

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 11 décembre 2025 à Cherbourg,
relative au projet d'extension du quai des Flamands Nord.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, modifié par le décret n°2020-1193 du 29 septembre 2020, et suite à la décision n° DDTM-SML-AM-2025-1062 du directeur du port de Cherbourg, portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la DDTM de la Manche, Place Bruat, 50108 Cherbourg en Cotentin, le jeudi 11 décembre 2025, pour émettre un avis sur le projet d'extension du quai des Flamands Nord.

La commission était composée de :

M. Julien DUTHU, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président	
M. Mikaël LE GLEAU, ingénieur en chef de 1 ^{ère} classe des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire	
M. Sébastien ROYER, administrateur en chef de 2 ^{ème} classe des Affaires Maritimes, Directeur départemental adjoint, déléguée à la mer et au littoral (DDTM 50 – DML)	Membre de droit	Représentant la DGAMPA
Mme Hélène VIDEAU, administratrice de 1 ^e classe des Affaires maritimes, chef du service Mer et Littoral par intérim et chef du pôle Affaires maritimes de la DDTM 50	Membre de droit	Représentant la DDTM

Membres temporaires titulaires :

M. Pierre FEUILLY	Représentant les pilotes maritimes
M. Rodérick MOAL	Représentant les compagnies maritimes
M. Norbert LELANDAIS	Représentant les plaisanciers et les loisirs nautiques
Mme Catherine PAUL	Représentant les pêcheurs professionnels
M.Jean-Dominique POUPEVILLE	Représentant les services de remorquage (en l'absence des membres temporaires désignés initialement, et en accord avec tous les autres représentants en début de séance)

Membres temporaires suppléants :

M. Daniel LEJUEZ	Représentant les pêcheurs professionnels
------------------	--

Assistaient également à la réunion :

Mme Marion INIZAN	DDTM 50 SML
M. Laurent de PONTFARCY	

M. Jérôme DOREY M. François MONTAGNE	Capitainerie du port de Cherbourg
Capitaine de corvette Renaud DU COULOMBIER	Commandant en second de la Base navale de Cherbourg-en-Cotentin
Mme Céline BOUTINAUD	Directrice adjointe du port de plaisance Port Chantereine
M. Jean-Philippe HESRY	Phares et Balises, subdivision de Cherbourg-en-Cotentin
M. Stéphane LENORMAND	
M. Jean-Pierre GEISMAR	SNSM
M. Olivier TRAVERS	Directeur de l'école de voile de Cherbourg
Mme Marge CUVIER, lieutenant-colonel de gendarmerie Mme Annaëlle TIERFOINS, commissaire de 2 ^{ème} classe	PREMAR MMDN
M. Laurent CLERGEAU	Ports de Normandie

En début de réunion, le président remercie la DDTM 50 pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer de la zone dont le projet est étudié en l'espèce qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations.

Il rappelle le contexte de réalisation de cette GCN au profit de l'examen du projet d'extension du quai des Flamands Nord.

SYNTHESE DU DOSSIER

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Le port de Cherbourg dispose de nombreux atouts pour répondre aux besoins des différentes technologies EMR : accès nautiques, qualité et quantité de foncier. Les EMR sont devenues un pilier de l'activité du port de Cherbourg au côté de l'activité Ferries avec des perspectives prometteuses tant pour l'éolien posé que flottant en France et à l'étranger, avec un accroissement de la puissance, donc de la taille des machines et une accélération du rythme des projets.

Toutefois, la configuration du port est marquée par un déséquilibre entre le linéaire de quai (notamment lourd) et les surfaces foncières proposées. Ce déséquilibre est un facteur limitant pour le port et les filières de l'éolien posé et flottant.

La priorité du port, sur le plan infrastructurel, est donc de rétablir cet équilibre par la réalisation d'un quai 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.

PRESENTATION DU PROJET

M. CLERGEAU (représentant le porteur du projet Ports de Normandie) rappelle le contexte de ce projet qui consiste à créer un nouveau quai, dénommé Flamands 0 (FL0) dans la continuité des quais des Flamands existants, et au droit des terre-pleins des Flamands quasiment exclusivement dédiés à l'activité Energies Marines Renouvelables (en ce moment mais pas de manière définitive). Ces travaux sont le fruit d'études et d'un travail de concertation entrepris depuis début 2025 avec pour objectif de démarrer les travaux à l'automne 2026.

Il présente les travaux dans leur détail à savoir :

- la construction d'un nouveau quai d'environ 140 à 160 mètres linéaires, avec une souille de -14,5 m sur 65 m de large ;
- le rempiètement du quai existant (FL1) afin d'approfondir la souille à -14,5 m sur la partie nord du quai ;
- la destruction de la digue existante (digue Hersant / jetée des Flamands) ;
- la construction de la nouvelle digue de protection, positionnée 200 m au Nord de la digue actuelle ;
- l'exécution des dragages (environ 300 000 m³) et déroctages (environ 40 000 m³) sur l'emprise et au droit du futur quai ;
- les banquettes (provisoires) de stabilisation et d'échouage des barges de transport de composants lourds (à la côte d'environ -1 m par rapport au zéro hydrographique).

Les travaux de dragage et de déroctage auront pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil des navires en approfondissant la zone d'approche des navires. Ce sera un gain en matière de sécurité de navigation pour le trafic commercial et les activités en lien avec les énergies marines renouvelables (EMR).

Calendrier et déroulement des travaux

M. CLERGEAU expose le calendrier prévisionnel des travaux :

- Automne 2026 – fin 2027 : 1ere phase de travaux (extension de quai, déplacement digue, 1ere phase de dragage) ;
- 2028 : Travaux de banquette pour le projet éolien britannique ;
- Eté 2029 : Exploitation du quai pour le projet éolien britannique ;
- 2029 – 2030 : retrait de la banquette et 2eme phase de dragage.

Impacts sur la navigation en phase travaux

Pendant toute la durée des travaux, les différents postes à quai du port de Cherbourg seront accessibles. La navigation commerciale sera prioritaire.

L'impact en phase travaux sera essentiellement lié à la création de la nouvelle digue, aux opérations de dragage et de réalisation de la banquette en granulats, à la destruction de l'ancienne digue et aux modifications temporaires de balisage.

La digue sera réalisée en majeure partie par voie terrestre depuis les terre-pleins existants et pour finir par voie maritime à l'aide d'une grue sur ponton notamment pour la dépose/pose des enrochements.

Les dragages seront réalisés à l'aide d'un ponton deeper et de chalands. Il y aura 2 rotations par jour vers la zone de clapage qui devra être validée par une autorisation environnementale. Les travaux de dragage se dérouleront 24h/24 et 7j/7. Les techniques prévues par Ports de Normandie pourront être amendées dans le cadre de l'instruction administrative et de la consultation du public de l'autorisation environnementale.

Les entreprises devront se conformer, pour la navigation et le stationnement de leurs engins, à toutes les prescriptions qui leur seront imposées par la capitainerie.

Les navires devront assurer une veille radio (VHF). De jour, comme de nuit ils seront balisés conformément à la réglementation. Un balisage du chantier sera également mis en place.

Enfin, une information préalable aux usagers du port sera faite par avis aux navigateurs pour donner l'emprise des travaux, le mode de réalisation et les dates d'intervention.

Le balisage existant du port sera peu impacté en phase travaux. Notamment, la bouée bâbord d'accès à la petite rade sera maintenue en place et les alignements devraient toujours être visibles.

Le risque d'engins de guerre non explosés (UXO) sera pris en compte par un diagnostic et une dépollution le cas échéant, sachant que la zone concernée a déjà fait l'objet d'une dépollution.

Impact sur les conditions de courant et de houle

Le déplacement de la digue va impacter la courantologie et l'agitation mais dans un environnement où les courants de marée se concentrent principalement en Grande Rade et où les houles seront fortement atténuées par ce nouvel ouvrage. Les modélisations numériques ont montré que :

- Pour l'agitation et la houle, la protection de la Petite Rade n'est pas dégradée par le déplacement de la digue. Au contraire, la nouvelle digue étant insubmersible sur la totalité de son linéaire, la protection de la Petite Rade sera nettement améliorée, notamment au poste 4 et dans la Darse Transatlantique. Il en sera de même pour les conditions d'approche des navires se présentant en Grande Rade et devant accoster aux postes ferries et aux autres postes à quai dans la petite rade.
- Concernant les courants, les études n'ont pas démontré à ce jour les impacts des travaux et de la nouvelle digue. De nouvelles études permettront d'établir l'impact de ceux-ci sur le courant.

Impact sur le balisage et la navigation après travaux

L'alignement d'entrée au 212° restera a priori visible malgré la nouvelle digue.

Le feu antérieur qui détermine l'alignement au 119,3° « mouillage d'entrée de la passe de l'ouest » pourra être déplacé. Actuellement situé au niveau de la clôture béton du terre-plein « charbon », il contraint l'exploitation des terre-pleins. Il pourrait donc être repositionné sur la nouvelle digue en conservant l'alignement existant. Le mât sera adapté de manière à rester dans les mêmes conditions de visibilité (réduction de sa hauteur).

La bouée bâbord d'accès à la petite rade se situe à proximité immédiate du talus de la nouvelle digue. Cette nouvelle configuration va nécessiter de déplacer et/ou modifier cette balise pour en faciliter son entretien et éviter qu'elle ne s'échoue dans les enrochements de la digue à marée basse, ou de positionner l'établissement de signalisation sur la digue.

Ces éléments restent néanmoins à étudier en CNL et avec la subdivision des Phares et Balises.

M. CLERGEAU précise qu'il n'est pas prévu de modifier les réglementations existantes mais que des modifications seront à faire sur les documents nautiques.

SYNTHESE DES DEBATS

Suite à la présentation du projet, les éléments mis en avant pour la sécurité maritime sont les suivants :

- La zone concernée par les travaux se situe en majeure partie dans une zone d'accès restreint et contrôlé (= limite du port de commerce), donc les impacts concernent un nombre limité d'usagers.
- L'information des usagers sera réalisée principalement via la capitainerie et les informations nautiques.
- La nécessaire conservation des espaces de manœuvre pour la circulation nautique dans la partie Est de la petite rade, en particulier pour les RoRo et ferries.
- Le besoin de préciser le balisage provisoire et définitif, dont la nécessité d'une étude précise du positionnement du nouveau balisage (bouée bâbord d'accès à la petite rade et alignement au 119,3°), en prenant en compte les éclairages mis en place sur ce nouveau site industriel.
- Les moyens de remorquage pourraient devenir insuffisants durant les travaux de déconstruction de la digue (cf. point suivant) même si l'industriel aura ses propres moyens pendant cette phase, mais aussi après les travaux avec l'augmentation attendue du trafic maritime. La question de mesures de remédiation ou de renfort des services de remorquage est donc posée.
- Le moment critique de déconstruction/reconstruction de la digue est à anticiper : cela pourrait nécessiter des moyens supplémentaires de remorquage car le plan d'eau sera moins protégé derrière la digue, a fortiori en conditions de navigation hivernales, et il faudra essayer d'ajuster le calendrier de cette phase pour éviter l'hiver.
- L'impact sur les conditions de courant et de houle en Petite Rade est à mieux détailler.
- La passe du Homet ne devra pas voir sa largeur être réduite lors des travaux ni même temporairement entravée.
- L'augmentation du trafic à partir de 2030 pose aussi des questions et devra être anticipée, notamment dans la passe du Homet dont la largeur est limitée.
- La nouvelle digue totalement insubmersible évitera que certains plaisanciers s'échouent sur la partie actuellement submersible malgré le balisage et les cartes.

Ces éléments étant exposés, sont émis les besoins suivants :

- Une CNL conclusive pour valider les éléments encore à définir comme le calendrier précis des travaux et l'étude du positionnement précis du balisage provisoire pendant les travaux et du nouveau balisage, avec suffisamment d'anticipation.
- Une consolidation de l'étude d'impact sur les conditions de courant/houle en Petite Rade.
- La suppression de la bouée rouge « Jetée des Flamands » au profit d'un feu à terre à l'extrémité de la nouvelle digue, alimenté sur le réseau électrique du port.
- La prise de réglementation nécessaire à la garantie de la sécurité du plan d'eau sera effectuée en opportunité par la préfecture maritime et par le préfet de la Manche dans leurs zones de compétence respectives.

TOUR DE TABLE

Lors du tour de table, M. TRAVERS (Ecole de voile de Cherbourg) demande que soient précisées les zones éventuellement interdites à la navigation durant les travaux.

Le président remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion. Il indique que des compléments d'informations sont nécessaires pour répondre aux questions posées durant la réunion, avec suffisamment d'anticipation avant la CNL et le démarrage du projet.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 11 décembre 2025 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet d'extension du quai des Flamands Nord, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité, avec les recommandations suivantes :

- **Recommandations spécifiques au porteur du projet Ports de Normandie :**

Fournir avec un préavis minimum de 6 mois avant le début des travaux les éléments nécessaires à la validation par une commission nautique locale (CNL) :

- du balisage provisoire pendant les travaux et du nouveau balisage après travaux ;
- d'une étude spécifique des conditions de courant et de houle en Petite Rade sur la période critique de destruction/reconstruction de la digue, ainsi qu'avec la nouvelle digue, en particulier pendant le flot ;
- du calendrier réactualisé des travaux.

Prévoir la suppression de la bouée rouge « Jetée des Flamands » au profit d'un feu à terre à l'extrémité de la nouvelle digue, alimenté en continu sur le réseau électrique du port.

Anticiper et pourvoir si nécessaire à un besoin supplémentaire de remorquage pour les usagers du port de commerce durant la période de reconstruction de la digue, en particulier si elle se déroule en période hivernale.

- **En phase de travaux :**

- diffuser via la capitainerie avant le début des travaux aux navigateurs et aux usagers des ports, le phasage respectif et le balisage temporaire associé ainsi que les conditions de navigation aux abords de la zone de travaux ;
- coordonner les mouvements de barge avec la capitainerie ;
- fixer les caractéristiques du balisage temporaire avec les Phares et Balises ;
- ne pas réduire la largeur ni entraver la navigation dans la passe du Homet lors des travaux ;
- veiller à l'intégration de l'éclairage du terre-plein des Flamands pour éviter une pollution lumineuse entravant la signalisation maritime.

- **En phase d'exploitation :**

Veiller à l'intégration de l'éclairage du terre-plein des Flamands pour éviter une pollution lumineuse entravant la signalisation maritime.

- **Mesures géophysiques :** en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet.

- **Information nautique :** pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port, réglementation ...) seront transmises au Shom via la plateforme PING (<http://portail.ping-info-nautique.fr/>) pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président
M. Julien DUTHU



M. Sébastien ROYER

Mme Catherine PAUL

Mme Hélène VIDEAU

Les membres

M. Pierre FEUILLY



M. Norbert LELANDAIS



Mme Hélène VIDEAU



Le secrétaire
M. Mikaël LE GLEAU



M. Rodérick MOAL

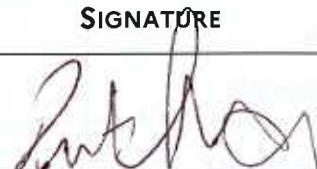


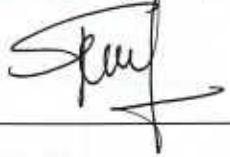
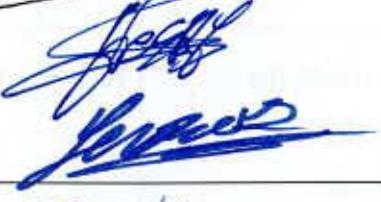
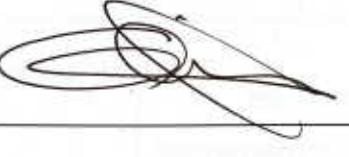
M. Jean-Dominique
POUPPEVILLE



Feuille de présence de la Grande commission nautique du jeudi 11 décembre 2025

concernant le projet d'extension du quai des Flamands Nord du port de Cherbourg.

ORGANISATION	NOM – PRÉNOM FONCTION	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. Julien DUTHU, président de la GCN	
Shom	M. Mikaël LE GLEAU, secrétaire de la GCN	
DDTM/DML 50	M. Sébastien ROYER	
DDTM 50 SML	Mme Hélène VIDEAU Mme Marion INIZAN M. Laurent de PONTFARCY M. Jérôme DOREY	
Représentant les services de remorquage	M. Marc BONGUARDO	
Représentant les pilotes maritimes	M. Pierre FEUILLY	
Représentant les compagnies maritimes	M. Rodérick MOAL	
Représentant les plaisanciers et loisirs nautiques	M. Norbert LELANDAIS	

ORGANISATION	NOM – PRÉNOM FONCTION	SIGNATURE
Représentant les pêcheurs professionnels	Mme Catherine PAUL	
PREMAR MMDN	M. Dominique BOURGNON DE LAYRE p.o. LCL Marie CUVIER	
Capitainerie du port de Cherbourg	M. François MONTAGNE	
Commandant de la Base navale de Cherbourg-en-Cotentin	M. Laurent LEJEUNE <i>représenté par</i> cc Renaud du COULOMBIER	
Directeur du port de plaisance Port Chantereine	M. Antoine LEVAVASSEUR Mme. Céline BOUTINAUD	
Phares et Balises, subdivision de Cherbourg-en-Cotentin <i>Normandie</i>	M. Jean-Philippe HESRY <i>A. Stéphane L'endormand</i>	
Les Abeilles International	M. Jean-Dominique POUPEVILLE	
SNSM	M. Cyril LEGAT M. Jean-Pierre GEISMAR	
SARL Hague à Part	M. Wilfried BESSIN	
Directeur de l'école de voile de Cherbourg	M. Olivier TRAVERS	
Pêcheurs	Daniel LESUEUR	

ORGANISATION	NOM – PRÉNOM FONCTION	SIGNATURE
PREMAR Manu	CR2 TIERFOINS ANAEILLE	
Ports de Normandie	CLERGEAU Laurent	