



DOSSIER DE PRESENTATION DE LA CONCERTATION PREALABLE CONCERNANT L'ADAPTATION DU PORT DE CHERBOURG AU DEVELOPPEMENT DES EMR ET NOTAMMENT LE PROJET D'EXTENSION DU QUAI DES FLAMANDS ZERO (FLO)



Du 5 juin au 11 juillet 2025

L'acteur du projet

Ports de Normandie est propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe.

Chiffres clés :



9 000 emplois directs et indirects



493 M€ investis en Normandie depuis sa création en 2007



100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables, une base de maintenance à Caen-Ouistreham et une autre à venir sur Dieppe



2 millions de passagers transmanche par an



6.5 millions de tonnes de marchandises par an

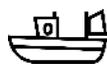


Près de 60 escales croisières par an et plus de 300 000 croisiéristes



3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 25 000 nuitées

7000 visiteurs par an



+ de 12 000 T de poissons soit 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie



+ de 300 mises à sec/an.

Ports de Normandie est le fruit d'une alliance entre la Région Normandie, les départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et les Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires.

Retrouvez toutes les informations à propos de Ports de Normandie sur

www.portsdenormandie.fr



Port de Caen-Ouistreham



Port de Cherbourg



Port de Dieppe

Disposant de dessertes terrestres de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, les 3 ports composant « Ports de Normandie » offrent des capacités portuaires permettant de **traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités diversifiées**. A proximité des champs éoliens offshore et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d'Europe, ils sont en passe de devenir **l'un des acteurs majeurs du développement des Energies Marines Renouvelables**.

LE PORT DE CHERBOURG ET LES EMR

Ports de Normandie est une structure impliquée depuis 10 ans dans les Energies Marines Renouvelables (EMR), à travers notamment son site de Cherbourg.

En 2014/2015, un investissement de 100 M€ a été réalisé pour conforter les atouts naturels du port (accès nautique et portance des terrains) et en créant un quai lourd de 15 t/m² de capacité et étendant les terre-pleins de 40 ha afin de constituer un ensemble foncier de près de **80 ha dédié à cette filière**, unique en France.

Le résultat est probant : le port de Cherbourg a accueilli une usine de production de pales pour l'éolien en mer, le port a été/est impliqué dans les quatre parcs éoliens posés en Manche. Environ 800 emplois permanents ont été créés, l'activité du port conventionnelle a été multipliée par 7.



©Biplan-J.Banzet

Les EMR sont devenus un pilier de l'activité du port de Cherbourg au côté de l'activité ferries.



©Biplan-L. Pouyadoux

Ports de Normandie parie, au regard des ambitions de la France et des Etats voisins de la Manche (Royaume-Uni et Irlande), sur des perspectives d'activité prometteuses tant sur l'éolien posé que flottant. Toutefois, pour conforter son positionnement, **le port de Cherbourg a besoin d'étendre son linéaire de quai lourd**, qui constitue d'ores et déjà le principal goulet d'étranglement de l'activité EMR.

Cette contrainte va s'intensifier et devenir un handicap avec **l'accroissement des poids des composants, l'augmentation du rythme d'installation et l'accélération de l'enchaînement des projets**. Les composants de l'éolien qui étaient débarqués (nacelles, section de mâts) sur les quais conventionnels à 5 t/m² ne pourront plus l'être du fait de leur poids. La plupart des composants de flotteurs (colonne, entretoises), ou plus généralement des composants de parcs éoliens devront transiter par un quai lourd¹.

Le quai lourd existant (220 m, 15 t/m²) ne suffira pas à traiter des escales simultanées, alors que cela sera nécessaire pour faire face aux besoins logistiques des très grands parcs.

Présentation du projet

LES OBJECTIFS DU PROJET

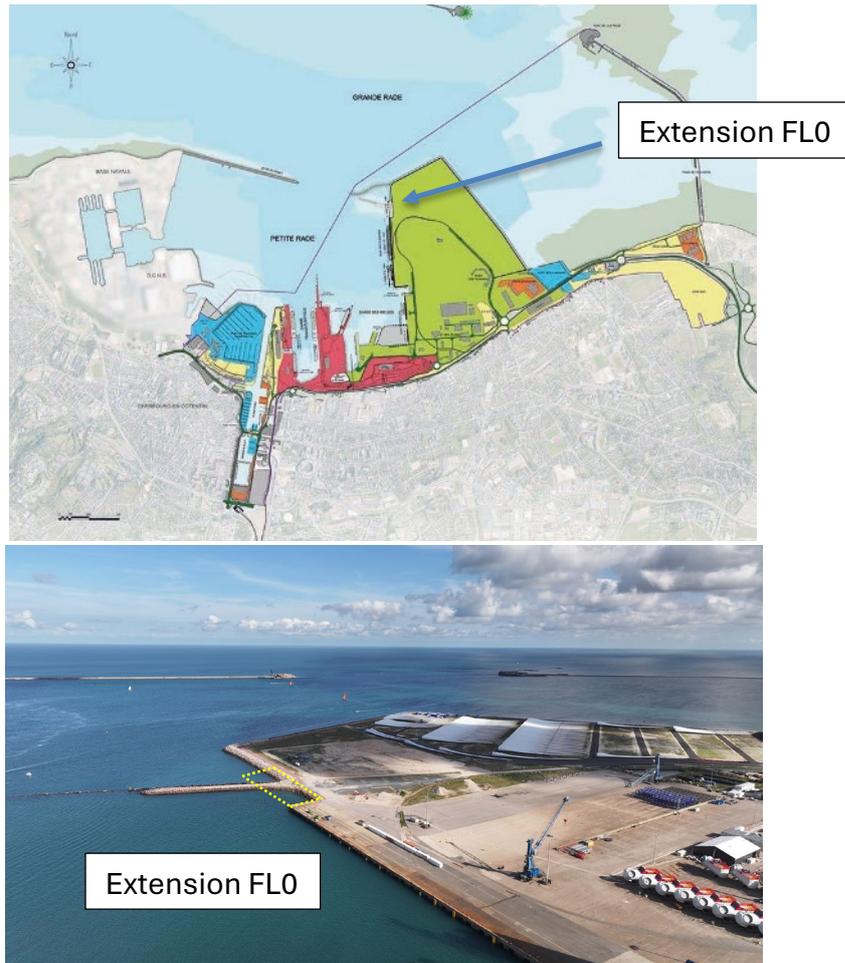
Le projet consiste à rétablir l'équilibre quai/foncier, par la création d'un nouveau quai lourd suffisamment dimensionné, polyvalent et évolutif qui répond aux besoins de l'éolien flottant et posé, ainsi qu'à la concomitance ou l'alternance de ces activités. Ce projet permet au port de

¹ Un **quai lourd**, en milieu portuaire, est un quai spécialement conçu pour **supporter des charges très importantes**. Contrairement à un quai classique, il permet de **charger et décharger des équipements très lourds**, comme des pièces industrielles géantes, des éléments d'éoliennes ou des machines de chantier.

demeurer un port EMR attractif, afin de maintenir et développer ses acquis socio-économiques, et répondre aux impératifs de la stratégie nationale bas carbone.

Situé en petite rade, contigu des quais des Flamands existants, ce quai dénommé Flamands zéro (FLO), d'une **portance de 20 t/m²**, d'une **longueur de 140 m**, et présentant une profondeur d'eau de 14 m, est adossé au foncier dédié EMR existant. La création de cet ouvrage nécessitera le déplacement préalable de la digue actuelle de 200 m vers le nord.

Localisation du projet dans le port de Cherbourg



©Biplan-L.Pouyadoux

Par son dimensionnement, ce quai répondra sur le plan technique aux besoins exprimés actuellement par les acteurs de la filière, tout en anticipant (portance, largeur de souille²...) pour les éventuels besoins futurs. Il complètera également les capacités portuaires existantes : site de mise à l'eau, stockage en eau des flotteurs. Il optimisera enfin la gestion des flux logistiques. Cette optimisation logistique **favorisera la productivité des activités et réduira les risques projet** en éliminant les conflits d'usage générés par l'utilisation d'un seul et même quai.

² Zone surdraguée en pied de quai permettant à des navires profonds de stationner aux marées les plus basses.

Sur le plan de l'organisation spatiale, le quai projet optimisera la capacité d'occupation foncière en donnant accès aux 35 ha minimum (en jaune) dédiés aux nouveaux projets industriels ou logistiques éoliens posés et flottants, tout en autorisant le maintien et le développement des activités existantes du port, notamment celle de production de pales de GE-Vernova (LM Wind Power). **Ce projet permettra de traiter les futurs parcs éoliens posés et de valider opérationnellement le positionnement du port de Cherbourg sur l'assemblage de flotteurs pour l'éolien flottant**, positionnement conforté par les industriels et concerté avec les ports HAROPA (Le Havre – Rouen – Paris) et Brest. Les trois places portuaires agissent ainsi en complémentarité en mettant en jeu leurs spécificités. Les scénarii d'implantation réalisés par les industriels montrent une capacité de production de **20 à 30 flotteurs par an, soit 500 à 750 MW/an**, selon la puissance des turbines. Cette capacité permet de :

- **Sécuriser la capacité portuaire nationale relative à l'éolien flottant pour la période 2030/2040** en cas d'insuffisance d'offre des ports français de la façade Atlantique ;
- **Disposer d'une base export pour les industriels français** notamment à destination des marchés de la mer Celtique pour la période 2030/2040 ;
- **Atteindre les objectifs nationaux éolien flottant sur la période 2040/2050** en s'appuyant pleinement sur la capacité du port de Cherbourg ;

Le projet permet également de **répondre aux besoins de l'éolien posé en zone MEMN sur la période 2030/2040**, besoins qui ne pourront être satisfaits sans le quai projet du port de Cherbourg.

LES TRAVAUX ENVISAGES :

Les caractéristiques techniques de ce nouveau quai sont :

- Quai sur pieux ; le marché de travaux sera ouvert aux variantes (paroi moulée, combiwall, caissons, ...), afin de laisser au mieux s'exprimer les propositions des entreprises ;
- Longueur de 140 ml minimum, extensible jusqu'à 160 ml ;
- Portance nominale : 20 t/m², ponctuellement renforçable dans le futur, notamment en cas d'intégration turbine sur flotteur, avec des plateformes d'au moins 50 t/m² de capacité ;
- Accès chenal petite rade : -10,5 m CM ;
- Cote définitive de profondeur à quai : -14,5 m CM ;
- Dragage en deux temps, afin de répondre au phasage des projets industriels ;
- Souille en pied de quai : 65 m de large, à la cote -14.5 m CM.

La création du quai FLO nécessite en complément :

- Le déplacement de la digue de protection actuelle, (voir photo ci-dessous), pour permettre l'édification de celui-ci ;

- Le rempiètement³ du quai FL1 contigu (voir photo ci-dessous) afin d'approfondir la souille à - 14.5 m CM sur la partie nord de ce quai ;
- Le dragage (300 000 m³ environ) et le déroctage (40 000 m³ environ) des abords et de la souille ;
- La réalisation d'ouvrages provisoires pour l'utilisation du quai et notamment une banquette d'échouage de barges en granulats⁴.



©Biplan

Un maximum de matériaux de la digue existante sera réemployé sur site (enrochements et remblais) pour constituer la nouvelle digue. Cependant, les matériaux de dragage seront en excédent et ceux-ci seront clapés⁵ sur la zone ayant servi lors des précédents dragages de 2002.

³ Le quai FL1 est moins profond que ne le sera FLO. Pour raccorder les deux souilles il faut une transition. On la positionne au droit de FL1. Il est donc nécessaire de conforter les fondations de FL1 pour supporter cet approfondissement local. Ce confortement est dénommé rempiètement.

⁴ Pour charger des objets très lourds (flotteurs, fondations, de l'ordre de 10 000 t), il est pratique de les transférer par roulage sur une barge. Pour ne pas dépendre de la marée, et ne pas avoir à équilibrer la barge au moment du transfert de la charge, on peut l'échouer sur une banquette de matériaux de carrière. Une fois le projet terminé, il est nécessaire d'enlever la banquette.

⁵ C'est-à-dire relargués en mer, par la drague ou par un chaland.



Localisation ancienne zone de clapage

DESCRIPTION DES ENJEUX LIES A LA ZONE DU PROJET

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'extension de ce quai a déjà fait l'objet d'une **autorisation environnementale** par arrêté de 2016. Le dossier support à cette autorisation fait état des enjeux suivants, déterminés à partir de l'état initial du site, qui sont toujours valables aujourd'hui.

Ces enjeux environnementaux et réglementaires sont classés en plusieurs catégories :

- **Fort**, quand l'enjeu est particulièrement sensible à toute modification et le risque d'altération est fort. L'aménagement devra être particulièrement attentif à ces aspects ;
- **Modéré**, lorsque l'enjeu est sensible aux altérations induites par la construction ou le fonctionnement de l'aménagement ;
- **Faible**, quand l'enjeu peut accepter d'être modifié par une opération des travaux sans qu'il y ait de répercussions notables sur ces composantes environnementales.

Le tableau suivant présente les enjeux environnementaux et contraintes techniques associés à la zone de projet.

Thématiques		Enjeu fort	Enjeu modéré	Enjeu faible
Milieu physique		Maintien du bon état écologique de la rade de Cherbourg	Littoral concerné par le risque de submersion marine 2 prises d'eau de mer (Cité de la Mer et Collignon)	
Milieu vivant	Milieu terrestre		Présence potentielle d'avifaune protégée en toute saison	
	Milieu marin	Présence épisodique de mammifères marins dans la rade, mais pérenne dans des sites proches		État de santé du peuplement benthique de la rade jugé normal
Paysage et patrimoine				Contexte historique et industrialo-portuaire
Milieu humain	Activités	Navigation commerciale	Ferme salmonicole (15 ha) dans la Grande Rade	Ports et navigation de plaisance Pêche de loisir à la ligne sur zone de projet
	Bruit	Aménagement proche de zones d'habitation	Ambiance sonore portuaire	
	Risques technologiques		Présence potentielle d'explosifs et d'engins de guerre	Risque de transport de matières dangereuses

Principales incidences attendues :

De la même manière une synthèse des incidences du projet a été réalisée. Les tableaux suivants récapitulent les effets du projet, respectivement pendant les travaux et en phase de fonctionnement. La couleur de la ligne correspond à l'intensité la plus élevée de l'impact (faible, modéré, fort) et du signe (négatif, neutre ou positif) de l'effet.

		Signe de l'effet	Nature de l'effet	Durée de l'effet	Intensité de l'effet
Climat	Gaz à effet de serre	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Hydrodynamisme et sédimentologie	Bathymétrie	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Agitation	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Courantologie du port	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Dynamique sédimentaire	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Qualité des eaux marines et souterraines, qualité des sédiments	Turbidité	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Teneur en contaminants	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Effet d'une pollution accidentelle	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Qualité des aquifères	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sol et sous-sol	Qualité du sol et du sous-sol	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Milieu biologique	Terrestre	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Benthos	Négatif	Direct	Temporaire / permanent	Faible
	Poissons et céphalopodes	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Modéré ²⁶
	Avifaune	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Faible
	Natura 2000	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Modéré ²⁶
	Continuités écologiques et équilibres biologiques	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sites, paysages, patrimoine	Paysage	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Patrimoine	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Socioéconomie et activités récréatives	Activités économiques	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Activités récréatives	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Cadre de vie et santé	Circulation routière	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Ambiance sonore	Négatif	Direct	Temporaire	Faible à fort
	Qualité de l'air	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Hygiène, santé, sécurité, salubrité publique	Négatif	Direct et indirect	Temporaire	Faible

Synthèse des effets en phase travaux

		Signe de l'effet	Nature de l'effet	Durée de l'effet	Intensité de l'effet
Climat	Gaz à effet de serre	Négatif et positif	Direct	Permanent	Faible
Hydrodynamisme et sédimentologie	Bathymétrie	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Agitation	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Courantologie du port	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Dynamique sédimentaire	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Qualité des eaux marines et souterraines, qualité des sédiments	Turbidité	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Teneur en contaminants	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Effet d'une pollution accidentelle	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
	Qualité des aquifères	Négatif	Direct	Temporaire	Faible
Sol et sous-sol	Qualité du sol et du sous-sol	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Milieu biologique	Terrestre	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Benthos	Négatif et positif	Direct	Permanent	Faible
	Poissons et cétacés	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Natura 2000	Négatif	Direct et indirect	Permanent	Faible
	Continuités écologiques et équilibres biologiques	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Paysages	Paysage et patrimoine	Négatif	Direct	Permanent	Faible à modéré
Socioéconomie et activités récréatives	Activités économiques	Positif	Direct	Permanent	Faible
	Activités récréatives	Négatif	Direct	Permanent	Faible
Cadre de vie et santé	Circulation routière	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Ambiance sonore	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Qualité de l'air	Négatif	Direct	Permanent	Faible
	Hygiène, santé, sécurité, salubrité publique	Négatif	Direct et indirect	Permanent	Faible

Synthèse des effets du projet en phase exploitation

La méthode de dragage ainsi que le devenir des sédiments ont évolué depuis le projet de 2016. Initialement, les matériaux extraits devaient être déposés sur le terre-plein des Flamands. Aujourd'hui, les terre-pleins ne sont plus disponibles car en pleine exploitation. Il a donc fallu envisager une autre solution pour gérer ces sédiments. Ils seront désormais clapés (immergés) en mer, dans une zone située à 15 km au large du port.

Des analyses physico-chimiques ont été réalisées conformément à la réglementation, et confirment que les sédiments sont compatibles avec un clapage en mer. Par ailleurs, une étude est en cours sur les organismes benthiques (petits invertébrés vivant au fond de la mer), à partir d'échantillons prélevés dans les futures zones de dragage et de clapage. L'objectif est de s'assurer que le dépôt des sédiments n'aura pas d'impact négatif sur ces écosystèmes.

Une modélisation est en cours pour étudier le panache turbide, c'est-à-dire le nuage de particules fines qui peut se former dans l'eau lors du clapage des sédiments. Cette étude vise à s'assurer que ces particules ne viendront pas perturber les zones sensibles situées à proximité, comme les zones naturelles protégées (ZNIEFF, sites Natura 2000) ou les gisements de moules de Barfleur, par exemple. L'étude permettra aussi de vérifier que ces sédiments très fins ne reviendront pas vers la côte ou vers d'autres zones présentant un intérêt particulier.

D'autres enjeux environnementaux méritent d'être précisés :

- Impact sur l'élevage de saumons en grande rade : Les travaux de dragage se dérouleront majoritairement dans la petite rade à l'abri de la digue dans une zone globalement confinée, isolée de l'élevage par le flux généré par les courants de marée. Aussi, la turbidité (l'eau trouble causée par les particules en suspension) générée par le chantier devrait être circonscrite aux abords immédiats du chantier. Toutefois, un suivi sera mis en place pendant la phase travaux.

Des seuils d'alerte et d'arrêt de chantier seront également définis de façon à préserver l'élevage de saumons.

- La présence de mammifères marins sera prise en considération dans le cadre des travaux (effarouchement, surveillance...)
- Dépollution pyrotechnique des zones de dragage : une dépollution pyrotechnique des zones de dragage a eu lieu en 2015, elle a fait l'objet d'un certificat de dépollution.

ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES

5 enjeux sont identifiés pour le port :

- ✓ **La capacité de Cherbourg à rester un port référence EMR et projeter celui-ci dans le futur**

L'enjeu pour le port de Cherbourg consiste à maintenir la dynamique de l'écosystème portuaire liée aux EMR et l'emploi associé : dockers, pilotes, manutentionnaires, sous-traitance.



©Biplan-A.Soubigou

Or, sans le quai projet, le port de Cherbourg sera en grande difficulté voire dans l'impossibilité de se positionner sur l'éolien flottant, et sur la fonction hub d'assemblage pour l'éolien posé, c'est-à-dire de se projeter. L'expression de besoin de plusieurs porteurs de projets intéressés par l'utilisation du quai, dont un industriel souhaitant construire et charger en mer des fondations d'éoliennes gravitaires depuis le port de Cherbourg, montre la nécessité de la réalisation de cette extension pour maintenir l'attractivité du port. Ce quai permet au port d'être à niveau et de prendre toute sa part dans l'exécution des parcs éoliens posés et flottants à venir et d'accroître encore son activité sur cette filière.

✓ **La capacité de démonstration pour renforcer encore l'attractivité du port**

La tenue du calendrier et l'accueil d'un industriel réalisant des fondations gravitaires constitue un moment clé. Cet accueil constituera, une démonstration commerciale forte de la faisabilité de produire et évacuer à partir du port de Cherbourg, des équipements EMR de 10 000 T environ. L'attractivité du port pour accueillir ensuite la réalisation de flotteurs sera alors facilitée. Très peu de ports disposeront de cette expérience.

✓ **La capacité d'enchaînement des projets pour conserver les équilibres économiques du port et le savoir-faire de la main d'œuvre**

La spécificité du port de Cherbourg réside dans le fait d'une part que l'activité repose désormais sur 2 piliers, Transmanche et EMR et d'autre part que le délégataire du port « Cherbourg Port » dispose dans ses effectifs de dockers, de grutiers et de lamaneurs (*60 personnes environ*).

L'enjeu pour Cherbourg Port consiste à **minimiser les creux d'activité EMR dans une optique d'équilibre financier, de conservation des emplois et des savoir-faire spécifiques colis lourds**. L'enchaînement rapide des projets répond à cet enjeu.

En phase travaux, la réalisation du quai n'aura pas d'impact négatif sur cette capacité d'enchaînement :

- Le quai FL1 situé immédiatement au sud pourra continuer à être exploité sauf pendant la phase de rempiètement de ce quai ;
- Le besoin foncier pour le chantier est estimé à 2ha maximum, ce qui est résiduel à l'échelle du port, d'autant que la durée des travaux est prévue pour 15 mois maximum.

En cours d'exploitation, la maintenance (changement de défenses, changement d'anodes, peinture si quai métallique) est prévue à intervalles réguliers mais relativement longs : 10 ans environ en cumulant des différentes interventions. Celles-ci peuvent, par ailleurs, se réaliser en période creuse, c'est-à-dire en période hivernale, afin de limiter son impact sur l'activité EMR.

✓ **L'augmentation des recettes afin d'équilibrer le modèle économique et réinvestir dans le port**

Depuis 2020, Ports de Normandie a régulièrement augmenté ses tarifs au regard de son attractivité grandissante. Le port considère qu'il a atteint un prix d'équilibre tant sur les Droits de ports que sur le prix de location foncier.

Le quai projet présente un caractère vertueux car il permet une meilleure valorisation quantitative des terrains situés derrière ce quai. **Le chiffre d'affaires est ainsi prévu d'augmenter de 50% en moyenne sur le période 2026/2034 par rapport au prévisionnel 2025.**

L'augmentation du taux d'occupation du foncier associé à la revalorisation tarifaire, permet sur le périmètre hors projet (périmètre EMR) un **résultat d'exploitation à l'équilibre et de dégager une capacité d'autofinancement (CAF)**. Ces résultats dotent Ports de Normandie d'une **capacité de réinvestissement** qu'il n'avait pas pour maintenir ou renforcer encore les capacités du port de Cherbourg.

✓ **La capacité à développer les synergies portuaires**

Enfin, le quai projet inscrit encore un peu plus Cherbourg comme **port de référence EMR**. C'est un élément favorable à la consolidation de l'activité de production de pales pour l'offshore dans un contexte de fragilité des turbiniers. C'est aussi, un élément supplémentaire de synergies potentielles entre la production de GE – Vernova (LM Wind Power) installé sur le port de Cherbourg et la logistique d'installation de parcs posés ou flottants se localisant sur le port.

Le quai projet n'impacte pas les autres activités du port, notamment relative à la classe 1⁶. Situé à l'extrémité nord des terre-pleins ce terminal de 1ha devra être déplacé pour laisser place aux projets industriels et logistique ; ce que permet l'arrêté réglementant les stockages de marchandises dangereuses sur le port.

LES ENJEUX TERRITORIAUX

Depuis 2020, les EMR représentent une cinquantaine d'emplois créés sur le port, en plus des 700 emplois industriels de GE-LMWP.

Le projet permet **le maintien des 60 emplois de l'exploitant du port** « Cherbourg Port » et notamment de la trentaine de contrats dépendant des EMR. **On retrouve cet enjeu à la station de pilotage, et chez les deux manutentionnaires du port**. Au-delà des emplois et au regard de la taille de ces structures, c'est leur existence même qui est en jeu : sans les EMR, ils deviennent économiquement vulnérables.

Par ailleurs, une quinzaine d'emplois dockers/grutiers supplémentaires sont attendus en lien avec la création de ce nouveau quai.

Sur le plan industriel, et l'impact sur le tissu économique local et régional, l'éolien flottant constitue un accélérateur de retombées économiques locales. A ce jour, l'éolien posé a généré une sous-traitance industrielle locale principalement dans l'extraction de matériaux de carrière et la métallurgie. Dans le cadre de projets à venir de construction de fondations d'éoliennes gravitaires, il est attendu un pic sur site de 1300 ouvriers. Ce type de chantier permet l'insertion de personnes éloignées du marché de l'emploi et crée les conditions de la formation d'une main d'œuvre qualifiée, redéployable sur d'autres programmes industriels du Cotentin et de la Région Normandie dans des secteurs tels que le bâtiment ou le nucléaire. Ces travaux induisent des retombées également au-delà du site avec l'intervention de sous-traitants, prestataires et fournisseurs locaux / régionaux sur un large spectre d'activités.

L'éolien flottant avec des processus de fabrication long renforcera l'impact local. Il est, compte tenu de la maturité des processus du 10^{ème} appel d'offres français (AO10) et de l'appel d'offres britannique (Round 5) et suivants, complexe de décrire dans le détail la manière dont l'économie régionale pourra être mobilisée. Toutefois, le Cotentin présente 3 atouts majeurs :

- **Un savoir-faire dans la réalisation de grands chantiers industriels**, lié aux expériences passées de réalisation des centrales nucléaires de Flamanville et de la construction du site de retraitement nucléaire de Orano, de livraison d'envergure de

⁶ Trafic historique de marchandises dangereuses (explosifs)

sous-marins...Ce savoir-faire inclus les problématiques de formation, de recrutement, d'habitat, de scolarisation, de transport... ;

- **Un taux d'emplois industriel** nettement supérieur à la moyenne nationale, avec une prédominance de la métallurgie, particulièrement utile pour la réalisation de flotteurs acier ;
- La présence de **nombreuses carrières terrestres à proximité de Cherbourg** afin d'apporter la matière première nécessaires pour les flotteurs béton, tout en limitant l'impact carbone du transport.

L'estimation procurée par les industriels concernant l'emploi lié à l'assemblage flotteurs est de :

- 500 personnes en pic d'activité pour les flotteurs acier
- 2 000 personnes en pic d'activité pour les flotteurs béton

Environ 70% de ces emplois, sont des emplois de chantier donc locaux.

Les retombées économiques locales sont estimées à 20 % de la valeur de la production réalisée sur le port.

DESCRIPTION DES DIFFERENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES, Y COMPRIS DE L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET.

La première solution alternative envisagée est de **réaliser le quai à l'Est du terre-plein EMR** ce qui nécessite de déconstruire la digue d'enclosure du terre-plein existant et de créer une nouvelle digue de protection en grande rade au regard des conditions hydrodynamiques pouvant y exister. Cette nouvelle digue ne doit pas obérer les capacités d'évolution éventuelles ultérieures. Elle ne peut se situer dans une zone de navigation actuelle ou potentielle.



Ce projet a pour principaux inconvénients :

- Une consommation forte de ressources naturelles pour constituer la nouvelle digue, son linéaire étant deux fois plus important que dans la solution privilégiée. De plus, les matériaux de la digue des flamands existante ne peuvent pas être recyclés ;
- Un coût très important de cette digue liée à son linéaire et la profondeur d'eau en grande rade au regard du faible linéaire de quai à protéger ;
- La création de la digue requiert la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) puisque la zone occupée est en zone Nmer dans le PLU ;
- La protection du quai vis-à-vis de certaines houles d'ouest n'est pas optimale car elles peuvent longer et déferler le long de la face Est du terre-plein ;
- La profondeur de terre-plein disponible au droit du futur quai est contrainte par la présence de la voie ferrée ;
- L'exploitation du port est moins efficace : nécessité de transférer les grues entre le quai Est et les quais Ouest, perte de la capacité de mutualiser des postes d'accostages/amarrages avec le quai Flamands 1 existant ;
- L'emplacement de cette solution vient concurrencer des activités de loisirs en grande rade (pêche, plaisance).

La deuxième solution alternative envisagée est **l'absence de ce nouveau quai**, tous les trafics se reportent sur le quai des Flamands existant, ce qui aurait pour conséquence de :

- **Limiter l'attractivité de l'éolien en mer posé et flottant du port**, par l'absence de réponse à son déficit de linéaire de quai ;
- **Maintenir la potentialité de conflits d'usage de quai** et accroît les risques industriels en éliminant la possibilité de recevoir concomitamment les composants flotteurs et d'assurer l'évacuation de ceux-ci assemblés ;
- **Rendre impossible** la double fonction réalisation flotteurs/intégration de flotteurs ;
- **Rendre incompatible** la coexistence de l'activité éolien flottant avec une activité éolienne posé/hydrolien, malgré la disponibilité foncière.

L'ensemble de ces points constituent des facteurs limitant du port de Cherbourg, et créé :

- **Un déficit de capacité portuaire sur la période 2030/2040 pour l'éolien posé en zone MEMN ;**
- **Un risque d'insuffisance sur la période 2030/2040 pour la filière éolienne flottant** si les ports Français Atlantique ne réalisaient pas ou partiellement leurs projets d'aménagement ;
- **Un manque de capacité pour la filière éolienne flottant pour réaliser les grands parcs flottants** de la période 2040/2050 ;
- **L'absence d'une base export crédible pour les marchés de la mer Celtique.**

En effet, à l'exception de HAROPA, il n'existe pas d'autres ports de la zone MEMN (Manche Est Mer du Nord) en capacité d'assurer une fonction logistique fondation ou Hub d'assemblage

pour l'éolien posé, ou d'assurer l'assemblage de flotteurs pour l'éolien flottant. Et, la capacité de HAROPA sera, dans tous les cas, insuffisante au regard du volume attendu.

Les ports dimensionnés pour l'éolien se situent majoritairement en mer du Nord. Ces ports du fait de la montée en puissance de l'éolien en mer en Europe sont saturés et peu disponibles. **Les projets de parcs en France sont alors ralentis ou reportés faute de capacité portuaire régionale pour le posé, et nationale pour le flottant.**

Si des disponibilités sont identifiées dans d'autres ports en complément d'HAROPA, leur éloignement des zones MEMN pour l'éolien posé et des zones Atlantique pour l'éolien flottant entraînent une augmentation des Gaz à effet de serre. L'éloignement des zones Atlantique vaut pour HAROPA et l'éolien flottant, Honfleur étant distant de 150 km par la mer de Cherbourg.

A termes, ce serait donc nécessairement l'emploi régional qui serait impacté, ainsi que l'équilibre économique du port de Cherbourg.

NIVEAU DE CONNAISSANCE PUBLIQUE DU PROJET

Le projet a déjà été autorisé par arrêté préfectoral du 12 septembre 2016 et à ce titre a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 5 octobre au 5 novembre 2015.

Ports de Normandie a saisi la commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle désigne un garant afin de mener en toute transparence la concertation. Celle-ci sera donc organisée sous son égide selon les modalités prévues à l'article L.121-16 et suivants du code de l'environnement.

La concertation publique du jeudi 5 juin au vendredi 11 juillet 2025

La concertation sera organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public selon les modalités prévues à l'article L.121-16 et suivants du code de l'environnement.

L'organisation de cette concertation incombe à Ports de Normandie.

La concertation publique s'adresse aux usagers, riverains et habitants du périmètre de la zone concernée par les travaux. Elle a pour but de favoriser la consultation du public et recueillir son avis, en phase amont de la démarche d'autorisation du projet (avant l'enquête publique).

Elle doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- Des solutions alternatives
- ...

Après cette phase de consultation du public, Ports de Normandie établira un bilan qui sera publié sur son site internet

<https://portsdenormandie.fr/fr/projets/environnementaux/adaptation-du-port-de-cherbourg-au-developpement-des-emr-projet-dextension>

mais également sur le site internet de la Commission nationale du débat public www.cndp.fr. En s'appuyant sur ce bilan, Ports de Normandie tirera les enseignements de la concertation et décideront des suites à donner au projet.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- **Début** : Jeudi 5 juin 2025
- **Fin** : Vendredi 11 juillet 2025

Réunion publique d'ouverture

Mardi 10 juin 2025 | 17h00

Lieu : Salon André Michel (gare transmanche)

Cette réunion marquera le lancement officiel de la concertation. Elle a pour objectif de :

- Présenter le projet d'extension
- Exposer ses enjeux
- Détailler les finalités attendues de la démarche participative

Ateliers thématiques (le 10 juin, après la réunion d'ouverture) :

1. **Vie portuaire**
 - Impacts pour les acteurs locaux, fonctionnement du port...
2. **Environnement**
 - Biodiversité, gestion des sédiments (clapage ou stockage), faune marine...

Réunion de clôture

Mardi 8 juillet | 17h00

Lieu : Salon André Michel (gare transmanche)

Une réunion publique de clôture viendra restituer :

- La **synthèse des échanges et des contributions**
- Les **perspectives et suites éventuelles** du projet

Par ailleurs, le public est invité à donner son avis à l'adresse suivante : concertation-cherbourg@portsdenormandie.fr.

La durée de la concertation est fixée à un mois par similitude avec les durées prévues pour les enquêtes publiques.

CALENDRIERS DU PROJET

Concertation publique

Le calendrier de la concertation publique envisagé est le suivant :

- Saisine de la CNDP : mars 2025
- Séance plénière d'instruction du dossier : avril 2025
- Préparation de la concertation : avril – mai 2025
- Concertation : juin-juillet 2025
- Bilan : septembre 2025

Le calendrier du projet est le suivant :

- dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale : été 2025
- consultation du public via une enquête publique : automne 2025
- autorisation préfectorale de réaliser les travaux : printemps 2026
- démarrage des travaux : automne 2026
- fin des travaux : 1^{er} trimestre 2028

A noter que les travaux pourront être phasés pour répondre aux besoins des industriels. Une seconde phase correspondant à l'approfondissement de la souille (dragage) pourra être réalisée en 2029.

⚠ En parallèle de ce calendrier, l'industriel en charge de la réalisation des fondations gravitaires et premier utilisateur potentiel du nouveau quai, réalisera les demandes d'autorisations environnementales nécessaires à son activité propre (ICPE⁷). Celles-ci sont attendues pour le début d'année 2026, permettant de démarrer le chantier de construction des fondations gravitaires en parallèle de la construction de l'extension de quai. Cette extension sera ensuite utilisée pour procéder au chargement en mer des fondations.

BUDGET DE L'OPERATION

Le **coût de ces travaux** est estimé à **30 M€ HT** répartis comme suit :

- 20 M€ pour la création du quai FLO et le rempiètement de FL1 ;
- 6 M€ pour le déplacement de la digue ;
- 4 M€ pour les dragages/déroctage nécessaires.

⁷ Installations Classées Pour l'Environnement