

DEPARTEMENT de la MANCHE

Extension du Quai Nord des Flamands

COMMUNE de Cherbourg-en-Cotentin



Source : Ports de Normandie

CONSULTATION PARALLÉLISÉE

Du jeudi 5 janvier à 9h00 au mercredi 8 avril 2026 à 17h00 relative à une
Demande d'autorisation environnementale pour l'extension du quai des Flamands
nord du port de Cherbourg en vue de l'adaptation du port au développement des
énergies marines renouvelables

COMPTE-RENDU de la première RÉUNION PUBLIQUE

Lundi 12 janvier 2026

1. Informations générales

- **Date** : Lundi 12 janvier 2026 de 18h à 19h45
- **Lieu** : Salon André Michel – Gare maritime Transmanche – Cherbourg-en-Cotentin
- **Objet de la réunion** : Présentation du projet et recueil des observations du public dans le cadre de la consultation parallélisée
- **Organisateurs** : Commissaire-enquêteur et Porteur de projet
- **Participants** :
 - Commissaire-enquêteur : Alain RENOUF
 - Porteur de projet : Philippe DEISS, Directeur Général ; Bertrand MARSSET Adjoint au Directeur, Laurent CLERGEAU Chargé de mission projets et environnement
 - Public : 3 personnes (voir feuille de présence) plus un journaliste

2. Introduction

Le commissaire-enquêteur ouvre la réunion à 18h15 et rappelle :

- Le **cadre réglementaire** de la concertation parallélisée, en application de la loi Industrie Verte de 2023 ;
- Les **objectifs** de la démarche : informer, présenter le projet, recueillir les questions et observations ;
- Les **modalités de participation** : 2 réunions publiques, 3 permanences, registres en ligne et papier, courriels et courriers papier.

Il est le garant de la bonne application du cadre de la consultation, de l'expression publique et du respect de chacun.

La procédure est maintenant presque complètement dématérialisée, elle est organisée pour permettre au public d'accéder aux documents du dossier de consultation, pour collecter les avis et observations et permettre à tous d'accéder, au fur et à mesure, aux nouveaux documents (compris les réponses du pétitionnaire aux questions). Seront déposés également sur le site du registre dématérialisé les comptes-rendus des deux réunions.

3. Présentation du projet

Mr DEISS présente les éléments suivants de contexte et les objectifs :

Le port de Cherbourg se compose de 4 ports juxtaposés (militaire, plaisance, pêche et commerce). Ce dernier comprend deux activités principales : le transmanche et le fret avec, depuis 2021, un trafic lié aux Energies Marines Renouvelables (EMR). Ce dernier a permis au port de Cherbourg de se développer de manière considérable, en exploitant des caractéristiques particulières : accès tous temps, profondeurs d'eau importantes, quais lourds et grandes surfaces de terre-plein.

Le port a acquis une bonne expérience sur les particularités de ce trafic (manipulation de produits lourds jusqu'à plusieurs milliers de tonnes et mise à disposition de très grandes surfaces de terre-plein), en participant aux quatre champs éoliens normano-bretons (St-Brieuc, Courseulles, Fécamp et

Dieppe). Cela a permis d'apporter en quelques années pour la région une richesse d'investissements et d'emplois d'une ampleur inégalée.

Les perspectives pour le développement de cette activité sont très importantes, à la fois en France et à l'étranger, compte-tenu des besoins croissants en énergie et de la recherche de productions renouvelables. Elles s'expriment en termes de projets éoliens posés (avec des poids de pièces d'équipements de plus en plus élevés), puis flottants, puis sans doute hydroliens (sur ce dernier point la position de Cherbourg est stratégique pour la construction, l'emport et la maintenance des machines qu'il est prévu d'installer dans le Raz Blanchard).

Ports de Normandie a déjà investi beaucoup pour adapter sa structure aux nouveaux besoins : construction de quais et de grande surface de terre-pleins (80 ha actuellement sont existants).

Le projet maintenant vise à répondre à la croissance de la filière EMR en étendant le quai lourd de Cherbourg, de manière à optimiser les flux logistiques, à répondre aux besoins actuels et futurs des acteurs de la filière et de maintenir les retombées socio-économiques pour le territoire. Compte-tenu de ses caractéristiques, ce sera un équipement sans équivalent en France.

Mr DEISS précise que d'ores et déjà des discussions avancées ont été faites avec une société (Bouygues Travaux Publics) pour la location du nouveau quai et de grandes surfaces de terre-plein, dans le cadre du contrat de celle-ci pour la construction de fondations en béton pour un projet à l'étranger. Cependant, la présente enquête ne concerne aujourd'hui que le projet d'extension du quai, et pas le développement du port (même si l'un entraîne l'autre).

Mr MARSSET prend ensuite la parole pour présenter plus précisément la localisation, les caractéristiques principales, le planning prévisionnel et les différentes phases du chantier.

Il explique aussi succinctement les précautions qui seront prises concernant les préoccupations environnementales du chantier (bruit, biodiversité, qualité de l'eau, etc.), en application de la démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC).

4. Échanges avec le public

La séance s'est poursuivie par une série de questions et remarques des participants :

Q 1 : Peut-on envisager l'accueil de nouvelles entreprises et/ou nouveaux emplois à valoriser grâce au projet ?

⇒ Oui, avec une activité de sous-traitance et toute une économie tournée vers le port, vers les EMR (filiale), et de nombreux investissements d'entreprises locales qui se développent

Q 2 : Pour la réalisation des fondations gravitaires par Bouygues TP il est prévu dans un premier temps de réaliser une banquette devant le quai. Celle-ci permettra l'échouage de barges, de manière à faire des chargements de fondations béton pesant environ 10 000 tonnes sans les contraintes de marée et de ballastage. Qui réalisera la banquette ?

⇒ Ports de Normandie porte dans son dossier la banquette, mais c'est Bouygues TP qui la réalisera, et prendra en charge également son enlèvement

Q 3 : De quelle nature est la banquette ? longueur*largeur 140*170m ?

- ⇒ C'est un ouvrage gravitaire en matériaux de carrière posés sur le fond
- ⇒ Oui ce sont les dimensions maxi, qui dépendront des barges qui viendront

Q 4 : Pourquoi l'autorisation déjà obtenue en 2016 n'est-elle plus valable ?

- ⇒ Elle n'était plus adaptée, l'état initial environnemental n'était plus d'actualité non plus et de plus à l'époque tous les matériaux dragués étaient réutilisés, il n'y avait pas d'immersion

Q 5 : L'engagement avec Bouygues pour des fondations en béton vers des champs éoliens en Angleterre est-il ferme ?

- ⇒ Il y a eu signature d'un protocole d'intention mais il n'y a pas encore de Contrat d'Occupation Temporaire de signé à ce stade. La signature est espérée au 1^{er} trimestre

Q 6 : Quels sont les enjeux redoutés ?

- ⇒ Ferme de saumon. Une phase sensible sera le déplacement de la digue ; un phasage de chantier à bien appréhender. Les études montrent que les courants de marée isolent le chantier de la ferme. De plus ces travaux n'ont pas la même ampleur de chantier que celui de 39 ha, le dragage à l'époque était beaucoup plus proche de la ferme
- ⇒ Autre phase délicate : l'immersion en mer des matériaux de dragage (principalement des sables, avec un faible pourcentage de fines) vis-à-vis des pêcheurs et ostréiculteurs. L'immersion devra se faire à des périodes les moins impactantes, selon les directives du futur arrêté préfectoral d'autorisation
- ⇒ Il faudra déterminer une période de moindre impact du chantier au niveau de la protection des postes transmanche en fond de darse, du fait de l'enlèvement de la digue Hersand avant sa reconstruction ;
- ⇒ Incidence sur la circulation maritime. Ce sujet a été abordé en Grande Commission Nautique en décembre 2025.

Q 7 : Quelles incidences sur la faune, la reproduction de poissons, les herbiers à zostère, quelle surveillance ?

- ⇒ Il y a effectivement des enjeux sur l'avifaune et les mammifères marins, et sur un herbier qui a été identifié dans les précédentes reconnaissances. Les sujets sensibles sont bien identifiés et il y aura des mesures de suivi (sédimentation, turbidité) et de protection

Q 8 : Quel sera l'impact de l'enlèvement de la digue et du chantier sur les autres postes à quai, notamment Flamand 1 ?

- ⇒ Oui il y aura sans doute des gênes, notamment lors de la présence du matériel de chantier et de la moindre protection par suite de l'enlèvement de la digue Hersand. Ports de Normandie a commencé à regarder comment reporter certains trafics sur FL2 ou FL3.
- ⇒ D'ailleurs il y aura moins d'activité sur le terre-plein lors du chantier car il y aura moins de clients dans cet intervalle, les champs éoliens en cours seront quasiment finis
- ⇒ Le chantier de Bouygues TP ne devrait pas trop contraindre les autres activités portuaires.

Q 9 : Quelle sera la durée du chantier ?

- ⇒ La durée prévue est de l'ordre de 15 à 18 mois

Q 10 : De combien sera la globalité du linéaire de quai après travaux ?

- ⇒ L'ensemble fera 720 ml

Q 11 : Quel choix sera fait entre une portance à 15 ou à 20 T /m2 ?

- ⇒ Le choix actuel est indiqué à 15 T/m² dans l'appel d'offres en cours (et en linéique à 60 T/ml sur la poutre de couronnement), avec option à 20 T/m². Selon la technique de construction, il est habituellement possible de réaliser des renforcements locaux jusqu'à 50 T/m²

Q 12 : Quelle sera la largeur du quai ?

- ⇒ Sa largeur (distance entre le bord à quai et la fin du talus sous le quai si projet en pieux) sera d'environ 40 m, mais pour l'usager ce sera transparent au niveau liaison quai/terre-plein

Q 13 : Y aura-t-il des aides financière pour ce projet ?

- ⇒ Les actionnaires de Port de Normandie, c'est à dire pour chaque port, l'agglomération, le département, la région, financent nos investissements. Ports de Normandie jusqu'à présent, a dégagé très peu de capacités d'autofinancement. A titre exceptionnel la Communauté d'Agglomération du Cotentin a prévu d'accorder une somme de 1,4 M € pour soutenir l'adaptation du port pour les EMR. Pour la suite, ce serait pris sur l'activité industrielle générée, que ce soit celle de Bouygues et puis après celle d'EDF, avec lequel nous avons signé un contrat de réservation. Par ailleurs le Syndicat Mixte Ports de Normandie a répondu à un appel à projets de l'ADEME sur le développement des énergies renouvelables pour une subvention importante (10 M €), réponse espérée courant janvier 2026.

5. Modalités de poursuite de la consultation

Le commissaire-enquêteur rappelle :

- Les prochaines dates de réunions ou permanences ;
- Les moyens de déposer une contribution (registres, site internet, courriel, courrier)
- La date de clôture de la concertation : **le 8 avril 2026 à 17h00**

Un flyer à l'intention du public, récapitulant l'ensemble des renseignements concernant l'organisation de la consultation et les moyens possibles d'expression, a été établi par Ports de Normandie, il était disponible à l'entrée de la réunion, et sera également mis à disposition du public en mairie de Cherbourg.

6. Clôture de la réunion

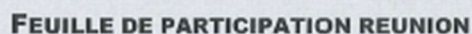
La séance est levée à 19h45. Le présent compte-rendu sera mis en ligne sur le site de la consultation et annexé au bilan final.

7. Annexes

- Diaporama
- Article Ouest-France

Dressé le 15 janvier 2026
Le commissaire-enquêteur

Alain RENOUF



Date : 12 janvier 2026

[illegible]