

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

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE

Retrouvez toutes les infos sur
portsdenormandie.fr

et donnez votre avis :

- Par mail - concertation-ferROUTAGE@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



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Sommaire

Table des matières

1	Que sont une concertation publique et son bilan ?	2
2	Le projet	2
3	La concertation	3
3.1	Le cadre législatif et réglementaire	3
3.2	Les objectifs	3
3.3	Les modalités	3
3.3.1	La définition des modalités	3
3.3.2	L'organisateur	4
3.3.3	Les dates et le périmètre de la concertation	4
3.3.4	Les documents diffusés et la publicité	4
3.3.5	Le recueil des avis	4
4	Le déroulement de la concertation	4
4.1	Le site internet	4
4.2	Les registres en mairie de Cherbourg et en gare maritime transmanche	5
4.3	La réunion publique	5
5	Le bilan de la concertation	5
5.1	Le bilan quantitatif	5
5.2	Le bilan qualitatif	6
6	Éléments de réponse aux questionnements	6
7	Les enseignements pour le maître d'ouvrage	11
8	Annexe 1 : Plan de communication de la concertation	13
9	Annexe 2 : Revue de presse	23
10	Annexe 3 : Page d'entrée du site de Ports de Normandie	32
11	Annexe 4 : dossier de concertation	34
12	Annexe 5 : La réunion publique	63
13	Annexe 6 : Recueil des contributions et questions	70

1 Que sont une concertation publique et son bilan ?

La concertation publique est une procédure réglementaire prévue par l'article L 103.2 du code de l'urbanisme. Pour ce qui concerne le projet de terminal ferroutage sur le port de Cherbourg, elle s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de l'agglomération de Cherbourg en Cotentin. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis.

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, Ports de Normandie, maître d'ouvrage de l'opération, établit le **bilan** prévu à l'article L 103.6 du code de l'urbanisme. Il est publié sur son site internet (portsdenormandie.fr). En s'appuyant sur ce bilan, le maître d'ouvrage tirera les enseignements de la concertation et décidera des suites à donner au projet.

Le bilan présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation. Il fait état de la participation du public, ainsi que des avis exprimés.

Ce bilan est réglementairement constitué de différents éléments :

- Le rappel succinct du projet ;
- Le cadre légal dans lequel a été organisée la concertation ;
- L'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation ;
- Une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées ;
- Les enseignements qu'en retire le porteur du projet ;
- Les suites qu'il souhaite donner à la concertation.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, ainsi que les contributions des participants.

2 Le projet

Le dossier de concertation publique joint en annexe 4, présente le projet tel qu'il est pressenti à l'issue des réflexions de faisabilité :

- Les acteurs du projet et les objectifs poursuivis ;
- Le type d'ouvrages ;
- L'emplacement proposé ;
- Les caractéristiques techniques du service intermodal ;
- Les modalités de fonctionnement du terminal et de circulation du train dans Cherbourg ;
- Les dispositions envisagées pour le dévoiement du boulevard maritime ;

- La présentation des impacts sur les propriétés riveraines (bruit) et sur la circulation dans Cherbourg au passage du train ;
- Les chiffres clés du projet ;
- Le budget de l'opération et l'indication des cofinanceurs ;
- Le planning prévisionnel des travaux.

3 La concertation

3.1 Le cadre législatif et réglementaire

L'article L 103.2 du code de l'urbanisme prévoit que font l'objet d'une concertation « *les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L 122.1 du code de l'environnement...*, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'état. »

Et l'article R 103.1 du code de l'urbanisme vient préciser que parmi les opérations concernées se trouve : « *La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros* ».

3.2 Les objectifs

La concertation constitue un temps d'information et d'échange avec l'ensemble des personnes concernées par le projet avant sa finalisation. Ses objectifs sont multiples :

- Informer l'ensemble des personnes concernées par le projet.
- Recueillir leurs avis sur la qualité et l'exhaustivité des études produites.
- Recueillir leurs avis sur l'opportunité, les caractéristiques de l'aménagement.
- Préciser les attentes des usagers, des riverains et des collectivités.
- Faciliter les prises de décision du maître d'ouvrage.

Toute contribution est une aide à la conception définitive de l'aménagement. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

À l'issue de la concertation, il s'agit pour le maître d'ouvrage de retenir les avis et propositions appropriées pour poursuivre les études avec plus de précision.

3.3 Les modalités

3.3.1 La définition des modalités

Les modalités de la concertation ont été définies par deux délibérations du comité syndical de Ports de Normandie en date du 11 février 2020 et du 7 décembre 2020. Elles prévoyaient :

- 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 date de réunion publique ; disponibilité des pièces en ligne et faculté de formuler des observations ;
- Mise à disposition à la mairie de Cherbourg et en gare maritime transmanche 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 pouvait déposer des commentaires.

3.3.2 L'organisateur

La concertation a été organisée par Ports de Normandie, maître d'ouvrage de l'opération. Les partenaires concernés (SNCF Réseau et Brittany Ferries) et les collectivités concernées (Le Département de la Manche, L'Agglomération du Cotentin et Cherbourg en Cotentin) ont pris une part active dans son déroulement.

3.3.3 Les dates et le périmètre de la concertation

La concertation s'est déroulée du 20 juin au 15 juillet 2022. Elle a concerné l'ensemble des habitants de Cherbourg en Cotentin et notamment les riverains au projet mais aussi les usagers des axes routiers qui pourraient être impactés par le passage du train dans Cherbourg.

3.3.4 Les documents diffusés et la publicité

Un dossier de concertation détaillant les caractéristiques du projet, ses impacts sur le foncier et l'environnement et son coût et son échéancier a été mis à disposition sur le site internet de Ports de Normandie, à la mairie de Cherbourg en Cotentin et dans la gare maritime transmanche. Des cahiers de recueil des observations étaient joints à ces dossiers. Ils sont disponibles en annexe 6 du présent bilan.

La publicité pour cette concertation a été réalisée de façon renforcée par le biais des moyens suivants :

- Page dédiée sur le site de Ports de Normandie et création d'une actualité annonçant la réunion publique : http://www.pna-ports.fr/web/projet_de_ferroulage_cherbourgbayonne.html
- Actualité sur les réseaux sociaux (Citykomi, LinkedIn) : posts sur les modalités de concertation, annonçant la réunion publique et renvoyant vers le site internet de Ports de Normandie.
- Parutions d'encarts dans la presse locale (Presse de la Manche, Manche Libre, Ouest France édition Cherbourg, c'est à Cherbourg).

3.3.5 Le recueil des avis

Les différents avis et remarques sur le projet ont été recueillis par les moyens suivants :

- Par courriel à une adresse dédiée pendant toute la durée de la concertation : concertation-ferroulage@portsdenormandie.fr;
- Sur les registres disponibles en mairie de Cherbourg et dans la gare maritime transmanche, pendant toute la durée de la concertation ;
- Par courrier postal adressé à Ports de Normandie, pendant toute la durée de la concertation.

4 Le déroulement de la concertation

4.1 Le site internet

Le site internet de Ports de Normandie présentait les modalités ainsi que le dossier de la concertation avec une adresse courriel spécifique pour permettant de poser questions et avis. La page d'accès au site est présentée en annexe 1.

4.2 Les registres en mairie de Cherbourg et en gare maritime transmanche

Les registres ont été accessibles tout au long de la concertation aux heures d'ouverture au public, ils étaient accompagnés de panneaux de présentation du projet type enrouleurs pour inciter les personnes à consulter le dossier de présentation et y laisser un commentaire dans le registre.

4.3 La réunion publique

La réunion publique, organisée par le maître d'ouvrage, s'est tenue le 29 juin 2022 de 19h15 à 21h15. Elle s'est déroulée au salon André Michel au-dessus de la gare maritime transmanche à Cherbourg en Cotentin.

Y sont intervenus :

- Benoît Arrivé – Maire de Cherbourg en Cotentin
- Philippe Deiss – Directeur Général de Ports de Normandie
- Jean Marc Roué – Président de Brittany Ferries
- Michel Dupuy – Expert train pour Brittany Ferries
- Thierry Baraté - Directeur Clients et Services chez SNCF Réseau Normandie

L'ordre du jour de la présentation était le suivant :

- Les partenaires du projet
- Les objectifs
- Contexte et description du projet
 - o Au niveau national
 - o Localement
- Les impacts
- Calendrier

Ensuite, un échange avec la salle a eu lieu. Le compte rendu de la réunion est joint en annexe 5.

5 Le bilan de la concertation

5.1 Le bilan quantitatif

Le nombre de visite des différents moyens d'information et de participation et le nombre de contributions s'élèvent à :

- la page du site web dédiée au projet : http://www.pna-ports.fr/web/projet_de_ferroulage_cherbourgbayonne.html a été vue 157 fois.
- L'application Citykomi compte 4832 abonnés sur les canaux « Ports de Normandie en direct Cherbourg » et « pont tournant » dont 28 ont adressé un « merci » après avoir consulté les informations sur la concertation.
- L'application LinkedIn : le post de la ville de Cherbourg relayé par Ports de Normandie le 01/06/22 annonçant la concertation publique a généré 1206 impressions (Les impressions indiquent le nombre de fois où notre nouvelle a été vue par les membres de LinkedIn).
- Les registres déposés en mairie ont reçu 3 contributions.

- La réunion publique a mobilisé une trentaine personnes, 17 questions ont été posées à l'issue de la présentation.

5.2 Le bilan qualitatif

Les contributions et questions reçues ainsi que les réponses déjà apportées sont recensées en annexe 6 ainsi que dans le compte rendu de la réunion publique figurant en annexe 5.

Les thèmes abordés sont :

- Le mode d'exploitation de la ligne et du terminal : 9 occurrences
- L'absence d'un projet alternatif : 5 occurrences
- Les impacts environnementaux à Mouguerre : 4 occurrences
- L'absence de réunion publique à Mouguerre : 4 occurrences
- Les nuisances créées sur les riverains (bruit, vibrations) : 4 occurrences
- Sur le report de trafic dérisoire du projet au regard de son coût global : 2 occurrences
- Les émissions de CO₂ du train : 2 occurrences
- La gestion des passages à niveau et la sécurité associée : 2 occurrences
- Les impacts sur le trafic routier dans Cherbourg : 1 occurrence
- La déviation du boulevard Felix Amiot : 1 occurrence
- Le financement/rentabilité du projet : 1 occurrence
- La suppression du PN12 : 1 occurrence

6 Eléments de réponse aux questionnements

Un certain nombre d'éléments de réponse a été donné lors de la réunion publique suite à la séance de questions/réponses. Le compte rendu de cette réunion est joint en annexe 5. Pour les contributions sur les registres ou par mail qui n'ont pas reçues de réponse, les éléments sont présentés ci-dessous.

1. Sur l'absence de concertation/enquête publique à Mouguerre

La concertation menée à Cherbourg s'est déroulée dans le cadre du projet dont Ports de Normandie est maître d'ouvrage, et qui concerne la création du terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg. Cette concertation est encadrée par le code de l'urbanisme (article L 103-2 et R 103-1). Ports de Normandie n'est pas maître d'ouvrage des aménagements de Mouguerre.

2. Sur l'absence d'évolution possible du projet (limité à 2 trains par jour)

Le terminal ne pourra pas accueillir plus d'un train simultanément. Le temps de séjour du train de Brittany Ferries immobilise donc le terminal. Les sillons indiqués seront utilisés par Brittany Ferries, ils correspondent à 1 train par jour (arrivée le matin et départ dans la soirée). L'accueil de trains supplémentaires nécessiteraient que d'autres horaires d'arrivée et de départ soit déterminés et compatibles avec les contraintes urbaines (circulation aux heures de pointe), ce qui s'avère complexe.

3. Sur le report de trafic dérisoire de ce projet, au vu des investissements publics et des impacts

Le report n'est pas dérisoire. Ce sont environ 25 000 remorques qui, à terme, pourront être acheminées chaque année depuis/vers le Port de Cherbourg, soit tout de même l'équivalent du volume « Angleterre » habituellement traité à Cherbourg.

Ce service permettra également d'intégrer les contraintes réglementaires en matière de réduction des émissions liées au transport en offrant un service à haute performance environnementale aux logisticiens et aux transporteurs. 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.

4. L'existence d'un projet alternatif pour relier l'Irlande/GB à l'Espagne, notamment il existe déjà une autoroute maritime entre l'Irlande et l'Espagne

Il faut préciser que ce service de ferroutage viendra en complément des lignes ferries existantes ou de la route. Il ne faut pas considérer ces autres moyens de transport comme des alternatives mais plutôt comme des moyens complémentaires de relier la Grande Bretagne à l'Espagne.

5. Alternative : Terminal rail / route au départ du port de Caen - Ouistreham (voie ferrée fret inutilisée de Blainville) ? Dans le même ordre d'idée, a-t-il été regardé la possibilité de créer ce chantier de transbordement dans l'agglomération caennaise (depuis la voie CCI de Cormelles, proche du périphérique sud), voir l'ex-triage de Mézidon ?

Le terminal ferries de Caen n'est pas raccordé au réseau ferroviaire. La voie ferrée est même située sur l'autre rive de l'Orne. La configuration géographique est donc nettement moins favorable.

Par ailleurs si le terminal de ferroutage n'est pas connecté directement au port il est nécessaire que les remorques empruntent des voies publiques ce qui nécessite le recours à une société de transport qui mettra ses camion/tracteurs à disposition.

Un des points forts du projet proposé consiste à ne pas faire emprunter le navire à des camion/tracteurs et à leur chauffeur (gain de place à bord, gain de temps sur les temps de chauffeurs, gain environnemental par réduction des poids-morts transportés, ...). Si on veut conserver cet avantage il faut que les camion-tracteurs qui auront pris la remorque sur la plateforme de ferroutage la déposent sur le terminal transmanche et qu'un tracteur portuaire vienne reprendre la remorque pour la laisser à bord. Ces reprises sont très coûteuses en temps et en énergie, et rendent le modèle caduc.

6. Combien de temps les passages à niveaux seront fermés ?

Le temps de passage du train est situé entre 3 et 4 minutes, deux fois par jour. Aussi, compte tenu de la longueur du convoi et de sa vitesse, il faut considérer une fermeture d'environ 4 minutes également.

7. Lancé à 20 km/h, combien de temps et de distance faut-il à un train de fret de 750 mètres pour freiner ?

La distance de freinage est de l'ordre de 40 à 50 mètres.

8. Quelle visibilité pour le conducteur du train à la sortie du virage ?

Au démarrage, à la sortie immédiate du terminal, le train n'aura pas encore atteint la vitesse de 20km/h. A la sortie du virage (nous supposons que c'est dans le sens terminal vers gare) le conducteur dispose d'une visibilité d'à minima au moins une centaine de mètres.

9. A 19h passé, il fera nuit une bonne partie de l'année, quel éclairage prévu ?

La sécurité des passages à niveau est garantie par le respect des normes qui traitent de l'éclairage et de la signalisation routière et ferroviaire.

10. Comment éviter le comportement prévisible des piétons/vélos/2 roues qui forceront le passage à la fermeture des barrières (les habitués sauront vite que sinon, il faut attendre longtemps...) ?

De ce point de vue il n'y a pas de différence entre les passages à niveau de Cherbourg et ceux qui émaillent le territoire national. Il est difficile de se prémunir de tous les comportements irresponsables. Cependant une information sera diffusée au démarrage du service puisque la voie ferrée n'a été que peu usitée ces dernières années.

Par ailleurs l'attente n'est pas si longue puisqu'elle restera inférieure à 4 minutes.

11. Quels impacts pour la circulation des services de secours (pompiers / ambulances). Leur avis a-t-il été sollicité sur ce projet ? Quel est-il ?

Les Horaires des trains sont connus. Le temps pendant lequel aucun passage Est-Ouest n'est possible est très limité (cf. réponse à question 22), compte tenu de la longueur du train et de sa vitesse.

12. Sur le type de technologie déployée => wagon Modalohr pas adapté alors que le wagon plateforme utilisé avec la technique du combiné par caisses sont plus rentables et courantes

Certes la technologie nécessite un investissement au départ mais le projet proposé par Brittany Ferries qui s'appuie sur la technologie LOHR, aura l'avantage de :

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

13. Destruction de la zone humide => les Barthes de l'Adour qu'il convient de protéger

Ports de Normandie n'est pas maître d'ouvrage des aménagements de Mouguerre.

14. Pas obligation de concertation préalable en matière d'impact environnemental alors QUID de la création ou de l'aménagement des voies en matière d'artificialisation des sols, de destruction d'espaces sensibles et de la biodiversité déjà trop mis à mal ???

Pour ce qui concerne le terminal ferroutage de Cherbourg, celui-ci a fait l'objet un dossier au cas par cas. Le préfet de Normandie par décision du 8 juillet 2019 n'a pas soumis le projet à évaluation environnementale dont la procédure d'instruction aurait débouché sur une enquête publique. Ainsi, les caractéristiques du projet sur Cherbourg (montant de l'opération, non soumission à évaluation environnementale) font qu'il n'est pas soumis à concertation préalable au titre du code de l'environnement mais au titre du code de l'urbanisme (article L 103-2 et R 103-1).

Ports de Normandie, maître d'ouvrage du terminal ferroutage de Cherbourg a donc mis en œuvre cette concertation entre le 20 juin et le juillet 2022 où tous les sujets pouvaient être débattus.

15. Quelles seront les émissions de CO2 d'une telle locomotive en traction d'un train complet et entièrement chargé de remorques sur un transit aller ?

Les émissions de CO2 seront de :

- Train diesel jusque 2026 : environ 28 000 tonnes
- Train bimodal à partir de 2026 : environ 7550 tonnes
- Le même transport par camions génèrerait d'environ 66 500 tonnes.

16. Quelle sera la quantité de carburant consommé par cette même locomotive en traction d'un train complet en entièrement chargé de remorques sur un transit aller ?

La consommation de la locomotive sera de 5500 litres par trajet simple.

17. Les temps de parcours ferroviaires sont basés sur l'utilisation d'une locomotive de type Euro 4000, c'est à dire en traction Diesel. Si le tronçon Mézidon / Saint-Pierre des Corps n'est pas électrifié, un changement de mode de traction (diesel / électrique) à Saint-Pierre vers Bayonne est-il prévu à terme, lorsque les convois passeront par Angoulême, préférable en termes d'émission de CO2 ?

Il est prévu à compter de 2026 d'utiliser une traction bimodale ce qui permettra d'utiliser les tronçons électrifiés.

18. Les temps de parcours ont-ils été calculés avec une UM de BB75400, matériel dont dispose notamment Fret SNCF ?

Les temps de parcours ont été calculés avec une locomotive Euro 4000.

19. Des mesures de sensibilisation des usagers routiers à la reprise du trafic / renforcement sécurité sont-elles prévues notamment lors de la traversée du parking du centre commercial ?

Une campagne d'information sera déployée avant la mise en service.

20. Concernant l'entretien des locomotives / wagons, un atelier ou une unité mobile est-elle prévue en région Normandie, intéressant en termes d'emplois notamment ?

Le choix de l'entreprise de traction n'est pas encore fait. De ce choix dépendra l'organisation de la maintenance des trains.

21. Plus globalement, la CCI, l'agglomération, la Région... se sont-elles penchées sur la réactivation du fret localement (potentiels captables pour le report modal, remise en état d'ITE...) ?

Cette question dépasse le périmètre de Ports de Normandie. Mais ce projet contribue à la réactivation du fret en Normandie.

22. Sur le blocage de la circulation vers 19h30 sur plusieurs points de passage compte tenu de la longueur du convoi et de sa vitesse et notamment la rue du val de Saire ?

Il faut rappeler qu'il n'est prévu que 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

Une étude de circulation a été menée et a montré que 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 que le passage à niveau au droit de la rue du Val de Saire sera réaménagé pour sécuriser ce carrefour (échappatoires). 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.

Enfin, 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.

7 Les enseignements pour le maître d'ouvrage

L'implantation d'un terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg n'est pas remise en cause.

Les préoccupations exprimées lors de la concertation portent majoritairement sur :

- Le mode d'exploitation de la ligne et du terminal ;
- L'absence d'un projet alternatif ;
- Les impacts environnementaux à Mouguerre ;
- L'absence de réunion publique à Mouguerre ;
- Les nuisances créées sur les riverains (bruit, vibrations).

Concernant le 1^{er} point, il apparaît qu'il s'agit plus de demandes de précisions sur la manière dont sera exploité le service que de réelles contestations du bien-fondé du projet.

Concernant le 2nd point, il faut préciser que ce service de ferroutage viendra en complément des lignes ferries existantes ou de la route. Il ne faut pas considérer ces autres moyens de transport comme des alternatives mais plutôt comme des moyens complémentaires de relier la Grande Bretagne à l'Espagne.

Concernant les 3^{eme} et 4^{eme} points, la prise en compte de ces éléments sera appréciée dans le cadre de l'installation du terminal à Mouguerre porté par Brittany Ferries.

Concernant le 5^{eme} point, l'évolution technologique des trains va dans le sens de la réduction de ces nuisances qui ne seront pas comparables avec celles connues par le passé (trafic Toyota notamment).

ANNEXES

8 Annexe 1 : Plan de communication de la concertation

PLAN DE COMMUNICATION CONCERTATION FERROUTAGE

REUNION PUBLIQUE EN PRESENTIEL

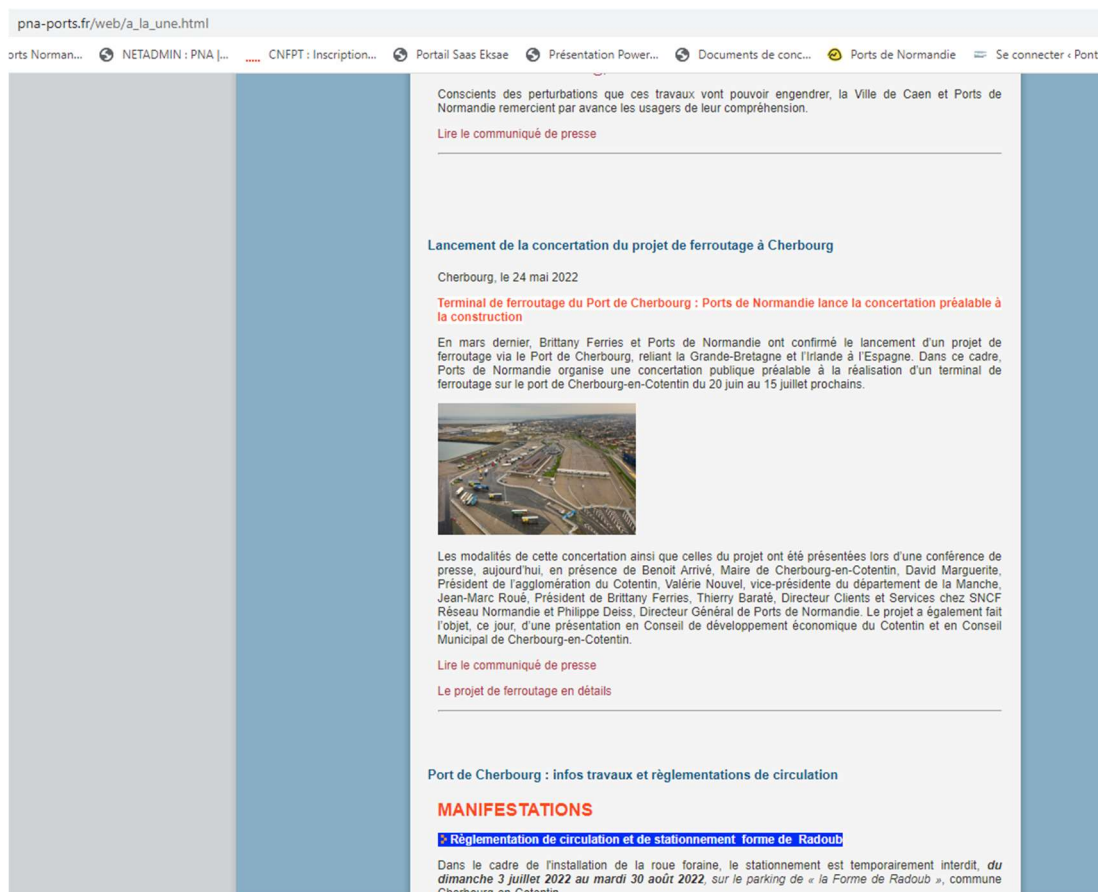
29 JUIN 2022 à 19h00 à la gare maritime transmanche – salon André Michel à Cherbourg-en-Cotentin

Objet : présentation du projet / réponse aux questions des participants

Intervenants : Ports de Normandie + SNCF RESEAU et Brittany Ferries

SITE WEB DE PORTS DE NORMANDIE

Dès la page d'accueil => une info sur la concertation publique :



The screenshot shows a web browser window with the URL 'pna-ports.fr/web/a_la_une.html'. The page content includes:

- A header section with the text: "Conscients des perturbations que ces travaux vont pouvoir engendrer, la Ville de Caen et Ports de Normandie remercient par avance les usagers de leur compréhension." followed by a link "Lire le communiqué de presse".
- A section titled "Lancement de la concertation du projet de ferroutage à Cherbourg" dated "Cherbourg, le 24 mai 2022".
- A sub-section: "Terminal de ferroutage du Port de Cherbourg : Ports de Normandie lance la concertation préalable à la construction".
- A paragraph: "En mars dernier, Brittany Ferries et Ports de Normandie ont confirmé le lancement d'un projet de ferroutage via le Port de Cherbourg, reliant la Grande-Bretagne et l'Irlande à l'Espagne. Dans ce cadre, Ports de Normandie organise une concertation publique préalable à la réalisation d'un terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg-en-Cotentin du 20 juin au 15 juillet prochains." followed by an aerial photograph of the port area.
- A paragraph: "Les modalités de cette concertation ainsi que celles du projet ont été présentées lors d'une conférence de presse, aujourd'hui, en présence de Benoît Arrivé, Maire de Cherbourg-en-Cotentin, David Marguerite, Président de l'agglomération du Cotentin, Valérie Nouvel, vice-présidente du département de la Manche, Jean-Marc Roué, Président de Brittany Ferries, Thierry Baraté, Directeur Clients et Services chez SNCF Réseau Normandie et Philippe Deiss, Directeur Général de Ports de Normandie. Le projet a également fait l'objet, ce jour, d'une présentation en Conseil de développement économique du Cotentin et en Conseil Municipal de Cherbourg-en-Cotentin." followed by a link "Lire le communiqué de presse" and "Le projet de ferroutage en détails".
- A section titled "Port de Cherbourg : infos travaux et réglementations de circulation".
- A sub-section: "MANIFESTATIONS" with a link: "Règlementation de circulation et de stationnement forme de Radoub".
- A paragraph: "Dans le cadre de l'installation de la roue foraine, le stationnement est temporairement interdit, du dimanche 3 juillet 2022 au mardi 30 août 2022, sur le parking de « la Forme de Radoub », commune Cherbourg-en-Cotentin."

Page dédiée sur le site internet de Ports de Normandie

- Présentation du projet
http://www.pna-ports.fr/web/projet_de_ferroutage_cherbourgbayonne.html
- Adresse mail dédiée pour questions concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr
- En amont de la réunion publique plusieurs encarts publicitaires sont parus pour annoncer sa date et renvoi vers la page dédiée

Presse de la Manche dans ses éditions du 18/06/22 et du 25/06/22

La Presse de la Manche - Samedi 18 juin 2022

SOCIAL. Pour une hausse des salaires aux réservations fret

Brittany Ferries : le bras de fer se poursuit

NOUVEL épisode dans le bras de fer autour des revalorisations salariales chez Brittany Ferries. Les personnels du service de réservations fret étaient une nouvelle fois en grève hier à Cherbourg. « Les lundi 13 et mardi 14 juin, nous étions déjà en grève. Le lundi, la direction n'a pas réagi. Le mardi, elle nous a proposé une réunion à condition que le piquet de grève soit levé. Ce que nous avons fait. Nous avons rencontré deux représentants des ressources humaines. Nous leur avons exposé une fois de plus nos revendications. Ils nous ont précisé qu'ils reviendraient à la fin du mois. Nous avons refusé et exigé une réponse sous huit jours. Cela fait deux ans que nous demandons des revalorisations salariales. Nous avons proposé une réunion le 23 juin. Elle nous a simplement été refusée. »

En quête de reconnaissance

Le mouvement est « reconductible tous les mois » assurent les grévistes qui ont reçu le soutien de la CFDT mais aussi de clients et de salariés de la compagnie.

Cherbourg est le seul centre de réservation pour le fret chez Brittany Ferries. « Nous re-



→ Le service se mobilise dans une grève reconductible.

çons 300 à 400 mails par jour, avec des dossiers sensibles à traiter, notamment pour les matières dangereuses, les convois exceptionnels ou encore le transport d'animaux vivants, expliquent les grévistes. C'est un travail énorme en plus des réservations ordinaires. » Elles sont sept employées dans ce service à Cherbourg, certaines ayant plus de vingt années d'ancienneté. Elles sont toutes trilingues (français, anglais, espagnol), avec des services y compris les jours fériés, avec du télétravail pendant toute la période de confinement...

« Nous demandons simplement une reconnaissance de notre savoir-faire. Or, il n'y a pas

d'évolution de carrière, et les salaires ne correspondent pas à nos compétences. Nous sommes entre 1 600 et 1 700 euros net. Nos collègues qui ont moins d'ancienneté ont des salaires bien plus bas. Cela fait des années que la direction nous balade. Trop, c'est trop ! » Les grévistes précisent que la direction n'a accordé qu'une augmentation de 37 euros brut. « Quand les cadres ont perçu 94 euros. Ce n'est pas à la hauteur de notre engagement pour la compagnie. Nous en avons assez d'être ignorées et méprisées. La compagnie n'a fonctionné qu'en fret durant la période Covid. Nous étions sur le port. »

L.A.

La Presse de la Manche - Samedi 25 juin 2022



La Manche libre dans ses éditions du 18/06/22 et du 25/06/22

Cherbourg

Le handball normand en plein renouveau après la crise sanitaire

Sport

Samedi 11 juin, le président de la Ligue de Normandie de handball, Nicolas Marais, animait la première assemblée générale post-Covid. "Je suis très heureux de retrouver mes amis des clubs normands, que je n'ai pas vus depuis deux longues années, se réjouissait-il. En 2022, nous nous sommes abouchés la peste, avec 142 clubs qui représentent 26 000 licenciés, dont 2 000 dirigeants. Nous avons perdu 200 arbitres, que nous essayons de remplacer par la formation, et c'est un gros travail pour renouveler nos référés. Nous avons accompagné financie-

ment les clubs pour pouvoir affiner tous les championnats." Nicolas Marais poursuit: "Il faut noter la très belle saison de la JS Cherbourg, qui échoue dans sa quête de montée en Starligue, celle de Cizeu en Pro-ligue et la sélection féminine qui termine en finale des championnats de France. "Le président conclut: "Le 1^{er} juillet, le centre de formation de la JS Cherbourg sera officiel. Nous metrons un accent supplémentaire sur le beach handball et nous favoriserons le sport scolaire avec la création du handball à quatre à l'école ainsi que le sport adapté."



Nicolas Marais, président de la Ligue de Handball de Normandie, était à la tête de la mer pour ouvrir l'assemblée générale, samedi 11 juin.

La Patrouille de France, nouvelle marraine de l'association Rêves

Solidarité

Gérard Couillard, délégué départemental de l'association Rêves, qui accompagne les enfants malades à réaliser leurs rêves les plus fous, l'a annoncé samedi 11 juin: la Patrouille de France devient marraine de l'association pour deux années: l'entrée par Rives Manche puis soutenue par la Ville de Cherbourg-en-Cotentin, la "PAF" avait survolé la Rade le 13 août 2021, dans le cadre de la course au large de la Rolex Fastnet Race. La veille, grâce à la complicité de Marie-Aliane Duval, infirmière à l'hôpital, et de Remain Le-

veigneur, pilote de la Patrouille de France, natif du Cotentin, Rêves avait organisé la venue d'enfants sur le tarmac de l'aéroport de Marquetus. Des liens forts étaient alors nés entre les pilotes et l'association. Cette année, pour le 6 juin, les jeunes Lison et Baptiste ont pu assister à un décollage à Cherbourg, prenant aussi place dans le cockpit d'Alpha-Jet. "C'est un honneur", a commenté Gérard Couillard, à propos de ce "marrainage". Le délégué formule à son tour un vœu: revoir la PAF pour le retour de la Fastnet, en août 2023, pour ses 50 ans.



Remain Leveigneur, pilote de la Patrouille de France, originaire du Cotentin, en compagnie de la petite Lison, sur le tarmac de Caen-Carpiquet pour le D Day, le 6 juin.

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

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE
Du 20 juin au 15 juillet 2022

10 rue de la République - 50100 Cherbourg
02 33 23 25 78 73

portsdenormandie.fr

Partenaires: SNCF, Brittany Ferries

La Scène des Halles accueille le groupe Maki en concert

Loisirs

Samedi 18 juin, à 20 h, la Scène des Halles propose un concert de musiques du monde avec Maki.

Le groupe doit son origine au chanteur, Mathieu Lecrotoy, et à son voyage à São Tomé en 2008. Pendant un an, il a composé des musiques lors de promenades sur les plages puis, de retour en France, a l'idée de former un groupe pour accompagner ses chansons. Ses quatre membres, issus d'univers musicaux très différents les uns des autres, ont mis leurs



styles pour faire de Maki un groupe aux couleurs dynamiques, ce qui lui confère une empreinte musicale unique.

■ Pratique. Samedi 18 juin à 20 h. Entrée libre. Tél. 02 33 23 78 73.



Education

Le 10 juin, à Tignes, le spectacle de la classe du collège Saint-Paul s'est déroulé par une chorale virtuelle. Le Tanguet est

don. Monsieur Morin, un hommage au directeur Denis Morin qui part en retraite après onze années passées à la tête de l'établissement périscolaire cherbourgeois.

Cherbourg

Vitrine



Le salon de coiffure Elite vient récemment installer au 24 rue Maréchal Foch à Cherbourg

Changement d'adresse pour Elite Coiffure

En quinze années d'existence, le salon de coiffure Elite a su se faire une place dans le paysage du centre-ville de Cherbourg. Longtemps situé au 29 rue Maréchal Foch, ce dernier vient de déménager au 24 rue Maréchal Foch, sur le trottoir d'acrotère. "J'ai racheté le local de l'ancienne banque, architecte Christine Besson, nouvelle propriétaire. Cinq mois de travaux ont été nécessaires pour rendre cet espace moderne et lumineux". En outre, un coffrage extérieur vient de compléter l'ouvrage et un bar a été installé pour rendre le salon encore plus convivial. "Nous

regardons avec espoir l'avenir, et nous attendons", relève la gérante les photos.

■ **Pratique.** Du mardi au vendredi de 9h à 18h, le samedi de 8h30 à 17h30
Tél. : 02 33 75 02 66



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

Exprimez-vous !
CONCERTATION PUBLIQUE
Du 20 juin au 15 juillet 2022

En savoir plus à l'adresse publique le 25 juin à 19h00
Site : portsnormandie.fr

Port de Normandie
Cherbourg - France

Voile : le skipper François Gabart va prendre part à la Drheam-Cup

Sport

Le skipper François Gabart va prendre part à la Drheam-Cup, course au large qualificative pour la Rolex du Rhum, dont le départ sera donné le dimanche 17 juillet à Cherbourg, à bord de son bateau volant, SVR L'Azurite. Ce dernier est "hiloque" dans sa participation à la course entre Saint-Malo et Point-à-Pître en Guadeloupe, en raison d'un litige. Le marin et son mari crismaran figurent sur la liste des engagés de la course, aux côtés des multicoques lauriers par Yves Le Bèze (Actual Ultim 3), Charles Caudrelier (Maxi Edmond

de Raffinelli) et Thomas Coville (Sodebo Ultim 3), adhérents à la classe Ultim, avec qui Gabart est en conflit. Un litige sur la conformité du bateau oppose le skipper à la classe Ultim 3/35 dont il dépend pour prendre part à la Rolex du Rhum, dont le départ sera donné le 6 novembre. Pour être sur cette ligne, il doit présenter au plus tard le 30 octobre un certificat de jauge qui lui refuse la classe en raison d'une règle internationale liée à la sécurité. François Gabart a porté son litige devant la justice. L'audience en référé se tient jeudi 23 juin à Paris.



François Gabart, lors de sa victoire dans Rolex 2012 du Vendée Globe, disputera sa première course depuis sa descente en mer lors de la Transat Jacques Vabre, en novembre dernier.

Les indispensables

Grippe aviaire Zone de contrôle temporaire

Le virus de l'influenza aviaire (ou parvovirus de la grippe) a été confirmé le 20 juin sur des gallinacés retrouvés morts à Cherbourg. Le préfet a pris un arrêté visant à limiter la propagation du virus. Une zone de contrôle temporaire (ZCT) a été définie pour 21 jours au minimum autour de Cherbourg-Ouistreham et Martineville. Lire aussi en page 51.

Cherbourg-en-Cotentin Etat civil

NAISSANCES - Edouard Jerrin, Ruby Ferguson, Aelma Dekamabra, Ugo Costoy, Léonore Bonnard, Martin Bismarck, Aditya Kulkoch, Yaelle Doucet, Louana Bocher, Raphaël Clément Legay, Martin Gallien, Mael Siro, Adèle Hacquabey Doucet, Suzanne Alabern, Alice Blandin, Thibaut Launay, Lucie Marquetto, Aïza Motin, Martin

Duchemin, Lou Théogy, Mael Jeanne, Timéo Noël, Hugo Urban.

MARIAGE - Julie Leguennec et Armand Lelièvre.

DÉCÈS - Paulette Gidon née Guésdon, 93 ans ; Christiane D'Iconale Toussaint, 90 ans ; Victor Angelet, 87 ans ; Lucien Lelièvre, 75 ans ; Violette Lecœur née Martin, 87 ans ; Claude Leffmann, 88 ans ; Claude Jacot, 89 ans ; Léon Moreau, 86 ans ; André Bilet, 83 ans ; Simone Leglay née Jeanne, 90 ans.

Mobilité durable Un village gratuit

Le Village de la Mobilité durable est ouvert à tous, gratuitement, samedi 25 juin de 10 h à 19 h, place Jacques Hébert, devant les Elus. De nombreux spécialistes de la mobilité durable y présenteront des véhicules électriques, hybrides et à hydrogène et discuteront sur les nombreuses possibilités de recharge. Des motos, vélos, trottinettes, gyropodes et autres engins de mobilité seront présentés.

MEF Anniversaire

La Maison de Terroir et de la formation (MEF) du Cotentin fête ses 30 ans, le 24 juin, à la Cité de la Mer, de 9 h 30 à 16 h. Conférences, tables rondes et témoignages rythmeront la journée. Un village des initiatives sera mis en place pour présenter les actions développées sur le territoire. Sur inscription : www.mecypt.com/jan/activite.php?P=09070_785_02_01_01_64_64.

Santé Ligue contre le cancer

La Ligue contre le cancer organise une opération de concertation, samedi 25 juin de 15 h à 17 h, place Napoléon. Un concert aura lieu en partenariat avec l'Orchestre de musique d'Artiste du Cotentin. Les bénévoles présenteront le comité départemental et l'association et seront invités dans le département. Les adhésions et dons de la Ligue contre le cancer prendront la parole.

Neuf concerts gratuits pour les Virées du terroir

Le marché Les Virées du terroir aura lieu tous les jeudis d'été à partir du 30 juin, sur la Plage verte. Du 7 juillet au 1^{er} septembre, des concerts gratuits y seront proposés.

Enfin des « Virées du terroir sans restriction sanitaire », soufflent Mathieu Lebrun et Mehdi Messahic. Les deux élus saint-lois ont présenté, jeudi 16 juin, le programme des neuf concerts gratuits organisés dans le cadre des Virées du terroir cet été.

« Des animations familiales »

Ce marché du terroir a lieu tous les jeudis du 30 juin au 1^{er} septembre, de 17 h à 21 h sur la Plage verte. « On a essayé de relancer tout le côté vivant, convivial, de ce rendez-vous », explique Mehdi Messahic. Des promeneurs à pied avec le centre équestre Florent, des jeux en bois, un stand de maquillage pour les enfants, une présence d'animaux de la ferme devraient ainsi être proposés au public. Une autre fois, ajoute Massimo Labrun, « Michaël Marcon (N.D.L.R., le chef du restaurant L'Intrusion) viendra en tout début de marché prendre sur place des produits et avec il ira cuisiner des amuse-bouche ».

Jazz, bossa-nova, chanson française, rap...

Outre des « animations familiales », neuf concerts gratuits sont prévus, à partir du jeudi 7 juillet, à 20 h. « On a toujours le même principe : essayer de faire un maximum de place à des artistes locaux ou régionaux, en leur permettant de profiter d'un bon accueil, avec un concert soutenu de manière professionnelle, avec un cachet pour chaque prestation », souligne Mehdi Messahic. Le budget alloué s'élève à environ 10 000 € pour la technique et environ 7 000 € pour l'artiste. Cette programmation, les deux élus sont « assez contents du panel très éclectique ».

Premier concert, jeudi 7 juillet, avec



Clara Tami, groupe de Mayon, joue sur la scène de la Plage verte, jeudi 7 juillet, pour les Virées du terroir.

Clara Tami, un quatuor de Mayon passionné par le jazz traditionnel de La Nouvelle-Orléans, aux États-Unis. Jeudi 14 juillet, place au Backstreet Bingo Club, un trio du littoral granvillais qui propose une réinterprétation des standards du tubas des années 1950. En raison du feu d'artifice, le prochain concert s'effectuera place du Général-de-Gaulle. Jeudi 21 juillet, le groupe Constance fera redécouvrir à ses amis des années 1950 à aujourd'hui. « Ils ont beaucoup d'expérience de la scène. Ce sont des musiciens du groupe Kind of Queen », précise Mehdi Messahic. Autre ambiance, jeudi 28 juillet, avec un concert de chanson française : Aurea, originaire de Saint-Lo, se

produira aux côtés de son pianiste Nicolas Piquot. Suivront, le 4 août, un concert de rap avec les Normands (Argentin) d'Union Etnik, « qui ont notamment fait la partie de la chorégraphie Hoshi », et, le 11 août, un concert d'Alain Brisani, « un vrai showman, qui sort un nouvel album ». Radio Cadillac, renommée créée dans les rues de Saint-Lo à l'occasion du Carnaval, sera sur la scène des Virées, jeudi 18 août.

Le retour de Lewis Evans

Puis l'on verra le retour du chanteur Lewis Evans, saint-lois de cœur désormais installé à Granville, qui vient de sortir son nouvel album, int-

itulé L'Ascension. Le groupe Les Fées cosmiques conclura la saison jeudi 1^{er} septembre. « Il compte dans ses rangs un musicien saint-lois du groupe Black Swan, parti étudier à Caen, et Mehdi Messahic. Les Fées cosmiques ont gagné le tremplin universitaire Le Chêne à Caen et ont été dans le off du festival Jazz sous les pommiers. »

Émilie MICHEL

En hausse

Le retour de Big Flo & Oll au Normandy



Les deux rappeurs mannaillais Big Flo & Oll sont de retour au Normandy. Le Normandy les avait accueillis sur son plateau et le public était au rendez-vous. Les deux complices reviennent dans le cadre d'une tournée nationale, le rendez-vous plutôt aux salles de spectacles plus modestes que les Zeniths. Après une tournée des festivals, Big Flo & Oll ont donc décidé de continuer leur tournée par les salles dans

lesquelles ils ont commencé et ainsi retrouver les sensations du début. Leur nouvel album Les autres, c'est nous sortira vendredi 24 juin : et ils seront à Saint-Lo pour le défendre sur la scène du Normandy mardi 4 octobre, à 20 h 30. Sans oublier les titres qui ont fait leur réputation.

Billetterie à partir de ce lundi 20 juin sur <https://billetterie.kinomandy.net>

Repéré pour vous

Le théâtre dévoile sa programmation 2022-2023

La nouvelle programmation du théâtre Roger-Ferdinand pour la saison 2022-2023 qui débute en septembre, sera dévoilée lundi 27 juin, à partir de 19 h, au théâtre. Réservation au 02 35 57 11 49 ou theatre@isat.fr

De plus, sera proposé à partir de 21 h, un spectacle en extérieur place de Gaulle, intitulé Mirage (un jour de 100), gratuit et sans réservation.

Dangy

Le bourg bientôt sous vidéosurveillance ?

« Je suis contrarié que l'on arrive à de telle mesure, surtout le maire Dominique Pain, cependant l'ensemble du conseil est du même avis. » Lors de la réunion du conseil municipal de Dangy, mardi 7 juin, les élus dangyais se sont penchés sur la proposition de mise en place de vidéosurveillance de matériels communaux sur des biens publics. « Et, notamment, sur le plateau sportif, précise le premier magistrat de la commune. Nous avons des intrusions constatées lors de week-ends, les anciens équipements sportifs présents sont, tour à tour, endommagés. »

Quatre caméras

Après discussions avec le gendarme, l'installation d'un dispositif de vidéosurveillance a été proposée, qui aura pour objet de surveiller les accès au plateau sportif (bancs et équipements de sport, vestiaires et locaux associatifs) ainsi que les accès au plateau scolaire (cours, classes et plateau). Ce pack de surveillance serait constitué de quatre caméras, dont



Le bourg pourrait bientôt être mis sous vidéosurveillance afin d'empêcher l'événement des incivilités et la dégradation des biens publics.

une caméra, qui pourra être utilisée dans l'espace public communal en cas d'incivilités telles que la surveillance des dépôts sauvages. Trois devis de 3 000 à 7 000 € hors taxes d'entreprises spécialisées ont été, pour le moment, reçus. Des abonnements sont également à l'étude.

« Le conseil municipal a voté, à l'unanimité, le principe de mise en place de caméras pour la vidéosurveillance dans le bourg, poursuit le maire. Nous constituons actuellement un dossier de demande d'autorisation préfectorale. »

Agneaux

Danièle Lechevallier était conseillère municipale en charge des affaires sociales

Nécrologie

« Jeudi dernier encore, tout allait bien : Danièle Lechevallier nous avait proposé ses services comme assesseur au bureau de vote pour les élections législatives. Elle a été emportée en 24 heures. » Surmontant l'immonde tristesse qui pèse en ce moment sur la mairie, le maire, Alain Savéque, évoque Danièle Lechevallier, conseillère municipale décédée dimanche 12 juin. « Elle était très estimée. Elle savait écouter. Elle était très tolérante. Au conseil municipal, elle avait pris la responsabilité des affaires sociales, de la jeunesse et de l'école. » Elle succédait à son mari qui avait

été membre du conseil précédent. Pour Alain Savéque, Danièle Lechevallier vivait son mandat comme un « complet engagement ». Née à Saint-Lo le 19 août 1948, Danièle Lechevallier a effectué sa carrière professionnelle comme conductrice à la Pharmacie du bocage. Elle nous a quittés à la veille de ses 74 ans. La cérémonie religieuse sera célébrée ce samedi 18 juin, à 10 h 30, en l'église Saint-Jean-Baptiste d'Agneaux.



Danièle Lechevallier, conseillère municipale, est décédée dimanche 12 juin.

Saint-Lo

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

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE
Du 20 juin au 15 juillet 2022
En participant à la réunion publique le 20 juin à 19h00
Carré Maritime transmanche - Salon André Michel

Retournez 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-Lo-Corbeil

Ports de NORMANDIE

Louise Morin, critique d'art au festival des Bords de Vire

Sainte-Suzanne-sur-Vire - À 38 ans, Louise Morin est critique d'art et commissaire d'exposition. Elle jugera les œuvres présentées lors du festival des Bords de Vire.

Entretien

Louise Morin, critique d'art et commissaire de l'exposition des œuvres présentées au festival des Bords de Vire.

Pouvez-vous vous présenter et décrire votre rôle au festival ?
Je suis commissaire d'exposition et critique d'art. J'ai 38 ans et je suis originaire de Caen. À l'occasion de la 9^e édition du festival des Bords de Vire, j'ai été choisie en tant que critique d'art par l'usine Utopik, basée à Tessy-sur-Vire, pour écrire sur le travail des artistes en résidence.

Quel a été votre parcours pour devenir critique et commissaire d'exposition ?

Au départ, j'ai suivi un cursus universitaire en arts plastiques, au cours duquel le but est de développer sa propre pratique artistique mais aussi de l'inscrire dans l'histoire de l'art. C'est un exercice complexe d'acquiescer sa pratique à la première personne. C'est, entre autres, pour cela que la critique d'art est une discipline très importante pour l'artiste et son œuvre. Elle met en mots et permet d'expliquer les enjeux artistiques. Cette profession aide aussi à la diffusion de l'art, et donc, d'une certaine manière, à sa visibilité et son existence.



Louise Morin avec une œuvre achevée du festival des Bords de Vire. (Photo: Ouest France)

Comment faites-vous pour juger des œuvres ?

La curiosité et la disponibilité sont les clés pour cette fonction. Ma mission pour l'événement est de faire de la

méditation mais aussi d'ouvrir sur les œuvres réalisées par chaque artiste, afin de laisser une trace écrite de leur travail. Ma contribution propose une lecture des œuvres pour les rendre accessibles au public. Je suis allée à la rencontre des artistes et

de chacun pour acter les processus de création et les réflexions de cette expérience de dix-huit jours en résidence.

Justement que pouvez-vous nous dire du travail de ces cinq artistes ?
Quatre artistes ont travaillé la sculpture en taille directe sur du granit local, le Bleu de Vire et le pin Douglas. Pour moi, la taille directe était une découverte, je n'avais jamais suivi toutes les étapes de cette technique, qui consiste à extraire la matière (pièces, bois...) pour obtenir une forme, sans venir ajouter ensuite de la matière. Le cinquième a travaillé in situ, à partir d'objets de récupération : des chaises. Afin de rendre compte au public de leurs productions artistiques, j'ai écrit les critiques pour la installation de leurs sculptures, j'ai mené des recherches sur les matériaux et j'ai beaucoup discuté avec les artistes pour expliquer leurs intentions. J'ai présenté l'univers de chacun. Ma production écrite et en images, paraîtra dans le revue du festival éditée par l'usine Utopik au mois de septembre.

Festival des Bords de Vire, entre Condo-sur-Vire et le port de Gourbeur. Des visites commentées du parcours artistique sont proposées chaque samedi, de 10 h à 13 h, du 25 juin au 3 septembre.

Saint-Jean-de-Daye

Un commandant et de ux nouveaux gendarmes



Le gendarme Lucas Melard, l'adjudant Damien Pinchon et l'adjudant-chef Christophe Louvet sont arrivés devant la communauté de brigades de Saint-Jean-de-Daye. (Photo: Ouest France)

Trois nouveaux militaires sont arrivés à la communauté de brigades de Saint-Jean-de-Daye qui comprend le gendarmerie de Saint-Cair-sur-Elle, celle de Marigny et celle de Saint-Jean-de-Daye.
L'adjudant-chef Christophe Louvet est affecté, depuis le 1^{er} mai, en qualité de commandant de la communauté de brigades. Il est âgé de 43 ans, marié avec deux enfants. Il a passé huit années en brigade et trois années en tant qu'entraîneur à la brigade de recherches.
« J'ai demandé cette mutation car c'était pour moi une opportunité professionnelle de prendre le commandement de la communauté de brigades. Je suis passionné d'histoire et, depuis plusieurs années, avec mon épouse, nous assistons aux commémorations du 6-Juin. C'est un département que nous aimons. »
L'adjudant Damien Pinchon, 34 ans, marié, deux enfants, natif du Nord, arrive des Vosges. Il est le com-

mandant de la brigade de Marigny, depuis le 1^{er} mai. Il seconde l'adjudant-chef en tant que commandant de brigade. Il avait demandé sa mutation pour rapprochement familial.

Il manque trois militaires pour le travail et l'entretien.
La communauté de brigades, à ce jour, comprend six gendarmes à Saint-Jean-de-Daye, cinq à Saint-Cair-sur-Elle et quatre à Marigny.
« Il manque actuellement trois militaires. Il faut que l'unité fonctionne le mieux possible et que nous puissions répondre aux besoins et aux attentes de la population », ajoute l'adjudant-chef Louvet.

À l'agenda de vos communes

Carigny
Fête patronale Saint Jean Baptiste Messes.
Dimanche 26 juin, 10 h 30, La Mercédès-sur-Vire, Bourgnelles.

Carigny-la-Foret

Les abbayes de Normandie en Playmobil - la vie dans une abbaye
Les amis de l'abbaye, avec le concours des abbayes de Normandie, présenteront une exposition Playmobil éphémère.
Du lundi 27 juin au dimanche 24 juillet, 10 h à 18 h, abbaye Saint-Vigor, rue des Sergents, Terville. Tarif : 6 €, réduit 4 €. Contact :

02 33 07 34 63, contact@abbaye-carigny.fr, www.abbaye-carigny.fr

Condo-sur-Vire
Les Fêtes fermières
Cinéma, Film mobile par Jean-Pierre Amélie, Avec Michèle Garmier. Dépense une heure

voies, David, paysan du Cotentin, pour sauver son exploitation, va monter un cabaret à la ferme.
Mardi 28 juin, 20 h 45 à 22 h 45, cinéma municipal, place Auguste-Geandis, Payant.

Saint-Lô

Saint-Lô

Du 22 juin au 19 juillet

SOL des

été 2022

MAISON de la LITERIE®

MONDEVILLAGE • Tél. 02 31 72 49 66

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

Exprimez-vous !

CONCERTATION PUBLIQUE
Du 20 juin au 15 juillet 2022
En participant à la réunion publique le 29 juin à 18h00
Gare Maritime transmanche - Salon André Michel

Retrouvez toutes les infos sur portsdenormandie.fr et appelez-nous au 02 31 72 49 66
• Par mail : concertation.ferroustage@portsdenormandie.fr
• Par courrier : Ports de Normandie
Concertation Port de Cherbourg
3 rue René Caen - 54 280 Saint-Contest

Ports de NORMANDIE
SNCF
Britannic Ferries

ON EN PARLE

04

Il fait chaud, il fait de plus en plus chaud...

Alors qu'une vague de chaleur s'est abattue sur la France la semaine dernière, savez-vous quand on peut réellement parler de canicule ? Réponse avec Météo Basse-Normandie.

Parler de canicule quand on habite à Cherbourg, c'est toujours compliqué. Même si on peut comprendre aisément le concept de sécheresse et avoir de l'herbe complètement jaune dans son jardin, il est quand même très très rare que nous souffrions de la chaleur. Pourtant, la France a traversé une période de très fortes chaleurs la semaine dernière, et il s'agit de la canicule la plus précoce de l'année, depuis que les mesures de Météo France existent !

31° à Cherbourg

Conséquence du réchauffement climatique ? Sans doute. Mais comment reconnaître une canicule, d'une vague de chaleur, ou simplement d'une période de beau temps ? Voici l'explication du site internet « Météo Basse Normandie ». Tout d'abord, il faut savoir que le seuil de canicule change d'une région à une autre ou même d'un département à un autre.



Espérons que les agriculteurs ne souffrent pas trop de ces épisodes caniculaires !

Par exemple, le seuil du matin est de 18°C en Normandie, sur le département de la Manche, l'Orne et le Calvados. C'est à dire que la température la nuit ne doit pas descendre en dessous des 18°C et ceci pendant trois jours pour que le seuil canicule soit déclenché. Concernant l'après midi, le

seuil est différent entre le département de l'Orne et celui du Calvados et de la Manche. Concernant le Calvados et la Manche, le seuil canicule est fixé à 31°C contre 34°C pour le département de l'Orne. Si l'ensemble des seuils (matin + après midi) est respecté pendant une durée minimum

de trois jours, alors on parlera d'une canicule sur notre région. Si ce n'est pas le cas, alors on parlera d'un coup de chaud ou d'une vague de chaleur.

Plus d'informations sur : <https://meteo.basse-normandie.fr>

sur les réseaux

« Je me souviens de 1976, intenable sans la mer ! Et il nous fallait faire venir de la paille du centre de la France pour les chevaux... Une grosse, grosse galère ! »
@Marie-De-C.

« En 1976, je travaillais en épicerie, pénurie de bouteilles d'eau, très compliqué pour les familles avec nourrisson pour faire les biberons. L'eau était rationnée. Problèmes pour les agriculteurs, un impôt sécheresse a été mis en place. »
@Véronique R.

« En 2003, il faisait tellement bon à Cherbourg (genre 27°) pendant que le reste de la France crevait de chaud. Je me baigne rarement dans le coin (eau trop froide) mais là, c'était un bonheur. »
@Jenny H.

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

Exprimez-vous !


CONCERTATION PUBLIQUE
Du 20 juin au 15 juillet 2022

Ne participez à la concertation publique le 20 juin à 14h00
Date d'inscription : 15 juin 2022 - 14h00

Informations : portsdenormandie.fr


Partenaires : SNCF, Brittany Ferries

- Actu annonçant la réunion publique et renvoyant sur le site de Ports de Normandie sur le canal « ports de Normandie en direct Cherbourg » et sur le canal « Pont tournant »

 **PORTS DE NORMANDIE EN DIRECT**

Du 15/06/22 11:36 au 15/07/22 20:00


Projet de terminal Ferroutage



Venez vous exprimer lors de la concertation publique en participant à la réunion publique le 29 juin à 19h00 à la gare maritime transmanche salon

André Michel.
Donnez votre avis par mail concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr
Toutes les infos sur portsdenormandie.fr

Partager ➔

Merci  ⁵

 **PONT TOURNANT DE CHERBOURG**

Du 15/06/22 11:36 au 15/07/22 20:00

Projet de terminal Ferroutage



Venez vous exprimer lors de la concertation publique en participant à la réunion publique le 29 juin à 19h00 à la gare maritime transmanche salon

André Michel.
Donnez votre avis par mail concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr
Toutes les infos sur portsdenormandie.fr

Partager ➔

Merci  ⁹

Publié par Marie-Agnès Gérin • 01/06/2022

Ports de Normandie
1 256 abonnés
3 mois

Ville de Cherbourg-en-Cotentin
3 mois

En mars dernier, **Brittany Ferries** et **Ports de Normandie** confirmaient le lancement d'un projet de #ferroustage pour relier, mi-2024, l'Irlande et la Grande-Bretagne à l'Espagne via Cherbourg-en-Cotentin. ...voir plus

Itinéraire Principal: Poitier-Angoulême

Itinéraire alternatif 1: Poitiers-Niort

Itinéraire alternatif 2: Nantes-Saintes

Réseaux électrifiés

Vous et 32 autres personnes 1 commentaire

J'aime Commenter

Impressions organiques : 1206 impressions Masquer les statistiques

Statistiques organiques
Cible : tous les abonnés

1206 impressions	32 Réactions	3,65% Taux de clics
1 commentaire	0 partage	44 clics

6,38% Taux d'engagement

Voir plus de statistiques

9 Annexe 2 : Revue de presse



Revue de presse

Ferroutage

Sommaire

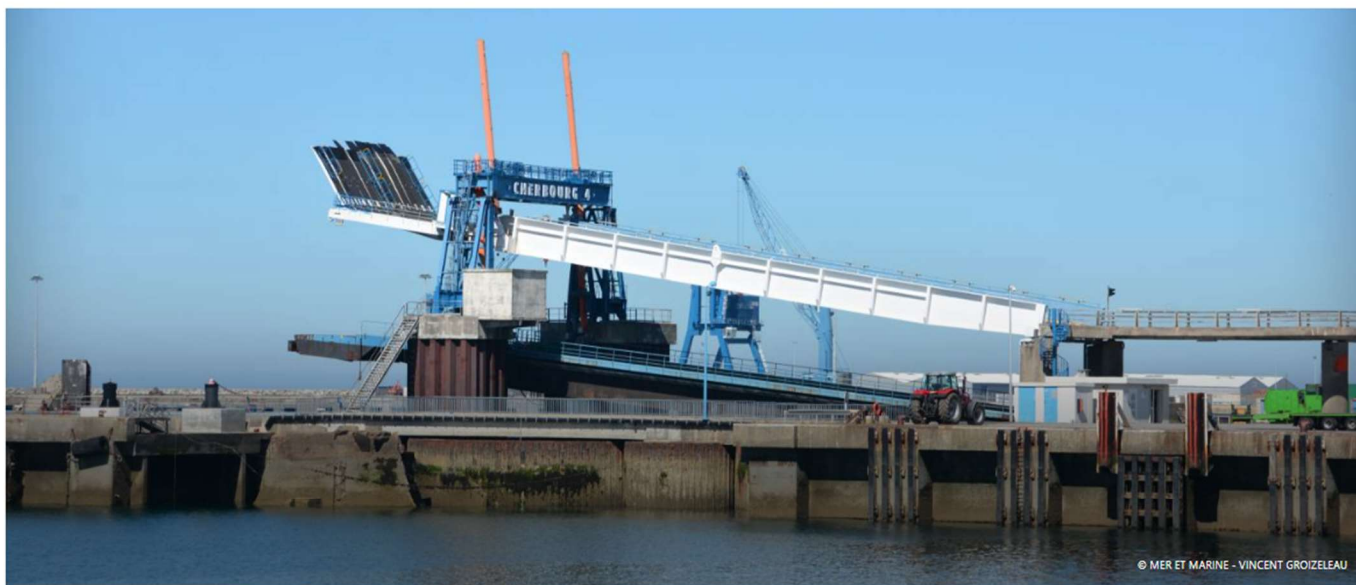
- [✓ Cherbourg : lancement de la procédure de concertation pour le terminal ferroutage - mer et marine – 02/06/2022](#)
- [✓ Donnez votre avis sur le projet de terminal ferroutage – presse de la Manche – 01/07](#)
- [✓ Le ferroutage est un complément – ouest France – 2/07/2022](#)
- [✓ Le ferroutage entre Cherbourg et Bayonne enfin sur le rail – le Figaro – 4/07/2022](#)
- [✓ Cherbourg Bayonne : la concertation sur le ferroutage s’achève – manche libre – 09/07/2022](#)
- [✓ Projet ferroutage : deux collectifs inquiets au Pays basque- presse de la Manche – 18/07/2022](#)

ACTUALITÉ

Cherbourg : lancement de la procédure de concertation pour le terminal de ferroutage

Par Rédaction Ports & Corridors - 02/06/2022

f t in ✉



© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU

Le projet de liaison de ferroutage entre le port de Cherbourg, concédé à Ports de Normandie, et la gare de Mouguerre, près de Bayonne franchira une nouvelle étape le 20 juin en entrant dans sa phase de concertation publique. Une concertation qui se déroulera jusqu'au 15 juillet. [Un article de Ports et Corridors.](#)

Une concertation pour débattre des objectifs et des enjeux

Une concertation pour débattre des objectifs et des enjeux

Cette concertation s'adresse aux usagers et riverains de ce projet. Elle doit favoriser la consultation du public et recueillir son avis avant l'enquête publique. L'objet du débat est d'échanger sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, d'une part. Les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire seront abordés, d'autre part. Enfin, elle sera l'occasion d'aborder des solutions alternatives.

Un partenariat entre le port de Cherbourg, SNCF Réseau et Brittany Ferries

Une présentation, en amont de la phase de concertation, a permis de revenir sur le portrait de ce projet qui réunit plusieurs partenaires. Ainsi, aux côtés du port de Cherbourg, l'armement Brittany Ferries, SNCF Réseau et l'Union européenne participeront à la construction du terminal et à l'exploitation des liaisons ferroviaires.

Éviter les désagréments de la circulation urbaine

Ce projet se décline sous deux aspects. Le premier sera la construction d'un terminal de ferroutage. Pour l'accueillir, le port de Cherbourg, sous concession de Ports de Normandie, a prévu un espace dans l'enceinte portuaire. Ce terminal sera relié au réseau ferré national en rejoignant la gare de Cherbourg. Le projet prévoit des horaires de passage dans la ville pour éviter des embouteillages trop importants.

Un aller et retour quotidien

Du côté des liaisons, les opérateurs prévoient un aller et retour quotidien entre Cherbourg et Mouguerre, commune située à côté de Bayonne. Cela représente un trafic annuel d'environ 25.000 remorques non accompagnées. Les trains comporteront 22 wagons avec une capacité de deux remorques par wagon. Le système de chargement prévu est celui de Modalhor avec des plateformes de chargement pivotantes pour une manutention horizontale.

Entrer dans une nouvelle ère du transmanche

Dans la présentation du projet, le port de Cherbourg voit dans ce futur terminal l'entrée dans « une nouvelle ère du transmanche ». Le développement de ce type de trafic, déjà répandu avec l'Irlande par le GPM de Dunkerque, vise à répondre aux enjeux du Brexit, continue le port du Cotentin Un objectif partagé avec Brittany Ferries, qui souhaite conforter les échanges nord-sud au travers de ce terminal.

Un terminal estimé à 7M€

Le coût estimé de ce terminal est évalué à 7 M€. Il sera financé à 80% par les collectivités locales et à 20% par l'Union européenne. Le calendrier prévoit la fin de la concertation et des études préalables pour cet été. Cet hiver, les travaux préparatoires seront engagés avec un début des travaux pour l'été 2023. La livraison est attendue pour juin 2024 avec les premiers essais un mois plus tôt.

© *Un article de la rédaction de **Ports et Corridors**. Reproduction interdite sans consentement du ou des auteurs*

ÉCONOMIE. Une ligne destinée au fret sera mise en service en 2024 entre Cherbourg et Mouguerre, près de Bayonne

Donnez votre avis sur le projet de terminal de ferroutage

UNE LIGNE ferroviaire destinée au fret va relier Cherbourg à Mouguerre, près de Bayonne, à la mi-juin 2024. Ce projet, qui permettra de transporter 25 000 remorques par an, nécessite des aménagements le long de cet itinéraire de 950 km. À Cherbourg, un terminal dédié au ferroutage doit être aménagé sur le port, pour un coût de 7 millions d'euros.

De 20 000 à 100 000 remorques sur le port

Une réunion de concertation était organisée mercredi soir à la gare maritime de Cherbourg afin de présenter le sujet et de recueillir les interrogations des habitants. « Ce projet est important pour la France et pour le Cotentin. Aujourd'hui, il y a une prise de conscience des enjeux environnementaux. C'est intéressant que les camions qui viennent en bateau puissent éviter de prendre la route », indique Benoît Arrivé, maire de Cherbourg. Sur l'ensemble du trajet, une tonne de CO₂ devrait être économisée par remorque transportée. Cette nouvelle voie de circulation de marchandises permettant de relier la Grande-

Bretagne et l'Irlande à l'Espagne est née il y a plusieurs années. Le Brexit a renforcé l'intérêt des porteurs de projets et de l'exploitant, la Brittany Ferries. « L'un des effets du Brexit, c'est d'avoir augmenté de façon considérable l'activité du port de Cherbourg, qui dispose de liaisons à la fois vers l'Angleterre et vers l'Irlande », explique Jean-Marc Roué, président-directeur-général de la Brittany Ferries. On est passé de 20 000 remorques sur le port à plus de 100 000 désormais. »

Quel impact sur le quotidien des Cherbourgeois ?

Une autre tendance est observée du côté de Ports de Normandie, qui possède et gère les infrastructures portuaires : de plus en plus de remorques transitent par voie maritime, mais sans leur chauffeur. « Nous sommes passés de moins d'un tiers à plus de 50 % de notre trafic en remorques non accompagnées. Le ferroutage marquera une nouvelle ère du transmanche



→ Plusieurs habitants ou cheminots ont profité de ce temps d'échanges pour poser leurs questions.

pour notre port », assure Philippe Dais, son directeur général.

Une vingtaine de personnes avait fait le déplacement pour cette présentation. Si aucune n'a contesté le fondement du projet, plusieurs se sont interrogées sur les nuisances que l'exploitation de cette ligne ferroviaire, qui traverse Cher-

bourg, aura sur le quotidien. Les nuisances sonores, les vibrations au moment du passage des trains, les perturbations du trafic routier... ont interpellé les riverains.

Michel Dupuis, en charge du sujet, a répondu à plusieurs interrogations : « Les évaluations que nous avons faites indiquent que l'impact maximum

sur le trajet en ville est de 16 décibels. À titre de comparaison, un camion-poubelle, c'est 14 décibels. »

La Ville de Cherbourg est intervenue dans les discussions préalables afin que le passage des trains ne se fasse pas aux heures de pointe. Le train arrivera au port à 11 h 06 et repartira du même endroit à 19 h 15.

Les temps de trajets pour circuler d'est en ouest, et inversement, seront allongés du fait de la présence de passages à niveau. Il faudra compter, au maximum, 14 minutes pour retrouver une circulation normale le soir, après le passage du train.

Diesel puis bimode

Concernant l'impact environnemental, un participant déplore l'utilisation d'une locomotive à propulsion diesel. « Le trajet n'est pas totalement électrifié, ce qui nous oblige à utiliser, au mieux, une locomotive bimode, capable de la traction électrique et diesel, répond Michel Dupuis. Pour le moment, cela n'existe presque pas. Dès que cela sera possible, nous espérons passer en bimode. Mais ce ne sera pas en 2024, au moment du lancement. »

À noter que chacun peut poser une question sur ce projet jusqu'au 15 juillet, date de fin de la concertation.

Carole LE GOFF

► Pour donner votre avis ou poser des questions : concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr. Plus d'infos : portsdenormandie.fr

« Le ferroutage est un complément »

Jean-Marc Roué, président du directoire de la Brittany Ferries est passé à Cherbourg, dans le cadre du projet de ferroutage.

Trois questions à...

Jean-Marc Roué,
président du directoire de Brittany
Ferries.

Ce projet de ferroutage peut-il relancer le trafic transmanche avec l'Angleterre au départ de Cherbourg ?

Relancer non, le compléter oui. Un port ne vit pas que pour le trafic, il doit étaler son activité à l'extérieur de sa proximité. Pour Cherbourg, il s'agit de rejoindre par le rail la péninsule ibérique. Cherbourg est déjà relié avec le Royaume-Uni et l'Irlande. C'est dans ce sens que ce projet est construit avec nos partenaires.

Le Barfleur a été mis en service en 1992. Prévoyez-vous son remplacement ?

Pour l'instant non. *Le Barfleur* a été équipé de filtres à fumée et nous rajoutons des capacités vers l'Irlande avec le *Salamanca* et le *Galicja* prévus pour remplacer le *Connemara*. Notre objectif est d'améliorer le taux de remplissage du *Barfleur* mais notre priorité numéro 1 est le remplacement du *Normandie* à Ouistreham en 2025. Le tour du *Barfleur* viendra juste après.

Le coût de l'énergie augmente. Cette situation pourrait-elle amener votre compagnie à renforcer Cherbourg ?

Honnêtement non, même si le carburant est un poste important, une heu-



Jean Marc Roué, président du directoire de Brittany Ferries. | PHOTO : QUEST-FRANCE

re de moins de traversée n'apporte pas de bénéfices significatifs d'autant plus que nous proposons une tarification multilignes et ce sont les horaires, le service, la capacité du bateau et l'intherland (zone d'influence d'un port) qui orientent les clients sur un port plutôt qu'un autre. Le carburant demeure par contre un élément déterminant si on se compare aux 75 minutes de traversée dans le Pas de Calais.

La concertation préalable à la réalisation du terminal de ferroutage à Cherbourg-en-Cotentin se poursuit jusqu'au 15 juillet. Le dossier est consultable sur Internet (sites de Ports de Normandie et de la Ville de Cherbourg).

Le ferroutage entre Cherbourg et Bayonne enfin sur le rail

Par **Rodolphe Geisler**

À partir de 2024, 25.000 remorques de marchandises rallieront ainsi en train l'Angleterre à l'Espagne.

Après avoir renoué avec les escales pour navires de croisières il y a quelques années, le port de Cherbourg-en-Cotentin poursuit son développement: son terminal a été préféré à ceux du Havre et de Ouistreham pour le projet de ferroutage destiné à relier l'Irlande et l'Angleterre à l'Espagne et au Portugal.

Le dossier s'est accéléré fin mars: Brittany Ferries, après les hésitations liées au ralentissement du trafic suite à la crise du Covid, a donné son «go» à l'utilisation du port de Cherbourg. Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie, justifie ce choix par les infrastructures existantes: *«Le terminal de Cherbourg est facilement fiable au ferroviaire, tandis que le coût des travaux pour Ouistreham, dont le terminal se situe du mauvais côté du canal, auraient été trop coûteux.»*

Je resterai vigilant sur les horaires des passages des convois afin qu'ils soient bien en dehors des pics de circulations de la ville. Enfin, en retirant tous ces camions de la route, c'est aussi une réponse environnementale que ce dossier offre au pays

Benoît Arrivé, maire (PS) de Cherbourg-en-Cotentin.

Depuis Cherbourg, et contrairement au Havre, le tracé ferroviaire des futurs convois permet d'éviter Paris où le trafic est très encombré. Autre point relevé par Philippe Deiss: *«Les connexions déjà très importantes entre Cherbourg et l'Irlande, qui permettent de ne pas se limiter aux camions anglais et d'ouvrir le marché irlandais au sud de l'Europe...»* Les liaisons entre Cherbourg et Dublin ou Rosslare (Irlande) ont été multipliées par trois depuis le Brexit.

La nouvelle a été bien accueillie par les Cherbourgeois, même si certains riverains de la gare maritime s'inquiètent de possibles nuisances sonores. Une concertation publique a débuté le 20 juin et se poursuit jusqu'au 15 juillet. Maire (PS) de Cherbourg-en-Cotentin, Benoît Arrivé se veut rassurant: *«Je resterai vigilant sur les horaires des passages des convois afin qu'ils soient bien en dehors des pics de circulations de la ville. Enfin, en retirant tous ces camions*

de la route, c'est aussi une réponse environnementale que ce dossier offre au pays.» Président (LR) de l'agglomération du Cotentin, David Margueritte ne dit pas autre chose: *«Cette alternative au transport routier contribue à la diversification énergétique et conforte le dynamisme de notre territoire.»*

Ce projet d'autoroute ferroviaire prévoit de faire transiter directement des ferries aux trains 25 000 remorques par an le long de 950 kilomètres de voies entre Cherbourg et Mouguerre, près de Bayonne. Soit des convois de 750 mètres pour une capacité de 42 remorques dans chaque sens. Chaque trajet devrait durer 17 heures, bien moins que par la route. On estime qu'une tonne de CO₂ est épargnée par semi-remorque embarqué. Les premiers aménagements devraient débuter courant 2023, pour une mise en service 2024.

Brittany Ferries allié

En 2019, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) avait été lancé afin de trouver l'opérateur ferroviaire d'un terminal multimodal sur le port de Cherbourg. Brittany Ferries a répondu. Il s'est notamment engagé à faire réaliser les aménagements du terminal de Mouguerre à hauteur de 10 millions d'euros et à acheter le matériel ferroviaire roulant nécessaire, hors locomotives: une quarantaine de wagons pour 12 millions auprès de la société française Lohr. Coût total estimé pour Brittany Ferries: 22 millions d'euros. *«Ce projet nous permet de proposer un service complémentaire...»*, confie Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries. En 2019, le fret représentait 25 % des 470 millions de chiffre d'affaires du groupe, qui effectue surtout des liaisons transmanche pour passagers.

Pour Ports de Normandie, ce projet représente un investissement de 7 millions d'euros, financés par la région Normandie, le département de la Manche et l'agglomération du Cotentin. L'Europe le soutient à hauteur de 1,4 million. SNCF Réseau prendra sa part en adaptant ses structures, notamment trois ponts et quatre tunnels.

Cherbourg

Cherbourg-Bayonne: la concertation sur le projet de ferroutage s'achève

Mobilité

Le 29 juin, à la gare maritime, s'est déroulée la seule réunion publique sur le projet de ferroutage entre Cherbourg et Mouguerre, près de Bayonne, au Pays basque, dont nous avons déjà évoqué les contours dans nos colonnes. Seulement une vingtaine de personnes y ont pris part, interrogeant tour à tour Jean-Marc Roué, PDG de la compagnie maritime Brittany Ferries, porteuse du projet, Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie, Thierry Baraté et Michel Dupuis, de SNCF Réseau et Benoit Arrivé, le

maire de Cherbourg-en-Cotentin. Après un déroulé du projet, les questions du public, favorable au projet mais attentif à de nombreux détails, ont porté sur la durée de la traversée de la ville (arrivée quotidienne en gare à 11 h, puis au port à 11 h 08 et départ à 19 h 15 du terminal portuaire et passage en gare à 19 h 26, plus quelques minutes pour retrouver une circulation normale, avec la levée des passages à niveau), le bruit (18 décibels contre 14 pour un camion poubelle selon SNCF Réseau), les vibrations, etc.



La concertation publique s'achève le 15 juillet. Infos sur portsdenormandie.fr. Par courrier: 3 rue René Cassin, 14280 Saint-Contest. Par mail: concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr.

En questions

Martine Bouchet :
"En bout de ligne, nous n'avons pas été consultés"



Martine Bouchet est présidente de Mouguerre Cadre de Vie. (Retrouvez l'intégralité de l'entretien sur lamanchelibre.fr.)

Qu'est-ce que Mouguerre Cadre de Vie?
"C'est une association regroupant des habitants de Mouguerre, au Pays basque, soucieux de préserver l'environnement. Nous sommes 80 adhérents."

Pourquoi interpellez-vous les Cherbourgeois?

"Pour ce projet, ils ont eu la chance d'être consultés! Nous, à l'autre bout de la ligne, ce n'est pas le cas. Nous regrettons que la réunion publique du 29 juin n'ait pas pu être accessible à distance et que nous n'ayons pu lire notre communiqué commun, avec le Collectif d'associations de défense de l'environnement (CADE). Nous regrettons vivement que ne soit envisagée qu'une simple information préalable du public."

Le terrain pressenti pour que Brittany Ferries installe son terminal est une zone de barthes, des terres humides situées au bord du fleuve Adour. Elles ont une fonction écologique majeure.

L'autoroute ferroviaire n'est pas un 'projet ambitieux de ferroutage', comme indiqué dans le communiqué de presse de Brittany Ferries et Ports de Normandie du 24 mai. Ce seront au maximum 84 camions par jour dans les deux sens qui seront sur le train. Ce nombre est dérisoire comparé au trafic qui passe la frontière à Biriattou: 9 000 camions par jour."

Que comptez-vous faire?

"Nous allons interpeller la population et les élus à partir de septembre. Nous ne sommes pas contre le fret, au contraire. Mais il faut bien voir l'utilité d'un tel projet. Ici, le centre européen de fret connaît des friches."

FRET. Projet de ligne de ferroutage entre Cherbourg et Bayonne

Deux collectifs inquiets au Pays Basque

UNE LIGNE ferroviaire destinée au fret va relier Cherbourg à Mougères, près de Bayonne, à la mi-juin 2024. Ce projet, qui permettra de transporter 25 000 remorques par an, nécessite des aménagements le long de cet itinéraire de 950 km. À Cherbourg, un terminal dédié au ferroutage doit être aménagé sur le port, pour un coût de 7 millions d'euros.

Une consultation exigée

La concertation publique préalable au projet a pris fin vendredi à Cherbourg. Il s'agissait pour Ports de Normandie, depuis le lundi 20 juin, de faire participer les habitants sur « l'opportunité » et « les enjeux » de la construction d'un terminal de ferroutage sur le port.

Du côté du Pays Basque, deux collectifs de défense de l'environnement, le Cade et l'association Mougères Cadre de vie, ont publié un communiqué commun, s'interrogeant pourquoi une telle concertation n'était pas organisée chez eux, à l'autre bout de la ligne. Selon les collectifs, une simple « information préalable du public » doit être présentée dans le sud de la France. « Si fortes que soient les contraintes à Cherbourg, elles ne sont pas les seules, écrivent les deux associations dans le communiqué. À Mougères, le terrain pres-



→ Le train arrivera au port à 11 h 08 et il repartira du même endroit à 19 h 15. Les temps de trajet pour circuler d'est en ouest, et inversement, seront allongés du fait de la présence de passages à niveau. Il faudra compter, au maximum, 14 minutes pour retrouver une circulation normale le soir, après le passage du train.

senti pour que Brittany Ferries installe son terminal est une zone de barthes. Ces barthes sont des terres humides situées en bord du fleuve Adour. Elles ont une fonction écologique majeure, puisque outre leur très riche biodiversité, elles ont une forte capacité à stocker du carbone, cette fonction étant essentielle pour lutter

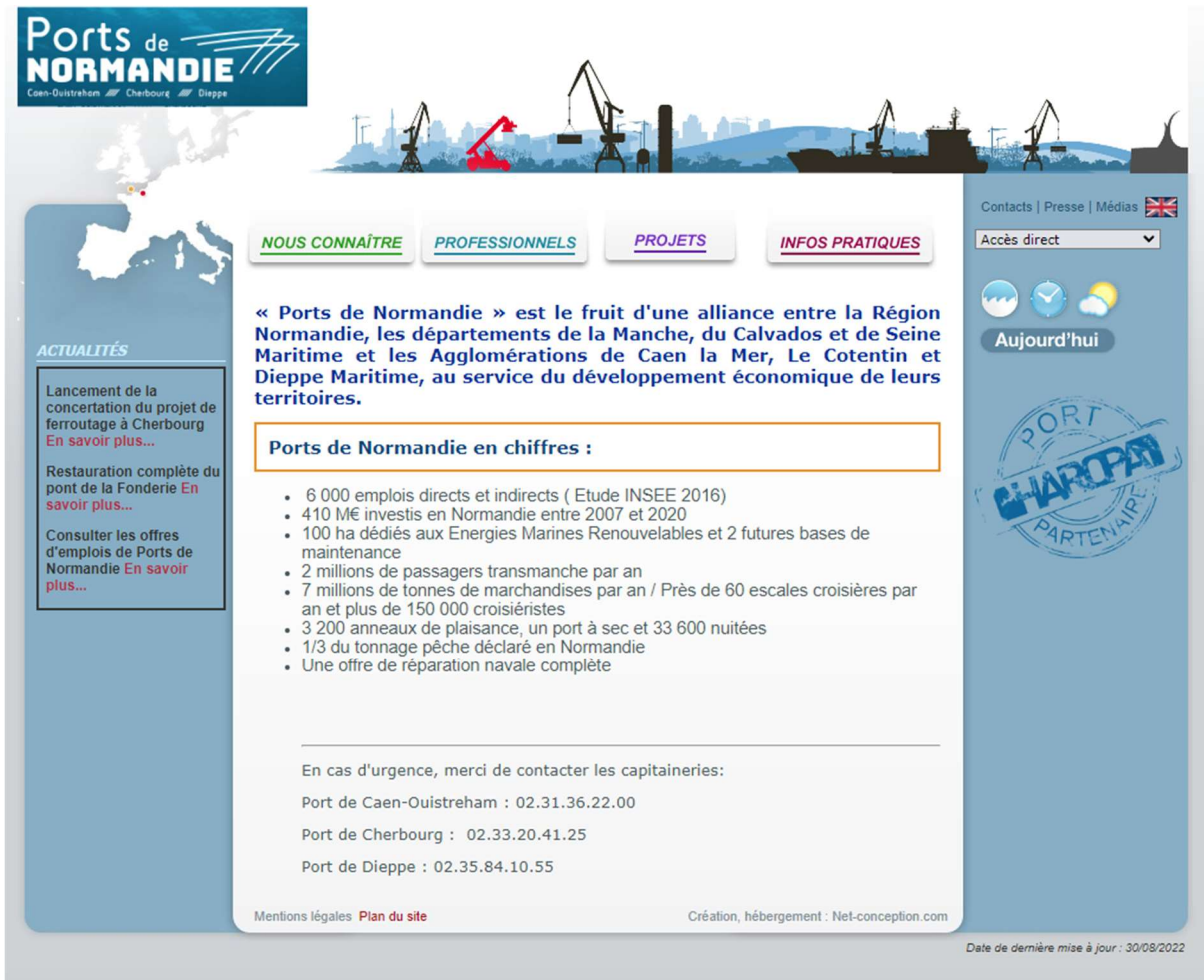
contre le réchauffement climatique. »

Elles estiment de plus que les investissements consentis et la confiscation des hectares de terres humides « ne permettront pas » un report routier significatif vers le train, puisque le développement « sera bloqué » par la contrainte de la traversée de Cherbourg qui li-

mite à un aller/retour par jour le fret. « L'autoroute ferroviaire n'est pas un projet ambitieux de ferroutage, concluent-elles. Ce seront en effet au grand maximum 84 camions par jour dans les deux sens (si le train est rempli dans les deux sens) qui seront sur le train.

Ju.M.

10 Annexe 3 : Page d'entrée du site de Ports de Normandie



The screenshot shows the homepage of the Ports de Normandie website. At the top left is the logo with the text 'Ports de NORMANDIE' and 'Caen-Ouistreham // Cherbourg // Dieppe'. Below the logo is a map of Normandy. To the right is a navigation menu with buttons for 'NOUS CONNAÎTRE', 'PROFESSIONNELS', 'PROJETS', and 'INFOS PRATIQUES'. Further right are links for 'Contacts | Presse | Médias' with a UK flag, and a dropdown menu for 'Accès direct'. Below the navigation is a main heading: « Ports de Normandie » est le fruit d'une alliance entre la Région Normandie, les départements de la Manche, du Calvados et de Seine Maritime et les Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires.

Below this is a section titled 'Ports de Normandie en chiffres :'. It contains a list of statistics:

- 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

Below the statistics is a section for emergency contact information: 'En cas d'urgence, merci de contacter les capitaineries:'. It lists phone numbers for Port de Caen-Ouistreham (02.31.36.22.00), Port de Cherbourg (02.33.20.41.25), and Port de Dieppe (02.35.84.10.55).

At the bottom left, there is a section for 'ACTUALITÉS' with three news items: 'Lancement de la concertation du projet de ferroutage à Cherbourg', 'Restauration complète du pont de la Fonderie', and 'Consulter les offres d'emplois de Ports de Normandie'. At the bottom right, there is a 'PORT CHAROPAR PARTENAIRE' logo and a 'Date de dernière mise à jour : 30/09/2022'.

Page du site web dédié au projet toujours en ligne à ce jour : http://www.pna-ports.fr/web/projet_de_ferroutage_cherbourgbayonne.html



PROJETS

- Projet sur le port de Caen-Ouistreham
- Projet sur le port de Cherbourg
- Projet de terminal de Ferroutage à Cherbourg
- Déclassement des infrastructures économiques de Cherbourg

ACTUALITÉS

Restauration complète du pont de la Honde de la Honde [voir plus](#)



NOUS CONNAÎTRE | **PROFESSIONNELS** | **PROJETS** | **INFOS PRATIQUES**

PROJET DE TERMINAL DE FERROUTAGE À CHERBOURG

Cherbourg-en-Cotentin : au cœur du ferroutage* européen

L'entité de Brittany Ferries, premier client de Ports de Normandie, est de maître en circulation un train par jour dans chaque sens entre les futures plateformes de ferroutage de Bayonne et de Cherbourg-en-Cotentin. Pour cela, Ports de Normandie souhaite créer un terminal de ferroutage dans l'enceinte du port de Cherbourg.



Ainsi, chaque année, pas moins de 20 000 remorques de poids lourds - en provenance ou à destination de l'Angleterre et de l'Irlande - devraient être transportées par rail entre ces deux villes. Ce chiffre est à comparer aux 30 000 remorques transportées annuellement par le port de Cherbourg.

Relier l'Espagne à l'Angleterre et à l'Irlande en associant la route, le rail et le transport maritime constitue, outre l'enjeu économique pour le port et la compagnie, une réponse concrète aux défis présents de la transition énergétique. Brittany Ferries estime que le transport d'un semi-remorque par le train entre Cherbourg et Bayonne évite l'émission d'environ 1 tonne de CO2 par rapport au même trajet par la route.

En développant cette forme de trafic, Ports de Normandie souhaite également affirmer le positionnement du port de Cherbourg dans les échanges transmanche. Ce projet répond aussi à l'enjeu de la taille croissante des navires ainsi qu'à l'impact, désormais tangible, du Brexit.

Pour donner corps à ce projet, Ports de Normandie prévoit d'aménager, au sein du terminal ferrais, d'adhérer au plus près des rampes ferrais, une plateforme de ferroutage capable d'accueillir des wagons de type « Lohr™ ». Ce terminal permettra le transfert maritime des remorques.



La construction de ce terminal, qui bénéficie d'un financement européen au titre du MISE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), devrait débuter en 2023, afin d'être pleinement opérationnel en 2024. Le budget est estimé à 7 M€, financé par la Région Normandie, le département de la Manche, la Communauté d'agglomération du Cotentin et l'Europe. Le 27 juillet 2022, le Gouvernement a annoncé le soutien de l'État à la création de cette autoroute ferroviaire dédiée au rail.

S'agissant d'un investissement majeur, une concertation publique est organisée du 20 juin au 15 juillet 2022 de manière à pouvoir présenter ce projet aux riverains, aux habitants de Cherbourg, aux acteurs du port et à tous ceux que ce projet impactera.

[Vous souhaitez consulter le dossier de concertation.](#)

[Vous souhaitez consulter la présentation de la concertation.](#)

[Vous souhaitez poser une question ou faire un commentaire sur ce projet.](#) (concertation-ferroutage@portsnormandie.fr)

* Le ferroutage, aussi appelé « transport rail-route », consiste à charger des remorques Poids Lourds sur un train.

† Découvrez la technologie Lohr en images : <https://www.youtube.com/watch?v=NTV5QrTXXZw>

Mentions légales | [Plan du site](#) | Cherbourg, hébergement : [rail-conception.com](#)

Contacts | Presse | Médias

Accès direct

Aujourd'hui



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 Détroit.

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. »

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. »

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

- 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 trafics)

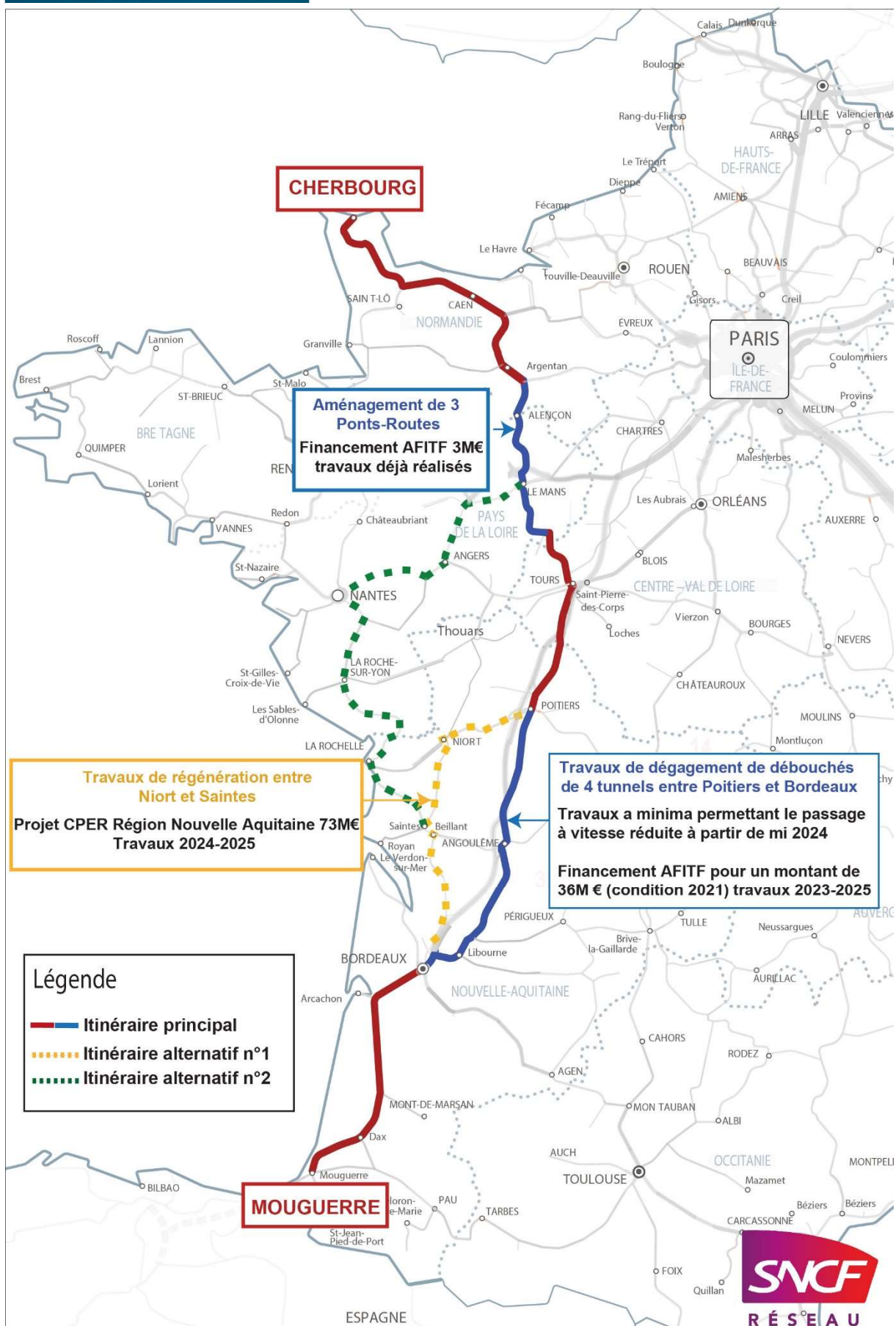
Cette innovation dans l'approche du sujet permet de ne pas attendre le dégagement du gabarit dans le cadre du projet « axe atlantique » (de la frontière du Benelux jusqu'en Espagne) à un horizon de 2030 et plus.

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 alternatif 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 signé en avril, est de dégager l'itinéraire principal via Angoulême, pour fin 2026 au plus tard.



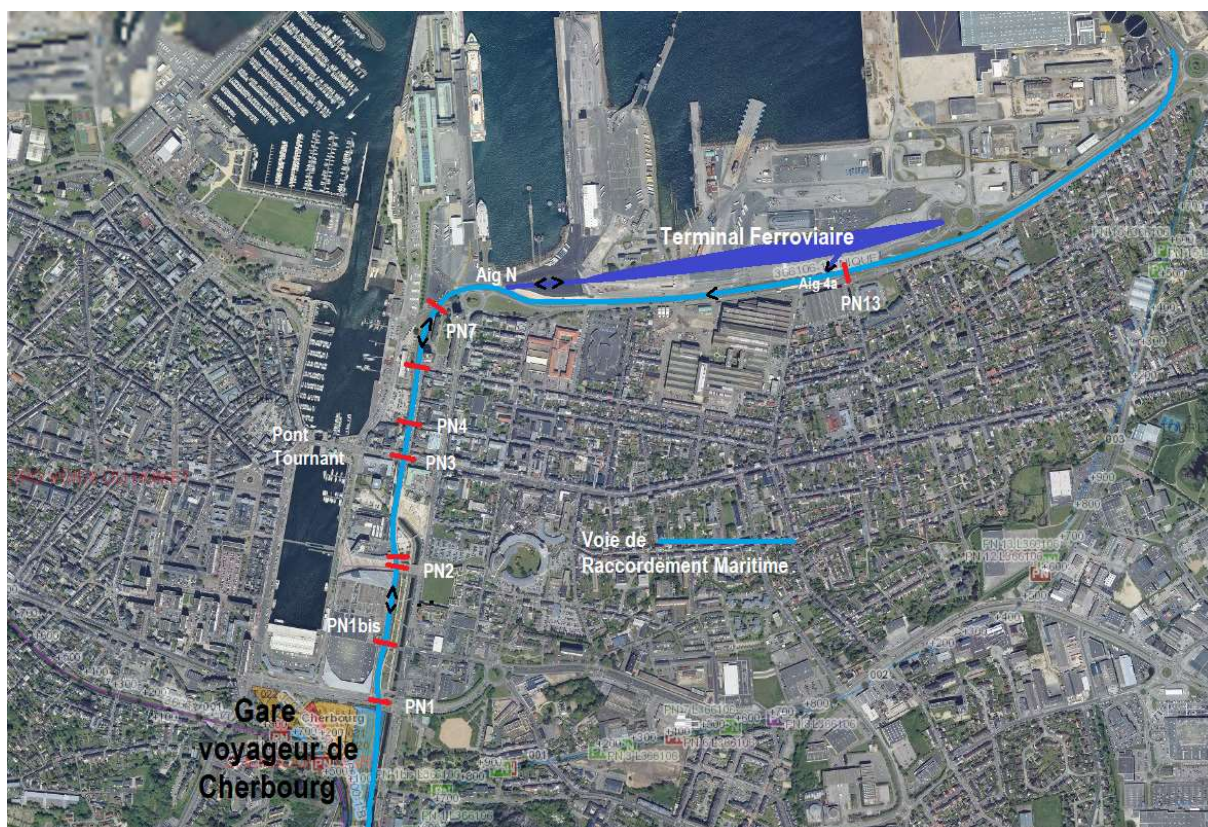
2- Minimiser la gêne occasionnée dans la ville de Cherbourg par la circulation des trains d'autoroute ferroviaire

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 plages 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 sillon : 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 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

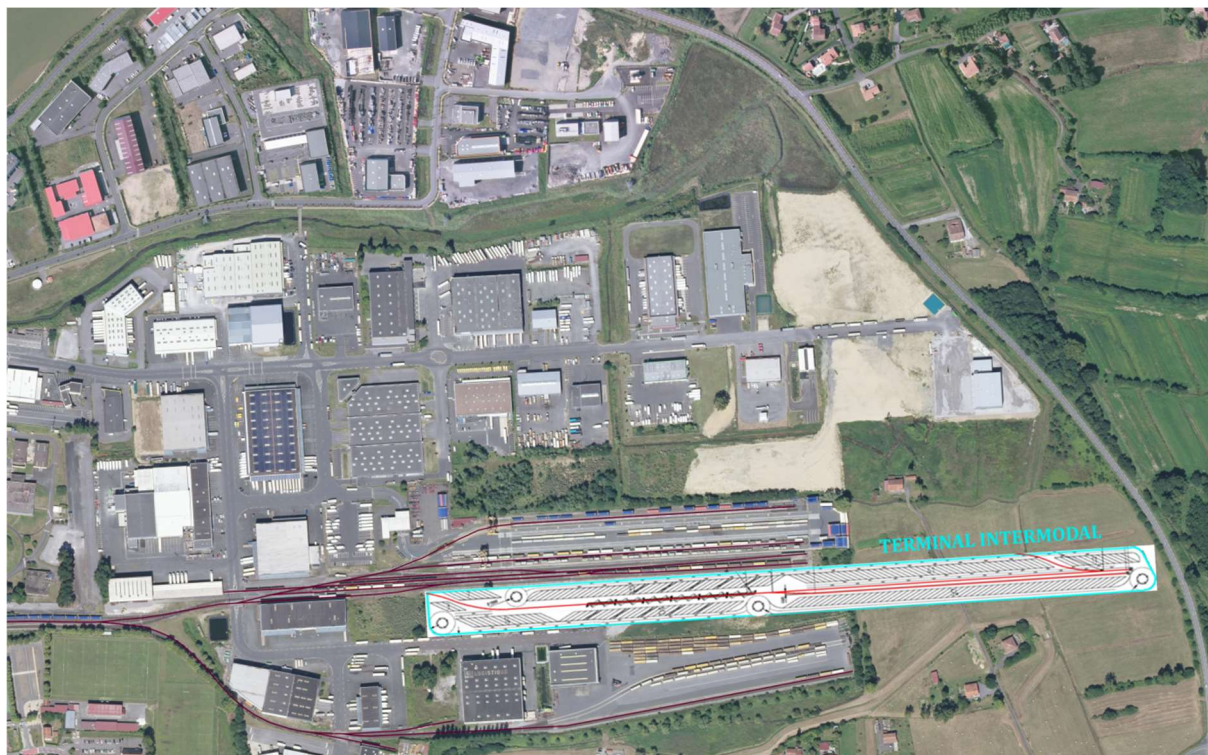
Bordeaux	Passage à 9h25	Passage à 21h56
Bayonne MIVACEF	Arrivée à 11h56 (jour B)	Départ à 19h11 (jour A)

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

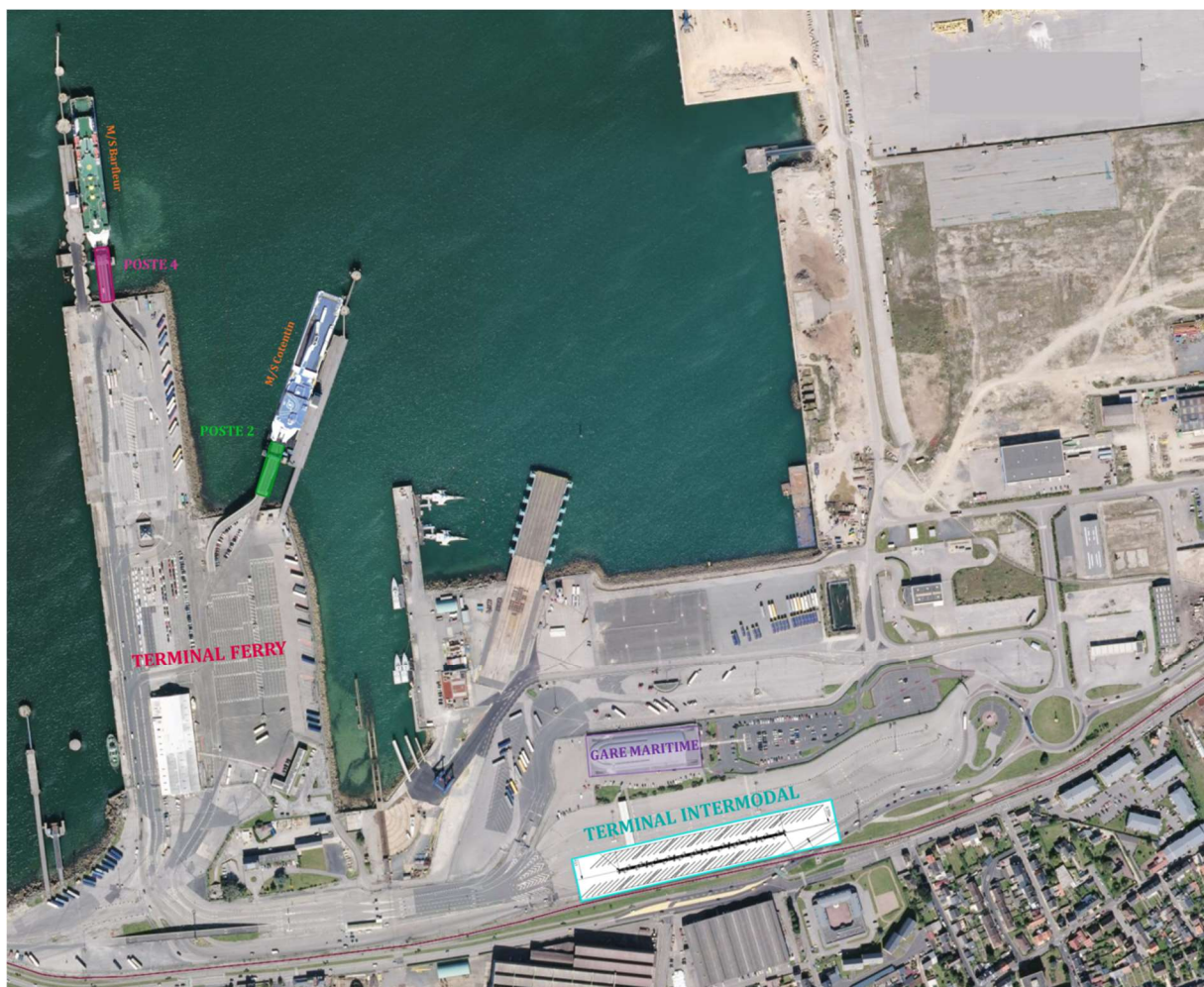


- Zoom sur le terminal intermodal du port de Cherbourg

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



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.

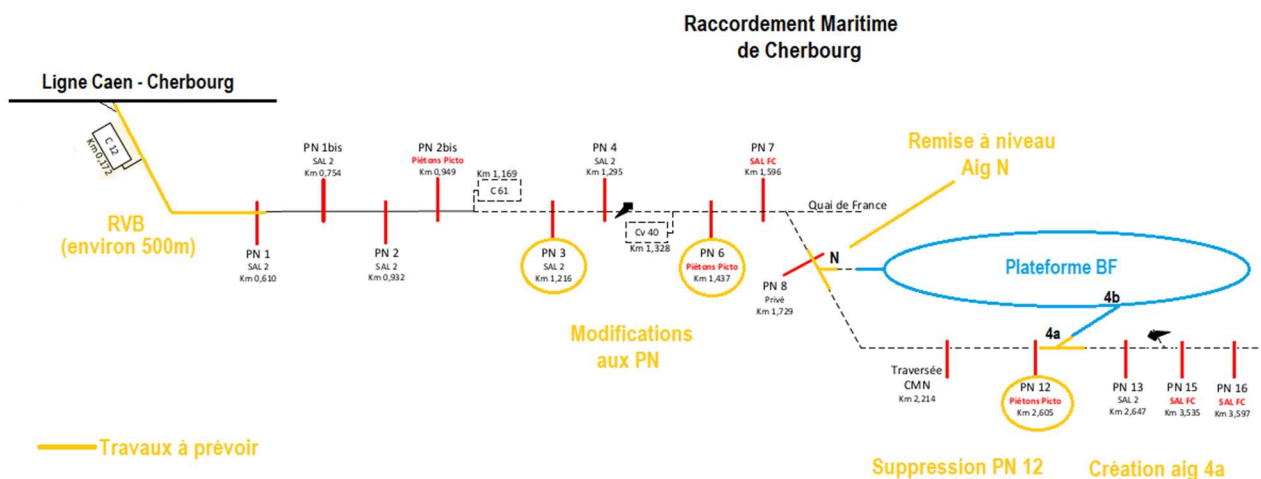
Planning et impacts des travaux de construction du terminal

- Printemps / été 2022 : Etudes préparatoires et concertation
- Hiver 2022 / 2023 : Travaux préparatoires (déviation 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

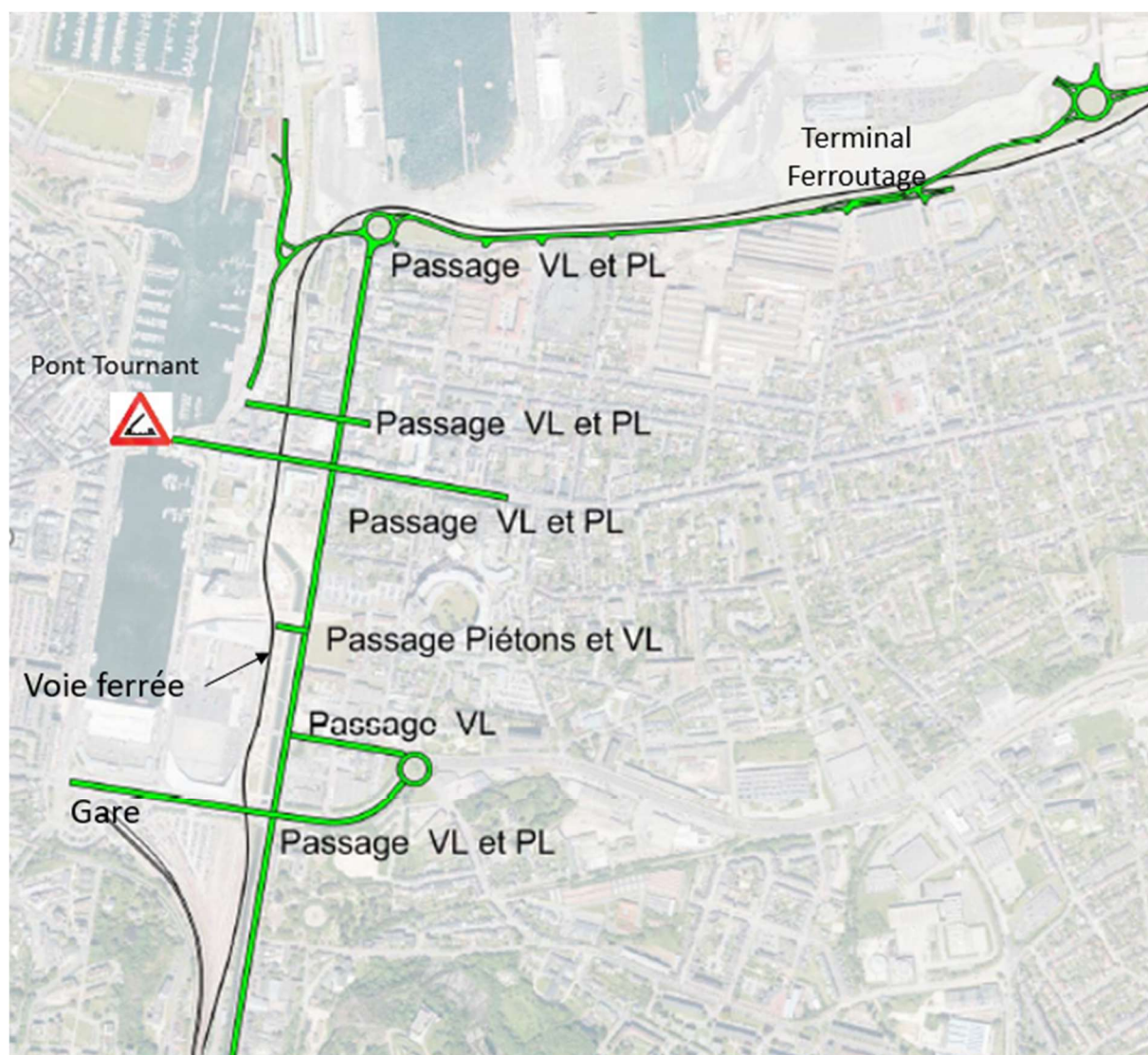
Le terminal de transbordement recevra le train en accès direct depuis la voie de raccordement maritime par l'aiguille N.

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 :

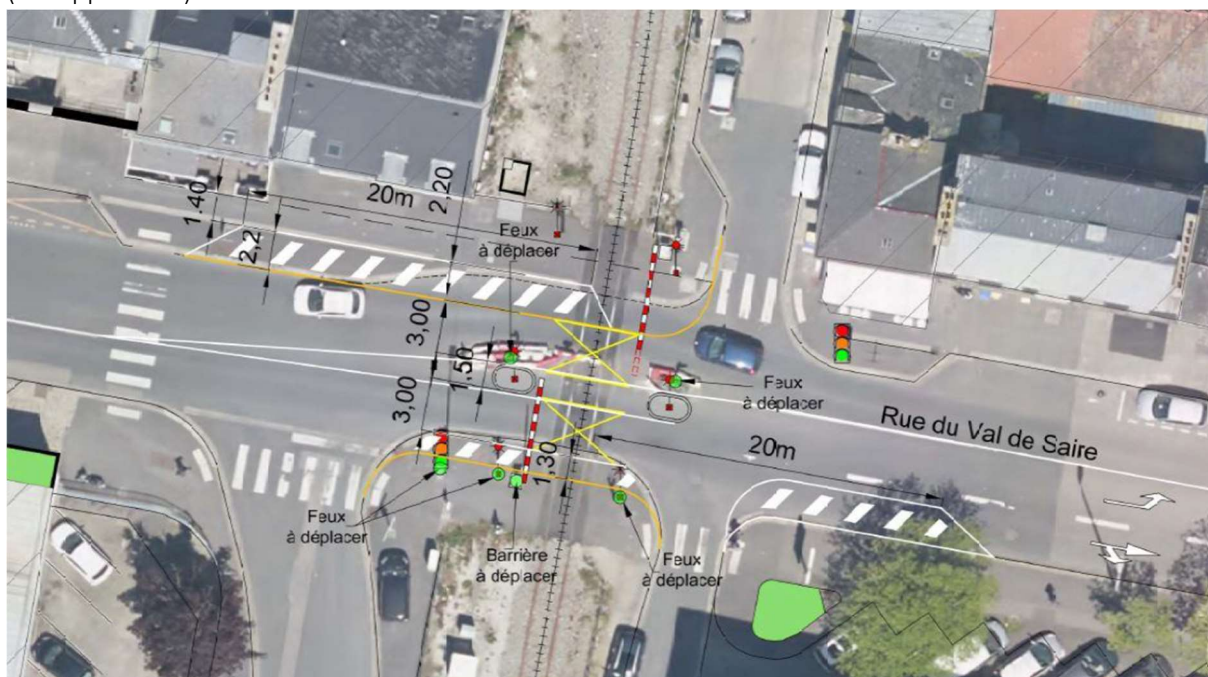
- S'assurer qu'il n'y ait pas de remontée de files sur les voies ferrées
- Bloquer et / ou orienter certains flux de circulation pour ne pas les envoyer vers les feux et barrières en barrage de la voie ferrée

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).



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 calculés 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

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

- 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.

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

bakugli.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

12 Annexe 5 : La réunion publique



Port de Cherbourg, le 29 juin 2022

INVITATION PRESSE

*Réunion publique dans le cadre
de la concertation préalable
à la réalisation d'un terminal de ferroutage
sur le port de Cherbourg-en-Cotentin*

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 ce cadre, Ports de Normandie organise actuellement une concertation publique préalable à la réalisation d'un terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg-en-Cotentin.

Dans le cadre de cette concertation, une réunion publique est organisée en présence de Jean-Marc Roué, Président de Brittany Ferries, Benoit Arrivé, Maire de Cherbourg-en-Cotentin, Thierry Baraté, Directeur Clients et Services chez SNCF Réseau Normandie et Philippe Deiss, Directeur Général de Ports de Normandie.

Cette réunion publique aura lieu :

Mercredi 29 juin 2022 à 19h00
Salon André Michel
Gare maritime transmanche

Espérant pouvoir compter sur votre présence. Cordialement.

À PROPOS DE 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) / 420 M€ investis en Normandie depuis sa création entre 2007 / 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 de l'alliance de la Région Normandie, des départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des 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

Contacts presse : Marie-Agnès Gérin 06 71 90 70 87 - marie-agnes.gerin@portsdenormandie.fr ou Anne Pétri-Maillard 02 31 53 64 53 - anne.petri-maillard@portsdenormandie.fr

Compte rendu de la réunion « réalisation d'un terminal ferroutage sur le port de Cherbourg »



Lieu : Salon André Michel – Gare maritime transmanche – Cherbourg en Cotentin

Date : 29 juin 2022

En présence de :

- Benoît Arrivé – Maire de Cherbourg en Cotentin
- Philippe Deiss – Directeur Général de Ports de Normandie
- Bertrand Marsset – Directeur adjoint de Ports de Normandie
- Jean Marc Roué – Président de Brittany Ferries
- Michel Dupuy – Expert train pour Brittany Ferries
- Michel Norindr – Chef de projet de Brittany Ferries
- Thierry Baraté - Directeur Clients et Services chez SNCF Réseau Normandie

Ouverture de la réunion à 19h15 par Benoît Arrivé qui rappelle l'importance du projet pour la France, le Cotentin et Cherbourg. Il fait part du gain environnemental du projet (CO2, énergie, ...), rappelle que des trains ont déjà circulé dans Cherbourg (Toyota) et salue ses prédécesseurs qui ont su conserver les voies en ville. Il explique qu'il a eu des exigences sur les horaires de circulation des trains en ville et a été entendu.

Présentation avec support par Ph Deiss, JM Roué et T Baraté

- Objectif de PdN : il ne s'agit pas de transporter de la tonne pour faire de la tonne. Avec ce projet, PdN souhaite approfondir son Hinterland (zone d'influence commerciale) et apporter

une réponse au développement du fret non-accompagné. Le port de Cherbourg est embranché (raccordé au réseau ferré) et c'est le seul sur la partie Ouest de la Manche.

- Objectif de Brittany Ferries : le port de Cherbourg est embranché comme Boulogne et Dunkerque. Il faut proposer à Cherbourg la même prestation que ces ports concurrents. Le Brexit a permis à Brittany Ferries de trouver à Cherbourg un nouveau sens, du fait de la suppression du land-bridge (fait de passer par l'Angleterre pour rejoindre l'Irlande). Une baisse de leur pollution, c'est ce qui est recherché par les clients de Brittany Ferries. Le train est encore meilleur que le bateau pour l'environnement. Le maritime est désormais inscrit dans les quotas carbone. Il faut noter l'importance de l'Espagne dans les échanges avec la Grande Bretagne et l'Irlande. Des terminaux multimodaux se créent dans le centre de l'Europe. Economiser du temps de chauffeur, par la prise en compte de la qualité de vie (horaire, distance, ...)
- Objectif de SNCF : décarboner. Diviser par deux les émissions d'ici 2030.

Benoît Arrivé revient sur l'effet positif du Brexit qui a permis le passage de 20 000 remorques à 100 000 remorques avec l'Irlande. Il indique dans le même temps, un rapprochement de Cherbourg avec l'Irlande et de Dublin en particulier au-delà du ferroviaire et du ferry : échanges culturels, universitaires ...

JM Roué revient sur le Brexit et l'impact sur la façon de rallier l'Irlande. En 12 mois 50% des camions qui auparavant transitaient via l'Angleterre ont décidé de prendre la mer pour rallier directement l'Irlande. Ce projet a été retenu dans le cadre du plan de relance de l'Etat. Un AMI de l'Etat est en cours à court terme. Brittany Ferries y répondra. Accord cadre : Brittany Ferries s'engage à utiliser les sillons à partir de 2024. En échange SNCF Réseau effectue les travaux (tunnels, électrification de voies, ...). Il s'agira d'un 1 aller et retour par jour dans le cadre d'un accord-cadre signé pour 5 ans.

Benoît Arrivé indique que le train ira plus vite qu'à l'époque de Toyota. Il se félicite de la réussite du port de Cherbourg dans le cadre des EMR (développement de l'activité sur les 39 ha gagné sur la mer, 500 emplois chez LM wind power) et est heureux de l'engagement de BAI sur ce projet précurseur au regard des enjeux environnementaux.

Questions dans la salle :

- Est-ce que le passage du train va entraîner des vibrations sur les habitations ? avant les trains roulaient à 5 km/h mais pas à 20km/h ?

La voie permet une circulation à 30 km/h dans un sens et à 20 km/h dans l'autre sens. La voie a été modernisée (rails soudés) et donc il y a moins de vibration ; de plus, le matériel roulant qui va être utilisé est un matériel moderne qui ne vibre pas du tout. Il s'apparente plutôt à un type de roulement d'un train régional moderne parce que les wagons sont neufs qui ont des freins à disques. Le train sera beaucoup plus silencieux que s'il était en matériel Fret traditionnel ancien. Si le train passe à 5 km/h, cela dure très longtemps et les passages à niveau sont bloqués très longtemps. Si le train passe à une vitesse plus élevée il y aura un bruit un peu plus fort mais entre 20 et 30 km/h il y aura une forme d'équilibre entre les nuisances liées au bruit et la capacité à circuler plus rapidement en ville.

- Besoin d'un peu plus d'éclaircissement concernant le déplacement du boulevard maritime ? confusion avec le boulevard Félix Amiot ?

Le tronçon qui va être dévié est celui qui est compris entre le rond-point des mielles et l'endroit où le boulevard Félix Amiot franchit la voie ferrée actuellement. Le boulevard sera dévié sur un délaissé qui est à l'abandon et qui correspond aux anciens quais de chargement des trains Toyota à la première époque.

- Y a-t-il eu une étude de bruit dans la vallée de Quincampoix ? cela va faire du bruit en fonction de la vitesse.

Quand le train arrivera à Cherbourg, il va prendre l'aiguille en déviation avant la gare « voyageur » et cette aiguille est limitée à 30 km/h. Donc le train ira forcément à une vitesse qui est déjà abaissée à 60 km/h bien avant qu'il n'arrive en gare : il sera moins rapide qu'un train de voyageurs dans le sens gare-port, à environ 30km/h. Quand le train va sortir du port, il y a une côte après la gare pendant une dizaine de kilomètres donc il faut considérer que le train va sortir du raccordement à 25 - 30 km/h et que cette vitesse ne pourra pas augmenter tout de suite parce que la vitesse va croître très progressivement. Il faut considérer que dans cette zone, le train va rouler entre 30 et 35 km/h. de plus, comme déjà évoqué ce seront des wagons très modernes et donc moins bruyants.

- Est-ce que la mise en place du terminal va permettre de continuer à exploiter la boucle qui nous reste sur le port ? Il serait intéressant de garder ces installations en bon état.

Le bouclage qui a été réalisé et qui dessert la partie conventionnelle du port de Cherbourg va continuer à fonctionner. Ports de Normandie a investi pour le maintenir en état.

- Le projet tel qu'il est présenté avoisinera quand même les 60 Millions d'euros sur les travaux globaux ce qui constitue quand même un gros projet.

Les montants annoncés sont confirmés. Aujourd'hui à Cherbourg, il n'y a pas d'autre opérateur intéressé que la BAI. A Mouguerre, charge à la BAI de construire le terminal qui sera délégué en gestion. Il y a un appel d'offres pour retenir le moyen de traction des wagons. La SNCF pourra y répondre ainsi que d'autres opérateurs de fret ferroviaire.

- A Mouguerre il n'y a pas eu de présentation publique du projet et il y aurait un blocage sur des questions de terrain qui seraient protégés ?

Il existe des études sur les terrains concernés par le terminal de Mouguerre. Une zone est déjà remblayée et une zone est actuellement constituée de prairies sur laquelle une étude faune-flore a été effectuée par la commune de Bayonne avant d'envisager la cession du terrain. Cette étude a montré la présence de certaines espèces protégées qui devront être déplacées. Il n'y a pas aujourd'hui de blocage, il s'agit simplement du délai nécessaire au développement du projet à Bayonne. Il reste à identifier où seront finalement positionnés les espaces de relocalisation pour la faune et la flore, le processus est en cours et devrait être terminé pour 2024.

- Le PN 12 qui va être supprimé est important pour se rendre en gare, que va-t-on va offrir comme itinéraire de contournement pour les passagers qui sortent de la gare maritime ?

Ce PN 12 est réservé pour les piétons. Demain, il n'a plus aucune raison d'être car le terminal sera complètement clos avec une zone d'accès restreint. Cela étant, le rallongement du trajet n'est pas si important que cela considérant le trajet global (+20%). Cette suppression fera l'objet d'une concertation distincte.

- La locomotive de bout en bout sera de type « euro 4000 » qui est une locomotive diesel alors qu'il y aura des tronçons électriques ?

Sur la carte présentée, il y a une succession d'itinéraires électrifiés et non électrifiés : de Cherbourg à Mézidon c'est électrifié, de Mézidon à Saint-Pierre-des-Corps cela ne l'est pas ; de Saint-Pierre-des-Corps à Niort c'est électrifié ; de Niort à Bordeaux cela ne l'est pas et enfin (cela le sera à terme), de Bordeaux à Bayonne c'est électrifié. Aujourd'hui, il n'existe pratiquement pas de locomotive bi-mode en France, capable de traction électrique et de traction diesel. Dans l'appel d'offres que lancera la Brittany Ferries, il sera recherché une entreprise ferroviaire qui permettra le plus vite possible d'arriver à cette traction bi-mode pour être le moins possible en traction thermique. En attendant le service va démarrer avec des locomotives diesel puissante, par exemple euros 4000 mais ce n'est pas forcément celle-là, cela dépendra de l'entreprise européenne retenue. Dans un premier temps le train fonctionnera en traction diesel et à terme sur les secteurs électrifiés, en traction électrique complète à l'horizon 2026.

- Seul Brittany ferries a répondu à l'AMI de Ports de Normandie, mais si jamais il y a d'autres compagnies qui se manifestent pour opérer du fret est ce que cela veut dire qu'il y aura plus de trains dans la journée ?

Il est clair que le terminal va être occupé de 11h du matin à 19h le soir et qu'il sera occupé par Brittany ferries qui est prioritaire sur ce créneau mais des remorques qui seront véhiculées par Brittany ferries peuvent être également être à destination de compagnies concurrentes de Brittany ferries sur le terminal de Cherbourg.

Les sillons disponibles seront utilisés par Brittany Ferries, ils correspondent à 2 trains par jour. D'autres horaires que ceux annoncés pourraient pénaliser la ville donc il n'est pas possible d'aller à 3 ou 4 trains par jour.

- Combien émet une locomotive diesel de CO2 ?

La réponse ne peut être donnée en séance. Il est proposé que la question soit posée sur la plateforme de la concertation pour qu'une réponse soit apportée.

- Est-il prévu l'électrification de la ligne du port à la gare ?

Vers 2026 il est prévu de passer à une traction le plus possible électrique c'est à dire que partout où il y a des caténaires le train passera en mode électrique. Cependant, entre Mézidon et Saint-Pierre-des-

Corps ce qui fait à peu près 200 km, la ligne n'est pas électrifiée et il n'y a aucun projet à ce jour d'électrification de la ligne, il faudra donc passer en mode diesel si bien que l'intérêt d'électrifier le raccordement maritime n'est pas évident.

Il est important de rappeler que les camions empruntent déjà la route Espagne=> Îles Britanniques. Soient-ils prennent la route, soit ils prennent le bateau soit ils prendront le train. Ainsi, ils auront la possibilité avec ces 3 modes de rejoindre les îles britanniques. Ce terminal permet au port de Cherbourg d'être en capacité d'imaginer son avenir avec les mêmes équipements qui existent déjà à Calais et à Dunkerque autrement dit de pérenniser ce dispositif de transport de marchandises vers les îles britanniques avec en plus une route qui a fortement progressée vers la République d'Irlande.

Aujourd'hui, il n'est pas question de demander à SNCF réseau d'électrifier le réseau sur toute la ligne parce que cela coûterait beaucoup trop cher au regard du modèle économique du service. Il appartient à SNCF réseau de prendre la décision d'électrifier ou non certains secteurs mais cela n'appartient pas à Brittany Ferries. La demande de Brittany Ferries est de fonctionner avec un modèle existant nécessitant quelques aménagements pour passer au gabarit certains ouvrages de la ligne pour les wagons surbaissés. Evidemment dans l'avenir du projet, il sera intéressant d'être encore moins émetteur de CO2. Ce qui est sûr c'est que les camions émettent plus de CO2 quand ils prennent la route que quand ils prennent le train.

L'augmentation du trafic de poids lourds sur Cherbourg est également une préoccupation notamment en ce qui concerne la qualité de l'air et les émissions de GES. Aussi ce projet s'inscrit comme d'autres projets dans la réduction de ces émissions, la question de l'électrification des navires à quais est à l'étude avec une obligation légale aux alentours de 2030.

- Est-ce que vous avez estimé le temps nécessaire qu'il faudra entre le déchargement de la remorque du ferry et le départ par le train ?

Au départ de Cherbourg, tout sera fait pour qu'à 19h le train ait largement eu le temps d'être chargé. Pour exemple, le Barfleur arrive à 14h00, il y a donc 5h de disponible pour décharger le bateau et charger le train avant son départ. Si le bateau arrive un peu plus tard, cela n'empêchera pas malgré tout le train de repartir.

Au déchargement du train, l'objectif est qu'il le soit le plus rapidement possible en arrivant le matin afin d'acheminer puis d'embarquer les remorques en fonction de l'arrivée des ferries et notamment celui de Brittany ferries. En cas de retard du bateau, le terminal permet de stocker les remorques.

- Quelle sera la tarification appliquée à vos clients ? Quelle est la compétitivité de ce service par rapport au trajet par la route ? Quelles certitudes sur la capacité à remplir les trains ? Quel niveau de rentabilité ?

La tarification ne peut être rendue publique. L'objectif est que ce service soit bénéficiaire. Il est financé avec 25 000 poids lourds par an et donc rentable. A 75% de taux de remplissage, il est à l'équilibre. Pour rappel, 5 Millions de poids lourds traversent la Manche chaque année.

- Combien de temps mettra le train de Cherbourg jusqu'à Mouguerre ? Est-ce que vous connaissez la catégorie statistique des convois ? Est-ce qu'on travaillera en messagerie ou en marchandise => vitesse du train par rapport à vos wagons ?

Le train part de Mouguerre à 19h pour arriver à Cherbourg à 11h. Dans l'autre sens, il part à 19h pour arriver à 11h/12h. L'objectif est de faire plus de 65 km/h parce que c'est à partir de là que le service devient compétitif par rapport à la route. La stabilité de l'horaire sera privilégiée. Le train roulera au maximum à 100 km/h (train de type MA100) car les remorques de camion ne sont pas conçues pour supporter une vitesse supérieure.

- Qui assurera la maintenance des wagons ?

Le choix de l'opérateur de maintenance n'est pas défini à ce jour. Il est probable que les wagons seront sortis des rames côté Bayonne et non pas côté Cherbourg puisque la capacité du site est plus importante et qu'il y a déjà du trafic fret à Bayonne. Il y a donc des synergies plus évidentes qu'à Cherbourg.

- Pour quelles raisons est-il prévu 336 rotations par an et non 365 ?

Cela est dû à des questions de maintenance sur les voies notamment. Le souhait est de rouler 365 jours/an à terme mais en 2024, des périodes de travaux sont déjà prévues sur le réseau le rendant indisponible.

- Comment est gérée la ponctualité de la ligne en cas de problème sur la voie ?

Certains tronçons sont fermés la nuit pour maintenance donc il est bien évident que l'objectif de ponctualité est élevé pour ne pas bloquer le train. Le train devra partir à l'heure, la ponctualité et la fiabilité du service sont des éléments qui ont été mis en évidence dans notre appel d'offres sur lesquels les entreprises ferroviaires sont attendues. L'idée est de construire un système fiable qui tourne à l'heure tous les jours en intégrant tout incident et retard associés, notamment pour pénaliser le moins possible la ville avec un train qui part et qui arrive en dehors des heures de forte circulation automobile. L'objectif est qu'il y ait le moins d'incident possible et que la qualité du service soit assurée.

Fin de la réunion : 21h15.

13 Annexe 6 : Recueil des contributions et questions

- **A l'adresse :** concertation-ferroustage@portsdenormandie.fr

De : Mouguerre Cadredevie mouguerrecadredevie@gmail.com

Envoyé : lundi 27 juin 2022 15:26

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroustage@portsdenormandie.fr

Objet : Concertation autoroute ferroviaire

Bonjour,

Nous regrettons que la réunion publique du 29 juin ne soit pas accessible à distance. Elle aurait pu nous permettre d'échanger avec les habitants et les responsables du projet à Cherbourg et de faire ainsi connaître les problèmes qui se posent à Mouguerre.

Nous portons à votre connaissance les remarques suivantes, et nous apprécierions que vous puissiez les lire aux participants à votre réunion publique :

- Sur l'absence d'enquête publique à Mouguerre

- Nous regrettons vivement qu'à Mouguerre ne soit envisagée qu'une simple « information préalable du public » ne permettant donc pas d'interagir avec les décideurs avant la prise de décision. Nous allons porter la revendication d'une enquête publique devant les instances compétentes afin que l'ensemble du dossier soit présenté, avec les impacts à Cherbourg, mais également à Mouguerre. Comment en effet donner son avis sur l'intérêt général d'un projet si on n'en connaît pas la totalité ?

- Sur les impacts à Mouguerre

Si fortes que soient les contraintes du côté de Cherbourg, elles ne sont cependant pas les seules. A Mouguerre, le terrain pressenti pour que Brittany Ferries installe son terminal est une zone de barthes. Ces barthes sont des terres humides situées en bord du fleuve Adour. Elles ont une fonction écologique majeure, puisque outre leur très riche biodiversité, elles ont une forte capacité à stocker du carbone, cette fonction étant essentielle pour lutter contre le réchauffement climatique. De plus, elles peuvent retenir beaucoup d'eau lors des tempêtes (de plus en plus fréquentes), et elles protègent donc des inondations les habitations environnantes ainsi que la ville de Bayonne, située juste en aval. L'artificialisation de plusieurs hectares de ces terres est un non-sens écologique à l'heure où les effets du dérèglement climatique se font aussi menaçants.

Bien qu'une nouvelle plateforme doive être construite sur Mouguerre avec des impacts environnementaux importants, nous craignons que les dispositions du Code de l'environnement ne soient pas appliquées au motif que les barthes se trouveraient dans le périmètre d'une ZAC (Zone d'Activité Concertée) créée en 1988, et que l'analyse portée par les responsables de la ZAC serait que cette artificialisation serait prévue depuis l'origine. Mais depuis 1988, les lois ont changé, et le climat malheureusement aussi, et il nous paraît inconcevable de ne pas appliquer la réglementation actuelle (qui ne permettrait sans doute plus cette artificialisation) au motif qu'il existe un arrêté préfectoral vieux de 34 ans !

- Sur l'absence d'évolution possible

Le projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre présente un défaut majeur : le train doit traverser le centre ville de Cherbourg, avec la fermeture de 7 passages à niveaux. Il n'a donc aucune perspective d'évolution, ni vers Mouguerre ni vers aucune autre plateforme de ferroutage puisque il sera limité à 1 aller/Retour par jour. La présentation faite dans le dossier de concertation est donc trompeuse, promettant par exemple (page 30) une connexion possible vers le nord ouest de l'Europe du Nord ou le Sud Est de la France. A moins que ce soit plus d'un aller/Retour par jour qui soit envisagé par jour ? Auquel cas, c'est aux habitants de Cherbourg qu'on masque la réalité du projet.

- Sur le report de trafic dérisoire de ce projet, au vu des investissements publics et des impacts

L'autoroute ferroviaire n'est pas un « projet ambitieux de ferroutage », comme indiqué dans le communiqué de presse commun de Brittany Ferries et Ports de Normandie en date du 24 mai 2022. Ce seront en effet au grand maximum 84 camions par jour dans les deux sens (si le train est rempli dans les deux sens !) qui seront sur le train. Ce nombre est dérisoire comparé au trafic qui passe la frontière à Biriatoù : 9000 camions par jour. Les investissements consentis (58 millions d'euros !) et la confiscation des hectares de terres humides ne permettront pas un report routier significatif vers le train, puisque le développement sera bloqué par la contrainte de la traversée de Cherbourg qui limite à un aller/retour par jour le fret. Les hectares de terres humides sont confisqués pour seulement 84 camions par jour, si le projet tourne à plein ! L'investissement public consenti serait bien plus utile pour aider le fret par combiné (comme il se pratique déjà au Centre de fret de Mouguerre) où les infrastructures sont déjà existantes et ne nécessitent aucune artificialisation supplémentaire, permettant un drainage par fret au plus près des entreprises et donc des territoires.

- L'existence d'un projet alternatif

Dans la séquence "éviter/réduire/compenser", il existe un projet alternatif pour relier l'Irlande et la Grande-Bretagne à l'Espagne et permettant d'éviter toutes les nuisances et les investissements publics prévus : que les camions utilisent les liaisons maritimes qui existent déjà et qui arrivent à Bilbao, en Espagne (à noter d'ailleurs que Mouguerre se situe à 37 kilomètres de la frontière et que les 84 camions rejoindront le trafic de l'autoroute A63 déjà largement saturée). Les « économies de CO2 » présentées qui se comparent à un trajet routier mériteraient d'être comparées à un trajet par voie maritime jusqu'à Bilbao.

Le dossier de concertation aurait d'ailleurs dû présenter cette alternative.

- Sur la fermeture des passages à niveaux à Cherbourg

N'étant pas de Cherbourg, nous ne pouvons émettre que des remarques de principe. Mais à l'heure où la SNCF lance des programmes pour supprimer des passages à niveaux, en remettre 7 en route en plein centre ville paraît anachronique.

Nous remarquons que le dossier ne précise pas combien de temps les passages à niveaux seront fermés. Surtout, il ne parle très peu de sécurité :

- lancé à 20 km/h, combien de temps et de distance faut-il à un train de fret de 750 mètres pour freiner ?

- Quelle visibilité pour le conducteur du train à la sortie du virage ?

- A 19h passé, il fera nuit une bonne partie de l'année, quel éclairage prévu ?

- Comment éviter le comportement prévisible des piétons/vélos/2 roues qui forceront le passage à la fermeture des barrières (les habitués sauront vite que sinon, il faut attendre longtemps...) ?

- Quels impacts pour la circulation des services de secours (pompiers / ambulances). Leur avis a-t-il été sollicité sur ce projet ? Quel est-il ?

En conclusion, à Mouguerre, les associations et les habitants vont se mobiliser pour exiger qu'une concertation du public y ait également lieu ainsi qu'une enquête publique prenant en compte l'ensemble du projet afin de faire valoir nos arguments contre ce projet d'autoroute ferroviaire et pour éviter la disparition des dernières barthes de Mouguerre.

Nous sommes par ailleurs solidaires des habitants de Cherbourg qui se mobiliseront de manière très légitime pour protester contre le blocage de leur centre-ville deux fois par jour et toutes les questions de sécurité afférentes pour un report modal aussi dérisoire.

En espérant que ces remarques seront prises en compte lors de la concertation de Cherbourg et qu'elles puissent déboucher sur l'organisation d'une enquête publique sur l'ensemble du projet, en nous tenant à votre disposition pour en discuter, et en vous remerciant de nous faire savoir si ce message sera lu lors de votre réunion publique du 29 juin,

Cordialement

Martine Bouchet

Présidente de l'association Mouguerre Cadre de Vie

De : Catherine LEBEL cath.lebel@orange.fr

Envoyé : mardi 28 juin 2022 17:59

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : projet de création d'un terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg

dans le cadre de la concertation publique proposée, je me permets de rappeler quelques-uns de mes souvenirs :

- si je suis venue travailler à Cherbourg en octobre 1974, c'était pour intégrer l'agence naissante de CAISSE-WALON sur le port :

nous recevions des CITROEN que nous préparions et embarquions sur la Grande-Bretagne

- ces voitures venaient par camions mais aussi par train (je ne sais plus si c'était de Belgique et/ou d'Espagne)

- ce qui signifie que les rails arrivaient déjà jusque sur le port, à priori, donc, re-faisable

- par contre, la SERNAM qui était derrière la gare SNCF n'existe plus :

c'était dans ces bureaux que je venais avec mes dossiers de réserves

- un autre trafic arrivait également par train d'Italie : le matériel

ça se faisait donc, il y a presque 50 ans (oups, ça fait mal d'écrire ce chiffre ...) pourquoi serait-ce impossible aujourd'hui, surtout à une époque où on décrie le transport par route qui serait polluant mais surtout très cher ??

merci d'avoir lu ma modeste contribution,

Catherine LEBEL

De : Victor Pachon pachonlgv@gmail.com

Envoyé : mardi 5 juillet 2022 16:25

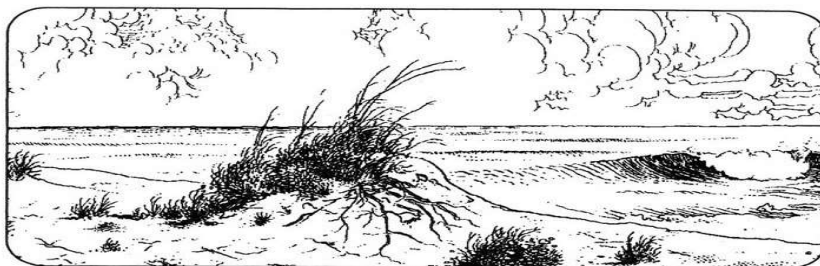
À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : contribution

Bonjour, le CADE vous adresse sa contribution à la concertation ainsi qu'une deuxième pièce jointe

Site du CADE: <http://www.cade-environnement.org>

*Collectif des
Associations de
Défense de l'
Environnement
Pays Basque
Sud des Landes.
(67 associations)*



CADE
2022
124 Chemin de Galharet
64990 Mouguerre
05 59 31 85 82
pachonlgv@gmail.com

Bayonne le 1^{er} juillet

Bonjour,

Le CADE est une fédération d'associations de défense de l'Environnement qui œuvre au Pays Basque et au sud des Landes.

Le projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre a retenu notre attention et c'est pourquoi nous nous permettons d'intervenir dans votre concertation.

Concertation ou enquête publique?

Un précédent projet (4 allers retours quotidiens Tarnos-Dourges, Tarnos se situe au sud des Landes et Dourges à proximité de Lille) avait suscité une enquête publique ou l'ensemble du projet était exposé, les pôles Tarnos et Dourges ainsi que le profil du trajet où la SNCF devait rectifier tous les ponts et tunnels car le système Modalhor n'est pas suffisamment surbaissé? Les commissaires enquêteurs avaient donné un avis favorable avec réserves mais le ministre des transports avait jugé le projet fragile économiquement et n'avait pas accordé la DUP.

Ici il semble que l'on ait saucissonné le projet: simple concertation à Cherbourg, simple information à Mouguerre, et la SNCF bien que profondément endettée effectue les travaux de son côté sans examiner si elle n'avait pas d'autres travaux plus prioritaires.

Un projet couteux, une technologie contestable:

Un wagon Modalhor coute près de 400 000 euros, un train complet avec cette technologie couterait donc près de 10 millions d'euros alors que les wagons plateforme utilisés par la technique du combiné par caisses sont légions. Pour la technique du combiné par caisse que nous privilégions, un pont mobile, ou même un camion grue sont utilisés pour les transferts camions-wagons rendant les investissements plus souples et bien moindres.

L'autoroute ferroviaire existante Le Boulou-Bettembourg s'est cassé les dents pendant plusieurs années pour se stabiliser (après que la SNCF soit entrée pour 41% dans la société, incitant aussi des camions de ses sociétés à utiliser cette autoroute ferroviaire) autour de 4 allers retours avec la moitié des wagons en combiné par caisse (entrant ainsi en concurrence avec Novatrans Perpignan qui s'est vu dépouillée de bons nombre de ses clients jusqu'à finir par fermer. Voir aussi les conclusions de la Cour des comptes sur la pertinence de l'autoroute ferroviaire.

A Mouguerre le terminal Brittany Ferries côtoiera des entreprises de combiné par caisse et le scénario de Perpignan peut se reproduire.

Et pour être complets, disons qu'en terme de fret ferroviaire que nous souhaitons en développement, au combiné par caisse nous espérons qu'on associera le retour en grâce des wagons isolés qui répondent mieux à un tissu social de petites et moyennes entreprises. Le drainage de ses wagons isolés dans les gares des villes moyennes pourrait constituer une véritable concurrence au transport routier.

Un projet tout sauf "ambitieux":

Près de 40 remorques par train soit 80 par jour les deux sens confondus ne sont qu'une goutte d'eau dans le flot de près de 9000 camions qui passent tous les jours à la frontière espagnole. Ce projet n'enlèvera pas un seul camion à l'autoroute qui traverse le Pays Basque puisque Mouguerre situé sur la rive gauche de l'Adour est à l'extrême nord du Pays Basque.

D'autre part on peut imaginer qu'un projet "ambitieux" soit appelé à se développer. Or la fermeture de 7 passages à niveau en plein centre ville de Cherbourg avec des ruptures de circulation prévues, implique que l'on se cantonne aux heures envisagées sans possibilité de réitérer pareilles fermetures de passages à niveau.

Un inutile débarquement-réembarquement:

La société Brittany Ferries exploite déjà une autoroute maritime depuis l'Irlande (Rosslare) jusqu'à Bilbao en Espagne. Le doublement de ce seul trafic répondrait aux objectifs du projet qui nous préoccupe, en évitant le passage terrestre de la frontière. Dans ce cas là, il est possible de développer ce système de manière croissante.

Destructions:

A Mouguerre ce projet signifie également la destruction de l'ultime zone humide de la commune. Les barthes de l'Adour sont en effet sur l'exemple des polders, des zones régulatrices de crues, retenant les montées d'eau jusqu'au début des marées descendantes qui les évacuent. Ces zones sont des lieux d'une riche biodiversité qu'il convient de protéger.

En espérant que vous voudrez bien considérer notre contribution... veuillez agréer l'expression de nos salutations respectueuses.

Victor Pachon
Président du CADE



De : brigitte.lemaresquier@laposte.net brigitte.lemaresquier@laposte.net

Envoyé : mardi 12 juillet 2022 10:28

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : Projet création terminal ferroutage à Cherbourg

Madame, Monsieur,

En réponse à votre proposition de concertation afférant au projet de ferroutage entre Cherbourg et Bayonne, je vous informe être totalement en faveur de ce mode de transport de remorques et éviter ainsi un trop grand nombre de camion sur les routes.

Ayant vécu 35 ans au Pays basque, je suis plus que concernée par les problèmes générés par cette saturation sachant que ce sont pas moins de 10000 camions/jour qui empruntent l'autoroute entre Bordeaux et la frontière donc ce sera un soulagement d'en avoir moins sur cet axe !!

Par contre, votre projet n'a pas obligation de concertation préalable en matière d'impact environnemental alors QUID de la création ou de l'aménagement des voies en matière d'artificialisation des sols, de destruction d'espaces sensibles et de la biodiversité déjà trop mis à mal ???

De : Francois NEGRE francois.negre@gmail.com

Envoyé : jeudi 14 juillet 2022 20:35

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : LOCOMOTIVE EURO 4000

Bonjour,

Dans le document disponible en ligne, il est précisé que la locomotive utilisée sera une EURO 4000 mais sans plus de précision.

J'ai assisté à la seule réunion publique proposée à Cherbourg et vous avez posé sur les émissions de CO2 d'un tel engin.

Il avait été convenu que j'expose ma question par mail. J'en profite pour vous en soumettre une seconde.

- Quelles seront les émissions de CO2 d'une telle locomotive en traction d'un train complet et entièrement chargé de remorques sur un transit aller ?
- Quelle sera la quantité de carburant consommé par cette même locomotive en traction d'un train complet en entièrement chargé de remorques sur un transit aller ?

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ces deux questions.

Dans l'attente de vous lire.

Cordialement,

NEGRE François.

De : LE ROCHAIS Marc marclerochais@yahoo.fr

Envoyé : jeudi 14 juillet 2022 21:31

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : Autoroute ferroviaire Cherbourg / Bayonne

Bonjour,

J'ai pris connaissance du dossier de concertation relatif au projet d'autoroute ferroviaire Cherbourg-Bayonne.

C'est un excellent projet qui on l'espère marquera le début de la renaissance du fret ferroviaire sur le port, enjeu majeur compte tenu de l'urgence climatique notamment.

J'ai quelques interrogations cependant :

*Il est expliqué que la concertation a pour objectif notamment d'étudier les alternatives. Or je ne vois rien sur la possibilité de réaliser ce terminal rail / route au départ du port de Caen - Ouistreham (voie ferrée fret inutilisée de Blainville) ?

Dans le même ordre d'idée, a-t-il été regardé la possibilité de créer ce chantier de transbordement dans l'agglomération caennaise (depuis la voie CCI de Cormelles, proche du périphérique sud), voir l'ex triage de Mézidon ?

*Les temps de parcours ferroviaires sont basés sur l'utilisation d'une locomotive de type Euro 4000, c'est à dire en traction Diesel. Si le tronçon Mézidon / Saint-Pierre des Corps n'est pas électrifié, un changement de mode de traction (diesel / électrique) à Saint-Pierre vers Bayonne est-il prévu à terme, lorsque les convois passeront par Angoulême, préférable en terme d'émission de CO2 ?

*Les temps de parcours ont ils été calculés avec une UM de BB75400, matériel dont dispose notamment Fret SNCF ?

*Des mesures de sensibilisation des usagers routiers à la reprise du trafic / renforcement sécurité sont elles prévues notamment lors de la traversée du parking du centre commercial ?

*Concernant l'entretien des locomotives / wagons, un atelier ou une unité mobile est-elle prévue en région Normandie, intéressant en terme d'emplois notamment ?

*Plus globalement, la CCI, l'agglomération, la Région... se sont elles penchées sur la réactivation du fret localement (potentiels captables pour le report modal, remise en état d'ITE...) ?

Merci pour ces précisions et bien cordialement.

Marc LE ROCHAIS

Les Genêts

14400 VAUX SUR AURE

De : m g mgmalcorra@gmail.com

Envoyé : vendredi 15 juillet 2022 23:35

À : Concertation Ferroutage concertation-ferroutage@portsdenormandie.fr

Objet : cncertation / cherbourg mouguerre

Bonjour,

Je suis citoyenne du pays basque et je vous écris pour vous dire que je suis très inquiète par le projet d'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre car ce type d'infrastructure n'a pas été très bénéfique pour d'autres régions telle que celle proposée (le boulou bettembourg) à Perpignan. Novatrans a perdu toute sa clientèle.

A Mouguerre le terminal Brittany Ferries côtoiera des entreprises de combiné par caisse et le scénario de Perpignan peut se reproduire.

Les wagons Modhalor d'un cout astronomique, ne sont pas adaptés aux besoins des entreprises

La technique du combiné par caisses plus souple , il suffit de voir la conclusion de la cour des comptes au sujet de l'autoroute ferroviaire pour se rendre compte que ce n'est pas un projet à l'avant garde mais un projet qui frise l'absurdité.

Je suis favorable au frêt ferroviaire qui est essentiel, mais alors il faut utiliser des wagons isolés qui eux seront utilisés par des petites et moyennes entreprises et seraient plus facile à drainer dans les gares et constitueraient ainsi une véritable concurrence au transport routier .

Cette infrastructure n'enlèvera pas les 9000camions qui passent à la frontière car Mouguerre est au nord de Bayonne.

Il faut donc penser le projet différemment / Britanias Ferries a une liaison déjà Rosslare Bilbao / cela devrait être beaucoup plus développé. Mais aussi Roscoff bilbao ainsi la frontière ne serait pas traversée par la route

D'ailleurs la concertation est menée d'une manière étonnante car à Mouguerre il n'y a eu qu'une information .

Le projet sur Mouguerre prévoit de toucher aux Barthes et c'est une zone humide qu'il faut protéger de manière prioritaire.

En ce moment de grande canicule nous savons que l'eau est un élément à sauvegarder.

Pour toutes ces raisons je suis perplexe sur ce projet tel que proposer .

Il est a revoir .

J'espère que vous prendrez en compte mes remarques.

Je vous serai reconnaissante car je suis très préoccupée par ce qui est proposé le projet n'est pas abouti .

Cordialement

Michèle Gracy Villamil

Maison Sarola

107 chemin de sarola

64310 Ascain

A l'adresse : mairie@cherbourg.fr

Expéditeur : mairie@cherbourg.fr

De: "Mutel" <Alfredrossel@orange.fr>
À: "mairie" <mairie@cherbourg.fr>
Envoyé: Mercredi 20 Juillet 2022 10:55:00
Objet: Message provenant du site internet

Un message a été envoyé depuis le formulaire de contact du site internet .

Voici les informations recueillies :

Nom	Mutel
Prénom	Etienne
Adresse postale	1 rue ingénieur Cachin
Courriel	Alfredrossel@orange.fr
Votre demande concerne	Cherbourg-en-Cotentin
Service concerné	Prendre rendez-vous avec un élu
Message	Madame, Monsieur,

Le projet ferroutage Cherbourg Bayonne détruira l'espace naturel que constitue l'ancienne voie ferrée (gare sncf-gare maritime).

Il engendra des vibrations, du bruit, de la pollution atmosphérique, de la perturbation des déplacements.

D'autres solutions existent pour réduire ces nuisances :

Electrification du tronçon de voie gare sncf-gare maritime (2000 m) ou construction d'une voie de contournement de Cherbourg par l'est ou encore effectuer le transport par bateaux d'Irlande-Angleterre dans le sud-ouest, voire en Espagne.

Aucune de ces propositions n'a été présentée lors de la réunion de juillet.

Etienne Mutel

- **Sur les registres papier :**

6/2022

La rue du Sél de Saïre est une voie très fréquentée peu importe l'heure de la journée. Quand le pont tournant est fermé à la circulation il faut voir l'encroisement de cette rue.

La venir en plus l'utilisation de la voie ferrée et la fermeture de la circulation vers est et 19R30, le blocage de la circulation va être sujet à la longueur du convoi et de sa vitesse, car plusieurs points de passage risquent d'être impactés par la fermeture à la circulation (gare, rue Sél de Saïre, rond point gare maritime).

Ce n'est pas les 500 béls et tractrices qui sont sollicités ces files d'attente et bouchons.

- Il prendra en compte les secours vers Testacé
- sera de pouvoir s'expliquer.

René
(rue Sél de Saïre)

En mairie de Cherbourg en Cotentin

Un vrai projet économique ET écologique, moins de camion, plus de Train et de trafic pour notre port
un coût abordable cherbourgeois
R.N.H. R
20/06/2022

C'est un projet formidable, merci de le mettre en place le plus vite possible!
R.N.H. 20/06/22. Fd'H.

En gare maritime transmanche

- Lors de la réunion publique (cf. CR en annexe 5)