



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 12h00

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	19
5.	LE LOT FONCIER/IMMOBILIER, OBJET DE L'AMI	20
5.1	Le Lot foncier/immobilier	21
5.2	La dépendance	21
5.3	Les tarifs	22
6.	LISTE DES ANNEXES EN PIÈCES JOINTES	22

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 lot 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 (Cf. § 4.3).

L'activité vrac vient ponctuellement compléter cette activité.

La filière Energies Marines Renouvelables (éolien, hydrolien) constitue une diversification logistique récente mais significative du port. (Cf. § 4.4)



©Biplan-L.Pouyadoux

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, par ailleurs, son implantation sur le port. Son site produira des emballages TN Eagle permettant le transport et l'entreposage à sec du combustible utilisé pour les centrales nucléaires du monde entier. Enfin, 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 régulier 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 (Cf. § 4.2)



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.

2.3 Offre foncière

La commercialisation du lot 26, objet du présent AMI est à mettre en perspective d'une offre foncière plus large :

- La zone de Collignon Nord est dédiée à la transformation des produits de la pêche, notamment exprimant un besoin de prise d'eau de mer. Ce type d'activité a vocation à s'implanter en priorité sur cette zone. (Cf carte 4)
- Identifiée depuis quelques années comme une zone structurante pour l'accueil d'activités économiques en appui du port, La zone de la **Croix-Morel** (Collignon nord) 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, qui n'ont pas besoin de la proximité immédiate du plan d'eau. Cet espace est l'objet de la création de plusieurs 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 est prévue à l'été 2024 (Cf. carte 4). Ce type d'activité sera privilégié sur cette zone. Elle pourrait être disponible à compter de fin 2025. <https://portsdenormandie.fr/fr/projets/cherbourg>



©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 entreprise 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) et 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

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.

La convention comprendra, en outre, un engagement sur l'activité portuaire générée.

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. Ports de Normandie peut également décider de ne pas attribuer le lot objet de la présente publicité.

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 :

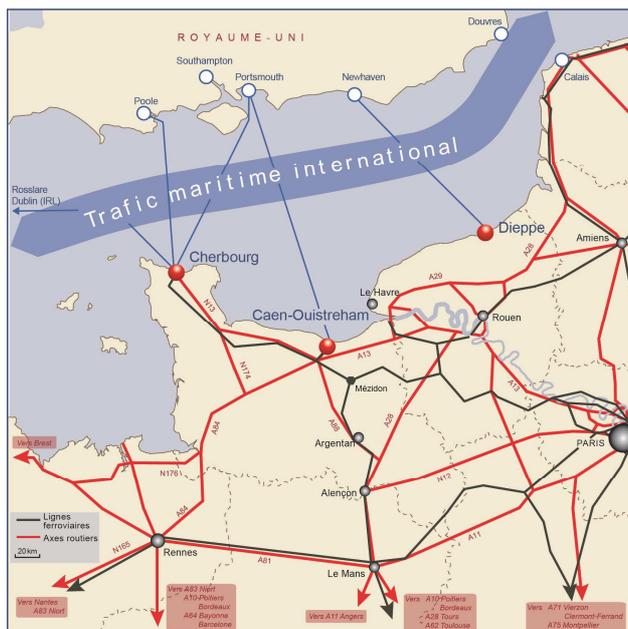
- Paris au sud-est et Nantes au sud-ouest, sont à 350 Km de Paris
- La côte sud anglaise (Poole/Portsmouth) est à 100 km



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 cours de 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, EMR, 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 d'environ 1,5 ha
- de foncier pour des installations industrielles

4.2.2 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
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

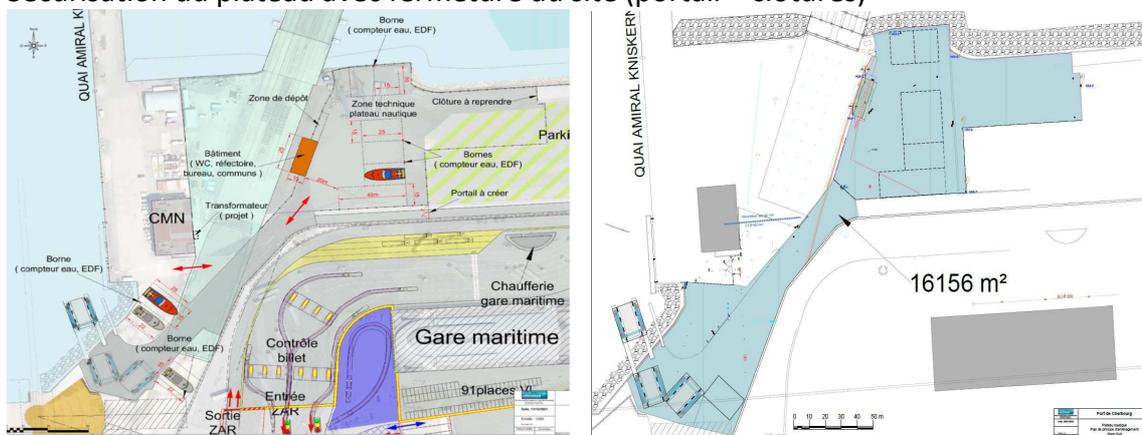


©PortsdeNormandie

- 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. 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 effectifs pour fin 2024.

4.2.3 Environnement territorial et savoir-faire local

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 une rotation quotidienne entre CHERBOURG et POOLE en saison.
- Brittany Ferries assure également 2 rotations hebdomadaires entre CHERBOURG et PORTSMOUTH
- 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.

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. L'objectif à terme est de 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, pour relier l'Espagne à l'Angleterre et à l'Irlande en associant la route, le rail et le transport maritime. En développant cette forme de trafic, Ports de Normandie souhaite également affirmer le positionnement du port de Cherbourg dans les échanges transmanche.
- Le port permettra le branchement électrique des ferries et sur toutes les passerelles en 2025/2026
- 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. PORTS DE NORMANDIE contribue à la montée en puissance 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, accueille les activités industrielles logistiques, grâce à :

1. 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 ;
2. Un foncier d'exception avec 80 ha dédiés aux EMR, de grandes parcelles disponibles et un sol peu compressible adapté pour les colis lourds ;
3. 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.

Par ailleurs le Port de Cherbourg est impliqué dans la réalisation de tous les parcs français de la façade Manche : Saint Brieuc, Courseulles, Fécamp, Dieppe-Le Tréport en tant que Marshalling port et/ou hub d'assemblage.

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. L'activité source de valeur ajoutée engendre au-delà de la manutention, des prestations d'empotage/dépotage et de caisserie

Par ailleurs, avec ses 6 000m² implantés sur une parcelle à l'entrée du port de Cherbourg, ORANO finalise la construction de son bâtiment, dont la vocation sera de réaliser les nouveaux emballages (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 foncier/immobilier, 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 5 700m² auquel une dépendance attenante de 2 500m² situés sur la Zone Industrielle des Mielles peut être ajoutée.

Cette parcelle était occupée depuis le début des années 2000 par la Société Thompson Recyclage, qui a bénéficié d'une amodiation pour créer dans les bâtiments, contenus sur ces espaces, une activité de recyclage. La parcelle dépendante n'a fait l'objet d'aucune exploitation.

5.1 Le Lot foncier/immobilier

5.1.1 Localisation (voir annexe 1) :

4. Limite nord : voie ferrée
5. Limite sud : boulevard maritime

5.1.2 Description du foncier

6. Surface : 5 700 m² + 2 500 m² en option, soit 8 200m² maximum
7. Portance remblai graveleux pour activité industrielle. L'étude géotechnique réalisée pour un bâtiment à proximité et annexée (annexe 7, permet d'apprécier la qualité du sol)
8. Revêtement : enrobé
9. Accès routier (route ZI des Mielles) : portance 13 tonnes/essieu
10. Eau potable /eaux usées : oui
11. Eaux pluviales : oui
12. Electricité : oui
13. Gaz : non
14. Télécom : oui
15. Éclairage : non
16. Clôture à réaliser

L'état général du terrain a amené Ports de Normandie à réaliser un diagnostic pollution (annexe 6). 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.

Enfin, le terrain n'est pas constructible sur une bande de 3 m à partir de l'axe de la voie ferrée, afin de laisser la capacité de transit d'un train.

5.1.3 : Description et vocation des bâtiments H17 et H9

La structure et le contenu du bâtiment H17, seront démolis et évacués par Ports de Normandie. Le bâtiment H9, d'une surface de 1 000m² compartimentée, 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 amiantée. 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.

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

Plans et fiche en annexe 1.

Les biens seront disponibles à compter du 1^{er} janvier 2025.

5.3 Les tarifs

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

- 44,45€/m²/an pour le bâtiment 9
- 3,20€/m²/an pour le terrain. Ce tarif ne comprend les coûts supportés par Ports de Normandie (enlèvement des déchets, démolition du hangar), dont la répercussion fera l'objet d'une négociation.

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. Liste des annexes en pièces jointes

1. Plans et surfaces lot 26
2. Plans Hangar 9
3. Plan de récolement
4. Convention d'occupation temporaire
5. Rapport d'inspection réseaux
6. Diagnostic pollution
7. Etude géotechnique d'une parcelle à proximité de celle de l'AMI