

## Comment associer l'activité portuaire et la ville par de nouvelles alliances spatiales et révéler la vie locale?

Directeur de mémoire : Gregory Morisseau

Professeur encadrant : Sébastien Lemaire

### **Construire la ville avec le port**

Les villes littorales ont une situation bien particulière à la fois terrestre et maritime sujette à une dualité, une double logique qui conditionne leur développement. Si on regarde sa structure de plus près, la ville côtière est amputée de la moitié de sa potentielle superficie (180°) ce qui influe sur sa forme et la fait répondre à des règles qui lui sont propres en matière de flux, d'urbanisme et de paysage-1. Cherbourg en Cotentin ne fait pas exception à cette règle, la ville en est même l'un des exemples les plus flagrants qu'il m'ait été donné de voir. En effet, sa rade, qui s'est agrandie avec le temps, marque physiquement cette hypothétique emprise avec au centre du cercle le port qui ne cesse de grignoter (encore aujourd'hui) la mer emmurée par la rade.

L'histoire de Cherbourg est intimement liée à son port ; d'abord port militaire, mais aussi aujourd'hui à la fois port de commerce, de pêche et de plaisance, le port bien à l'abri de sa rade (qui n'est autre que la 2ème plus grande rade artificielle du monde) tient un rôle central dans la ville qui s'est développée tout autour de lui.

Mais Cherbourg en Cotentin fait partie des villes moyennes, victimes de la décroissance, qui cherche un second souffle après s'être développé pendant 40 ans sur les implantations de la filière liée aux énergies.-2

Aujourd'hui, même si le projet mis en place sur les énergies marines va contribuer à soutenir la démographie du territoire, les crises sectorielles qu'a subit l'industrie et l'aspect temporaire des chantiers (l'arsenal, centrale nucléaire de Flamanville, usine de retraitement de la Hague...) ont engendré une faible stabilité économique qui met à mal l'équilibre que la ville essaye de trouver.

A cela s'ajoute la situation géographique de Cherbourg qui est une ville excentrée, au bout de la péninsule du Cotentin, et séparée de l'intérieur des terres par la dépression marécageuse du sud Cotentin : aux prises entre la mer au nord, la Montagne du Roule au sud-est et les pentes du village de Quincampoix au sud ouest.

Cette situation a laissé moins de chance au port que dans d'autres villes comme le Havre ou Dunkerque mais il tente aujourd'hui de se renouveler en investissant dans la filière des énergies marines (construction d'un terre plein de 39ha sur la mer) tout en continuant à se servir de son atout de proximité avec l'Angleterre dans le trafic trans-manche.

Cherbourg prend donc le parti de retracer sans cesse son trait de côte. Sur la partie du port dédiée au commerce elle repousse ses bords inlassablement, faisant du port un obstacle au littoral en marquant ses limites de grillages et de barbelés et en l'habitant de grands hangars rendant ce paysage très rude et hostile. Les habitants n'ont plus accès au littoral et la déambulation le long des plans d'eau est difficile sur la partie du port de commerce, le port est bien gardé et dévoile un curieux paradoxe entre volonté de s'ouvrir à la mer et privatisation de la frange littorale.

La perception de la vie portuaire est incomplète et biaisée pour les locaux qui voient en leur port productif ce que Télérama avait à l'époque qualifié de la « France moche ».

Effet découlant de cette vision, à la différence de la majorité des villes littorales, Cherbourg en Cotentin voit sa démographie baisser même si elle garde un lien avec ses habitants pour son offre d'emplois, d'équipements et de services. Elle n'est donc pas sujette à « l'effet littoral », elle perd ses habitants tous âges confondus, là où des territoires littoraux comparables en gagnent, et ne possède quasiment pas de résidences secondaires (seulement 1,2% des logements sont des résidences secondaires, contre 13% sur d'autres territoires littoraux).

La ville et le port fonctionnent à des échelles de temps mais surtout d'espace très différentes et c'est en cela que réside le principal défi. J'aimerais donc me pencher sur l'idée qu'il est possible d'imbriquer le tissu urbain et le port pour créer un front de mer aux usages multiples et éviter de perdre la qualité portuaire au risque de mener à un parc urbain de déambulation sans enjeux de production alors qu'ils me semblent être cruciaux. Ceci permettrait aussi d'aborder les délaissés et les espaces résiduels liés au port et à l'omniprésence de la voiture ainsi que l'interface ville port aujourd'hui traités comme une frontière (no man's land) mais qui est en réalité constituée d'épaisseurs bien réelles et fluctuantes selon l'activité portuaire.

Dans cette volonté de reconquête et de réinterprétation de la ville portuaire il est capital de redonner au paysage un caractère pluridisciplinaire et de mettre à mal les espaces monofonctionnels pour réconcilier la poésie de la mer et l'activité humaine. Cette poésie des lieux ne pourra prendre sa pleine mesure qu'en redonnant une place à l'eau sur un territoire fortement exposé aux aléas non seulement en ce qui concerne la submersion marine mais aussi vis à vis du Trottebec qui court à l'arrière des quartiers habités.

### Objectifs :

- Faire s'interpénétrer les usages et se défaire du monofonctionnel
- Redonner un accès au littoral
- Déterminer les espaces résiduels permanents et temporaires pour optimiser l'espace disponible
- Miser sur plusieurs secteurs d'activité (industrie, tourisme, agriculture, transport) pour plus de diversité et une valorisation multiple (échelle locale et mondiale)
- Limiter l'extension urbaine et portuaire (particulièrement à l'est) pour préserver les lieux emblématiques qui bordent la ville (marais, port de plaisance)
- Repenser le rapport à l'inondabilité comme terreau fertile du projet

---

1- *Faire la ville avec le port : guide des bonnes pratiques*, Ville du Havre, 2007

2- *La Communauté urbaine de Cherbourg à la recherche d'un second souffle*, Jérôme Marajda, Isabelle Bigot (Insee), 30/06/2015