

Port de Cherbourg - Extension du quai des Flamands Nord

Dossier de demande d'autorisation environnementale ETAPE 3.5 – Annexe : concertation préalable

19 décembre 2025





DOSSIER DE PRESENTATION DE LA CONCERTATION PREALABLE CONCERNANT L'ADAPTATION DU PORT DE CHERBOURG AU DEVELOPPEMENT DES EMR ET NOTAMMENT LE PROJET D'EXTENSION DU QUAI DES FLAMANDS ZERO (FLO)



Du 5 juin au 11 juillet 2025

L'acteur du projet

Ports de Normandie est propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe.

Chiffres clés :



9 000 emplois directs et indirects



493 M€ investis en Normandie depuis sa création en 2007



100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables, une base de maintenance à Caen-Ouistreham et une autre à venir sur Dieppe



2 millions de passagers transmanche par an



6.5 millions de tonnes de marchandises par an

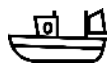


Près de 60 escales croisières par an et plus de 300 000 croisiéristes



3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 25 000 nuitées

7000 visiteurs par an



+ de 12 000 T de poissons soit 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie



+ de 300 mises à sec/an.

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

www.portsdennormandie.fr



Port de Caen-Ouistreham



Port de Cherbourg



Port de Dieppe

Disposant de dessertes terrestres de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, les 3 ports composant « Ports de Normandie » 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**.

LE PORT DE CHERBOURG ET LES EMR

Ports de Normandie est une structure impliquée depuis 10 ans dans les Energies Marines Renouvelables (EMR), à travers notamment son site de Cherbourg.

En 2014/2015, un investissement de 100 M€ a été réalisé pour conforter les atouts naturels du port (accès nautique et portance des terrains) et en créant un quai lourd de 15 t/m² de capacité et étendant les terre-pleins de 40 ha afin de constituer un ensemble foncier de près de **80 ha dédié à cette filière**, unique en France.

Le résultat est probant : le port de Cherbourg a accueilli une usine de production de pales pour l'éolien en mer, le port a été/est impliqué dans les quatre parcs éoliens posés en Manche. Environ 800 emplois permanents ont été créés, l'activité du port conventionnelle a été multipliée par 7.



©Biplan-J.Banzet

Les EMR sont devenus un pilier de l'activité du port de Cherbourg au côté de l'activité ferries.



©Biplan-L. Pouyadoux

Ports de Normandie parie, au regard des ambitions de la France et des Etats voisins de la Manche (Royaume-Uni et Irlande), sur des perspectives d'activité prometteuses tant sur l'éolien posé que flottant. Toutefois, pour conforter son positionnement, **le port de Cherbourg a besoin d'étendre son linéaire de quai lourd**, qui constitue d'ores et déjà le principal goulet d'étranglement de l'activité EMR.

Cette contrainte va s'intensifier et devenir un handicap avec **l'accroissement des poids des composants, l'augmentation du rythme d'installation et l'accélération de l'enchaînement des projets**. Les composants de l'éolien qui étaient débarqués (nacelles, section de mâts) sur les quais conventionnels à 5 t/m² ne pourront plus l'être du fait de leur poids. La plupart des composants de flotteurs (colonne, entretoises), ou plus généralement des composants de parcs éoliens devront transiter par un quai lourd¹.

Le quai lourd existant (220 m, 15 t/m²) ne suffira pas à traiter des escales simultanées, alors que cela sera nécessaire pour faire face aux besoins logistiques des très grands parcs.

Présentation du projet

LES OBJECTIFS DU PROJET

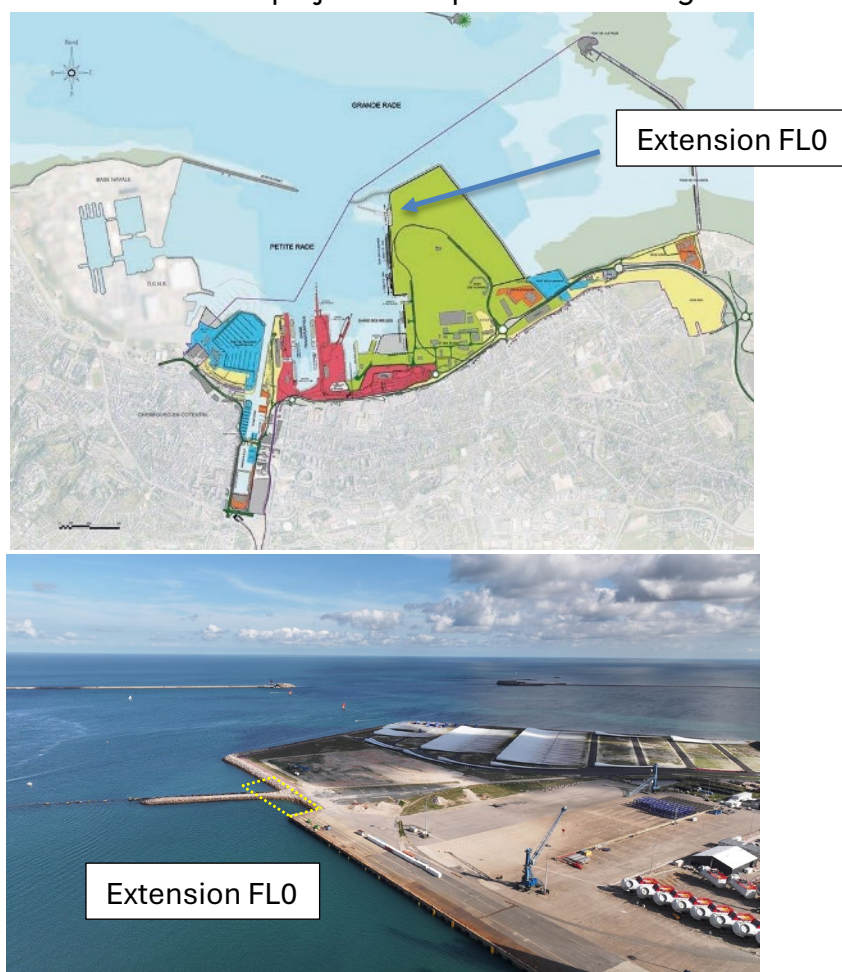
Le projet consiste à rétablir l'équilibre quai/foncier, par la création d'un nouveau quai lourd suffisamment dimensionné, polyvalent et évolutif qui répond aux besoins de l'éolien flottant et posé, ainsi qu'à la concomitance ou l'alternance de ces activités. Ce projet permet au port de

¹ Un **quai lourd**, en milieu portuaire, est un quai spécialement conçu pour **supporter des charges très importantes**. Contrairement à un quai classique, il permet de **charger et décharger des équipements très lourds**, comme des pièces industrielles géantes, des éléments d'éoliennes ou des machines de chantier.

demeurer un port EMR attractif, afin de maintenir et développer ses acquis socio-économiques, et répondre aux impératifs de la stratégie nationale bas carbone.

Situé en petite rade, contigu des quais des Flamands existants, ce quai dénommé Flamands zéro (FL0), d'une **portance de 20 t/m², d'une longueur de 140 m**, et présentant une profondeur d'eau de 14 m, est adossé au foncier dédié EMR existant. La création de cet ouvrage nécessitera le déplacement préalable de la digue actuelle de 200 m vers le nord.

Localisation du projet dans le port de Cherbourg



©Biplan-L.Pouyadoux

Par son dimensionnement, ce quai répondra sur le plan technique aux besoins exprimés actuellement par les acteurs de la filière, tout en anticipant (portance, largeur de souille²...) pour les éventuels besoins futurs. Il complètera également les capacités portuaires existantes : site de mise à l'eau, stockage en eau des flotteurs. Il optimisera enfin la gestion des flux logistiques. Cette optimisation logistique **favorisera la productivité des activités et réduira les risques projet** en éliminant les conflits d'usage générés par l'utilisation d'un seul et même quai.

² Zone surdraguée en pied de quai permettant à des navires profonds de stationner aux marées les plus basses.

Sur le plan de l'organisation spatiale, le quai projet optimisera la capacité d'occupation foncière en donnant accès aux 35 ha minimum (en jaune) dédiés aux nouveaux projets industriels ou logistiques éoliens posés et flottants, tout en autorisant le maintien et le développement des activités existantes du port, notamment celle de production de pales de GE-Vernova (LM Wind Power). **Ce projet permettra de traiter les futurs parcs éoliens posés et de valider opérationnellement le positionnement du port de Cherbourg sur l'assemblage de flotteurs pour l'éolien flottant**, positionnement conforté par les industriels et concerté avec les ports HAROPA (Le Havre – Rouen – Paris) et Brest. Les trois places portuaires agissent ainsi en complémentarité en mettant en jeu leurs spécificités. Les scénarii d'implantation réalisés par les industriels montrent une capacité de production de **20 à 30 flotteurs par an, soit 500 à 750 MW/an**, selon la puissance des turbines. Cette capacité permet de :

- **Sécuriser la capacité portuaire nationale relative à l'éolien flottant pour la période 2030/2040** en cas d'insuffisance d'offre des ports français de la façade Atlantique ;
- **Disposer d'une base export pour les industriels français** notamment à destination des marchés de la mer Celtique pour la période 2030/2040 ;
- **Atteindre les objectifs nationaux éolien flottant sur la période 2040/2050** en s'appuyant pleinement sur la capacité du port de Cherbourg ;

Le projet permet également de **répondre aux besoins de l'éolien posé en zone MEMN sur la période 2030/2040**, besoins qui ne pourront être satisfaits sans le quai projet du port de Cherbourg.

LES TRAVAUX ENVISAGES :

Les caractéristiques techniques de ce nouveau quai sont :

- Quai sur pieux ; le marché de travaux sera ouvert aux variantes (paroi moulée, combiwall, caissons, ...), afin de laisser au mieux s'exprimer les propositions des entreprises ;
- Longueur de 140 m minimum, extensible jusqu'à 160 m ;
- Portance nominale : 20 t/m², ponctuellement renforçable dans le futur, notamment en cas d'intégration turbine sur flotteur, avec des plateformes d'au moins 50 t/m² de capacité ;
- Accès chenal petite rade : -10,5 m CM ;
- Cote définitive de profondeur à quai : -14,5 m CM ;
- Dragage en deux temps, afin de répondre au phasage des projets industriels ;
- Souille en pied de quai : 65 m de large, à la cote -14.5 m CM.

La création du quai FLO nécessite en complément :

- Le déplacement de la digue de protection actuelle, (voir photo ci-dessous), pour permettre l'édification de celui-ci ;

- Le rempiètement³ du quai FL1 contigu (voir photo ci-dessous) afin d'approfondir la souille à - 14.5 m CM sur la partie nord de ce quai ;
- Le dragage (300 000 m³ environ) et le déroctage (40 000 m³ environ) des abords et de la souille ;
- La réalisation d'ouvrages provisoires pour l'utilisation du quai et notamment une banquette d'échouage de barges en granulats⁴.



©Biplan

Un maximum de matériaux de la digue existante sera réemployé sur site (enrochements et remblais) pour constituer la nouvelle digue. Cependant, les matériaux de dragage seront en excédent et ceux-ci seront clapés⁵ sur la zone ayant servi lors des précédents dragages de 2002.

³ Le quai FL1 est moins profond que ne le sera FLO. Pour raccorder les deux souilles il faut une transition. On la positionne au droit de FL1. Il est donc nécessaire de conforter les fondations de FL1 pour supporter cet approfondissement local. Ce confortement est dénommé rempiètement.

⁴ Pour charger des objets très lourds (flotteurs, fondations, de l'ordre de 10 000 t), il est pratique de les transférer par roulage sur une barge. Pour ne pas dépendre de la marée, et ne pas avoir à équilibrer la barge au moment du transfert de la charge, on peut l'échouer sur une banquette de matériaux de carrière. Une fois le projet terminé, il est nécessaire d'enlever la banquette.

⁵ C'est-à-dire relargués en mer, par la drague ou par un chaland.



Localisation ancienne zone de clapage

DESCRIPTION DES ENJEUX LIES A LA ZONE DU PROJET

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'extension de ce quai a déjà fait l'objet d'une **autorisation environnementale** par arrêté de 2016. Le dossier support à cette autorisation fait état des enjeux suivants, déterminés à partir de l'état initial du site, qui sont toujours valables aujourd'hui.

Ces enjeux environnementaux et réglementaires sont classés en plusieurs catégories :

- **Fort**, quand l'enjeu est particulièrement sensible à toute modification et le risque d'altération est fort. L'aménagement devra être particulièrement attentif à ces aspects ;
- **Modéré**, lorsque l'enjeu est sensible aux altérations induites par la construction ou le fonctionnement de l'aménagement ;
- **Faible**, quand l'enjeu peut accepter d'être modifié par une opération des travaux sans qu'il y ait de répercussions notables sur ces composantes environnementales.

Le tableau suivant présente les enjeux environnementaux et contraintes techniques associés à la zone de projet.

Thématiques		Enjeu fort	Enjeu modéré	Enjeu faible
Milieu physique		Maintien du bon état écologique de la rade de Cherbourg	Littoral concerné par le risque de submersion marine 2 prises d'eau de mer (Cité de la Mer et Collignon)	
Milieu vivant	Milieu terrestre		Présence potentielle d'avifaune protégée en toute saison	
	Milieu marin	Présence épisodique de mammifères marins dans la rade, mais pérenne dans des sites proches		État de santé du peuplement benthique de la rade jugé normal
Paysage et patrimoine				Contexte historique et industrialo-portuaire
Milieu humain	Activités	Navigation commerciale	Ferme salmonicole (15 ha) dans la Grande Rade	Ports et navigation de plaisance Pêche de loisir à la ligne sur zone de projet
	Bruit	Aménagement proche de zones d'habitation	Ambiance sonore portuaire	
	Risques technologiques		Présence potentielle d'explosifs et d'engins de guerre	Risque de transport de matières dangereuses

Principales incidences attendues :

De la même manière une synthèse des incidences du projet a été réalisée. Les tableaux suivants récapitulent les effets du projet, respectivement pendant les travaux et en phase de fonctionnement. La couleur de la ligne correspond à l'intensité la plus élevée de l'impact (faible, modéré, fort) et du signe (négatif, neutre ou positif) de l'effet.

		Signe de l'effet	Nature de l'effet	Durée de l'effet	Intensité de l'effet
Climat	Gaz à effet de serre	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Hydrodynamisme et sédimentologie	Bathymétrie	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Agitation	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Courantologie du port	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Dynamique sédimentaire	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Qualité des eaux marines et souterraines, qualité des sédiments	Turbidité	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Teneur en contaminants	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Effet d'une pollution accidentelle	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Qualité des aquifères	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sol et sous-sol	Qualité du sol et du sous-sol	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Milieu biologique	Terrestre	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Benthos	Négatif	Direct	Temporaire / permanent	Faible
	Poissons et céphalopodes	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Modéré ²⁰
	Avifaune	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Faible
	Natura 2000	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Modéré ²⁰
	Continuités écologiques et équilibres biologiques	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sites, paysages, patrimoine	Paysage	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Patrimoine	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Socioéconomie et activités récréatives	Activités économiques	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Activités récréatives	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Cadre de vie et santé	Circulation routière	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Ambiance sonore	Négatif	Direct	Temporaire	Faible à fort
	Qualité de l'air	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Hygiène, santé, sécurité, salubrité publique	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Faible

Synthèse des effets en phase travaux

		Signe de l'effet	Nature de l'effet	Durée de l'effet	Intensité de l'effet
Climat	Gaz à effet de serre	Négatif et positif	Direct	Permanent	Faible
Hydrodynamisme et sédimentologie	Bathymétrie	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Agitation	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Courantologie du port	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Dynamique sédimentaire	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Qualité des eaux marines et souterraines, qualité des sédiments	Turbidité	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Teneur en contaminants	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Effet d'une pollution accidentelle	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Qualité des aquifères	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sol et sous-sol	Qualité du sol et du sous-sol	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Milieu biologique	Terrestre	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Benthos	Négatif et positif	Direct	Permanent	Faible
	Poissons et céphalopodes	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Natura 2000	Négatif	Direct et indirect	Permanent	Faible
	Continuités écologiques et équilibres biologiques	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Paysages	Paysage et patrimoine	Négatif	Direct	Permanent	Faible à modéré
Socioéconomie et activités récréatives	Activités économiques	Positif	Direct	Permanent	Faible
	Activités récréatives	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Cadre de vie et santé	Circulation routière	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Ambiance sonore	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Qualité de l'air	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Hygiène, santé, sécurité, salubrité publique	Négatif	Direct et indirect	Permanent	Faible

Synthèse des effets du projet en phase exploitation

La méthode de dragage ainsi que le devenir des sédiments ont évolué depuis le projet de 2016. Initialement, les matériaux extraits devaient être déposés sur le terre-plein des Flamands. Aujourd'hui, les terre-pleins ne sont plus disponibles car en pleine exploitation. Il a donc fallu envisager une autre solution pour gérer ces sédiments. Ils seront désormais clapés (immergés) en mer, dans une zone située à 15 km au large du port.

Des analyses physico-chimiques ont été réalisées conformément à la réglementation, et confirment que les sédiments sont compatibles avec un claquage en mer. Par ailleurs, une étude est en cours sur les organismes benthiques (petits invertébrés vivant au fond de la mer), à partir d'échantillons prélevés dans les futures zones de dragage et de claquage. L'objectif est de s'assurer que le dépôt des sédiments n'aura pas d'impact négatif sur ces écosystèmes.

Une modélisation est en cours pour étudier le panache turbide, c'est-à-dire le nuage de particules fines qui peut se former dans l'eau lors du claquage des sédiments. Cette étude vise à s'assurer que ces particules ne viendront pas perturber les zones sensibles situées à proximité, comme les zones naturelles protégées (ZNIEFF, sites Natura 2000) ou les gisements de moules de Barfleur, par exemple. L'étude permettra aussi de vérifier que ces sédiments très fins ne reviendront pas vers la côte ou vers d'autres zones présentant un intérêt particulier.

D'autres enjeux environnementaux méritent d'être précisés :

- Impact sur l'élevage de saumons en grande rade : Les travaux de dragage se dérouleront majoritairement dans la petite rade à l'abri de la digue dans une zone globalement confinée, isolée de l'élevage par le flux généré par les courants de marée. Aussi, la turbidité (l'eau trouble causée par les particules en suspension) générée par le chantier devrait être circonscrite aux abords immédiats du chantier. Toutefois, un suivi sera mis en place pendant la phase travaux.

Des seuils d'alerte et d'arrêt de chantier seront également définis de façon à préserver l'élevage de saumons.

- La présence de mammifères marins sera prise en considération dans le cadre des travaux (effarouchement, surveillance...)
- Dépollution pyrotechnique des zones de dragage : une dépollution pyrotechnique des zones de dragage a eu lieu en 2015, elle a fait l'objet d'un certificat de dépollution.

ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES

5 enjeux sont identifiés pour le port :

- ✓ **La capacité de Cherbourg à rester un port référence EMR et projeter celui-ci dans le futur**

L'enjeu pour le port de Cherbourg consiste à maintenir la dynamique de l'écosystème portuaire liée aux EMR et l'emploi associé : dockers, pilotes, manutentionnaires, sous-traitance.



©Biplan-A.Soubigou

Or, sans le quai projet, le port de Cherbourg sera en grande difficulté voire dans l'impossibilité de se positionner sur l'éolien flottant, et sur la fonction hub d'assemblage pour l'éolien posé, c'est-à-dire de se projeter. L'expression de besoin de plusieurs porteurs de projets intéressés par l'utilisation du quai, dont un industriel souhaitant construire et charger en mer des fondations d'éoliennes gravitaires depuis le port de Cherbourg, montre la nécessité de la réalisation de cette extension pour maintenir l'attractivité du port. Ce quai permet au port d'être à niveau et de prendre toute sa part dans l'exécution des parcs éoliens posés et flottants à venir et d'accroître encore son activité sur cette filière.

✓ **La capacité de démonstration pour renforcer encore l'attractivité du port**

La tenue du calendrier et l'accueil d'un industriel réalisant des fondations gravitaires constitue un moment clé. Cet accueil constituera, une démonstration commerciale forte de la faisabilité de produire et évacuer à partir du port de Cherbourg, des équipements EMR de 10 000 T environ. L'attractivité du port pour accueillir ensuite la réalisation de flotteurs sera alors facilitée. Très peu de ports disposeront de cette expérience.

✓ **La capacité d'enchaînement des projets pour conserver les équilibres économiques du port et le savoir-faire de la main d'œuvre**

La spécificité du port de Cherbourg réside dans le fait d'une part que l'activité repose désormais sur 2 piliers, Transmanche et EMR et d'autre part que le délégataire du port « Cherbourg Port » dispose dans ses effectifs de dockers, de grutiers et de lamaneurs (*60 personnes environ*).

L'enjeu pour Cherbourg Port consiste à **minimiser les creux d'activité EMR dans une optique d'équilibre financier, de conservation des emplois et des savoir-faire spécifiques colist lourds**. L'enchaînement rapide des projets répond à cet enjeu.

En phase travaux, la réalisation du quai n'aura pas d'impact négatif sur cette capacité d'enchaînement :

- Le quai FL1 situé immédiatement au sud pourra continuer à être exploité sauf pendant la phase de rempiètement de ce quai ;
- Le besoin foncier pour le chantier est estimé à 2ha maximum, ce qui est résiduel à l'échelle du port, d'autant que la durée des travaux est prévue pour 15 mois maximum.

En cours d'exploitation, la maintenance (changement de défenses, changement d'anodes, peinture si quai métallique) est prévue à intervalles réguliers mais relativement longs : 10 ans environ en cumulant des différentes interventions. Celles-ci peuvent, par ailleurs, se réaliser en période creuse, c'est-à-dire en période hivernale, afin de limiter son impact sur l'activité EMR.

✓ **L'augmentation des recettes afin d'équilibrer le modèle économique et réinvestir dans le port**

Depuis 2020, Ports de Normandie a régulièrement augmenté ses tarifs au regard de son attractivité grandissante. Le port considère qu'il a atteint un prix d'équilibre tant sur les Droits de ports que sur le prix de location foncier.

Le quai projet présente un caractère vertueux car il permet une meilleure valorisation quantitative des terrains situés derrière ce quai. **Le chiffre d'affaires est ainsi prévu d'augmenter de 50% en moyenne sur le période 2026/2034 par rapport au prévisionnel 2025.**

L'augmentation du taux d'occupation du foncier associé à la revalorisation tarifaire, permet sur le périmètre hors projet (périmètre EMR) un **résultat d'exploitation à l'équilibre et de dégager une capacité d'autofinancement (CAF)**. Ces résultats dotent Ports de Normandie d'une **capacité de réinvestissement** qu'il n'avait pas pour maintenir ou renforcer encore les capacités du port de Cherbourg.

✓ **La capacité à développer les synergies portuaires**

Enfin, le quai projet inscrit encore un peu plus Cherbourg comme **port de référence EMR**. C'est un élément favorable à la consolidation de l'activité de production de pales pour l'offshore dans un contexte de fragilité des turbiniers. C'est aussi, un élément supplémentaire de synergies potentielles entre la production de GE – Vernova (LM Wind Power) installé sur le port de Cherbourg et la logistique d'installation de parcs posés ou flottants se localisant sur le port.

Le quai projet n'impacte pas les autres activités du port, notamment relative à la classe 1⁶. Situé à l'extrémité nord des terre-pleins ce terminal de 1ha devra être déplacé pour laisser place aux projets industriels et logistique ; ce que permet l'arrêté réglementant les stockages de marchandises dangereuses sur le port.

LES ENJEUX TERRITORIAUX

Depuis 2020, les EMR représentent une cinquantaine d'emplois créés sur le port, en plus des 700 emplois industriels de GE-LMWP.

Le projet permet **le maintien des 60 emplois de l'exploitant du port** « Cherbourg Port » et notamment de la trentaine de contrats dépendant des EMR. **On retrouve cet enjeu à la station de pilotage, et chez les deux manutentionnaires du port**. Au-delà des emplois et au regard de la taille de ces structures, c'est leur existence même qui est en jeu : sans les EMR, ils deviennent économiquement vulnérables.

Par ailleurs, une quinzaine d'emplois dockers/grutiers supplémentaires sont attendus en lien avec la création de ce nouveau quai.

Sur le plan industriel, et l'impact sur le tissu économique local et régional, l'éolien flottant constitue un accélérateur de retombées économiques locales. A ce jour, l'éolien posé a généré une sous-traitance industrielle locale principalement dans l'extraction de matériaux de carrière et la métallurgie. Dans le cadre de projets à venir de construction de fondations d'éoliennes gravitaires, il est attendu un pic sur site de 1300 ouvriers. Ce type de chantier permet l'insertion de personnes éloignées du marché de l'emploi et crée les conditions de la formation d'une main d'œuvre qualifiée, redéployable sur d'autres programmes industriels du Cotentin et de la Région Normandie dans des secteurs tels que le bâtiment ou le nucléaire. Ces travaux induisent des retombées également au-delà du site avec l'intervention de sous-traitants, prestataires et fournisseurs locaux / régionaux sur un large spectre d'activités.

L'éolien flottant avec des processus de fabrication long renforcera l'impact local. Il est, compte tenu de la maturité des processus du 10^{ème} appel d'offres français (AO10) et de l'appel d'offres britannique (Round 5) et suivants, complexe de décrire dans le détail la manière dont l'économie régionale pourra être mobilisée. Toutefois, le Cotentin présente 3 atouts majeurs :

- **Un savoir-faire dans la réalisation de grands chantiers industriels**, lié aux expériences passées de réalisation des centrales nucléaires de Flamanville et de la construction du site de retraitement nucléaire de Orano, de livraison d'envergure de

⁶ Trafic historique de marchandises dangereuses (explosifs)

sous-marins...Ce savoir-faire inclut les problématiques de formation, de recrutement, d'habitat, de scolarisation, de transport... ;

- **Un taux d'emplois industriel** nettement supérieur à la moyenne nationale, avec une prédominance de la métallurgie, particulièrement utile pour la réalisation de flotteurs acier ;
- La présence de **nombreuses carrières terrestres à proximité de Cherbourg** afin d'apporter la matière première nécessaires pour les flotteurs béton, tout en limitant l'impact carbone du transport.

L'estimation procurée par les industriels concernant l'emploi lié à l'assemblage flotteurs est de :

- 500 personnes en pic d'activité pour les flotteurs acier
- 2 000 personnes en pic d'activité pour les flotteurs béton

Environ 70% de ces emplois, sont des emplois de chantier donc locaux.

Les retombées économiques locales sont estimées à 20 % de la valeur de la production réalisée sur le port.

DESCRIPTION DES DIFFERENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES, Y COMPRIS DE L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET.

La première solution alternative envisagée est de **réaliser le quai à l'Est du terre-plein EMR** ce qui nécessite de déconstruire la digue d'enclosure du terre-plein existant et de créer une nouvelle digue de protection en grande rade au regard des conditions hydrodynamiques pouvant y exister. Cette nouvelle digue ne doit pas obérer les capacités d'évolution éventuelles ultérieures. Elle ne peut se situer dans une zone de navigation actuelle ou potentielle.



Ce projet a pour principaux inconvénients :

- Une consommation forte de ressources naturelles pour constituer la nouvelle digue, son linéaire étant deux fois plus important que dans la solution privilégiée. De plus, les matériaux de la digue des flamands existante ne peuvent pas être recyclés ;
- Un coût très important de cette digue liée à son linéaire et la profondeur d'eau en grande rade au regard du faible linéaire de quai à protéger ;
- La création de la digue requiert la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) puisque la zone occupée est en zone Nmer dans le PLU ;
- La protection du quai vis-à-vis de certaines houles d'ouest n'est pas optimale car elles peuvent longer et déferler le long de la face Est du terre-plein ;
- La profondeur de terre-plein disponible au droit du futur quai est contrainte par la présence de la voie ferrée ;
- L'exploitation du port est moins efficace : nécessité de transférer les grues entre le quai Est et les quais Ouest, perte de la capacité de mutualiser des postes d'accostages/amarrages avec le quai Flamands 1 existant ;
- L'emplacement de cette solution vient concurrencer des activités de loisirs en grande rade (pêche, plaisance).

La deuxième solution alternative envisagée est **l'absence de ce nouveau quai**, tous les trafics se reportent sur le quai des Flamands existant, ce qui aurait pour conséquence de :

- **Limitier l'attractivité de l'éolien en mer posé et flottant du port**, par l'absence de réponse à son déficit de linéaire de quai ;
- **Maintenir la potentialité de conflits d'usage de quai** et accroît les risques industriels en éliminant la possibilité de recevoir concomitamment les composants flotteurs et d'assurer l'évacuation de ceux-ci assemblés ;
- **Rendre impossible** la double fonction réalisation flotteurs/intégration de flotteurs ;
- **Rendre incompatible** la coexistence de l'activité éolien flottant avec une activité éolienne posé/hydrolien, malgré la disponibilité foncière.

L'ensemble de ces points constituent des facteurs limitant du port de Cherbourg, et créé :

- **Un déficit de capacité portuaire sur la période 2030/2040 pour l'éolien posé en zone MEMN ;**
- **Un risque d'insuffisance sur la période 2030/2040 pour la filière éolienne flottant** si les ports Français Atlantique ne réalisaient pas ou partiellement leurs projets d'aménagement ;
- **Un manque de capacité pour la filière éolienne flottant pour réaliser les grands parcs flottants** de la période 2040/2050 ;
- **L'absence d'une base export crédible pour les marchés de la mer Celtique.**

En effet, à l'exception de HAROPA, il n'existe pas d'autres ports de la zone MEMN (Manche Est Mer du Nord) en capacité d'assurer une fonction logistique fondation ou Hub d'assemblage

pour l'éolien posé, ou d'assurer l'assemblage de flotteurs pour l'éolien flottant. Et, la capacité de HAROPA sera, dans tous les cas, insuffisante au regard du volume attendu.

Les ports dimensionnés pour l'éolien se situent majoritairement en mer du Nord. Ces ports du fait de la montée en puissance de l'éolien en mer en Europe sont saturés et peu disponibles. **Les projets de parcs en France sont alors ralentis ou reportés faute de capacité portuaire régionale pour le posé, et nationale pour le flottant.**

Si des disponibilités sont identifiées dans d'autres ports en complément d'HAROPA, leur éloignement des zones MEMN pour l'éolien posé et des zones Atlantique pour l'éolien flottant entraînent une augmentation des Gaz à effet de serre. L'éloignement des zones Atlantique vaut pour HAROPA et l'éolien flottant, Honfleur étant distant de 150 km par la mer de Cherbourg.

A termes, ce serait donc nécessairement l'emploi régional qui serait impacté, ainsi que l'équilibre économique du port de Cherbourg.

NIVEAU DE CONNAISSANCE PUBLIQUE DU PROJET

Le projet a déjà été autorisé par arrêté préfectoral du 12 septembre 2016 et à ce titre a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 5 octobre au 5 novembre 2015.

Ports de Normandie a saisi la commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle désigne un garant afin de mener en toute transparence la concertation. Celle-ci sera donc organisée sous son égide selon les modalités prévues à l'article L.121-16 et suivants du code de l'environnement.

La concertation publique du jeudi 5 juin au vendredi 11 juillet 2025

La concertation sera organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public selon les modalités prévues à l'article L.121-16 et suivants du code de l'environnement.

L'organisation de cette concertation incombe à 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, Ports de Normandie établira un bilan qui sera publié sur son site internet

<https://portsdenormandie.fr/fr/projets/environnementaux/adaptation-du-port-de-cherbourg-au-developpement-des-emr-projet-dextension>

mais également sur le site internet de la Commission nationale du débat public www.cndp.fr. En s'appuyant sur ce bilan, Ports de Normandie tirera les enseignements de la concertation et décideront des suites à donner au projet.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- **Début** : Jeudi 5 juin 2025
- **Fin** : Vendredi 11 juillet 2025

Réunion publique d'ouverture

Mardi 10 juin 2025 | 17h00

Lieu : Salon André Michel (gare transmanche)

Cette réunion marquera le lancement officiel de la concertation. Elle a pour objectif de :

- Présenter le projet d'extension
- Exposer ses enjeux
- Détailler les finalités attendues de la démarche participative

Ateliers thématiques (le 10 juin, après la réunion d'ouverture) :

1. **Vie portuaire**
 - Impacts pour les acteurs locaux, fonctionnement du port...
2. **Environnement**
 - Biodiversité, gestion des sédiments (clapage ou stockage), faune marine...

Réunion de clôture

Mardi 8 juillet | 17h00

Lieu : Salon André Michel (gare transmanche)

Une réunion publique de clôture viendra restituer :

- La **synthèse des échanges et des contributions**
- Les **perspectives et suites éventuelles** du projet

Par ailleurs, le public est invité à donner son avis à l'adresse suivante : concertation-cherbourg@portsdenormandie.fr.

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

CALENDRIERS DU PROJET

Concertation publique

Le calendrier de la concertation publique envisagé est le suivant :

- Saisine de la CNDP : mars 2025
- Séance plénière d'instruction du dossier : avril 2025
- Préparation de la concertation : avril – mai 2025
- Concertation : juin-juillet 2025
- Bilan : septembre 2025

Le calendrier du projet est le suivant :

- dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale : été 2025
- consultation du public via une enquête publique : automne 2025
- autorisation préfectorale de réaliser les travaux : printemps 2026
- démarrage des travaux : automne 2026
- fin des travaux : 1^{er} trimestre 2028

A noter que les travaux pourront être phasés pour répondre aux besoins des industriels. Une seconde phase correspondant à l'approfondissement de la souille (dragage) pourra être réalisée en 2029.

⚠ En parallèle de ce calendrier, l'industriel en charge de la réalisation des fondations gravitaires et premier utilisateur potentiel du nouveau quai, réalisera les demandes d'autorisations environnementales nécessaires à son activité propre (ICPE⁷). Celles-ci sont attendues pour le début d'année 2026, permettant de démarrer le chantier de construction des fondations gravitaires en parallèle de la construction de l'extension de quai. Cette extension sera ensuite utilisée pour procéder au chargement en mer des fondations.

BUDGET DE L'OPERATION

Le **coût de ces travaux** est estimé à **30 M€ HT** répartis comme suit :

- 20 M€ pour la création du quai FLO et le rempliement de FL1 ;
- 6 M€ pour le déplacement de la digue ;
- 4 M€ pour les dragages/déroctage nécessaires.

⁷ Installations Classées Pour l'Environnement

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet d'extension du quai des Flamands - Port de Cherbourg

-

Dates de la concertation

Du 05 juin 2025 au 11 juillet 2025

Noms des garants désignés par la CNDP

Alban Bourcier – Dominique Pacory

Date de remise du rapport, le 28 juillet 2025



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants	3
Introduction	5
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation	5
La saisine de la CNDP	10
Garantir le droit à l'information et à la participation	10
Le travail préparatoire des garants	11
Les résultats de l'étude de contexte	11
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	12
Avis sur le déroulement de la concertation	13
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	13
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	14
Synthèse des arguments exprimés	15
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	15
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)	16
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme ..	17
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées	17
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	17
Liste des annexes	18

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 28 juillet 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ plan/ programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement) :

<https://portsdenormandie.fr/fr/projets/cherbourg/adaptation-du-port-de-cherbourg-au-developpement-des-emr-projet-dextension-du>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable sur le projet d'extension du port de Cherbourg porté par Ports de Normandie a fait ressortir :

- Une adhésion au projet pour le soutien à l'activité portuaire avec quelques interrogations sur la nature de l'opération ;
- Une attente du calendrier des travaux afin de ne pas rentrer en conflit, soit avec des activités professionnelles importantes comme la pêche à la coquille en Manche et l'élevage de saumon dans la grande rade de Cherbourg ou des activités de loisirs comme le mondial de Kayak de mer en 2028 ;
- Une attention particulière pour le dragage d'une partie du quai des Flamands avec ou non des sédiments pollués ;
- Une réelle vigilance sur la zone de clapage en mer quant aux périodes à retenir ;
- Une demande du soutien de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour éviter toutes dégradations des milieux.

Ainsi, au terme de la concertation, une grande partie des publics a exprimé son adhésion au projet, tout en interrogeant certains choix du maître d'ouvrage. Il apparaît donc nécessaire de continuer d'informer le public des décisions futures et de l'associer à la suite du projet.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Se rapprocher plus spécifiquement de l'association Cotentin Kayak pour prendre en compte les contraintes liées à l'organisation de la manifestation internationale Ocean Racing de 2028.
2. Se rapprocher plus spécifiquement du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) pour prendre en compte les contraintes de la profession vis-vis de la pêche, notamment de la coquille.
3. Se rapprocher plus spécifiquement des gestionnaires de l'élevage de saumons en grande rade de Cherbourg pour éviter les impacts éventuels des travaux sur l'activité.
4. Étudier la possibilité de contractualiser avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour étudier la possibilité d'une collaboration avant et pendant la période des travaux.
5. Communiquer sur les préjudices subis par la « ferme des saumons » lors des travaux passés et les indemnités reçues pour mieux informer le public sur le sujet.
6. Travailler sur les propositions du GECC venant en complément des mesures d'effarouchement des cétacés dans la grande rade avant les travaux.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Mettre en place un comité de suivi associant la ville de Cherbourg, les associations et les professionnels de la zone portuaire afin d'échanger sur le résultat des études, l'annonce du calendrier des travaux, l'opération de dragage et le clapage.
2. Rester attentif à la publication de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ainsi qu'au contexte politique incertain pouvant engendrer des modifications sur les investissements à venir par les industriels.
3. Confirmer les réponses apportées au public sur ses inquiétudes concernant ou non les extensions des terre-pleins dans la rade de Cherbourg.

Introduction

Le projet objet de la concertation

• **Projet d'extension**

La configuration actuelle du port est marquée par un déséquilibre entre le linéaire de quai lourd et les surfaces foncières proposées. Ce déséquilibre est un facteur limitant pour le port et les filières de l'éolien posé et flottant. La priorité du port, sur le plan infrastructurel, est donc de rétablir cet équilibre par la réalisation d'un quai suffisamment dimensionné, polyvalent et évolutif qui réponde aux besoins de l'éolien flottant et posé, ainsi qu'à la concomitance ou l'alternance de ces activités.

Le projet d'extension du quai des Flamands vise à maintenir cette dynamique et prévoit la création d'une quinzaine d'emplois dockers/grutiers supplémentaires.

Il vise également à renforcer le positionnement du port de Cherbourg comme port de référence en matière d'Énergies marines renouvelables (EMR), notamment pour l'éolien flottant, et à répondre aux besoins futurs du secteur en termes de capacité d'accueil et de logistique.

La réalisation de cet ouvrage nécessitera le déplacement préalable de la digue actuelle de 200 mètres vers le Nord. Environ 35 hectares seraient ainsi dédiés aux nouveaux projets industriels ou logistiques éoliens.



Source : Ports de Normandie

• **Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués :**

Le maître d'ouvrage de l'opération est l'établissement public syndicat mixte Ports de Normandie présidé par Hervé MORIN. Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des Départements du Calvados, de la Manche et de la Seine-Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime.

- **Carte du projet :**



Localisation du projet dans le port de Cherbourg

Source : Ports de Normandie

- **Objectifs du projet :**

- Permettre au port de demeurer un port dit Energies Marines Renouvelables (EMR) attractif et de répondre aux besoins de l'éolien flottant et posé ;
- Sécuriser la capacité portuaire nationale pour l'éolien flottant pour la période 2030-2040 en cas d'insuffisance sur la façade Atlantique ;
- Offrir une base export aux industriels français, notamment pour la mer Celtique (2030-2040) ;
- Atteindre les objectifs nationaux en éolien flottant pour la période 2040-2050 grâce à la capacité du port de Cherbourg ;
- Répondre aux besoins de l'éolien posé en zone Manche Est - Mer du Nord (MEMN) pour la période 2030-2040 ;
- Maintenir et développer les acquis socio-économiques liés aux EMR, y compris l'emploi (maintien des 60 emplois de l'exploitant portuaire et création d'une quinzaine d'emplois supplémentaires) ;
- Optimiser la gestion des flux logistiques et éviter les conflits d'usage du quai existant.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet proposé

- Quai sur pieux, le marché de travaux sera ouvert aux variantes (paroi moulée, combi-Wall, caissons...) ;
- Longueur de 140 m minimum, extensible jusqu'à 160 m ;
- Portance nominale : 20 t/m², qu'il est possible de renforcer ponctuellement dans le futur, notamment en cas d'intégration de turbines sur flotteur, avec des plateformes d'au moins 50 t/m² de capacité ;
- Accès chenal petite rade : -11,5 m CM ;
- Cote définitive de profondeur à quai : -14,5 m CM ;
- Dragage en deux temps, afin de répondre au phasage des projets industriels ;

- Souille en pied de quai : 65 m de large, à la cote -14.5 m CM.

Source : Ports de Normandie

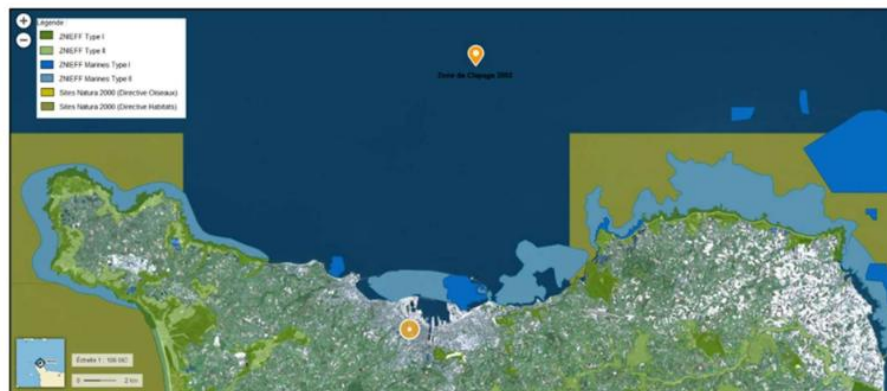


La création du quai FL0 nécessite en complément :

- Le déplacement de la digue de protection actuelle, (voir schéma ci-dessus), pour permettre l'édification de celui-ci ;
- Le rempiètement du quai FL1 contigu afin d'approfondir la souille à moins 14.5 m CM sur la partie Nord de ce quai ;
- Le dragage (300 000 m³ environ) et le déroctage (40 000 m³ environ) des abords et de la souille.

Un maximum de matériaux de la digue existante sera réemployé sur site (enrochements et remblais) pour constituer la nouvelle digue.

Les matériaux de dragage en excédent seront clapés sur la zone au Nord de Cherbourg.



Localisation ancienne zone de clapage

Source : Ports de Normandie

Un premier utilisateur pressenti

Le projet Mona Morgan (MoMo) serait l'une des premières opérations à bénéficier des infrastructures du port de Cherbourg. Il consiste en l'installation de 67 éoliennes posées en mer d'Irlande. Le port de Cherbourg serait concerné par la construction des embases gravitaires en béton (GBS) et par les chargements sur barges à destination du site d'installation.

Les alternatives

La première solution alternative envisagée est de réaliser le quai à l'Est du terre-plein EMR, ce qui nécessite de déconstruire la digue d'enclosure du terre-plein existant et de créer une nouvelle digue de protection en grande rade au regard des conditions hydrodynamiques pouvant exister.

Source : Ports de Normandie



Aux dires de Ports de Normandie, ce projet a pour principaux inconvénients :

- Une consommation forte de ressources naturelles pour constituer la nouvelle digue, son linéaire étant deux fois plus important que dans la solution privilégiée. De plus, les matériaux de la digue des flamands existante ne peuvent pas être recyclés ;
- Un coût très important de cette digue liée à son linéaire et à la profondeur d'eau en grande rade au regard du faible linéaire de quai à protéger ;
- La création de la digue requiert la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) puisque l'aire occupée est en zone Naturelle (N), dans le secteur « Mer » (Nmer) ;
- La protection du quai vis-à-vis de certaines houles d'Ouest n'est pas optimale car elles peuvent déferler le long de la face Est du terre-plein ;
- La profondeur de terre-plein disponible au droit du futur quai est contrainte par la présence de la voie ferrée ;
- L'exploitation du port est moins efficace : nécessité de transférer les grues entre le quai Est et les quais Ouest, perte de la capacité de mutualiser des accostages/amarrages avec le quai Flamands 1 existant ;
- L'emplacement de cette solution vient concurrencer des activités de loisirs en grande rade (pêche, plaisance).

La deuxième solution alternative envisagée est l'absence de ce nouveau quai, tous les trafics se reportent sur le quai des Flamands existant, ce qui aurait pour conséquence, selon le maître d'ouvrage, de :

- Limiter l'attractivité de l'éolien en mer posé et flottant du port, par l'absence de réponse à son déficit de linéaire de quai ;
- Maintenir la potentialité de conflits d'usage de quai et accroître les risques industriels en éliminant la possibilité de recevoir concomitamment les composants flotteurs et

d'assurer l'évacuation de ceux-ci une fois assemblés ;

- Rendre impossible la double fonction réalisation flotteurs/intégration de flotteurs ;
- Rendre incompatible la coexistence de l'activité éolien flottant avec une activité éolienne posé/hydrolien, malgré la disponibilité foncière.

• Coût

Le coût estimé des travaux est de 30 millions d'euros HT. Un plan de financement est en cours d'élaboration avec la participation de partenaires privés.

Le coût est réparti comme suit :

- 20 M€ pour la création du quai FL0 et le rempiètement de FL1 ;
- 6 M€ pour le déplacement de la digue ;
- 4 M€ pour les dragages/déroctage nécessaires.

Le plan de financement devra être bouclé avant la notification du marché de travaux prévue en septembre 2026. Il intègre deux partenaires privés :

- Un industriel prévoyant de construire des fondations d'éoliennes gravitaires à Cherbourg et Ports de Normandie ont convenu de finaliser leur relation financière d'ici l'automne 2025 ;
- EMMN, lauréat de l'AO4, et Ports de Normandie ont convenu de boucler le protocole d'accord de réservation pour l'AO4 au 1er semestre 2025.

Le plan de financement pourra être sécurisé avec la signature de la subvention ADEME en 2025 pour laquelle Ports de Normandie a déposé un dossier le 31 janvier 2025.

• Contexte du projet

Ports de Normandie est impliqué depuis plus de 10 ans dans les EMR qui sont devenues un des piliers de l'activité du port de Cherbourg.

En l'état il semble exister des perspectives prometteuses tant pour l'éolien posé que flottant en France et à l'étranger. Ainsi pour conforter son positionnement le port de Cherbourg a besoin d'être capable de traiter l'éolien flottant avec la création d'un nouveau quai lourd pour traiter des projets de façon indépendante et se préparer à l'arrivée probable de hydrolien.

• Calendrier du projet

○ 2025 - Instruction administrative

- En cours : élaboration du dossier réglementaire Loi sur l'Eau (état initial, étude d'impact, ...) ;
- 5 juin au 11 juillet 2025 : concertation préalable ;
- Été 2025 : dépôt du dossier de demande d'autorisation complet ;
- Automne 2025 : instruction administrative (DDTM, DREAL, ...) et grande commission nautique ;
- Fin 2025 : enquête publique.

○ 2026 –2027 - Travaux quai

- Printemps 2026 : arrêté préfectoral autorisant les travaux ;
- Automne 2026 –fin 2027 : 1ère phase de travaux (extension de quai, déplacement digue, 1ère phase de dragage) ;

- **2028 - Travaux Mona Morgan (MoMo)**
 - Mise en œuvre de la banquette en granulats.
- **2029 –2030 - Exploitation et fin de travaux**
 - Exploitation du quai pour le projet Mona Morgan ;
 - Automne 2029 – Début 2030 : retrait banquette et 2^{ème} phase de dragage.

La saisine de la CNDP

• Contexte de la concertation

Le projet, présenté lors de la concertation préalable se situe au début de son élaboration sans véritable description technique disponible. Le maître d'ouvrage a exposé le processus l'ayant conduit à sa décision en présentant le projet d'extension du quai des Flamands. Il a souhaité que le public puisse s'exprimer au sujet des diverses variantes.

• Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 02 avril 2025, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-7 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Alban Bourcier et Dominique Pacory comme garants de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques importants.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

• Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du

projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif à ...

Extrait de la lettre de mission

« De rappeler au public

- *Qu'un projet équivalent finalement non mis en œuvre avait été autorisé en septembre 2016 après une enquête publique menée du 5 octobre au 5 novembre 2015. Le maître d'ouvrage devra expliquer les raisons pour lesquelles un nouveau projet est envisagé aujourd'hui et ce qui le distingue du précédent ;*
- *Qu'il puisse débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, pour ce faire, des alternatives crédibles devront être présentées, de même que l'ouverture de certaines thématiques dans le cadre de la concertation : une discussion autour des justifications économiques à l'origine du projet, le partage des données sur les prévisions de croissance du trafic maritime, les bénéfices locaux à en attendre en termes d'emploi et de cadre de vie. Tout cela dans la perspective d'engager un débat avec le public sur l'opportunité du projet ;*
- *Qu'il soit informé sur les conséquences de l'augmentation envisagée de l'activité de transport maritime, les perspectives d'aménagement et de développement économique aux alentours au regard notamment des projets de parcs éoliens en mer déjà attribués ou en cours d'attribution sur la façade Manche-Est – mer du Nord. ... »*

Le travail préparatoire des garants

Afin de préparer cette concertation les garants ont mené une étude de contexte à travers plusieurs entretiens avec des acteurs locaux. Ce travail préalable à la concertation a pour objectif d'identifier les principaux enjeux liés à ce projet, afin de pouvoir recommander une démarche de concertation adaptée aux enjeux et aux différents publics pré-identifiés.

Les résultats de l'étude de contexte

Il doit être précisé que le quai des Flamands est une zone du port interdite au grand public, seulement visible et accessible par la mer. Ainsi, seuls les usagers du plan d'eau ont une vue sur la zone du projet, limitant de fait l'implication du « grand public » dans la concertation.

Les personnes rencontrées ont souligné la nécessité d'évoquer :

- La nature des sédiments dragués avec notamment la présence ou non de polluants de type PCB ou mercure ;
- Faire un état des lieux initial : faune / flore de la zone de la zone de dragage avec éventuellement des carottages ;
- Le lieu exact de la zone de clapage et de savoir s'il y aura une modélisation de ce dernier aura lieu afin d'éviter un retour des sédiments vers la cote ;
- Le déminage de la zone avant travaux ;
- L'importance de prendre en compte l'élevage des saumons dans la grande rade de Cherbourg ;
- L'intérêt du projet pour l'économie locale ;

- La prise en compte, lors de la planification des travaux, du championnat du monde de Ocean Racing (kayak de mer) en août 2028 pour une durée de 15 jours avec 35 nations représentées (500 participants) ;
- La nécessité de cesser, après ce projet, l'agrandissement des terrains pleins dans la grande rade ;
- Les impacts sonores en phase chantier et en phase d'exploitation. Il apparaît nécessaire de faire fuir les animaux avant d'effectuer une montée en puissance des travaux ;
- La sauvegarde des poissons migrateurs (saumons, anguilles...), des mammifères (phoques) et des oiseaux nicheurs sur le port ;
- Le calendrier des travaux ;
- Les impacts sur la pêche professionnelle et la pêche à pied (huîtres, bouquets, algues...).

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les modalités de participation recommandées par les garants ont été présentées une fois l'étude de contexte terminée. Ces recommandations sont conformes à l'article L121-15-1 du Code de l'environnement et, sont dans le respect des principes de la CNDP.

Ainsi il a été proposé au maître d'ouvrage un dispositif comme suit :

- Une réunion publique d'ouverture portant sur la présentation du projet et de ses enjeux, avec un exposé des finalités attendues de la concertation ;
- Des réunions bilatérales spécifiques entre acteurs du territoire et maître d'ouvrage, en présence des garants (protection de la biodiversité, pêche amateur et professionnelle, activités de loisirs de mer...). Ce dispositif a permis de prendre en compte les disponibilités des acteurs et leurs spécificités ;
- Une réunion publique de clôture pour la restitution de la synthèse des échanges et des contributions, mais également pour faire état des suites à donner à la concertation ;
- La possibilité d'organiser des ateliers ou des visites de terrain si nécessaire.

Autres dispositions complémentaires

- Mise à disposition d'un site internet, avec possibilité de déposer des contributions écrites et de questionner le maître d'ouvrage ;
- Élaborer un plan de communication pour informer, *in itinere*, les publics.

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Le maître d'ouvrage a mis en place un dispositif conforme aux recommandations des garants.

Le dispositif de concertation :

20 affiches & newsletters

4 encarts dans la presse

2 réunions publiques

4 rencontres particulières avec les différentes associations de la zone portuaire

1 site Internet de Ports de Normandie utilisé pour informer le public et lui donner la possibilité de déposer des contributions en ligne.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

D'une manière continue, le public a eu la possibilité de s'informer en consultant le dossier de concertation mis à sa disposition. Ce dossier était accessible et téléchargeable depuis le site internet de Ports de Normandie :

<https://portsdenormandie.fr/fr/projets/cherbourg/adaptation-du-port-de-cherbourg-au-developpement-des-emr-projet-dextension-du>

Le public a pu disposer d'informations claires sur les intentions du maître d'ouvrage. Il doit être précisé que les éléments relatifs aux impacts socio-économiques et environnementaux n'ont pas pu être présentés, étant toujours au stade des études.

Le dossier présenté était facilement compréhensible et accessible par tous.

Le dossier d'information a été publié dans le délai de 15 jours avant l'ouverture de la concertation pour informer le public et lui permettre de se préparer à la concertation.

Il doit être souligné que Ports de Normandie est un acteur important dans la vie locale, connu et bien identifié. De plus, son responsable local connaît parfaitement le tissu associatif cherbourgeois ce qui semble faciliter de fait les échanges au quotidien entre les acteurs du territoire.

De plus, l'information a été claire, transparente et relativement complète, permettant au public d'y avoir facilement accès. Ainsi, le droit à l'information a été respecté.

Le public a été informé qu'un projet équivalent finalement non mis en œuvre avait été autorisé en septembre 2016 après une enquête publique menée du 5 octobre au 5 novembre 2015. Le maître d'ouvrage a de fait expliqué les raisons pour lesquelles un nouveau projet est envisagé aujourd'hui et indi (qué ce qui le distingue du précédent en l'espèce l'opportunité de se positionner sur les EMR en façade atlantique.

Au final, le public a été informé de manière transparente et intelligible sur toutes les facettes du projet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Une réunion publique d'ouverture portant sur la présentation du projet et de ses enjeux s'est tenue le 10 juin 2025, avec un exposé des finalités attendues de la concertation.

Des réunions bilatérales spécifiques entre acteurs du territoire et maître d'ouvrage ont été organisées, en présence des garants (protection de la biodiversité, pêche amateur et professionnelle, activités de loisirs de mer...). Ce dispositif a permis de prendre en compte les disponibilités des acteurs et leurs spécificités.

Une visite du site de projet ouverte au public sur simple inscription a été organisée à la demande d'associations environnementales non familières du site et désireuses d'en connaître davantage sur le projet.

Le public a pu débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux. À cet effet, deux alternatives ont été présentées (un projet à l'Est du terre-plein ou de ne pas faire le projet). Ces dernières, tout en étant réalistes, n'ont pas suscité l'adhésion du public.

Une grande diversité de thématiques a été abordée dans le cadre de la concertation. Des échanges bilatéraux ont facilité un dialogue constructif entre les parties prenantes et plus singuliers sur certains aspects (impacts sur la biodiversité, économie générale du projet, cadre de vie et loisirs...). L'opportunité du projet a ainsi été examinée de manière multicritère, sous l'angle de la résilience du territoire.

Le public a pu échanger sur les réelles conséquences de l'augmentation estimée de l'activité de transport maritime, mais aussi sur les perspectives d'aménagement et de développement économique pour le territoire de proximité. Le lien avec d'autres projets programmés dans le secteur de La Manche a fréquemment été mis en exergue en insistant sur les possibilités de capter une partie de l'activité relative à ces opérations (Centre Manche 1 et Centre Manche 2...). À ce titre, le projet d'extension du quai des Flamands a été présenté comme un élément complémentaire indispensable aux autres installations portuaires de la façade atlantique.

Une réunion publique de clôture qui s'est tenue le 8 juillet 2025 a fait état d'une restitution des échanges et des contributions.

Les réunions réalisées en présentiel ont été suivies par un nombre restreint de personnes, ces dernières étant très souvent présentes pour exprimer un point de vue et pas seulement pour composer l'auditoire. La faible fréquentation des réunions publiques peut s'expliquer par l'organisation de réunions bilatérales qui ont été organisées entre les acteurs du territoire et le maître d'ouvrage en présence des garants.

Ainsi, les différents rendez-vous ont permis au public de rencontrer et d'échanger directement avec le maître d'ouvrage. Les participants ont pu les interroger sur plusieurs sujets, comme l'opportunité du projet, la prise en compte de l'environnement, les effets présumés sur l'économie, etc..

Les garants ont pu constater à plusieurs reprises lors de réunions, la réelle capacité d'écoute de Ports de Normandie et la réelle volonté d'entendre des options différentes de celles proposées. Plusieurs intervenants ont ainsi pu exposer leur point de vue sur d'autres modalités de mise en œuvre du projet.

Les divers événements ont permis la participation de cent-cinquante personnes.

Le public a également utilisé le site dédié à la concertation. Plusieurs consultations ont été réalisées, mais non comptabilisées par le maître d'ouvrage. Enfin, huit contributions ont été déposées en ligne, dont une enregistrée hors délai.

Les avis exprimés, tant verbalement que par écrit, ont été analysés par le maître d'ouvrage qui y a apporté des réponses lors de la réunion de clôture. Ces réponses ont permis d'affiner plusieurs points du projet, comme les caractéristiques techniques mises en œuvre. Il a également été abordé les pourparlers avec un second utilisateur du quai, non encore contractualisés à ce jour. A ses dires, ces pourparlers viendraient conforter la pertinence du projet.

Il peut être ajouté que le maître d'ouvrage s'est dit ouvert à la mise en place d'échange avec le public sur la suite du projet à l'issue de cette concertation.

Les garants considèrent dès lors que le porteur de projet a été transparent durant la concertation en exprimant trois types de réponse :

- Le public a globalement répondu présent pour une grande partie des rencontres. Jamais une opposition au projet n'a été clairement exposée. Chacun a pu faire valoir son point de vue et exprimer des attentes visant à minimiser d'éventuels impacts ;
- Le porteur de projet a su adapter l'organisation initialement prévue en tenant à laisser la parole à chaque fois que le public le désirait... Cela a été particulièrement le cas lors de la visite du site de projet ;
- Le maître d'ouvrage a répondu favorablement à des sollicitations hors projet lors des réunions bilatérales.

Ainsi, les garants considèrent que le dispositif de participation a été conséquent et adapté au projet, tant en termes de diversité des possibilités d'échanges qu'en termes de répartition des événements sur le territoire concerné par le projet.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

150 participant.e.s aux rencontres

Connexions uniques au site internet (non quantifiées par le maître d'ouvrage)

8 contributions

0 Cahier d'acteurs rempli

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

1 - L'opportunité du projet

Le public n'a pas exprimé d'hostilité au projet tout en demandant des précisions sur certains choix du maître d'ouvrage comme la publication des résultats des études et des analyses en cours ou avenir, l'accompagnement et le déroulement des travaux, la méthodologie retenue pour le dragage des sédiments. L'industriel EDF Power s'est même positionné sur un encouragement à la réalisation du projet.

2 - La publication des études et des analyses

Le public souhaite être informé des résultats des études et analyses en cours ou avenir notamment sur les sujets environnementaux et sur les sédiments dragués.

3 - L'appui de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER)

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) souhaite l'accompagnement du maître d'ouvrage par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER).

4 - L'annonce du calendrier des travaux

Une annonce du calendrier des travaux bien en amont de ceux-ci pour satisfaire une bonne organisation des activités des associations et des professionnels hébergés sur le port.

5 - Le dragage

Procéder avant les travaux à un effarouchement des mammifères marins (lutte contre les nuisances sonores) et à une surveillance de la turbidité vis-à-vis de l'élevage des saumons (propositions émanant de Ports de Normandie comme de certains acteurs).

6 - Le clapage

Communiquer notamment avec le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) sur la zone exacte de clapage des sédiments, sa périodicité pour une meilleure prise en compte des impacts sur les zones de pêche, notamment de la coquille.

7 – Le préjudice passé sur l'élevage de saumon

Le public, comme la presse, se sont interrogés sur les préjudices subis par l'élevage des saumons lors du dernier agrandissement du terre-plein des Flamands et souhaitent que cet épisode ne se renouvelle lors des travaux.

8 – Des agrandissements sur la mer jusqu'où ?

Le public a interrogé le maître d'ouvrage sur la nécessité de cesser, après ce projet, l'agrandissement des terrains pleins dans la grande rade.

9 – Divers

Réaliser si possible une étude de la courantologie suite au déplacement de la digue (proposition émanant de Ports de Normandie comme de certains acteurs)..

Le maître d'ouvrage a répondu, lors de la réunion de clôture, à toutes les observations du public en prenant des engagements de revenir vers lui après analyses ou dès que le projet se précisera ou rentrera dans sa phase de réalisation.

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Dans le cadre des réunions bilatérales, les propos échangés avec le Groupe d'Étude des Cétacés du Cotentin et des mammifères marins de la mer de la Manche (GECC) ont permis d'initialiser une collaboration entre l'association et le maître d'ouvrage.

À ce titre, il est proposé de développer un dispositif d'effarouchement progressif intégrant la vérification préalable de l'absence de cétacés dans la grande rade, par surveillance visuelle. Le GECC serait sollicité pour peaufiner le protocole (rideau de bulles sur le périmètre du chantier, pieu enveloppé d'une chaussette, expérimentation de techniques acoustiques innovantes...) et contribuerait à la validation finale du mode opératoire à mettre en œuvre en phase travaux. La finalité est l'amélioration de la détection des cétacés dans la grande rade.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

1. Se rapprocher plus spécifiquement de l'association Cotentin Kayak pour prendre en compte les contraintes liés à l'organisation de la manifestation internationale Ocean Racing de 2028.
2. Se rapprocher plus spécifiquement du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) pour prendre en compte les contraintes de la profession vis-à-vis de la pêche, notamment de la coquille.
3. Se rapprocher plus spécifiquement des gestionnaires de l'élevage de saumons en grande rade de Cherbourg pour éviter les impacts éventuels des travaux sur l'activité.
4. Étudier la possibilité de contractualiser avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour étudier la possibilité d'une collaboration avant et pendant la période des travaux.
5. Communiquer sur les préjudices subis par la « ferme des saumons » lors des travaux passés et les indemnités reçues pour mieux informer le public sur le sujet.
6. Travailler sur les propositions du GECC venant en complément des mesures d'effarouchement des cétacés dans la grande rade avant les travaux.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1. Mettre en place un comité de suivi associant la ville de Cherbourg, les associations et les professionnels de la zone portuaire afin d'échanger sur le résultat des études, l'annonce du calendrier des travaux, l'opération de dragage et le clapage.
2. Rester attentif à la publication de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ainsi qu'au contexte politique incertain pouvant engendrer des modifications sur les investissements à venir par les industriels.
3. Confirmer les réponses apportées au public sur ses inquiétudes concernant ou non les extensions des terre-pleins dans la rade de Cherbourg.

Liste des annexes

- Annexe 1 – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants
- Annexe 2 – Lettre de mission des garants

Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 24/07/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
<i>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</i>			
1. Se rapprocher plus spécifiquement de l'association Cotentin Kayak pour prendre en compte les contraintes liés à l'organisation de la manifestation internationale Ocean Racing de 2028.			
2. Se rapprocher plus spécifiquement du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) pour prendre en compte les contraintes de la profession vis-vis de la pêche, notamment de la coquille.			
3. Se rapprocher plus spécifiquement des gestionnaires de l'élevage de saumons en grande rade de Cherbourg pour éviter les impacts éventuels des travaux sur l'activité.			

4. Étudier la possibilité de contractualiser avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour étudier la possibilité d'une collaboration avant et pendant la période des travaux.			
5. Communiquer sur les préjudices subis par la « ferme des saumons » lors des travaux passés et les indemnisations reçues pour mieux informer le public sur le sujet.			
6. Travailler sur les propositions du GECC venant en complément des mesures d'effarouchement des cétacés dans la grande rade avant les travaux.			
<i>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</i>			
1. Mettre en place un comité de suivi associant la ville de Cherbourg, les associations et les professionnels de la zone portuaire afin d'échanger sur le résultat des études, l'annonce du calendrier des travaux, l'opération de dragage et le clapage.			
2. Rester attentif à la publication de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ainsi qu'au contexte politique incertain pouvant engendrer des modifications sur les investissements à venir par les industriels.			
3. Confirmer les réponses apportées au public sur ses inquiétudes concernant ou non les extensions des terre-pleins dans la rade de Cherbourg.			

Annexe 2 – Lettre de mission des garants

Le président

Paris, le 2 juin 2025

Messieurs,

Lors de la séance plénière du 2 avril 2025, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet d'extension du quai des Flamands du port de Cherbourg (50).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- 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, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, j'appelle votre attention sur :

- la nécessité de rappeler au public qu'un projet équivalent finalement non mis en œuvre avait été autorisé en septembre 2016 après une enquête publique menée du 5 octobre au 5 novembre 2015. Le maître d'ouvrage devra expliquer les raisons pour lesquelles un nouveau projet est envisagé aujourd'hui et ce qui le distingue du précédent ;
- la nécessité pour le public, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, de pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, pour ce faire, des alternatives crédibles devront être présentées, de même que l'ouverture de certaines thématiques dans le cadre de la concertation : une discussion autour des justifications économiques à l'origine du projet, le partage des données sur les prévisions de croissance du trafic

maritime, les bénéfices locaux à en attendre en termes d'emploi et de cadre de vie. Tout cela dans la perspective d'engager un débat avec le public sur l'opportunité du projet ;

- l'importance que le public soit informé sur les conséquences de l'augmentation envisagée de l'activité de transport maritime, les perspectives d'aménagement et de développement économique aux alentours au regard notamment des projets de parcs éoliens en mer déjà attribués ou en cours d'attribution sur la façade Manche-Est - mer du Nord. A cette occasion, un lien devra être fait avec les enseignements du débat public récemment organisé sur ce même territoire sur la révision du volet stratégique du document stratégique de la façade maritime Manche Est-Mer du Nord et sur la cartographie relative au développement de l'éolien en mer de cette façade maritime en travaillant avec les garant.e.s désigné.e.s dans le cadre de la phase de concertation continue pour qu'une coordination soit faite. Vous veillerez à insérer dans le périmètre de la concertation les évolutions à prévoir des autres ports de cette façade en complémentarité avec ce projet.
- Il s'agit que le public puisse débattre non seulement de l'agrandissement du port mais aussi de tous les enjeux et effets induits par ce projet dans son ensemble que votre étude de contexte permettra de mettre en lumière ;
- l'importance que le public soit informé de manière transparente et intelligible et puisse être entendu concernant les forts enjeux environnementaux du projet liés, d'une part, aux travaux (le déplacement préalable prévu de la digue actuelle de 200m vers le nord ; l'augmentation du niveau acoustique et vibratoire ; l'augmentation du trafic des poids lourds et des engins de chantier ; les incidences négatives sur les espèces et habitats naturels présents, terrestres et marins), et d'autre part, aux incidences sur l'environnement en phase d'exploitation des nouvelles infrastructures portuaires.

Je vous demande de faire des préconisations précises et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de vue du public y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour que tout soit mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte - ou non - vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique de
Marc PAPINUTTI
marc.papinutti
Date : 2025.06.02 09:10:02
+02'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Alban BOURCIER
Monsieur Dominique PACORY
Garants de la concertation préalable
Extension du port de Cherbourg (50)



PORT DE CHERBOURG - EXTENSION DU QUAI DES FLAMANDS (FL0)

Réponse au bilan de la concertation publique



03 septembre 2025

1. Introduction

Dans le cadre du projet d'extension du quai Flamands 0 dans le port de Cherbourg, Ports de Normandie a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle organise une concertation préalable du public conformément à l'article L.121-15-1 2° du code de l'environnement et selon les modalités des articles L.121-16 et L121.16-1 du même code.

Cette concertation s'est déroulée du 5 juin au 11 juillet 2025 sous l'égide de la CNDP.

Le 28 juillet 2025, le bilan de la concertation rédigé par les garants, a été communiqué à Ports de Normandie.

Conformément à l'article R 121-24 du code de l'Environnement, Ports de Normandie dispose de deux mois pour transmettre sa réponse au bilan à la CNDP.

2. Réponses de Ports de Normandie aux demandes de précisions et recommandations des garants

- a. Se rapprocher plus spécifiquement de l'association Cotentin Kayak pour prendre en compte les contraintes liées à l'organisation de la manifestation internationale Océan Racing de 2028.

⇒ *De premiers échanges ont eu lieu lors de la concertation. De nouveaux échanges auront lieu dans la suite de l'élaboration du projet et notamment lorsque le phasage et le planning des travaux seront connus précisément. Ils porteront entre autres sur les emprises nécessaires et le calendrier de la manifestation.*

- b. Se rapprocher plus spécifiquement du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins Normandie (CRPM Normandie) pour prendre en compte les contraintes de la profession vis-vis de la pêche, notamment de la coquille.

⇒ *La situation est similaire en ce qui concerne le CRPM. De nouveaux échanges porteront notamment sur les zones de pêche, la coactivité avec les opérations de clapage et le calendrier des travaux.*

- c. Se rapprocher plus spécifiquement des gestionnaires de l'élevage de saumons en grande rade de Cherbourg pour éviter les impacts éventuels des travaux sur l'activité.

⇒ *Il en est de même pour l'élevage de saumons. Concernant la turbidité, des mesures de réduction et de suivi seront mises en place lors des travaux les plus impactants.*

- d. Étudier la possibilité de contractualiser avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour étudier la possibilité d'une collaboration avant et pendant la période des travaux.
⇒ Ports de Normandie va prendre contact avec l'Ifremer pour étudier cette possibilité. Des échanges auront lieu dans la suite de l'élaboration du projet conformément aux attentes du CRPM Normandie.
- e. Communiquer sur les préjudices subis par la « ferme des saumons » lors des travaux passés et les indemnités reçues pour mieux informer le public sur le sujet.
⇒ Ports de Normandie ne souhaite pas polémiquer sur les travaux passés. Mais lors d'échanges avec les médias locaux, la réalité de la situation a été rappelée.
⇒ Il a été exposé que la ferme avait indemnisée par son assureur (dont la prime avait été financée par Ports de Normandie) et que par la suite l'assureur avait attaqué Ports de Normandie en justice.
⇒ Les expertises judiciaires n'ont pas conclu qu'il existait un lien entre la mortalité des saumons et les travaux de Ports de Normandie, notamment du fait que la ferme a un historique de fortes mortalités sur les saisons d'avant et d'après les travaux, indépendant de ces derniers.
⇒ Les eaux de la rade sont chaudes comparativement à des sites habituellement choisis pour faire de l'élevage de saumons.
⇒ Le mode d'exploitation a depuis été changé pour faire en sorte que les saumons résistent mieux aux températures élevées et au choc de salinité.
⇒ Les travaux ne concernent pas les voisinages de la ferme. Ils sont situés du même côté, vis-à-vis des courants qui traversent la rade, que les rejets des stations d'épuration de l'agglomération, et la Divette, dont les eaux sont parfois très chargées en sédiments. Ces rejets ne semblent pas impacter la ferme.
⇒ Par ailleurs des mesures particulières seront prises pour limiter tout risque (ordonnancement des travaux pour maximiser l'indépendance des travaux vis-à-vis des eaux de la Grande Rade, choix des moyens, respect des prescriptions de l'arrêté autorisant les travaux...).
- f. Travailler sur les propositions du GECC venant en complément des mesures d'effarouchement des cétacés dans la grande rade avant les travaux.
⇒ Des premiers échanges ont eu lieu lors de la concertation. De nouveaux échanges auront lieu dans la suite de l'élaboration du projet pour avancer sur les propositions du GECC. En complément, une procédure d'effarouchement sera mise en place lors des travaux les plus sensibles (battage des pieux, dragage). Elle sera soumise pour avis au GECC.
- g. Mettre en place un comité de suivi associant la ville de Cherbourg, les associations et les professionnels de la zone portuaire afin d'échanger sur le résultat des études, l'annonce du calendrier des travaux, l'opération de dragage et le clapage.
⇒ Les études seront mises à la disposition du public et des professionnels lors de l'enquête publique à venir. Ports de Normandie reste à l'écoute et communiquera sur le calendrier des travaux dès qu'il sera connu. Un comité de suivi pourra être mis en place dès lors que le projet entrera en phase opérationnelle, si cela découle du déroulé de l'instruction administrative.

- h. Rester attentif à la publication de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ainsi qu'au contexte politique incertain pouvant engendrer des modifications sur les investissements à venir par les industriels.
 - ⇒ *Les orientations de la PPE sont déterminantes pour l'avenir du port de Cherbourg. Ports de Normandie effectue une veille constante sur cette thématique et est en relation étroite avec les acteurs du secteur pour permettre de répondre au mieux aux besoins de la filière.*

- i. Confirmer les réponses apportées au public sur ses inquiétudes concernant ou non les extensions des terre-pleins dans la rade de Cherbourg.
 - ⇒ *Ports de Normandie n'a pas prévu dans son plan pluriannuel d'investissement de nouvelle opération d'extension de terre-plein à Cherbourg. Par ailleurs, Ports de Normandie s'est engagé à modifier son schéma directeur d'aménagement pour y supprimer le projet d'extension proche de la plage de Collignon si la procédure d'aménagement de la zone de la Croix Morel aboutissait favorablement dans la mesure où cette dernière apportait le foncier nécessaire aux activités portuaires.*