

Réalisation d'un terminal de ferROUTAGE sur le port de Cherbourg



Concertation publique
Du 20 juin au 15 juillet 2022

[article L. 103-2 du code de l'urbanisme]



Ordre du jour

- 1 - Les partenaires du projet
- 2 - Les objectifs
- 3 – Contexte et description du projet
 - Au niveau national
 - Localement
- 4 - Les impacts
- 5 - Calendrier

Les partenaires du projet



- Syndicat mixte
 - Région Normandie
 - 3 Départements (Manche Calvados, Seine-Maritime)
 - 3 Agglomérations (Cotentin, Caen La Mer, Dieppe Maritime)
- Propriétaire et aménageur des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe
- Autorité délégante

- Réalise l'infrastructure nécessaire au projet ferroviaire sur le port de Cherbourg



Les partenaires du projet

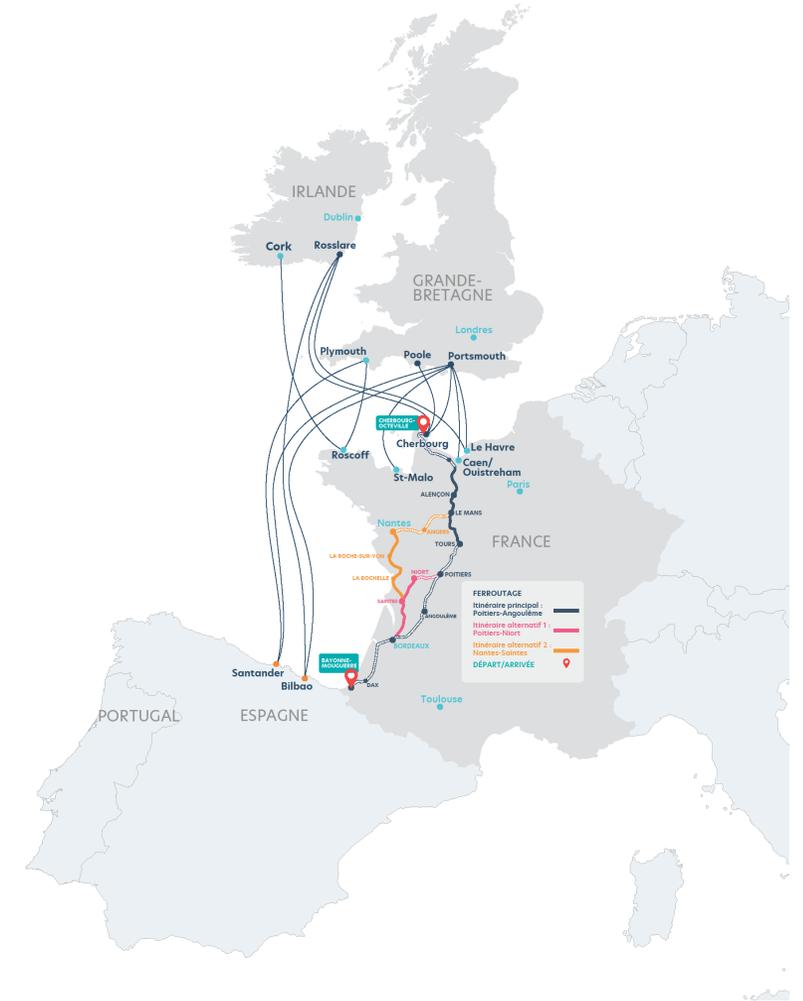


- Société Publique Locale
 - Ports de Normandie : 90%
 - Le Cotentin : 10%
- Exploitant du port de commerce de Cherbourg pour 10 ans (et de pêche pour 5 ans)
- Exploitant du futur terminal ferroutage du port de Cherbourg



Les partenaires du projet

- Opérateur du service d'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre.
- Opérateur maritime des lignes Poole/Portsmouth - Cherbourg et Rosslare – Cherbourg.
- Investisseur et exploitant du terminal de Mouguerre.
- Demandeur de sillons dans le cadre de la négociation des circulations de trains avec SNCF Réseau.
- Futur acquéreur des wagons surbaissés de type Autoroute ferroviaire



Les partenaires du projet



- SNCF RESEAU : Propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure nationale ferroviaire : commercialise l'accès au réseau ferré national, et développe, modernise et sécurise les infrastructures pour maximiser la circulation des trains sur l'ensemble du territoire français
- Alloue les sillons entre Cherbourg et Mouguerre
- Réalise les aménagements nécessaires de l'infrastructure ferroviaire entre les terminaux de Cherbourg et Mouguerre



Les partenaires du projet



- L'Union Européenne finance ce projet de 7 M€ à hauteur de 1,4 M€



Les objectifs du port

- Développer le trafic transmanche pour augmenter la VA locale
- Consolider et approfondir l'hinterland
- Répondre aux enjeux du Brexit, par le développement du non-accompagné
- Offrir un nouveau service performant, alternatif et complémentaire au tout-route
- Poursuivre la réduction de l'empreinte environnementale du port
- Limiter l'impact de l'activité sur la ville

Au final, faire entrer le port de Cherbourg dans une nouvelle ère du transmanche



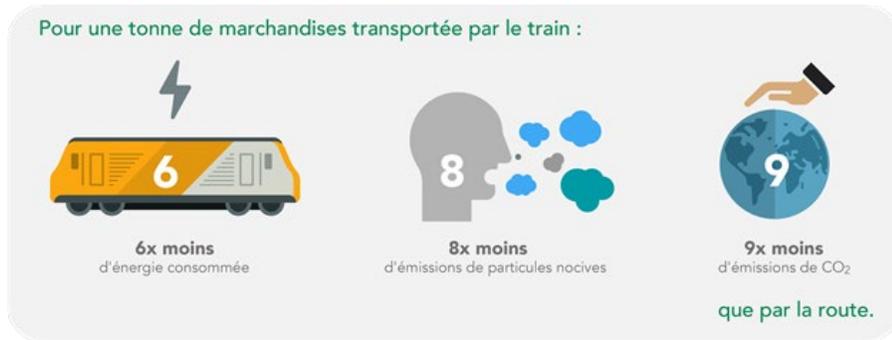
Les objectifs de Brittany Ferries

- Développer de nouveaux trafics maritimes à Cherbourg
- Contribuer à la baisse des émissions carbonées et polluantes liées au transport
- Conforter les échanges Nord-Sud pour s'adapter à l'après-Brexit
- Développer l'intégration des services offerts par l'entreprise au sein de chaînes logistiques multimodales
- Valoriser des niches d'activité pour développer les territoires et les ports
- Développer la part des trafics de remorques non accompagnées



Les objectifs de SNCF Réseau

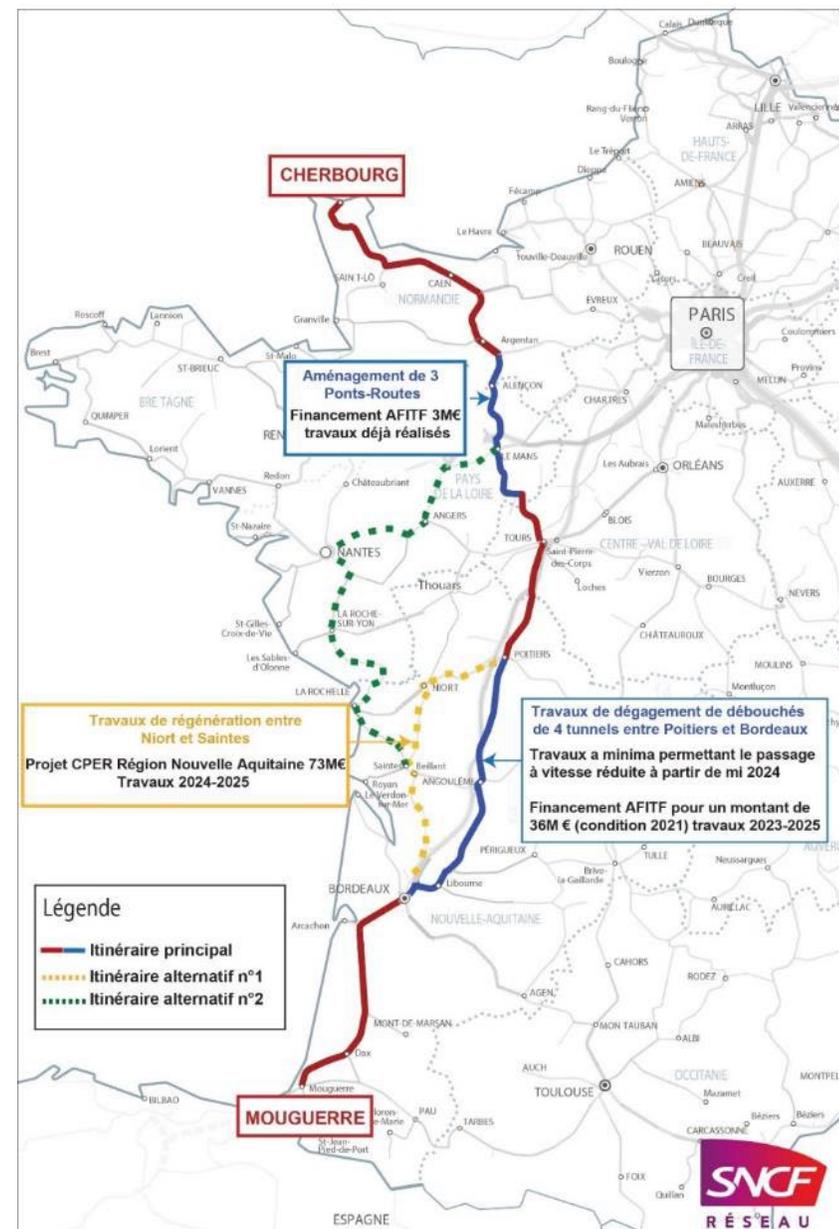
- Valoriser le Fret Ferroviaire comme un atout pour l'environnement



- Doubler la part de fret ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici 2030
- Minimiser la gêne occasionnée par la circulation des trains dans la ville
- Réaliser les travaux sur l'itinéraire entre les terminaux dans les délais impartis en fonction des horizons d'exploitation [démarrage et après 2026]

Contexte du projet

- Un des 3 projets proposés dans le cadre du plan national de relance du fret ferroviaire
- Ce plan se traduit par un AMI de l'Etat en cours pour soutenir les services d'autoroutes ferroviaires Atlantique
- l'Etat assure le financement des travaux liés au gabarit (traitement de 3 ponts réalisés et des 4 tunnels à venir)



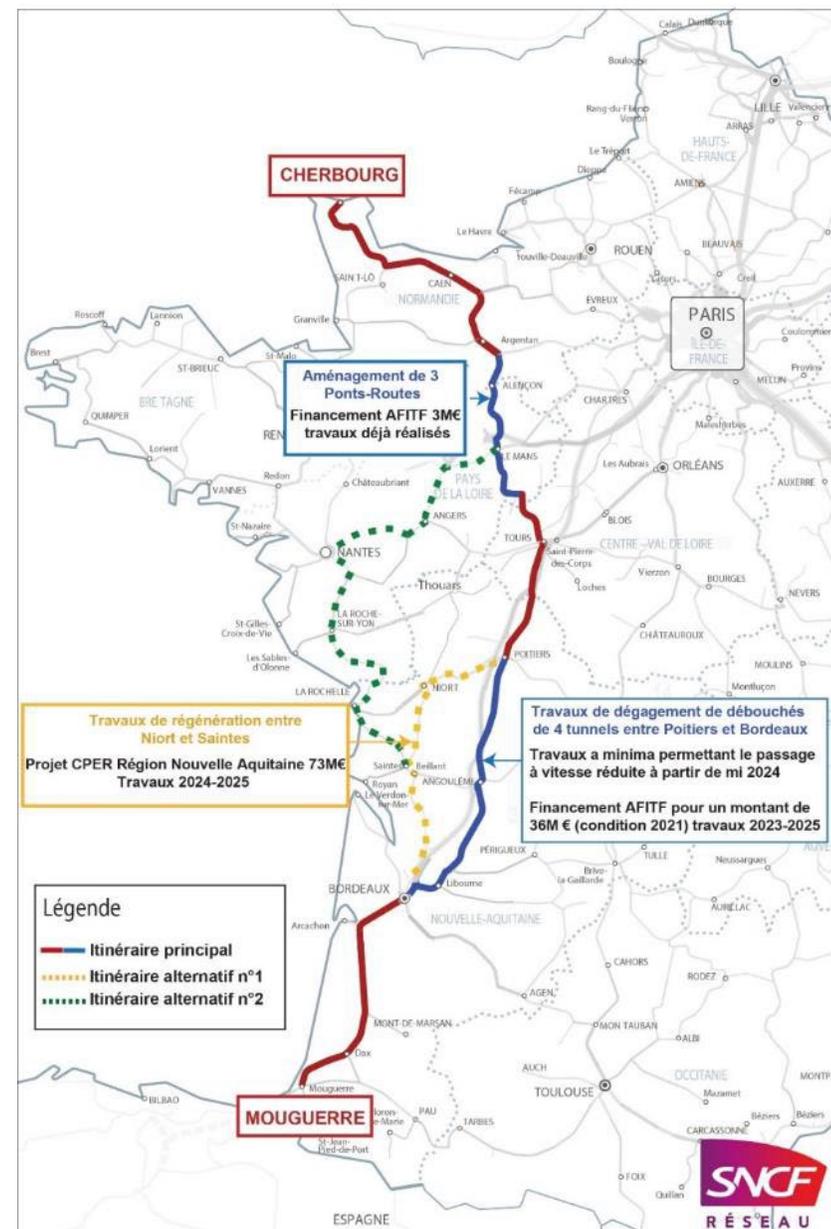
Accord cadre

- 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 sur une durée de 5 ans, montrant la confiance dans le trafic



Description du projet

- 1 A/R quotidien
- Annuellement 25 000 remorques
- Economie de 1 tonne de CO2 par remorque
- Fluidité
- Augmenter la part de remorques non-accompagnées (permet +20% de capacité)



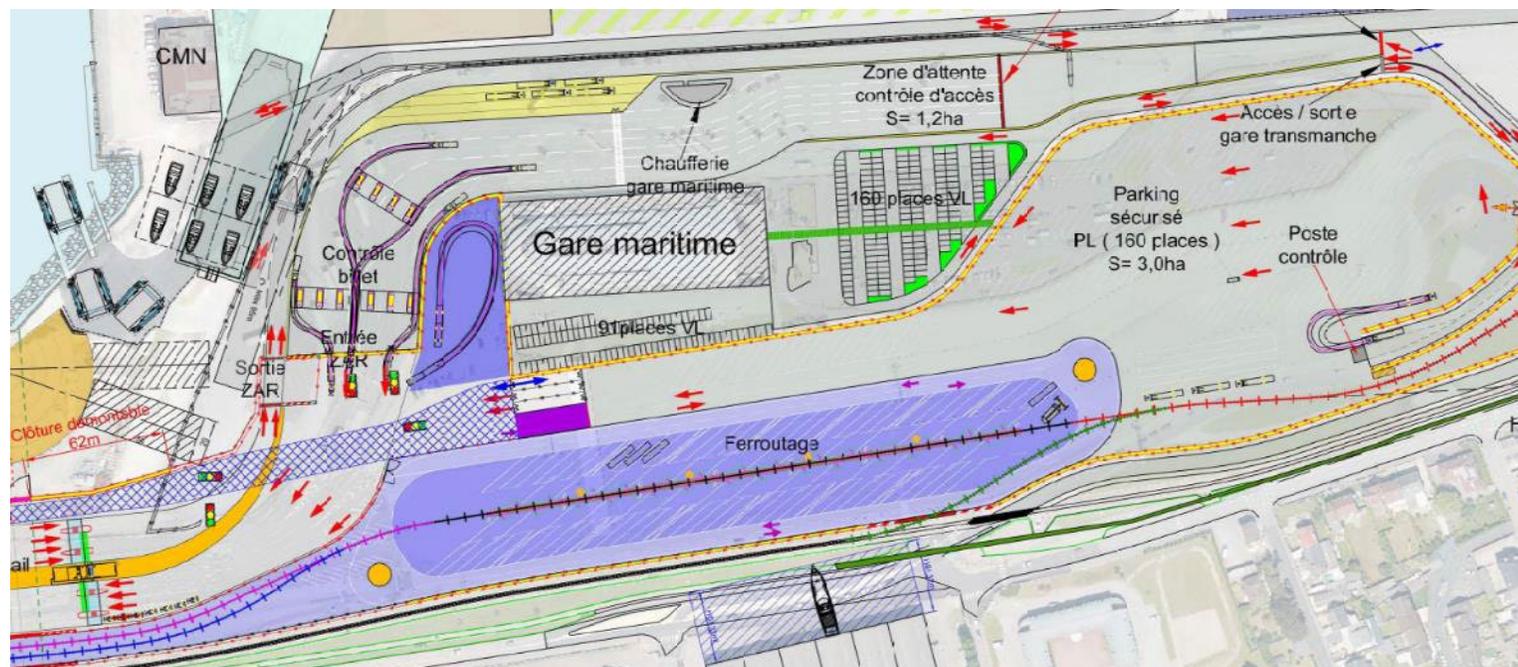
Description du projet

- 2 navettes de 750 m [22 wagons à 2 remorques].
- Système ModaLohr : wagons spéciaux à plateformes pivotantes pour le chargement des remorques à l'horizontal.
- Stations fixes qui assurent le pivotement des plateformes.

- [vidéo](#)



Description du projet, localement



- Remaniement des circulations internes au terminal
- Mutualisation des parkings fret
- Cohérence avec aménagements Brexit/EES

Calendrier & Financement

- Printemps/été 2022 : Etudes préparatoires et concertation [20/06-16/07, réunion publique 29/06]
- Hiver 2022/2023 : Travaux préparatoires
- Printemps 2023 : Notification marché de travaux
- Eté 2023 : début travaux principaux
- Juin 2024 : livraison du terminal

Cout estimatif : 7 M€

Financement : 80 % Collectivités locales – 20 % UE



Description du projet, localement

8 passages à niveaux sur 1000m de voies – à faire traverser par un train long de 750m

Une voie de port avec des zones circulées à 30km/h et d'autres limitées à 10km/h (notamment dans le sens Port -> Gare) à cause des interactions entre feux routiers et passages à niveau

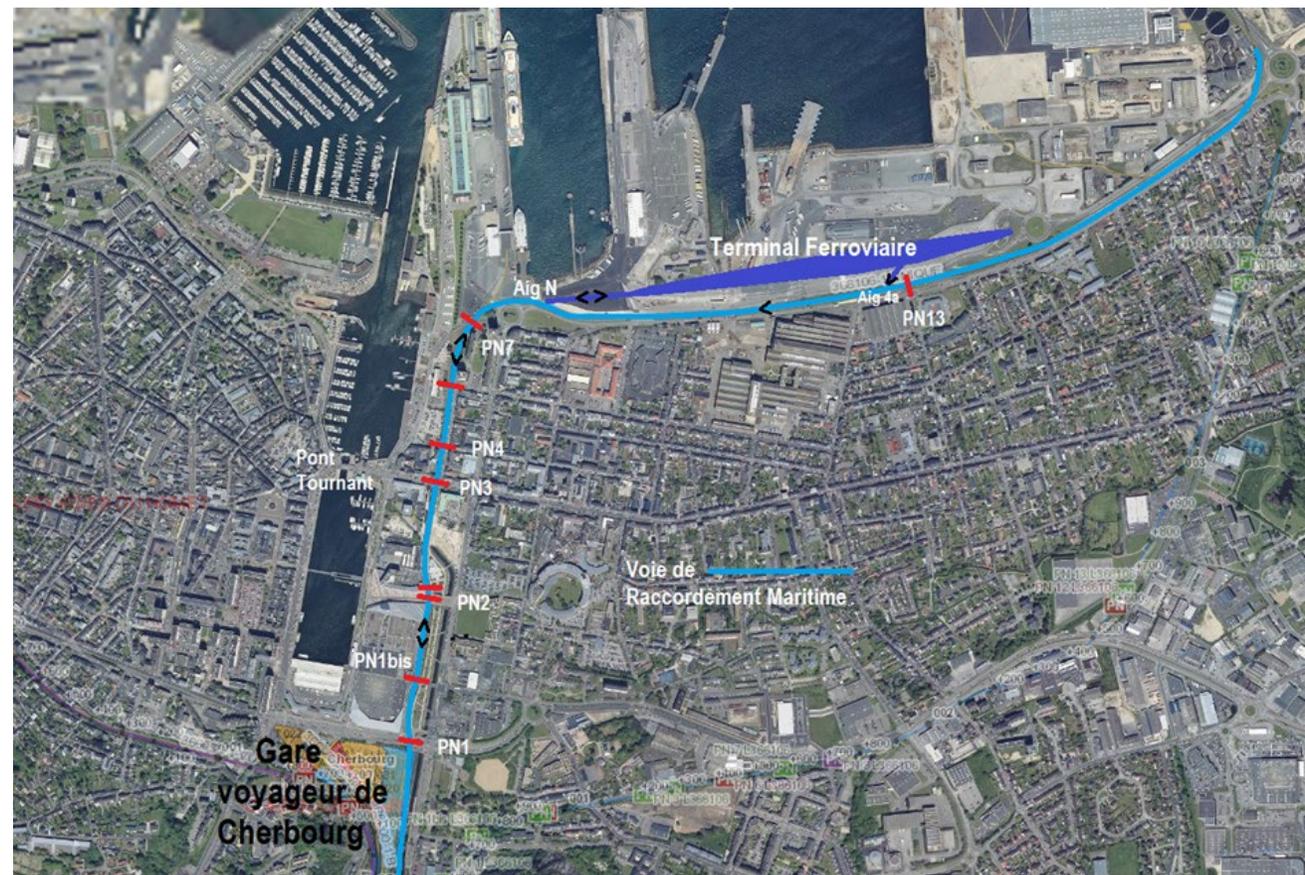
Pour minimiser impact vis-à-vis circulation routière dans la ville de Cherbourg :

1. Les horaires adaptés notamment départ après 19h : décalage de 30min du départ du train, afin d'éviter l'heure de pointe en centre-ville

Les horaires :

- Le matin : passage à 11h à la gare – arrivée à 11h08 au Terminal
- Le soir : départ à 19h15 du Terminal – passage à 19h26 à la gare

2. Augmentation de la vitesse du train : Optimisation du temps de fermeture des passages à niveau pour augmenter la vitesse de circulation du convoi de 10 km/h à 20 km/h



Description du projet, localement

PN 1

Objectif : Renouveler le passage à niveau, remplacer le platelage et les enrobés

Planning : 1^{er} trimestre 2024

Impacts : travaux le weekend, avec fermeture d'une demi-chaussée (à confirmer)

[17 440 véhicules/jour – comptage 2018].

PN 3

Objectif : Adapter la signalisation du PN3 pour augmenter la vitesse de circulation des trains, et effectuer des aménagements routiers en parallèle (vu entre services en avril 2021)

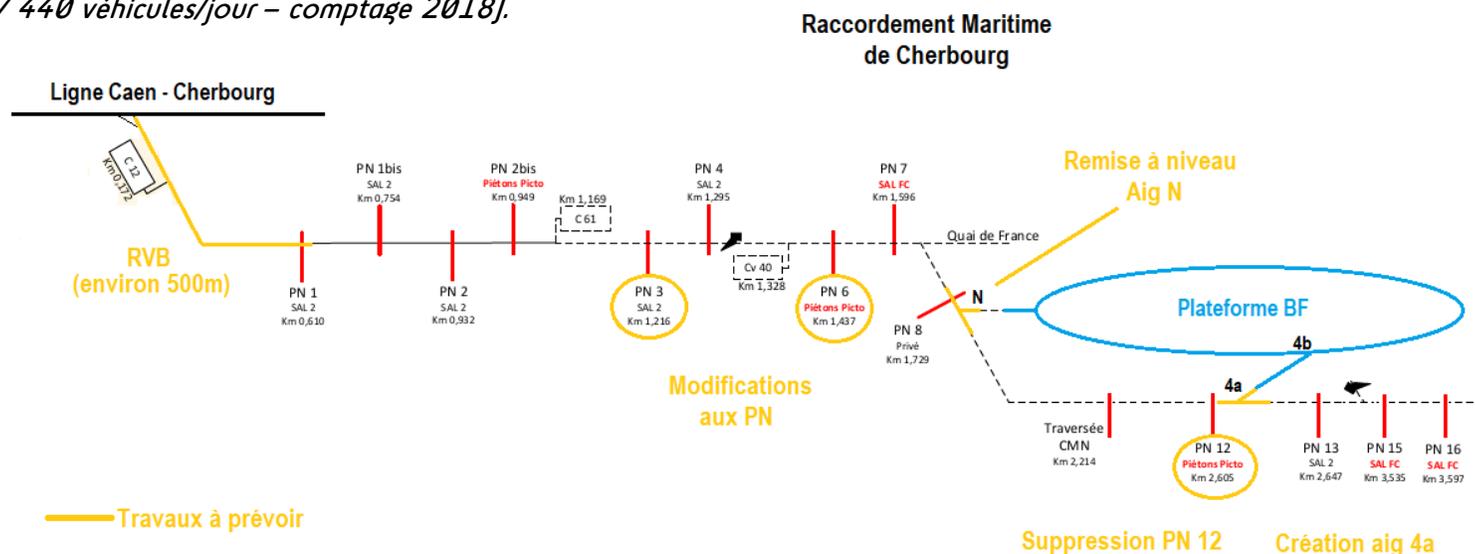
Planning : 1^{er} trimestre 2024

PN 12

Objectif : supprimer le PN 12.

Planning :

- Lancement de l'enquête publique pilotée par la Préfecture à l'été 2022
- Publication de l'arrêté de suppression courant 2023
- Suppression du PN 12 1^{er} trimestre 2024



Etudes	Avril 2022 – Août 2023
Appels d'offres	Juillet 2023 – Décembre 2023
Travaux	Janvier 2024 – Avril 2024
Essais	Mai 2024
Mise en exploitation	Juin 2024

Impact du projet

- Impact circulation
 - Prise en compte du BNG
 - Le matin
 - assez peu d'impact sur les remontées de files
 - Temps de parcours moyens
 - O->E = +3'20"
 - E->O = +2'30"
 - Retour à la normale en 4'30"
 - Le soir
 - Remontées de files plus importantes
 - Temps de parcours moyens
 - O->E = +7' au Nord, +5'30" au Sud
 - E->O = +6'40" au Nord, +4'30" au Sud
 - Retour à la normale en 7' à 10'



Impacts économiques du projet

- Emploi
 - 50 ETP, traction ferroviaire inclus, à l'échelle du projet

Dont environ 10 sur le port de Cherbourg

- Activité transmanche consolidée



Contexte réglementaire des travaux sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Normandie

- L'opération ne relève **pas** de la commission nationale du débat public compte tenu de son coût probable.
- Elle n'est **pas** non plus soumise à une concertation préalable au titre du code de l'environnement.
- N'étant pas soumise à évaluation environnementale, elle n'est **pas** soumise à **enquête publique au titre du code de l'environnement**, ni soumise à une procédure de participation du public par voie électronique au titre du code de l'environnement.
- Elle est en revanche **soumise à une concertation publique** obligatoire sur le fondement de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.



Merci pour votre attention !

