



PORTS DE NORMANDIE

Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour l'accueil, sur la Zone Industrielle des Mielles de Cherbourg, d'activités logistiques ou industrielles, en soutien/complément d'activités portuaires existantes ou en développement.

Mémoire d'information

Date et heure limites de remise des propositions

Le 17 juillet 2024 à 12.00h

SOMMAIRE

1.	OBJET DU DOCUMENT	3
2.	LE CONTEXTE.....	3
2.1	Ports de Normandie	3
2.2	Port de Cherbourg.....	4
3.	L'APPEL À MANIFESTATION D'INTERET	7
3.1	Objet	7
3.2	Critères.....	7
3.3	Cadre juridique et aspects contractuels	8
4.	PRÉSENTATION DU PORT DE CHERBOURG.....	9
4.1	Présentation générale	9
4.2	Focus sur l'activité construction/réparation/refit nautique et navale	12
4.3	Focus sur l'activité Transmanche	17
4.4	Focus sur les Energies Marines Renouvelables	18
4.5	Autres activités	20
5.	LE LOT 26 OBJET DE L'AMI.....	21
5.1	Le Lot 26	21
5.2	La dépendance.....	22
5.3	Les tarifs	22
6.	ANNEXE 1 : PLANS ET SURFACES LOT 26	23
7.	ANNEXE 2 : PLANS HANGAR 9.....	25
8.	ANNEXE 3 PLAN DE RECOLEMENT LOT 26.....	26
9.	ANNEXE 4 CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE	27
10.	ANNEXE 5 DOCUMENTS D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES TELECHARGEABLES SUR LE SITE INTERNET DE PORTS DE NORMANDIE	31

1. OBJET DU DOCUMENT

Le présent document, désigné « Mémoire d'Information », vise à présenter les principales caractéristiques du port de Cherbourg, ainsi que celles du lots foncier et immobilier à louer. Il précise également les attentes et orientations de PORTS DE NORMANDIE envers le futur occupant.

2. LE CONTEXTE

2.1 Ports de Normandie

Ports de Normandie est une structure portuaire dédiée regroupant la Région Normandie, les Conseils Départementaux de la Manche, du Calvados et de la Seine-Maritime mais, également, la Communauté Urbaine de Caen-la-Mer, et les Communautés d'Agglomération du Cotentin et de la région Dieppoise.

Autorité portuaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe depuis le 1^{er} janvier 2019, PORTS DE NORMANDIE a pour rôle d'aménager le domaine portuaire, de choisir les intervenants portuaires, (concessionnaires, remorquages...) d'orienter la politique de développement des ports et, enfin, de garantir la sécurité des accès nautiques.

Disposant de dessertes multimodales de qualité qui les relient aux principaux axes européens de circulation, les ports de Caen-Ouistreham, de Cherbourg et de Dieppe offrent des capacités portuaires leur permettant de traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités logistiques et industrielles variées.



Avec un trafic de près de 7 millions de tonnes de marchandises et 2 millions de passagers, PORTS DE NORMANDIE s'affirme ainsi comme une place portuaire significative à l'échelle française qui accueille sur son domaine une diversité d'activités et de filières telles que le transmanche, les vracs solides ou liquides, la croisière, l'industrie, la pêche, la plaisance, grâce à ses trois ports polyvalents et complémentaires. Face aux mutations économiques, aux évolutions des circuits industriels et logistiques qui en découlent, PORTS DE NORMANDIE cherche en permanence à s'adapter à cet environnement, en identifiant de nouvelles voies de développement. Ainsi, un investissement conséquent a été réalisé sur le port de Cherbourg au milieu des années 2010, afin de permettre au port d'accueillir la filière Energies Marines renouvelables.

2.2 Port de Cherbourg

Le port de Cherbourg traite un trafic annuel total d'environ 750 000 passagers transmanche et croisière et 1,6 Mt de fret transmanche et de marchandises conventionnelles (diverses et vrac).

L'activité logistique est dominée par le transmanche qui représente environ 1 000 escales et 90 000 remorques/an. Cette activité s'est sensiblement développée sur le marché Irlande depuis la mise en œuvre du Brexit.

L'activité vrac vient ponctuellement compléter cette activité.

Ports de Normandie s'appuie également sur le savoir-faire des filières logistiques historiques, notamment celles relatives à la classe 1, pour générer de la valeur ajoutée locale. Environ 3 000 T de produit de cette classe transitent chaque année par le port. Orano Finalise son implantation sur le port. Son site produira des emballages TN Eagle qui permet le transport et l'entreposage à sec du combustible utilisé pour les centrales nucléaires du monde entier.

Par ailleurs, le port voit régulièrement transiter des colis industriels de/vers le tissu économique local.

Port industriel, Cherbourg mise sur la performance des entreprises locales ainsi que ses équipements spécifiques pour densifier ses filières économiques : Energies Marines Renouvelables, transformation des produits de la mer, construction et réparation navale/nautique notamment.

La filière pêche s'organise autour d'une Halle à Marée qui traite environ 5 à 6 000 T par an, et de zones d'activité dédiées, à partir desquelles s'est notamment développée une activité de mareyage.

Cherbourg, en ce qui concerne la filière nautique et navale, s'appuie sur une longue histoire dans le secteur de la construction navale et nautique avec des entreprises comme Naval Group, CMN, Grand Large Yachting, Efinor-Allais....

Le port dispose, par ailleurs, d'équipements de mise à sec pour des unités allant jusqu'à une centaine de mètres, qui sont mis à disposition des industriels de la construction et de la réparation navale, du secteur de la pêche, du nautisme, du secteur militaire ou régalien et du transport de passagers. 200 mises à sec par an sont réalisées en moyenne. Ces moyens de mise à sec destinés aux acteurs économiques, viennent en complément du Travelift du port de plaisance (Port Chantereyne).



©JeromeHouyvet.c

Enfin, dans un contexte marqué par la réalisation d'importants investissements pour accueillir les activités-industriales-portuaires liées aux Energies Marines Renouvelables (éoliennes, hydroliennes), le port de Cherbourg connaît une diversification de ses trafics. PORTS DE NORMANDIE met, en effet, en œuvre des conditions singulières pour apporter une réponse pertinente aux besoins de fabrication industrielle, de logistique, de construction-maintenance de parcs éoliens en mer posés ou flottants, ainsi qu'hydroliens.



©LMWINDPOWER



©Biplan-L.Pouyadoux

Le contexte de cet AMI est donc marqué par une évolution sensible du port de Cherbourg. Cette évolution se traduit par la volonté de conforter et développer les activités historiques du port : Transmanche, Classe 1, logistique portuaire en général, construction et réparation navale/nautique, pêche et transformation des produits de la mer. La vocation de l'AMI est aussi de poursuivre la diversification de l'activité du port.



©Biplan-L.Pouyadoux

3. L'APPEL À MANIFESTATION D'INTERET

3.1 Objet

Depuis l'entrée en vigueur de la loi SAPIN II, n° 2016-1691 du 9 décembre 2016, par l'ordonnance n° 207-562 du 19 avril 2017, la délivrance des titres d'occupations du domaine public fait l'objet d'une procédure spécifique selon l'activité exercée dans le cadre de l'occupation. Les COT délivrées en vue de l'exploitation d'une activité économique doivent faire l'objet d'une mise en concurrence et d'une procédure de sélection préalable en respectant les principes d'impartialité, de transparence et de publicité, conformément à l'article L2122-1-1 du CG3P.

Dans ce cadre, le présent Appel à Manifestation d'Intérêt, (AMI) a pour objet de susciter des candidatures et propositions puis de sélectionner, le cas échéant, une ou plusieurs entreprises souhaitant s'implanter sur le port de Cherbourg.

L'AMI s'adresse à toutes sociétés ou groupements de sociétés intéressé(e)s et qui expriment des besoins fonciers et/ou immobiliers et qui souhaitent développer des activités économiques nécessitant la proximité du plan d'eau et de l'outillage portuaire.

L'AMI est une procédure ouverte au dialogue et de la co-construction du projet de l'entreprise afin de créer les conditions les plus favorables à sa réussite.

Les projets doivent impérativement soutenir le trafic maritime et/ou l'utilisation de l'outillage portuaire et favoriser l'emploi.

3.2 Critères

L'analyse des offres sera effectuée selon les critères suivants :

- impact sur l'activité portuaire*
- emploi en ETP/an
- recettes portuaires générées (Droits de port + foncier + manutention)
- prise en charge des investissements portuaires nécessaires au développement de l'occupant
- qualité du projet présenté et adéquation avec les attentes et l'environnement de PORTS DE NORMANDIE
- engagement, pérennité et réalisme du projet

*une modalité d'évaluation définie avec le candidat sera intégrée à la convention.

3.3 Cadre juridique et aspects contractuels

Les candidatures et projets présentés porteront sur une implantation.

La location de foncier et d'immobilier entre dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public portuaire éventuellement constitutive de droits réels, conformément aux articles L. 1311-5 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

La durée prévisionnelle de la COT est à définir lors de la négociation et, est calculée en fonction des investissements réalisés par le titulaire et de leur durée d'amortissement.

Un contrat de la COT type est présenté en annexe n° 4

En contrepartie, d'un loyer, de retombées économiques locales, de l'utilisation des moyens portuaires, les candidats disposeront d'une garantie d'usage du foncier/immobilier portuaire, situé à proximité des facilités/commodités des outils portuaires.

Concernant, la réalisation des bâtiments sur les emprises foncières, deux possibilités s'offrent aux lauréats :

- construire eux-mêmes le bâtiment
- Faire construire le bâtiment par un tiers et le louer.

Ports de NORMANDIE n'envisage pas de construire de bâtiment.

En conséquence, PORTS DE NORMANDIE invite toute personne ou entité intéressée à soumettre une candidature pour le développement de son projet sur le port. La candidature ne comporte aucun engagement.

4. PRÉSENTATION DU PORT DE CHERBOURG

4.1 Présentation générale

4.1.1 Accès

Le port de Cherbourg est situé en Normandie, au Nord-Ouest de la France :

- Paris au sud-est et Nantes au sud-ouest, sont à 350 Km de Paris
- La côte sud anglaise (Poole/Portsmouth) est à 100 km



Le port de Cherbourg bénéficie d'une desserte routière de bonne qualité avec des liaisons rapides et, pour partie, gratuites vers :

- l'est : Caen et Paris sont accessibles via la N13 à 2x2 voies puis l'autoroute A13, sur l'intégralité du trajet depuis le port ;
- l'ouest : Rennes et Nantes sont également accessibles via la 2x2 voies (N174), puis l'autoroute des estuaires (A84) ;
- le centre de la France (Le Mans, Tours), en autoroute depuis Caen

Le réseau autoroutier ou 2x2 voies est matérialisé en rouge sur la carte n° 2 ci-dessous.

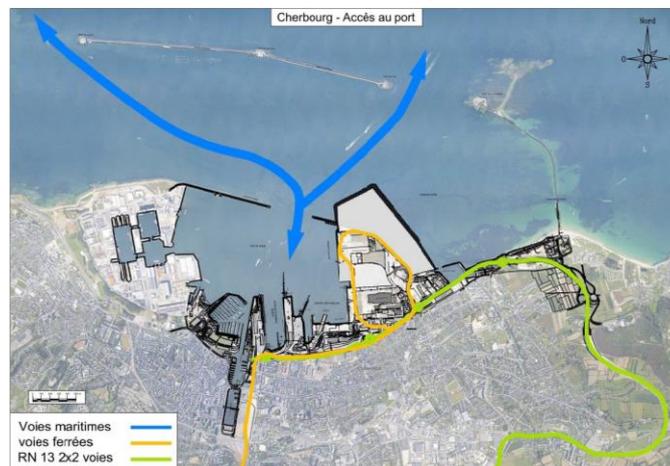
Le port est également desservi par la voie ferrée. Il est ainsi connecté à Paris, et au centre de la France, nœud ferroviaire national. Il s'agit du réseau en noir sur la carte n°2 ci-dessous.



Carte 2

Un projet multimodal ferroviaire dédié aux remorques routières est en réalisation sur le terminal transmanche de Cherbourg. Une première liaison entre Cherbourg et Bayonne, et opérée par Brittany ferries, est prévue au cours du premier semestre 2025. Pour les activités conventionnelles, les pré et post acheminements peuvent également se réaliser via la boucle ferroviaire présente sur le terre-plein des Flamands.

(Boucle orange de la carte n°3).



Carte 3

D'un point de vue nautique, le port se caractérise par une position singulière :

- Au centre de la Manche, la mer la plus fréquentée du monde, avec environ 1 navire toutes les 3 minutes circulant dans le sens longitudinal ;
- A proximité du rail maritime, accessible en 1H depuis le port ;
- Disposant d'accès nautiques aisés : la profondeur d'eau importante du chenal (11,7 mètres garantis toute l'année) n'est pas contrainte par la présence d'écluses ou de ponts.

Il est, par ailleurs, protégé par une grande rade artificielle d'environ 1 500 ha, praticable 365j/an.

Enfin, l'activité transmanche permet de relier le port à

- Portsmouth (UK) en saison estivale en 3 H
- Poole en 4H30 (UK) toute l'année
- Rosslare et Dublin (Irlande) en 18h toute l'année, 1 fois par jour en moyenne.

4.1.2 Activité et organisation spatiale

Le port de Cherbourg est un port multi-activités : commerce, réparation navale, transmanche, pêche, plaisance, militaire, qui se répartissent en trois grands secteurs géographiques :

- La partie ouest constitue le secteur militaire.
- Le secteur ville-port abrite les activités pêche et plaisance.
- La zone portuaire et maritime accueille les activités maritimes commerciales (Croisière, transmanche, vrac, colis lourds, réparation navale), et les activités industrielles (production de pales, production d'emballage classe 1, production de voiliers, métallurgie, peinture industrielle...) et logistiques existantes et à venir.



Carte 4

Le Schéma Directeur D'aménagement et de Développement Durable du port de Cherbourg, approuvé par Port de Normandie, en fixe les orientations pour les années à venir :

« L'objectif pour la Z.I. des Mielles, est de renforcer son attractivité en améliorant son aspect général et en valorisant ses abords afin qu'elle puisse s'accorder à la « dynamique d'image » actuellement engagée sur toute la zone portuaire. Cet enjeu doit être géré dans le cadre d'un processus de renouvellement des activités visant à délocaliser les installations obsolètes et les occupations non portuaires au profit d'activités de la filière nautique et/ou ayant besoin d'un accès direct au plan d'eau. »

L'AMI participe directement de cet objectif.

4.2 Focus sur l'activité construction/réparation/refit nautique et navale

4.2.1 L'organisation portuaire

L'activité réparation navale et nautique est directement gérée par PORTS DE NORMANDIE. Cette gestion comprend, la mise à disposition :

- des outils de mise à sec
- de la zone technique de réparation navale à proximité immédiate des moyens de mise à sec de près de 1ha
- de foncier pour des installations industrielles

4.3.2 L'outillage de mise à sec

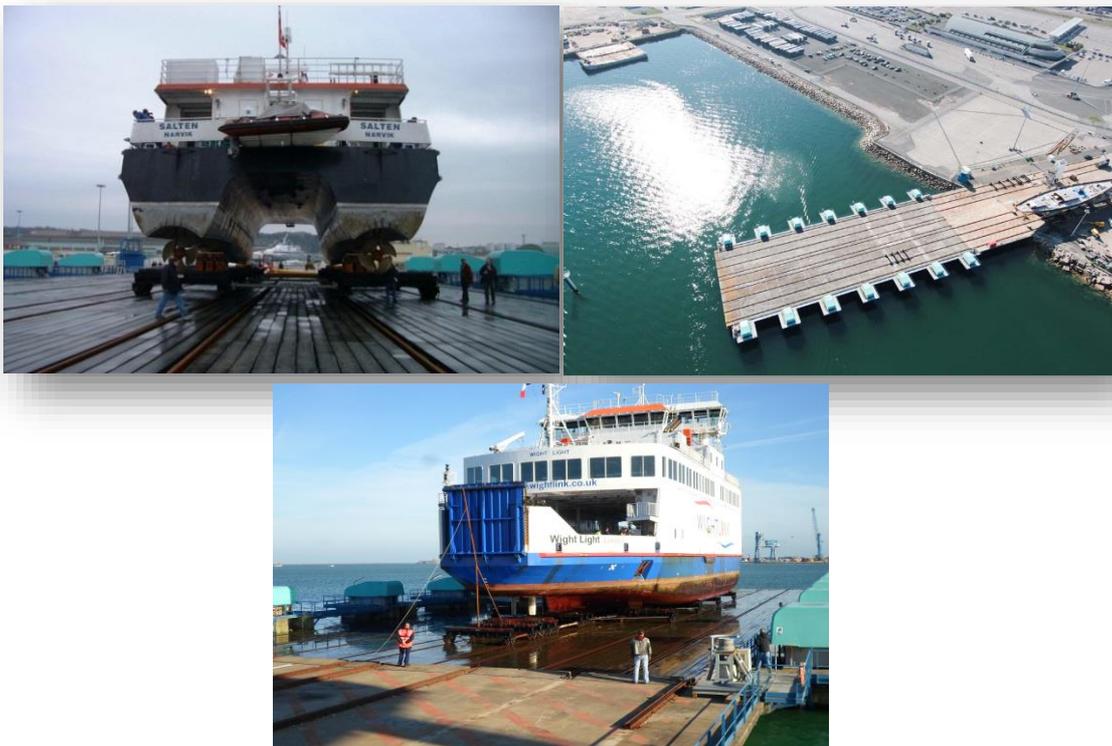
- La forme de radoub située à proximité de l'avant-port est un équipement qui permet la mise à sec des navires.



Contenance moyenne de la cale	8000m ²
Longueur totale	80m
Longueur utile	71,26
Longueur sur tins (tins axiaux)	67m
Largeur passage portes	14m
Largeur utile entre défenses obliques	13,18m
Tirant d'eau admissible	Seuil à + 0,78m CM CHERBOURG Tins axiaux à + 1,17m CM CHERBOURG
Nombre de lignes de tins	3
Système de halage	OUI
Nombre de cabestan	5
Puissance par cabestan	4 Hommes
Vitesse de rotation des treuils	1 tour/minute
Défenses verticales obliques en azobé	
Section	0,60X0,50
Hauteur	+5,60 et +6,20 m CM
Ouverture des portes	Par cabestan à main

- SYNCROLIFT

Créé il y a une vingtaine d'années, le SYNCROLIFT a vocation à mettre à sec des bateaux, voire des objets industriels, jusqu'à 100 mètres de long, 32 mètres de large, et 3 000 T de charge.



- Estacade et TRAVELIFT

- A proximité immédiate du SYNCROLIFT, débouchant sur la zone technique nautique le port dispose d'une estacade et d'un TRAVELIFT de 300 T (tonnage dégradé pour les charges courtes et lourdes)

Le TRAVELIFT 300 T permet de traiter des navires qui ne peuvent être économiquement pris en charge par le SYNCROLIFT, dont le coût et le mode de fonctionnement sont réservés aux unités les plus lourdes et les plus encombrantes.

Ce TRAVELIFT, qui appartient à PORTS DE NORMANDIE, permet de proposer aux navires de taille intermédiaire une souplesse d'utilisation et un prix par opération compétitif par rapport au SYNCROLIFT. Les caractéristiques générales du chariot-élévateur sur roues sont :

- Capacité de levage jusqu'à 300 T
- Largeur interne libre (correspondant à la largeur de l'estacade) : 10,50 m
- Hauteur sous poutre minimale de 12 m
- Longueur navire maximum : environ 45 m

Sur la base de la profondeur du plan d'eau et du profil de marée, l'élévateur est utilisable :

- 80% du temps pour les navires de 2 m de tirant d'eau
- 50% du temps pour les navires de 4 m de tirant d'eau



©PortsdeNormandie



©PortsdeNormandie

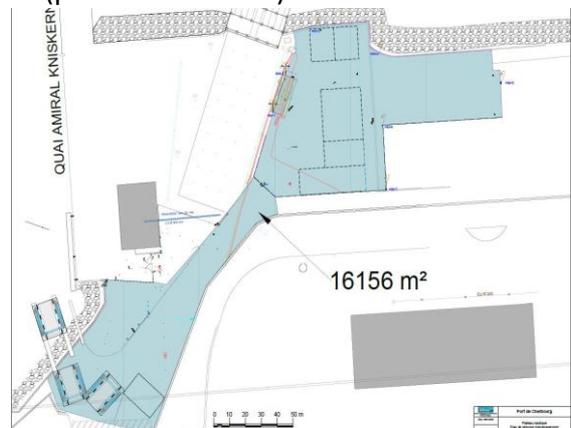
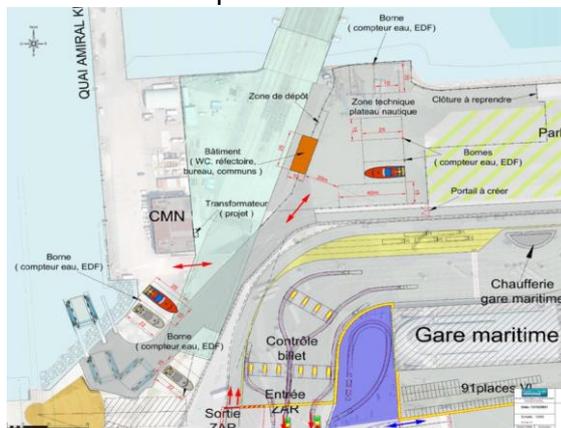
- Un ponton d'armement de 45 m de longueur et 3 m de largeur
- Une zone technique sécurisée d'environ 1,5 hectare équipée

Pour compléter l'équipement décrit aux points précédent, PORTS DE NORMANDIE met à disposition une zone technique d'environ 16 000 m². Cette zone, située sur le terre-plein des Mielles, dédiée à l'industrie nautique, a pour vocation la préparation des bateaux neufs et la réparation des navires, allant de la maintenance de base au refit complet. Elle est équipée pour récupérer les eaux usées, et dispose de bornes électriques. D'importants travaux d'extension et de réaménagements sont en cours. Avec un budget de 850K€, Ils visent à rénover, valoriser et sécuriser cet espace dédié aux activités des professionnels du nautisme.

Extension du plateau nautique au Sud avec création de 3 places supplémentaires pour les chalutiers – meilleure séparation des activités Aménagement de locaux sanitaires + vestiaires + réfectoire

Installation de bornes de distribution de fluides avec badges (électricité – eau)

Sécurisation du plateau avec fermeture du site (portail + clôtures)



L'objectif est de rendre l'ensemble de ces transformations et rééquipements efficaces pour fin 2024.

4.2.2 Environnement territorial et savoir-faire local

Filières et sous-traitance

Territoire industriel, avec 20% de la population active travaillant dans l'industrie, la Normandie et particulièrement la région de Cherbourg bénéficient de la présence de **grands donneurs d'ordres locaux** (EDF, ORANO, NAVAL GROUP, CMN...), qui a favorisé l'émergence d'un tissu économique fondé sur « l'excellence métier » et l'exigence de l'organisation.

Deux filières phares animent la région de Cherbourg : la métallurgie et l'énergie. Ce tissu industriel s'est diversifié en intégrant la filière EMR. Ainsi CMN à travers Hydroquest s'est positionné dans la production d'hydroliennes. GE/LM Wind Power s'est implanté sur le port pour produire des pales. 750 emplois sont attendus.

Autour de ces grandes filières et donneurs d'ordre, un tissu économique local composé de structures à taille humaine et agiles s'est constitué. 400 entreprises dont 170 spécialisées dans la métallurgie se regroupent dans le nord Cotentin à travers des associations de sous-traitance AISCO, SOTRABAN (<https://www.sotraban.com>) ou à des clusters comme Normandie Maritime (<https://www.normandie-maritime.fr>) afin de mutualiser les actions et conforter les liens qui régissent leurs projets.

Les typologies d'activités en sous-traitance sont les suivantes :

<ul style="list-style-type: none"> - Assainissement et démantèlement, - Métallurgie (soudure, tuyauterie, chaudronnerie, usinage) - Bureau d'études en électricité - Génie civil - Echafaudage - Maintenance et levage, - Assistance technique - Contrôles techniques des bâtiments - Solutions informatiques et gestion documentaire - Métrologie - Propreté et services associés 	<ul style="list-style-type: none"> - Recyclage et valorisation des déchets - Organisme de contrôle (CND...) et d'audit - Contrôles et analyses environnementales - Ingénierie et management de projet - Conseils et assistance en maîtrise des risques - Logistique transport et messagerie
---	---

Par ailleurs, au niveau régional, le secteur maritime s'est organisé à travers Normandie Maritime, association des entreprises du secteur de la mer de la Région

Site web : <https://www.normandie-maritime.fr/>

4.3 Focus sur l'activité Transmanche

4.3.1 Une activité essentielle au port

Ports de Normandie est un acteur important du transmanche. Il traite près de 200 000 PL/an, et 2 millions de passagers, à partir de 6 Routes offrant 8 à 10 départs par jour sur l'Irlande et l'Angleterre. Elles sont exploitées par quatre opérateurs : DFDS, Stena Line, Irish ferries et Brittany ferries.

Port transmanche historique, les 3 derniers armateurs cités sont présents à Cherbourg. Ils proposent 4 liaisons vers l'Angleterre et l'Irlande.

- Brittany Ferries assure, avec le Barfleur, une rotation quotidienne entre CHERBOURG et POOLE en saison.
- Brittany Ferries assure également avec le Santona et le Salamanca 2 rotations hebdomadaires en saison entre CHERBOURG et PORTSMOUTH (passagers uniquement).
- Stena Line assure 6 rotations par semaine entre CHERBOURG et ROSSLARE en Irlande
- Irish Ferries assure 3 rotations par semaine entre CHERBOURG et DUBLIN.
- Brittany ferries assure 2 rotations par semaine sur l'Irlande.

L'Angleterre représente aujourd'hui environ 10 000 remorques accompagnées ou non par an et l'Irlande 80 000 avec une croissance significative.

Le port dispose de 3 passerelles Transmanche, dont 2 double-ponts.



Carte 5

4.3.2 Un contexte en évolution

Le Brexit a bouleversé les flux à destination et en provenance d'Irlande, tandis que le marché sur le UK est en repli.

L'activité de Cherbourg a au global doublé, avec une part de non-accompagné significative.

Les transporteurs routiers sont donc à la recherche de nouveaux modes logistiques plus acceptables, et également économiquement optimisés. La limitation de la mobilisation inutile de tracteurs routiers durant la traversée maritime va également dans ce sens.

Par ailleurs, Une plus grande acceptabilité des externalités portuaires doit être prise en considération pour répondre aux sollicitations sociétales, notamment dans le domaine de la pollution atmosphérique, des accidents, de la congestion routière ... Par-delà l'acceptabilité de l'empreinte écologique, la minimisation de celle-ci devient également un argument commercial pour l'ensemble de la chaîne logistique.

La réponse du port de Cherbourg se situe à 3 niveaux pour répondre à ces enjeux :

Un terminal de ferroutage, pouvant accueillir jusqu'à 21 wagons, chacun chargé de 2 remorques, est en cours de construction. Il devrait être achevé fin 2024 et une première liaison entre Cherbourg et Bayonne être lancée au 1^{er} semestre 2025 par Brittany ferries.

- Le port permettra le branchement électrique des ferries et sur toutes les passerelles en 2026
- Des moyens numériques nouveaux seront installés en 2025/2026 (GUP, TOS, GOS) afin de faciliter la fluidité sur le terminal ferry.

4.4 Focus sur les Energies Marines Renouvelables

4.4.1 Un niveau d'infrastructure remarquable

Largement ouverte sur la mer, la Normandie bénéficie du second potentiel éolien national et du premier gisement hydrolien avec le Raz Blanchard. Convaincu du potentiel de la filière, conscient de ses atouts portuaires et des savoir-faire du territoire, soutenu par les orientations politiques locales, PORTS DE NORMANDIE s'est ainsi très tôt positionné pour comprendre les besoins des industriels et des énergéticiens afin de mieux anticiper le développement des Energies Marines Renouvelables (EMR) sur ses ports.

En près de 10 ans, le visage du port de Cherbourg a considérablement évolué. Bras armé des collectivités locales, PORTS DE NORMANDIE contribue à l'émergence de cette nouvelle filière et assure ainsi un renouvellement de l'activité sur le port de Cherbourg.

Le port offre en effet, toutes les conditions d'une implantation réussie : proximité des marchés français et britanniques, accessibilité nautique, qualité et disponibilité du foncier, culture industrielle. Le port naturellement adapté aux EMR, est prêt à accueillir dès aujourd'hui les activités industrielles et logistiques, grâce à :

- Un port protégé par la plus grande rade d'Europe, accessible 24h/24 et 7j/7, disposant de plus de 14m de profondeur d'eau, libre de tirant d'air, sans écluse ;
- Un foncier d'exception avec 80 ha dédiés aux EMR, de grandes parcelles disponibles et un sol peu compressible adapté pour les colis lourds ;
- un quai lourd 15T/m² de 320m en service.

4.4.2 Stratégie gagnante

PORTS DE NORMANDIE met en œuvre les conditions pour apporter une réponse pertinente aux besoins industriels, de logistique, de construction-maintenance de parcs éoliens en mer ou hydroliens.

En s'implantant durablement à Cherbourg, la volonté de **General Electric** est d'assurer, la production la production de pales les plus longues du monde (107m) pour la turbine la puissante du marché, l'Haliade X. L'usine travaille essentiellement à l'export.

Brittany Ferries souhaite mettre en circulation un train par jour dans chaque sens entre Bayonne et Cherbourg-en-Cotentin et faire ainsi transiter 20 000 remorques de poids lourds. Relier l'Espagne à l'Angleterre et à l'Irlande en associant la route, le rail et le transport maritime constitue, outre l'enjeu économique pour le port et la compagnie, une réponse concrète aux défis pressants de la transition énergétique : 1 T de CO₂ par semi-remorque. En développant cette forme de trafic, Ports de Normandie souhaite également affirmer le positionnement du port de Cherbourg dans les échanges transmanche.

Identifié depuis 2006 comme une zone de 15 hectares structurante pour l'accueil d'activités économiques en appui du port, La Zone de la **Croix-Morel** (Collignon) est le seul site de l'agglomération cherbourgeoise disposant à la fois de cette envergure, d'une proximité avec le port et d'une bonne desserte viaire. Il sera principalement destiné aux entreprises en lien avec l'activité portuaire, en appui au développement de la filière énergies marines renouvelables et aux chaînes logistiques transmanche. Cet espace est l'objet de la création de 5 lots libres à bâtir et divisibles, pour une surface aménageable totale d'environ 10ha.

Une Enquête publique conjointe pour la mise en compatibilité du PLU et la réalisation du projet d'aménagement se tiendra à l'été 2024.

D'autres projets : <https://portsdenormandie.fr/fr/projets/cherbourg>

4.5 Autres activités

4.5.1 Classe 1

Ports de Normandie s'appuie également sur le savoir-faire des filières historiques, notamment celles relatives à la classe 1 (matières explosives), pour enrichir l'activité portuaire et la valeur ajoutée locale. A ce titre, 15 à 20 escales par an en moyenne sont enregistrées. Les 6 divisions de la classe 1 peuvent être actuellement accueillies.

Cette activité de niche est spécifique à Cherbourg, puisque très peu de ports ont la capacité réglementaire de traiter ces marchandises.

Dans le cadre du développement des activités EMR, Ports de Normandie souhaite déplacer le terminal classe 1, le plus au nord des terre-pleins afin de minimiser les interfaces avec les autres activités. Dans ce cadre, il sollicite, en parallèle de cet AMI, des manifestations d'intérêt de la part d'opérateurs susceptibles d'aménager et d'exploiter le nouvel espace dédié à l'activité de réception, d'emportage/dépotage et de stockage de marchandises de classe 1.

L'activité source de valeur ajoutée engendre au-delà de la manutention, des prestations d'emportage/dépotage et de caisserie. Les biens immobiliers mis à dispositions peuvent faciliter ces prestations. Par exemple, avec ses 6000m² sur 25m de haut implantés sur une parcelle de Ports de Normandie à Cherbourg, un bâtiment d'ORANO assure le transport, le stockage et l'emballage (TN Eagle) de combustibles en vue de leur retraitement.

4.5.2 Transformation des produits de la mer

La filière agroalimentaire mer, avec 1 000 ETP directs, est structurante pour le développement du Cotentin. L'agglomération cherbourgeoise concentre les enjeux du fait d'une présence importante d'entreprises et de la filière, de la massification des flux de produits de la mer via le centre de marée.

La pêche passant sous la Halle à Marée de Cherbourg représente, en effet, plus de 5000 T par an. Elle traite une gamme de produits assez large et équilibrée, mais aussi originale du fait de la forte importance des céphalopodes, des coquillages et des crustacés.

La filière de transformation, qui en découle et qui permet de pérenniser ces apports, s'est historiquement articulée autour des zones d'activité dédiées que sont Produimer et Collignon, où s'est principalement développée une activité de mareyage, mais aussi de seconde transformation.

4.5.3 Divers

Enfin, le Cotentin connaît un développement économique dynamique potentiellement générateur de nouveaux flux logistiques.

Cette dynamique, outre les EMR, est également tirée par la construction navale, notamment militaire.

La position nautique de Cherbourg permet également le stockage et le transbordement de colis lourds et encombrants, sans déviation pour les navires, pour les besoins de l'Atlantique / Manche. Cette position offre un relais idéal pour les transbordements et la consolidation des flux liés aux projets de centrales nucléaires du Royaume-Uni.

5. Le lot 26 objet de l'AMI

Au cœur de l'activité industrialo-portuaire Cherbourgeoise, cet espace se présente comme la pierre angulaire des équipements et activités économiques du port : plateau nautique, terminal transmanche, EMR, construction et réparation navale se situent à moins de 500 m de ce terrain. Son exposition bénéficie d'une visibilité exceptionnelle depuis la voie portuaire.

Le lot de cet AMI concerne un terrain de 5700m² et une dépendance de 2 500m² situés sur la Zone Industrielle des Mielles. Il s'agit du lot dit 26. Depuis le début des années 2000, la Société Thompson Recyclage a bénéficié d'une amodiation pour créer dans les bâtiments, contenus dans ces espaces, une société de recyclage La dépendance n'a fait l'objet d'aucune exploitation.

5.1 Le Lot 26

Situation :

- Limite nord : voie ferrée
- Limite sud : boulevard maritime

Équipements

- Surface 8 200m²
- Portance remblai graveleux pour activité industrielle
- Revêtement : enrobé
- Accès portance minimale 13 tonnes/essieu
- Eau potable /eaux usées : oui
- Eaux pluviales
- Electricité : oui
- Gaz : non
- Télécom : oui
- Éclairage : non
- Clôture à réaliser

L'état général du terrain a amené Ports de Normandie à réaliser un diagnostic pollution (annexe 5). Port de Normandie a également mandaté une entreprise pour réaliser le curage et l'inspection des réseaux (annexe 5). Le plan de récolement des réseaux figure en annexe 3.

Bâtiment H17

La structure et le contenu du bâtiment H17, seront démolis et évacués, ainsi que les autres déchets.

Bâtiment H9

D'une surface de 1000m² compartimentée, le bâtiment dit H9 est constitué de murs en parpaing sur sa base puis de tôles en acier. La charpente est en acier. L'ensemble est recouvert par un toit en tôle amianté. La partie sud est composée d'une zone d'entreposage. Le sol est en bitume. Une aire de lavage est attenante au nord du bâtiment.

Plans et fiche en annexe1

5.2 La dépendance

La dépendance est nue de tout bâtiment. Elle a récemment fait l'objet de travaux d'aménagement (rechargement et compactage par des matériaux de carrière (GNT) formant un terre-plein). Elle est utilisée provisoirement pour garer les remorques des activités transmanche le temps des travaux du ferroutage.

Équipements

Terrain globalement plat, clos au Nord par grillage rigide

Tènement en multicouche

Viabilité primaire

Surface 2 580 m²

Clôture à réaliser au sud

Plans et fiches en annexe 2

5.3 Les tarifs

Les prix pivots de référence proposés pour les biens immobiliers concernés par cet AMI sont :

- 44,45€/m²/an

Les prix pivots de référence proposés pour le foncier concerné par cet AMI sont fixés à :

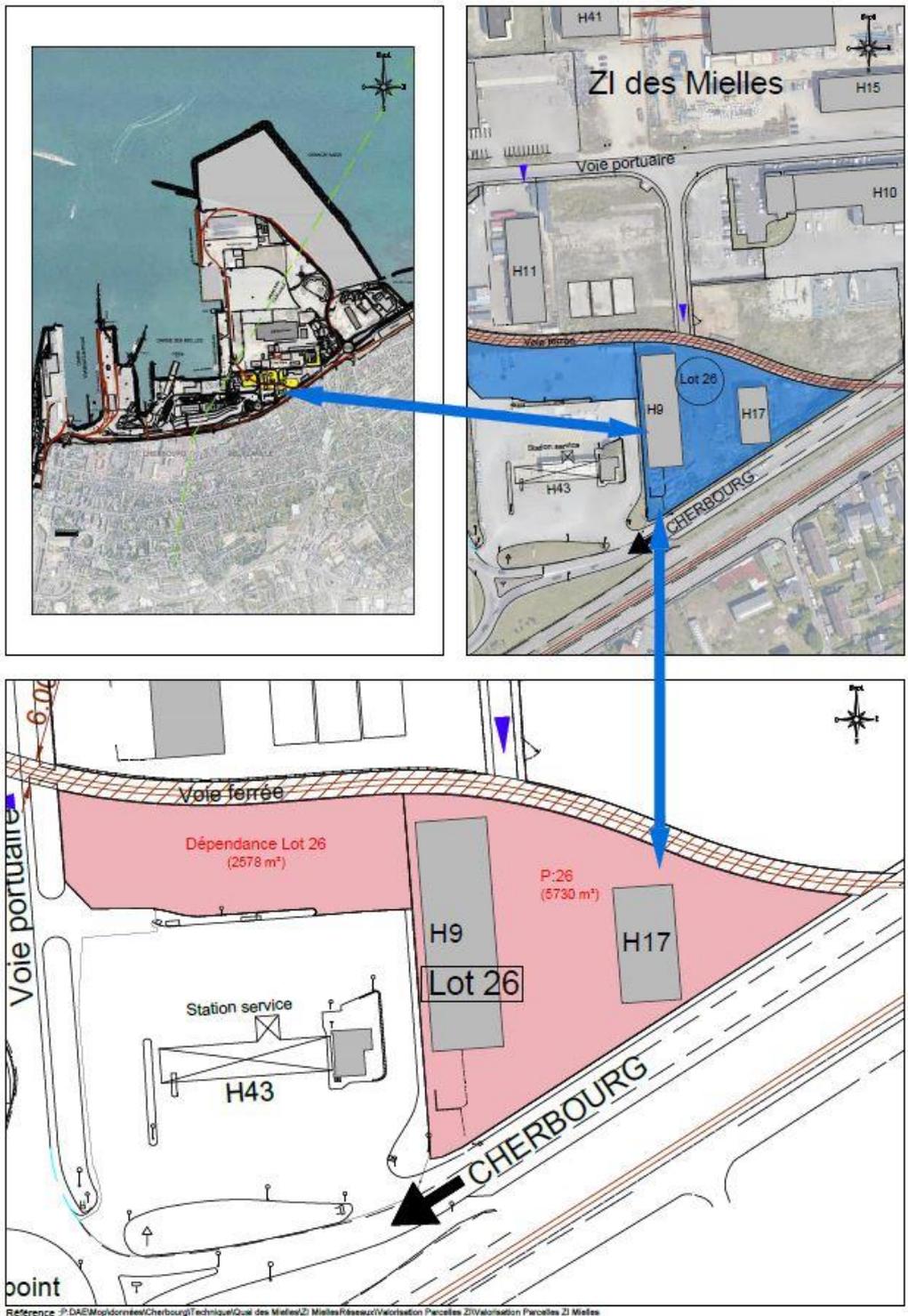
- 3,20€/m²/an pour l'occupation d'un terrain à usage portuaire sur la zone des Mielles ;

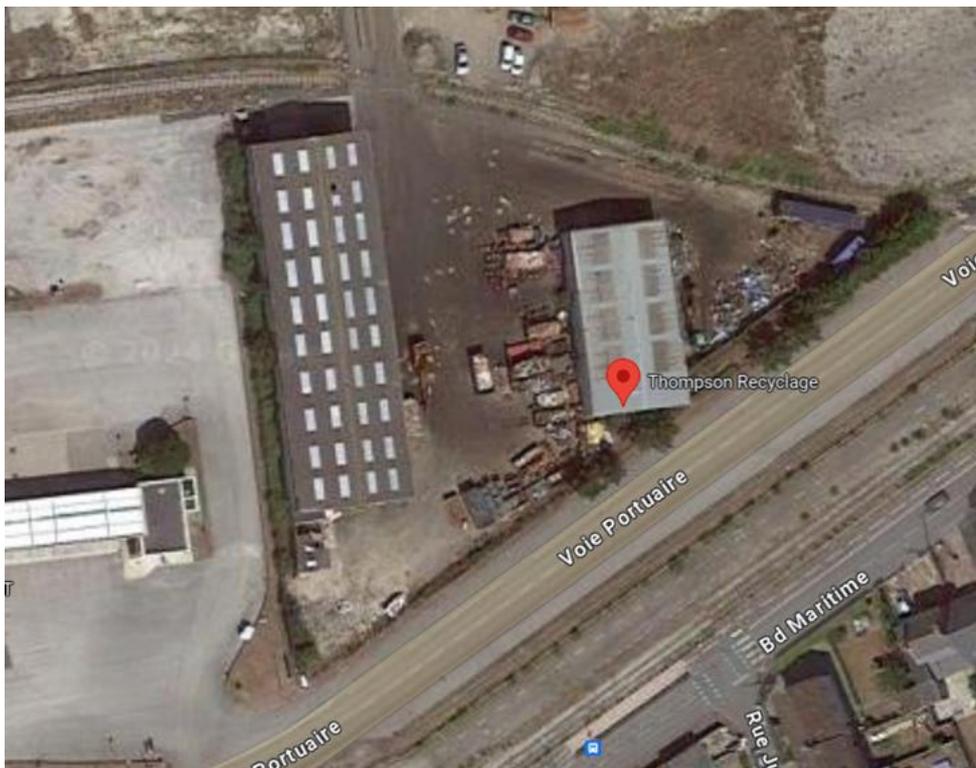
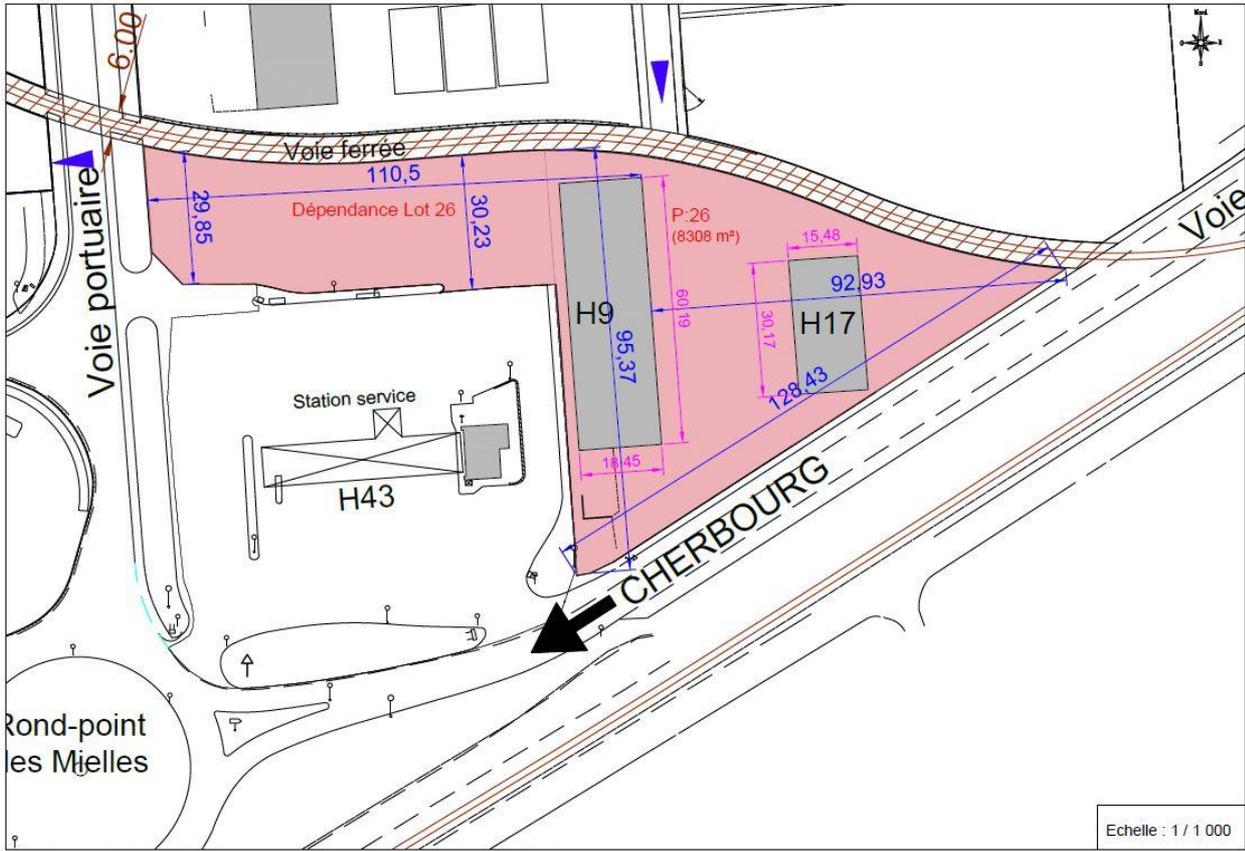
L'indexation de référence proposé est l'indice IRL

La redevance annuelle des contrats d'amodiation sera à définir lors de la négociation et sera calculée en fonction de la durée du contrat et du montant des investissements projetés par l'opérateur.

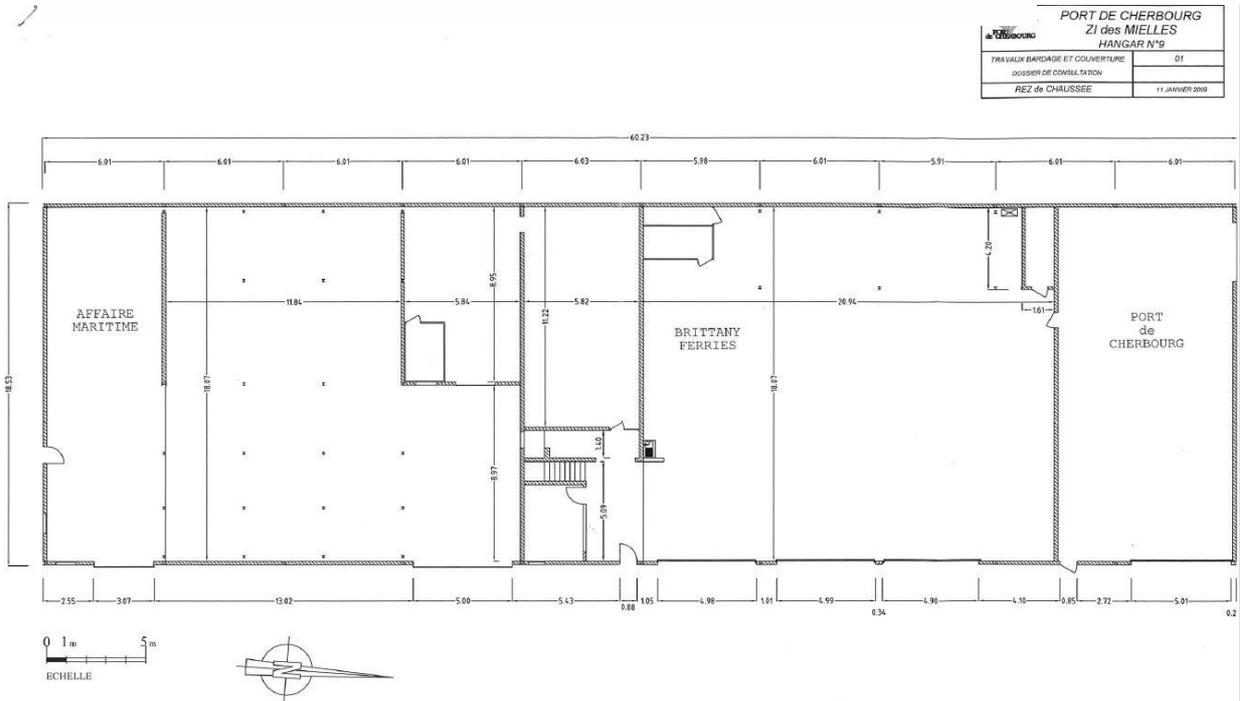
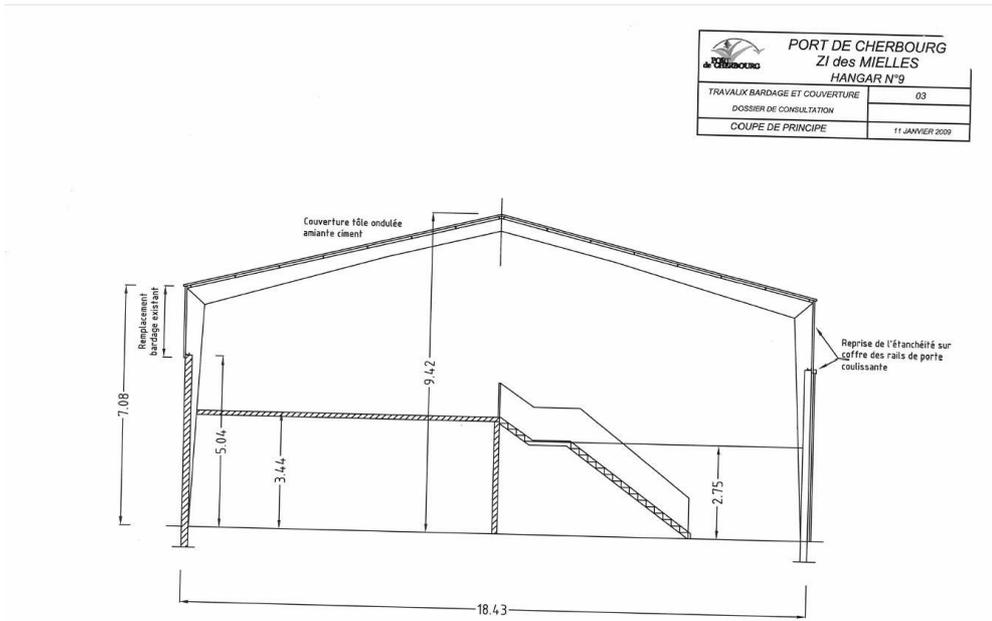
Les candidats proposeront un prix, à la hausse ou à la baisse, au regard de ces propositions de prix de redevance. Les candidats sont libres de proposer une alternative à l'indice de révision proposé.

6. Annexe 1 : Plans et surfaces lot 26

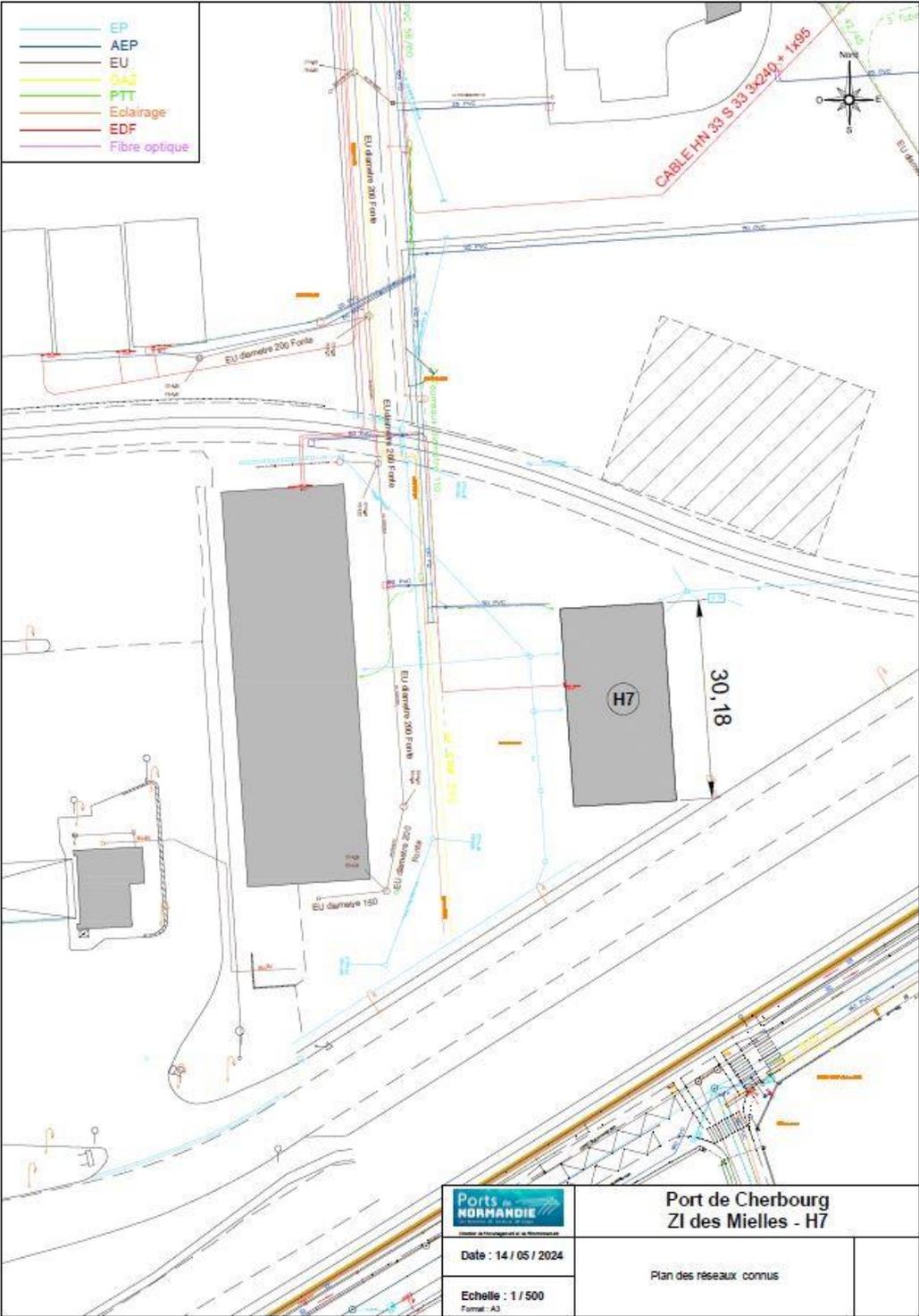




7. Annexe 2 : Plans Hangar 9



8. Annexe 3 plan de récolement Lot 26



9. Annexe 4 convention d'occupation temporaire

Convention d'occupation temporaire du domaine public constitutive de droits réels

Entre :

[coordonnées]

Ci-après dénommé « le bénéficiaire »,

Et :

Le Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg dénommé « PORTS DE NORMANDIE » sis 3 rue René CASSIN 14 280 Saint-Contest représenté par son président en exercice dûment habilité en vertu **[d'une délibération....]**

Ci-après dénommé « PORTS DE NORMANDIE »,

Article 1 – Nature et objet de la convention d'autorisation d'occupation du domaine public

1.1 – Objet de la convention

La présente convention est consentie en vue **[....]**

Le bénéficiaire fera son affaire personnelle de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires à la réalisation des ouvrages, constructions et installations prévues.

Le bénéficiaire qui s'oblige à **[...]** ne sera admis à formuler aucune réclamation au sujet de la consistance et des dispositions du domaine public occupé qu'il est censé connaître.

1.2 – Nature de l'occupation

Le bénéficiaire est autorisé à occuper le terrain ci-après désigné appartenant au domaine public de PORTS DE NORMANDIE tel qu'il est délimité au plan annexé à la présente convention :

« ... »

La présente convention est constitutive de droits réels au sens des articles L 1311-5 et suivant du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Ces droits réels pouvant être hypothéqués pour garantir les emprunts contractés pour le financement de l'opération de construction décrite ci-dessous, ils sont accordés pour une durée équivalente à la période de remboursement de l'emprunt correspondant (.. M€) Le tableau d'échéancier financier de l'emprunt sera fourni au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la présente convention (Annexe 3)

Article 2 – Durée de la convention d'occupation

La présente convention est consentie à titre précaire et révocable pour [...] années entières et consécutives. Elle prend effet à compter de sa signature par les deux parties et s'achèvera le [...].

En aucun cas la présente convention ne pourra faire l'objet d'une prorogation.

Article 3 – Droits et obligations du bénéficiaire

Le bénéficiaire a, pendant toute la durée de validité de l'occupation, ainsi que, le cas échéant, pendant toute la durée de suspension d'une révocation prononcée en application de l'article 10 et dans les limites des articles L 1311-5 et suivants du CGCT, les prérogatives et obligations du propriétaire sur les terrains, ouvrages, constructions et installations dont l'édification a été prévue pour l'exercice de l'activité autorisée par la présente convention.

Article 4 – Caractères de l'occupation

Le bénéficiaire est tenu d'occuper lui-même et d'utiliser directement en son nom et sans discontinuité [...]

Article 5 – Entretien et exploitation des ouvrages

Le bénéficiaire devra, pendant toute la durée de l'occupation, conserver en bon état d'entretien les constructions édifiées sur le terrain faisant l'objet de l'occupation et tous les aménagements qu'il y aura apporté, de manière à garantir la permanence de leur exploitation et la qualité de leur aspect. Il effectuera à ses frais, le remplacement de tous les éléments de la construction et des aménagements, au fur et à mesure que le tout se révèlera nécessaire.

Article 6 – Responsabilité en cas de dommages

Le bénéficiaire est responsable de tout dommage causé par la réalisation, l'exploitation ou l'enlèvement des constructions et installations. Il a la charge des réparations des dégâts causés par lui-même ou toutes personnes travaillant pour sons compte aux ouvrages de voirie, aux réseaux divers [...] où se trouvent les terrains mis à sa disposition.

Article 7 – Assurances

Le bénéficiaire devra contracter toutes assurances de dommages aux biens et de responsabilité civile auprès d'une compagnie d'assurance.

Ces contrats d'assurance devront notamment garantir la responsabilité civile, les risques d'incendie, de voisinage, les dégâts des eaux, d'explosion et électriques et autres dommages pouvant survenir au cours de la mise à disposition.

Les polices souscrites devront garantir PORTS DE NORMANDIE contre les recours des tiers pour quelque motif que ce soit tiré de l'utilisation du domaine.

Le bénéficiaire prendra toutes les dispositions pour résilier en temps utile les polices souscrites de sorte que PORTS DE NORMANDIE ne soit pas recherché pour la continuation des ces contrats après expiration de la présente convention.

Le bénéficiaire communiquera à PORTS DE NORMANDIE la copie des contrats d'assurance et de leurs avenants dans le mois de leur signature.

Article 8– Impôts

Tous les impôts et taxes, quels qu'ils soient, liés à l'occupation du domaine faisant l'objet de la présente ou à son exploitation, sont à la charge du bénéficiaire.

Article 9– Redevance d'occupation

La présente convention est consentie moyennant une redevance d'un montant annuel forfaitaire de ... € par m².

Le montant de la redevance sera indexé sur [...] (à déterminer en fonction de la nature de l'occupation)

La redevance est exigible au 1^{er} janvier de chaque année

Article 10– Résiliation et retrait du titre

10.1 Résiliation pour motif d'intérêt général

PORTS DE NORMANDIE peut, pour des motifs tirés de l'intérêt général, résilier unilatéralement la présente convention dans les conditions définies ci-après.

La décision de résiliation ne prendra effet qu'à l'expiration d'un délai de six (6) mois à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le bénéficiaire sera dans ce cas indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée.

L'indemnité prendra notamment en compte la part non amortie des ouvrages au jour du retrait anticipé.

En aucun cas les durées d'amortissement à prendre effectivement en compte pour le calcul de l'indemnité au moment de la résiliation ne dépasseront pas le terme de la présente convention.

10.2 Résiliation pour inexécution des clauses et conditions

La présente convention d'occupation du domaine public pourra être révoquée PORTS DE NORMANDIE en cas d'inexécution de l'une quelconque des clauses et conditions générales ou particulières de la présente convention et notamment en cas de :

- Fraude ou de malversation de la part du bénéficiaire
- Non paiement de la redevance après mise en demeure restée sans effet
- En cas de cession partielle ou totale, sans autorisation de PORTS DE NORMANDIE, de la présente convention
- Défaut d'entretien du domaine occupé qui viendrait à compromettre la sécurité dans les conditions définies par la réglementation en vigueur.

L'inexécution s'entend du non respect de l'engagement du fait de carence dans le paiement des diverses sommes dues au titres des charges, impôts et frais divers et du non respect des engagements qui incombent au bénéficiaire.

En cas de retrait prononcé pour inexécution des clauses et conditions de la présente, le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnisation du préjudice qui pourrait en résulter.

Article 11– Cession de la présente convention

Toute cession totale ou partielle, ou toute opération assimilée, de la présente convention devra être soumise par le bénéficiaire à l'accord préalable de PORTS DE NORMANDIE sous peine de révocation de l'autorisation dans les conditions de l'article 10.2 de la présente.

La demande d'autorisation de cession sera signifiée par le bénéficiaire à PORTS DE NORMANDIE par lettre recommandée avec avis de réception.

En cas d'autorisation par PORTS DE NORMANDIE, le cessionnaire sera subrogé dans tous les droits et obligations découlant de la présente convention.

Article 12– Modification de la présente convention

Toute modification du présent contrat se fera sous forme d'avenant.

Article 13– Sort des installations à la cessation de la convention

Article 14– Publicité foncière

La présente convention sera publiée à la conservation des hypothèques de ... aux frais du bénéficiaire.

Article 15– Election de domicile

Pour l'entière exécution de la présente et de tout ce qui s'y rattache, les parties font élection de domicile 3 rue René Cassin 14 280 Saint-Contest.

Article 16– Recours contentieux

Avant tout saisine du juge compétent, les parties s'engagent à se rapprocher pour trouver une solution amiable.

A défaut les litiges relèveront du tribunal administratif de Caen.

Article 17– Pièces annexes

Outre le présent texte, la convention sera complétée par les pièces suivantes :

- Annexe 1 : Plan ...
- Annexe 2 : Inventaire contradictoire des biens
- Annexe 3 : Echancier financier de l'emprunt

Fait à Saint-Contest,

En 3 exemplaires

Le

Pour le Bénéficiaire

Pour PORTS DE NORMANDIE

10. Annexe 5 documents d'informations complémentaires téléchargeables sur le site internet de Ports de Normandie

- Rapport d'inspection ABR réseaux (2 fichiers 7mb)
- Diagnostic pollution (1 fichier 31 mb)