

CHERBOURG-EN-COTENTIN : consultation du public sur la demande d'autorisation environnementale, présentée par le syndicat mixte ouvert Ports de Normandie pour l'extension du quai des Flamands Nord du port de Cherbourg

<https://www.extension-quai-portdecherbourg.fr/>

Contributions incluant les pièces jointes

Dates

Du jeudi 8 janvier 2026 à 09h00 au mercredi 8 avril 2026 à 17h00

Référence du Tribunal Administratif

Décision en date du 27 novembre 2025 - Tribunal Administratif de CAEN

Arrêté d'ouverture

Arrêté n° 25-246-NB en date du 17 décembre 2025

Commissaire enquêteur(rice)

Monsieur Alain RENOUF

Maître(s) d'ouvrage

Syndicat mixte ouvert Port de Normandie

Contribution n°1 (Email)

Proposée par Delphine Lefrançois - Normandie Maritime
(delphine.lefrancois@normandie-maritime.fr)
Déposée le jeudi 29 janvier 2026 à 09h44

Possibilité de contribution conjointe – Enquête publique Port de Cherbourg – Extension Nord du quai des Flamands

Objet : Possibilité de contribution conjointe – Enquête publique Port de Cherbourg – Extension Nord du quai des Flamands

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'extension Nord du quai des Flamands du Port de Cherbourg, nous souhaitons vous solliciter pour une question d'ordre procédural.

L'Agglomération du Cotentin et Normandie Maritime envisagent chacune de déposer une contribution individuelle dans le cadre de cette enquête.

Toutefois, compte tenu de la convergence de nos analyses et de notre implication commune sur les enjeux maritimes, portuaires et territoriaux, nous souhaiterions savoir s'il est également possible de déposer une contribution complémentaire conjointe, en plus de nos contributions respectives.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous préciser si cette démarche est recevable dans le cadre de la procédure en cours, et le cas échéant, selon quelles modalités pratiques (format, dépôt, identification des contributeurs).

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous remercions par avance pour votre éclairage.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Delphine Lefrançois
Normandie Maritime

[cid:7b267ca9-da32-468e-8c2b-0ef92af4fbef]

1 document associé

contribution_1_Email_1.png

Delphine Lefrançois
Déléguée Générale



06 82 88 57 69



delphine.lefrancois@normandie-maritime.fr



8 rue Léopold Sédar-Senghor
14460 Colombelles




CAPATLAS

Groupe



EFINOR



NOUS SOMMES
terre bleue
LE COTENTIN

Contribution n°2 (Email)

Proposée par Alain RENOUF - Commissaire Enquêteur

Déposée le jeudi 29 janvier 2026 à 14h57

Objet : Possibilité de contribution conjointe - Réponse à la contribution n° 1

Je fais suite à l'e-mail reçu sur l'adresse mail de la consultation sur le projet d'extension du quai des Flamands.

De manière générale, il est possible pour chacun de déposer plusieurs contributions et ceci tant à titre individuel qu'au titre d'un groupe (association ou autre).

Cela peut être pour compléter un premier avis, ou bien pour réagir après avoir pris connaissance de nouveaux éléments.

Je rappelle que, sur la durée de la consultation (3 mois), de nouveaux documents viendront compléter le dossier initial : avis des personnes publiques, réponses aux avis par le demandeur ou à des questions du public ou du commissaire-enquêteur.

C'est ainsi que depuis le début de la consultation ont été ajoutés au dossier initial le compte-rendu de la première réunion publique ainsi que l'avis de l'ARS (Agence Régionale de Santé).

Alain RENOUF

Contribution n°3 (Web)

Proposée par Delphine LEFRANCOIS
(delphine.lefrancois@normandie-maritime.fr)
Déposée le vendredi 13 février 2026 à 09h11
Adresse postale : 8 rue leopold sedar senghor 14460 COLOMBELLES

Bonjour,

Veuillez trouver en document associé la contribution de Normandie Maritime pour le projet d'extension du quai des Flamands porté par Ports de Normandie.

1 document associé
contribution_3_Web_1.pdf



Contribution du port de Cherbourg au développement des énergies marines renouvelables

Depuis plus de dix ans, Ports de Normandie a fait le choix stratégique d'investir de manière anticipée dans le développement des énergies marines renouvelables (EMR) sur le port de Cherbourg, afin d'accompagner la montée en puissance d'une filière industrielle structurante pour la transition énergétique. Cet engagement s'est traduit par près de 100 M€ d'investissements dédiés à l'adaptation des infrastructures portuaires, permettant la création d'un vaste espace industriel unique en France, spécifiquement dimensionné pour l'éolien en mer.

Ces investissements ont généré des retombées économiques et sociales significatives. Le port de Cherbourg accueille aujourd'hui près d'un millier d'emplois liés aux EMR, dont environ 800 emplois directement issus des activités industrielles et logistiques, ainsi que l'implantation d'une usine de rang mondial pour l'éolien en mer, dédiée à la fabrication de composants de très grande dimension. Le port s'est par ailleurs imposé comme un acteur central de la chaîne logistique des projets éoliens, en assurant des fonctions de transit, de stockage, de pré-assemblage, de marshalling portuaire et, à terme, de maintenance.

Grâce à des infrastructures de très haut niveau – plus grande rade artificielle d'Europe, tirant d'eau de 14 mètres, terre-pleins industriels à forte portance, quais renforcés et savoir-faire reconnu en logistique colis lourds – le port de Cherbourg est aujourd'hui identifié comme le port n°1 en France pour les énergies marines renouvelables. Ces capacités, pour l'essentiel déjà éprouvées dans le cadre des premiers grands projets nationaux, constituent un socle industriel robuste et opérationnel.

Une capacité portuaire essentielle pour répondre à la dynamique européenne

La dynamique actuelle et future de la filière éolienne en mer ne se limite pas aux marchés français. Si la France a fixé des objectifs ambitieux pour développer sa capacité installée d'éolien en mer à 45 GW d'ici 2050, avec un palier intermédiaire de 18 GW d'ici 2035, cette trajectoire repose sur une montée en charge progressive des appels d'offres et des réalisations effectives des parcs. Or, la filière française connaît actuellement des périodes de faiblesse opérationnelle et d'incertitude, ralenties notamment par des délais d'appels d'offres.

Dans ce contexte, la capacité industrielle et logistique de Cherbourg doit pouvoir aller au-delà des frontières nationales pour garantir la continuité d'activité des acteurs de la filière, en particulier vers des marchés voisins à fort potentiel de développement. C'est précisément ce rôle élargi que permet d'adresser le projet Flamands O.

En effet, la façade atlantique européenne et la Mer Celtique représentent des zones de développement majeures pour l'éolien en mer, avec des programmes ambitieux au Royaume-

Uni (qui accélère fortement ses capacités offshore) et en Irlande (ciblant plusieurs dizaines de gigawatts à l'horizon 2050) . Cette dynamique crée une opportunité complémentaire de marché pour les acteurs industriels normands et européens, et réduit l'impact d'un éventuel « trou d'activité » sur le marché français isolé.

C'est dans ce double cadre – répondre aux besoins des projets nationaux et capter les opportunités du marché européen – que s'inscrit le projet de construction du nouveau quai lourd « Flamands 0 ». D'une longueur de 140 mètres, doté d'une capacité portante de 20 tonnes/m² et offrant une profondeur d'eau de 14 mètres, ce futur quai sera implanté en petite rade, à proximité immédiate du quai des Flamands existant. Il permettra l'accueil de plusieurs escales simultanées, condition indispensable pour sécuriser la montée en charge industrielle des projets éoliens de nouvelle génération à l'échelle européenne.

Une infrastructure pensée pour des marchés complémentaires

Le projet Flamands 0 ne se limite pas à adresser les seules perspectives françaises, mais vise à renforcer l'adaptabilité et l'attractivité du port de Cherbourg pour l'ensemble de la filière européenne des EMR. Par sa situation stratégique à l'interface Manche-Atlantique, par la qualité de ses infrastructures, et par sa capacité à traiter des composants lourds et volumineux, le port de Cherbourg est idéalement positionné pour servir aussi bien les projets nationaux que ceux du marché de la Mer Celtique, en complément des hubs portuaires britanniques et irlandais.

Un projet soutenu par l'écosystème maritime régional, dans une logique d'équilibre des usages

Acteur fédérateur de la filière maritime et portuaire régionale, Normandie Maritime, association rassemblant les acteurs économiques, institutionnels, portuaires, industriels et de la formation de la filière maritime normande, apporte son soutien au projet d'extension du quai des Flamands. Ce soutien s'inscrit dans l'objectif partagé de structurer une filière EMR pérenne et créatrice de valeur pour le territoire. Normandie Maritime souligne toutefois que le développement des infrastructures dédiées aux énergies marines renouvelables doit se faire dans le respect des autres usagers de la mer et avec une attention constante portée à la préservation de la biodiversité et des milieux marins – éléments essentiels à l'acceptabilité sociale et à la durabilité des projets.

Un projet structurant au service de la compétitivité et de la transition énergétique

Le projet Flamands 0 constitue ainsi un investissement stratégique, indispensable pour :

- rééquilibrer durablement les capacités portuaires entre quais et foncier industriel ;
- sécuriser la continuité, la compétitivité et la résilience des activités EMR des industriels normands ;
- capturer des opportunités de marché à l'échelle européenne, notamment en Mer Celtique ;
- consolider et amplifier les retombées économiques et sociales déjà générées sur le territoire, dans le respect des équilibres environnementaux et des usages maritimes.

En se positionnant sur l'ensemble de la chaîne de valeur (production industrielle, assemblage, marshalling portuaire, maintenance) et sur les principales technologies marines (éolien posé, éolien flottant et hydrolien), Ports de Normandie affirme une vision de long terme au service de

la transition énergétique. L'extension du quai des Flamands s'inscrit pleinement dans cette trajectoire, en confortant le port de Cherbourg comme infrastructure portuaire de référence nationale et européenne pour le développement des énergies marines renouvelables.

Contribution n°4 (Web)

Proposée par Feuilly Pierre

(pierre.feUILly@free.fr)

Déposée le lundi 2 mars 2026 à 14h30

Adresse postale : 771 A rue du Hameau Burnel 50110 Turlaville

Bonjour,

je suis convaincu que l'activité portuaire en croissance du Port de commerce de Cherbourg nécessite l'allongement du quai des Flamands.

Certes des nuisances temporaires seront à déplorer le temps du déplacement de la digue Hersant, et lors de la création du nouveau quai, mais à terme je vois deux points très positifs à ces travaux:

1- le nouveau quai permettra d'accueillir plus de navire dans notre port et cela confortera sa place de leader régional dans les énergies marines renouvelables.

2- la nouvelle digue permettra de réduire l'agitation du plan d'eau lors des tempêtes dans la totalité de la petite rade, et ce côté positif sera ressenti par la base navale, le port de pêche et le port de plaisance.

1 commentaire

Par Alain RENOUF Commissaire enquêteur

Déposé le 23/03/2026 à 10h20

Je vous rappelle que la seconde réunion publique aura lieu ce mercredi 25 mars, RV à 18h00 à la gare maritime transmanche

Contribution n°5 (Web)

Proposée par Sabrina Vivier

(piotr.feUILly@gmail.com)

Déposée le lundi 2 mars 2026 à 14h46

Adresse postale : hameau pharès 50110 Cherbourg-en-Cotentin

Bonjour,

je suis favorable a ce projet d'allongement de quai afin de favoriser la vitalité du tissu portuaire et en conséquence l'emploi dans le nord Cotentin.

Contribution n°6 (Web)

Proposée par dubost frederic

(frederic.bubost@wanadoo.fr)

Déposée le lundi 2 mars 2026 à 15h03

Adresse postale : 310 route des pierres 50110 cherbourg en cotentin

avis favorable pour la continuation de l'évolution du port.

1 commentaire

Par Alain RENOUF Commissaire enquêteur

Déposé le 23/03/2026 à 10h19

Je vous rappelle que la seconde réunion publique aura lieu ce mercredi 25 mars, RV à 18h00 à la gare maritime transmanche

Contribution n°7 (Courrier)

Proposée par GMG Saumon de France

Déposée le vendredi 13 mars 2026 à 18h23

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe : Courrier reçu le 20 janvier en mairie de Cherbourg-en-Cotentin, présenté au commissaire-enquêteur ce jour 13 mars

1 document associé

contribution_7_Courrier_1.pdf

Monsieur Alain Renouf
Commissaire-enquêteur
Mairie de Cherbourg
10, place Napoléon
50100 Cherbourg-en-Cotentin

Objet : contribution à la consultation du public pour le projet d'adaptation du port de Cherbourg aux Energies Marines Renouvelables

Monsieur,

Nous souhaitons par la présente apporter notre contribution à la consultation du public pour le projet d'adaptation du port de Cherbourg aux Energies Marines Renouvelables.

Nous avons eu l'occasion d'échanger avec les responsables de Port de Normandie pour leur dire à quel point nous sommes attachés au développement du port de Cherbourg et que ce développement ne doit cependant pas se faire au détriment des acteurs locaux et historiques comme notre entreprise, Saumon de France, peut l'être. En effet élevant des saumons dans la rade du port nous sommes probablement les plus impactés par ce projet et ceux qui avons le plus d'enjeux économiques. La direction de Port de Normandie s'est montrée tout à fait sensible à nos arguments et soucieuse d'en tenir compte.

De quoi parlons-nous :

- Pour l'année 2026 nous mettons en mer (dans la rade protégée par la digue) depuis novembre 2025 environ 150 000 saumons pré-grossis qui resteront en mer jusqu'à fin juillet 2026. Ce cheptel doit nous permettre dans le meilleur des cas de réaliser un chiffre d'affaires d'environ 1,5 million d'euros.
- Pour l'année 2027 nous envisageons de mettre en mer en novembre 2026 jusqu'à 240 000 saumons pré-grossis qui resteront en mer jusqu'à fin juillet 2027. Ce cheptel doit nous permettre dans le meilleur des cas de réaliser un chiffre d'affaires d'environ 7,6 millions d'euros.

Eleveur historique de Cherbourg (depuis les années 90) notre saumon est apprécié et recherché et il participe à la vie économique de la ville et à son rayonnement. Depuis 2022, pour nous adapter au changement climatique, notre cycle de production a changé et nos mortalités ont baissé de façon très importantes grâce à la mise en mer de poisson pré-grossis. Nous sommes maintenant, grâce à ce changement, aux alentours des 90% de recapture. Nos tests sur 140 000 poissons sur 3 exercices nous ont permis d'établir ces chiffres et la saison qui s'est achevée en aout 2026 de les confirmer.

Les travaux envisagés nous inquiètent car, alors que notre société, après deux années délicates, commence son redémarrage (nous sommes Lauréats d'un Projet France 2030 qui apporte le soutien de l'Etat dans le cadre du Plan Aquacultures d'Avenir signé en 2022) il ne faudrait pas que nous connaissions les mêmes problèmes de surmortalité que ceux que nous avons rencontré

**SAS au capital de 1 651 600 euros – Port des Flamands-Tourlaville, ZA Produimer 50110
Cherbourg en Cotentin – RCS de Cherbourg n° 504 247 099**



514011000K00000120202

G.M.G.

lors des précédents travaux qui ont terriblement fragiliser notre entreprise. De plus il n'est pas inutile de rappeler que depuis les mortalités enregistrées sur le site lors des travaux réalisés il y a dix ans, les compagnies d'assurances ne souhaitent plus assurer ce risque.

En conclusion, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, si nous réaffirmons que nous sommes attachés au développement du Port de Cherbourg nous souhaitons qu'un mécanisme de garantie financière (assurance, convention publique-privé, etc) puisse nous assurer que si par malchance les précautions prises par PNA ne suffisaient pas nous ne soyons pas dans l'obligation de fermer notre entreprise.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations



Nicolas Vieville, pour le compte de Pascal Goumain, Président

**SAS au capital de 1 651 600 euros – Port des Flamands-Tourlaville, ZA Produimer 50110
Cherbourg en Cotentin – RCS de Cherbourg n° 504 247 099**



LETTRE RECOMMANDÉE EN LIGNE



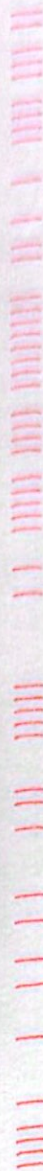
Contrelettre valide :
20 JAN. 2026
Bureau courrier CEC

Déposé le : 15.01.2026
51001500BK000001
LR RI AR

SD : 87001332434823T



Mairie de Cherbourg-en-Cotentin
M. Renouf Commissaire-enquêteur
10 PLACE NAPOLEON
CHERBOURG
50100 CHERBOURG EN COTENTIN



Contribution n°8 (Web)

Proposée par Claire Nicolas
(claire.nicolas@lecotentin.fr)
Déposée le mardi 17 mars 2026 à 08h56
Adresse postale : 27 rue Dom Pedro 50100 cherbourg

Contribution de la direction du développement et de l'attractivité économique de la Communauté d'Agglomération du Cotentin.

1 document associé

contribution_8_Web_1.pdf

1 commentaire

Par Alain RENOUF Commissaire-enquêteur
Déposé le 23/03/2026 à 10h18

Je vous rappelle que la seconde réunion publique aura lieu ce mercredi 25 mars, RV à 18h00 à la gare maritime transmanche

Date : 02/03/2026

Service émetteur : Direction de l'attractivité et du développement économique

Rédacteur(s) : Claire NICOLAS s/c Sébastien DUFALLY

Destinataire(s) : Laurent RONIS-Le MOAL

Objet : Commentaire sur consultation publique

Pièce(s) jointe(s) : [Cliquez ici pour entrer du texte.](#)

La présente note a pour objet de formuler un avis de la Communauté d'Agglomération du Cotentin dans le cadre de la consultation du public parallélisée relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par le syndicat mixte ouvert des ports de Normandie pour l'extension du quai des Flamands Nord du port de Cherbourg situé sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin.

Le projet d'extension du quai des Flamands Nord (FL0), porté par Ports de Normandie, s'inscrit dans la continuité des investissements structurants engagés depuis 2014/2015 sur le port de Cherbourg afin d'accompagner le développement des énergies marines renouvelables (EMR).

Les investissements réalisés ont permis de positionner Cherbourg comme un port de référence pour l'éolien en mer, avec l'accueil d'une usine de production de pales, l'implication dans l'ensemble des parcs éoliens posés en Manche et génératrice de plusieurs centaines d'emplois industriels et portuaires pérennes sur le territoire, ainsi qu'une croissance significative de l'activité portuaire. Cette dynamique s'est traduite par une forte croissance de l'activité portuaire conventionnelle.

Aujourd'hui, le linéaire de quai lourd constitue le principal facteur limitant de l'activité EMR. Le quai existant (220 m – 15 t/m²) ne permet plus de répondre aux besoins liés à l'augmentation du gabarit et du poids des composants, ni à la gestion d'escales simultanées nécessaires aux grands projets à venir. Le projet FL0 vise ainsi à rétablir l'équilibre entre capacités foncières et capacités à quai, considéré comme indispensable au maintien de la compétitivité du port.

Le quai FL0 (140 m extensible à 160 m, portance de 20 t/m², profondeur de 14,5 m CM), adossé au foncier EMR existant, répond en priorité aux besoins identifiés de l'éolien posé, notamment en zone Manche Est – Mer du Nord, pour lesquels le port de Cherbourg est d'ores et déjà mobilisé. Par son dimensionnement et son caractère évolutif, il permet également d'anticiper, à plus long terme, les besoins potentiels liés à l'éolien flottant, dans

une logique de sécurisation des capacités portuaires nationales, sans préjuger de projets industriels précis à ce stade.

Il permettra de :

- sécuriser la capacité portuaire nationale pour l'éolien flottant sur les périodes 2030–2040 et 2040–2050,
- offrir une base export aux industriels français, notamment vers la mer Celtique, de répondre aux besoins de l'éolien posé en zone Manche Est – Mer du Nord,
- optimiser les flux logistiques et de limiter les conflits d'usage du quai existant.

Le projet présente par ailleurs des enjeux socio-économiques majeurs, tant en matière de maintien des emplois portuaires et industriels existants que de créations d'emplois supplémentaires, avec des retombées économiques locales significatives et majoritairement territorialisées.

Compte tenu de la nature des travaux (déplacement de digue, dragage et clapage des sédiments), une vigilance particulière doit toutefois être portée aux enjeux environnementaux, notamment : à la gestion et au devenir des sédiments dragués, aux impacts potentiels sur les milieux marins, la pêche professionnelle et l'aquaculture, à la définition des périodes de travaux et de clapage, au suivi de la qualité des eaux et des habitats.

À ce titre, la mise en place d'une gouvernance associant les collectivités, les professionnels concernés, les associations et les organismes scientifiques, ainsi qu'un dispositif de suivi environnemental renforcé, apparaît indispensable pour garantir la bonne intégration du projet dans son environnement.

Sous ces réserves, le projet d'extension du quai des Flamands Nord constitue une infrastructure stratégique pour le port de Cherbourg, pour la filière EMR et pour le développement économique maritime régional.

Souhaitant disposer de votre avis sur la proposition avant diffusion.

Ref n° : CAC-PDAM-DEVECO-2026-5424

Contribution n°9 (Web)

Proposée par Tiphaigne Stéphanie
(terre.bleue@lecotentin.fr)

Déposée le mercredi 25 mars 2026 à 15h40

Contribution de Terre Bleue le Cotentin dans le cadre du projet d'extension du quai des flamands.

1 document associé

contribution_9_Web_1.pdf

Port de Cherbourg

Extension du quai des Flamands

Date : 02 mars 2026

Service émetteur : Terre Bleue le Cotentin

Rédacteur(s) : Stéphanie Tiphaigne

Destinataire(s) : Ports de Normandie

Objet : Commentaire sur consultation publique

Pièce(s) jointe(s) : [Cliquez ici pour entrer du texte.](#)

En tant que réseau fédérateur des acteurs du maritime, Nous Sommes Terre Bleue le Cotentin souhaite exprimer son soutien au projet stratégique d'extension du Port de Cherbourg, à travers la création du nouveau quai lourd « Flamands zéro (FL0) ».

Ce projet constitue une étape déterminante pour l'avenir du port et, plus largement, pour le développement du territoire. La création d'un quai de 140 mètres (extensible à 160 m), doté d'une portance allant jusqu'à 20 tonnes/m² et d'une profondeur de 14,5 mètres, répond aux exigences techniques actuelles et futures des filières de l'éolien en mer posé et flottant. Il permettra de rééquilibrer durablement les capacités quai/foncier et d'anticiper les besoins industriels à l'horizon 2030-2050.

Nous soutenons que ce projet :

- contribuera à maintenir et renforcer la position de Cherbourg comme port de référence national pour les énergies marines renouvelables (EMR) ;
- sécurisera les capacités portuaires françaises nécessaires au déploiement de l'éolien flottant ;
- soutiendra le développement économique, industriel et logistique du territoire, en générant de l'activité et de l'emploi au sein de l'écosystème maritime ;
- participera activement à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone, en accompagnant la montée en puissance des énergies renouvelables.

Conscients des enjeux environnementaux liés à ce type d'aménagement (biodiversité, milieux marins, usages existants), nous saluons l'inscription du projet dans une démarche réglementaire complète, incluant une demande d'autorisation environnementale et une consultation du public. Cette phase de concertation garantit la transparence, la prise en compte des observations et la mise en œuvre de mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts identifiés.

Le réseau Terre Bleue rappelle que le développement des infrastructures dédiées aux énergies marines renouvelables doit s'inscrire dans une logique de cohabitation équilibrée avec l'ensemble des usagers de la mer – pêche professionnelle, aquaculture, plaisance, défense et transport maritime – et dans une attention constante portée à la

préservation de la biodiversité et des milieux marins. Ces conditions sont indispensables à l'acceptabilité sociale et à la durabilité des projets.

En cohérence avec notre mission de fédération et d'accompagnement des acteurs du maritime à l'échelle du Cotentin, nous affirmons que le projet de nouveau quai lourd « Flamands zéro (FL0) » représente un investissement structurant, au service de la compétitivité portuaire, de la souveraineté industrielle et de la transition énergétique.

À ce titre, nous apportons notre plein soutien à la réalisation de ce projet stratégique pour le port de Cherbourg et pour l'avenir maritime du territoire.

Contribution n°10 (Web)

Proposée par CRPMEM de Normandie
(aline.meidinger@comite-peches-normandie.fr)
Déposée le mardi 7 avril 2026 à 19h39

Ci-joint l'avis du CRPMEM de Normandie sur la demande d'autorisation environnementale, présentée par le syndicat mixte Ports de Normandie, pour l'extension du quai des Flamands Nord du port de Cherbourg.

1 document associé

contribution_10_Web_1.pdf

A Port-en-Bessin, le 7 avril 2026

Objet : Position du CRPMEM de Normandie

Consultation publique concernant la demande d'autorisation environnementale, présentée par le syndicat mixte Ports de Normandie, pour l'extension du quai des Flamands Nord du port de Cherbourg

Réf: 2026/04/02/AM-CP

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La pêche professionnelle a exprimé de vives inquiétudes vis-à-vis de ce projet lors de la Commission Nautique Locale du 11 décembre 2025.

La zone du projet se situe dans l'aire d'activité des navires du port de Cherbourg :

- Une partie de ces navires exploite le gisement coquilles-St-Jacques Nord-Cotentin dont ils témoignent une forte dépendance et une capacité de report extrêmement limitée ;
- L'autre partie exploite les crustacés dont une des zones de pêche se situe autour de Collignon et la Baie du Becquet. Ces navires sont très vulnérables d'un point de vue économique avec une diminution de la ressource en crustacés et poissons déjà avérée.

Des travaux d'aménagements passés comme ceux du terre-plein des mielles et du polder avaient impactés les professionnels du fait des dragages et clapages dégradant la qualité de la coquille.

Ces retours d'expérience contredisent l'analyse faite dans l'étude d'impact qui considère un impact négligeable sur la pêche. Selon eux et à dire d'expert, les particules générées par les travaux ne se déposeront pas sur les fonds car elles seront dispersées par le courant de marée, le calendrier 2027-2030 recouvrant malgré tout la période de pêche à la coquille-St-jacques aura un effet anecdotique, les déplacements de la drague avec deux immersions par jour sont sans impacts ...

Le CRPMEM de Normandie ne partage pas l'analyse de sensibilité de la pêche vis-à-vis de ce projet et ne peut qu'émettre un avis défavorable tant que les demandes suivantes ne sont pas considérées :

- Limiter les impacts des opérations de dragages et de clapage des sédiments avec un engagement de concertation avec la pêche quant à la période de ces opérations et une gestion à terre privilégiée des sédiments dragués ;
- Définir et mettre en place un suivi de la ressource halieutique en concertation avec l'IFREMER et le CRPMEM de Normandie. La zone d'immersion est une zone de frayères pour un certain nombre d'espèces. Cette demande est aussi formulée par l'autorité environnementale sur un aspect turbidité et dispersion ;

- Garantir l'accessibilité du port, en toute circonstance, dans des conditions de sécurité, même au moment critique de la déconstruction/reconstruction de la digue vis-à-vis de l'augmentation de la houle :
 - La période hivernale doit donc être évitée ;
 - Le passage des navires de pêche du port de Cherbourg via la passe de Collignon doit être assuré avec la délimitation d'un chenal d'accès libre de tous engins de pêche de plaisance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président



Dimitri ROGOFF



**CRPMEM
NORMANDIE**
Comité Régional des Pêches
Maritimes & des Élevages Marins
9 Quai Lawton Collins
50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN
02.33.44.35.82
contact@comite-peches-normandie.fr
www.comite-peches-normandie.fr

Contribution n°11 (Web)

Proposée par Ass. Robin des Bois

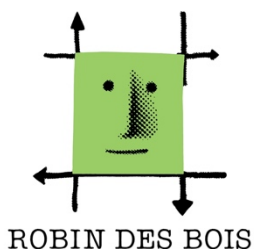
(contact@robindesbois.org)

Déposée le mercredi 8 avril 2026 à 16h45

Merci de prendre connaissance des observations de l'association Robin des Bois en pièce jointe.

1 document associé

contribution_11_Web_1.pdf



Objet: "Projet d'extension du quai des Flamands zéro (FL0)" / Ports de Normandie

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous vous prions de prendre note de l'opposition de l'association Robin des Bois à ce nouveau projet d'extension du port de Cherbourg et d'immersion de déchets en mer pour les raisons suivantes :

1/ Incertitudes sur le business plan

Ce projet de restructuration de la petite rade de Cherbourg s'appuie sur du sable mouvant vue la volatilité des marchés éoliens offshore. Il n'est pas sûr que les projets en mer d'Irlande aboutissent et que les turbines soient implantées sur des fondations gravitaires comme celles qui ont été construites au Havre par Bouygues pour le parc éolien de Fécamp. Dans cette hypothèse, il n'est pas sûr non plus que les promoteurs décident de les construire à Cherbourg, ce qui les obligerait à des remorquages coûteux et à risques. Toutefois, Cherbourg veut s'imposer comme un port d'exportation de fondations gravitaires et fait comme si les marchés étaient déjà conclus. Nous revoilà au temps de la mirifique et éphémère Union industrielle d'entreprise (UIE) spécialisée dans le montage de plateformes pétrolières pour la mer du Nord, implantée sur ce même terre-plein des Mielles où Bouygues a été repreneur puis liquidateur entre juin 1984 et janvier 1985.

2/ Certitudes sur l'insalubrité du littoral et les atteintes aux ressources halieutiques

Dans le cadre de ce projet, le port de Cherbourg veut immerger 370.000 m³ de vases, soit environ 450.000 tonnes et l'équivalent de plus de 4000 camions semi-remorques qui vont créer un panache turbide et des retombées colmatantes pour les habitats rocheux pendant une durée cumulée de 6 mois. La zone d'immersion à environ 10 km de la grande rade, dont l'état initial est très mal documenté dans l'évaluation environnementale, comporte des zones de nourriceries importantes notamment pour le tourteau. Comme toujours, le port de Cherbourg considère la dispersion par les courants comme un mode de gestion de ses déchets de dragages.

L'évaluation environnementale présente des résultats d'analyses des contaminants réalisées en 2015, il y a plus de 10 ans. Les prélèvements avaient eu lieu par carottage sur 15 stations. Certaines stations avaient fait l'objet de plusieurs analyses selon la profondeur des échantillons. Au total ce sont donc 55 résultats de 2015 qui sont présentés (sur les 62 en possession du port de Cherbourg). Ces résultats de 2015 montrent une contamination par les HAP, le mercure et le plomb. Le détail de ces analyses n'est pas communiqué et le nom du laboratoire ayant réalisé ces analyses n'est pas indiqué.

Seules 5 stations de prélèvements ont été investiguées en avril 2025 (contre 15 en 2015) et nous n'avons dans le dossier soumis à consultation que 5 résultats d'analyses récentes. Cette fois-ci, les sédiments ont été prélevés à la benne, uniquement en surface, alors que les prélèvements en profondeur de 2015 ne couvrent pas toute la surface du projet (1 seul point de prélèvement dans la partie nord). Il est pourtant connu que certains contaminants historiques sont susceptibles d'être "stockés" dans les strates

inférieures (voir à ce sujet le guide GEODE sur la réalisation des études d'impacts, p.78). La circulaire du 14 juin 2000 relative aux conditions d'utilisation du référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens présents en milieu naturel ou portuaire indique bien que *"la distribution et la profondeur de l'échantillonnage doivent refléter l'importance de la zone à draguer, le volume à draguer et la variabilité probable dans la distribution horizontale et verticale des contaminants."*

En termes de flux total, ces résultats de 2025, même partiels, permettent d'estimer la charge polluante à immerger à plus d'une tonne d'arsenic, 2,7 tonnes de plomb et plus de 2 tonnes de chrome total. La Direction Départementale des Territoires et de la Mer relève également que les analyses des stations 1 et 2 montrent un dépassement de seuils DCSMM pour l'anthracène, le PCB 118 et le TBT.

Deux nouvelles campagnes de prélèvements et d'analyses physicochimiques sont prévues en 2027 et 2030, seulement sur les 5 stations choisies en 2025, sans protocole formalisé d'arrêt des travaux en cas de détection d'une contamination. Le port continuera à draguer et à immerger ses déchets d'extension, quoiqu'il advienne.

Concernant la bactériologie, les rejets importants et cumulés des stations d'épuration de Cherbourg, Tourlaville et Equeurdreville, les rejets des navires de croisière et des bateaux de plaisance, des navires de commerce auraient dû exiger une vigilance particulière. Ils ont été complètement négligés et la remobilisation des vases va contaminer l'écosystème des rades et du lieu de clapage. L'évaluation environnementale reconnaît elle-même que *"les données microbiologiques récentes sont manquantes"* et qu'*"aucune donnée sur les contaminations phytoplanctoniques des sédiments à draguer n'est disponible."* Aucune précaution n'est prise pour s'assurer que les travaux ne remobiliseront pas des germes ou des kystes de phytoplancton. C'est dire le peu de considération pour les activités de pêche, de conchyliculture, de tourisme et pour la santé humaine, des poissons et des crustacés.

Les analyses auraient dû être élargies à d'autres substances de préoccupations majeures, notamment les PFAS, les dioxines et les composés bromés. Les pesticides, en particulier le lindane et le DDT total, auraient également dû être contrôlés étant donné que les eaux de la rade sont classées en mauvais état global en raison des pollutions par les hydrocarbures et les pesticides. Une détection des vestiges de guerre aurait également été souhaitable afin, en particulier, d'assurer la sécurité des intervenants.

L'absence de contrôle d'une éventuelle contamination par des radionucléides n'est simplement pas acceptable. La circulaire d'application des seuils GEODE no 2000-62 du 14 juin 2000 indique bien qu'en fonction du contexte local, d'autres paramètres peuvent être pris en compte dans les analyses des sédiments. La radioactivité est expressément citée. Le dossier se contente de nous rappeler que *"L'usine de traitement du combustible nucléaire de La Hague est localisée à 20 km à l'ouest du site d'implantation du projet"* sans préciser que Cherbourg est dans la zone d'influence des rejets de l'usine de la Hague. Le dossier prétend à tort qu'*"aucune source de radiation artificielle n'a été identifiée sur la zone d'étude"*. Le projet est à côté de l'arsenal où sont construits, entretenus et démantelés les sous-marins à propulsion nucléaire français. Il est aussi sous l'influence indirecte des zones d'exercice des sous-marins nucléaires et de leurs rejets.

Concernant le dégrillage des macrodéchets inévitablement présents sur les fonds à draguer, aucune information sur son maillage, les techniques employées et la collecte des déchets légers susceptibles d'être remobilisés n'est donnée. Pour mémoire, selon la réglementation, une fois ramassé, le déchet doit être traité et soumis par son détenteur à une filière de gestion adaptée. Il est interdit d'immerger des déchets et si le maître d'œuvre pour le compte du maître d'ouvrage procède à des immersions de bouchons de plastiques, granulés, polystyrènes, etc. il est dans l'illégalité.

Le site d'immersion a été autorisé en 2003. Le pétitionnaire ne bénéficie cependant pas d'un bail emphytéotique sur le domaine public maritime et ce recyclage administratif qui vise à réutiliser une

décharge sous-marine, dans l'emprise d'une zone d'exercice des sous-marins et à proximité d'une décharge sous-marine d'explosifs, est contestable.

Les travaux portuaires envisagés ne doivent pas prévaloir sur la nécessité vitale de préserver la sécurité alimentaire. En 2015, les travaux d'extension du terre-plein des Mielles avaient dégradé la qualité de la coquille Saint-Jacques et provoqué une surmortalité anormale des saumons élevés dans la grande rade. D'ailleurs, les pêcheurs et l'ARS demandent un suivi de la ressource halieutique. Pour l'instant, le pétitionnaire se contente de proposer un suivi de la turbidité et des matières en suspension.

Les analyses physicochimiques pour la grande majorité anciennes, ne couvrant pas toute l'aire du projet tant en surface qu'en profondeur et excluant volontairement certains paramètres comme les radionucléaires ne permettent pas d'avoir une connaissance exhaustive de la charge polluante des boues qui iront contaminer le milieu marin et les ressources halieutiques. Les informations disponibles même partielles permettent de conclure que ce nouveau projet d'extension se fait au bénéfice exclusif des activités économiques des industriels du béton et des énergies offshore, au détriment une nouvelle fois de l'intérêt général.

3/ Dés informations au goutte-à-goutte qui empêchent de prendre conscience des impacts cumulés

Le site d'immersion des déchets de dragage a été autorisé par arrêté préfectoral de 2003, l'extension du quai a fait l'objet d'une autorisation environnementale par arrêté de 2016 (deux vieilleries donc) et la présentation du projet¹ nous indique que: *"En parallèle de cette démarche réglementaire, une autre consultation du public sera prochainement organisée sur le projet de construction de fondations gravitaires sur le port de Cherbourg. Ce projet porté par un grand groupe industriel est étroitement lié à l'extension du quai des Flamands 0, les deux projets étant conçus pour fonctionner ensemble."*

Pour mesurer l'impact global de ces projets qui n'en forment qu'un et informer le public de manière exhaustive et honnête, il aurait fallu une seule consultation présentant tous les impacts environnementaux et leurs effets cumulés.

Les nombreux autres travaux prévus dans l'emprise de la petite et de la grande rade vont en rajouter au tumulte, à la turbidité et à la dégradation de la qualité des écosystèmes et des chaînes alimentaires marines.

Sincèrement,

Charlotte Nithart
Présidente



Association de protection de l'environnement et des populations
Fondée en 1985
14 rue de l'Atlas 75019 Paris, France / www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org / tel : 01.48.04.09.36

¹ <https://www.extension-quai-portdecherbourg.fr/documents?box=6964>