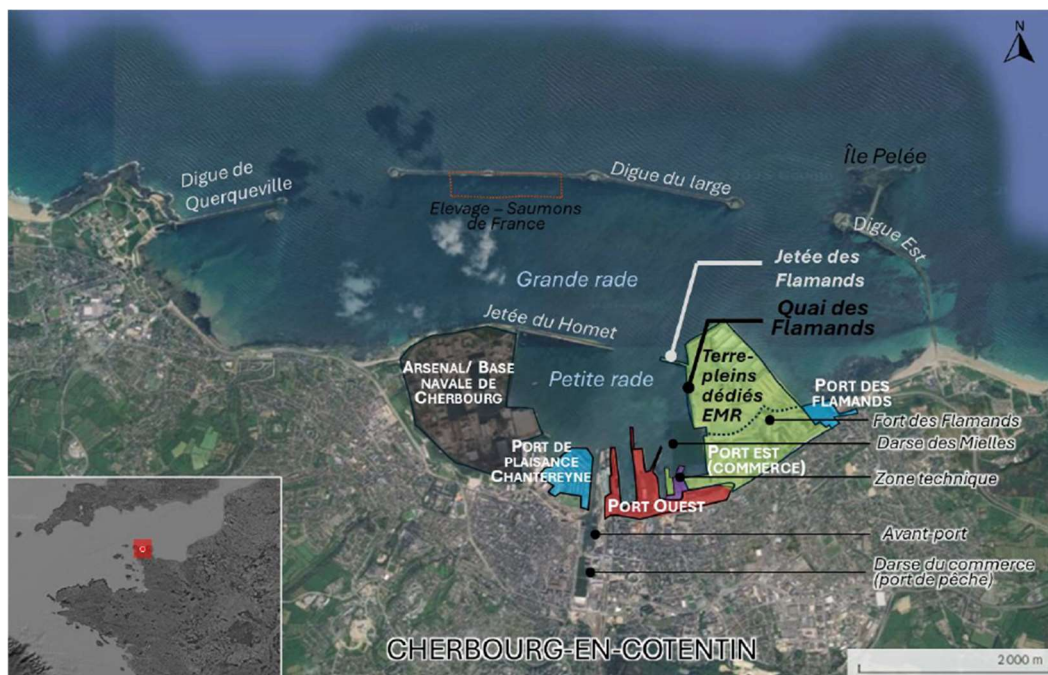


DÉPARTEMENT de la MANCHE

# Extension du Quai Nord des Flamands

COMMUNE de Cherbourg-en-Cotentin



Source : dossier Ports de Normandie

## CONSULTATION PARALLÉLISÉE

*Du jeudi 8 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 seconde RÉUNION PUBLIQUE

Mercredi 25 mars 2026

## 1. Informations générales

- **Date** : Mercredi 25 mars 2026 de 18h à 19h15
- **Lieu** : Salon André Michel – Gare maritime Transmanche – Cherbourg-en-Cotentin
- **Objet de la réunion** : Présentation de l'avancement de la consultation parallélisée, données recueillies : contributions, avis et questions, mémoires en réponse.
- **Organisateurs** : Commissaire-enquêteur / Porteur de projet.
- **Participants** :
  - Commissaire-enquêteur : Alain RENOUF
  - Porteur de projet : Bertrand MARSSET Directeur adjoint, Laurent CLERGEAU Chargé de mission projets et environnement
  - Représentants des collectivités : 1 personne (CAC)
  - Public : 3 personnes, dont 2 journalistes (voir feuille de présence)

## 2. Introduction

La réunion est ouverte à 18h15, Mr Marsset présente le sommaire du déroulé de la réunion et passe la parole au commissaire-enquêteur.

Celui-ci 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 ;
- L'**ajout** au cours de la période d'enquête d'un certain nombre de pièces supplémentaires sur la plateforme du registre dématérialisé, et notamment les avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS), de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

Ce type de démarche permet de créer un dialogue qui est plus riche parce qu'il y a la possibilité de créer des échanges.

Après la fin de la consultation le 8 avril au soir un rapport et des conclusions seront rédigés dans un délai de trois semaines, qui présenteront les conclusions issues de la consultation, de manière à éclairer la décision que prendra finalement le préfet.

## 3. Rappel du projet

Mr Marsset présente les éléments suivants :

En élément de contexte, Ports de Normandie s'implique depuis une dizaine d'années sur les Énergies Marines Renouvelables (EMR).

En 2014/2016, Ports de Normandie a investi environ 100 millions d'euros pour la construction d'un quai et une extension de terre-plein de 39 hectares. Aujourd'hui, on peut offrir à la filière 80 hectares de foncier disponible, et donc un seul quai lourd.

Sur les terre-pleins nous avons pu accueillir la construction d'une usine de pales (LM Wind Power), cela a permis de créer entre 7 à 800 emplois permanents. L'activité du port conventionnel a été multipliée par un certain facteur (on va voir les données dans les questions-réponses puisqu'on a remis les chiffres et là on avait indiqué par 7).

Il est possible de confirmer aujourd'hui que les EMR sont un pilier de l'activité du port de Cherbourg, parce que c'est une filière parfaitement adaptée à la configuration de ce port et qui n'a pas besoin, en particulier, d'hinterland c'est-à-dire d'arrière-pays qui génère ou qui consomme des flux portuaires. Le port pour cette filière-là se suffit à lui-même finalement.

Il y a des perspectives intéressantes, puisque dans les prévisions que fait l'État français il y a une part belle laissée à l'éolien en mer, aussi bien posée sur des fondations que flottant (au moment de la première réunion publique, la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) n'avait pas encore été votée, elle a été décidée entre-temps).

Et celle-ci confirme qu'effectivement, il y a un marché qui se consolide autour des appels d'offres éoliens en mer et même il y a une petite perspective sur l'hydrolien. A Cherbourg, on sait que le port aura forcément un rôle important à jouer sur l'hydrolien, du fait de sa proximité.

Par ailleurs les machines, les éoliennes grandissent en taille, en puissance, les projets s'accélèrent, et donc nous avons besoin de nous adapter.

Les travaux faits en 2014/2016 ont permis de mettre les premiers jalons et il est nécessaire d'adapter maintenant le port pour rester bien en phase avec le marché et ses besoins.

D'abord pour qu'on soit capable de traiter l'éolien flottant, et en l'occurrence des flotteurs. Les flotteurs d'éoliennes flottantes peuvent mesurer 90 mètres par 90 mètres par exemple, ce sont des choses qui sont bien spécifiques et ne peuvent être construites dans tous les ports.

Il faut qu'on puisse rétablir l'équilibre entre tout le foncier qu'on a créé et le linéaire de quai lourd disponible : c'est-à-dire qu'auparavant, on pouvait imaginer que pour un parc éolien, on importait des composants par un quai normal et on exportait des composants assemblés les uns aux autres par le quai lourd. Maintenant, même les composants pris à l'unité individuelle sont trop lourds pour transiter par un quai classique.

Donc il faut un quai lourd pour importer, un quai lourd pour exporter.

Et sur des projets plus petits, ça permet potentiellement d'accueillir deux projets simultanément, notamment un projet hydrolien et un projet éolien par exemple.

Dans le projet actuel, une relation forte a été faite entre l'extension de quai qu'on propose et un projet britannique, qui peut être le premier client à utiliser ce quai-là :

Il s'agit d'un projet de deux parcs en mer d'Irlande, entre l'île de Man et la Grande-Bretagne, qui comporte 67 fondations type gravitaire (GBS en anglais), dont on voit l'illustration sur les photos.

Ce sont des gros fûts en béton armés d'une soixantaine de mètres de hauteur, un poids d'à peu près 10 000 tonnes, 30 mètres de diamètre à la base.

Pour assumer ce projet-là, il faut pouvoir disposer de ce quai Flamand 0, avec une petite particularité dont on va parler.

Le quai en tant que tel qu'on projette, il fait aux environs de 140 mètres de long. C'est un quai qui supporterait 15 tonnes par mètre carré, peut-être 20 tonnes si on arrive à financer jusqu'à 20 tonnes.

Il nécessite le déplacement de la digue Hersant. On va voir les étapes du projet tout à l'heure, mais il faut reprotéger ce nouveau quai. Aujourd'hui, la digue Hersant traverse ce quai-là et donc il faut déplacer la digue, recréer une nouvelle digue plus au nord pour protéger cet ensemble-là.

Le projet anglais que j'évoquais tout à l'heure nécessiterait que le porteur du projet construise une banquette devant le quai. C'est ce qui est dessiné en rouge ici (voir sur le diaporama), justement pour assurer le transfert des fondations gravitaires qu'on voyait sur les photos tout à l'heure.

Le projet de construction de quai se fait ainsi en deux temps :

- Un premier temps pour permettre la construction du quai, le déplacement de la digue, une première phase de dragage.

- Ensuite le porteur de projet vient construire sa banquette et une fois qu'il a fini le projet, il s'en va, il enlève sa banquette et nous finissons le dragage devant le quai.

La nouvelle digue sera plus échantillonnée que l'actuelle, puisque celle-ci est pour partie émergée et pour partie submersible. La digue nouvelle qu'on voudrait créer est un peu plus haute, mais surtout elle est non submersible.

Juste pour illustrer les différentes étapes du projet : on prépare le déplacement de la digue, on construit la nouvelle digue tout en démontant l'actuelle, on fait une première phase de dragage, éventuellement de minage pour fracturer le rocher, notamment à l'endroit où, à terme, on veut voir une espèce de ce qu'on appelle une souille, c'est-à-dire une surprofondeur qui permet aux navires les plus profonds de rester à quai à marée basse sans échouer. Ensuite, on construit le quai, on l'équipe, on le finit, etc.

Le client vient faire sa banquette, il exploite la banquette, le quai pendant plusieurs mois, il enlève sa banquette et nous on finit ensuite de faire le dragage pour approfondir devant le quai à la profondeur définitive.

Les sédiments qu'on va draguer, il y en a le plus possible qui sera utilisé dans le cadre des travaux, soit pour la digue, soit pour le quai. Et les volumes qu'on ne peut pas recycler seront immergés dans une zone de clapage au large de Cherbourg, à environ 17 km (10 nautiques).

Le montant des travaux est estimé aux alentours de 30 millions d'euros.

En termes de planning : Les deux années 2025-2026 auront été mobilisées pour l'instruction administrative, y compris la réunion d'aujourd'hui. Les travaux de quai se dérouleraient de 2026 à fin 2027 pour la première phase.

Ensuite, on met à disposition le quai auprès du premier client en 2028. A cette date il fait sa banquette, et de 2029 à 2030, il exploite le quai.

En fin de période, on fait la deuxième phase de dragage.

Je ne sais pas si ça suscite les questions pour l'assemblée ? Non, on continue alors.

## 4. Exposé du commissaire-enquêteur

Je vais vous montrer les premiers éléments qu'on peut présenter après ces deux mois et demi de consultation publique.

- Pour illustrer la manière dont les personnes essayent de se renseigner et utilisent maintenant beaucoup le dématérialisé, j'ai présenté le tableau de bord de la consultation depuis son début : on voit qu'au 22 mars il y avait eu 6 219 consultations de la plateforme (ce midi on était à 6 480), et il y a eu 2 846 pièces de dossiers qui ont été téléchargées par 2 146 personnes.

- La seconde diapo présente le nombre de téléchargements par pièces du dossier : en premier c'est l'avis de consultation du public (285), puis la description du projet (245), ensuite par exemple le dossier d'étude d'impact (109), la concertation préalable (75), etc.

- J'ai ensuite préparé un tableau du nombre de téléchargements pour les documents qui ont été mis sur la plateforme pendant la durée de la consultation. C'est intéressant parce que cela montre que le dialogue avec le public fonctionne.

Le compte-rendu de la première réunion publique a été consulté 67 fois, les avis de l'ARS 41 fois, de la MRAe 21 fois, de la DDTM 11 fois, de la Grande Commission Nautique 10 fois, etc.

On s'aperçoit ainsi que les pièces supplémentaires qui ont été mises sur le site au fur et à mesure de la consultation ont été largement consultées par des personnes du public.

- Ensuite sur les contributions du public, je précise que j'ai reçu cet après-midi une neuvième contribution.

Les deux premières contributions, c'est juste un mail que j'ai reçu de Cherbourg Maritime, qui demandait s'il pouvait intervenir deux fois, une fois en tant qu'individu et une fois en commun avec quelqu'un d'autre. Je lui ai fait une réponse, c'est la contribution numéro deux, que j'ai mise aussi sur la plateforme, pour pouvoir expliquer à tout le monde que oui, on a le droit aussi de s'exprimer plusieurs fois (et même de changer d'avis, cela peut arriver).

La contribution n° 3 provient de Cherbourg Maritime : c'est un opérateur du port qui est, je pense, très intéressé au développement du port, et qui émet un avis favorable parce que le projet vise à renforcer la compétitivité du port.

Ensuite, il y a trois personnes individuelles, qui ont toutes dit qu'elles étaient favorables, convaincues que l'activité portuaire en croissance du port de commerce de Cherbourg pour les énergies renouvelables nécessite l'allongement du quai des Flamands.

La contribution numéro 7 est un petit peu en retrait : Saumon de France a exprimé le fait qu'ils vont avoir une valeur commerciale de cheptel dans les cages qui est très importante, plusieurs millions d'euros, et qu'il ne faudrait pas qu'il y ait une grande catastrophe à cause des travaux, parce que ça pourrait mettre en péril la vie de la société.

Sur ma demande Mr Marsset précise qu'ils ont déjà eu des réunions avec les représentants de Saumon de France, au moins deux ou trois. Saumon de France a proposé un principe de garantie financière, avec un projet qu'ils nous ont transmis par mail, permettant de couvrir l'activité sur le plan économique. Nous leur avons répondu il n'y a pas très longtemps qu'on allait proposer à nos élus

d'abord le principe de cette garantie, et ensuite on en discuterait des modalités si les élus étaient favorables.

Question du CE : aura-t-on une réponse avant la fin de la consultation ?

Réponse de Mr Marsset : Je n'en suis pas certain, et notamment parce que j'ai envoyé aussi une demande auprès de Saumon de France pour qu'ils puissent chiffrer précisément les données qui figurent dans le projet de convention qu'ils nous ont transmis, qu'on sache de quoi on parle : Est-ce que plusieurs millions d'euros, c'est le chiffre d'affaires, la marge, la marge brute ? Pour qu'on puisse discuter sur des éléments tangibles si, encore une fois, nos élus souhaitent aller sur ce terrain-là.

Ensuite, (contribution n° 8) il y a un avis favorable de la Direction de l'attractivité et du développement de la CAC qui soutient le projet, en précisant qu'il faudra aussi une bonne prise en compte de l'environnement.

Cet après-midi avant la réunion a été reçue une nouvelle contribution d'un organisme qui s'appelle Terre Bleue le Cotentin, qui est un réseau fédérateur des acteurs du maritime et qui émet aussi un avis favorable : Nous apportons notre plein soutien à la réalisation de ce projet, stratégique pour le port de Cherbourg et pour l'avenir maritime du territoire.

Donc il n'y a pas d'avis défavorable au sens propre.

## **5. Questions du commissaire-enquêteur**

Pendant cette consultation, j'ai pris le choix de poser des questions au fur et à mesure du déroulement de la consultation, ce qui a permis au public de prendre connaissance des réponses qui, elles aussi, ont été mises sur la plateforme.

### **➤ Q 1 - Ma première question concernait le financement du projet.**

J'avais posé une question à la première réunion publique pour savoir s'il y avait des subventions. Vous aviez répondu oui, de mémoire, il y avait 1,4 millions € de la CAC.

Et vous aviez noté une demande en cours auprès de l'ADEME, avez-vous eu une réponse ?

- On a eu une réponse, mais ils nous ont demandé de ne pas la communiquer.

Pour ce qui concerne le financement, 30 millions d'euros, ce n'est pas rien, donc j'ai souhaité savoir quels sont les revenus de Port de Normandie, et mettre en regard l'évolution du port depuis la dernière décennie, en tonnage, en valeur, avec des prévisions ou des prospectives, autant que faire se peut, par rapport à l'évolution du tonnage et des revenus sur les 10 prochaines années.

Les revenus, ce sont en fait la location des terre-pleins qui sont utilisés par les utilisateurs.

Il y a des utilisateurs constants qui sont, par exemple, l'usine de LM Wind-Power, qui paye un loyer par rapport à son occupation. Il y a d'autres bâtiments qui payent également un loyer.

Et puis il y a les locataires de circonstance, qui expriment des besoins, et à qui Ports de Normandie attribue des conventions d'occupation temporaire (COT).

Le tableau montre bien que, jusqu'à l'année 2020, avant le démarrage de l'activité EMR, à la fois le tonnage sur le port de Cherbourg et les revenus fonciers étaient à des niveaux qui étaient faibles. D'où la volonté politique de positionner le port sur les EMR.

Et depuis 2020, où il y a eu les premiers clients liés avec les parcs de Saint-Brieuc, Fécamp, Courseulles et maintenant de Dieppe-Le Tréport, les tonnages ont beaucoup progressé. Mais surtout on constate des revenus fonciers qui ont également beaucoup progressé puisqu'à partir de 2021, on est toujours supérieur à un million d'euros annuels, et avec des années à beaucoup plus (jusqu'à 4 millions d'euros le maximum en 2025). Il est prévu pour 2026 5,6 millions et ensuite encore une assez forte progression à plus de 7 millions d'euros certaines années.

Effectivement, c'est ça qui nous permet d'amortir le quai Flamand Zéro en projet, mais également les quais qu'on a construits en 2014 et l'extension faite en Grande Rade en 2015/2016, ce qui représente au total d'à peu près 130 millions d'euros à amortir. Ce sont ces revenus-là qui permettent de l'assumer.

➤ **Q 2** - La question numéro 2 était un peu dans le même sens, c'est-à-dire : Est-ce que vous pouvez préciser quels sont déjà les engagements en cours ou à venir ?

Alors oui, sans tout raconter, parce qu'effectivement il y a des projets qui sont soumis jusqu'à assez tard à des accords de confidentialité et dont effectivement on ne peut pas parler aujourd'hui.

Mais ce dont on peut parler, c'est celui du projet anglais que j'évoquais tout à l'heure en 2027/2028. On a également, en 2027/2029, les deux projets de ferme pilote hydrolienne du Raz Blanchard, donc Normandie Hydrolienne pour le projet NH1 et Hydroquest pour le projet Flowat.

En 2029/2032 c'est le parc dit de Barfleur, mais qui s'appelle Centre Manche, qui commencerait à occuper le port de Cherbourg sur trois années.

Et puis après, on a d'autres projets plus modestes par exemple sur des protections de câbles inter-éoliennes (des petits blocs béton pour lester les câbles), un contrat qui dure depuis plusieurs années avec Assos Opsi. Et puis il y a d'autres projets qui sont aussi dans les cartons.

En fait, finalement, le port est à la fois multi-technologie dans la mesure où il s'adresse à l'éolien posé, l'éolien flottant, l'hydrolien et il y a plusieurs sous-filières des EMR.

Le port est aussi multifonctions, parce qu'on fait de la production, par exemple les pales, de la logistique, des hubs d'assemblage et même des bases de maintenance, pas spécifiquement à Cherbourg pour le moment, mais aussi à Ouistreham et à Dieppe.

Et puis multi-marchés puisqu'on est sur le marché français mais aussi sur le marché britannique et sur le marché irlandais, la Grande-Bretagne est vraiment toute proche.

Tout cela rassure sur la cohérence des projets. Et ce qui rassure aussi, c'est à ce stade la confirmation de l'État français de sa politique énergétique.

Alors peut-être avec un petit décalage dans le temps par rapport aux ambitions initiales, mais avec des perspectives de parcs de plusieurs gigawatts en Manche mer du Nord et avec un constat permanent de manque de places portuaires pour assumer ces programmes-là.

➤ **Q 3** - Donc vous avez commencé à répondre sur ma question numéro 3.

Parce qu'à l'époque où je l'ai posée, la programmation pluriannuelle de l'énergie n'était pas votée. Je m'étais renseigné un petit peu sur ce sujet, qui pouvait poser des problèmes. Effectivement, il y avait eu des débats en commission de l'Assemblée nationale pour orienter la politique de l'énergie de la France. Et puis à un moment le Premier ministre, Monsieur Bayrou, a dû partir après le renversement du gouvernement.

Donc c'était resté un petit peu en stand-by et puis ceux qui sont passés après n'ont pas voulu toucher à ce sujet-là qui était un petit peu délicat.

En février Mr Lecornu a pris les choses en main et a décidé qu'il était urgent de doter le pays d'une orientation pour la gestion et la production de l'énergie et donc de publier cette programmation pluriannuelle de l'énergie numéro 3. Celle-ci change quand même pas mal par rapport à la PPE2, puisque sur la PPE2, on supprimait des centrales nucléaires, et maintenant dans la PPE3, on envisage d'en reconstruire d'autres, pour pouvoir assurer l'indépendance énergétique de la France.

Et pour ce qui concerne les énergies renouvelables, la nouveauté c'est qu'il est question dans la PPE3 de faire un appel d'offres pour l'hydrolien, ce qui n'avait pas été fait jusqu'ici. Également c'est la confirmation du développement de l'éolien marin, et de restreindre le développement sur l'éolien terrestre

➤ **Q 4** - J'avais entendu parler par Ports de Normandie que, concernant les aspects nautiques du projet, il y avait eu une réunion en décembre de la Grande Commission Nautique. J'ai demandé à avoir connaissance du compte-rendu de cette commission.

Ce n'est pas un avis réglementaire du Code de l'environnement, mais on sait bien que pour effectuer des travaux dans les ports il faut prendre en compte les considérations des autres utilisateurs.

Il résulte de l'avis (mis en communication sur la plateforme du registre dématérialisé) que la commission nautique, après débat, a émis un avis favorable à l'unanimité, avec quelques recommandations. Parmi celles-ci, était mis en exergue notamment la nécessité d'anticiper le moment critique de la déconstruction et de la reconstruction de la digue, parce que pendant cette période toute la darse derrière va être moins abritée. En conséquence l'idée c'est peut-être que ces travaux se passent pendant l'été, de façon à éviter les tempêtes qui pourraient susciter une agitation trop importante dans la darse.

Elle posait des questions aussi par rapport au balisage de l'entrée qui s'appelle le chenal du Hommet : questions sur le balisage provisoire du chantier et aussi sur le balisage définitif, parce qu'actuellement c'est une bouée qui est au large de la digue submersible, il faudra décider si ce sera une bouée, ou un feu sur mât à l'extrémité.

Et puis ils souhaiteraient qu'il y ait une étude qui soit faite pour étudier l'impact des conditions modifiées de courant et de houle en petite rade avec la nouvelle digue.

➤ **Q 5** - Il y a eu une concertation préalable au mois de juin-juillet de l'année dernière à l'initiative de Ports de Normandie, ce n'était pas du tout obligatoire mais ils avaient voulu essayer de mesurer l'intérêt de la collectivité et des habitants sur ce projet-là.

À la suite de cette concertation, le rapport de compte rendu qui avait été fait par les garants de la concertation avait émis des recommandations par rapport à Ports de Normandie en demandant de continuer à discuter avec les différents intervenants sur le port pour pouvoir les tenir au courant de ce qui se passe et j'ai voulu savoir si cela avait été fait.

Ports de Normandie a répondu qu'effectivement il y a eu des contacts avec Saumon de France, contacts aussi avec le Groupe d'Étude des Cétacés du Cotentin (GECC) : On les a rencontrés en mars 2026 pour évoquer les périodes de présence des mammifères, les impacts potentiels, les mesures de suivi, etc.



Ensuite Ifremer, un contact pour proposer un temps d'échange, on garde la possibilité de les rencontrer en tout cas.

Pour ce qui concerne le Comité Régional des Pêches et Cotentin Kayak, ce qui va les intéresser particulièrement c'est quand on connaîtra le phasage précis des travaux, pour qu'ils évaluent l'un l'impact sur les pratiques de pêche ou d'élevage et l'autre sur les éventuelles compétitions qu'ils organisent,

Ainsi dès qu'on aura une vision un peu plus précise de l'ordonnancement des travaux et des phasages, on pourra reprendre contact avec eux.

## 6. Avis des organismes consultés

- Les trois diapositives suivantes concernent les avis émis par les organismes concernés réglementairement ; l'ARS (Agence Régionale de Santé), l'Autorité Environnementale et la DDTM. A la suite de ces avis, il y avait des questions qui étaient posées : L'ARS 5 questions, l'Autorité environnementale 18 questions et la DDTM, pratiquement 40.

Sans rentrer dans le détail, Ports de Normandie va expliquer un peu la globalité de ces réponses.

➤ Pour l'ARS, sur le suivi microbio de la colonne d'eau, on a précisé les protocoles et les suivis qu'on allait faire.

On nous demandait de détailler l'impact acoustique vibratoire des travaux : on le prend en compte dans l'étude d'impact avec des modélisations et des mesures d'accompagnement pour essayer de faire en sorte que les travaux aient le moins d'impact possible. L'idée c'est d'éviter d'effectuer des travaux la nuit, pas de travaux bruyants la nuit ou le week-end. Probablement que le dragage sera lui en 24h/24, mais en général le dragage n'est pas la partie la plus bruyante.

Consommation d'eau, là c'est plutôt lié au premier client Bouygues TP, qui viendrait pour faire des fondations gravitaires en béton. On a eu confirmation que le port était capable de fournir de l'eau, c'est l'agglomération, mais via le port, en quantité suffisante.

Assainissement autonome pour la basse vie, c'est un détail, mais il faut qu'on valide le système d'assainissement par le SPANC.

Surveillance des poussières : des mesures de réduction spécifiques qu'on a exposées et des procédures normalisées qu'on va mettre en œuvre.

➤ Je poursuis peut-être sur la **MRAE** :

On a apporté à chacune de leurs questions des précisions ou des renvois à notre document d'étude d'impact, en complétant et en précisant tout ce qui concernait les impacts et notamment les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser), où pour chaque activité on évalue un impact et on essaie de proposer une façon de l'éviter. Si on ne sait pas l'éviter, on explique comment réduire et si on ne sait pas le réduire, on explique comment on prévoit de le compenser.

Donc c'est plutôt sur des détails qu'on a pu apporter des réponses et tout ça est disponible sur le registre dématérialisé.

➤ Et puis l'avis de la DDTM :

Ce sont les 40 questions évoquées, le mémoire en réponse reprend les modifications qui vont y être apportées. A la suite de ces questions, Ports de Normandie a modifié un petit peu le dossier : on a

actualisé des données scientifiques, il se peut qu'il y ait des données qui étaient jugées trop anciennes par la DTM, on les a réactualisées. On a aussi réévalué le niveau d'impact pour certaines activités de l'opération, en phase travaux notamment.

On a apporté des précisions sur les mesures de réduction, comme pour l'avis de la MRAE, et on a modifié quelques fiches de mesures, de suivi ou de compensation.

Là aussi, ça renvoie souvent à des points communs avec la MRAE.

## **7. Modalités de poursuite de la consultation**

Le commissaire-enquêteur rappelle que la consultation sera ouverte jusqu'au 8 avril à 17h00.

D'ici là, sous huit jours, je ferai un compte-rendu de la réunion publique et je le mettrai en ligne sur la plateforme.

L'apport des contributions sera toujours possible jusqu'au 8 avril à 17h.

Comme annoncé je ferai une dernière permanence au public le 8 avril à la mairie de Cherbourg, de 14h30 à 17h.

Le vendredi 10 avril matin, je rencontrerai Ports de Normandie pour lui transmettre un document qui s'appelle le Procès-Verbal de synthèse, lequel rassemble le bilan du déroulement de la consultation et dans lequel il y aura mes éventuelles dernières questions. Si j'ai des questions pour Ports de Normandie, ils auront 5 jours pour y apporter réponse.

Et ensuite, les commissaires enquêteurs ont l'obligation réglementaire de présenter leur rapport au plus tard pour le 29 avril, c'est-à-dire 3 semaines après le 8 avril.

Ce rapport sera mis en ligne, toujours sur la plateforme du registre dématérialisé, ce qui veut dire que sur cette plateforme, il y aura la totalité du dossier, de la démarche avec tous les documents qui sont intervenus entre les deux.

On attend vos questions. En l'absence, on vous remercie de nous avoir écoutés.

## **8. Clôture de la réunion**

La séance est levée à 19h15. Le présent compte-rendu sera mis en ligne sur le site de la consultation et annexé au bilan final.

## **9. Annexes**

- Diaporama présenté
- Liste d'émargement

Dressé le 27 mars 2026  
Le commissaire-enquêteur

Alain RENOUF

**FEUILLE DE PARTICIPATION REUNION**

**OBJET : EXTENSION DU QUAI DES FLAMANDS NORD – REUNION PUBLIQUE N°2**

**Lieu : Salon André Michel – Gare maritime Transmanche - Cherbourg**

**Date : 25 mars 2026**

[illegible]