les entreprises de transport ferroviaire et les autorités organisatrices.

SNCF Réseau, acteur clé du développement ferroviaire

SNCF Réseau a pour mission de commercialiser l'accès au réseau ferré national, ainsi que de développer, moderniser et sécuriser les infrastructures pour maximiser la circulation des trains sur l'ensemble du territoire français.

L'entreprise s'articule autour de différentes activités complémentaires :

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure
- La gestion opérationnelle des circulations voyageurs et fret
- La régénération et la maintenance de l'infrastructure
- Le développement et l'optimisation de la performance du réseau

Le réseau ferré français en 2020 en quelques chiffres :

- **5 millions** de voyageurs quotidiens
- **30 000 km** de lignes sur l'ensemble du territoire national
- **10 000 trains commerciaux** circulant quotidiennement sur le réseau
- **250 000 tonnes de marchandises transportées chaque jour**

Cherbourg Port

Cherbourg Port exploite, pour le compte de Ports de Normandie, le port de Commerce de Cherbourg-en Cotentin, le port de pêche ainsi que le port transmanche, dans le cadre d'une délégation de service publique (2022-2032).

Ses missions principales sont :

- L'aménagement, la construction et la maintenance des superstructures et des bâtiments
- L'exploitation du domaine public portuaire comprenant les ouvrages et les superstructures
- L'exploitation des outillages
- Le lamanage des navires

C'est donc Cherbourg Port qui exploitera le terminal de ferroutage.

Premier port français à destination de l'Irlande (Dublin et Rosslare), le port de Cherbourg dessert également le Royaume Uni (Poole et Portsmouth) et les îles Anglo-Normande.

Les chiffres clefs

- 4 compagnies maritimes fidèles au port de Cherbourg : Irish ferries, Stena Line, Condor Ferries et Brittany Ferries
- 1 000 escales
- 110 000 remorques
- 660 000 passagers
- 180 000 voitures
- 80 salariés
- 12 M€ de chiffre d'affaires annuel

Le département de la Manche

Le regard tourné vers la mer, tirant partie de l'énorme potentiel de ses ressources, la Manche est profondément maritime. Bordé par 3 façades côtières disposant d'un littoral de 355 km, riche de 19 ports, doté d'un vaste bassin de navigation situé à proximité de sites naturels et patrimoniaux exceptionnels, le territoire dispose d'atouts majeurs. Des atouts maritimes que le Département entend révéler et valoriser pour faire émerger la Manche parmi les territoires les plus attractifs avec toute sa singularité.

En 2017, le Département a mis en place un « Plan nautisme » pour mieux capitaliser sur tous les atouts de sa façade maritime, intégrant la dynamisation des ports mais aussi les activités économiques, environnementales, sportives, touristiques et de loisirs qui y sont liées comme la valorisation des clubs nautiques et écoles de voiles, la promotion des transports maritimes, notamment vers les îles anglo-normandes, l'incitation du développement de services et circuits touristiques dédiés à la mer... Avec à la clé, des emplois, le développement de l'attractivité de la Manche et des effets positifs sur tout le territoire. Avec près de 7 000 places de plaisance dans les ports ou dans les zones de mouillage, la Manche représente à elle seule près de la moitié de la capacité d'accueil de la Normandie.

L'agglomération du Cotentin

Surnommée la Presqu'île Normande, le Cotentin est une terre de contrastes. Avec ses 220 km de côtes et son bocage, ce territoire est un concentré de la Normandie et bénéficie de la plus grande façade maritime de la région ! L'émergence de la marque « Le Cotentin -Terre Bleue » révèle cette identité ancrée depuis toujours dans notre ADN. Traditionnellement marqué par la culture de la mer et l'agriculture, Le Cotentin a également su saisir les opportunités industrielles et compte sur la présence de grands donneurs d'ordres sur son territoire. La richesse de ses paysages, sa qualité de vie ou sa proximité géographique avec l'Irlande et l'Angleterre font aussi du Cotentin une destination touristique reconnue.

L'Agglomération du Cotentin est ainsi la 3ème plus vaste collectivité de France avec ses 129 communes membres et la 4ème agglomération de Normandie grâce à ses 185 000 habitants. Les compétences du Cotentin sont nombreuses, l'Agglomération intervient tant en faveur de l'attractivité (économie, habitat, enseignement supérieur, santé, etc.) qu'au profit d'un cadre de vie exceptionnel (déchets, cycle de l'eau, transports, etc.).

Le Cotentin, Terre Bleue, c'est aussi le port de Cherbourg dont l'important essor actuel est un atout fort d'attractivité et de développement du territoire.

Cherbourg en Cotentin

Cherbourg-en-Cotentin est une ville située dans le département de la Manche en région Normandie, au nord de la péninsule du Cotentin. Elle est peuplée de 79 200 habitants. C'est une ville portuaire possédant la plus grande rade artificielle d'Europe et la seconde au monde. C'est également, avec les villes d'Avranches et de Coutances, une des trois sous-préfectures du département de la Manche et également la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord.

Elle est constituée en tant que commune le 1er janvier 2016, par la réunion des cinq comuns membres de la communauté urbaine de Cherbourg, sous le statut de commune nouvelle : Cherbourg-Octeville (elle-même issue de la fusion des communes de Cherbourg et Octeville le 1er mars 2000), Équeurdreville-Hainneville (issue de la fusion des communes d'Équeurdreville et Hainneville en 1965), La Glacerie, Querqueville et Tourlaville.

Fort d'un tissu économique diversifié, Cherbourg-en-Cotentin, territoire maritime, est un véritable pôle commercial et industriel, à la richesse exceptionnelle avec notamment la plus grande rade artificielle d'Europe, réalisation architecturale de 1 500 hectares des XVIIIe et XIXe siècles. Avec ses trois digues, elle abrite quatre vocations portuaires : plaisance, commerce, pêche et militaire. Le territoire regorge de projets et de créativité avec toujours la volonté de promouvoir le terroir. Avec Caen, Cherbourg-en-Cotentin est le principal centre culturel de l'ancienne région Basse-Normandie.

Zoom sur les objectifs de Ports de Normandie

1- Créer les conditions d'un développement transmanche massifié exploitant pleinement les capacités nautiques du port de Cherbourg qui permettent d'accueillir des navires plus grands

L'industrie maritime (porte-conteneurs, vraquiers, rouliers...) est marquée par la croissance continue de la taille des navires. Cette taille croissante permet des économies d'échelles. Le ferry n'échappe pas à cette tendance. Brittany Ferries a commencé à renouveler sa flotte notamment à partir de Cherbourg avec l'arrivée du Galicia en 2021, et du Salamanca en 2022, qui réalisent chacun une desserte hebdomadaire sur Portsmouth. Irish Ferries a introduit le WB YEATS, un des plus grand ro/pax au monde, sur la route Cherbourg/Dublin. Stena Line assure plus ponctuellement la liaison Rosslare/Cherbourg avec l'Estrid.

La massification qu'apporte le ferroviaire (jusqu'à 42 remorques par train) permettra d'accompagner cette tendance.

2- Consolider et approfondir l'Hinterland de Ports de Normandie

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 important 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.

Le marché de la péninsule ibérique représente une cible privilégiée pour le fret ferroviaire car il constitue à la fois un débouché majeur de Ports de Normandie en lien avec les marchés de l'Angleterre et d'Irlande en forte croissance, pour lequel la route reste le mode de transport le plus utilisé pour le fret entre l'Espagne et le reste de l'Europe (source : observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées – juillet 2016). Or, le train est adapté au trajet de longue distance. Le port et la liaison ferroviaire offrent donc une alternative innovante d'acheminement des remorques entre la zone Sud-Ouest et Nord-Ouest de l'Europe.

Le terminal de ferroutage permet également d'envisager des connections avec d'autres terminaux. Cherbourg vient en effet compléter le maillage Lohr avec un terminal dans le nord-ouest de l'Europe. La perspective de multiplication des terminaux ferroviaire en Europe en capacité de charger les remorques offre la possibilité de diversifier et d'agrandir l'hinterland des transporteurs maritimes basés à Cherbourg et ainsi de proposer une alternative significative au transport des remorques à l'échelle européenne. C'est une réponse structurante à la logique croissante des flux intra-européens plus respectueuse de l'environnement.

A moyen terme et sur la base du projet de Brittany Ferries, le projet cherbourgeois offre l'opportunité d'élargir l'hinterland du port, notamment vers le Sud-Est de la France, région où Ports de Normandie a, jusqu'alors, peu d'influence.

Cette offre est complémentaire à celle proposée par le port de Ouistreham, lequel bénéficie d'une meilleure accessibilité routière (distance plus courte), depuis la frontière espagnole. La route via la ligne Dieppe/Newhaven permet de son côté un accès plus direct sur Londres.

3- Répondre aux enjeux du Brexit

En introduisant de nouveaux contrôles douaniers, le Brexit engendre pour les biens courants un risque d'arrêt du camion au port pour vérifier la conformité douanière de la marchandise et impose pour les animaux et les biens agro-alimentaires un contrôle systématique de la marchandise. Le Brexit vient donc perturber le fonctionnement du passage portuaire. L'enjeu majeur de Ports de Normandie consiste à conserver la plus grande fluidité possible de passage de la marchandise. Ce sera un élément déterminant pour accroître son attractivité et sa compétitivité relatives face aux points de passage majeurs en Europe, structurellement plus sensibles à la congestion. Des travaux ont été réalisés en ce sens. De nouveaux sont prévus notamment pour faire face aux nouveaux contrôles migratoires.

Le traitement de remorques non accompagnées élimine le coût improductif lié au temps d'attente du chauffeur. Le projet de ferroutage vient renforcer la capacité de traitement des remorques non-accompagnées à Cherbourg à la fois pour les marchés Angleterre, mais aussi Irlande, dont les lignes directes depuis Cherbourg, bénéficient d'un report significatif du trajet via le Landbridge plus complexe et plus risqué pour les transporteurs routiers du fait de contrôles obligatoires ou aléatoires.

4- Offrir un nouveau service performant, à la fois alternatif et complémentaire, du tout-route

Le projet combine et optimise les différents modes de transport. Il assure ainsi un transport massifié susceptible de réduire les coûts tout en conservant la flexibilité du roulant pour les opérations de transbordement et de pré / post acheminement. Elle permet donc une logistique performante en offrant une alternative modale qui s'affranchit des contraintes grandissantes du mode routier (temps de conduite et pauses obligatoires, circulation interdite le dimanche hors frigo, cabotage désormais limité, difficultés croissantes pour recruter des chauffeurs...).

En s'appuyant sur la technologie Lohr, les remorques non préhensibles, qui constituent l'essentiel du parc remorques européens, sont au cœur du projet. Le système Lohr offre une logistique performante qui simplifie, accélère et sécurise les manœuvres de chargement/déchargement de tous types de remorques sur les terminaux. Le projet de Ports de Normandie de créer un terminal ferroviaire situé au cœur du port transmanche minimisera les temps et les coûts de transfert des remorques entre navire et train. Il limite enfin la mobilisation inutile de tracteurs routiers durant la traversée maritime.

Le projet permet ainsi une nouvelle attractivité du port de Cherbourg dans la perspective d'une autre répartition modale du transport européen de remorques.

5- Contribuer à l'objectif d'un transport plus vertueux sur le plan environnemental

Transporter par train les remorques réduira la pollution atmosphérique, notamment les émissions de CO², améliorera la sécurité routière, réduira la congestion routière sur le trajet et les autres externalités comme l'accidentologie...

La performance environnementale devient un argument commercial pour l'ensemble de la chaîne logistique normande.

Zoom sur les objectifs de SNCF RESEAU

1- Les travaux nécessaires sur le parcours entre Mouguerre et Cherbourg

La mise en exploitation d'un service de Transport de Semi-Remorques (TSR) via une autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre a nécessité des adaptations d'infrastructures pour « gommer » les obstacles de gabarit existants sur l'itinéraire entre les 2 terminaux. Ainsi, il a été identifié :

- 3 ponts routes (passage de la voie ferrée sous le pont) entre Caen et Tours
- 4 tunnels (entre Poitiers et Bordeaux)

Pour permettre une mise en exploitation au plus tôt, 2 actions simultanées ont été menées :

- Études et travaux sur les 3 ponts routes de 2019 à début 2021
- Élaboration d'une méthode innovante pour les 4 tunnels de dégagement de débouché (travaux en juste besoin du service visé, contrairement aux dispositions industrielles habituelles de dégagement du gabarit, adapté à tous les trafic)

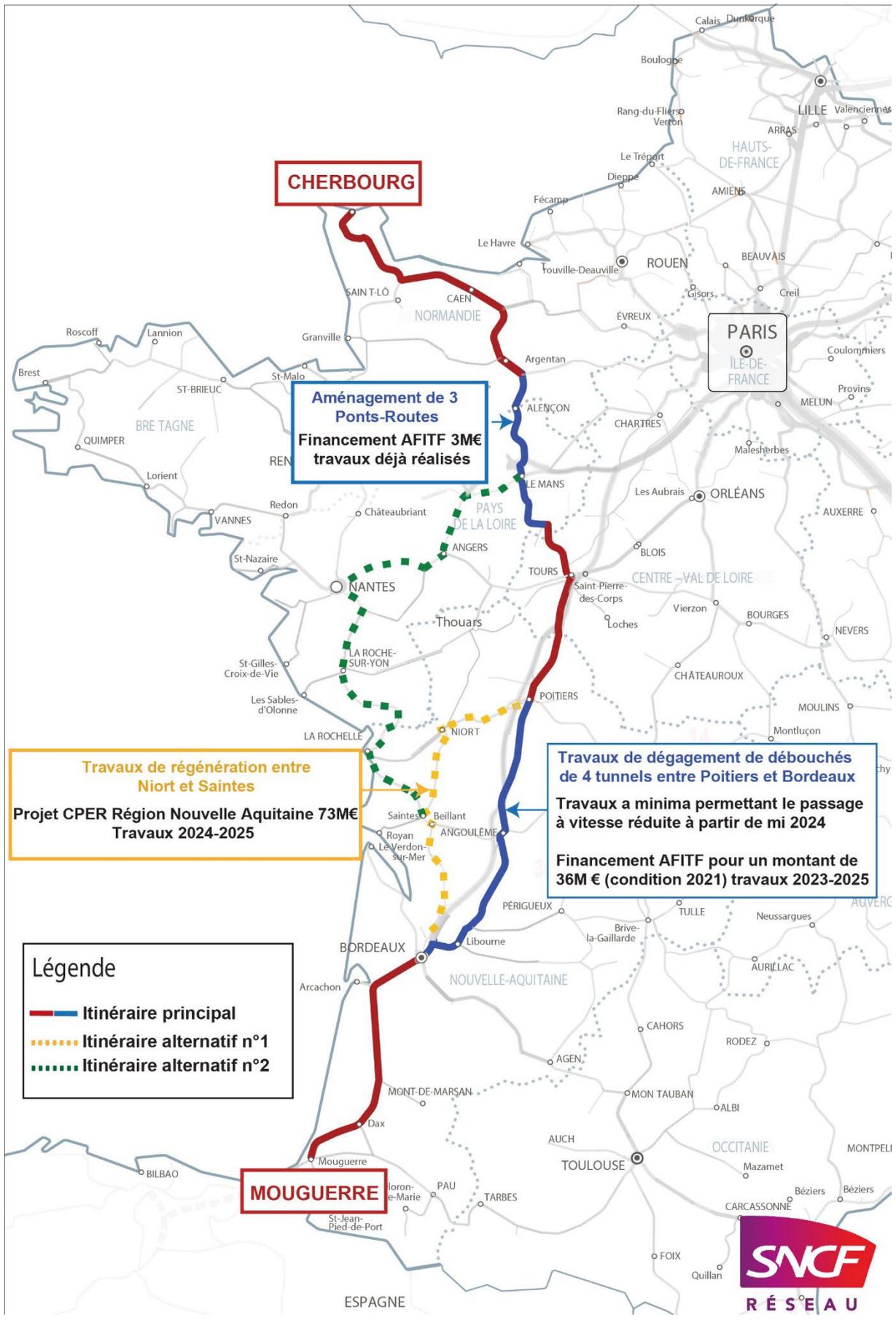
Cette innovation dans l'approche du sujet permet de ne pas attendre le dégagement du gabarit dans le cadre du projet « axe atlantique » (de la frontière du Benelux jusqu'en Espagne) à un horizon de 2030 et plus.

Parallèlement aux études techniques et aux travaux déjà réalisés (3 ponts routes) ou à venir (4 tunnels), la recherche du tracé horaire des trains, sous forme de sillons, a été menée. Ce tracé tient compte des contraintes horaires maritimes de Brittany Ferries (arrivée / départ des navires) et de la demande de la ville de Cherbourg de minimiser l'impact des fermetures de passages à niveau (PN) dans la traversée de Cherbourg à une heure de pointe routière.

Pour répondre favorablement à la municipalité, le départ en soirée du convoi a été différé de 30 mn. Cela a eu pour effet d'obliger SNCF Réseau à réorganiser, plus au sud, les travaux de nuit sur le jour. Après étude plus approfondie de l'impact sur les circulations commerciales (très important), il a été mis en place un alternat d'itinéraire, via Le Mans / Nantes / La Rochelle / Saintes certaines semaines et via Poitiers / Niort / Saintes les autres semaines. Outre l'impact sur l'organisation des travaux de SNCF Réseau, le projet CPER de renouvellement de la voie entre Niort et Saintes a été reprogrammé, après avis favorable de la Région Nouvelle Aquitaine, pour tenir compte du service AF de Brittany Ferries.

A ce jour, la programmation prévisionnelle des travaux sur les 4 tunnels (de 2023 à 2025) reste à stabiliser, dans le cadre d'une concertation avec les Entreprises Ferroviaires pour minimiser l'impact commercial de celles-ci.

L'engagement de SNCF Réseau, outre l'accord cadre signée en avril, est de dégager l'itinéraire principal via Angoulême, pour fin 2026 au plus tard.



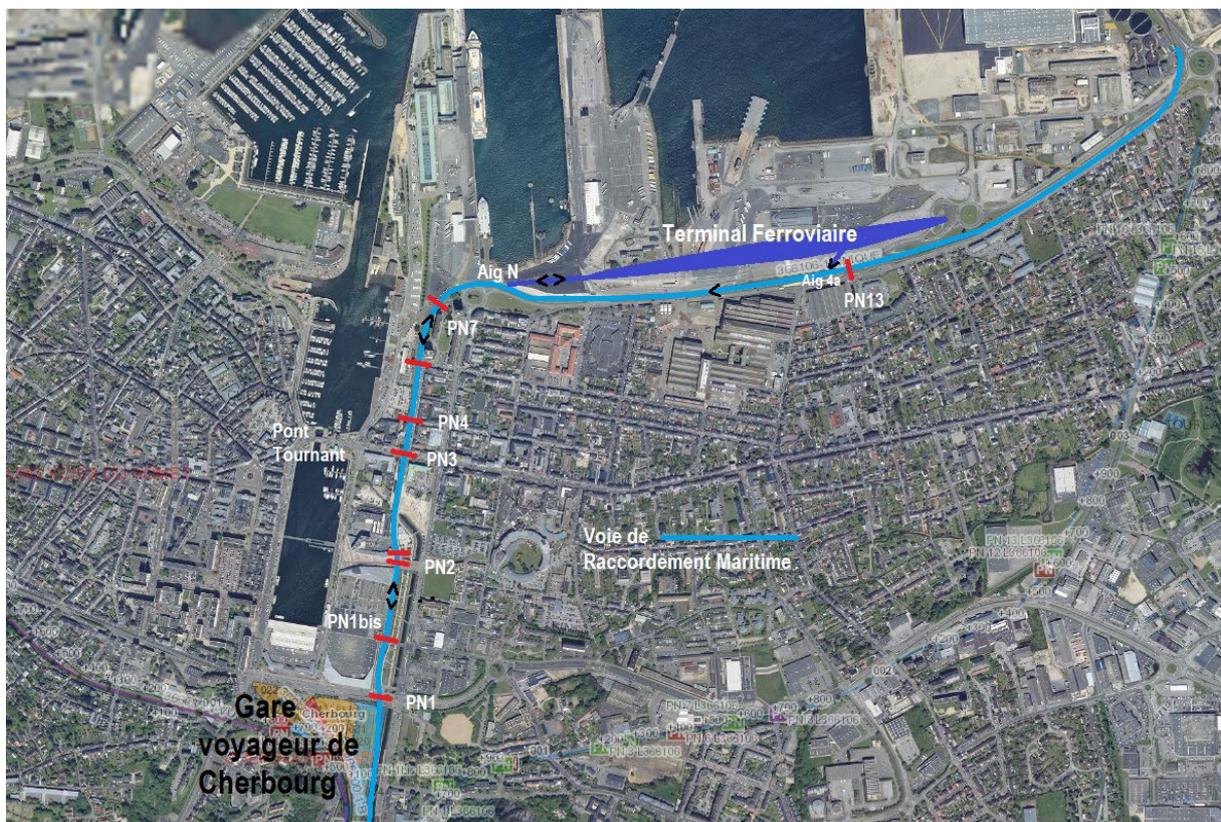
2- Minimiser la gêne occasionnée dans la ville de Cherbourg par la circulation des trains d'autoroute ferroviaire

L'accès au terminal d'autoroute ferroviaire se fait en empruntant une voie ferrée dédiée appelée voie de raccordement maritime.

La voie ferrée traverse la ville de Cherbourg et est située dans un environnement urbain dense notamment à certaines périodes de la journée. Afin de ne pas couper littéralement la ville en deux, cette voie comporte un nombre important de passages à niveaux (PN), certains routiers et d'autres piétons afin de faciliter au maximum les flux entre les secteurs Est et Ouest de la ville.

Cette voie ferrée peut être circulée à 30 km/h à l'exception de quelques zones, notamment dans le sens Port > Gare, où par rapport au fonctionnement des passages à niveaux et interaction avec les feux routiers, une limitation à 10 km/h existe sur une courte distance.

Bien que cette liaison ferrée ne soit actuellement empruntée que très ponctuellement par des circulations ferroviaires, elle a connu jusqu'au tout début des années 2000 des passages fréquents notamment avec un trafic de voitures Toyota.



Afin de limiter la gêne occasionnée aux flux routiers, SNCF Réseau a travaillé sur deux pistes d'optimisation, heures de passage du train en matinée et soirée et optimisation du temps de fermeture de certains passages à niveaux :

- Afin d'éviter les périodes de pointe de la circulation routière, les heures d'arrivée et de départ ont été adaptées. Cette adaptation a des conséquences directes sur l'ensemble du parcours entre Cherbourg et Mouguerre et SNCF RESEAU a dû travailler sur des modifications de pages

travaux et d'interactions avec d'autres trains. L'heure d'arrivée du train à Cherbourg est prévue à 11h00 et son départ vers 19h15

- L'optimisation du temps de fermeture des passages à niveau et plus particulièrement le PN n°3 en coordination avec des feux routiers est assurée par une augmentation de la vitesse de circulation du train passant de 10 à 20 km/h dès le départ de la plateforme ferroviaire du port. Cette augmentation de vitesse permet le dégagement plus rapide du passage à niveau réduisant ainsi de moitié le temps d'attente. Cela nécessite des modifications techniques du passage à niveau mais également un aménagement routier en créant des échappatoires pour les véhicules qui pourraient être engagés et arrêtés sur le passage à niveau. Ces aménagements du PN3 situé rue du Val de Saire qui conduit également au pont tournant de la ville, permettra d'éviter qu'une remontée de file ou un blocage d'une voiture sur la voie ferrée vienne faire obstacle au train dans le cas où l'ouverture du pont tournant serait simultanée au passage du train.

3 - Circulation du convoi Brittany Ferries sur le réseau ferré national

Le tracé de sillons : la circulation des 2 trains quotidiens de Brittany Ferries doit s'inscrire le service annuel (SA) de l'année concernée. Ce qui nécessite, en amont, un travail de tracé des 2 sillons en tenant compte des « accroches horaires » (arrivée et départs des navires) et des autres circulations commerciales sur le réseau. De même avec les travaux, comme déjà abordé au point 1 ci-dessus.

Pour assurer un nombre de rotation quotidienne suffisant sur l'année pour développer une offre de service attractive, un accord cadre a été négocié et signé. Cet accord cadre est un engagement réciproque de Brittany Ferries et SNCF Réseau pour permettre un service régulier, avec 1 aller-retour quotidien sauf exceptions liées à travaux.

Accord cadre innovant puisque portant sur un trafic non préexistant et sur une durée de 5 ans.

Zoom sur les objectifs de Brittany Ferries

Projet de service Intermodal entre le port de Cherbourg et le Centre Européen de Fret de Bayonne-Mouguerre-Lahonce à l'horizon 2024

La compagnie maritime Brittany Ferries se prépare à diversifier son offre pour proposer à sa clientèle de transporteurs routiers et de logisticiens un service de transport intermodal de remorques non-accompagnées sur le réseau ferré de la façade Atlantique. Elle conduit depuis 2018 des études concernant la faisabilité opérationnelle, commerciale et financière d'un service de ferroutage entre un port du secteur Manche-Ouest et le secteur de Bayonne/Mouguerre à l'horizon 2024.

A l'échelle des flux transmanche des ports français (de Dunkerque à Roscoff), l'activité fret de Brittany Ferries représente moins de 5 % du marché. Néanmoins, à l'échelle des flux Anglo-ibériques de poids lourds et en raison du positionnement géographique occidental des lignes Transmanche et des lignes directes UK – Espagne, **la part de marché de Brittany Ferries est évaluée à 36%, soit environ 110 000 poids lourds en 2019.**

Cette réflexion intègre :

La reconfiguration et le verdissement de la flotte opérée par l'armateur

Brittany Ferries a programmé la mise en service de 5 navires neufs entre 2020 et 2025 (dont 4 utiliseront du GNL comme combustible. Trois d'entre eux seront déployés sur les liaisons espagnoles de la Compagnie et opéreront une rotation hebdomadaire A/R vers Cherbourg. Brittany Ferries a intégré à son ADN, les exigences de la transition énergétique et son volet environnemental témoigne de cet engagement. **Le GNL est, à ce jour, le carburant le plus performant en matière d'émissions atmosphériques, même s'il ne permet pas encore d'atteindre les nécessaires objectifs de réduction de CO2.** Cette énergie de transition sera progressivement remplacée par des carburants alternatifs renouvelables (biométhane, électro-méthane...). Les nouveaux navires Brittany Ferries fonctionnant au GNL sont conçus pour pouvoir utiliser ces nouveaux carburants dès qu'ils seront disponibles sur le marché.

Les perspectives d'évolution réglementaires concernant les émissions carbonées et polluantes liées au transport

L'Accord de Paris pour le Climat a marqué la prise de conscience des impératifs de la transition énergétique. Chargeurs, logisticiens et entreprises de transport doivent désormais adapter leurs outils et leurs procédés de mise en marché pour évoluer vers la décarbonation rapide de leurs activités.

En intégrant le maillon ferroviaire complémentaire de son offre maritime, Brittany Ferries conjugue la pertinence géographique de ses lignes maritimes à la performance environnementale.

Le trajet d'une semi-remorque par le train sur les 950 km de voies qui séparent Cherbourg de Mouguerre, évite l'émission d'environ 1 tonne de CO² par rapport au même trajet par la route. C'est un gain substantiel en termes d'empreinte carbone pour toutes les entreprises européennes de plus en plus sensibilisées aux enjeux du développement durable C'est un projet d'avenir qui s'inscrit dans la transition écologique et responsable des chaînes logistiques.

Les risques et les opportunités résultant de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne

Le service intermodal s'inscrit dans une vraie réflexion de marketing territorial et de vision stratégique. Alors que les chaînes d'approvisionnement sont déjà bouleversées par le Brexit, de nouveaux marchés vont s'ouvrir quand d'autres se réduisent. La nécessité de renforcer et de développer les échanges Nord-Sud s'impose. Les ports du secteur Manche Ouest et le fret ferroviaire ont une carte maîtresse carte à jouer.

La nécessaire intégration des activités du Groupe Brittany Ferries au sein de chaînes logistiques multimodales

Brittany Ferries assurera la commercialisation du service multimodal de bout en bout entre les ports du sud de l'Angleterre, Poole ou Portsmouth, vers Mouguerre via le port de Cherbourg. Le service sera également accessible à la clientèle des lignes maritimes directes Irlande-Cherbourg ainsi qu'à la clientèle de l'hinterland de proximité du port Normand. Le partage de nouvelles solutions digitales optimisées permettra d'améliorer la performance et l'efficacité des échanges entre les acteurs multimodaux impliqués.

La valorisation de nouvelles niches d'activité qui participent au développement économique du territoire et à l'approfondissement de l'hinterland des ports

L'accroissement important des flux non-accompagnés impactera l'ensemble des activités du port de Cherbourg et du Centre Européen de Fret de Mouguerre. Vecteur de retombées économiques supplémentaires et d'enrichissement du rôle logistique des deux places, il générera en outre 50 équivalents temps plein (activités de tractions ferroviaires incluses).

Les compétences existantes au sein du groupe Brittany Ferries et de son partenaire portuaire au service du projet

Le réseau commercial/Fret de Brittany Ferries s'étend du Royaume-Uni et de l'Irlande, jusqu'à la péninsule Ibérique. Leur rôle consiste à promouvoir le nouveau dispositif auprès d'entreprises disposant d'une logistique non accompagnée ou prête à l'adopter.

Les compétences opérationnelles des personnels portuaires en matière de manutention des remorques et l'aptitude de l'exploitant du terminal ferry à opérer le terminal intermodal dans ses activités, sont des atouts pour le projet.

Itinéraire ferroviaire

Des études sont menées à l'initiative de la Direction Commerciale de SNCF Réseau en concertation avec Brittany Ferries, les régions concernées et la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer sur le choix de l'itinéraire le plus adapté à la circulation des navettes. Les circulations seront effectuées via Nantes et La Rochelle ou via Niort et Saintes dans un premier temps, et via Angoulême ultérieurement.



Horaire des trains

Brittany Ferries est à ce stade candidat autorisé et titulaire d'un contrat d'attribution de sillons auprès de SNCF Réseau depuis le 04 juin dernier, et intervient directement auprès de SNCF Réseau pour négocier la structuration de la capacité nécessaire, puis obtenir les sillons supportant les acheminements ferroviaires nécessaires. Brittany Ferries est par ailleurs en discussions approfondies pour confier la réalisation du trafic à une entreprise ferroviaire.

Les négociations de sillons en cours avec SNCF Réseau pour les horaires de service 2023 et 2024 montrent la possibilité de réaliser, un **temps de trajet Bayonne Cherbourg (ou retour) compris entre 16 heures et 16h heures 40 minutes en passant par Saintes**, avec un convoi circulant à 100 km/h là où cela est possible, remorqué de bout en bout par une locomotive Euro 4000. Ces études tiennent compte des nombreuses circulations TER autour des nœuds urbains de Tours et Bordeaux ainsi que des nombreux chantiers de rénovation et maintenance des infrastructures ferroviaires prévus par SNCF Réseau. Compte tenu de ce qui précède et en l'état actuel des études de tracé de sillons en cours par SNCF Réseau, les horaires de trains suivants sont donnés à titre indicatif.

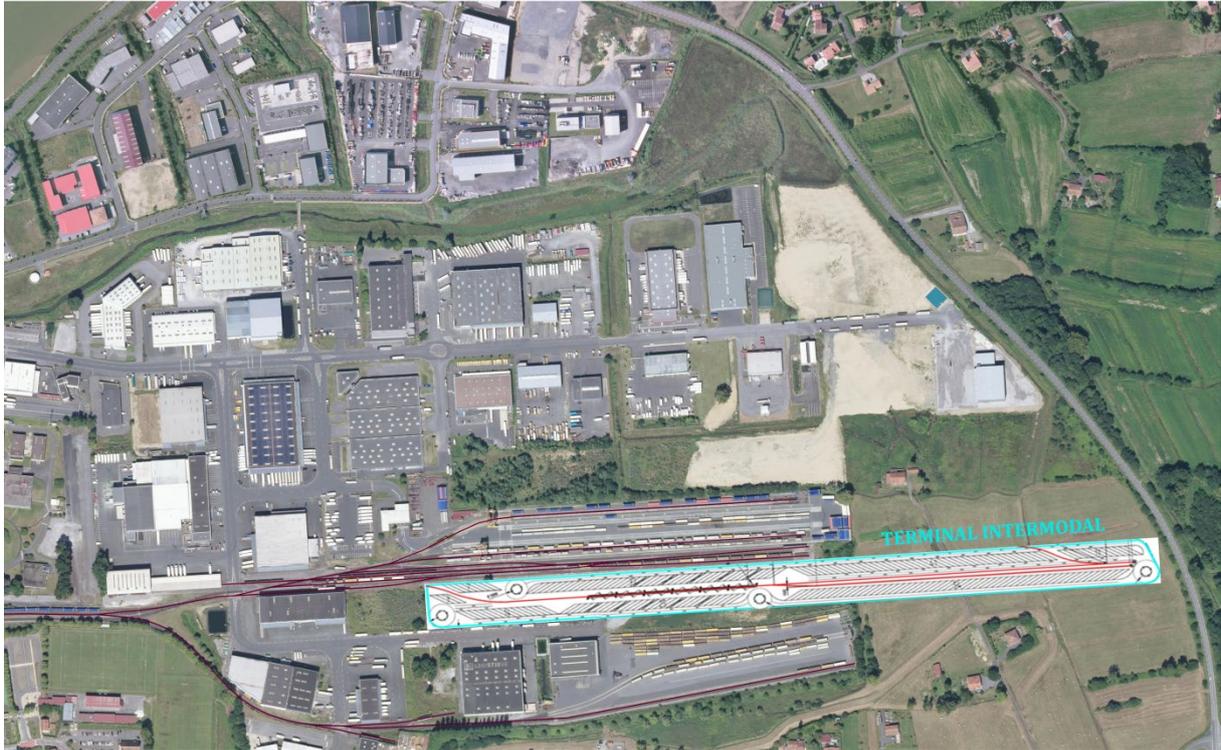
Horaires 2023 (septembre à décembre)	ALLER	RETOUR
Cherbourg	Départ à 19h20 (jour A)	Arrivée à 11h06 (jour B)
St Pierre des Corps	Arrêt de 1h14 à 2h06	Arrêt de 4h03 à 4h48
Bordeaux	Passage à 9h25	Passage à 21h56
Bayonne MIVACEF	Arrivée à 11h56 (jour B)	Départ à 19h11 (jour A)

L'objectif de Brittany Ferries est de reconduire ce plan de transport ferroviaire via Niort et Saintes pour les années 2024 et 2025 jusqu'à la date d'achèvement des travaux d'augmentation du débouché des tunnels de l'itinéraire principal entre Poitiers et Bordeaux : débouché plus ample qui devrait permettre in fine de réduire le temps de parcours ferroviaire et améliorer ainsi la compétitivité du service intermodal.

Le terminal de Mouguerre

A l'extrémité Sud du dispositif, le Centre Européen de Fret de Bayonne / Mouguerre a pour vocation de traiter les flux intermodaux qui convergent vers la frontière occidentale des Pyrénées. Le site possède des réserves foncières, et des possibilités de réception-départ de train compatibles avec le programme décrit par Brittany Ferries. La parcelle prévue pour l'implantation du terminal intermodal a été sélectionnée pour la longueur exploitable qui permettra d'accueillir une rame de 750 m sans parasiter les autres activités du site.

Projet d'implantation du terminal Intermodal sur le Centre Européen de Fret de Mouguerre

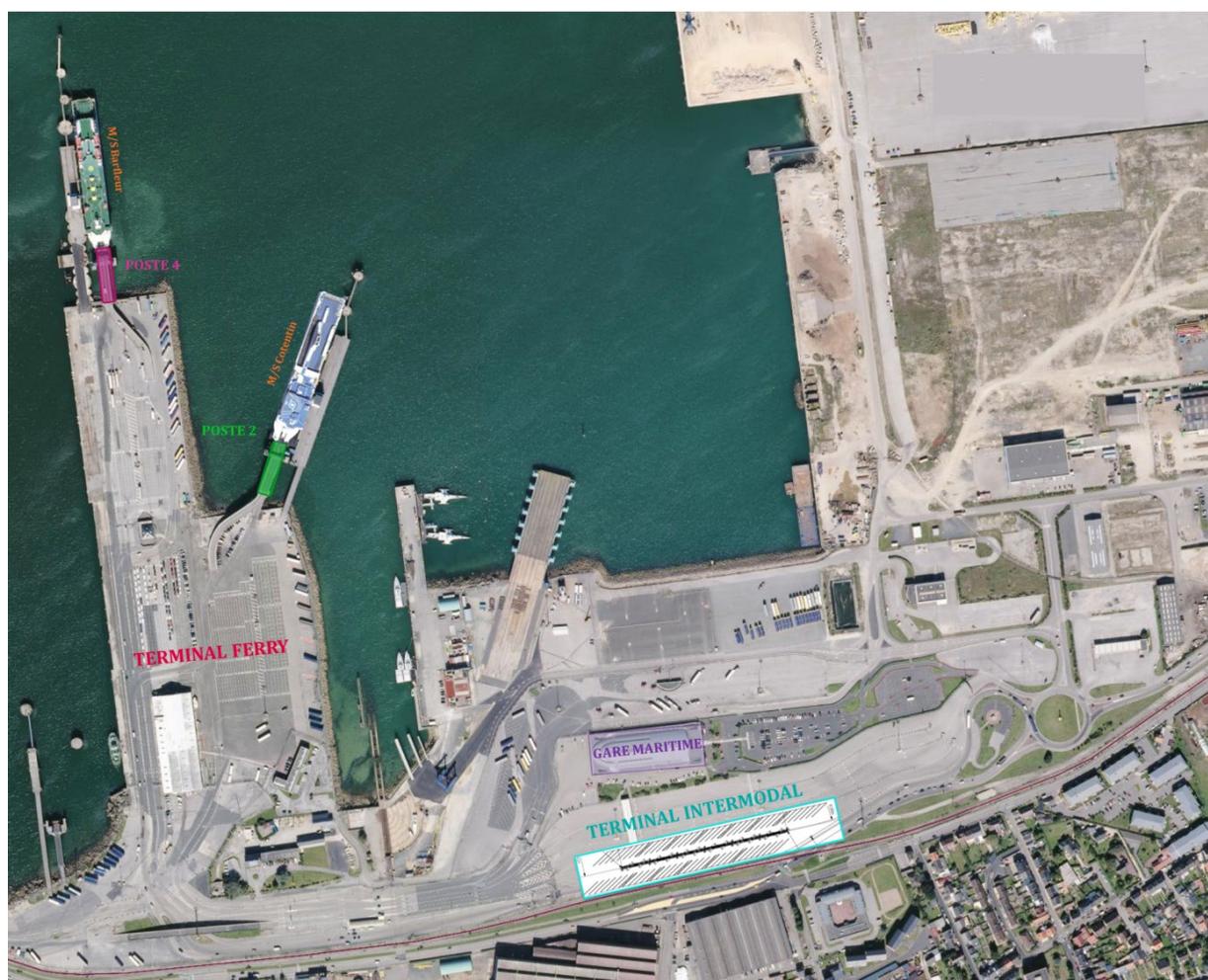


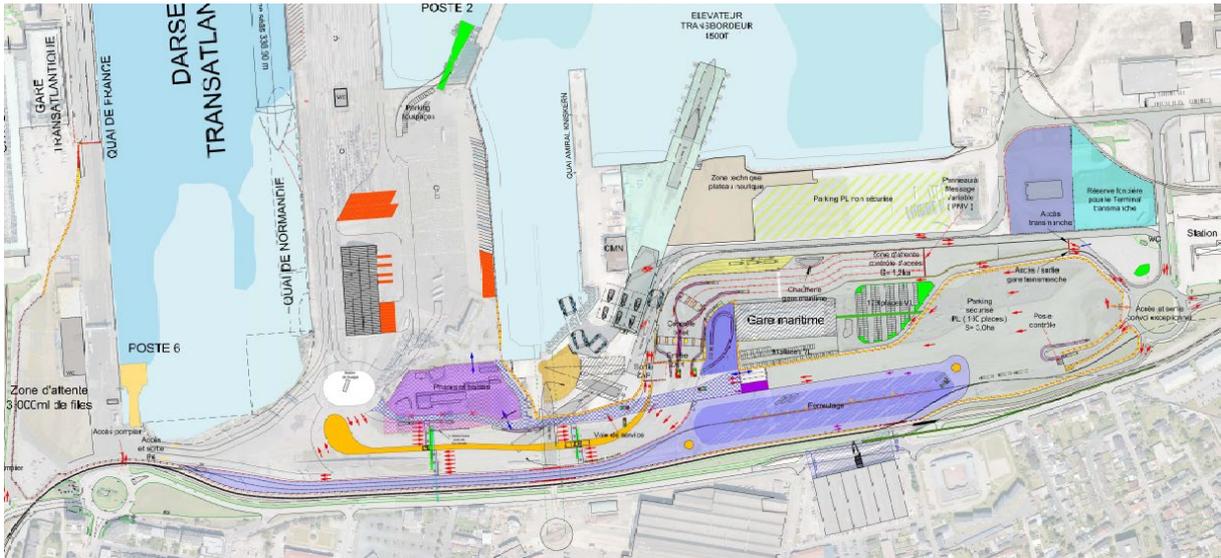
Zoom sur le terminal intermodal du port de Cherbourg

A l'extrémité Nord du dispositif ferroviaire, Cherbourg est le seul port du secteur Manche Ouest qui recueille les caractéristiques requises pour la création d'un service intermodal performant : il dispose d'un embranchement ferroviaire opérationnel et possède des espaces portuaires qui permettent de positionner le terminal intermodal à proximité immédiate des passerelles RoRo. Le port accueille des services Transmanche et des services rouliers reliant la République d'Irlande à l'Europe Continentale.

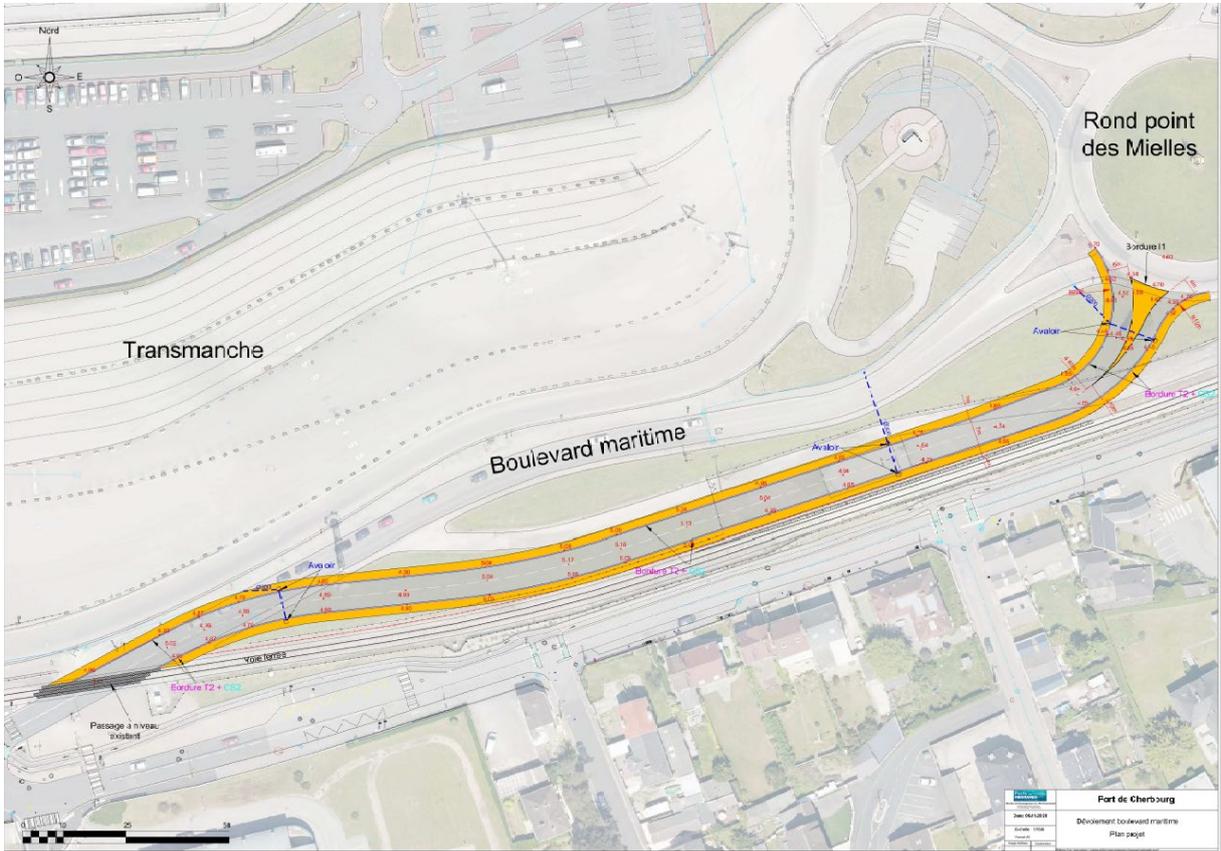
L'organisation du port de Cherbourg induit que Ports de Normandie, en charge de l'aménagement, réalisera les infrastructures utiles au projet, c'est-à-dire la voie ferrée à l'intérieur du terminal ferry et les équipements directement nécessaires au chargement/déchargement des remorques. Ces équipements seront gérés par le délégataire Cherbourg Port, actuel gestionnaire du terminal ferry (passerelle, gare maritime, espace d'accueil et de stockage, bâtiment d'exploitation).

Projet de terminal Intermodal sur le terminal ferry de Cherbourg à proximité immédiate des rampes RoRo





Le projet implique de réaliser une déviation du boulevard maritime telle que représentée ci-dessous.



Les caractéristiques techniques du service intermodal

Le projet envisage d'utiliser le système LOHR Railway System pour l'exploitation du service Intermodal. L'avantage concurrentiel déterminant du mode roulier est qu'il minimise le temps de passage d'une remorque au port. Ainsi, il s'adapte pleinement au juste à temps et à l'approvisionnement continu des chaînes industrielles.

Le système LOHR utilise des stations au sol installées de façon fixe sur les terminaux, afin d'assurer l'ouverture et la fermeture des wagons pour permettre le chargement/déchargement horizontal des semi-remorques routières standards. Les stations sont équipées de dispositifs électriques, hydrauliques et pneumatiques assurant les différents mouvements et leur contrôle.



Les wagons LOHR permettent le chargement et le transport de semi-remorques standards de 4m de hauteur dans le gabarit UIC GB1 ou AFM423 faisant l'objet d'une normalisation européenne et de tous les types de semi-remorques conformes aux Directives Européennes.

La technologie LOHR

Le système LOHR Railway est une technologie de référence de ferroutage pour le transport sécurisé et économique des semi-remorques routières standard sur le réseau ferré européen. Grâce au wagon Lohr, surbaissé et articulé permettant le transbordement rapide et sécurisé des semi-remorques, la technologie de ferroutage Lohr a déjà permis de transférer de la route vers le rail plus d'un million de camions en 15 ans, sur les quatre autoroutes ferroviaires en service ; « Alpine » entre Chambéry et Turin (175 km), « Lorry-Rail » entre Luxembourg et Perpignan (1040 km), « VIIA Britanica » entre Calais et Le Boulou (1400 km) et celle de Sète à Paris (815 km) et Zeebrugge (1150 km) et d'économiser plus de 600 000 tonnes de CO². C'est une vraie solution compétitive et écologique, immédiatement opérationnelle, complémentaire à la route et capable d'absorber les trafics de transit qui saturent les réseaux routiers et autoroutiers européens. Elle associe la flexibilité de la route aux avantages du rail pour les moyennes et longues distances.

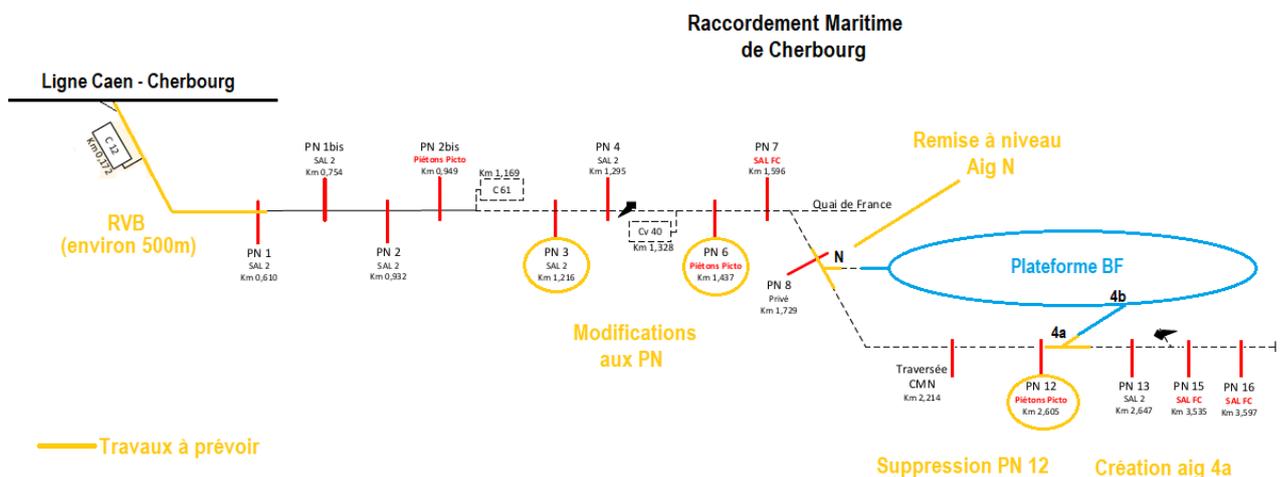
Planning et impacts des travaux de construction du terminal

- Printemps / été 2022 : Etudes préparatoires et concertation
- Hiver 2022 / 2023 : Travaux préparatoires (déviations Boulevard Maritime, ...)
- Printemps 2023 : Notification du marché de travaux des voies et des équipements
- Été 2023 : début des travaux principaux
- Juin 2024 : livraison du terminal

Planning et impacts des travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires

Les travaux de remise en état et d'adaptation de l'infrastructure pour les futures circulations sont repris ci-après :

- Remplacement de traverse au niveau de la jonction entre la voie principale de la ligne Caen-Cherbourg et la voie de raccordement maritime
- Remplacement de voie et de Ballast sur environ 500m entre la jonction de la voie principale et le PN n° 1
- Travaux de remise en conformité de la géométrie de la voie au niveau du pPN n°1 et réfection du platelage.
- Création d'un branchement (4a) permettant le contournement de la machine de traction
- Suppression du PN n°12 piéton devenu inutile
- Remplacement de traverse sur l'aiguille N existante permettant l'accès à la plateforme multimodale



Les travaux se dérouleront sur le 1^{er} semestre 2024. Les conditions de réalisation des travaux au niveau du passage à niveau N°1 restent à confirmer. A date, il est envisagé d'effectuer les travaux le weekend, avec fermeture d'une demi-chaussée. Les autres travaux sont sans impact sur les circulations routières.

Les modalités de fonctionnement du terminal

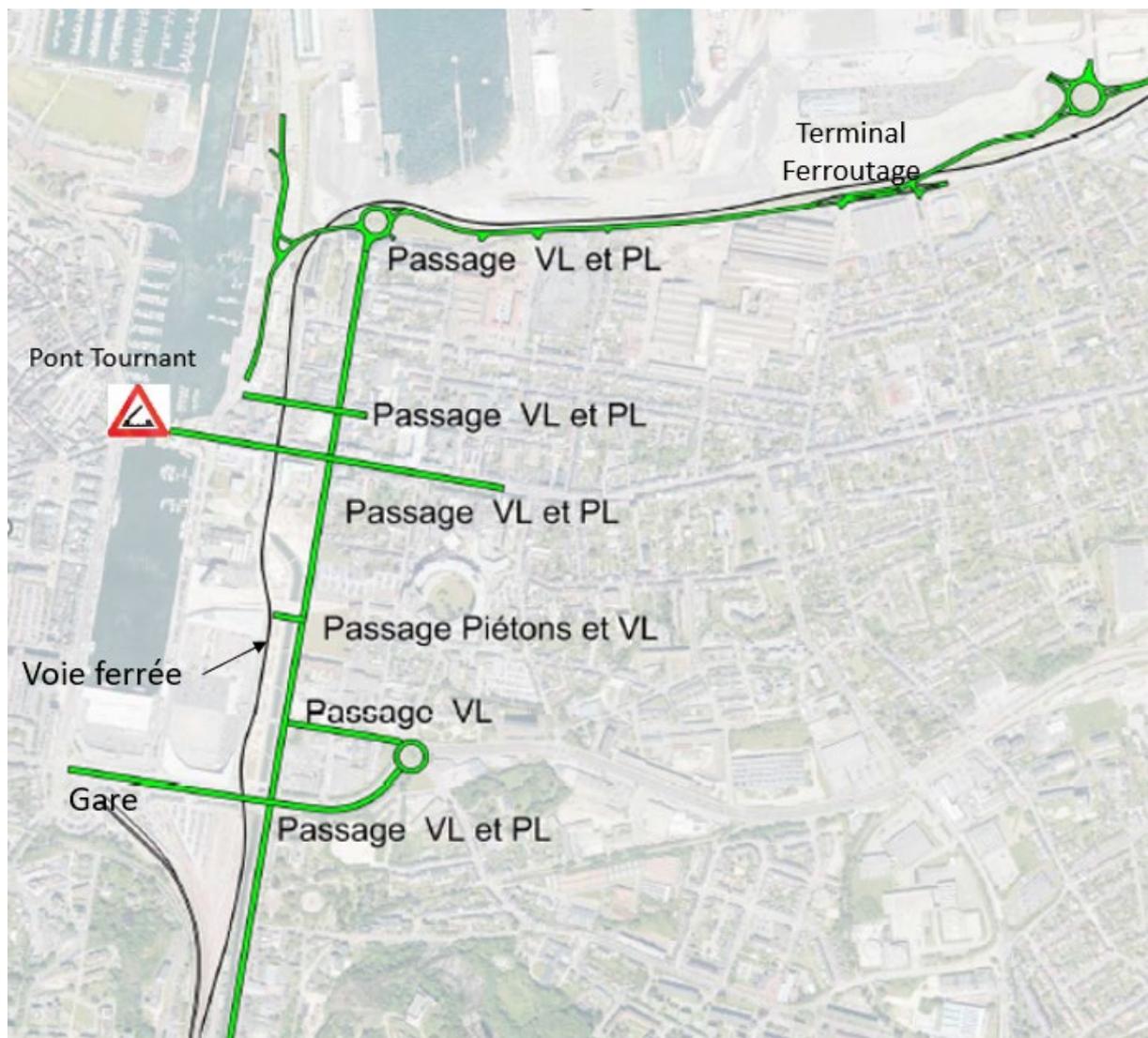
Le terminal de transbordement recevra le train en accès direct depuis la voie de raccordement maritime par l'aiguille N.

Des manœuvres internes à la plateforme seront réalisées sur 2 voies (Voies A et B). D'autre part, afin de permettre le changement de sens de circulation du train, la machine de traction devra sortir de la plateforme et utiliser une partie de la voie raccordement maritime en empruntant une aiguille 4a qui sera créée pour l'occasion.

Cette manœuvre de changement de sens n'aura pas d'impact sur les circulations routières car il s'agit d'une manœuvre composée uniquement de l'engin moteur et n'empruntera pas les passages à niveau traversant la ville.

Au moment du départ, le train activera la fermeture successive de PN traversant la ville. Le train sortira à vitesse réduite pour rapidement atteindre 20 km/h. Il est à noter que les aménagements prévus pour autoriser cette augmentation de vitesse sont repris précédemment.

Les modalités de circulation du train dans Cherbourg et impacts



Trajet du train entre la gare et le port et passages à niveau

A partir de la gare, le train traversera l'avenue JF Millet puis longera le centre commercial « les Eléis » puis l'avenue Reibell et rue Alfred Rossel en traversant la rue du Val de Saire et de l'ingénieur Cachin. Ensuite, il longera la rue Beuve pour pénétrer sur le port au niveau du rond-point de Minerve en traversant le quai Général Lawton Collins.

Il y aura deux passages de train par jour entre la gare et le port hors des périodes de fort trafic routier (horaires de bureau et/ou école) :

- Le matin : 11h00 passage de la gare -> 11h08 arrivée au port
- Le soir : 19h15 départ du port -> 19h25 passage à la gare

Le passage du train impactera le trafic routier et aura notamment pour effet un allongement des temps de parcours sur les trajets Est <> Ouest dans les 2 sens de circulation du fait de la présence de passages à niveau. Aussi, lors du passage du train, un plan de feu spécial sera mis en œuvre sur plusieurs carrefours afin de :

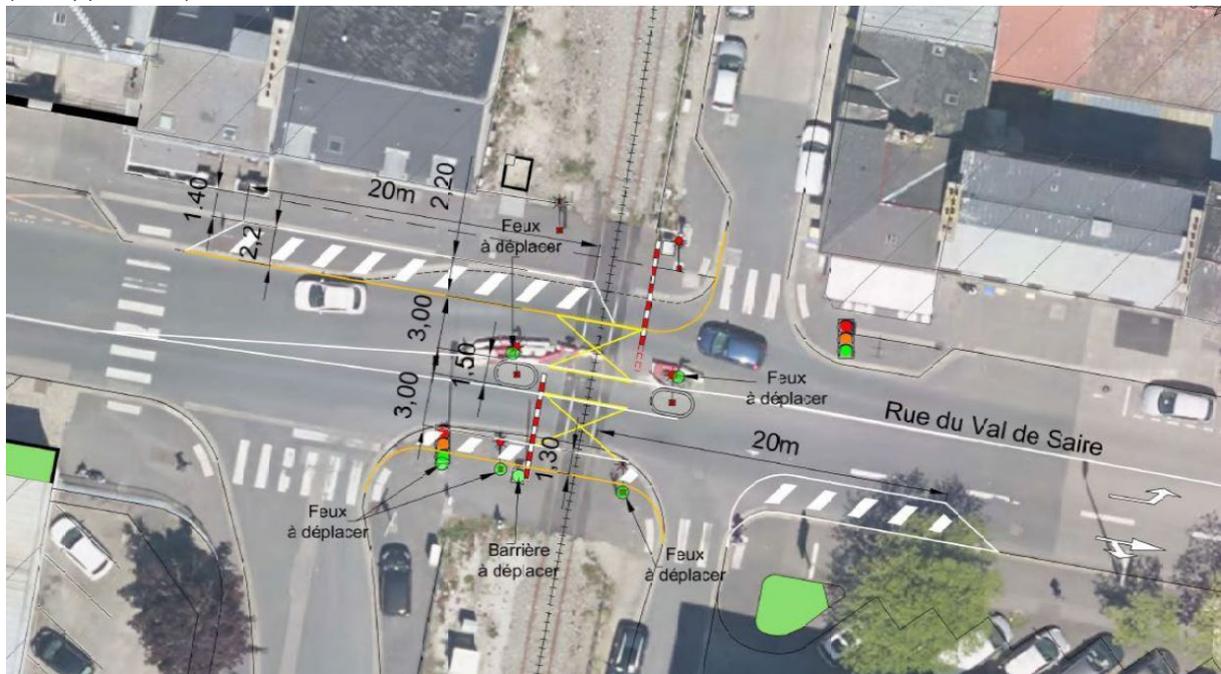
- S'assurer qu'il n'y ait pas de remontée de files sur les voies ferrées
- Bloquer et / ou orienter certains flux de circulation pour ne pas les envoyer vers les feux et barrières en barrage de la voie ferrée

Les effets combinés du passage du train et de l'ouverture du pont tournant ont été étudiés. Il en ressort que :

- Le retour à la situation avant le passage du train, le matin, intervient au bout de 9 à 16 min sur le passage à niveau situé avenue JF Millet (le plus impacté par la fermeture du pont tournant).
- Le retour à la situation avant le passage du train, le soir, intervient au bout de 11 à 14 min sur ce même passage à niveau.

Le Quai Alexandre III se charge le soir, des remontées de file se créent (elles sont créées par le report du trafic Ouest > Est sur le passage à niveau situé Avenue JF Millet). Le matin et le soir, les remontées de files sur la branche Est du carrefour Val de Saire / Avenue Carnot n'impactent pas l'accès aux urgences de l'hôpital Pasteur.

A noter qu'il est prévu la suppression du passage à niveau piéton situé au droit de la rue Louis Philippe et que le passage à niveau au droit de la rue du Val de Saire sera réaménagé pour sécuriser ce carrefour (échappatoires).



Modifications du passage à niveau rue du Val de Saire

Outre l'impact sur le trafic routier, le passage du train aura un impact sonore qui a fait l'objet d'une étude acoustique. Les simulations acoustiques ont montré que le projet aura un impact sonore sur

presque l'ensemble des points de mesures lors du passage du train, le matin et le soir. Les niveaux sonores calculées augmenteront de l'ordre de 20,0 dB(A) lors du passage du train. Cet impact est à relativiser par la durée du passage du train (<10 minutes entre la gare et le port) ainsi que sa vitesse réduite (20 km/h).

A titre de comparaison, lors des mesures, une augmentation du niveau sonore de 12,6 dB(A) engendrée par le passage d'une voiture a pu être calculée ; au passage d'un camion poubelle, une augmentation de 14,2 dB(A) a été calculée.

Les activités de ferroutage sur la plateforme du port, comprenant la circulation des chargeurs, le trafic des poids lourds sur le site et l'activité de chargement/déchargement, génèrent un léger impact. Les augmentations du niveau sonore calculées au point récepteur le plus proche de l'activité de ferroutage, sont de 3,9 dB(A) le dimanche entre 10h et 18h. Aucun impact sonore significatif n'est décelé sur les autres points de mesures au sujet des activités de ferroutage. Le paysage sonore relativement bruyant préexistant (circulation routière, activité portuaire) explique ce faible impact estimatif.

Les chiffres clefs du projet

- Prévision de trafic à terme : **25 000 UTI² transportées par an** sur la base de **336 rotations annuelles** soit environ **80 remorques par jour**
- Un projet multimodal « route-mer-rail-route » qui fera croître de 10 % les volumes exprimés en tonnes * Kilomètres générés annuellement par le transport combiné de remorques routières en France
- Les **volumes de poids lourds transportés sur le secteur transmanche** (lignes maritimes + tunnels) ont connu une **croissance moyenne annuelle de 4.6 % depuis 1990**
- Les **volumes de poids lourds transportés sur les lignes maritimes directes entre le Royaume-Uni et l'Irlande vers l'Espagne** ont connu une **croissance moyenne annuelle de 8.8 % depuis 1990**
- **Une tonne de CO² et 1 000 € d'externalités négatives épargnés par semi-remorque transférée**
- 2 navettes d'une longueur totale de **750m** chacune constituées de **22 wagons**
- **1 départ quotidien** de chaque extrémité du dispositif intermodal, **7 jours/semaine** :
 - Départ à 19h15 du port de Cherbourg, 19h25 passage devant la gare et arrivée à Mouguerre le lendemain
 - Départ de Mouguerre, passage par la gare de Cherbourg le lendemain à 11h00 et arrivée au port de Cherbourg à 11h08
- Ordre de grandeur de l'investissement : supérieur à 30 Millions d'€ pour l'acquisition des wagons et la construction du terminal intermodal de Mouguerre. Les dispositifs : certificat d'économie d'énergie pour les wagons, et aides publiques à l'investissement pour les terminaux seront sollicités.

² Unité de Transport Intermodale : remorque routière, caisse mobile ou conteneur

Partenariat

A l'issue d'une étude préliminaire menée par la Direction des Etudes Stratégiques de Brittany Ferries, les premières consultations auprès de SNCF Réseau et de la DGITM ont révélées la nécessité d'une étroite coopération entre les collectivités impliquées dans l'implantation des terminaux, l'opérateur du réseau et les services concernés du Ministère de la Transition écologique et solidaire.

La constitution de groupes de travail dédiés respectivement aux installations terminales de Cherbourg et de Mouguerre et à la circulation des navettes permet depuis 2 ans de faire progresser très efficacement l'étude de faisabilité du projet.

Brittany Ferries a obtenu le statut de candidat autorisé pour la négociation et l'inscription de sillons dans l'horaire de service de 202.

La concertation publique du 20 juin au 15 juillet 2022

Le code de l'urbanisme dans son article L 103 – 2 prévoit qu'une concertation publique est nécessaire sur ce projet en tant qu'investissement routier et ferroviaire dont le montant excède 1 900 000 €.

L'organisation de cette concertation incombe à l'organe délibérant de Ports de Normandie.

La concertation publique s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de la zone concernée par les travaux. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

Elle doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- Des solutions alternatives

Après cette phase de consultation du public, les partenaires établiront un bilan qui sera publié sur leurs sites internet respectifs. En s'appuyant sur ce bilan, les maîtres d'ouvrage tireront les enseignements de la concertation et décideront des suites à donner au projet.

Les délibérations du comité syndical de Ports de Normandie en date du 11 février 2020 et du 7 décembre 2020 en situation d'état d'urgence sanitaire ont précisé les modalités de cette concertation :

- Information dans la presse locale, par voie d'affichage municipal et sur le site internet de Ports de Normandie (http://www.pna-ports.fr/web/projets_d_amenagements_cherbourg.html) et éventuellement de la Commune, du contenu du projet ainsi que sur la/les dates de réunions publiques ; disponibilité des pièces en ligne et faculté de formuler des observations
- Mise à disposition à la mairie des documents ainsi que d'un registre papier
- Permettre le téléchargement sur le site de PDN des documents ainsi qu'ouvrir un registre numérique sur lequel le public pourra déposer des commentaires

La durée de la concertation est fixée à un mois par similitude avec les durées prévues pour les enquêtes publiques.

PROJET DE CRÉATION D'UN TERMINAL DE FERROUTAGE SUR LE PORT DE CHERBOURG



Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE

bakugp.com

Retrouvez toutes les infos sur
portsdenormandie.fr

et donnez votre avis :

- Par mail - concertation-ferroustage@portsdenormandie.fr
- Par courrier - Ports de Normandie
Concertation Port de Cherbourg
3 rue René Cassin - 14 280 Saint-Contest
- En participant à la réunion publique digitale.
Modalités de réunion sur portsdenormandie.fr

Cherbourg - © Jerome Bayve - B plan / Février 2021

