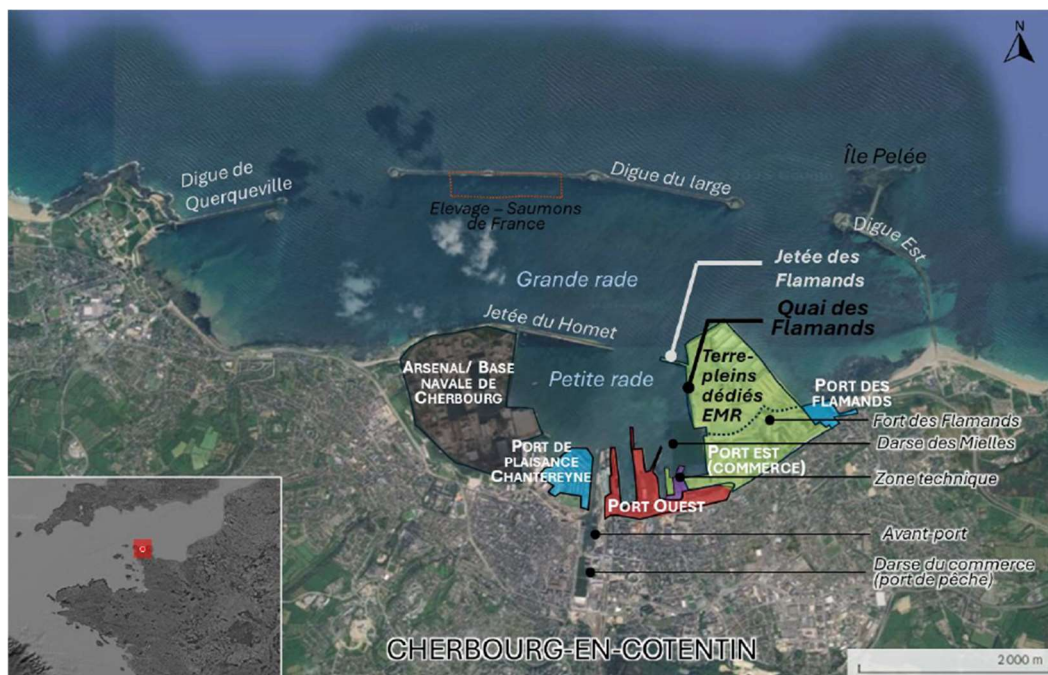


DÉPARTEMENT de la MANCHE

# Extension du Quai Nord des Flamands

COMMUNE de Cherbourg-en-Cotentin



Source : dossier 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 / 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
  - Représentants des collectivités : -
  - Public : 4 personnes (voir feuille de présence)

## 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, registre en ligne et papier, courriels et courriers papier.

Il est donc le garant de la bonne application du cadre de la consultation, de l'expression publique et du respect de chacun. A la fin de la consultation un rapport et des conclusions seront rédigés, qui présenteront les conclusions issues de la consultation, de manière à éclairer la décision que prendra finalement le préfet.

## 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 depuis une dizaine d'années 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 de l'ordre d'un ou plusieurs milliers de tonnes et mise à disposition de très grandes surfaces de terre-plein), en participant aux quatre champs d'éoliennes normano-bretons).

Les perspectives pour le développement de cette activité sont très importantes, 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 (39 ha).

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-économique pour le territoire.

Mr DEISS précise que d'ores et déjà des discussions avancées ont été faites avec une société (Bouygues Tavaux 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.

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

⇒ Oui une activité de sous traitance et toute une économie tournée vers le port et vers les EMR (filiale), avec de nombreux investissements privés.

Q : 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 plusieurs dizaines de milliers de 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 : De quelle nature est la banquette ? longueur\*largeur 140\*170m ?

- ⇒ Non, c'est un ouvrage gravitaire en matériaux posés sur le fond
- ⇒ Oui ce sont les dimensions max qui dépendront des barges qui viendront

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

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

Q : 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. Il est espéré au 1<sup>er</sup> trimestre

Q : Quels sont les écueils redoutés ?

- ⇒ Ferme de saumon et avifaune. 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.
- ⇒ 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

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

- ⇒ L'herbier est bien identifié et il sera protégé : il y a des mesures de suivi (sédimentation, turbidité) prévues

Q : Quel sera l'impact de l'enlèvement de la digue et du chantier sur les autres postes à quai notamment Flamand 1 ? (Note du rédacteur, c'est celui sur lequel ont lieu les trafics d'explosifs)

- ⇒ Oui potentiellement. Et notamment lors de la présence de la banquette. On a commencé à regarder comment reporter certains trafics ailleurs (qui génère des zones d'exclusion). Décaler sur FL2 ou FL3. Durée du chantier de 15 à 18 mois.
- ⇒ Pas trop d'activité sur TP lors du chantier donc quai disponible car pas de client dans cet intervalle.
- ⇒ Le chantier de BYTP ne contraindrait pas trop les autres activités portuaires : pas d'impossibilité

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

- ⇒ L'ensemble fera 720 ml

Q : Quel choix sera fait entre une portance à 15 ou à 20 T /m<sup>2</sup> ?

⇒ Le choix actuel est indiqué à 15 T/m<sup>2</sup> dans l'appel d'offres en cours (et en linéique à 60 T/ml au bord à quai), avec option à 20 T/m<sup>2</sup>. Selon la technique de construction, il est habituellement possible de réaliser des renforcements locaux jusqu'à 50 T/m<sup>2</sup>

Q : Quelle sera la largeur du quai ?

⇒ Sa profondeur (distance entre le bord à quai et la fin du talus sous le quai si projet en pieux) sera d'environ 40 m

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

⇒ Fonctionnement de PdN actionnaire de PdN. 1.4 M€ versé par l'agglo du cotentin le reste par l'activité industrielle générée (BYTP, EDF, ...). Sollicitation d'une subvention auprès de l'ademe vers mai/juin et réponse courant janvier 26.

## 5. Modalités de poursuite de la consultation

Le commissaire-enquêteur rappelle :

- Les prochaines dates de réunions ou permanences ;
- Les moyens de déposer une contribution (registre, 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.

## 8. Annexes

- Diaporama présenté
- Liste d'émargement

Dressé le 15 janvier 2026  
Le commissaire-enquêteur

Alain RENOUF