







Coline Lemoine

**Promoteur :** Guilhem Chuilon, architecte et enseignant à la faculté d'architecture LOCI Tournai

**Expert externe :** Thibault Duval, paysagiste concepteur

**Atelier A.R.O :** Dirigé par Olivier Bourez, et Renaud Pleitinx, architectes et enseignants à la faculté d'architecture LOCI Tournai

Travail de recherche En et Sur l'architecture, en vue de l'obtention du diplôme d'architecte, à la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme LOCI Tournai.  
2022\_2023

# sommaire

<b>REMERCIEMENTS</b>	7
<b>AVANT-PROPOS</b>	9
<b>INTRODUCTION</b>	11

## **I L'HORIZON MARITIME**

<b>1. Petite histoire du grand horizon</b>	15
<b>2. Des industries exponentielles</b>	18
<b>3. Le désir de rivage</b>	21

## **II CHERBOURG, VILLE-PORT.S**

### **1.Ville...**

a. Morphogénèse	29
b. L'exploitation maritime	40
c. Le développement industriel : une scission Est-Ouest	44

### **2...Ports**

a. La ville aux 5 ports	50
b. Le port industriel : une scission Nord-Sud	82

## **III DU DÉCLIN À L'OPPORTUNITÉ**

### **1.L'impact industriel sur l'espace public**

a. L'impulsion américaine	89
b. L'importance de l'identification à un territoire	95
c. L'occupation de l'espace public	103

## **2. Des opportunités de projet**

a. L'ouverture au tourisme	108
b. Le cas de Brest, Nantes, Bordeaux	110
c. Faire le vide	128

# **IV LE PROJET AU SERVICE D'UNE IDENTITÉ**

## **1. Une situation territoriale prometteuse**

a. Une ville du bout du monde	135
b. Un patrimoine remarquable	142
c. Entre risque et opportunité	148
d. La pêche, une pratique incertaine	154
e. Une occupation de l'espace public peu avantageuse	163

## **2. Constater**

a. S'inscrire : des initiatives en faveur d'une nouvelle maritimité	173
b. La nécessité d'un socle pour la ville	183
c. Les bassins, poumon urbain	188

## **3. Témoigner par le projet**

a. Le socle	193
b. La criée	196
c. La place	200
d. L'épaisseur	206

<b>CONCLUSION</b>	226
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	230
<b>ANNEXES</b>	234



# REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les professeurs de l'atelier A.R.023, pour la liberté qu'ils m'ont adressé pendant l'élaboration de ce projet et pour la richesse de leurs échanges. Je remercie également tous les étudiants de l'atelier, qui ont contribué à aiguïser semaine après semaine, le regard critique que j'y ai acquis.

Merci à mon promoteur, Guilhem Chuilon, pour ses conseils avisés, et à Thibault Duval, expert externe, dont le regard nouveau m'a été d'un précieux soutien.

Merci à tous ceux qui ont aimablement répondu à mes questions et accompagné mes recherches tout au long de ma démarche.

Plus largement, merci à tout le corps enseignant, qui a nourrit depuis la première année cette expérience de l'architecture et des études, et continuera de me nourrir dans l'exercice de mon futur métier.

Merci à mes amis, qui ont rendu ces années si riches de rencontres, de rires et d'émotions. Baptiste, Raphaël, Alice, et Pauline plus particulièrement, pour avoir partagé cette aventure et pour l'enrichissement personnel qu'ils transmettent.

Enfin... sans doute le plus important, merci à mon Papa et à ma Maman, qui m'ont permis de mener ces études en toute quiétude et d'arriver un jour à l'écriture d'un mémoire.

À vous,  
Merci.



## **AVANT-PROPOS**

Ce travail de mémoire s'intéresse à la ville de Cherbourg, au départ d'un étonnement après une balade sur les lieux. Originnaire d'un village périphérique de l'agglomération, c'est une ville que je ne m'approprie que peu, et que j'ai découvert en menant ce travail de recherche. J'ai décelé un Cherbourg que je ne connaissais pas, allant de surprise en surprise, à l'instar de la première promenade qui a donné l'impulsion de cet intérêt pour la ville. Pourtant riche de son patrimoine et de sa force paysagère, son potentiel est aujourd'hui méconnu ou ignoré par beaucoup, par la lésion qu'elle porte de l'industrialisation.

J'espère que vous verrez en elle tout le potentiel qui mérite d'être apprécié.



# INTRODUCTION

Vous pourriez voir en Cherbourg au premier regard, une ville grise, à l'image de son ciel, que les intempéries auraient patiné d'un gris presque uniforme. Les toits d'ardoise, les murs de pierre, la terre et le lointain sur la mer, grise, elle aussi. Son image évoque à quiconque y pense, la pluie et les parapluies de Cherbourg, la campagne lointaine et le bout du monde qui précède l'Angleterre.

C'est l'enclavement de la région et son appropriation maritime peu avantageuse, essentiellement industrielle qui s'est peu à peu jetée sur la mer, qui enserme la ville sur elle-même au point qu'il faille presque chercher l'horizon marin, qui a poussé la recherche que nous nous apprêtons à conter.

Cet écrit cherchera à déceler les impulsions dont la ville requiert pour faire éclore une identité maritime qualitative par ce qu'elle est physiquement, ce qu'elle contient. Un potentiel à révéler, au-delà de la première image à laquelle on l'associe. Ce constat amène à la problématique suivante...

**Comment renouveler l'appropriation maritime d'une ville lésée par les industries ?**

Si la rade de Cherbourg, ses digues et ses forts, bijoux de l'architecture maritime défensive ont trouvé grand intérêt dans le début de mon travail, celui-ci s'est rapidement détourné vers les bassins.

Au travers de cette analyse, une première partie est dédiée à l'histoire du rivage et les variations qui se sont succédées dans l'imaginaire des hommes, et ce que la mer évoque dans leur esprit.

La deuxième partie se concentrera sur le développement de cette ville littorale. Autour, si ce n'est sur la mer, forgeant sa première caractéristique, et comment ces lieux de prospérité qu'indiquaient les villes industrielles portuaires sont rapidement tombés en désuétude à la fin de l'industrialisation.

Un troisième chapitre sera consacré aux impulsions qui ont rendu à ces espaces, l'intérêt perdu des populations et des autorités, désireux de retrouver la proximité du littoral.

Enfin, nous pourrons parcourir le cas de Cherbourg dans une dernière partie, le potentiel spatial à déployer, affirmant un rapport terre-mer qualitatif qui permet d'échapper à l'imaginaire industriel que la ville inspire aujourd'hui.





# I L'HORIZON MARITIME

## Petite histoire du grand horizon

Mers, fleuves et ports sont depuis des siècles, au centre de bouleversements qui affectent les hommes et les sociétés par les relations que la ville entretient avec l'eau. C'est cette proximité géographique, qui bien avant l'âge industriel, déterminait l'implantation et le développement d'une ville, et, de facto, sa prospérité future.

L'eau constitue la base, le terreau de l'urbanisme. Sans eau, pas de vi(II)e.

Toutefois, ce même élément fondateur est source de nombreuses ambiguïtés dans l'imaginaire des hommes. Elle est à l'origine d'une dichotomie séduction-répulsion, « l'eau pure et purifiante, mais aussi violente et dangereuse, le cycle de l'eau comme source de vie et de mort »<sup>1</sup> qui se traduit au fil du temps et des cultures, par l'usage et l'attrait des bords littoraux.

À l'époque des Romains déjà, et jusqu'au XVIIe, les espaces marins étaient vus comme des espaces répulsifs et désertés. Dans la Grèce Antique, si l'eau douce est valorisée puisqu'elle est considérée comme une substance divine, la mer est considérée comme l'envers mystérieux de l'eau. Elle représente le lieu de l'aventure et des expéditions, mais aussi le lieu de station du monstre, les dangers de l'Odyssée d'Ulysse, à l'instar des récits bibliques, où elle symbolise l'abîme et les profondeurs.

---

<sup>1</sup> LECHNER, G. (2006) *Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain*, p16

Extrait du tableau  
*Ulysse et les sirènes*,  
Herbert James  
DRAPPER, 1909, huile  
sur toile, 175.9\*210

La littérature a fait perdurer ces mythes par de nombreux ouvrages, comme le célèbre Jules Verne « 20 000 lieues sous les mers ». La mer représente le lieu de l'autre, l'étranger ou l'assaillant, le territoire de celui qui échappe à l'autorité.

En effet, les côtes et les interfaces entre la terre ferme et l'eau, deux éléments physiques contraires, ont longtemps évoqué dans l'imaginaire collectif des zones ambiguës, à la limite entre lieux de protection et de prospérité, mêlé à un lieu de déprave et de maladie.

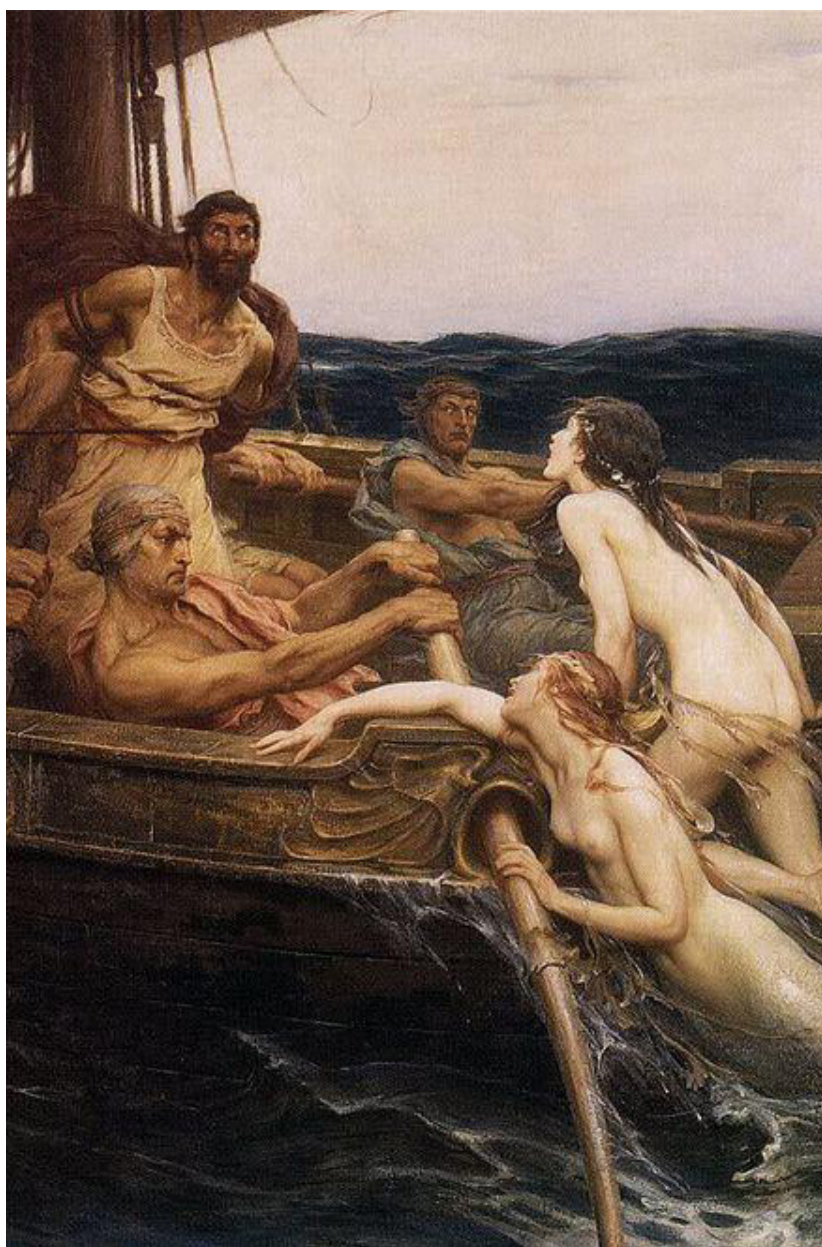
De nouveau, on y observe un paradoxe entre deux réalités physiques opposées : milieu instable et milieu palpable, qui cumulent les inconvénients de la limite et d'un milieu naturel peu favorable, exposé aux dangers des invasions ennemies et aux intempéries du bord de mer. Par ces craintes, les villes se sont progressivement édifiées en tournant le dos à la mer, érigeant des glacis et des remparts protecteurs.

« Lieux humides et exposés à la corrosion des airs salins, les rivages ont été également perçus dans bien des cas comme une frontière inquiétante, propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger. »<sup>1</sup>

Ce sont ces espaces peu enviés, dont la promiscuité à l'eau facilite les échanges avec l'extérieur, qui font l'objet d'un développement industriel grandissant.

---

<sup>1</sup> Prélorenzo, C. (2011). *La ville portuaire, un nouveau regard*. Rives méditerranéennes. « Un nouvel intérêt citadin pour les ports »



## Des industries exponentielles

Extrait du tableau  
*Impression  
soleil levant*, Claude  
MONET, 13 novembre  
1972, huile sur toile, le  
Havre, 48\*63

Par leur complémentarité, la ville et le port se sont peu à peu liés par leurs fonctions, leur imaginaire et leurs pratiques. La fusion de ces deux entités a été telle, qu'elle a donné suite à la désignation du système ville-port.

Le transport fluvial se développe de façon exponentielle à partir de la révolution industrielle, renforcé par l'essor du réseau ferroviaire. Ces nouveaux modes de transport entraînent la délocalisation des activités portuaires et industrielles vers le réseau maritime et les rails, en dehors de la ville.

Des arguments hygiénistes, fonctionnels et esthétiques conduisent à la disparition de bras morts et des petits affluents, pour étendre ces zones industrielles. L'eau, qui était depuis le Moyen Âge témoin d'un développement prospère des villes, devient alors un élément urbain à combler, puisqu'elle recueille les déchets des activités industrielles qui altèrent fortement la qualité de l'eau, alors usée et nauséabonde. André Guillerme va même jusqu'à dire que « plus une ville est puante, plus elle est riche ».<sup>1</sup> Contrairement à l'affirmation précédente, désormais, pour être saine, la ville doit être sèche.

Les quais apparaissent au XVIIIe dans la plupart des villes fluviales, contenant alors les fleuves par une limite rigide qui protège des crues et favorise le commerce. L'extension perdure lors de la croissance industrielle, qui engendre un étalement toujours plus important des installations portuaires et industrielles le long des réseaux, nécessitant du foncier à proximité des bassins, à l'extérieur du centre urbain.

---

<sup>1</sup> Guillerme, A. (1984). *L'eau et ses vapeurs*. Urbanisme, n°201. C. Vallon: 54-55.



Ces réseaux de transport de marchandises alimentent une scission entre l'espace portuaire et la ville. Des bateaux toujours plus gros, nécessitent d'un grand tirant d'eau, des aires de stockage toujours plus vastes, et des espaces portuaires s'écartent encore des bassins urbains pour les périphéries.

Ce phénomène se renforce dans les années 60, suite au déclin progressif du trafic fluvial, qui laisse place à l'installation d'infrastructures routières le long de l'eau. « Ces routes à forte circulation formaient désormais des obstacles physiques entre la ville et sa voie d'eau, reléguant le fleuve au second plan, dans un au-delà visible mais inaccessible. »<sup>1</sup>

L'époque industrielle a donc mené à l'analogie de l'interface marine comme d'une frontière infranchissable et peu attractive, par la construction de hangars, d'entrepôts, d'usines et des infrastructures nécessaires à ces industries en développement, qui par leur présence, généraient à la fois une coupure spatiale et une coupure visuelle. « L'impact de ces emprises sur le vécu et la pratique sociale des « waterfronts » était ambigu, sinon contradictoire. Globalement, l'ambiance polluée, fonctionnelle, leur accessibilité réduite, en éloignaient les citoyens qui percevaient ces espaces comme essentiellement répulsifs. »<sup>2</sup>

Ces espaces peu désirables reflètent néanmoins un sentiment d'appartenance ainsi que l'identité d'une ville ; le port, qui a joué un rôle majeur dans le développement de celle-ci, se présente alors comme dénué d'image lorsque les usages de son front d'eau ou son accès tout entier lui sont interdits.

---

1 Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville*, La valorisation des berges en milieu urbain, p15

2 Chaline, C. (1985). *Ces ports qui créèrent les villes*. Edition l'Harmattan, p26

## Le désir de rivage

Ce n'est que plus tard que la notion de désir de rivage sera énoncée par Alain Corbin : l'apparition d'un désir collectif des côtes au XVIIIe et XIXe, une fascination nouvelle pour la mer et l'univers qu'elle incarne. Aujourd'hui encore, les littoraux sont des espaces très convoités, exprimé par le mouvement des populations vers l'extérieur des villes, à la recherche d'un peu d'air et d'espace, envieux du contact au littoral, entre urbanité et paysage.

Depuis la Renaissance, le littoral occupe une place forte dans la peinture, la littérature et diverses formes d'art qu'elle inspire, rendant ainsi accessible l'univers maritime inconnu et autrefois hostile, qui appelle toutefois à la curiosité :

« Du XVIIe siècle au milieu du XIXe siècle, cette « mer » possède une force d'évocation incomparable pour qui s'intéresse à l'histoire de la terre ; et l'on sait l'importance de ses rivages dans l'émergence de la géologie. »<sup>3</sup>

Pourtant, elle inquiète encore. Au XVIIIe, elle incarne toujours le lieu des naufrages, des tempêtes et de l'ennemi, elle matérialise une force indomptable, un élément contre lequel l'homme ne peut pas lutter. Influencé par les nombreuses représentations picturales allant en ce sens, comme celles de Vernet, amateurs des côtes normandes, Marmontel se dit « déçu » de la première confrontation entre son idéal maritime et la Manche qu'il y découvre : « Je suis allé à Dieppe, mais je n'ai pas vu la mer ». <sup>4</sup> Ces représentations, qui n'avaient cessé d'intimider les citadins et qui se sont avérées plus inoffensives que ce qu'elles évoquaient, ont donc longtemps biaisé l'imaginaire collectif qui s'est construit au fil du temps.

---

<sup>3</sup> Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage* (1750-1840). Paris, Flammarion, p6

<sup>4</sup> Tourneux, M. (1911). *Mémoires de Marmontel*, Préface, notes et tables, Librairie des bibliophiles, Lille

Extrait du tableau  
*Falaises près de  
Dieppe*, Eugène DE-  
LACROIX, 1852-1855,  
aquarelle

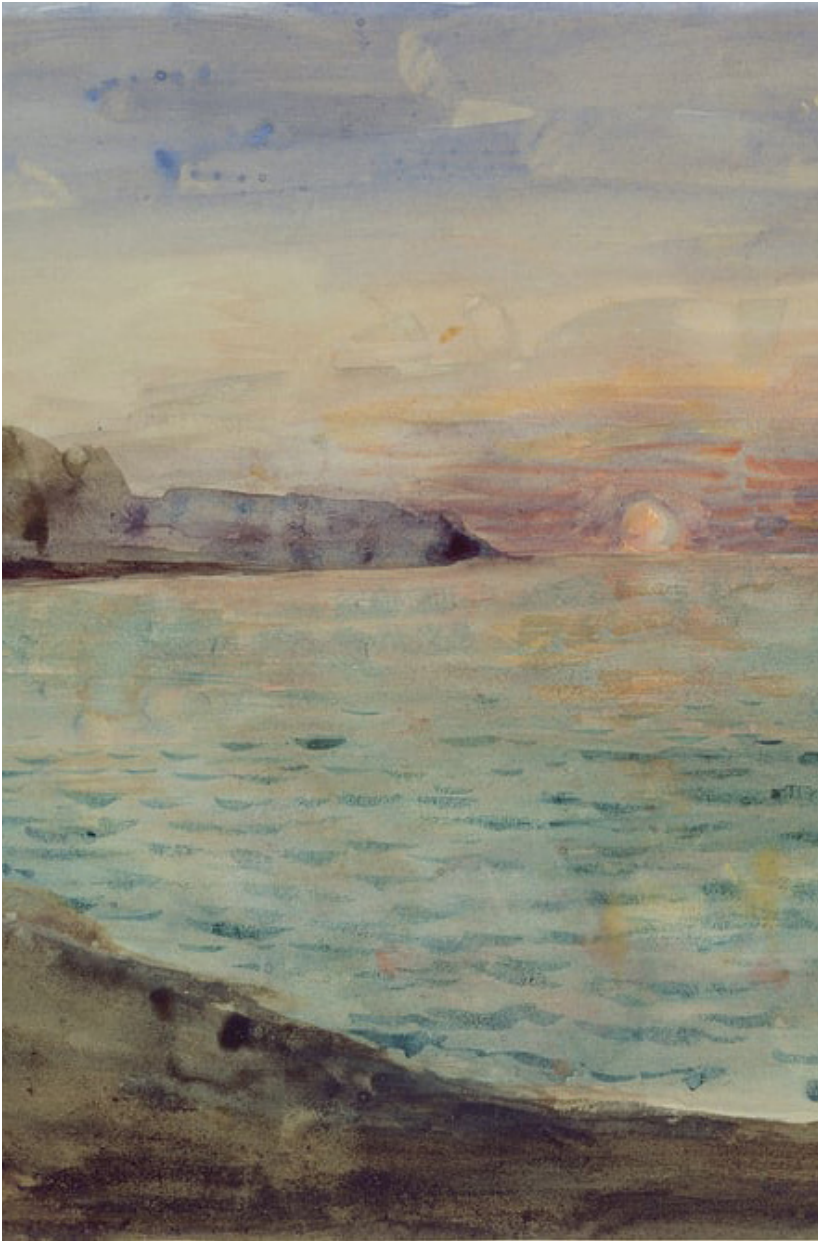
Les prémices d'un nouvel engouement pour le rivage, à partir de 1750 sera exponentiel jusqu'en 1840, encouragé par les évolutions techniques de l'époque, notamment le développement ferroviaire. Celui-ci permet non seulement le déplacement des populations, mais aussi la diffusion culturelle des ouvrages d'écrivains et artistes en tous genres qui vantent la beauté du rivage, et donnent l'impulsion à ce nouveau désir du rivage.

« Le rivage autorise, et c'est ce à quoi certains poètes anglais sont sensibles à l'aube du XIXe siècle une expérience polysensorielle des forces de la nature. (...) Ces bords seuls permettent une réelle perception des rythmes et des pulsations de la mer et donc l'écoute de leur éventuel retentissement sur la cénesthésie. »<sup>1</sup>

L'arrivée du chemin de fer au milieu du XIXe permet un rapprochement tangible entre les villes et le littoral, dévoilant ainsi les paysages maritimes de Normandie, de méditerranée et de la côte Ouest par de nombreux peintres, Monet, Vernet ou Delacroix, permettant aux populations des villes alentours ou de la capitale la visite de ces destinations balnéaires.

---

<sup>1</sup> Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage* (1750-1840). Paris, Flammarion, p6



Les littoraux deviennent alors des espaces de plaisance appréciés des citadins, envieux de paysage maritime et de la nouvelle activité en vogue, les bains de mer. Nés en Angleterre à la fin du XVIIe, elle apparaît d'abord comme une pratique à vertus thérapeutiques, selon lesquelles l'eau de mer guérirait tous les maux. Le docteur anglais Richard Russel déclarait déjà en 1753 « Le plus grand réservoir des forces naturelles étant la mer, celle-ci doit être le plus puissant des remèdes ».<sup>1</sup>

Elle apparaît quelques années plus tard en France, et prend son essor au XVIIIe, parallèlement à la croissance industrielle, au développement du loisir et de la vacance.

De facto, la villégiature est de plus en plus importante dans le quotidien des hommes et marque une forte présence dans l'expérience du littoral. Si les populations portent un intérêt toujours grandissant pour ces « territoires du vide », il n'en est pas moins des autorités, qui voient en ces lieux un potentiel foncier en lien avec les activités côtières, à l'instar de la waterfront attitude, modèle américain précurseur des requalifications du littoral, entraînant avec lui la revalorisation des ports et des bords littoraux comme d'un seul et même corps.

---

<sup>1</sup> RUSSEL, R. (1753). *Les effets des bains de mer sur les glandes*

« Cette évolution, assez rapide puisqu'elle s'opère en une quarantaine d'années, s'accompagne d'un nouveau rapport du corps et de la mer, lequel ne se réduit pas, à l'expérience du bain. C'est un ensemble de pratiques, d'usages de la plage qui s'organise, puis se banalise, inventé ou éperonné par la poésie. (...) Elles traduisent la quête des plaisirs que procure l'engagement des cinq sens dans le parcours des rivages. (...) Le port s'en trouve réinvesti d'une tradition ancrée dans les périodes préindustrielles et redevient un lieu pittoresque, son paysage fonctionnel se transmutant en spectacle culturel. »<sup>2</sup>

Cette volonté de retrouver un lien concret avec le port convoque les prémices de l'identité renaissante des ports aujourd'hui, tentant de réintégrer ces pratiques de villégiatures après un passé industriel imposant.

---

<sup>2</sup> Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage* (1750-1840). Paris, Flammarion, p13

« Le rivage est une incitation à lire les  
lignes du monde.»<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> WHITE, K. cité par Gras, P. (2010) dans *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)* Paris.





## **II CHERBOURG, VILLE-PORT.S**

**Ville...**

### **MORPHOGÉNÈSE**

Sur la côte rocheuse du Nord-Cotentin, à l'embouchure de deux grandes vallées, des dépôts d'alluvions successifs ont créé une large baie, la baie de Cherbourg.

Sur cette côte, à la rencontre d'une falaise morte et d'une baie, la ville s'est déployée dans une morphologie en amphithéâtre vers la mer, qui lui donne toute sa force paysagère. Ville d'histoire, Cherbourg est ancrée sur la mer entre les plateaux, les rochers, l'eau douce et l'eau salée.

Perpendiculairement à la côte rocheuse, une plaine littorale se déploie dans les terres, alimentée par l'eau s'écoulant le long de la falaise, en creusant de petites vallées fluviales. Le flanc de falaise est donc en retrait, comme hésitant à se projeter vraiment sur l'horizon maritime. C'est cette frange littorale tantôt fine, tantôt plus large, adossée aux côteaux de la falaise qui accueillera les premières esquisses d'urbanisme.

Au XVIIIe, les deux rivières, la Divette et le Trottebec, formaient une lagune sablonneuse jusqu'au Roule, servant de havre aux bateaux, avant que le port ne connaisse sa mutation de port de pêche à port militaire.

Des échanges permanents avec la mer ont conduit à la construction d'une grande rade militaire, notamment pour se protéger de l'ennemi anglais, assaillant favori du port de Cherbourg. Fort de sa position stratégique à proximité immédiate des côtes anglaises, après Brest et Toulon, Cherbourg devient au XVIIIe le nouveau port militaire du roi Louis XVI.

La rade peine à sortir de l'eau, et le chantier, pharaonique, débute en 1783 sous le règne de Louis XVI mais ne s'achève qu'en 1853.

C'est l'édification de cette grande digue de 7km au large qui ferme la rade et génère une véritable petite mer intérieure, qui est en réalité la plus grande rade artificielle au monde, après celle de Ras Laffan (Qatar).

La digue est ponctuée de 6 forts, aujourd'hui laissés aux flots et à la réappropriation des oiseaux, ou en projet de réhabilitation, de la même façon que les forts de la petite rade. La défense s'est saisie des éléments caractéristiques du territoire : prise entre les falaises et la mer, une deuxième ceinture de fortifications s'est déployée à terre. Une première sur les côtes, et une deuxième sur les hauteurs. Ceux qui n'ont pas disparu sont transformés en centre nautique, musées etc.

Les petites vallées creusées par l'écoulement de l'eau ont engendré des failles dans la roche, qui ont elles-mêmes esquissé des jetées naturelles, des avancées sur le trait de côte, la pointe de Querqueville, du Roule ou encore la pointe des Couplets. Ces points hauts deviennent de ce fait, les points stratégiques de défense où les forts militaires devront s'implanter. Une deuxième ceinture défensive apparaît alors sur les hauteurs.

Plus tard, ces points culminants sembleront être à l'origine de la délimitation des différents quartiers de la ville.

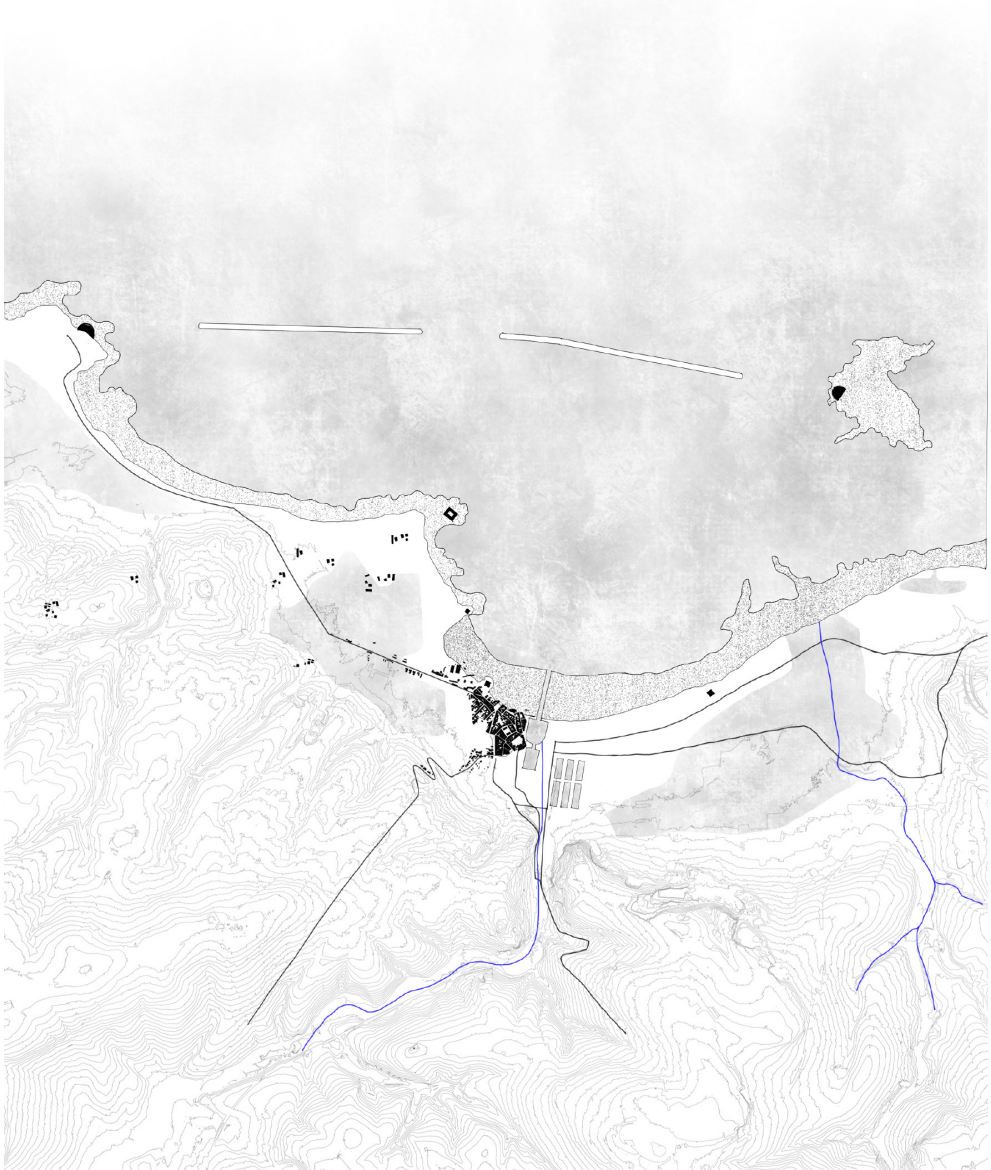
La fortification de  
Cherbourg, petit  
port de pêche à  
l'embouchure naturelle  
de la Divette,  
crédit de l'auteur

**XVIIe**



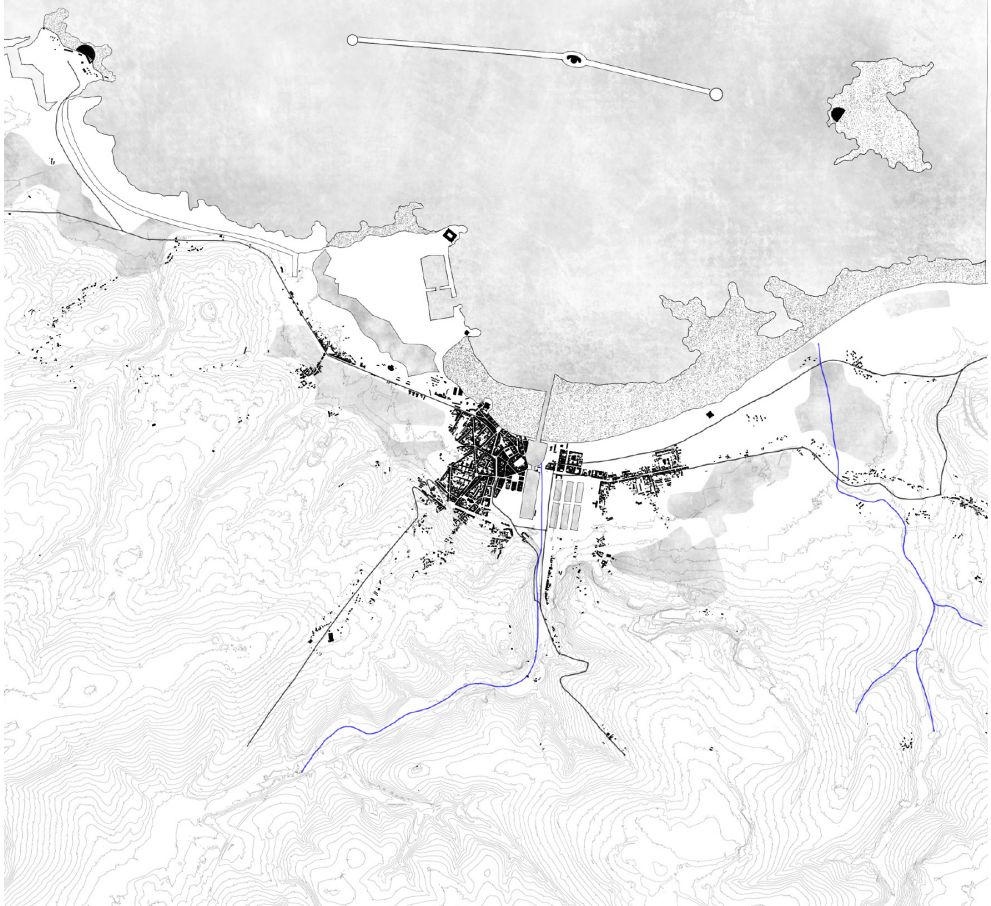
La fortification de  
Cherbourg, début  
de l'artificialisation :  
bassins, salines, et  
travaux de la digue,  
crédit de l'auteur

# XVIII



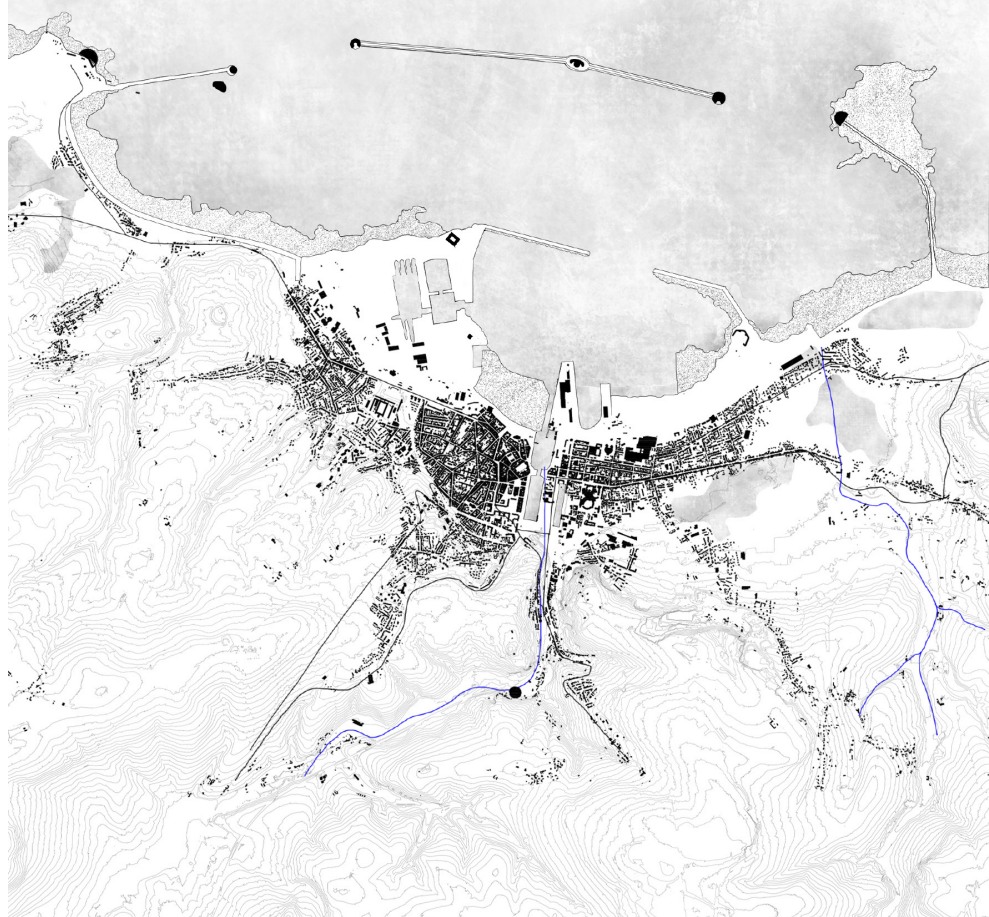
La fortification de  
Cherbourg, premier  
port militaire français  
: la digue du large sort  
de terre,  
crédit de l'auteur

**XIXe**



La fortification  
de Cherbourg,  
urbanisation  
massive et avancée  
exponentielle sur la  
mer.  
crédit de l'auteur

I ère moitié  
XXe



## L'EXPLOITATION MARITIME

De nouveaux axes structurent la ville, Cherbourg en 1950, d'après l'illustration de Carpentier, I. (1949). dans *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7, p242, crédit de l'auteur

Cherbourg doit son caractère industriel à l'activité de l'arsenal, élément majeur de l'activité ouvrière de la ville. En 1949, il faisait vivre 20 000 personnes, soit presque un tiers de la population. Celui-ci rassemble cinq branches d'activités distinctes : la construction navale et aéronautique maritime, l'artillerie, l'intendance et les travaux maritimes. Toutes les usines aux alentours dérivent de son activité.

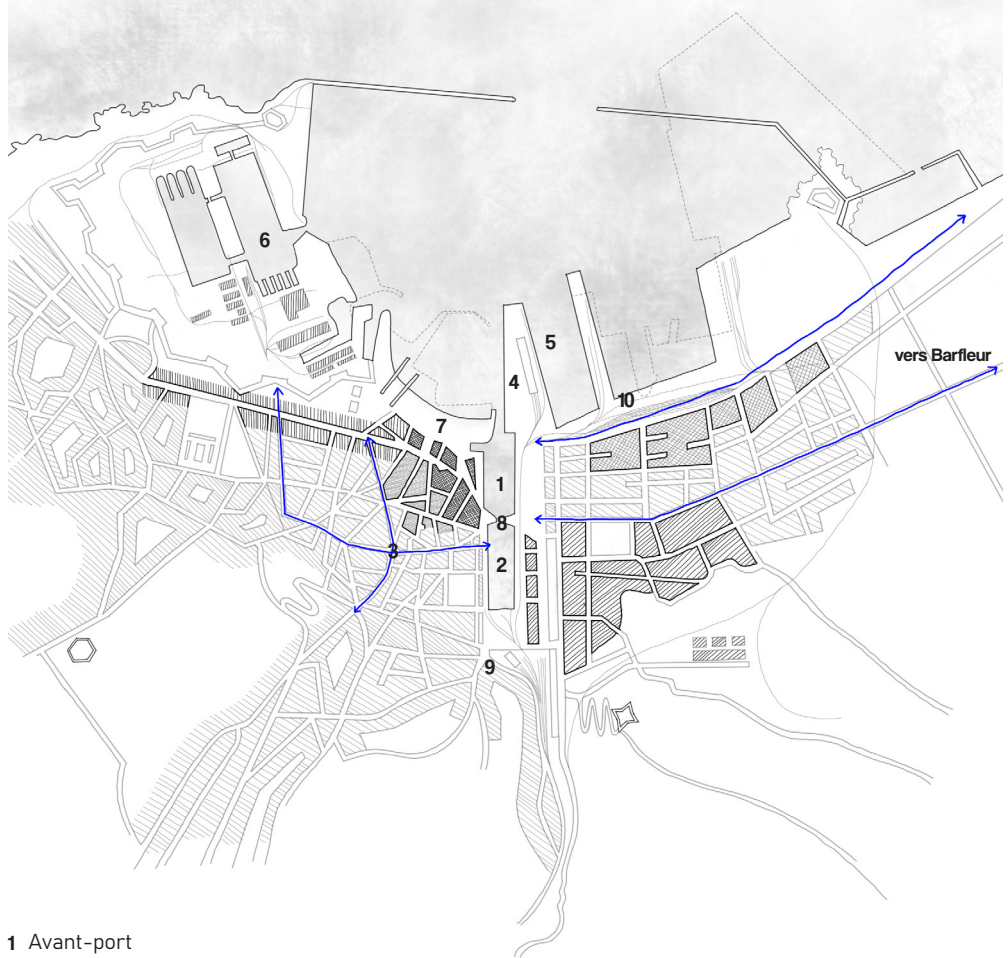
Le besoin de main d'œuvre est tel qu'une grande immigration s'ensuit, et la ville s'agrandit à l'Est. Si on comptait 11 400 habitants en 1798, ce chiffre a plus que doublé après les travaux du port, puisqu'en 1856, on compte 27 000hab, et 49 760 en 1946.<sup>1</sup>

Cette expansion de l'activité professionnelle, très attractive pour les ouvriers, fait exploser la demande de logements, et engendre une modification de l'urbanisme. C'est de la place Henri Gréville, centrale dans le plan de la ville Ouest, que partent les rues nouvelles plus larges et plus spacieuses, qui permettent de traverser la ville. Le nouveau cardo relie donc à l'Est le port de commerce aux quartiers résidentiels à l'Ouest (et à terme, à l'arsenal), et le decumanus relie au Sud-Ouest, Octeville et la gare, et au Nord, il dessert -ici encore- l'arsenal, témoin de son importance dans la ville.

De nouveaux axes sont dessinés également à l'Est des bassins ; un boulevard maritime au Nord relie la ville à Barfleur et à Valognes, d'autant plus emprunté que celui-ci assure la liaison avec le port transatlantique. Le même axe se dessine au départ du pont tournant en direction de l'Est, en passant par la nouvelle ville industrielle.

---

<sup>1</sup> Carpentier, I. (1949). *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7, p243



- 1 Avant-port
- 2 Bassin de commerce
- 3 Place Henri Gréville
- 4 Gare maritime
- 5 Darse transatlantique
- 6 Arsenal
- 7 Plage Napoléon
- 8 Pont tournant
- 9 Gare ferroviaire

Les bassins, une scission Est-Ouest, d'après l'illustration de Carpentier, I. (1949). dans *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7, p242, crédit de l'auteur

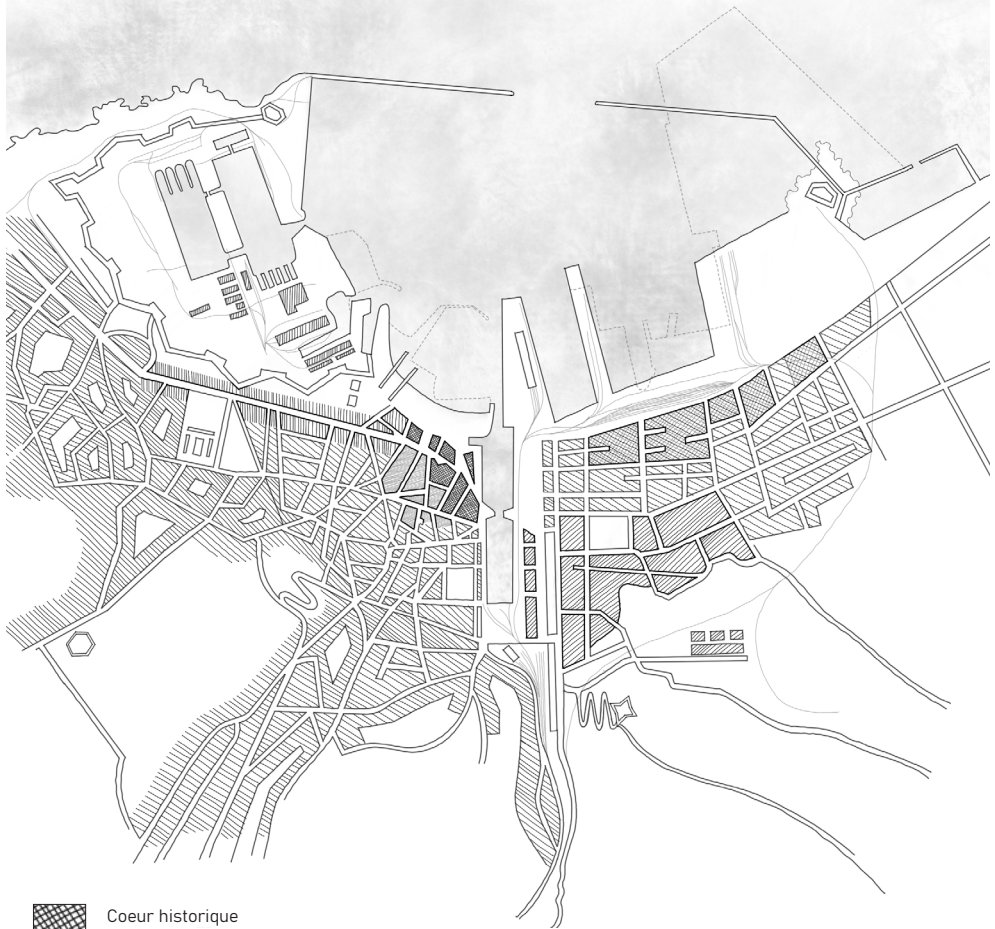
Les quartiers résidentiels entourent les quartiers industriels et commerciaux. A l'Ouest des bassins, la ville historique et les quartiers de commerce de luxe sont bâtis sur les vestiges du château-fort, entre les ruelles étroites et sinueuses. Le centre-ville constitue le cœur du commerce local. La marine longe l'arsenal au Nord, et à l'Ouest des bassins, demeure la ville industrielle.

Celle-ci accueille à l'Ouest des habitations individuelles et au Sud, des quartiers industriels adossés aux côteaux. Les industries sont au plus près de la mer et du chemin de fer, où se rapprochent également les populations vieillissantes des ouvriers retraités.

Cherbourg est un centre d'activité accrue qui impose un grand besoin de main d'œuvre des communes voisines : Tourlaville à l'Est, Équeurdreville à l'Ouest, et Octeville au Sud-Ouest, qui fournissent les éléments nécessaires à son activité.

Si la population qui fréquente les quartiers de l'Ouest est relativement aisée, il apparaît que l'aspect hygiéniste et dégagé du tracé de 1877 à l'est, facilite la vie de nombreux Cherbourgeois.

En réalité, le port de commerce divise. Il trace une nette distinction entre la ville nouvelle, ses industries et ses résidences, et la ville historique qui est donc mise de côté du fait de sa situation et son accessibilité difficile, notamment par le pont tournant, déjà à l'origine de nombreuses complications du trafic.



-  Coeur historique
-  Quartiers de luxe
-  Quartiers de la marine
-  Quartiers industriels
-  Quartiers industriels résidentiels
-  Quartiers résidentiels

## LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL : UNE SCISSION EST-OUEST

Le développement de la ville-port d'après le dessin de Chaline, C. (1985) dans *Ces ports qui créèrent les villes*. Edition l'Harmattan, p26, crédit de l'auteur

D'après Claude Chaline, l'évolution des relations entretenues entre la ville et le port se représente par le schéma ci contre.

En effet, au Moyen-Âge, l'eau est un facteur essentiel de développement et de prospérité de la ville. Sans eau, pas de vie.

C'est à la période pré-industrielle que le port et la ville fusionnent. Si les navires en bois à voile ne nécessitent pas de contraindre fonctionnellement le territoire, à l'inverse, la croissance industrielle induit une spécialisation de l'espace portuaire qui dissocie la ville de l'eau. Celle-ci s'étend pour accueillir de nouveaux quartiers ouvriers, et occupe également une emprise importante de terrain en prévision du stockage et des zones « techniques » de ces échanges maritimes, qui, selon le caractère plus ou moins dynamique de l'arrière-pays, pouvait occuper quelques centaines d'hectares parfois.

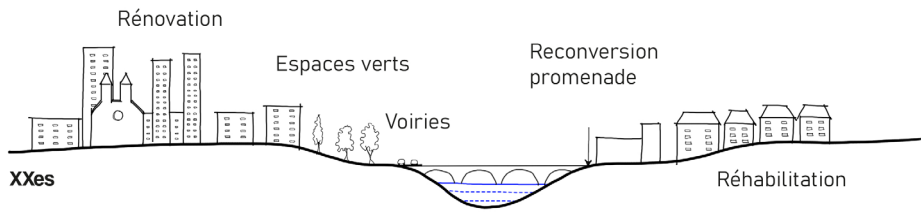
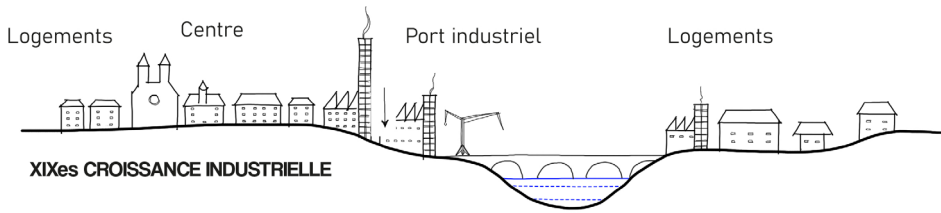
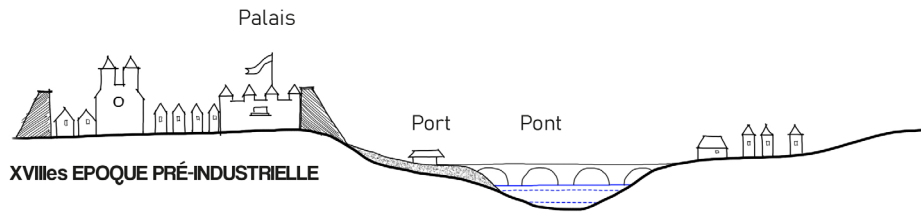
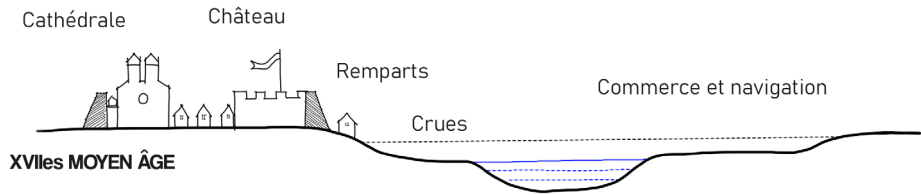
« L'impact de ces emprises sur le vécu et la pratique sociale des « waterfronts » était ambigu, sinon contradictoire. Globalement, l'ambiance polluée, fonctionnelle, leur accessibilité réduite, en éloignaient les citoyens qui percevaient ces espaces comme essentiellement répulsifs. »<sup>1</sup>

Après la période post industrielle qui coupe totalement le port de la ville, l'apparition de friches et les premières tentatives de reconversion initie la recherche du contact perdu avec le fleuve, par l'aménagement des berges en promenade, et la généralisation de la waterfront attitude du XXe.

Il s'agit du processus de territorialisation - déterritorialisation - reterritorialisation énoncé par Maryline Gaudette que nous développerons plus tard.

---

<sup>1</sup> Chaline, C. (1985). *Ces ports qui créèrent les villes*. Edition l'Harmattan, p26



Le cas de Cherbourg est quelque peu différent. Claude Chaline présente la ville-port comme une ville qui comporte les activités de trafic de passagers à courte ou grande distance, la navigation et l'activité en découlant ; construction navale, entretien, transport et maintenance, ainsi que des activités manufacturières et agro-alimentaires liées à l'export de marchandises.

De premier abord, la ville de Cherbourg présente toutes ces caractéristiques et semble être une ville-port. Toutefois, du fait de son échelle et son hinterland très peu développé, elle demeure ciblée sur l'import plutôt que sur l'export.

Le manque d'hinterland ne présente pas encore un déficit dans le développement de la ville : les industries étant toutes dérivées de l'arsenal -et donc du port-, elles travaillent pour le port ou pour des bateaux déjà sur les lieux. Il ne se développera donc pas. Si sa situation en bord de continent pouvait faire du port un grand port de transit, Cherbourg n'a ni canal, ni fleuve, et n'est relié à l'intérieur des terres que par une voie ferrée qui, même importante, demeure relativement élevée d'un point de vue tarifaire puisque sans concurrence.

La presqu'île qu'était Cherbourg s'est donc développée sur la mer par des opérations successives de remblai, l'avancée du trait côtier sur la lagune, en développant les premières industries face à la ville. Celles que l'on ne voit pas en coupe sur l'illustration ci-après se trouvent sur la berge Ouest, côté mer, et encerclent la ville historique, coupant définitivement le contact avec le paysage. La densification de logements et d'espaces industriels qui suivent l'extension de la ville à l'Est marque une scission spatiale et usuelle.

Ici encore, le port de commerce divise la ville en deux parties nettement distinctes qui peinent à communiquer, influencé par la circulation complexe du pont tournant.

Le développement des quartiers à l'Est laisse de côté la vieille agglomération aux rues étroites et sales pour déployer un vaste quadrillage aéré, accueillant de nouvelles résidences, même si on ne connaît pas une seule place à l'Est du port de commerce, et très peu d'espaces verts. Pourtant, ce même espace de scission apparaît aussi comme un espace d'aération et de dégagement urbain de 35 hectares.

Les hangars industriels dédiés au chantier naval sont aujourd'hui occupés par le stationnement et longés par les grands boulevards. Ces industries sont délocalisées à l'extérieur de la ville par manque de place (à Cherbourg, sur la mer par l'extension de terre) et laissent derrière elles des espaces vacants en attente de réappropriation.

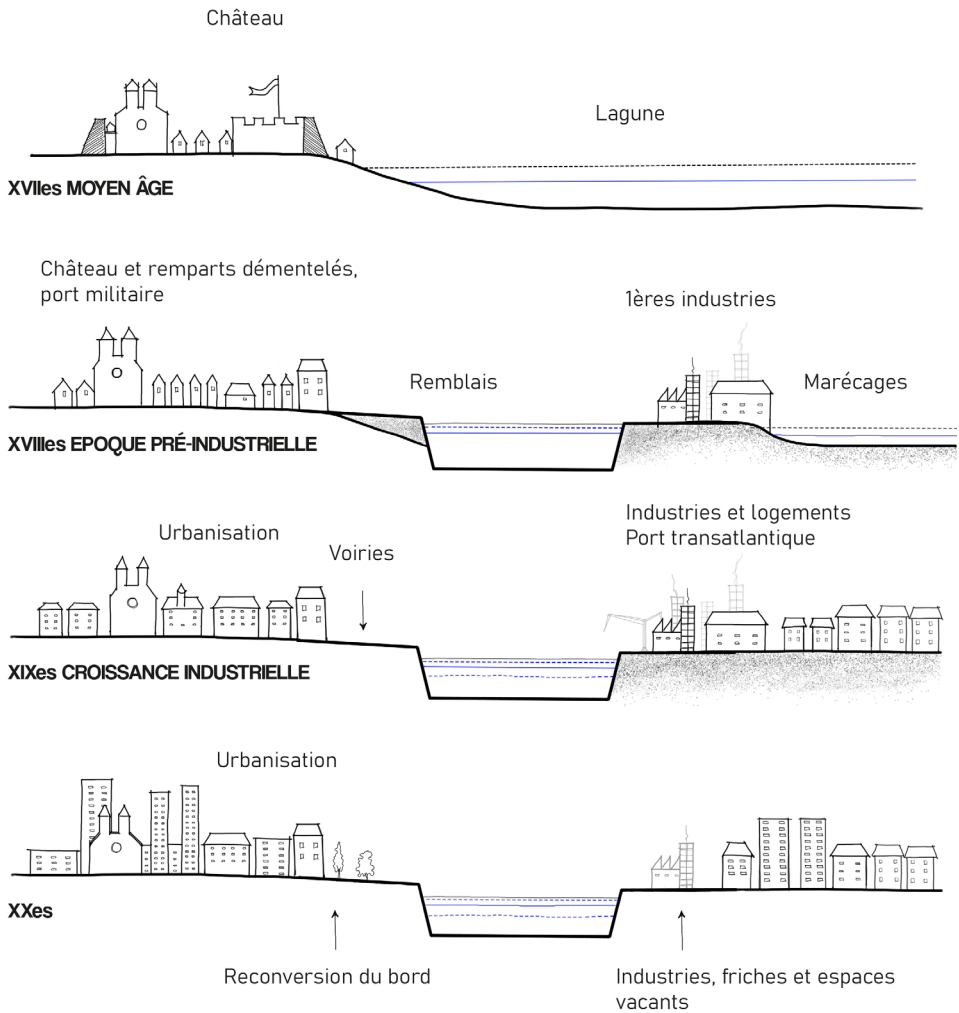
En effet, « Pendant ces nouvelles « années folles », la transformation du transport marchand s'accélère. Les États construisent de nouvelles infrastructures, des routes et des autoroutes, et le transport routier supplante à la fois le rail et les fleuves. Pour que les camions n'envahissent ni ne paralysent les centres-villes, de nouveaux équipements portuaires sont réalisés à l'extérieur des villes et les docks traditionnels commencent à décliner. »<sup>1</sup>

Un net retard est notable, puisqu'au XXe seulement, on cherche à retrouver le contact à l'eau par l'aménagement de berges, et ce, à l'Ouest seulement. Le côté Est, espace hétéroclite constitué d'anciens quartiers ouvriers, de friches et de délaissés urbains, est encore fortement lésé.

---

<sup>1</sup> Gras, P. (2010). *Le temps des ports*. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010) « L'abandon des trente glorieuses ». Paris.

Le développement de  
la ville-port décliné au  
cas de Cherbourg,  
d'après le dessin de  
Chaline, C. (1985) dans  
*Ces ports qui créèrent  
les villes*. Edition  
l'Harmattan, p26,  
crédit de l'auteur



## **...Ports**

### **LA VILLE AUX 5 PORTS**

Force est de constater que Cherbourg ne se présente pas comme une ville-port au sens des échanges et du commerce mondial, mais comme une ville portuaire aux multiples facettes. Elle dispose d'un port militaire, historiquement fondateur de la ville, d'un port transatlantique, comportant l'élément patrimonial et culturel phare, d'un port de pêche, ainsi qu'un port de commerce de 13m de tirant d'eau, pouvant accoster sur 350m avec des bateaux de 350 000t. Le port de plaisance, implanté sur l'ancienne plage de la ville, propose plus de 1250 places essentiellement occupées par des locataires britanniques. Il accueille chaque année de grands rassemblements nautiques, et est au départ ou à l'arrivée de la Tall Ship Race ou la solitaire du Figaro.

Enfin, plus récemment, la ville-port s'est vue complétée par un port logistique, à l'origine de l'extension des 39hectares de 2013, visant à développer un lieu de production et d'export d'éoliennes offshore et d'hydroliennes.

Nous nous appliquerons à développer le port militaire, le port transatlantique et le port de pêche.

“Ces travaux sont la plus belle conquête des hommes, le nec plus ultra des constructions humaines, et jamais les Romains n'ont rien fait d'aussi étonnant.”<sup>1</sup>

C'est le déploiement du petit port de pêche en port militaire qui accroît la prospérité de Cherbourg, ancien petit mont surplombant les marais des Mielles.

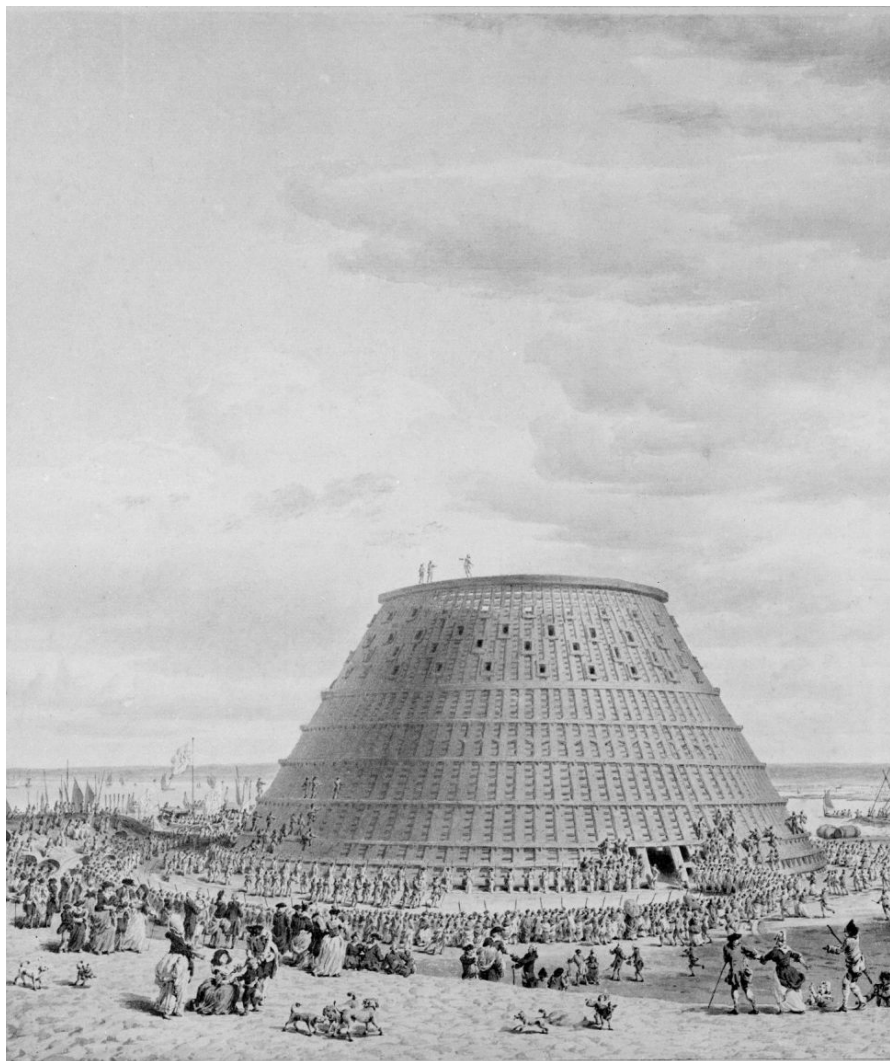
Sur ordre de Vauban au XVIIe, Cherbourg devient le nouveau port militaire du Roi Louis XIV après Toulon et Brest, et façonne par ses prouesses technologiques un territoire immense, délimitant une rade qui protège l'arsenal militaire de la ville.

Les conflits franco-anglais sont tels que Louvois ordonne le démantèlement du château de Cherbourg en 1688, -pourtant l'un des plus importants de France- jugé trop compliqué à reprendre si jamais les Anglais venaient à s'en emparer. Le projet est donc une première fois abandonné. C'est sous Louis XVI que le chantier sera finalement poursuivi. Un chantier pharaonique débute alors, par la mise en œuvre de techniques encore inédites. Le but est de mettre à l'abri une flotte de 80 vaisseaux au plus près de la côte anglaise. Louis XVI confie le projet à De Cessart en 1782, qui propose pour l'édification de la digue, l'immersion au large de 90 cônes de bois de 30m de diamètre et de 20m de haut, lestés de pierres, qui formeront, une fois disposés, les fondations de la digue.

---

<sup>1</sup> De Balzac, H. (1841). *Le Curé de village*. Paris

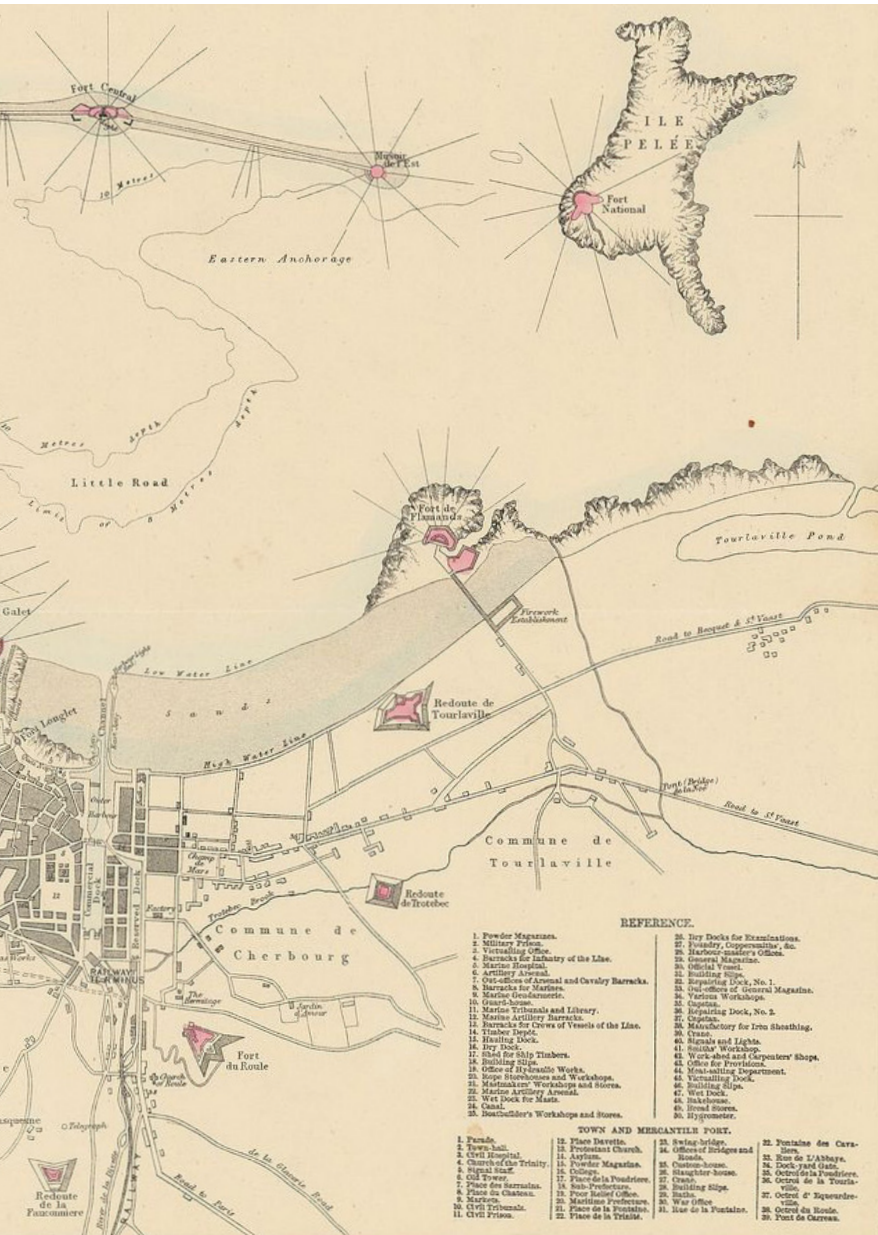
Les cônes de Cessart,  
illustration tirée du  
livre de Murie, Y.  
(2010). *La fabuleuse  
histoire de la digue de  
Cherbourg*. Editions  
Isoète.





Plan militaire du XVIIe, (1858), Centre historique des archives de la Marine, archives anciennes, série G





Le Roi vient même pour la seule visite en province de son règne, assister au coulage du 9ème cône. Malmenés par les tempêtes et le manque de crédits, 18 cônes seulement seront immergés, avant que les travaux soient interrompus par la Révolution française. En 1803, les travaux reprennent sous l'ordre de Napoléon qui projette l'invasion de l'Angleterre. Il souhaite développer un port militaire et exige la construction d'un arsenal.

Sur base du reste des cônes, on érige maintenant la digue par la technique des pierres perdues jusqu'au niveau des hautes mers. C'est sous Napoléon III que les travaux prennent fin : la digue, le port et les forts. En 1815, la digue du large est achevée et fait de la rade de Cherbourg la plus grande rade artificielle au monde.

« J'avais résolu de renouveler à Cherbourg les merveilles de l'Egypte. Je voulais élever dans la mer ma pyramide. »<sup>1</sup>

En 1858, l'Empereur inaugure la rade en même temps que l'arrivée de la gare. Il aura fallu près d'un siècle pour ériger la prouesse de l'architecture maritime défensive, la digue qui a fait Cherbourg.

---

<sup>1</sup> Napoléon Ier, cité Murie, Y. (2010) dans *La fabuleuse histoire de la digue de Cherbourg*. Editions Isoète, p58

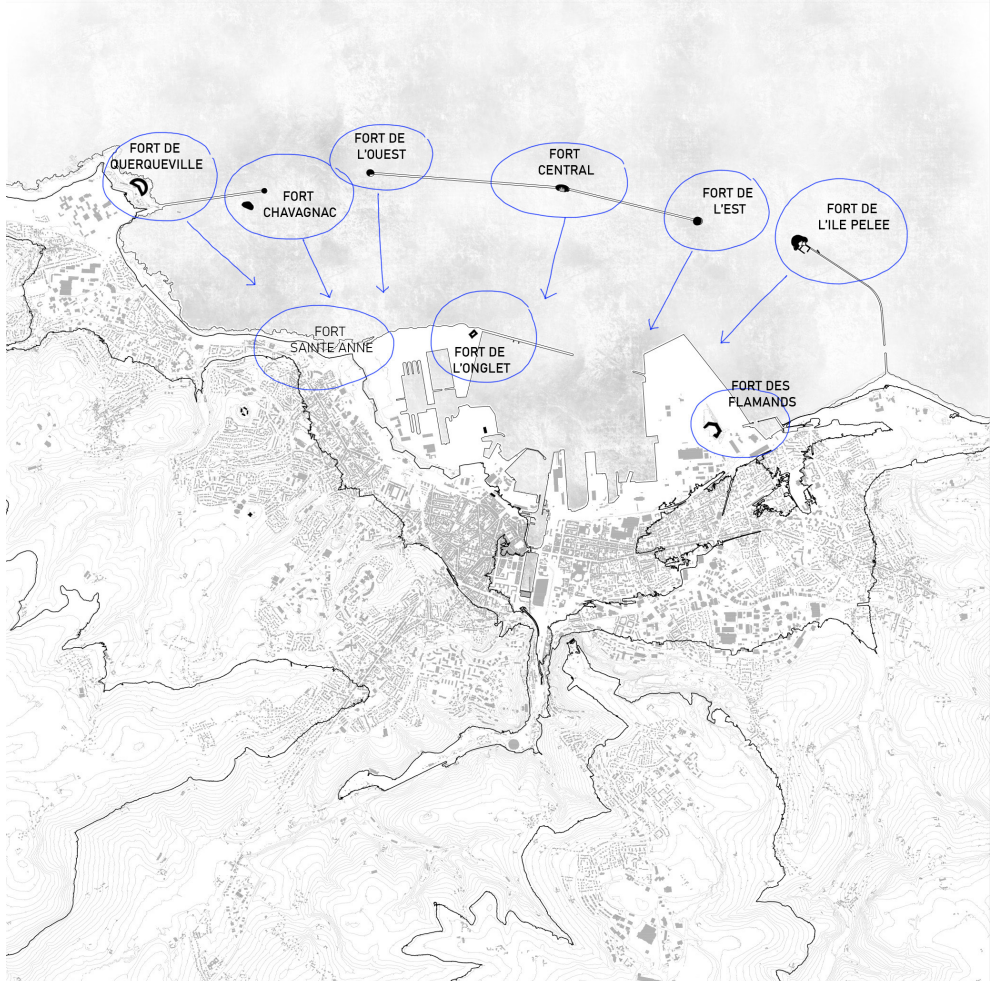
En fait, ce chapelet de fortifications s'explique de la manière suivante : après la décision de construction de la rade au XVIIIe, une première ceinture défensive s'édifie au large : trois digues consolidées par six forts. Elle vient défendre le petit port de pêche et le port militaire qui s'y développent. Les forts de l'île Pelée, de Querqueville et du Homet, respectivement aux extrémités et au cœur de la ville seront les premiers à être érigés au XVIIIe.

La deuxième ceinture défensive apparaît au XIXe sous Napoléon Ier, et constitue une ceinture de fortifications éclatée autour de l'arsenal, pour assurer sa protection par les hauteurs. Seuls deux d'entre eux sont encore debout, la Redoute du Tôt et la Redoute des Couplets.

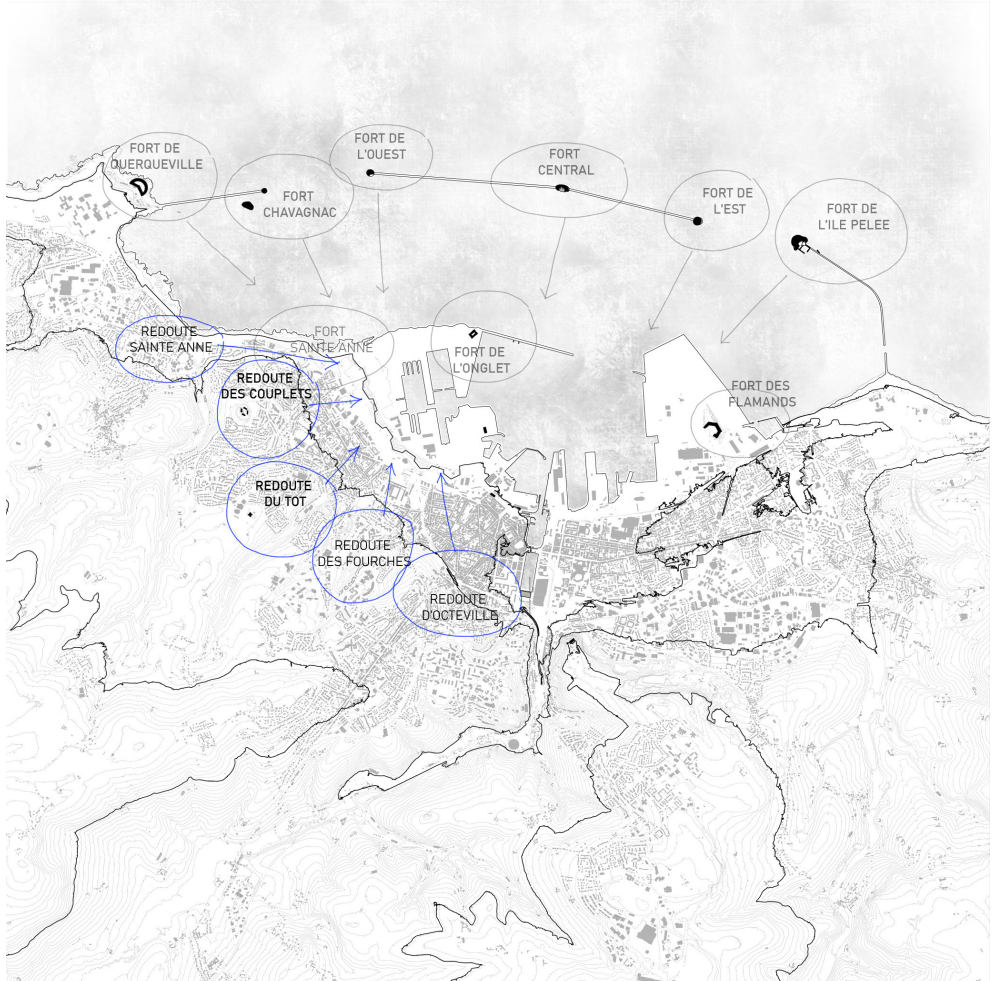
Enfin, une troisième ceinture défensive prend place au XXe, sur les hauteurs les plus lointaines. Le fort du Roule, du fait de sa position, à 112m de la ville basse, peut assurer une surveillance à la fois en mer mais aussi à terre. Il est le seul à avoir résisté.

Les grandes étapes  
de la fortification  
de Cherbourg : une  
première ceinture  
défensive au large,  
crédit de l'auteur

**XVIIIe  
XIXe**



Les grandes étapes  
de la fortification  
de Cherbourg : une  
deuxième ceinture  
défensive à terre, sur  
les côteaux,  
crédit de l'auteur



Les grandes étapes  
de la fortification  
de Cherbourg : une  
troisième et dernière  
ceinture défensive à  
terre, sur les hauteurs,  
crédit de l'auteur



Le fort de l'île Pelée, à l'Ouest de la rade  
crédit Presse de la Manche





Fig 1 et 2  
La gare maritime  
transatlantique dans  
les années 30,  
crédit photo  
Jean-Marie Lezec

La profondeur de l'avant-port permet à Cherbourg de développer le trafic passager entre Cherbourg et New York en 1847, et il devient port d'émigration au XXe. C'est un port en eau profonde qui permet l'escale à toute heure de la marée : les paquebots mouillent dans la rade et ce sont de petits transbordeurs qui s'occupent d'amener par navettes, les passagers et leurs bagages des quais de l'avant-port jusqu'au bateau.

« Le port transatlantique en eau profonde, avec ses quais de 640 mètres de long a une ampleur permettant aux plus grands navires du monde d'entrer et sortir par tous temps et marées. »<sup>1</sup>

La gare maritime prend son essor dans les années 30 jusque dans les années 50. Gare ferroviaire et gare maritime, « il arrivait parfois simultanément jusqu'à quatre trains en provenance de Paris, tandis qu'à quai, deux immenses Transatlantiques embarquaient ces milliers de passagers pour les Amériques. »<sup>2</sup>

---

1 Lemonnier, M. (1964). Cherbourg et ses environs : La Hague, Le Val-de-Saire. Editions l'Harmattan.

2 *ibidem*

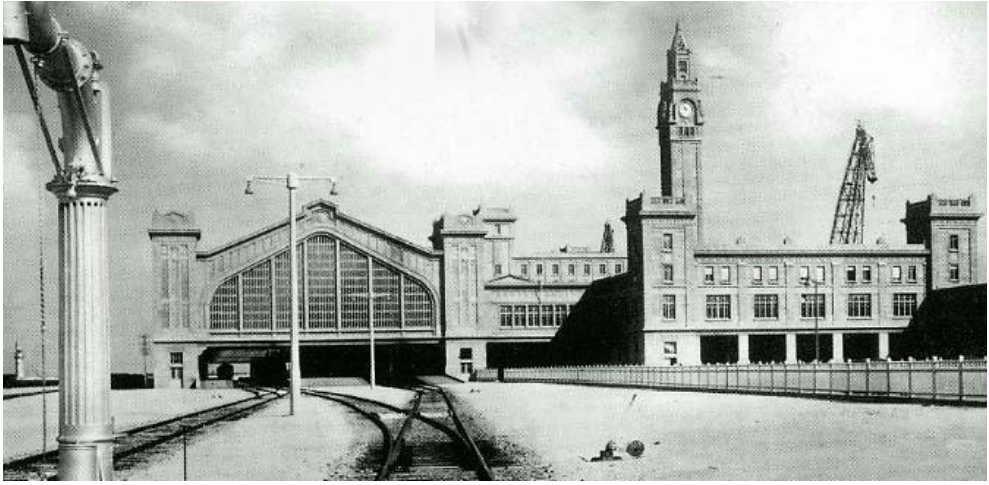


Fig 1  
La Gare maritime,  
crédit photo  
Jean-Paul Barbier

Fig 2  
Le centre commercial  
Cotentin en 1970,  
crédit photo  
D.P

Dans un premier temps, elle est faite de bois en 1905, puis de briques en 1912 et enfin en béton en 1933. Les bombardements touchent fortement la ville, le port militaire et 60% d'Octeville sont détruits, y compris la Gare maritime. Toutefois, c'est par Cherbourg que les premiers liberty ships arrivent, permettant l'acheminement de vivres, d'hommes et de matériel après la Libération, et devient jusqu'alors le plus grand port du monde. La gare maritime sera rebâtie en 1948.

En 1964, Cherbourg développe un pôle de construction de sous-marins nucléaires, et le Redoutable est construit en 1967, aujourd'hui exposé à la Cité de la mer. Aujourd'hui, ces activités nucléaires sont réparties sur le port militaire : au Sud, l'activité de construction navale de sous-marins à propulsion nucléaire, et au Nord, le démantèlement des sous-marins nucléaires retirés du service actif. Si le port peut accueillir en son sein des bâtiments et sous-marins nucléaires à quai et au mouillage, il n'y a pas d'arme nucléaire.

Dans les années 70, à la suite d'une crise qui pousse les capitaines à éviter les escales inter-port dont le prix de l'emplacement est devenu trop cher, le trafic transatlantique cède la place au trafic transmanche, qui connaît un pic de croissance de 1.78 millions de passagers en 1992. Nombre de voitures et camions britanniques comme les day-trippers font l'aller-retour à la journée pour s'alimenter en tabac et alcool, ce qui poussera la ville à l'implantation du premier gros centre commercial de la région, à proximité des bassins.



Fig 1

Fig 2

Raphaël Aubry

Toutefois, à l'instar du trafic transatlantique, l'accessibilité croissante des voyages lointains et l'expansion des compagnies aériennes le mettent à rude épreuve. L'ouverture du tunnel sous la Manche et la fin du duty-free en 2000 fait chuter les échanges. Ils baissent sur les trajets avec l'Angleterre entre 2011 et 2012 à l'inverse de l'Irlande, qui elle (restée en euro), connaît une hausse considérable des voyages.

Le transport de passagers est aujourd'hui la 1ère activité du port de Cherbourg, qui n'est pourtant qu'à la 6ème place du classement du trafic passager vers les îles britanniques après Calais, Dunkerque, St Malo, Caen et le Havre.

Néanmoins, le trafic persiste puisque chaque année, les bateaux de croisière accostent sur la darse, forte de sa proximité au centre-ville, à l'équipement touristique principal que propose l'ancienne gare maritime devenue « La Cité de la mer », relatant les temps forts de son histoire comme de la dernière escale du Titanic ou la première du Queen Mary II en 2004. C'est d'ailleurs elle qui s'est vue ouvrir les portes de la rénovation de la gare transatlantique comme d'une architecture remarquable.

Une trentaine de paquebots font escale chaque année à Cherbourg depuis l'aménagement d'un terminal de croisière en 2006. En 2018, on note un record de 43 escales, 58 en 2019, et 62 escales en 2022.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Rédaction La Presse de la Manche (2022). *Cherbourg-en-Cotentin : un record de 62 escales prévues pour cette année*. La Presse de la Manche, En ligne.



Plan originel de la criée d'après le plan de l'architecte Maurice GALLIEN, crédit de l'auteur

Depuis la formation de la ville, le port militaire et le port transatlantique ont construit leur place dans l'identité urbaine de la ville, si ce ne sont eux qui ont construit la ville. La pêche est également une activité phare de la ville, quoique secondaire. « Jusqu'en 1850, on parlait de la pêche à Cherbourg que pour mémoire ou presque. »<sup>1</sup>

En réponse au déclin de la pêche et la désertion du port, la criée de l'Epi est construite en 1952. Avant elle, il n'existe aucun établissement dédié à la débarque du poisson : le pêcheur vend directement sa marchandise au mareyeur. Le tri et la revente se font sur directement sur le quai, à l'air libre, sous des tentes et sur des assises provisoires.

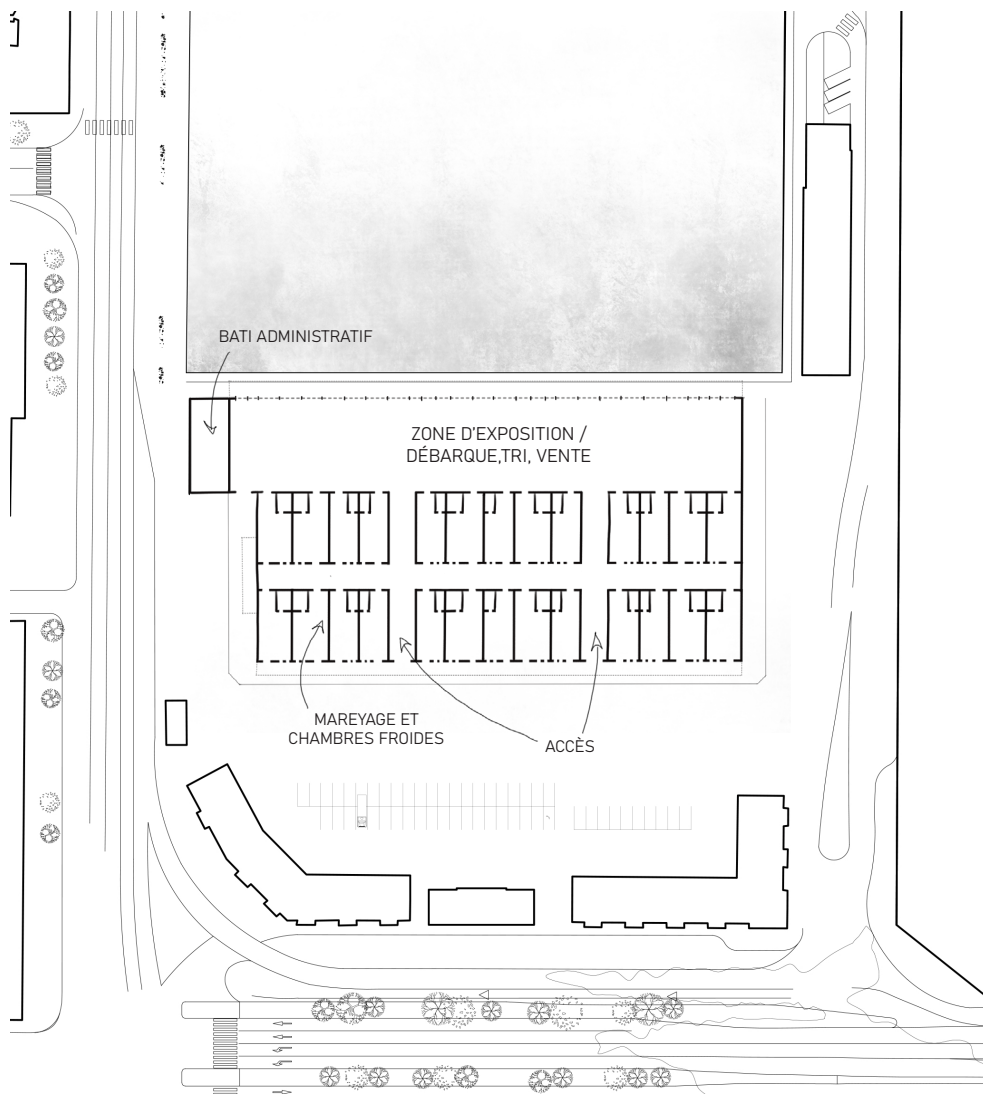
Dès l'apparition de la criée, c'est elle qui régit les règles relatives au prix du poisson pour satisfaire mareyeurs et pêcheurs. Petite infrastructure de béton, la criée de l'Epi est rapidement trop petite, victime de son succès.

En effet, dans les années 1960, la demande de poisson explose à la suite de la crise de la vache folle. On fait donc construire une criée à l'extrémité du bassin de commerce, accueillant 6000m<sup>2</sup> de halles.

Le plan final de Maurice Gallien, ci-contre, reprend 3 halles en ossature métallique, et un bâtiment en dur dédié à la partie administrative. Au Nord, côté quai, se trouve la halle de vente collective où se déroule la vente à la criée. Les deux halles au Sud sont dédiées aux cases individuelles de mareyage, équipées en chambre froides. Le poisson y est stocké après l'achat par les mareyeurs, qui s'occupent du nettoyage, de la découpe, etc... avant leur revente.

---

<sup>1</sup> Carpentier, I. (1949). *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7, p253



Plan actuel de la criée,  
crédit de l'auteur

De 1995 à 2000, c'est le déclin. Les autorités se demandent si l'on doit détruire la criée, mais, force est de constater que les aides financières de l'Europe ont permis de relancer son activité, et ne sera pas détruite, malgré 50% de marchandises en surplus.

La pêche est un milieu incertain, fluctuant. En 2010, une prime à la casse est envisagée pour les navires les plus impactés par la hausse du prix de la pêche. Les pêcheurs demandeurs recevront une indemnisation pour palier à leurs pertes. Après une relance de l'économie en 2015 par l'investissement dans de nouveaux bateaux notamment, la criée est de nouveau bien dimensionnée.

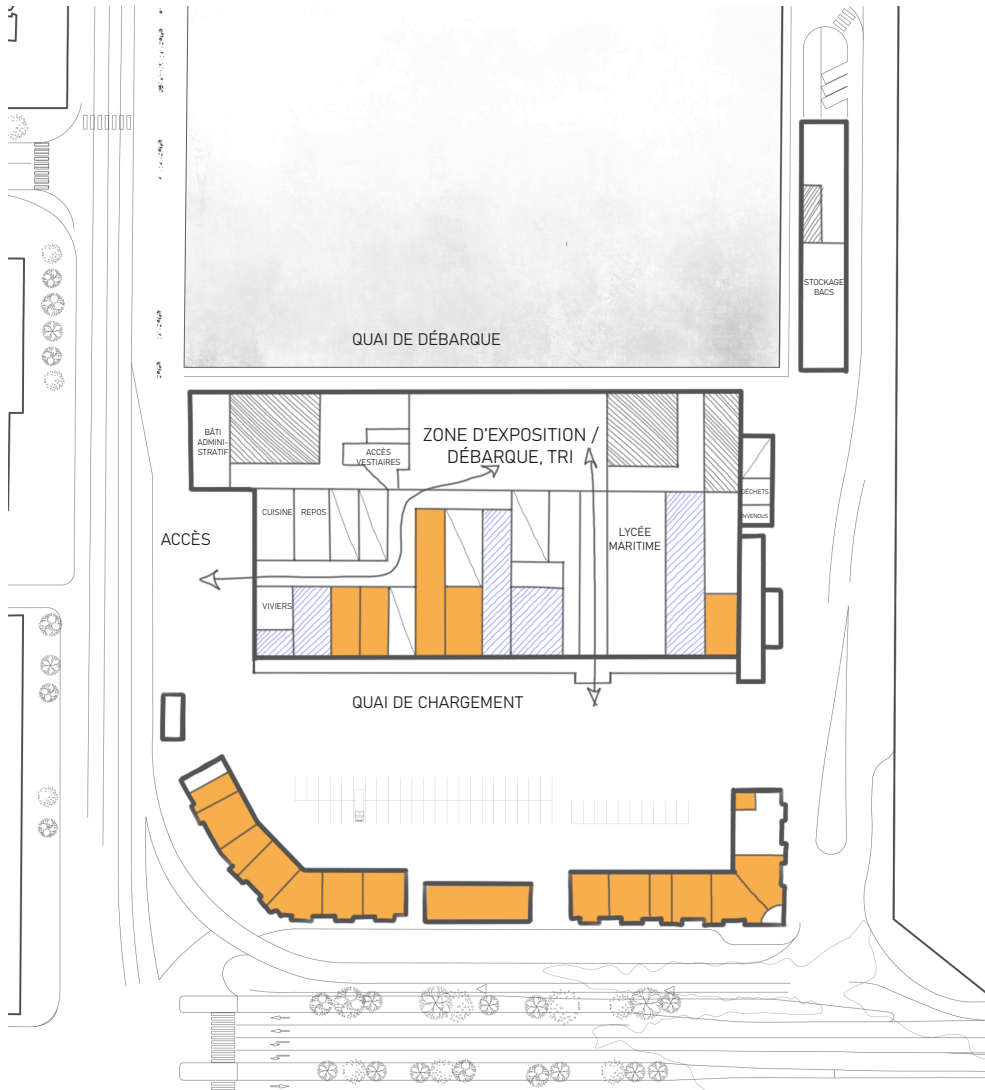
Le brexit mettra fin à cette période et annoncera un nouveau déclin progressif de la pêche du Cotentin. Un plan de sortie de flotte<sup>1</sup> est de nouveau envisagé, proposant l'indemnisation des pêcheurs en échange de la promesse de destruction de leurs bateaux, ainsi que l'enlèvement de leur droit de pêche. Surpris par le nombre de pêcheurs demandeurs, la criée de Cherbourg vient récemment de retirer 2 hauturiers (bateau naviguant hors des eaux territoriales) qui représentaient à eux deux 20% de l'apport annuel, et causant une perte de 1200t de poisson. De plus, on constate la perte de 3 navires côtiers dans ce plan, qui génèrent réunis, la perte de 30% du tonnage de 2023.<sup>2</sup>

Ces pertes font des 6000m<sup>2</sup> du bâtiment un lieu surdimensionné. La clarté du plan originel selon lequel une halle était destinée à accueillir une halle de débarque et 2 halles de mareyage est aujourd'hui malmené. Trop nombreuses, les 26 cabines de mareyage sont aujourd'hui réduites à 6, et la zone d'exposition, trop vaste, n'est jamais occupée dans sa totalité.

---

<sup>1</sup>Tous les bateaux en capacité de prouver une perte de chiffre d'affaires importante à la suite du brexit sont éligibles à cette mesure.

<sup>2</sup>Rédaction Ouest-France. (2023). *Cherbourg. Année record pour la criée*. Ouest-France, En ligne.



- LOCAUX TECHNIQUES
- ▨ MAREYAGE
- ▩ FRIGOS
- ARMEMENT

La criée fonctionne donc à perte 4 jours par semaine.

De plus, 70% du poisson est exporté par camion hors Normandie, à Boulogne, en Bretagne, en Italie et à Bordeaux. Les plus grosses espèces sont exportées en Espagne, qui représentent 30% des échanges. Ces exports lointains font du commerce de la pêche cherbourgeoise un rôle plus national que provincial.

Aujourd'hui, la criée représente 5600 tonnes de poisson par an, pour un chiffre d'affaires de 16 millions d'euros (contre 9 969 tonnes en 2004) . Son activité reste néanmoins très mouvante, et occupe des locaux surdimensionnés dont la localisation semble compliquer l'activité.

Cherbourg est donc un port essentiellement adonné à son caractère militaire et transatlantique plus qu'à la pêche et au commerce, dans les mœurs comme dans les usages, par le rayonnement que la ville implique à chacune de ces activités. Celles-ci touchent une grande partie de la population puisqu'elles concernent 6000 emplois directs et indirects, soit 7% des Cherbourgeois.

« Cherbourg est dans une position excentrique par rapport aux autres villes du département, qui la jalourent et commercent peu avec elle. En revanche, cette position excentrique et la rade artificielle, immense et sûre, devraient continuer à faire de Cherbourg un grand port de relâche, d'escale, de ravitaillement et de réparations sur la route maritime la plus fréquentée de notre hémisphère. Et l'on peut souligner que la paix revenue ramène des visiteurs de plus en plus nombreux. Tourisme et échanges culturels sont deux traits distincts de notre civilisation. Cherbourg alors n'est plus « le poing brandi vers l'ennemi » dont parlait Napoléon, mais le havre d'accueil au bout d'un promontoire qui s'avance loin en mer, au-delà des brisants qui s'avance comme un bras tendu vers le nouveau monde. Son importance ne peut que grandir avec l'essor des relations intercontinentales auxquelles son avenir est étroitement lié. »<sup>1</sup>

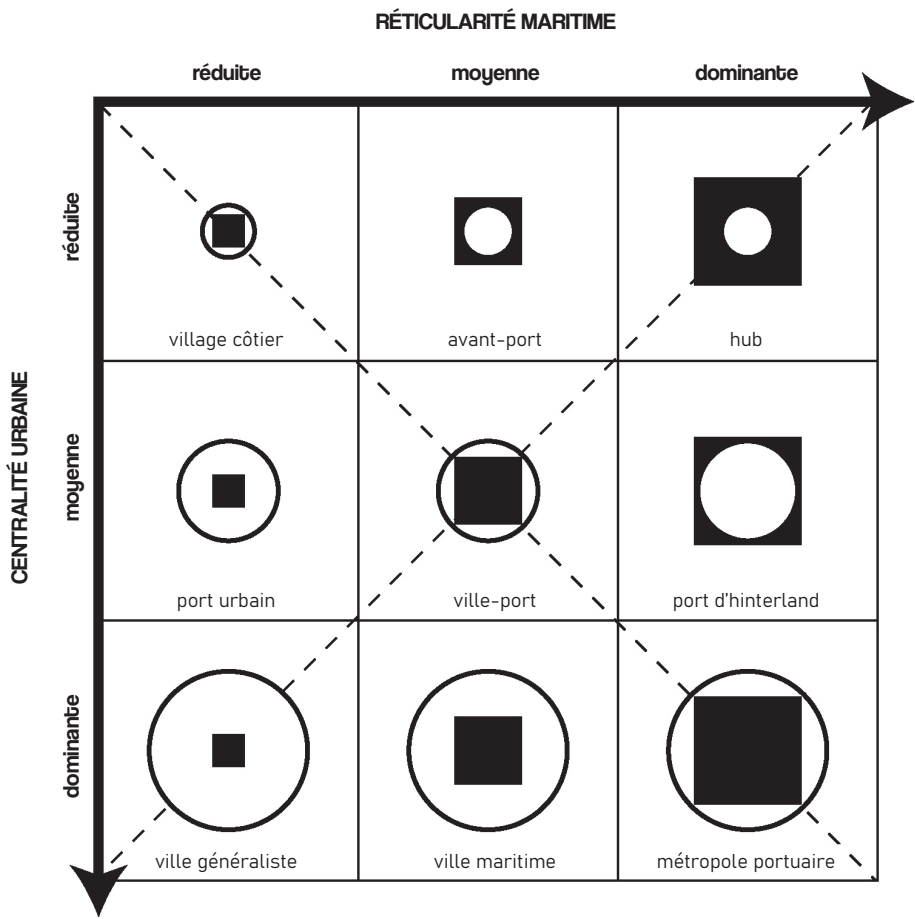
---

<sup>1</sup> Carpentier, I. (1949). *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7, p255

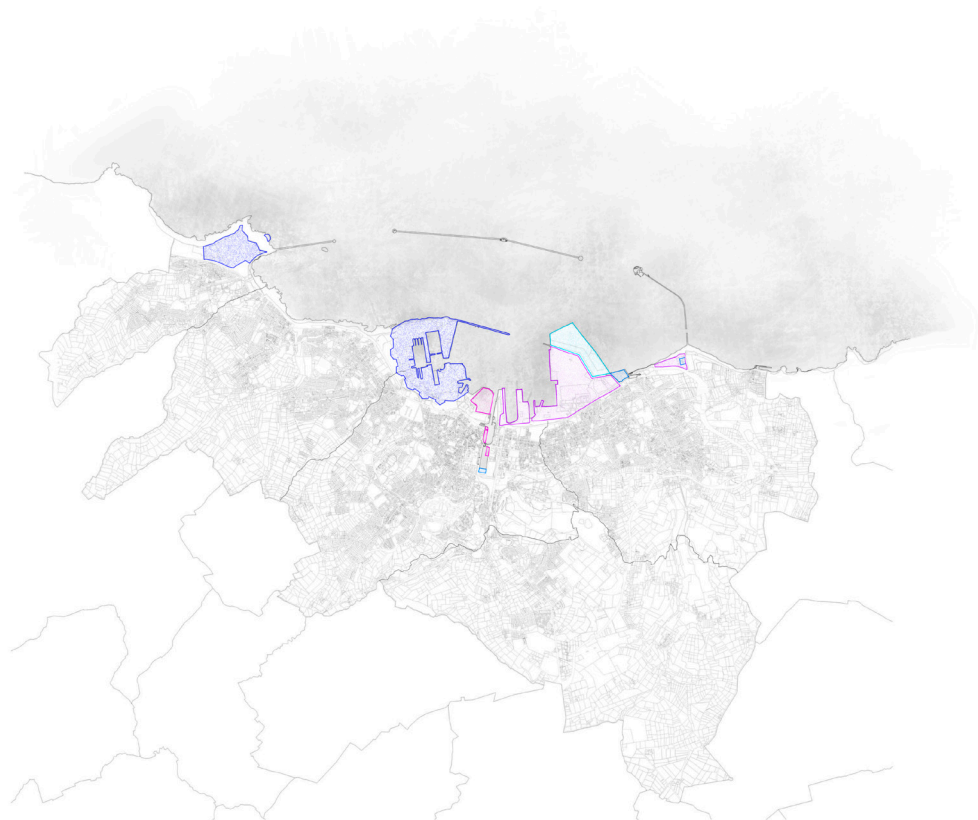
La classification des villes ports, d'après l'illustration de Chaline, C. (1985) dans *Ces ports qui créèrent les villes*. Edition l'Harmattan.

De fait, la ville s'est développée au pied de la montagne du Roule, face à l'horizon maritime et s'avancant toujours plus sur la mer pour y déployer ces 5 activités majeures.

Non pas une ville-port comme on l'entendrait à l'image d'Amsterdam ou du Havre, qui se situeraient à la rencontre entre réticularité maritime et centralité urbaine dont parle Claude Chaline, l'agglomération cherbourgeoise apparaît plutôt comme une ville, et ses ports. Une ville, et 5 ports.



La ville aux 5 ports,  
crédit de l'auteur



- MILITAIRE
- TRANSATLANTIQUE / COMMERCE
- PÊCHE
- PLAISANCE
- LOGISTIQUE

## **LE PORT INDUSTRIEL : UNE SCISSION NORD-SUD**

Si les villes littorales ont montré une certaine réticence à s'ouvrir à la mer, souvent synonyme de lieu de débauche, de vice et de malpropreté, la plupart d'entre elles ont toutefois suivi l'impulsion du désir de rivage énoncé par Alain Corbin au lendemain de la guerre, alors que l'apologie du loisir et du temps récréatif faisait sa place dans le quotidien des hommes.

Si l'on suit l'analyse de la ville que fait Lynch, qui tente de déceler les éléments qui déterminent l'image mentale d'une ville et affirment son identité, il liste entre autres, les limites, les nœuds, les voiries, les quartiers et les points de repère.

Or, ici, la mer constitue en elle-même une limite. Selon Lynch, le front de mer idéal répond à certains critères pour affirmer sa présence et son identité. Il lui faut « prédominer visuellement, être continu et posséder une forme homogène, être accessible régulièrement ».<sup>1</sup>

Il semble que Cherbourg, trop occupée à développer les industries sur la mer, n'a pas saisi cette opportunité de s'ouvrir, ou plutôt, a fait l'exacte inverse. Les industries qu'elle a fait évoluer après une charge défensive enfin calme, a complètement occulté ce rapport privilégié à l'horizon maritime, et la frange littorale Est-Ouest est aujourd'hui perçu comme une frontière opaque entre la ville et l'horizon maritime.

L'arsenal militaire, les chantiers navals et l'essor des routes qui longent aujourd'hui la côte ne participent pas à favoriser le contact entre urbanité et paysage.

---

<sup>1</sup> Lynch, K. A. (2020). *L'image de la cité*. Malakoff, Dunod.

La relation actuelle entretenue entre terre et mer sur le site, n'implique pas non plus la grande histoire que nous connaissons de la rade de Cherbourg et de ses forts. Cachée derrière ces industries, elle apparaît comme une fine ligne à l'horizon, protégeant la ville des vents et des marées, sans que son histoire ne soit relayée, et sans jamais participer à l'horizon urbain.

Cherbourg est donc une ville hermétique à son environnement paysager, bloqué par une épaisseur industrielle écrasante, qui laisse peu à voir en cœur de ville. Il est aujourd'hui difficile pour le visiteur, le promeneur ou l'habitant de trouver un lieu au sein de l'agglomération pour profiter de la mer sans se tenir sur une voirie, sur les hauteurs lointaines, ou derrière l'épaisseur militaire.

« La recherche d'une nouvelle image passe aujourd'hui dans ces villes par la conciliation de deux stratégies complémentaires : reconquérir les zones portuaires délaissées et rendre légitime cette architecture récente de la reconstruction qui, maintenant, commence à acquérir la « noblesse » d'une certaine épaisseur historique. »<sup>2</sup>

De fait, le développement des industries de Cherbourg sur la mer marque une scission au sein même de la ville mais également entre la ville et le littoral.

Pourtant, la reconquête du front fluvial, nous le verrons plus tard, ambitionne de revaloriser ces couches d'architectures qui font l'essence des territoires, riches de leurs histoires et fortes de l'identité qu'elles confèrent à nos villes.

---

2 Prélorenzo, C. (2011). *La ville portuaire, un nouveau regard*. Rives méditerranéennes. « Le port, l'armée, la guerre »

L'industrialisation : une  
scission Nord-Sud,  
crédit de l'auteur



« It is all remarkably unremarkable... You have seen it, heard it, experienced it all before, and yet, you have seen and experienced nothing »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Relph, E. (1976), cité par Gaudette, M. (2015) dans *La requalification du front d'eau de San Francisco : Une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire*, p29





# III DU DÉCLIN À L'OPPORTUNITÉ

## L'impact industriel sur l'espace public

### L'IMPULSION AMÉRICAINE

Les espaces portuaires reflètent souvent dans le regard collectif, des zones de désuétude et de déclin, qui portent toutefois le poids de l'activité économique de la zone comme d'une prospérité passée.

« Faute d'image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée ».<sup>1</sup>

Dans un premier temps, ce sont les ports d'Amérique qui sont les précurseurs d'un retour vers le bord de l'eau pour contrer l'étalement urbain. Cette première génération de réaménagement donne vie à des lieux comme le Festival Market Place, ou des lieux dédiés au « tertiaire maritime » : des hôtels, des grandes surfaces commerciales, des édifices de bureaux... qui participent au décalage identitaire de ces lieux. « La mise en place d'équipements rentables d'un point de vue économique, mais qui n'ont plus ou peu de rapport avec les fonctions portuaires, a ainsi contribué à l'affaiblissement des référents identitaires traditionnels ».<sup>2</sup>

Ces stratégies massives, mises en place afin de ré-urbaniser les fronts d'eau urbains se multiplient, souvent sans tenir compte des facteurs identitaires, et de l'esprit de lieu qui y règne. Si celles-ci étaient à l'origine déployées en faveur d'une spécificité des villes portuaires qui les démarquaient des autres à échelle internationale, en affirmant un caractère maritime fort, elles ont en fait eu l'effet inverse.

Elles semblent plutôt effacer toute forme de rugosité et de caractère en homogénéisant ces espaces à l'extrême, écartant toute forme d'attractivité.

---

1 Vigarié, A. (1999), in Gras, P. (2010). *Le temps des ports*. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010). Paris. p188-189

2 Gaudette, M. (2015). *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, p29

Les deux zones à l'étude, crédit de l'auteur

Une seconde impulsion dans la revalorisation des fronts d'eau a lieu fin 1980, début 1990, à la suite de cette prise de recul envers les stratégies de développement des abords portuaires. « Peut-être est-ce une preuve de plus, s'il en fallait encore une, que la simple répétition d'un concept, notamment en matière urbaine, entraîne son propre discrédit. »<sup>1</sup>. Augé était déjà de cet avis « la distinction entre lieu et non-lieu passe par l'opposition du lieu et de l'espace. »<sup>2</sup>, la chute du lieu étant la redondance du concept employé pour revaloriser celui-ci.

Ces différentes requalifications du front d'eau de San Francisco font l'objet de la recherche de Maryline Gaudette, qui met en comparaison 2 projets caractéristiques des impulsions américaines : le Fisherman's wharf, en 1970, et le Ferry Building en 2000, tous deux dans la zone du Festival Market Place, au Nord de la ville.

Maryline Gaudette étudie l'influence, le rayonnement, et l'appropriation des résidents par leur pratique des lieux.

Cette étude révélera alors que l'appropriation du Fisherman's Wharf n'a été opérante que pour des gens de passage, ne faisant profiter que peu d'un sentiment d'appartenance locale ou de valeur identitaire, face à une appropriation spatiale très restreinte des gens qui habitent les lieux.

En revanche, la valorisation du secteur Ferry building apparaît plus efficace en terme d'appropriation culturelle, identitaire et spatiale, et nourrit un sentiment d'appartenance chez les locaux, par une approche multifonctionnelle de son aménagement, qui entre plus en résonance avec les désirs des résidents.

---

1 GRAVARI BARBAS, M. citée par Gaudette, M. (2015). *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, p18

2 Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, La librairie du XXIe siècle, Edition Seuil.



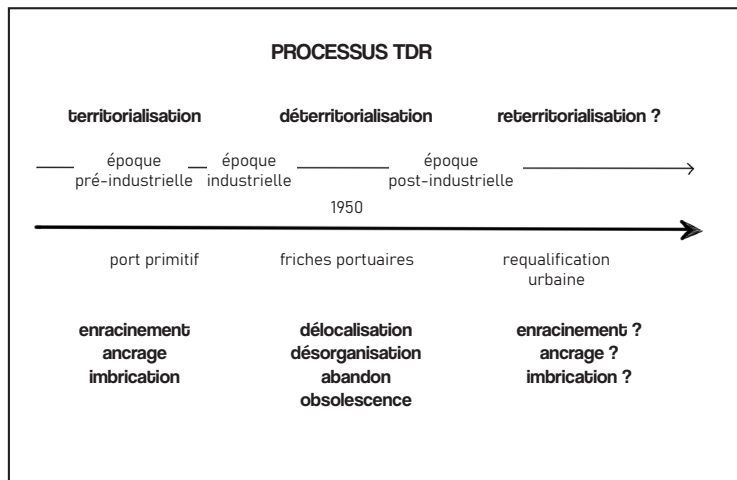
FISHERMAN'S WHARF

FERRY BUILDING

0 01 02 04 06 08

Schéma du processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation d'après Gaudette, M. (2015), dans *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal

Maryline Gaudette étudie la popularité de ces zones en établissant une logique qu'elle appellera TDR : territorialisation, dé-territorialisation, et re-territorialisation. Ces mouvements suivent en fait ceux de l'évolution portuaire et de l'industrialisation.



L'homogénéité excessive du réaménagement des fronts d'eau citée plus haut incite par les requalifications suivantes à chercher la véritable identité des lieux. C'est en ce sens qu'un nouvel intérêt pour les héritages bâtis, maritimes et locaux se développe, le même que celui qui a été négligé au sortir de la guerre. Rappelons-nous notamment de la reconstruction brutale des années 50, aux dépens des édifices (et de toute autre forme de patrimoine bâti). Celui-ci constitue pourtant une clé, un outil stratégique dans la revalorisation urbaine des espaces portuaires, et répond alors au malaise identitaire issu de la négligence de l'histoire des lieux.

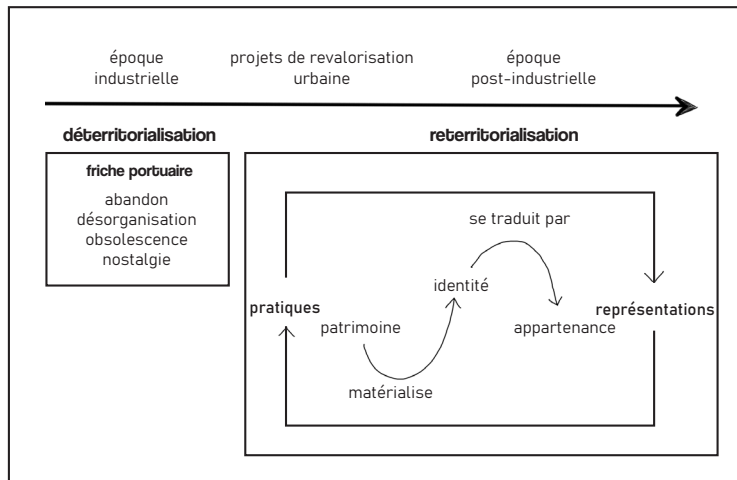
Les sites portuaires sont à la base d'une appropriation portuaire dont le fruit devient alors un acquis culturel. Les réaménagements et l'appropriation qui en découlent sont donc voués à évoluer puisque ceux-ci appartiennent à une vision spatiale, sociologique d'une époque donnée. En ce sens, la revalorisation du front d'eau de San Francisco, dont la première tentative date des années 60-70 ne correspond plus aux pratiques actuelles des années 2000, du fait d'un décalage culturel notable. De plus, celui-ci est renforcé par l'apparition d'une nouvelle forme de géographie sociale et humaniste dans les années 70, qui s'intéresse, aux « liens affectifs, économiques, politiques, juridiques ou purement imaginaires que les individus et les groupes tissent avec les espaces géographiques où ils vivent, qu'ils parcourent ou qu'ils se représentent ».<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Di méo (1998) p1-2, cité par Gaudette, M. (2015), dans *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, p53

Fig 1  
L'impact de la déterritorialisation sur la revalorisation urbaine, d'après Gaudette, M. (2015), dans *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal

Fig 2  
Schéma d'incidence du patrimoine sur le groupe d'après Gravari-Barbas, M. (1995) dans *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain*. Le «sang» et le «sol». Université d'Angers, Paris



En fait, la territorialité d'une zone, sa force et sa vitalité trouvent leur impact dans l'aspect spatial concret, la mise en valeur d'évènements, de matière, mais aussi dans une part d'imaginaire qu'il faut savoir décèler. « Les territoires du vécu, en grande part ceux de notre quotidien, concernent autant nos pratiques territoriales concrètes (cheminements, parcours, etc.) que les lieux plus abstraits, qu'on se représente via notre imaginaire. »<sup>1</sup>

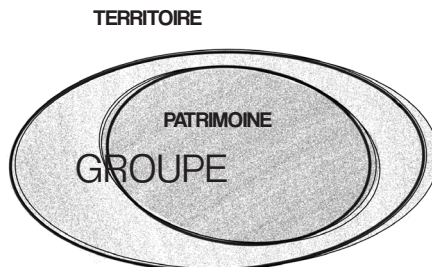
C'est ainsi que le territoire peut être perçu comme la superficie nourrie par l'expérience spatiale et imaginaire qui consolide une même identité partagée par ses différents usagers. Ce processus de re-territorialisation passe également par la réappropriation d'un patrimoine, héritage culturel, architectural, ou identitaire global qui participe à l'ancrage des pratiques dans un lieu, et soude la communauté.

<sup>1</sup> *ibidem*, p55

## L'IMPORTANCE DEL'IDENTIFICATION À UN TERRITOIRE

L'ambition de valorisation d'un objet de patrimoine consiste à le faire revivre au sein de la société, le réinvestir. Selon André Chastel, l'intérêt pour le patrimoine «explicite une relation particulière entre un groupe juridiquement défini et certains biens matériels tout à fait concrets : un espace, un trésor, ou moins encore»<sup>1</sup> Le groupe qui se l'approprie «non seulement comprend sa signification, mais s'identifie à travers lui».<sup>2</sup>

Selon Maria Gravari Barbas, de facto, le principe d'identification et de rattachement patrimonial est essentiel à toute construction sociale. En ce sens, il assure non seulement la survie du bien patrimonial, mais constitue l'élément fédérateur de la société.

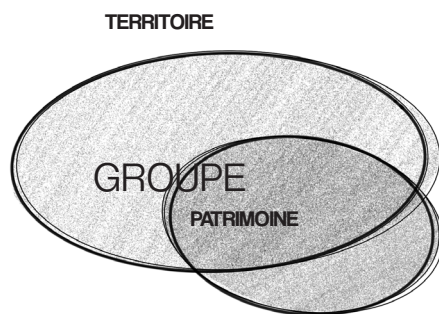


1 Chastel, A. cité par Gravari-Barbas, M. (1995). *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain*. Le «sang» et le «sol». Université d'Angers Paris, p3

2 Leniaud, J-M. cité par Gravari-Barbas, M. (1995). *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain*. Le «sang» et le «sol». Université d'Angers. Paris, p3

Schéma d'incidence du patrimoine sur le groupe d'après Gravari-Barbas, M. (1995) dans *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain*. Le «sang» et le «sol». Université d'Angers, Paris

« L'identification d'un groupe à un territoire est donc exprimée essentiellement à travers les éléments patrimoniaux matériels, portés par le territoire. Nous sommes ici dans un schéma où le groupe en question, installé sur un territoire (en l'occurrence urbain), adopte, en tant qu'héritier du groupe créateur, le patrimoine de son territoire. Dans ce cas de figure, il existe, pour le groupe, une correspondance territoire – patrimoine ».<sup>1</sup>



Cependant, « il n'existe pas toujours, pour un groupe, une correspondance patrimoine-territoire. (...) si l'identification au territoire ne s'opère pas à travers un ensemble de biens patrimoniaux (non reconnus), elle en est assurée à travers d'autres. Si le patrimoine laisse de côté certaines unités, il en englobe d'autres, et assure donc toujours une fonction fédératrice, sociale, culturelle, politique. »<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Gravari-Barbas, M. (1995). *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain*. Le «sang» et le «sol». Université d'Angers. Paris, p4

<sup>2</sup> *ibidem*, p5

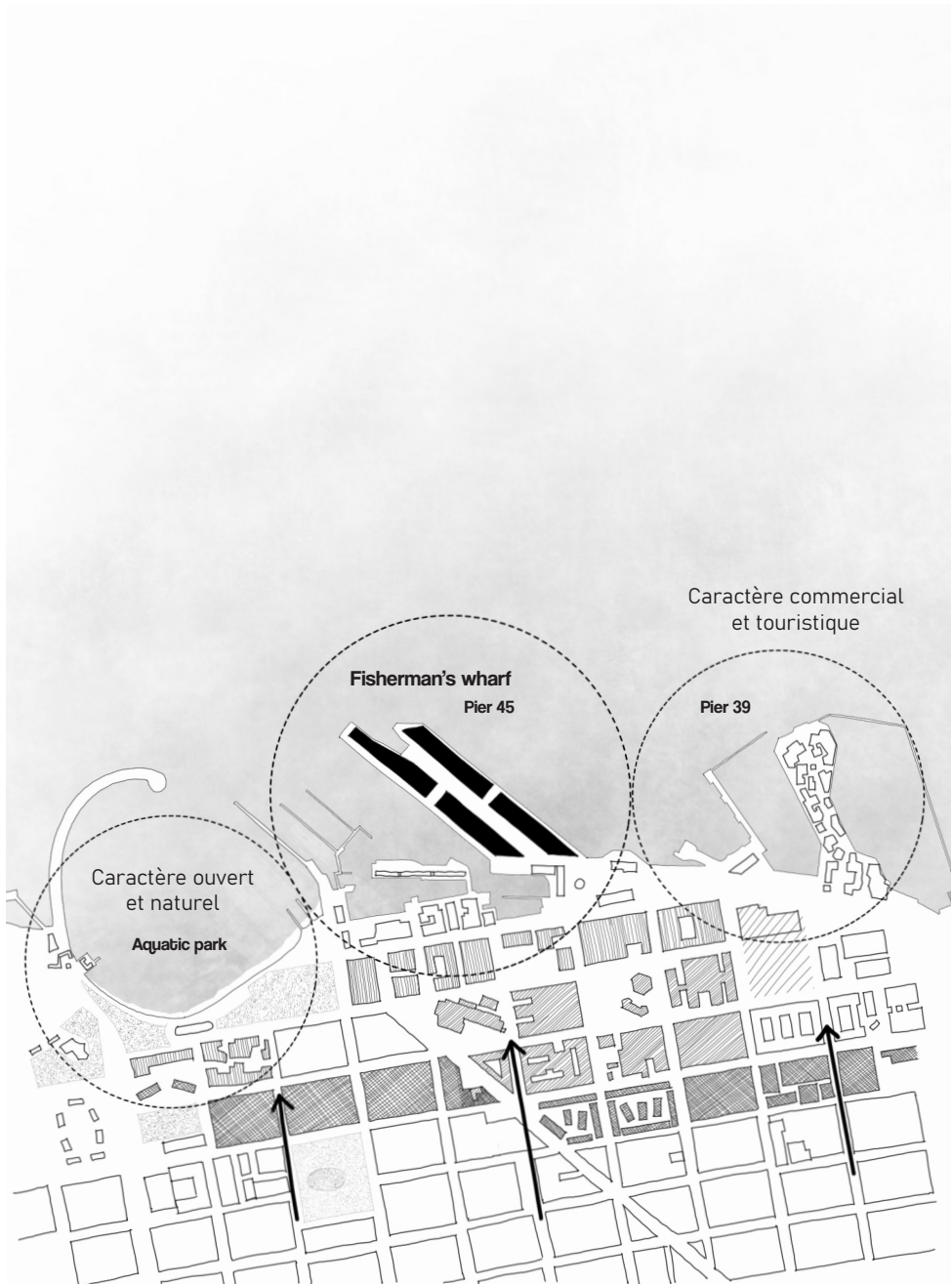
C'est ce que nous constatons dans le cas de la comparaison de Maryline Gaudette sur les deux secteurs de San Francisco :



Nettement déprécié et marginalisé à la suite d'une perte d'activité et d'identité forte, le paysage maritime de San Francisco témoigne pourtant de l'activité passée du territoire, nécessaire à l'identification des hommes à leur sol. Le secteur Fisherman's wharf caractérise la première vague de revalorisation du front d'eau, à des fins touristiques et commerciales.



La zone de Fisherman's Wharf d'après Gaudette, M. (2015), dans *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, crédit de l'auteur

Les résultats d'études ont démontré qu'en misant sur la rentabilité du site, le secteur Fisherman's a créé une distance entre les quartiers résidentiels et le front de mer, mettant en avant les populations touristiques aux dépens des locaux, les dissuadant même de la simple promenade sur les lieux. Si le secteur est devenu très attractif aux yeux des visiteurs, à l'échelle du quartier et même de l'Etat, les populations locales en sont lésées puisqu'il ne demeure qu'une appropriation pauvre et une appartenance identitaire limitée.

La deuxième zone d'étude est aménagée 25 ans plus tard, plutôt tournée vers la refonte d'un espace public global en intégrant un élément de patrimoine fort en son sein : le secteur du Ferry Building.



 Résidentiel  
 Hôtels et services touristiques

 Commerces et divertissement  
 Stationnement

La zone de Ferry Building d'après Gaudette, M. (2015), dans *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, crédit de l'auteur

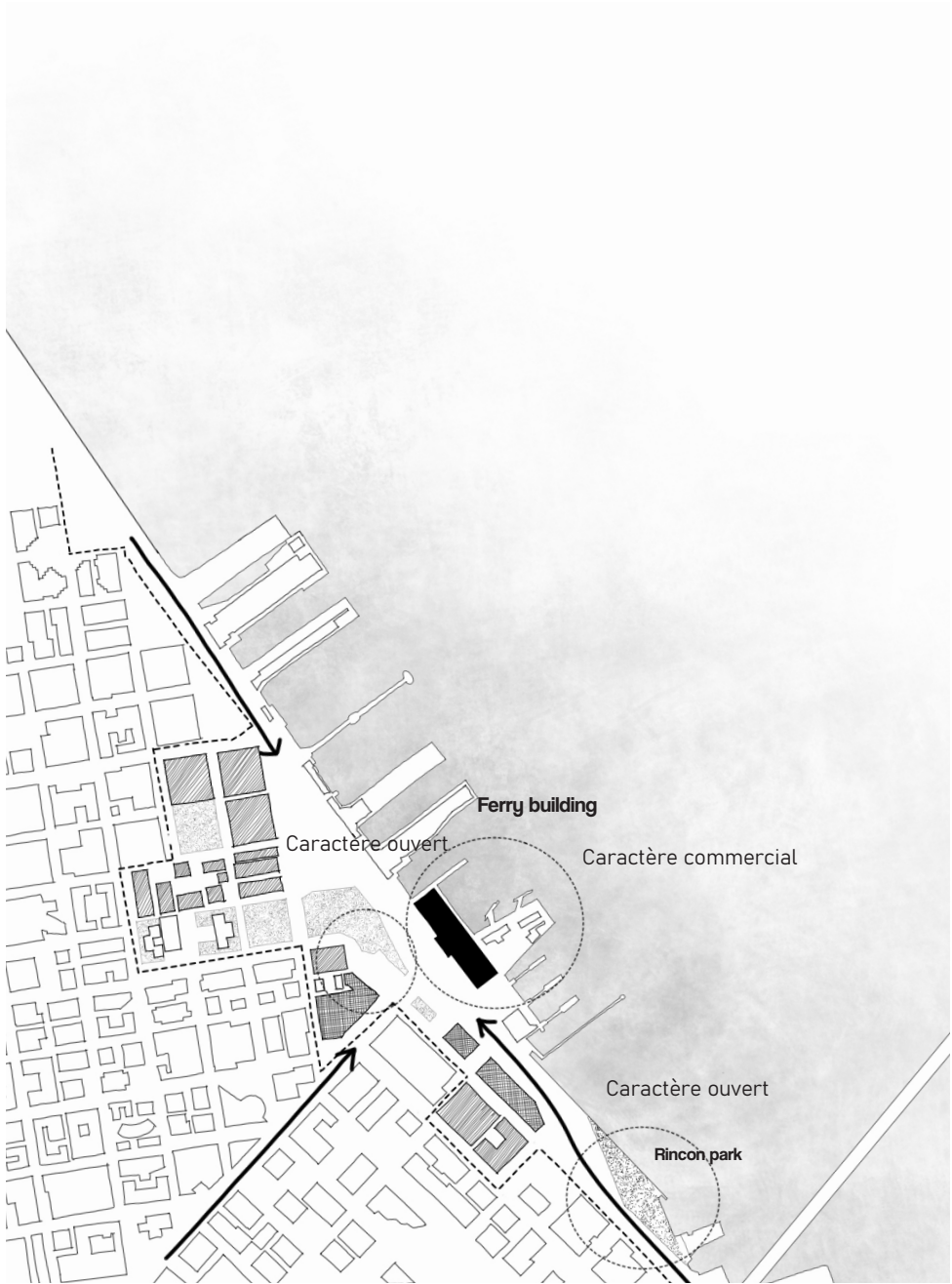
Ici, force est de constater que le secteur profite d'un certain recul quant aux requalifications « naïves » de masses.

En revanche, la réhabilitation patrimoniale du Ferry Building constitue l'essentiel du sentiment d'appartenance des locaux. Si ceux-ci semblent toutefois être des populations relativement aisées, l'appropriation collective des lieux est opérante. Par son remaniement multifonctionnel, rassemblant lieux de restauration, de commerces et de bureaux, ce grand lieu public porté par le symbole historique caractéristique du front d'eau, à l'image de la gare maritime de Cherbourg, imprègne durablement cette identité culturelle et historique de l'appropriation maritime.

Indéniablement, à l'instar de la théorie de Maria Gravari Barbas, l'impact de l'objet de patrimoine est fédérateur d'une société et de son identification à une histoire, un passé, prêt à s'investir pour y créer un présent (le pratiquer) et un futur (l'investir et le préserver).

En ce sens, territoires et patrimoines se construisent et se renforcent en parallèle, le patrimoine agissant comme une clé de territorialisation, et le territoire agissant comme une justification au patrimoine, qui hérite alors d'une grande dimension identitaire.

Le patrimoine a donc une très grande influence sociale puisqu'il apparaît comme le potentiel de revalorisation des espaces portuaires délaissés au lendemain de la désindustrialisation, transformant ces lieux en déshérence, comme de nouveau attractifs et porteurs d'histoire.



- Bureaux
- ▨ Résidentiel
- ▧ Hôtels et services touristiques



## L'OCCUPATION DE L'ESPACE PUBLIC

L'état actuel du front d'eau de Cherbourg renseigne d'un grand déficit dans la qualité des espaces publics et de ce fait, d'une l'identité maritime collective qui ne peut se consolider. Augé proclame « Si le haut-lieu est authentique, le non-lieu est quant à lui artificiel, standardisé, monotone, insensible, stérile, sans goût et insignifiant (Relph, 1976), sans identité et histoire. »<sup>1</sup> Si ce constat paraît extrême, il apparaît pourtant plus juste quand il développe « la surmodernité est productrice de non-lieux puisque les espaces fonctionnels, qui se parcourent et se vivent au présent, sont essentiels pour le fonctionnement de la société moderne (...) les non-lieux sont des espaces hors territoire où l'on ne se sent pas chez soi, puisqu' impersonnels. »<sup>2</sup>

Aujourd'hui, l'espace des bassins de Cherbourg est le plus à même de porter un potentiel de grande qualité d'espace public mais est également le plus négligé.

Il comporte les éléments de patrimoine fondateurs d'un imaginaire commun, d'une histoire passée à mettre en lumière, comme l'ancienne gare maritime de San Francisco, gateway de la ville, mais également par de nombreux espaces urbains délaissés, anciennement des lieux de prospérité industrielle comme les hangars de chantiers naval, le long du quai Lawton Collins.

---

1 Augé, M. (1992) cité par Gaudette, M. (2015). *La requalification du front d'eau de San Francisco*, Université du Québec à Montréal, p72

2 *ibidem*

Le quai de l'entrepôt,  
bassin de commerce,  
crédit de l'auteur

A l'instar des grandes impulsions données par la requalification des berges dans un premier temps, le quai du bassin de commerce a accueilli des fonctions telles qu'un centre commercial gigantesque, des institutions ; hôtels, centre de police, administrations... Celles-ci font du front bâti du quai des façades qu'il classe de « mixtes » : une alternance de portes larges et de portes étroites, 6 à 10 tous les 100m et une faible diversité de fonctions.

La façade du centre commercial, pourtant en lien direct avec le bassin, est une voie dédiée à la voiture qui ne se déploie pas du tout sur le quai. Les nombreuses baies sont cachées par des stickers opaques. Elle devient alors une façade passive<sup>1</sup> : complètement aveugle et inactive, constituée d'une uniformité de fonctions.

---

<sup>1</sup> Cf classement de Jan Gehl dans Gehl, J., Svarre, Brigitte (2019). *La vie dans l'espace public : comment l'étudier ?* Montréal, Écosociété. P 120



Le quai Lawton Collins,  
bassin de l'avant-port,  
crédit de l'auteur

Le quai du bassin de l'avant-port lui, est beaucoup plus large mais de la même façon, est occupé par des façades monotones : des unités séparées, allant de 2 à 5 portes tous les 100m composées de beaucoup de façades aveugles ou inactives.<sup>1</sup> Le quai est essentiellement composé d'espace de stationnement, destiné à une clientèle de tiers ou d'employés, ou encore de débarque destiné à rejoindre la criée.

Celui-ci contient pourtant, lui aussi, des opportunités d'une requalification qualitative du front d'eau : des hangars industriels désaffectés, dont l'implantation est très inspirante au vu de sa proximité et de son rapport d'inscription sur le quai.

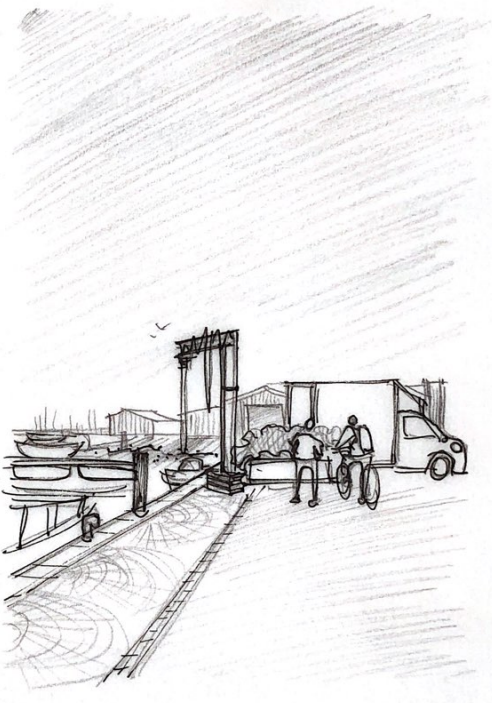
On y aperçoit déjà au loin la Gare maritime.

Ces quais tissent respectivement les liens directs entre le centre-ville et la Cité de la mer, corps structurant de la ville, élément patrimonial et culturel majeur, ainsi que le trajet de la gare ferroviaire à l'hôtel Mercure, ainsi que la Gare maritime, 1600m plus loin.

Toutefois, les quais semblent aujourd'hui s'arrêter au statut de non-lieux, comme des espaces qui ne révèlent et ne consolident aucune histoire maritime, une appropriation passive de l'espace et une identité relativement timide, essentiellement portée par le projet de requalification de la Gare maritime en 2002.

---

<sup>1</sup> *ibidem*



## **Un levier de projet**

### **L'OUVERTURE AU TOURISME**

Ces nouvelles qualités urbaines font pourtant l'objet d'une nouvelle impulsion pour ces fronts d'eau : leur valorisation attire et en fait des exemples à suivre, à visiter, à traverser. Si les deux secteurs américains à l'étude ont prouvé qu'il y avait des nuances à trouver dans ces stratégies de requalification, ceux-ci ont tous deux été sujets à une attractivité notable. A l'échelle nationale, l'attractivité des deux zones en a été doublée. Il faut néanmoins être attentif aux excès de fréquentation touristique qui peuvent s'avérer néfastes pour les populations locales, qui ne s'y retrouvent parfois plus, comme relevé sur le secteur Fisherman's wharf.

Depuis le XXe, on assiste à un énième renouvellement de cette demande d'espaces urbains à visée touristique et de vacances, qui consiste à mettre en place des évolutions spatiales qui font aussi bien partie de l'offre que de la demande. Le public touristique découvre en ce sens de nouveaux espaces urbains qui mettent en valeur patrimoine, nouvelles vitrines urbaines, plateaux piétons, et urbanisation qualitative.

En ce qui concerne Cherbourg, c'est sa place excentrée à l'échelle nationale qui a fait de ses espaces publics des lieux encore trop occupés par la voiture, indispensable aux déplacements intérieurs et extérieurs.

Néanmoins, des changements voient le jour ces dernières années et initient une évolution de l'espace public en faveur de nouvelles mobilités, qui ouvrent les portes au tourisme par une meilleure accessibilité à l'agglomération, en valorisant considérablement le front d'eau urbain, et de facto, en revendiquant une nouvelle identité urbaine et paysagère.

Par son caractère insulaire et son éloignement à échelle nationale, la Bretagne constitue une référence à étudier par rapport au cas de Cherbourg.

Celle-ci fait l'objet d'une requalification urbaine introduite par l'essor des villes festives, et consolidée par une requalification complète du front d'eau par l'architecte Paola Vigano.

Par son éloignement par les terres, la Bretagne tente de redynamiser sa culture maritime, (ré)intégrant la relation entre la ville et le paysage par les valeurs patrimoniales qu'elle met à l'honneur dans ses nouvelles activités. « En cela, il s'agit de renforcer l'attractivité de la métropole par une mise en scène des éléments patrimoniaux (Guex, 2014), de favoriser le tourisme culturel, de pérenniser des projets patrimoniaux structurants, de rebâtir des identités locales ou encore de fédérer les énergies associatives. »<sup>1</sup>

Chaque été, depuis la dynamique de valorisation patrimoniale de 1980, des manifestations festives et culturelles se déroulent sur le port, véritables événements sociaux aux dimensions patrimoniales, historiques et culturelles, ancrées dans la logique de développement économique de la région.

Celles-ci semblent être une alternative au déclin de la pêche, et autres activités économiques historiques. L'intérêt social est aussi très présent puisque ces activités se veulent participatives. Dès 1988, 10% de la population brestoise est impliquée dans l'organisation et le bénévolat de ces fêtes maritimes.

---

1 Gontier, C. (2020). *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne*. Du «rendez-vous des marins» au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale. Brest.

## LE CAS DE BREST ET NANTES

En fait, Brest présente de nombreuses similitudes avec Cherbourg. Comme elle, la ville est aujourd'hui privée de son contact à l'eau sur la rade et sur la Penfeld, le fleuve qui la traverse, par un foncier militaire important. Ironiquement, nous pouvons comparer cette situation à celle de Cherbourg, qui à une autre échelle, pose le même constat.

Comme elle, Brest est détruite dans sa quasi-totalité après la Seconde Guerre Mondiale, et demeure excentrée par la terre mais aussi par l'imaginaire et le désir de rivage que l'on connaît aux côtes populaires. « Alors que l'on pensait naguère que les côtes de la Bretagne ne pourraient longtemps rivaliser avec les littoraux plus ensoleillés de la Méditerranée ou des Tropiques, les attraits du vent et de la glisse, la mise en évidence des risques de l'exposition au soleil, l'affaiblissement du prestige des voyages lointains, l'essor de la thalassothérapie, le goût pour les bains bouillonnants ont restauré des plaisirs apparentés aux émois d'autrefois ».<sup>1</sup>

La métropole a su faire parler son histoire en revalorisant son port pour y faire vivre des événements ancrés dans le quotidien des populations brestoises et des visiteurs à la saison estivale.

Cette idée semble perdurer dans le temps puisque plus récemment, les travaux du Studio Paola Vigano montrent un intérêt commun à cette vision horizontale de la ville et de ses activités.

---

<sup>1</sup> Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide* : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840). Paris, Flammarion, p14

« Aujourd'hui, il faut se demander : « quel type de métropole veut-on ? ». (...) Elle n'accepte pas qu'il y ait des centres et des périphéries, des marges. Son caractère isotrope est important. Elle s'appuie sur le capital spatial qui est déjà là, et sur la possibilité de le réutiliser, de l'intégrer dans une vision capable d'induire la transition vers des espaces durables. »<sup>2</sup>

C'est ainsi que s'est forgée la pluralité d'images de la ville : une ville de la Marine, une ville port, une ville grise, une ville séparée, une ville au Finis Terrae, et une ville paysage. Elle a la particularité de ne pas posséder de cœur, et c'est ce que l'équipe de Paola Vigano se charge de définir. L'enjeu du projet est de créer un schéma directeur pour le cœur de métropole : repenser l'espace urbain par une suture entre le maillage urbain, la Penfeld et le littoral.

Dans un premier temps, ces éléments paysagers sont mis en lumière par l'aménagement d'une promenade continue en corniche. Un réseau de parcs métropolitains est mis en place pour retisser le lien entre les vallons périphériques et le cœur de métropole.

Enfin, la relation ville-port est renforcée par l'aménagement d'une nouvelle ligne de tram entre la gare et le port, ainsi que par l'installation d'ascenseurs urbains. Une synergie des usages et des activités est donc déployée entre la ville haute et la ville basse, le but étant de retourner physiquement la ville pour la tourner vers la Penfeld et la rade.

Le projet d'habitat, lui, est revu pour modifier les habitus liés à la mobilité, et ainsi améliorer la qualité des espaces publics, multiplier les fonctions du centre-ville, augmenter l'attractivité résidentielle et contrer l'effet de désertion du centre.

---

2 Interview de Vigano, P. (2018). *Paola Vigano. Horizontal Metropolis, les territoires prodiges*. A+ par E. Degavre, En ligne

Plan directeur de la  
ville de Brest, crédit  
Studio Paola Vigano

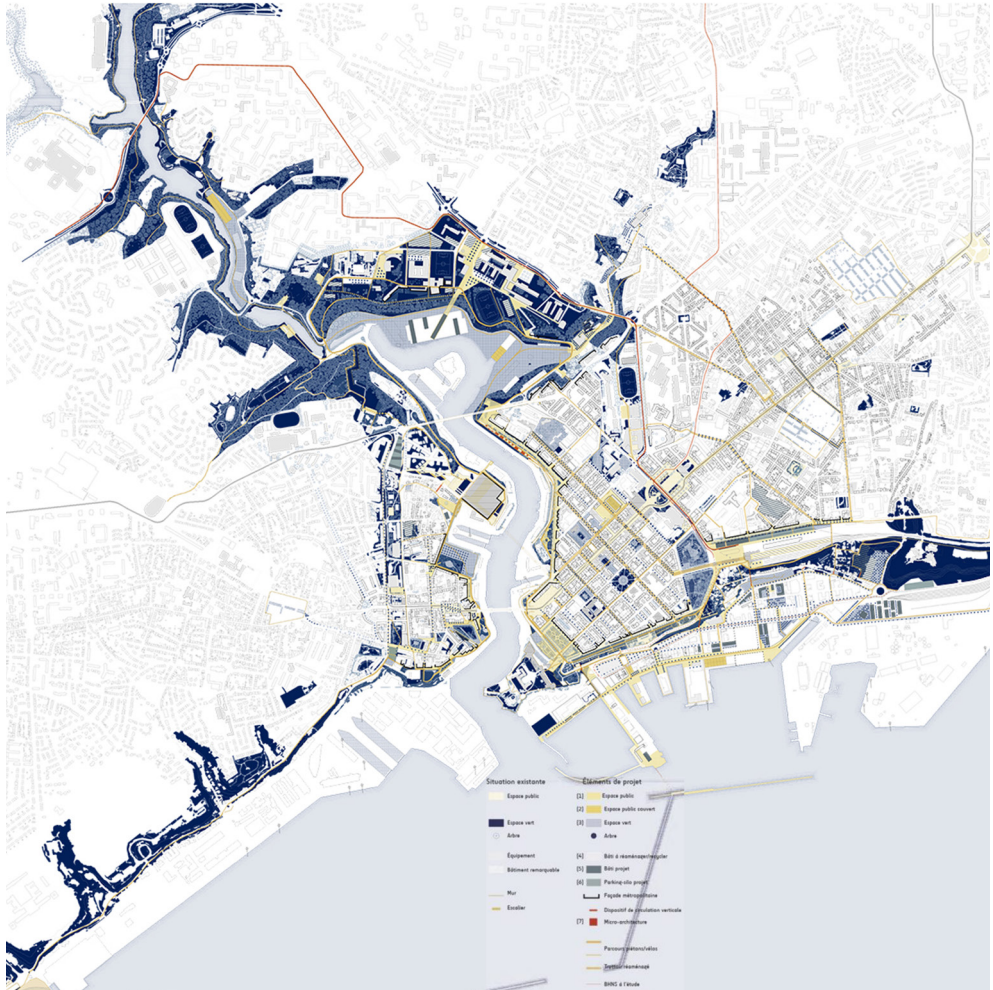
Se posent alors les mêmes questionnements que dans l'agglomération normande : où est vraiment le cœur de ville ? Quelle devrait être son aire d'extension, quels espaces, quelles fonctions mériteraient d'être raccrochés à ce cœur ? Ici encore, le but est de retourner la ville vers son horizon maritime, les bassins et la rade.

Au cours des 20 prochaines années, par ces trois axes de développement que sont la corniche, la continuité écologique et le renforcement du lien ville-port, ce plan-guide consolidera d'une part le centre en l'ancrant davantage à son milieu : la Penfeld et le port, et l'ouvrira plus largement sur la rade qui sert d'écrin à la ville.

« Dans l'optique d'une "ville-paysage", il s'agit de mettre en scène les grands paysages dans le cœur de métropole et de rendre lisible le rapport à l'eau (Penfeld et rade) pour valoriser la ville. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Interview de Vigano, P. (2021). *Brest : un plan-guide pour le cœur de métropole*, par T. Saout, En ligne



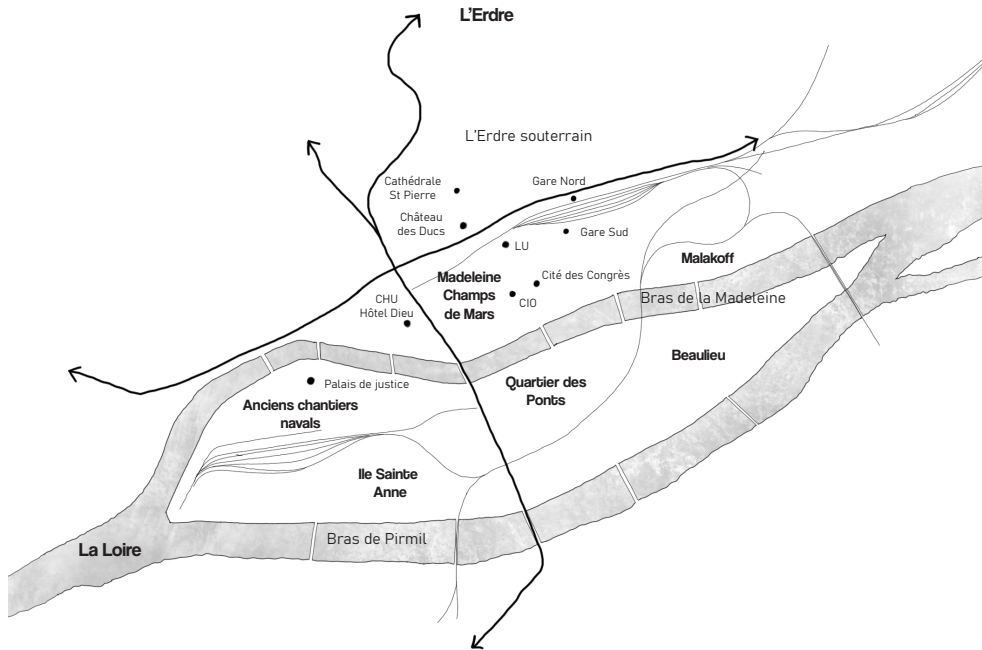
Quartiers du centre-ville et de l'Île de Nantes, d'après la Communauté urbaine de Nantes, crédit de l'auteur

En Loire Atlantique, Nantes semble également sensible à cette dimension de ville festive qui traduit d'une grande vitalité urbaine. Ville industrielle tournée vers le chantier naval et l'agroalimentaire, la ville se voit transformée en un véritable spot culturel ces dernières années, grâce au projet de l'Île de Nantes. Le projet place la Loire au cœur de la régénération urbaine en vue de faire de la métropole un haut lieu touristique et culturel de l'Ouest du pays.

« La re-création d'une identité fluviale et portuaire paraît indispensable pour le développement du tourisme urbain qui constitue l'un des outils privilégiés du renouvellement urbain. (...) Les principaux objectifs sont de faire face au déclin du fleuve en tant qu'axe historique du développement urbain et économique de Nantes et de mettre en valeur un important patrimoine fluvial. »<sup>1</sup>




---

<sup>1</sup>Chasseriau, A. (2004). *Au coeur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet*. Norois, Environnement, aménagement, société n°192, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p8-10



## Ile de Nantes

0 500 1000 1500

-  Tramway
-  Bras comblé en 1920, 1930
-  L'Erdre souterrain

Les projets d'aménagement dans le centre de Nantes, d'après la Communauté urbaine de Nantes, crédit de l'auteur

Ironiquement, c'est la partie Ouest de l'île de Nantes, la plus délaissée au lendemain des crises de chantier naval, qui présente le plus de potentiel dans la régénération urbaine de l'île.

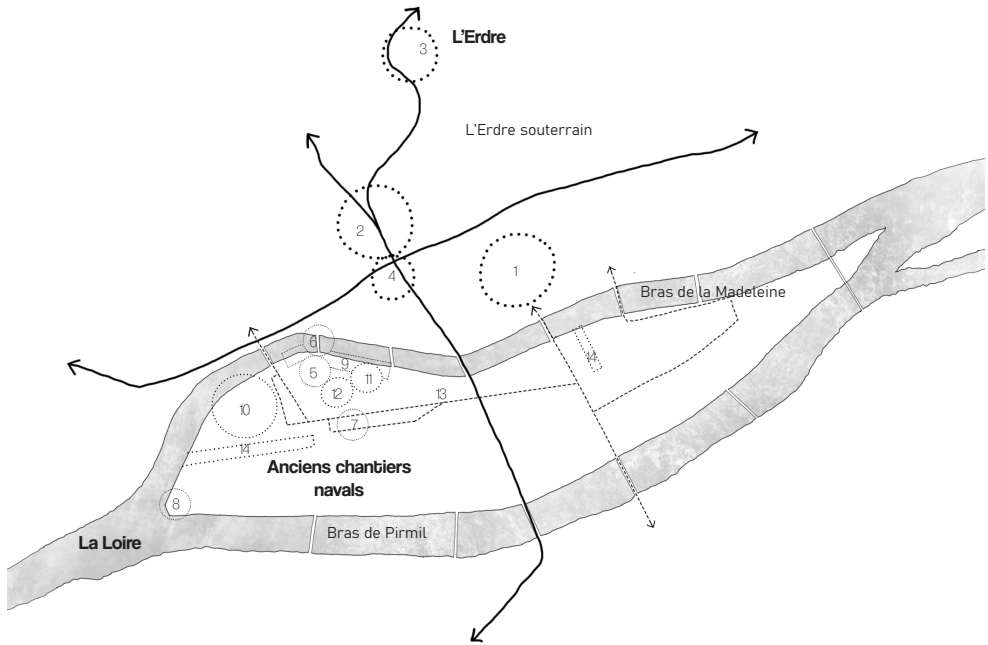
Le projet propose alors un réaménagement global des berges de la Loire par la création de plages urbaines, la plantation d'espaces verts, l'élaboration de continuités piétonnes, de traitement du sol par de nouvelles matérialités, ainsi que par la multiplication des continuités visuelles entre un maximum de rues et de lieux structurants de la ville et le fleuve.

Une attention particulière est donnée à réintégrer le fleuve aux pratiques urbaines des locaux en priorité, sans quoi le projet ne serait pas pérenne, ou ne serait pas en accord avec les populations résidentes, à l'image du secteur Fisherman's wharf à San Francisco, pour pouvoir à long terme, étendre ces pratiques urbaines dans l'attractivité touristique.

Malgré l'augmentation des activités comme la course, la promenade ou la vacance sur les quais, il semble que ces initiatives de contact visuel ne suffisent pas : il reste des berges inaccessibles, des eaux troubles, et des courants forts qui amènent les architectes à imaginer deux bassins à flots pour intégrer un contact visuel et physique de l'eau dans la ville. L'un est voué à accueillir un port de plaisance (Loire maritime) et le second à amener l'eau en cœur de ville (Loire fluviale), et qui semble vouloir « équilibrer » la place de l'eau en ville face aux grandes opérations de régénération des berges à l'Ouest de l'île.

L'aménagement des berges a nourri l'apparition d'un nouveau désir d'espace public traduisant un relâchement urbain dans les sociétés, celui des plages urbaines, un phénomène accentué par le réchauffement climatique.

- 1 Madeleine Champs de Mars
- 2 Cours de 50-Otages
- 3 Quai de versailles, Erdre**
- 4 le Feydeau
- 5 Palais de Justice
- 6 Passerelle Victor Schoelcher
- 7 Gare de l'Ebat
- 8 Port Atlantique
- 9 Traitement des berges et quais Nord**
- 10 Anciens chantiers navals**
- 11 ENSA
- 12 Cité des biotechnologies
- 13 Ligne de transport en commun
- 14 Creusement des bassins à flots**



## Ile de Nantes



-  Avant 1999
-  Entre 1999 et 2004
-  Entre 2004 et 2010

Ces lieux tendent à être dans certains cas des espaces « évènements », par une configuration éphémère reproduisant les scènes de plages, en réponse à un usage périodique. Dans d'autres cas, ce sont des espaces pérennes dans la ville, qui évoluent au fil des saisons et posent des questions relatives à l'appropriation urbaine.

« La plage urbaine, par son potentiel de distanciation du quotidien, répond à un désir croissant de relâchement et de nature que le citoyen retrouve dans le rapport intime au sol, à l'eau, et au soleil, qu'il entretient dans ces espaces. »<sup>1</sup>

Tous deux vivent au rythme de leur ensoleillement, nuanciant les comportements urbains de relâchement ; se déshabiller en ville, s'allonger sur le sol, s'endormir... ou en adoptant des comportements plus urbains lorsque le soleil se dissipe.

Il apparaît dans la recherche de Maroua En-Nejjari qui porte sur les plages urbaines, que les plus efficaces d'entre elles rassemblent des caractéristiques similaires.

L'appropriation efficiente des bords de Loire se traduit par une topographie qui oriente le corps et le regard vers l'eau, un ensoleillement relativement continu au fil de la journée, une distanciation des flux urbains, ainsi qu'une grande importance de plantations et de surfaces enherbées.

---

<sup>1</sup> En-Nejjari, M. (2017). *Les plages urbaines spontanées, ou comment l'architecture appréhende le besoin d'éprouver l'expérience balnéaire en ville*. Nantes, Presses universitaire de Nantes, p11

Si l'auteur considère la présence végétale comme étant à l'origine de l'efficacité de l'appropriation des secteurs à l'étude, ce constat est toutefois critiquable. En réalité, elle étudie les espaces qui mettent en scène et reproduisent les pratiques plagesques. Elle établit que ce sont les spécificités spatiales qui engendrent la vitalité des plages urbaines, mais exclut de son étude les quais des rives de l'Erdre par exemple, qu'elle perçoit trop rigides par leur minéralité pour s'adapter à ces usages, qui ne permettraient qu'une assise timide, un temps d'arrêt relativement court et une faible appropriation.

Force est de constater que la matérialité du sol est déterminante dans les comportements du milieu balnéaire, et assure un minimum de confort. Cependant, cette appropriation semble aussi être tout aussi efficace sur les quais minéraux, et prouve que le réel facteur d'appropriation est tout autant motivé par la proximité avec l'eau en tant que tel.

Fig 1  
Le Jardin des berges,  
Île de Nantes,  
crédit de l'auteur

En effet, nous pouvons constater qu'une certaine égalité entre minéral et végétal peut s'avérer opérante quant à l'appropriation de l'espace du quai ou de la berge.

Fig 2  
La plage des machines,  
Île de Nantes  
crédit de l'auteur

A titre exemplatif, sur l'Île de Nantes, le Jardin des berges est un espace à la fois végétal et minéral, en pente, face à l'Erdre. Le rapport de proximité avec l'eau y est physique, et visuel. Une promenade est possible le long du fleuve. L'appropriation de l'espace y est très efficace, les usagers s'asseyent sur les marches ou sur l'herbe à l'ombre d'un arbre.

À l'inverse, la Plage des Machines au Nord de l'Île, constitue un espace minéral, agencé de mobilier urbain immobile face à l'Erdre. Si la végétation est présente, celle-ci semble surtout cacher les usagers des promeneurs.

La proximité visuelle y est donc effective mais il reste une proximité physique limitée : le sol n'est pas en pente et la hauteur vis-à-vis de l'eau constitue une limite physique. Nous y observons une appropriation moyenne.



La jetée près du lac  
Léman, Lausanne,  
Suisse,  
crédit de l'auteur

À Lausanne sur la jetée du Lac Léman, le quai est minéral, constitué d'un enrochement surmonté d'un muret en béton. Il est planté par un alignement d'arbres sous lesquels de nombreux foodtrucks prennent place. Si l'espace n'est pas en pente en tant que tel, l'eau est si proche que bon nombre d'usagers s'y baignent et remontent instantanément. L'appropriation du quai y est très forte malgré sa minéralité.



Fig 1  
Le miroir d'eau face à  
la place de la Bourse,  
Bordeaux,  
crédit Andy Curly

En revanche, nous pouvons aussi témoigner de l'appropriation de l'espace par les usagers par des exemples d'espaces uniformes en terme de matérialité : un sol exclusivement minéral ou exclusivement végétal.

Fig 2  
Le miroir d'eau, Nantes,  
crédit Ville de Nantes

De fait, sur des lieux tels que les miroirs d'eau de Bordeaux, ou encore de Nantes, on observe une appropriation de l'espace très forte. Lors de fortes chaleurs, on cherche la proximité avec l'eau, et la fraîcheur de son contact, quitte à s'asseoir sur le sol ou simplement tremper ses pieds.



Fig 1  
Les rives de l'Erdre,  
Nort-sur-Erdre,  
crédit de l'auteur

Fig 2.  
La plage verte de  
Cherbourg, devant le  
port Chantereyne  
crédit Célia Caradec

De la même façon, sur les rives de l'Erdre, à Nort-sur-Erdre, au Nord de Nantes, il s'agit d'une berge enherbée, légèrement en pente. La proximité avec l'eau y est très forte, aussi bien visuellement que physiquement. L'appropriation est de fait, elle aussi très efficace.

A l'inverse, à Cherbourg, la plage verte qui remplace la plage Napoléon, constitue un espace enherbé d'appropriation relativement faible, utilisé ponctuellement pour des foires ou des concerts, 2 à 3 fois dans l'année. Celui n'est pas en pente, et reste relativement éloigné du bord de l'eau, visuellement et physiquement.

Pour des raisons évidentes telles que le rafraîchissement urbain dans des villes futures toujours plus suffocantes, la présence de végétation dans l'aménagement de ces espaces est nécessaire, mais il semble que ce ne soit pas ici le facteur déterminant de l'appropriation spatiale.

Par cette comparaison, on constate que la principale clé de vitalité urbaine et d'appropriation spatiale des lieux par les usagers demeure dans le rapport de proximité avec l'élément recherché : l'eau, aussi bien visuellement que physiquement.



## FAIRE LE VIDE

Fig 1 et 2  
Photographie  
historique de  
Cherbourg,  
Le vide devant la gare,  
vue aérienne, 1944  
crédit Bibliothèque  
municipale de  
Cherbourg en Cotentin

Aujourd'hui, la proximité entre le sol de Cherbourg et son linéaire marin s'est quelque peu délitée. À la fin de la seconde guerre mondiale encore, les bassins trouvaient à leurs deux extrémités une finalité. L'une vers les éléments paysagers naturels que sont les côteaux et la montagne, ainsi que la jonction avec le fleuve de la Divette, et de l'autre, la rade et l'infini de la Manche.

Fig 2  
Photographie  
historique de  
Cherbourg,  
Le vide devant la gare,  
Vue de la montagne  
du Roule, 1944,  
crédit Bibliothèque

Depuis l'arrivée de la criée en 1960, cet espace coupe alors toute continuité paysagère entre horizon maritime et horizon terrestre. Accentué par le développement du grand carrefour routier au-devant de la gare, l'espace « s'étend en incluant tous les hommes et tous les flux. Il vise la maîtrise et l'intégration du mouvement dans l'ordre urbain. (...) La foule ne s'y produit que rarement car les circulations ont pour objet de la dissoudre ou d'en prévenir la formation. »<sup>1</sup>

Pourtant, de grandes impulsions sont déjà à l'initiative d'une grande revalorisation de la maritimité urbaine de la ville, favorisant sa vitalité. Nous l'avons vu, c'est l'appropriation de l'espace qui lui confère sa qualité, qui n'existe pas sans l'identification comme le soulignait Maria Gravari Barbas.

« Dans notre société matérialiste, le vide n'est-il pas à priori posé comme négatif, comme le rien, comme désert ? On fait le vide autour de soi, ou alors on se sent dans le vide, nulle part. Avons-nous peur du vide ? »<sup>2</sup>

Lorsque le vide est à tout le monde, il n'appartient à personne, ou au contraire, il échappe à toute appropriation, comme c'est le cas à Cherbourg.

---

<sup>1</sup> Beauchard, J., Moncomble, F., (2013). L'architecture du vide : espace public et lien civil. Rennes, Presses universitaires de Rennes, p34

<sup>2</sup> *ibidem*, p13



Toutefois, à l'instar de San Francisco, depuis 2002, la ville a activé le potentiel de la Gare maritime, devenue aujourd'hui le monument culturel le plus important de Cherbourg, élément urbain structurant.

Si l'effort déployé sur l'île de Nantes en insérant un bassin à flot afin de garantir un lien visuel et physique entre la Loire et le bâti peut poser quelques questions, Cherbourg semble y trouver une certaine avance en faisant du lieu des bassins le lieu d'une opportunité au renouvellement du lien terre-mer.

En rétablissant les continuités passées, un grand plateau maritime s'étend autour du vide des bassins. À l'image de Brest et de ses nouvelles connexions urbaines, la gare ferroviaire et la Gare maritime sont contenues dans un même socle, consolidant l'accessibilité du finis terrae normand par les voies terrestres et maritimes. La vie s'y déploie au plus près de l'eau pour les populations locales et touristiques.

La criée, surdimensionnée et opaque, aux dépens d'une appropriation sociale et culturelle maritime pose alors plusieurs questions de légitimité, d'implantation, de superficie et d'espaces. Qu'en serait-il si celle-ci venait à prendre place ailleurs en faveur de l'espace public ?

Le vide est alors sublimé comme un centre, celui qui rassemble, celui qui est disponible.

« En somme, il ne suffit pas de poursuivre une idée, il faut aussi accepter de la poser comme une hypothèse de lecture, dont l'enjeu est ici la nature de l'espace public. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *ibidem* p29

Finalement, les espaces de non-lieux qualifiés par Augé deviennent alors ces mêmes lieux de haut potentiel, traduits par leur disponibilité et l'identification culturelle qu'ils représentent.

« Le port s'en trouve réinvesti d'une tradition ancrée dans les périodes préindustrielles et redevient un lieu pittoresque, son paysage fonctionnel se transmutant en spectacle culturel ».<sup>2</sup>

À la fois dans une représentation idéale et matérielle, les hauts lieux portent une charge symbolique forte. Ceux-ci « doivent nécessairement être pratiqués et signifier trois formes de rapports au temps, qui imbriquent événements passés, pérennité et instantanéité de l'expérience. »<sup>3</sup> pour affirmer une importance motrice pour le renouvellement des espaces publics urbains.

---

<sup>2</sup> Gras, P. (2010). *Le temps des ports*. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010). Paris.

<sup>3</sup> *ibidem*

« Les jeux de pas sont façonnages  
d'espaces. Ils trament les lieux. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> De Certeau, M. (1980). *L'invention du quotidien, Arts de faire*, Collection Folio essais n°146.





## **IV LE PROJET AU SERVICE D'UNE IDENTITÉ À RÉVÉLER**

### **Une situation territoriale prometteuse**

#### **UNE VILLE DU BOUT DU MONDE**

Nous l'avons vu, Cherbourg occupe une place tout à fait particulière dans le territoire.

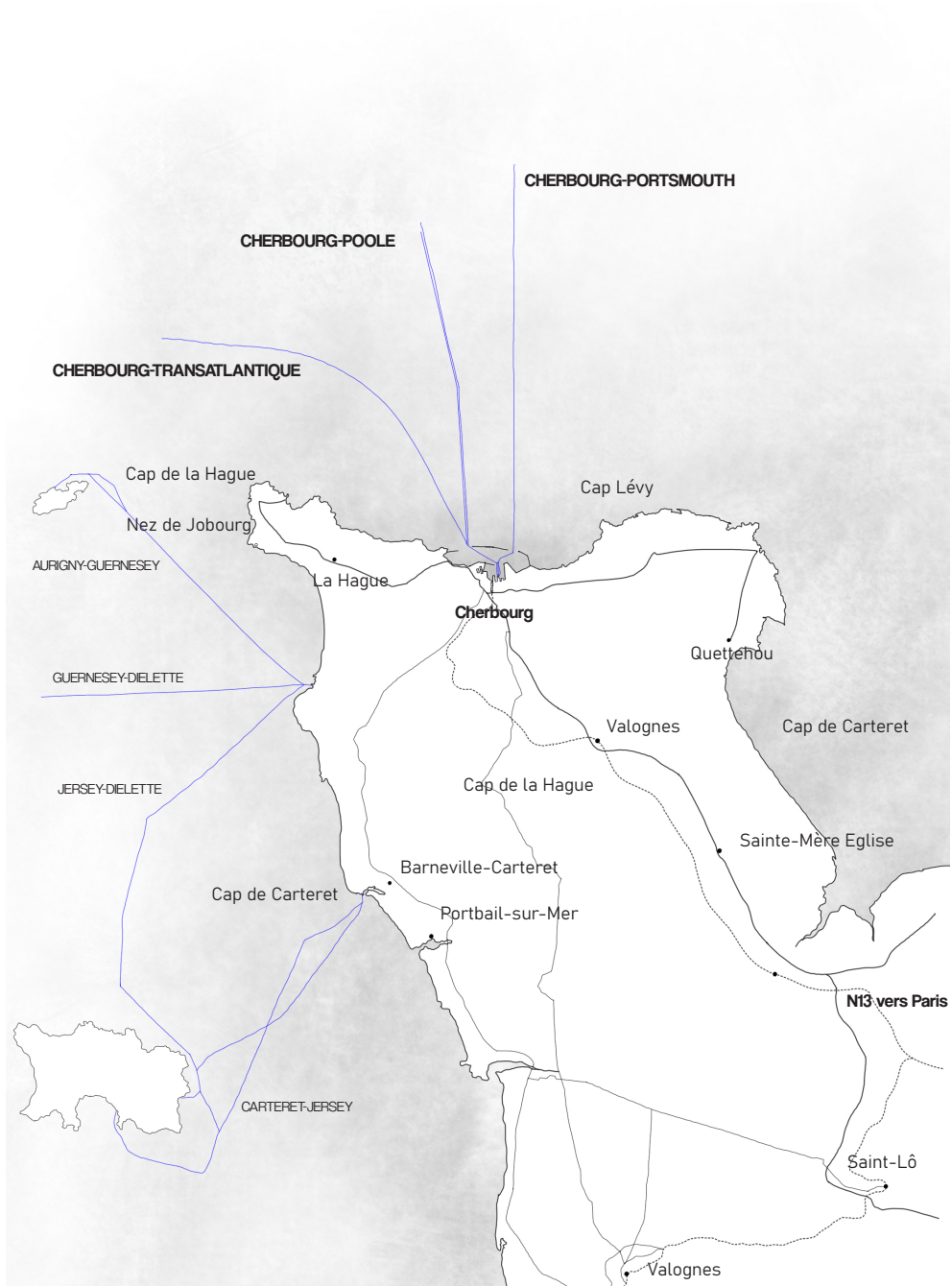
A grande échelle, la Normandie constitue l'extension d'un bras de terre qui se jette sur la mer, à 120km seulement de la côté anglaise, mais la ville y occupe une place reculée. C'est le constat de Philippe Prost lors de son étude du fort de Querqueville et du fort Chavagnac. « L'élément le plus frappant du territoire dans lequel sont situés les forts est leur isolement. (...) ils se situent à l'extrême Nord de l'agglomération cherbourgeoise. Celle-ci se situe elle-même à la pointe du Cotentin, région naturelle de Normandie, qui se trouve à l'extrême Nord-Ouest de la France. »<sup>1</sup>

Par un effet de poupée russe, la Normandie se creuse vers l'intérieur des terres pour y créer une baie, entre le nez de Jobourg et le Cap Lévy. La digue de Cherbourg joint par ses deux bras, Querqueville à l'Ouest, et Collignon à l'Est, abritant la grande rade. La petite rade, elle, renferme les activités principales des ports de Cherbourg, plaisance, transatlantique, commerce, logistique et pêche. Enfin, le dernier maillon de cette chaîne est celui des bassins, qui renferment les lieux d'accès à la ville par voie fluviale ou voie terrestre.

---

<sup>1</sup> Prost, P. (2008). *Etude de reconversion des forts de Querqueville et Chavagnac.*

Le finis terrae normand,  
crédit de l'auteur



Le Cotentin dans le territoire : échanges et accessibilité, crédit de l'auteur

Cependant, le Cotentin est un territoire excentré des échanges terrestres du fait de son hinterland peu développé, et ce malgré des industries très actives et une position fluviale stratégique.

En voyageant par le train, il faut plus de 3h pour s'y rendre depuis Paris, 4h depuis Nantes et 3h depuis Rennes puisque la ville n'est pas accessible en TGV. Au sortir de la gare, impossible de soupçonner la présence des bassins pourtant si proches. L'horizon est celui d'un grand bâtiment opaque : la criée, et rien d'autre que le vent marin ou les goélands ne peuvent laisser deviner la présence de l'eau.

Par la mer, l'accès à Cherbourg est en plein essor grâce au trafic transmanche et transatlantique qui bat de nouveaux records de nombre d'escales, mais conserve toutefois une certaine réticence au regard des visiteurs anglais ou irlandais qui découvrent les cheminées de La Hague, où se situe la centrale de retraitement des déchets nucléaires comme l'une des premières composantes de l'horizon du Cotentin.

« (...) indépendamment du risque réel, le nucléaire a un impact important dans l'imaginaire des habitants comme dans celui des visiteurs, et cette facette du territoire tend à en occulter les autres. »<sup>1</sup>

A l'instar de l'accès ferroviaire, à la sortie du bateau, le port transatlantique occupe une telle place que jamais, la destination finale n'est Cherbourg. Les bassins n'apparaissent pas dans le champ de vision, et on ne prend pas le temps de s'y promener. On cherche à accoster, puis à quitter la ville pour rejoindre les jolis coins reconnus de la région.

---

<sup>1</sup> Prost, P. (2008). *Etude de reconversion des forts de Querqueville et Chavagnac*.



0 20 40 60 80 100

Pourtant, ces deux terminaux (à la différence des terminaux aéroportuaires), pénètrent la ville, et sont de facto, intégrés au tissu urbain. Leur position est stratégique ; ils ont la particularité de se trouver tous deux à proximité immédiate de l'eau, qui constitue une plus-value indéniable et sont des composantes essentielles de l'horizon urbain de la ville. Selon Rinio Bruttossemio, et c'est encore le cas à Cherbourg, ces lieux « font l'objet d'un possible renouvellement d'image et donnent l'impulsion d'une requalification des abords urbains, souvent délaissés puisque proches de ces espaces ferroviaires. »<sup>1</sup>

Effectivement, de nos jours, un changement de la perception de la mobilité s'opère. Le voyage n'est plus conçu comme un simple déplacement, un temps mort ou perdu, mais comme une « expérience », une occasion « pour ». Les espaces ne sont plus aussi figés qu'avant : les fonctions sont mixtes et les espaces sont flexibles.

Aujourd'hui, on ne connaît pas encore de lieu qualitatif qui tend à relier les deux gares maritimes pour qui souhaite se déplacer par les transports en commun. Pourtant, ce socle commun de mobilité est déjà existant, c'est celui des quais, qui profite de la proximité à l'eau comme unique qualité actuelle.

---

<sup>1</sup> Bruttossemio Rinio, D. G. (1996). *Circuler entre terre et eau. Les gares intermédiaires sur le front de mer*. « Les Annales de la recherche urbaine : Gares en mouvement », p140

Enfin, par les voies routières, Cherbourg offre pour le moment un accès par les terres, parallèlement à la voie ferrée : c'est l'aboutissement de la route nationale 13 depuis Paris. D'autres accès sont permis par des grands boulevards qui traversent la ville d'Est en Ouest, liés à la gare, au pont tournant ou longeant la côte. Pour autant, ces boulevards maritimes rejoignent le boulevard Pierre Mendès France devant la gare, déployant ainsi une circulation des plus compliquées qui regroupe 12 voies de circulation.

La complexité d'accès et les abords des terminaux maritimes et ferroviaires n'engagent pas à se rendre dans l'agglomération, mais en font au contraire un territoire enclavé par la terre. Nombre de caractéristiques de cette ville lui confèrent une certaine facette insulaire, comme son nom de presqu'île l'indique, excentrée, aussi mystique que contraignante, par son climat, ses activités et son accessibilité.

Quasiment au milieu des côtes septentrionales du Cotentin, elle constitue à l'instar de Brest, le « finis terrae » normand.

## **UN PATRIMOINE REMARQUABLE**

Essentiellement appréciée des touristes anglais, la Normandie souffre d'un réel manque de visibilité aux yeux du reste du pays, alors que Cherbourg est à la base de grands temps forts historiques méconnus. Une grande partie de la population cherbourgeoise même ne semble pas connaître l'histoire de la construction de la rade.

La gare transatlantique a fait de Cherbourg le premier port de migration en Europe, où nombre de Parisiens venaient embarquer sur les paquebots en direction des Amériques. Celle-ci concerne la dernière escale du Titanic en 1912, ou encore la première escale du Queen Mary II.

La gare et le port sont fortement touchés pendant la guerre et sont rénovés dans leur quasi-totalité en 1948, pour réanimer le port par le flux de marchandises et de voyageurs. Mais après le gros déclin du transport maritime que nous connaissons, la Gare maritime évite de justesse la démolition par son classement au patrimoine en 1989, témoignant de l'architecture maritime des années 30. Il faut attendre 10 ans pour qu'elle fasse l'objet d'une reconversion en 1998 réalisée par Studiomilou, lauréat du concours.

Le projet propose d'unifier l'ensemble et de le composer comme un fragment de ville, posé en pleine rade, en intégrant le Redoutable dans une cale sèche, 12m en dessous du sol sur 125 m de long. Il s'agit du premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins français, made in Cherbourg.

Une première initiative notable dans la reconversion des abords urbains du port transatlantique dont parlait Bruttossemio ! Cette œuvre de technologie et de design naval des années 60 devient l'attraction principale du site, et lui décerne le titre de premier sous-marin nucléaire au monde ouvert à la visite. Il est maintenu à hauteur de flottaison et esquisse une nouvelle silhouette dans la ligne d'horizon du paysage portuaire.

Le bâtiment est donc restauré pour accueillir une grande halle de réception des visiteurs, et son extension, dédiée aux expositions sous-marines apparaît comme un belvédère en surplombant le sous-marin et la cale.

300 000 visiteurs sont comptabilisés à la fin de la première année de l'ouverture au public en 2002, et la Cité de la mer demeure aujourd'hui le plus gros équipement culturel de la ville, à proximité immédiate de l'arrivée des touristes par voie maritime. La gare transatlantique a été élue monument préféré des Français en 2022.

Le projet de  
reconversion de  
la gare maritime  
transatlantique par  
l'agence Studiomilou,  
1998,  
crédit Studomilou

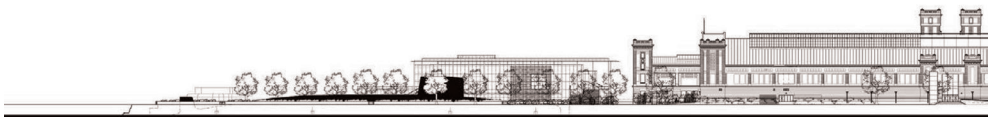
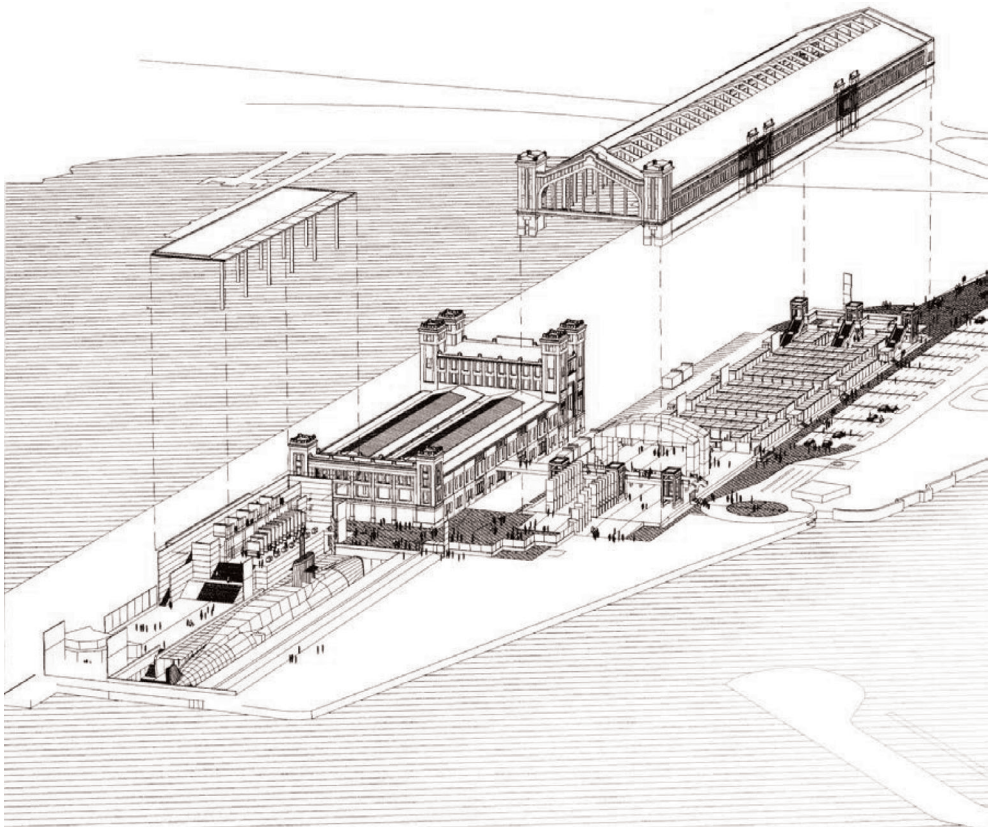


Fig 1.  
Crédit Cotentin Unique

Fig 2.  
Crédit photo Alexis  
Morin



## ENTRE RISQUE ET OPPORTUNITÉ

La végétation se mêle  
au granit patrimonial,  
crédit de l'auteur

Si la région apparaît comme de plus en plus fréquentée à l'heure des canicules, où l'on suffoque partout quand il fait encore bon vivre sur la côte normande, ce milieu est tout aussi attractif par la richesse de ses paysages variés que par sa fragilité. Doté d'un micro-climat pourtant peu réputé, le Cotentin est à l'origine d'une végétation remarquable, mais largement menacée par les phénomènes d'inondations et de submersions marines.

Force est de constater que les caractéristiques météorologiques cherbourgeoises ne sont pas perçues d'un bon œil. L'exposition aux 3 façades maritimes confèrent une constance particulière aux saisons : des hivers plutôt doux et des étés tempérés. C'est ce micro-climat, humide mais très doux qui a fait de Cherbourg le lieu d'acclimatation des plantes tropicales et exotiques arrivées des Amériques ou d'Asie avant d'atteindre les jardins de Louis XIV. 500 variétés de fleurs et d'arbres tropicaux sont encore présents au parc Emmanuel Liais, botaniste et ancien maire de la ville au XIXe.

Le végétal est quasi omniprésent sur les hauteurs du Roule, le vert éclatant des pelouses ou des vallées traduit la forte pluviométrie de la région. Même dans les contextes les plus minéraux, en centre-ville ou sur les quais, dans les interstices des blocs de granit ou sur les murs des maisons, la végétation a pris racine.



Épisode de submersion lors d'une pleine mer de grand coefficient (106) sur la passerelle Michel Legrand, janvier 2018, crédit Pascal Pignot

La ressource en eau est donc très abondante dans le Cotentin. D'une part, la mer est soumise à de nombreuses variations : parmi elles, la montée des eaux, l'augmentation de la fréquence des tempêtes et des grandes marées. Selon les scénariis les plus pessimistes, malheureusement les plus plausibles, nous nous basons sur une augmentation de 1m à 1m10 d'ici 2100.<sup>1</sup>

D'autre part, l'écoulement de la Divette et du Trottebecq, dont Cherbourg constitue l'embouchure, ont accumulé successivement des couches de sédimentation sur lesquelles la ville s'est urbanisée. Lors de crues, l'écoulement des cours d'eaux est influencé par la poussée des eaux marines. Du fait de sa situation géographique et son implantation urbaine, la ville est donc particulièrement exposée aux risques.

En 2010, suite à des forts épisodes de neige, la Divette et les marais ont été saturés d'eau et une crue impressionnante s'en est suivie.

La montée du niveau marin correspond de fait, à l'hypothèse de la submersion des quais lors d'évènements tempétueux intenses, à l'instar de ceux que la ville a connu en 2008 avec la tempête Johana.

À partir de 2070, nous pourrions compter ces récurrences jusqu'à deux submersions par an. D'ici là, nous devons faire face à une hauteur d'eau de +60cm ainsi qu'aux épisodes ponctuels de submersion.

---

<sup>1</sup> GIEC



Le risque de submersion à horizon 2100, données PPRN, crédit de l'auteur

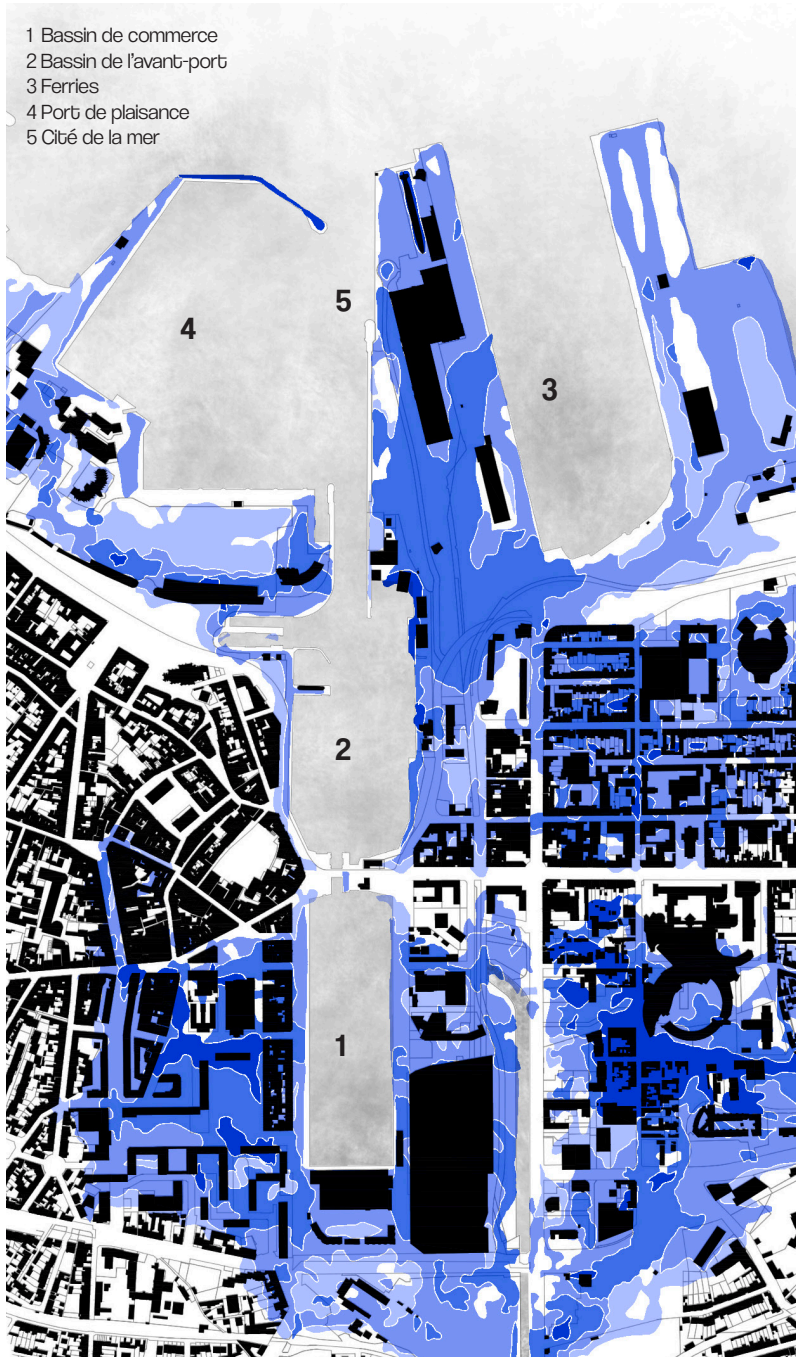
Habités aux climats capricieux et aux conséquences de la vie littorale, les Cherbourgeois ont acquis une certaine culture du risque, et ne sont pas dans une optique de peur ou de désertion, mais plutôt de résilience. Il faut faire avec, accepter. « Le risque de submersion marine est appréhendé comme un outil d'aménagement et de programmation. »<sup>1</sup>

Les différents projets établis participent à cette forme d'acceptation en imaginant une approche résiliente progressive, et à terme, des initiatives telles que de nouveaux rez-de-chaussée submersibles, etc...

Nous irons dans ce sens en adoptant une attitude résiliente dans l'étude du site et la recherche du projet.

---

<sup>1</sup> CUC (2020). *Etude de programmation urbaine pour un projet résilient à la submersion marine*. Communauté d'Agglomération de Cherbourg-en-Cotentin, En ligne



## LA PÊCHE, UNE PRATIQUE INCERTAINE

Ligne du temps d'une  
journée type à la criée,  
crédit de l'auteur

Si elle a connu de grands temps forts de son activité, la pêche de Cherbourg est aujourd'hui à la baisse. La criée, très imposante dans le paysage urbain, construite en réponse à une forte hausse de la consommation du poisson, son activité est aujourd'hui très mouvante. Depuis le brexit, par la mise en place d'un plan de sortie de flotte, elle a perdu 2 navires hauturiers<sup>1</sup> et 3 navires côtiers. Autrement dit, 30% du tonnage de 2023.<sup>2</sup>

Le bâtiment est utilisé exclusivement la nuit, afin d'éviter les nuisances sonores, olfactives et routières. A 23h, les mareyeurs s'occupent du nettoyage de la marchandise, du tri et de la pesée afin que tout soit prêt pour la vente de 5h, la fin du service.

Celle-ci dure parfois 20 minutes seulement. Elle se déroule dans la salle des ventes, où Laurent, vendeur aux enchères, effectue sa vente en ligne, accompagné de quelques courageux. La majorité d'entre eux répondent à l'offre à distance. A 8h30, les locaux sont vides pour le reste de la journée, et seuls 3 employés d'entretien sont présents pour accueillir la prochaine débarque.

Les pertes liées à la pêche, et les 6000m<sup>2</sup> du bâtiment partiellement vétuste font de lui un lieu surdimensionné.

---

<sup>1</sup> Bateaux naviguant hors des eaux territoriales

<sup>2</sup> Rédaction Ouest-France. (2023). *Cherbourg. Année record pour la criée. Ouest-France*, En ligne

C'est en début de semaine qu'arrivent les bateaux pour débarquer. On compte à peu près 2 bateaux le lundi et le mardi, 1 le mercredi et aucun ni le jeudi, ni le vendredi.

En début de semaine, 75% de la halle de débarque est donc utilisée, mais en fin de semaine, l'espace est totalement vide. La criée fonctionne donc à perte 4 jours par semaine. En tenant compte des espaces vétustes inutilisables, des espaces perdus de circulation et de travaux successifs d'organisation spatiale, la superficie de la criée peut être revue à la baisse de deux tiers.

2000m<sup>2</sup> sont nécessaires à son activité, contrairement aux 6000m<sup>2</sup> actuels.

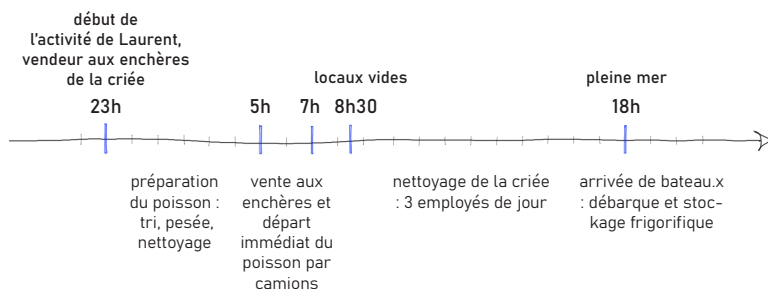


Fig 1  
Occupation spatiale  
de la criée au fil de la  
semaine,  
Lundi / Mardi  
crédit de l'auteur

Fig 2  
Mercredi

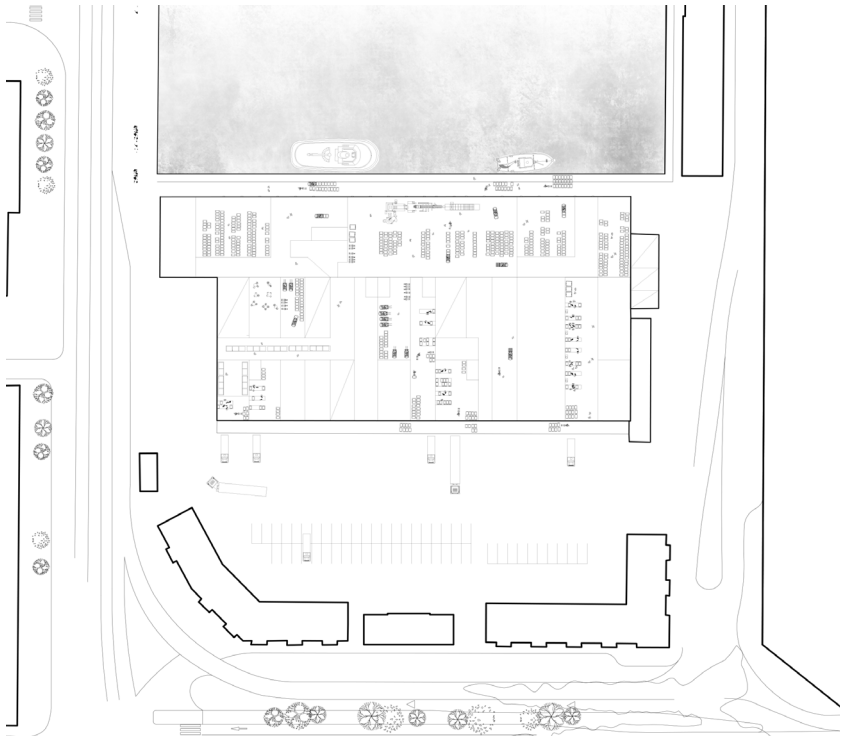
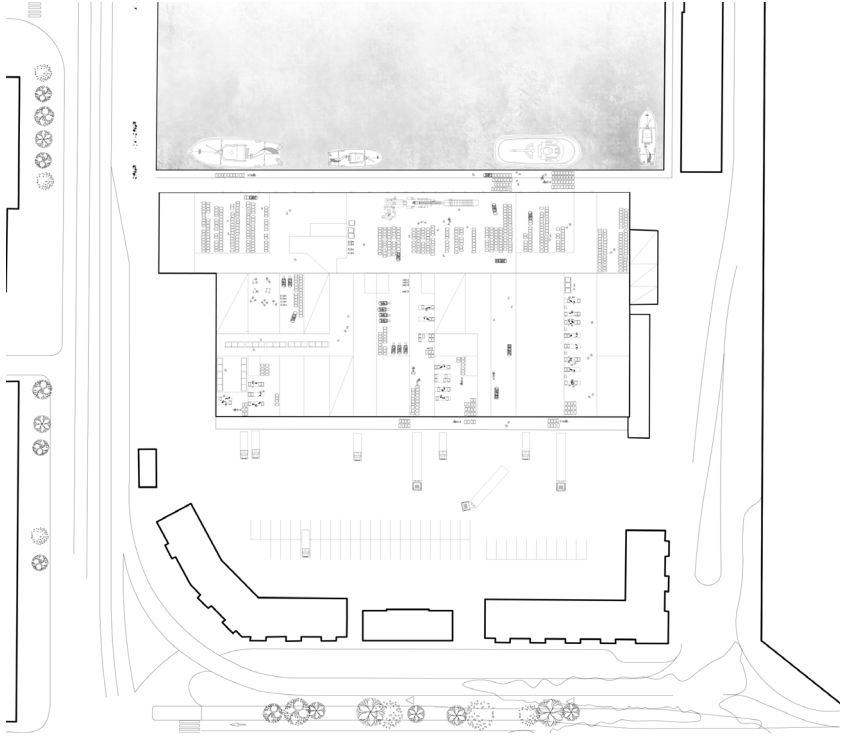
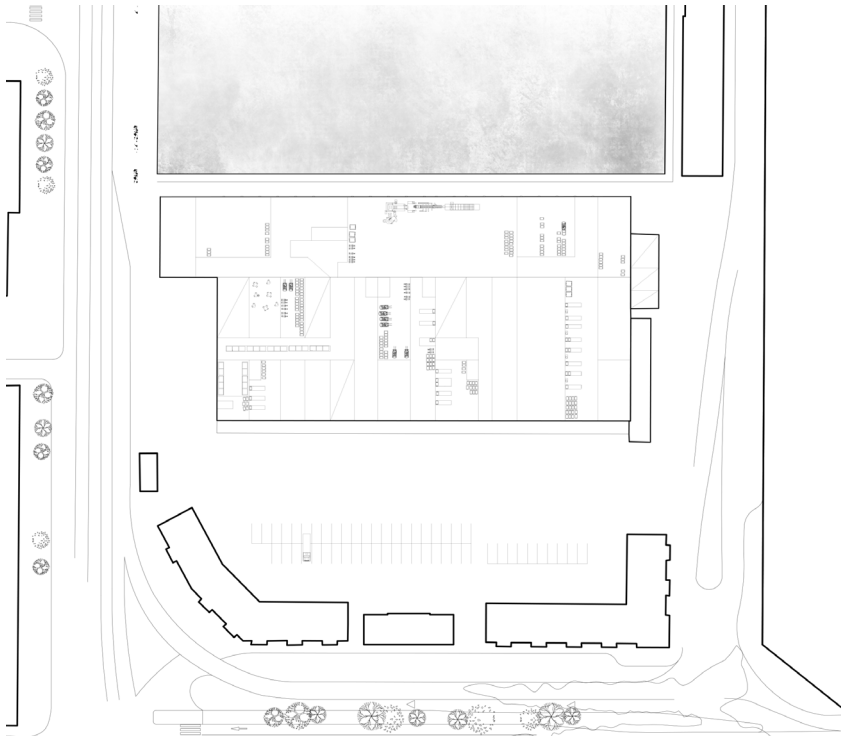
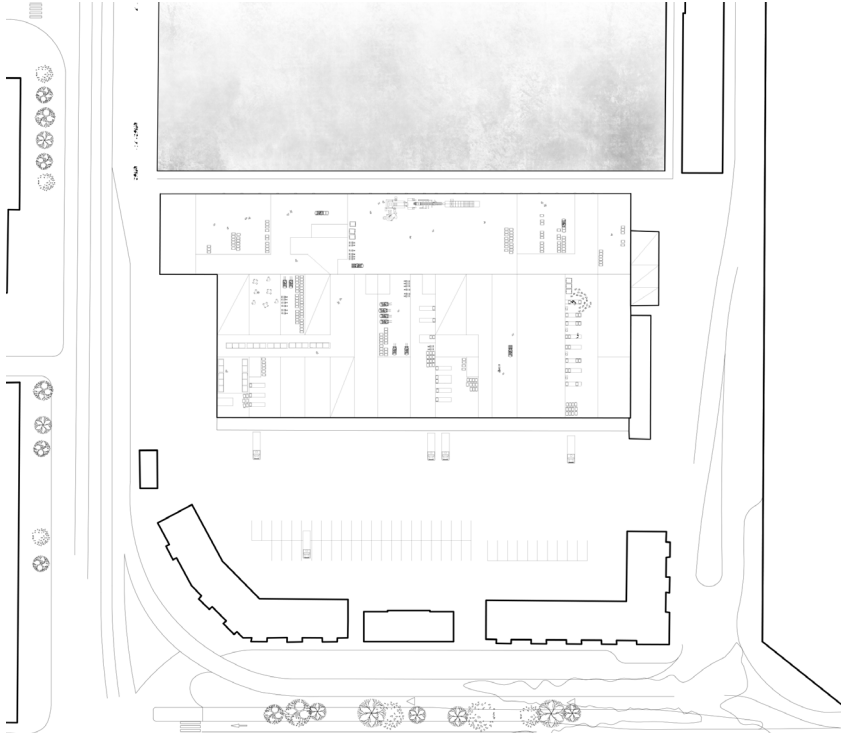


Fig 1  
Occupation spatiale  
de la criée au fil de la  
semaine,  
Jeudi / Vendredi  
crédit de l'auteur

Fig 2  
Samedi / Dimanche



Plan de bathymétrie  
des bassins,  
crédit PNA

Les bateaux sont dépendants de la pleine mer pour débarquer le poisson. Le bassin de commerce étant un bassin de retenue d'eau, 4m de fond sont toujours disponibles mais le niveau d'eau du bassin de l'avant-port lui, varie au rythme de la marée. Ceux-ci doivent franchir le pont tournant, qui génère à son ouverture, de lourdes complications du trafic routier. Ils doivent également franchir la passerelle Michel Legrand, récemment mise en place pour relier la ville de l'Ouest et la ville de l'Est selon le projet de Serge Renaudie.

Certaines pannes ont déjà été observées, obligeant les pêcheurs qui ne pouvaient traverser à débarquer quelques 20 tonnes de marchandises de chaque côté du port, qui ont dû être transportées par allers-retours, sans sécurité auprès de la marchandise.

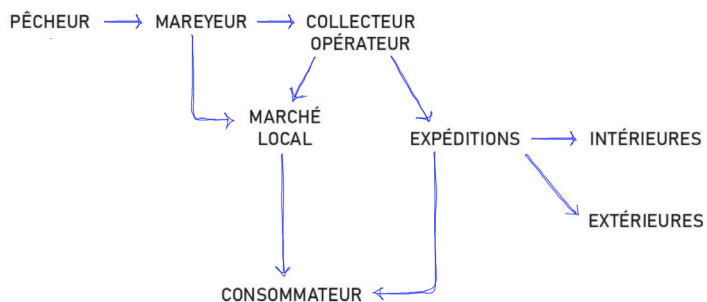
Tous les petits bateaux côtiers débarquent du côté Nord de la passerelle piétonne et ramènent donc le poisson en voiture jusqu'à la criée, pour éviter l'ouverture de la passerelle piétonne.

Les hauturiers ne restent plus à quai. Une fois la débarque terminée, un autre équipage monte, le bateau refait le plein de carburant, d'eau... et repart. L'argument de la visibilité des bateaux de pêche qui restent à quai pour conserver l'identité maritime du point de vue de la pêche n'est alors plus au goût du jour.

En revanche, le quai est occupé par du matériel de pêche et du stationnement de véhicules qui se chargent du transport entre le lieu de débarque et la criée, qui occupent alors l'espace du quai dans sa quasi-totalité.



La criée exporte 70% du poisson hors Normandie à Bordeaux, Boulogne, en Italie, en Espagne. Les invendus sont remis au lycée maritime, qui forme des pêcheurs, mareyeurs et divers métiers de la pêche. Très peu de poisson est disponible directement du pêcheur ou du mareyeur au consommateur.



Ces exports lointains ne participent pas au rayonnement identitaire de l'activité de la pêche, mais à l'inverse, la criée bloque le contact visuel de l'entrée de ville aux bassins, occupe l'espace public à l'excès par des locaux vétustes et surdimensionnés, et contraint les pêcheurs à une traversée difficile jusqu'au lieu de débarque, au prix d'un contact visuel de quelques heures des promeneurs sur les bateaux de pêche.

## **UNE APPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC PEU AVANTAGEUSE**

Les abords de la criée détiennent pourtant une importance capitale dans la promenade urbaine de la ville : elle matérialise l'activité de pêche cherbourgeoise, à laquelle les habitants sont fortement attachés, et ses abords composent spatialement le premier lien entre la gare et les bassins : le seuil du plus grand espace public de la ville, une étendue de respiration urbaine de 35 hectares.

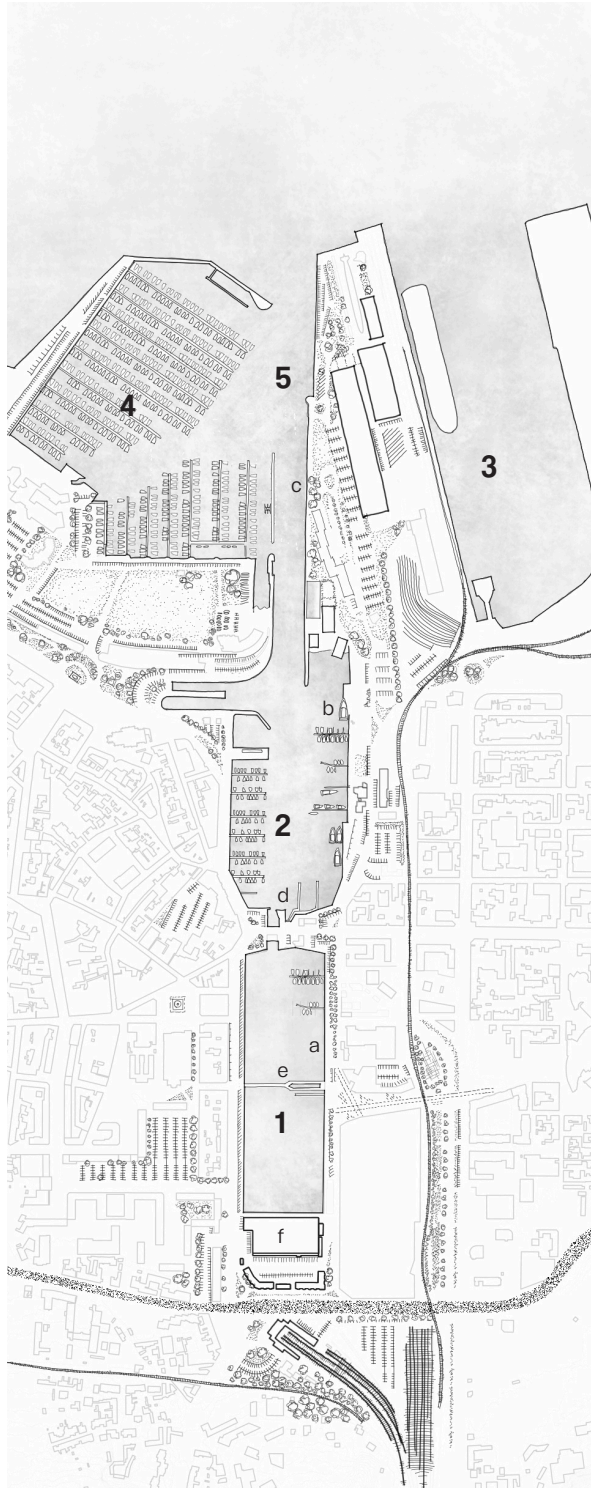
L'avant-port est un bassin de transit entre les bateaux de plaisance, chalutiers etc, et le bassin de commerce est le lieu où transitent les navires côtiers et hauturiers qui débarquent leur poisson dans l'actuelle criée. A l'instar des industries, celle-ci bouche le contact visuel entre l'entrée de ville et le paysage maritime.

Les abords de la gare ne sont pas les seuls en cause dans la faible occupation des bassins. Les quais sont aujourd'hui délaissés. La voiture est partout, de façon active ou passive : les voiries et les places de stationnement bordent le bord à quai et figent ses usages.

Au Nord-Est, côté ville industrielle, le quai en garde les traces. Il sert aujourd'hui d'espace de débarque, de stationnement et de friches qui semblent se détacher du centre-ville, qui gagnerait à inscrire l'ancienne gare transatlantique, patrimoine culturel fort de la ville dans le plateau piéton.

Le quai Ouest, est largement occupé par le stationnement, et le bruit des grands boulevards à 3 voies n'engagent que peu la promenade. Fort heureusement, la ville bénéficie d'une requalification du bord Ouest que nous développerons un peu plus tard. Si les travaux en cours ont quelques peu biaisé l'étude de terrain ci-dessous, nous relevons tout de même que l'impulsion donnée par la passerelle Michel Legrand pour relier les deux rives a très bien fonctionné.

Plan des bassins :  
occupation spatiale  
des quais,  
crédit de l'auteur



- 1 Bassin de commerce
- 2 Bassin de l'avant-port
- 3 Ferries
- 4 Port de plaisance
- 5 Gare maritime
  
- a Quai de l'entrepôt
- b Quai Lawton Collins
- c Quai Cité de la mer
- d Pont tournant
- e Passerelle
- Michel Legrand
- f Criée

Traçage sur le bassin de l'avant-port : flux, appropriation et occupation de l'espace public selon la méthode de Jan Gehl, crédit de l'auteur

Selon le modèle d'étude de Brigitte Svarre et de Jan Gehl, nous avons retracé, le temps d'une après-midi, le fil des trajets effectués par les usagers sur les quais du bassin de commerce et de l'avant-port. Ce jour, nous n'aurons pas été contraints par ces facteurs : l'ensoleillement est très agréable et le vent n'est pas trop fort.

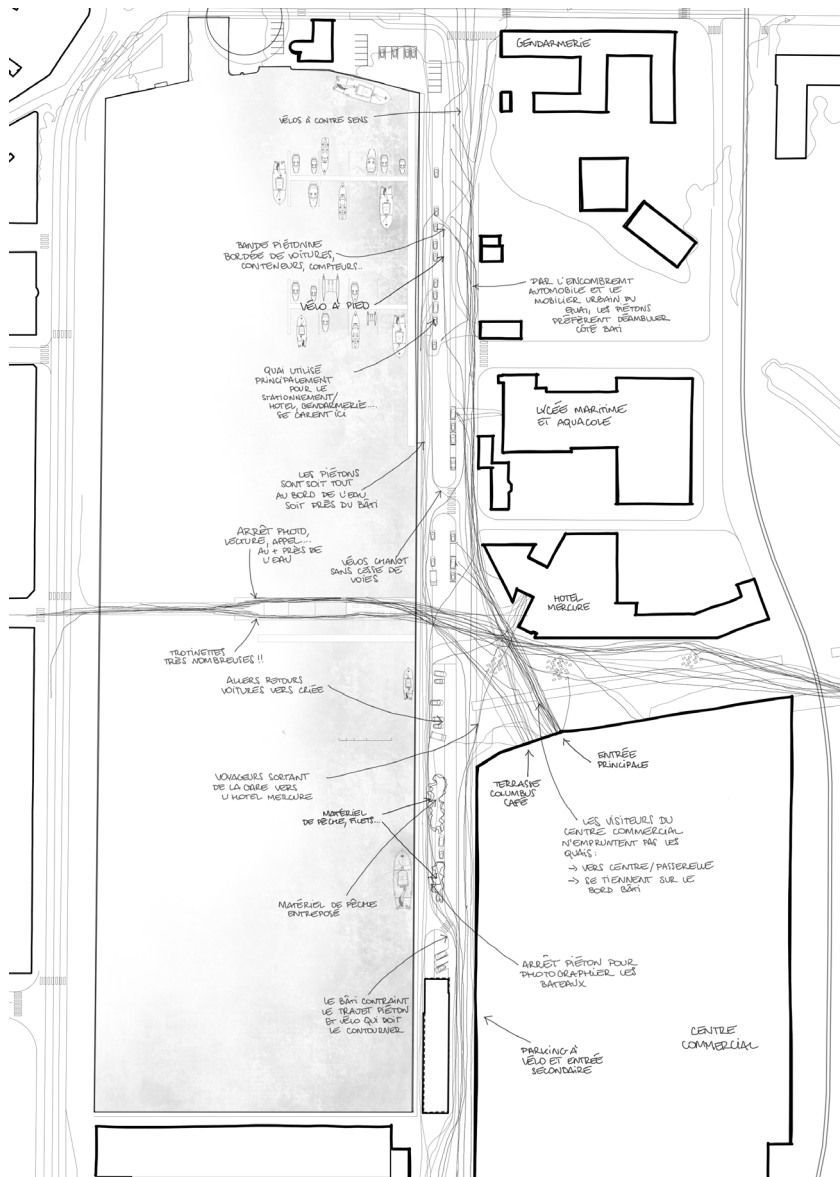
Bordé par un centre commercial gigantesque, le quai de l'entrepôt n'est pas un lieu de promenade actif. Quelques promeneurs s'arrêtent le temps d'un cliché au plus près de l'eau et traversent à nouveau la route pour se tenir côté commercial. La débarque des poissons par les navires côtiers au Nord près de la passerelle oblige le transport de marchandises par camionnette jusqu'à la criée, et encombre le quai par ces allers-retours de véhicules.

On relève successivement à 16h30, 17h30 et 18h30 un lundi ensoleillé, 13, 22 et 17 passages à la minute sur la passerelle Michel Legrand.

Au Nord de celle-ci, beaucoup de tracés sont en lien avec les places de stationnement. Quelques promeneurs s'y baladent, tantôt longeant le bâti à l'Est, traversant pour retrouver l'eau, et traversant de nouveau pour rejoindre le centre commercial par la place ou pour éviter le centre de marée. Les différences de sol semblent contraindre les poussettes à changer de trajectoire.

Quelques personnes traînent une valise en direction de la gare, ou s'ils en viennent, se dirigent vers l'hôtel Mercure. La circulation vélo est accrue : à contresens, au milieu de la route, sur le trottoir. Les cyclistes vont vite et changent régulièrement de voie : routière, piétonne, trottoir, quai... beaucoup se dirigent vers la gare, sans que je ne sache trop où ils se rendent. A ma connaissance, il n'y a pas encore de pôle multimodal. Peut-être reprennent-ils le train pour rentrer chez eux ?

La plupart des flux concerne l'accès au centre commercial, qui déploie timidement la terrasse d'un café.



Bassin de commerce : le quai de l'entrepôt

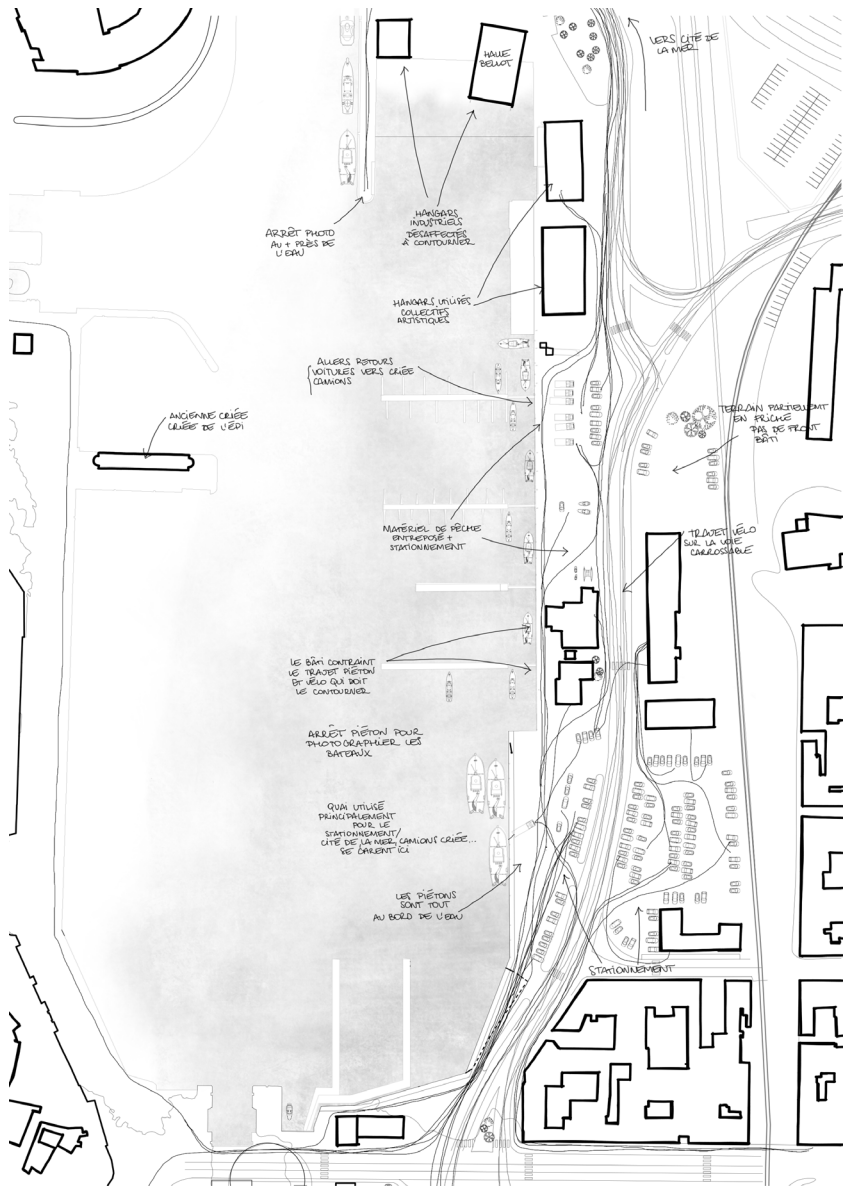
Traçage sur le bassin de commerce : flux, appropriation et occupation de l'espace public selon la méthode de Jan Gehl, crédit de l'auteur

Dans l'avant port, le quai Lawton Collins est principalement dédié au stationnement. Il n'existe pas de front bâti pour le moment : ce sont des façades classées selon Gehl comme « passives » : leur devanture est occupée par du stationnement, et les interstices entre le bâti constitue des friches utilisées comme parkings.

Les mobilités douces doivent circuler sur la voie carrossable, relativement dangereuse, tandis que les piétons qui circulent sur le quai doivent régulièrement contourner les bâtiments qui s'y trouvent, sans savoir où sont les limites de l'espace public autorisé. Bateaux, remorques et matériel de pêche occupent le quai. Les anciennes halles navales sont désaffectées et à l'abandon, obligeant un contournement de la promenade.

Le quai Lawton Collins est donc beaucoup moins pratiqué par les promeneurs et les cyclables que le quai de l'entrepôt du bassin de commerce. Pourtant, c'est ce quai qui fonde la liaison entre la rive ouest des bassins et la rive est, liant la Gare maritime au centre ville.

Un retard important en terme d'espaces publics est donc évalué. Par cet enclavement et son appropriation maritime peu avantageuse, le territoire est appréhendé comme une extrémité au temps capricieux et à l'activité nucléaire inquiétante, et souffre d'un manque identitaire notable qu'il est nécessaire de consolider par ce qui le compose. Autrement dit, un patrimoine historique et culturel fort, une facette industrielle assumée, et un espace public à l'horizon maritime affirmé.



Bassin de l'avant-port : le quai Lawton Collins

Les revêtements de  
sol sur les quais,  
crédit de l'auteur

Le sol des quais ne traduit pas non plus d'une bonne appropriation. Si le sol patrimonial du bord à quai semble relativement bien résister au temps, les différentes couches accumulées depuis le sont beaucoup moins. Différents bitumes se chevauchent, rouges, gris foncés et clairs. Des pavages de matériaux nobles comme le grès ou le granit sont accompagnés de pavés de béton, rouges, beiges, de stabilisés rugueux ou lisses, ainsi que de nouvelles dalles qui prennent place sur les espaces les plus récents.

Tous ces matériaux perturbent la lisibilité de l'espace mais aussi son appropriation, contraignant les flux.





## **Constater**

### **S'INSCRIRE : DES INITIATIVES EN FAVEUR D'UNE NOUVELLE MARITIMITÉ**

Déjà, ces constats ont été établis et sont à l'origine de projets en faveur du renouvellement de l'espace public et la ville, désireux d'une nouvelle maritimité pour Cherbourg. Ainsi, l'espace public est réaménagé par la réorganisation des voiries : l'intégration de transports en commun, le contournement routier par les terres en vue de désengorger le passage obligé du centre, mais également par des requalifications urbaines intra-muros révélant le patrimoine architectural et portuaire de la ville.

La passerelle Michel Legrand, construite en 2016 dans le cadre du projet « Entre terre et mer » de Serge Renaudie, en même temps que l'extension du centre commercial, vise à relier les différents quartiers et à donner plus de centralité aux bassins.

Elle accompagne la fusion des 5 communes aux alentours avec la ville de Cherbourg. Si les Cherbourgeois n'étaient pas favorables à son installation, elle paraît aujourd'hui indispensable aux piétons, cycles, et facilite leur traversée, qui évite le détour par le pont tournant ou par le carrefour de la gare.

Le renouvellement des voiries par l'élaboration du Bus Nouvelle Génération (BNG) ambitionne d'améliorer la lisibilité et l'accessibilité d'un nouveau réseau à l'échelle du Cotentin. Par ces nouvelles lignes, 66% de la population de Cherbourg se trouverait desservie. Aujourd'hui, 25 à 30% des habitants de l'agglomération ne possède pas de voiture.

L'impact de ce moyen de transport sur l'agglomération reste donc très grande.

Plan actuel de la desserte de bus sur la ville de Cherbourg, crédit Communauté d'Agglomération du Cotentin

Plan prévisionnel du Bus Nouvelle Génération, crédit Communauté d'Agglomération du Cotentin

58% des déplacements quotidiens se fait par ce mode, dont 70% des actifs<sup>1</sup> (contre 58.4% moyenne nationale).<sup>2</sup> Ceux-ci représentent 36% des déplacements dont 90% se fait à pied.

L'utilisation des transports en commun reste élevée également : 35% des usagers le privilégient face à un autre mode de déplacement. 4.5% de la population utilise ces transports, soit 6.5 millions de personnes chaque année (contre 26.8% pour des villes de taille équivalente).

Parmi eux, 64% ne possèdent pas d'autres moyens de transport, 24 % sont actifs, et 53% ont -26ans ou sont des scolaires. 10 500 usagers sont prévus par jour soit 28% supplémentaires.

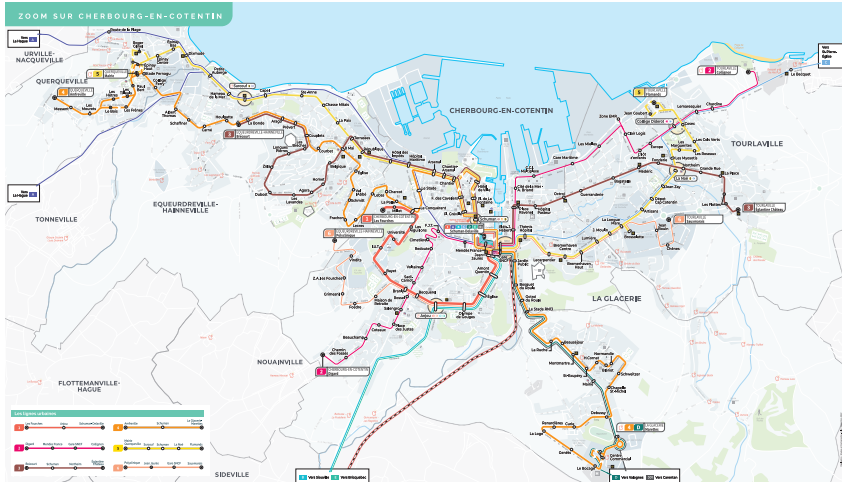
À l'instar de la passerelle du bassin de commerce pour les piétons, le BNG vise à améliorer les liens Est-Ouest de la ville. Il tend à éloigner les véhicules de l'espace de promenade des quais en ouvrant le champ de vision sur le patrimoine architectural et portuaire en intégrant les mobilités douces et, enfin, s'ouvrir à un public plus large en multipliant la fréquence de trajet et en élargissant les horaires de dessertes.

Pour ce faire, les 6 lignes actuelles sont réduites à 4, plus fréquentes et plus accessibles. Une première ligne littorale Est-Ouest longe la côte, une ligne littorale dans les terres sur les hauteurs, désenclave les quartiers hauts de l'agglomération et rendent l'accès au centre-ville, une ligne relie Cherbourg à l'hinterland, et enfin, une ligne centre-ville.

---

1 NOTICE BNG

2 Brutel Chantal, P. J. (2021). *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour les courtes distances*. INSEE, En ligne



Des activités industrielles qui masquent le paysage maritime : des initiatives en faveur de l'espace public

Le renouvellement du trajet de bus permet la valorisation du quai Alexandre III et du quai Carnot, à l'Ouest des bassins, côté centre. Le quai Alexandre III intègre les préoccupations liées aux submersions lors d'événements tempétueux, en se basant sur une prévision de +1m d'ici 2100.

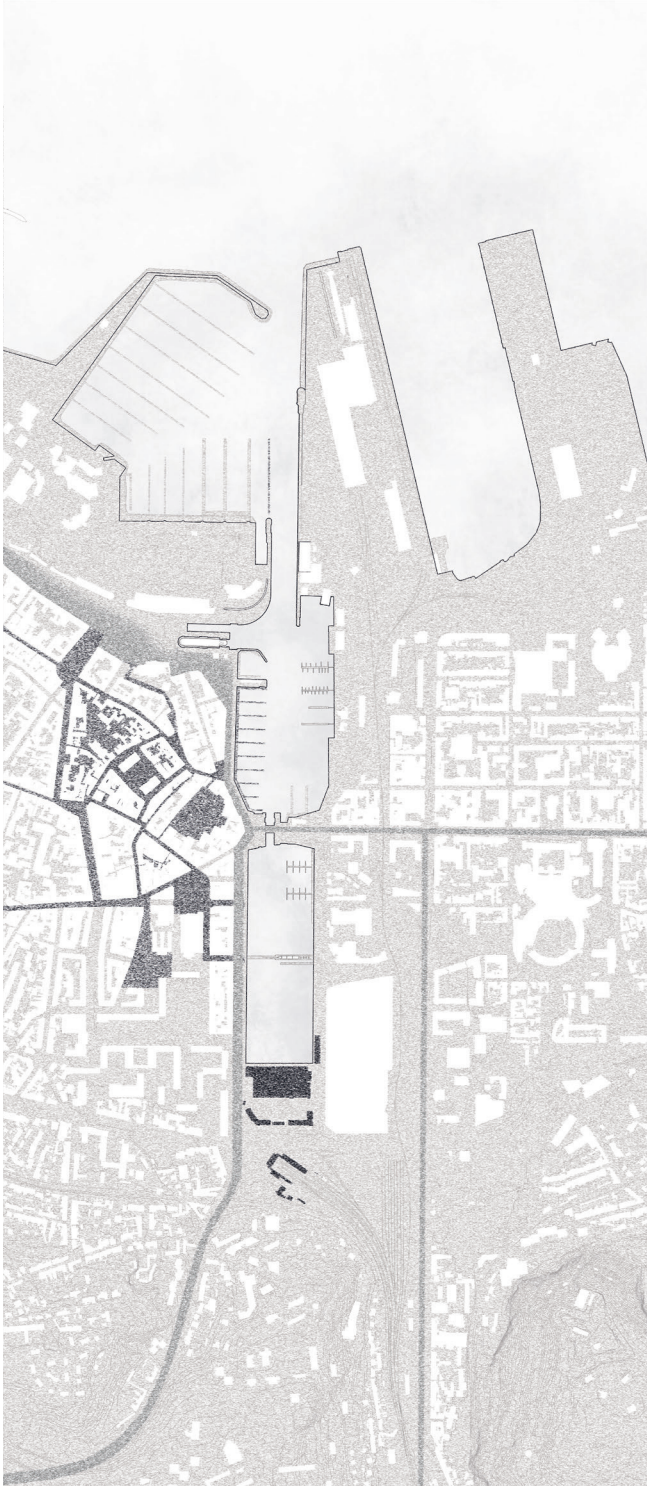
La circulation sur le quai en sera apaisée car les voiries seront dédiées majoritairement au transport en commun et à la mobilité douce. Celles-ci seront également mises en valeur par un schéma directeur cyclable tout au long du bassin.

De fait, le projet du BNG se veut à l'initiative d'un renouveau des usages de l'espace public et de ses pratiques en profondeur. C'est également l'occasion de perméabiliser la ville au moyen de l'intégration de matériaux verts et l'introduction de végétation sur les voies.

En concertation avec les habitants par le biais d'ateliers participatifs, intégrant leurs volontés et leurs points de vue sur les dysfonctionnements et les qualités du centre, le plateau piéton fait l'objet d'une récente requalification, qui verra le jour après les travaux du BNG.

Le plateau piéton présente une morphologie plus dense par rapport aux quartiers récents de la rive Est. Constitué en grande partie de petits commerces de proximité, celui-ci a grandement perdu de son attractivité ces dernières années face à la concurrence du centre commercial.

Ce dernier doit cependant retrouver de son attrait au regard de la centralité urbaine qu'il incarne, tant d'un point de vue urbain que d'un point de vue paysager. Le centre constitue le premier sol historique de la ville, où se rapprochent les éléments urbains et paysagers du site.



Finalement, à la suite de la fusion des 5 communes alentours, il devient le centre-ville de celles-ci et doit devenir une destination à part entière tout en s'inscrivant dans un réseau d'espaces publics existants et projetés pour initier une requalification des espaces publics dans leur globalité.

Suite à une perte de lisibilité dans la diversité des revêtements de sol notamment (bitume, peinture, pavés, macadam, granit ou dalles de béton...) le plateau piéton bénéficiera donc d'une homogénéisation du sol dans sa globalité, ainsi que de l'intégration de l'eau comme d'un élément fondateur de l'espace urbain, et un renforcement de la couche végétale.

La requalification de ces espaces du centre est liée au développement du trafic du BNG qui lie alors les quais au centre-ville en renforçant l'importance de l'eau dans la ville.

La sollicitation à utiliser les transports en commun s'est également accentuée par certaines politiques mises en place par la ville, réduisant le trajet de Valognes à Cherbourg en train à 1 euro. De nombreux actifs qui viennent des terres empruntent aujourd'hui ce moyen de transport, désengorgeant la ville de leur voiture, profitant d'un trajet à moindre coût et d'un gain de temps considérable.

De plus, l'une des requalifications les plus essentielles de l'espace urbain fut l'une des premières : celle du patrimoine architectural et portuaire de la Gare maritime en Cité de la mer, inauguré en 2002, qui tient le rôle principal de l'identification à un territoire et qui en devient un facteur de l'usage de l'espace public, comme nous l'avons vu selon les théories de Maria Gravari Barbas ou encore grâce à la référence de San Francisco.

Le contournement  
Ouest à l'étude,  
crédit de l'auteur

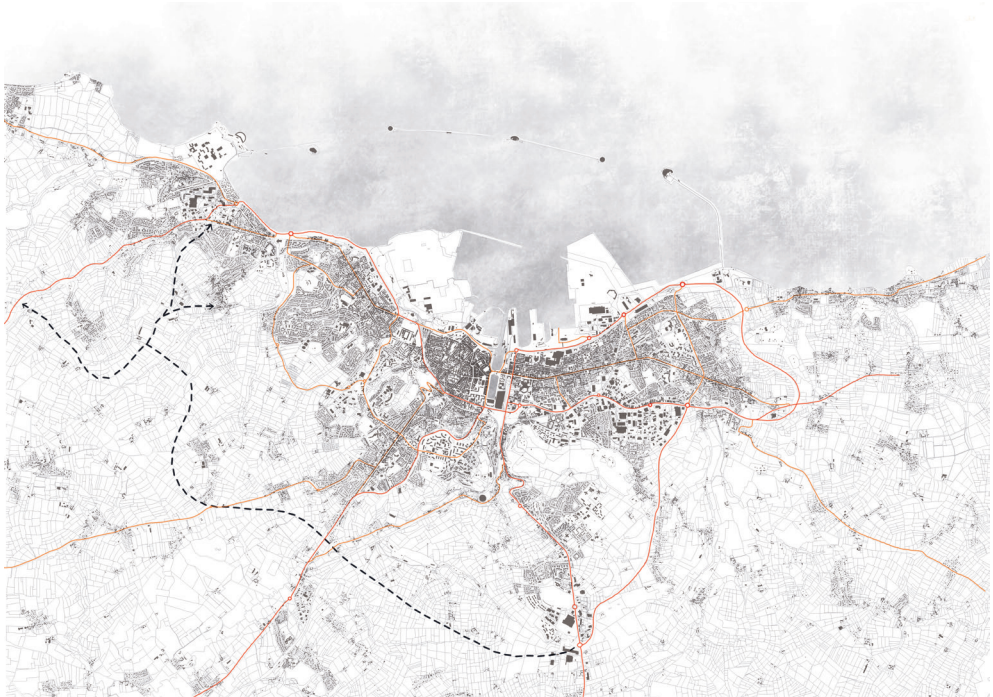
Enfin, si cette dernière impulsion au désengorgement de la ville est en discussion depuis des années sans jamais avoir vu le jour, elle semble être des plus nécessaires : celle du contournement Ouest.

La première étude du projet remonte maintenant à 20 ans. Un schéma directeur a été établi en 1998, comprenant les objectifs majeurs de l'opération. Parmi eux, il s'agit de faciliter la traversée de la ville via le carrefour de la gare, véritable autoroute à 12 voies, en désengorgeant la circulation. Il permettrait également de faciliter les liaisons Est-Ouest en évitant l'agglomération, et enfin, de désenclaver l'Ouest de la ville, aujourd'hui mal desservie, alors qu'elle concerne pourtant 30 000 habitants.

En d'autres termes, cette opération permettrait une baisse de 20% du trafic en centre-ville, et de 30% sur le carrefour de la gare, boulevard Pierre Mendès France.

La ville, en quête d'identité et de valorisation, en bénéficiant d'un réaménagement des réseaux, engage une nouvelle attractivité de la ville.

Tous ces projets font la force d'une renaissance accordée aux espaces publics de la ville et leur vitalité urbaine, qui restent fortement déficitaires au regard d'autres villes littorales.





## **LA NÉCESSITÉ D'UN SOCLE POUR LA VILLE**

Si la ville semble avoir clarifié son étendue par la récente fusion avec les communes aux alentours, il semble que son centre ne soit pas aussi clair, mais plutôt en quête de véritables limites. Au-delà du socle révélé par le plateau piéton, le manque d'un socle commun à la vieille ville et la ville nouvelle demeure.

Il s'agit ici de définir le rayonnement de la ville : si celle-ci s'est récemment jumelée aux villes alentours afin de diminuer l'impact des impôts dans le centre, cette fusion induit également une connexion des espaces de centralité urbaine. Auparavant représentés par le centre historique, ces nouvelles connexions révèlent que le point névralgique des 5 communes devient aujourd'hui celui des bassins. Manifestement, ces bassins qui semblaient opérer une scission dans la ville, se présentent aujourd'hui comme le point de convergence et d'ouverture vers la mer.

Selon Rinio Bruttossemo, les gares occupent la première place dans l'horizon urbain après la place et le marché d'hier, tandis que les terminaux maritimes offrent aux villes portuaires un atout majeur de développement urbain.

A Cherbourg, les bassins constituent le linéaire de l'entre-deux gares qui n'est aujourd'hui pas développé. Plus que l'entre-deux gares, le lieu des bassins est l'entre-deux mondes, la terre et l'ouverture à la mer, et l'entre-deux villes.

Bruttossemo distingue dans son analyse des terminaux de Venise, les abords paysagers et les abords « industriels » et explique que ceux-ci ont une portance tout à fait différente sur l'utilisation de l'espace.

Fig 1  
Le vide devant la gare,  
Carte postale des  
bassins vus de la  
montagne du Roule,  
1858

Fig 2  
La criée au premier  
plan de l'horizon  
marin,  
Photo prise de la mon-  
tagne du Roule, 2023,  
crédit de l'auteur

Quand les terminaux maritimes à proximité d'une zone industrielle présentent « un élément de « dissuasion », un environnement déplaisant (une des limites, des problèmes non résolus de la ville contemporaine étant que les zones industrielles sont souvent considérées comme des espaces à maintenir de toutes façons à l'écart, (..) ; cela peut constituer aussi un cadre tout prêt à « dialoguer » avec une structure comme celle d'un terminal intermodal, où le langage des technologies se trouve en affinité avec le paysage que propose la zone industrielle. »<sup>1</sup> le terminal maritime à proximité de la lagune offre « une valence positive, parce que la vue sur l'eau, le passage des grands navires, la présence d'un petit port sont sans aucun doute des éléments attractifs. »<sup>2</sup>

C'est aujourd'hui le cas à Cherbourg. Le terminal maritime n'est qu'une escale dont on cherche à s'extirper au plus vite, qui présente les caractéristiques industrielles citées par Brutossemo, tandis que le terminal ferroviaire aurait la capacité d'offrir les caractéristiques paysagères énoncées par le même auteur.

Manifestement, à l'arrivée en voiture, ou au sortir de la gare, impossible de pressentir la présence de l'eau. La gare est pourtant un terminus, le voyageur qui vient à Cherbourg ne fait pas qu'y passer, il y descend.

Au premier regard, c'est une gare routière et un énorme bâtiment opaque qui s'offre à eux. Néanmoins, le déhanché que celle-ci esquisse semble vouloir regarder vers la mer. C'est d'ailleurs l'application qu'on lui trouvait au XIXe siècle...

---

1 Bruttomesso Rinio, D. G. (1996). *Circuler entre terre et eau. Les gares intermédiaires sur le front de mer.* « Les Annales de la recherche urbaine : Gares en mouvement »

2 *ibidem*

418. - CHERBOURG. - Vue générale prise de la Montagne du Roule



Ouvrir les vues sur les bassins : un nouveau plateau maritime pour relier les entrées de ville,  
crédit de l'auteur

Par l'entrée maritime, le premier pied posé sur le sol cherbourgeois est celui d'une traversée laborieuse d'un milieu barricadé de clôtures avant de traverser la ville le plus vite possible pour en sortir ou rejoindre son logement. Peu de voyageurs se trouvent à flâner en ville, ne sachant pas où se rendre à la sortie du bateau, si tant est qu'ils savent où se trouve le centre.

Il s'agit par ce postulat, de relier ces deux espaces en un socle commun, avec pour qualité principale opérante, la proximité des bassins.

Par cette connexion entre les terminaux, le quai devient alors la grande halle aux voyageurs, un lieu de transport actif qui anime la ville et dont elle devient le fond de scène, sans en occulter les caractéristiques.

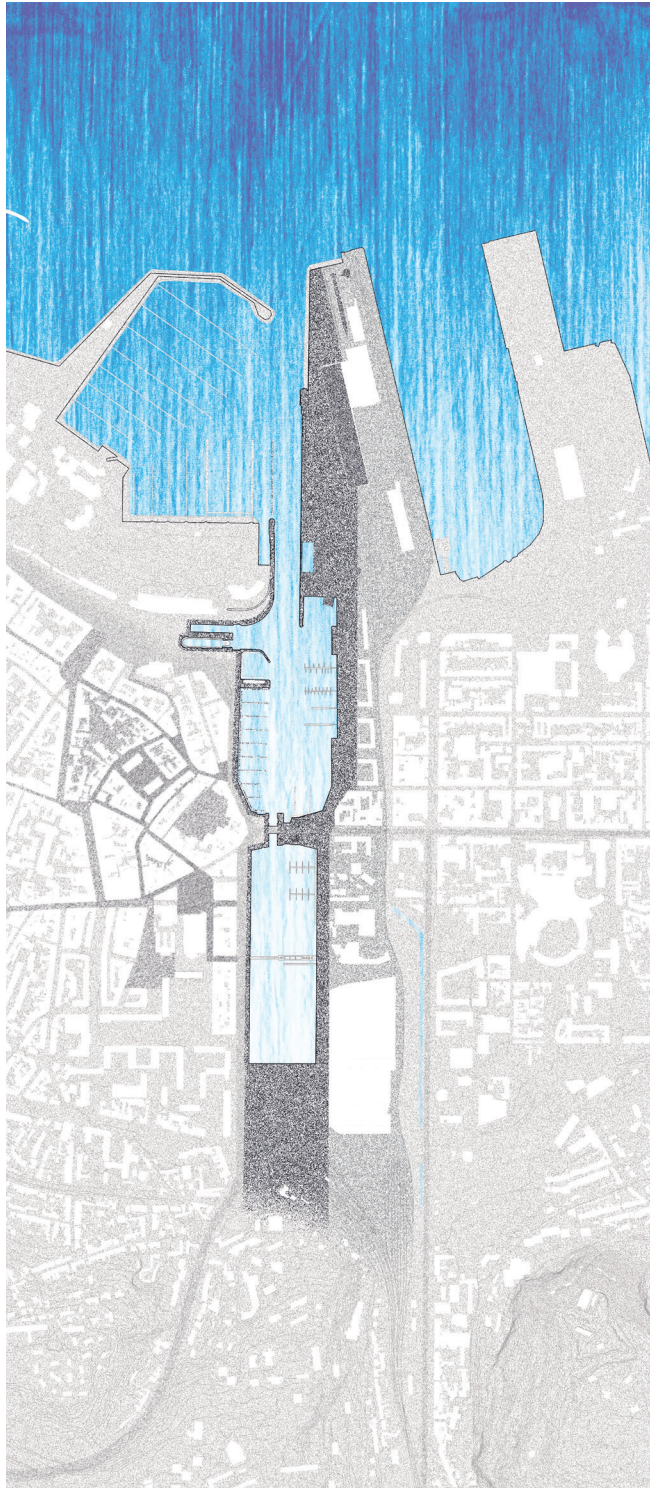
« Le projet visera à inclure la présence visuelle de la zone industrielle dans le paysage autour du terminal, sans chercher à « l'effacer », mais en mettant au contraire en évidence ses caractéristiques de « lieu de travail » ; Il cherchera à identifier et valoriser au maximum les ressources existant dans la zone, qu'il s'agisse de la nature (eau, canal, lagune, etc.) ou des éléments attractifs (petit port, bateaux, navires de passage, bâtiments historiques, circuits, etc.). »<sup>1</sup>

Le projet ambitionne donc de revaloriser l'identité maritime de Cherbourg dès son entrée dans la ville par les voies fluviales et terrestres par une grande logique urbaine, en reliant gare routière et gare maritime par un socle urbain, premier seuil de la ville.

Celui-ci permet à la fois le repérage urbain des voyageurs et l'accessibilité des locaux qui profitent enfin d'un rapport de promiscuité à l'horizon marin, tout en mettant en lumière les éléments structurants du territoire, en magnifiant le quai Est, qui, allié à l'autre rive, forme le grand plateau maritime de la ville.

---

<sup>1</sup> *ibidem*



## LES BASSINS, POUMON URBAIN

Avant / après de  
la place Amager  
à Copenhague,  
Danemark,  
crédit Carfree

Si l'invasion de l'espace public par les véhicules a nettement fait baisser la qualité de ceux-ci, ce déclin a généré une recherche de transition et de renaissance des zones urbaines, permettant une nouvelle appropriation de l'espace pour les activités récréatives et nécessaires : l'apaisement du transport véhiculé et le retour du vélo, l'apparition de rues piétonnes et d'activités urbaines.

C'est ce que nous chercherons à retrouver sur le quai Est du bassin de commerce et de l'avant-port, les bassins étant sans conteste, le lieu qui possède d'ores et déjà des qualités non négligeables.

« La ville comme paysage, l'accordement de la résidence et des loisirs, le contact avec la nature... sont les nouveaux caractères de l'habitat urbain que les bassins, les docks et les terre-pleins permettent d'atteindre peut-être plus facilement qu'ailleurs. Ici, le contact avec les éléments est déjà réglé, adouci, civilisé par cette interface que constitue le port. »<sup>1</sup>

La proximité des bassins et le potentiel d'évolution urbaine des abords bâtis permettent d'imaginer le quai Est comme une avenue piétonne. Le quai Ouest a été réaménagé en faveur du BNG, et traite également l'avenue Carnot, parallèle au quai, assurant la desserte des îlots par l'arrière.

À titre d'exemple, la transformation de la Stroget street, principale rue commerçante de Copenhague en rue piétonnière en 1962 est ici inspirante. Si les Danois s'y sont d'abord montrés réticents, ses 11km en sont beaucoup plus qualitatifs et les commerces sont valorisés, forgeant leur identité au regard des grands centres commerciaux. La circulation piétonne s'est vu augmenter de 35%, et 6 ans plus tard, c'est le sol tout entier qui est réaménagé.

---

<sup>1</sup> Gras, P. (2010). *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires* (1940-2010). Paris, p163



En fait, le caractère piéton ou carrossable d'une rue détermine la sérénité de l'usager ; la peur et la libre appropriation de l'espace. A Copenhague toujours, Gehl recense les lieux où les parents tiennent par la main leurs enfants ou bien les laissent courir partout, indice sur la libre appropriation de l'espace de la rue dans sa totalité, et de fait, sur son animation.



### Tenus

Rue routière : 86%  
Rue piétonne : 29  
Piétons prioritaires sur les  
voitures : 64 %



### Libres

Rue routière : 14%  
Rue piétonne : 71%  
Piétons prioritaires sur les  
voitures : 36 %

Dans la capitale danoise, on se soucie de la qualité de vie urbaine depuis 40ans déjà. Cette caractéristique est manifestement mesurée au même titre que n'importe quelle autre étude décisive dans les politiques municipales.

En rendant la berge piétonne, la vie peut reprendre sur le quai. Les contraintes d'usages que nous avons esquissées plus tôt seraient diminuées et cela assurerait la tranquillité des usagers de la mobilité douce.

Le stationnement étant limité au parking existant du centre commercial (1 100 places sur 3 étages), le quai est alors rendu disponible à qui veut s'y promener, et n'est plus obstrué par le stationnement de voitures ventouses.

Ces exemples de Copenhague, Melbourne... témoignent de la vitalité urbaine qui leur est associée et valent leur réputation mondiale, à l'origine d'une grande influence en faveur de l'espace public.

La volonté de reconquérir une identité maritime de bon augure se fait ressentir ces dernières années au sein de l'agglomération. La requalification de la berge Ouest dans son ensemble diffuse cette volonté à l'Est de la ville et prolonge l'élan donné vers le grand large.

À Cherbourg, la mer entre dans la ville avec les proportions d'un fleuve qui peut être traversé de manière quotidienne. Les bassins occupent une place centrale dans le paysage urbain, et malgré une certaine distance de la rade depuis le centre-ville, ils constituent un lien formidable avec la mer, une rencontre entre l'eau douce et l'eau salée, la mer et la montagne.

En rendant le quai piéton jusqu'à la Cité de la mer, le socle urbain constitue l'entrée de ville par voie terrestre, et l'échappatoire sur l'horizon maritime trouve encore plus d'engouement. Exposé Ouest, le quai garantit un ensoleillement maximal permettant diverses activités de plein air, invitant le déploiement des terrasses, de bistrotts et des étals de commerçants qui pourront animer la vie du quai.

## **Témoigner par le projet : un quai, un sol**

### **LE SOCLE**

Dans un grand schéma directeur, le projet déploie un socle urbain qui tisse un nouveau lien avec l'horizon maritime. Il relie les figures urbaines structurantes de la ville : la gare ferroviaire et la gare maritime, entrées de ville par la terre et par la mer. Du Nord jusqu'au Sud, le quai Est est travaillé selon plusieurs stratégies telles que le risque de submersion, l'ouverture du quai sur les bassins, ainsi que la connexion entre les grandes dynamiques paysagères du site : l'eau et la montagne.

Le parvis de la gare ferroviaire, lieu de rencontre entre l'eau et la terre, se voit libéré de la criée qui est délocalisée sur le quai Lawton Collins. C'est un nouvel espace disponible, à la confluence entre les 5 communes voisines de Cherbourg, qui fait écho à la deuxième entrée de ville, le bout du monde ouvert sur la rade, la Gare maritime.

Celui-ci est libéré d'un espace de stationnement gigantesque, permettant la végétalisation de cet espace délaissé, affirmant un seuil au patrimoine architectural qu'elle représente, ainsi qu'un parc à l'échelle du bâtiment et de son programme.

Un gradient végétal est donc attribué à ces deux portes d'entrées urbaines, qui se connectent par la végétalisation des quais.

Le parc de la cité de la mer propose une grande pelouse arborée et des équipements sportifs. Une végétation dunaire prend place sur le lieu, en rapport avec l'horizon marin. Les arbres existants, des grands pins vieux d'une cinquantaine d'années sont protégés.

Schéma des bassins :  
stratégie de  
submersion et  
stratégie végétale,  
crédit de l'auteur

La place des bassins, est plantée d'arbres qui semblent descendre de la montagne en direction de l'eau. Une végétation organique fournie protège donc l'esplanade de la circulation du boulevard.

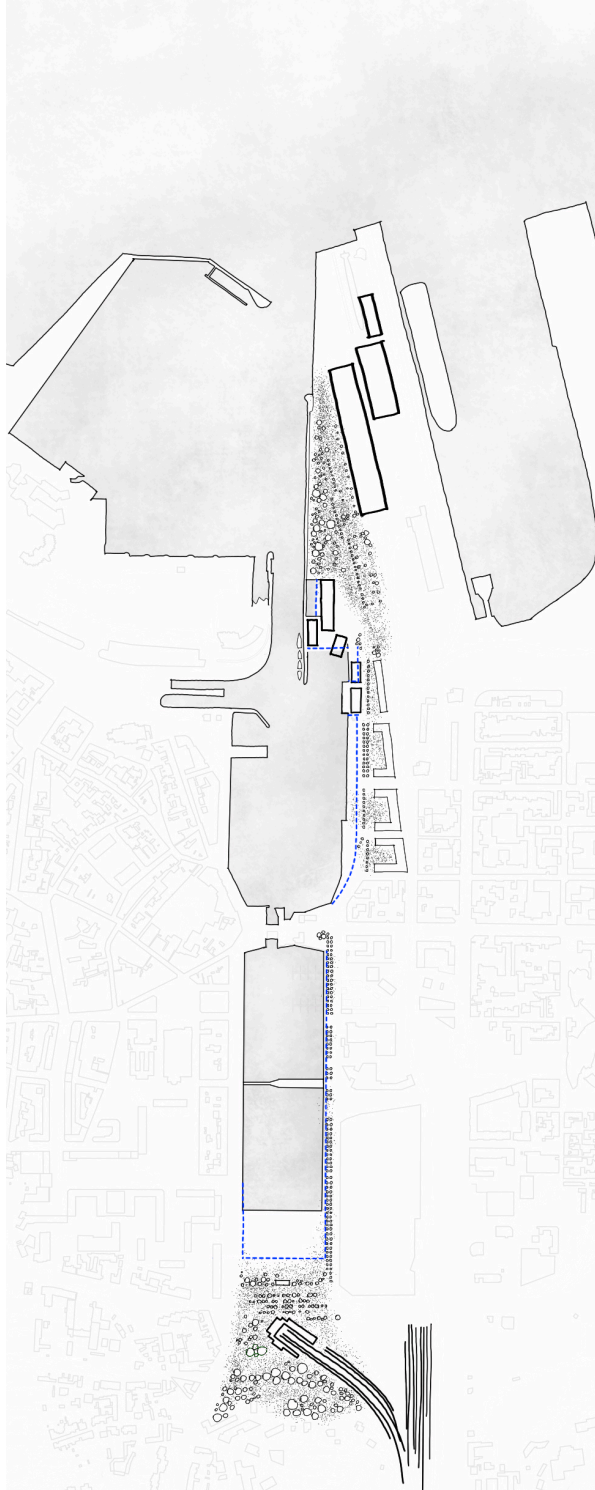
Entre ces deux entrées de ville, deux séquences se présentent sur les quais. Une première entre l'eau douce de la Divette et l'eau salée du bassin de l'avant-port, sur le quai de l'entrepôt, et une seconde sur le quai Lawton Collins, qui ambitionne de bâtir le nouveau front d'eau urbain qui anime le quai et accueille la débarque des bateaux près de la nouvelle criée.

Le projet se veut impactant dans le rapport que les quais entretiennent avec l'eau : comment l'appréhender face au risque, et comment en faire un élément acteur de la vitalité de l'espace public.

Sur la place, les marées modifient l'espace public au quotidien par la montée de l'eau sur une pente douce.

Les quais de l'entrepôt et Lawton Collins en sont également modifiés exceptionnellement, à marée haute à horizon 2100.

Le parc de la Cité de la mer accueille un jardin de pluie qui favorise la biodiversité du site. Celui-ci peut recueillir les eaux pluviales mais aussi les eaux marines lors d'épisodes tempétueux, dont la perméabilisation du sol favorise l'évacuation.



## LA CRIÉE

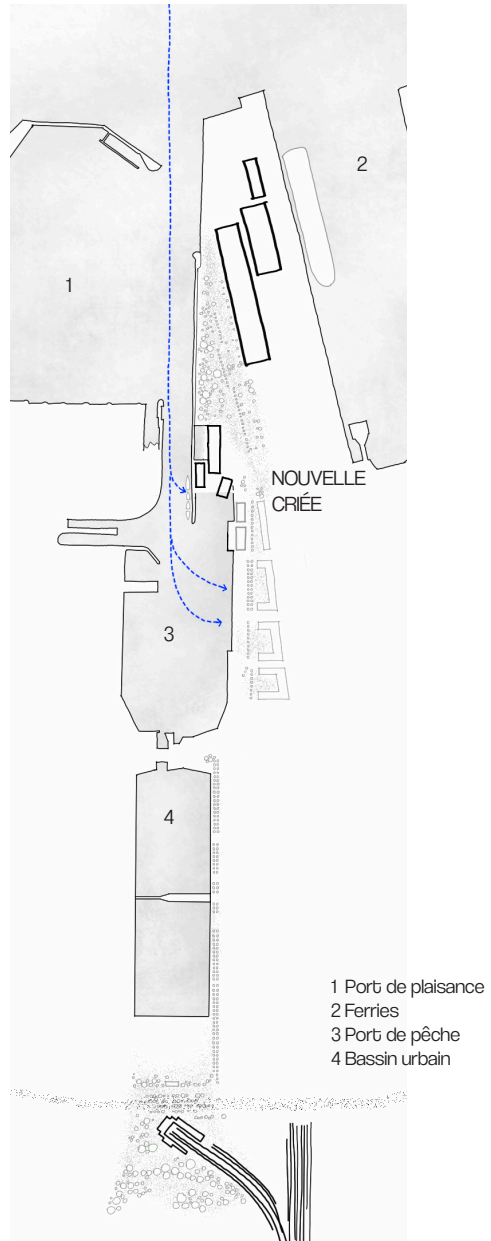
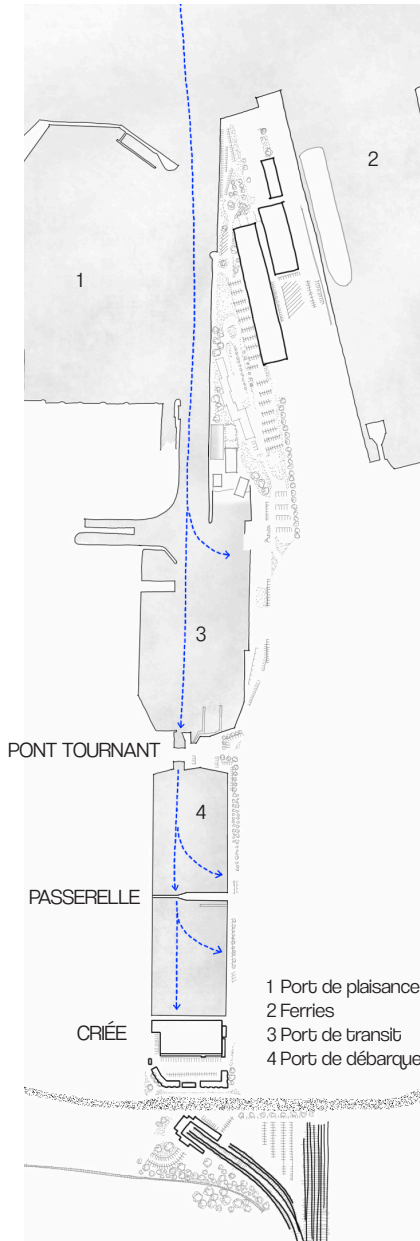
La relocalisation de la criée : nouveaux trajets types d'un chalutier jusqu'à son lieu de débarque, crédit de l'auteur

Si le projet ambitionne de revaloriser l'identité maritime de Cherbourg dès son entrée dans la ville par les voies fluviales ou terrestres, reliant gare routière et gare maritime, le travail des quais requestionne la place de la criée et son accès.

Pour ce faire, la criée est délocalisée sur le quai Lawton Collins, dans le bassin de l'avant-port. Elle y trouve des hangars industriels de chantier naval qui, réaffectés, sont désormais adaptés à la taille de l'activité de la pêche. Cette opération permet de faciliter la débarque des bateaux, qui n'ont plus à traverser le pont tournant et la passerelle Michel Legrand, désengorgeant ainsi la circulation du centre.

Les ports sont hiérarchisés : les chalutiers ne vont plus jusqu'au bassin de commerce, libérant ainsi la circulation du pont tournant, ils accostent et débarquent le long de la jetée Est du quai Lawton Collins. Le bassin de commerce devient un bassin urbain, offert aux habitants, appropriable et disponible.

La nouvelle criée s'élanche le long du quai, parallèlement aux flux et à la débarque des bateaux. Sur le quai, elle trouve une tout autre échelle, un autre rayonnement dans le territoire, et de fait, une autre résonance dans l'identité maritime de la ville. Par son implantation, elle se saisit de la jetée, accès fluvial pour accoster, et est intégrée dans une balade urbaine entre les deux gares de Cherbourg. Il s'agit de faire de ce lieu un réel centre de marée, un lieu vivant tout au long de la journée, qui affirme son identité maritime non plus comme la débarque du poisson uniquement mais comme la démonstration complète d'un savoir-faire culturel et culinaire.



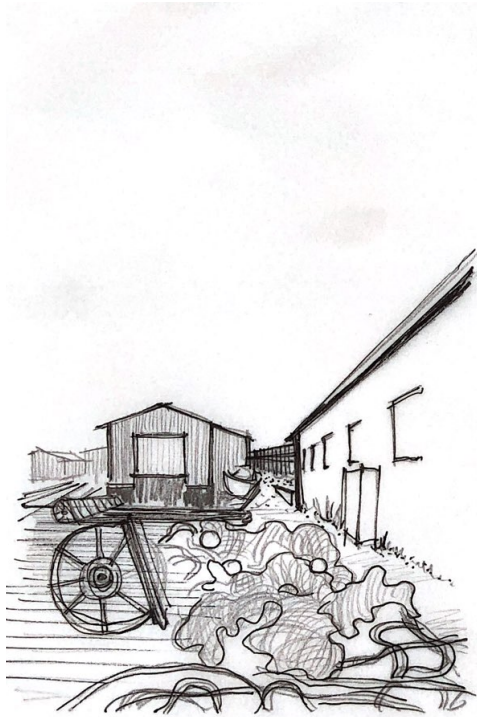
Les hangars industriels réaffectés pour une nouvelle criée, entre le centre ville et la Gare maritime, crédit de l'auteur

Une première halle est dédiée à la débarque du poisson et au tri de la marchandise. deuxième est dédiée au mareyage, au lycée maritime ainsi qu'à un restaurant d'application et une poissonnerie qui ouvre ses portes au public. La Halle Bellot, la plus singulière, résonne avec la place des bassins. Par son inclinaison, elle s'adresse à ce qu'il y a au-delà du pont tournant. Elle est intégrée à la balade urbaine, lors d'évènements exceptionnels ou au quotidien, prête à accueillir des manifestations culinaires, un salon du poisson ou des ateliers d'apprentissage ouverts au public.<sup>1</sup>

En investissant les hangars industriels, le patrimoine désaffecté du quai reprend vie tout en revalorisant la promenade du centre-ville jusqu'à la Cité de la mer, déjà visible sur l'horizon depuis le quai Lawton Collins et entre les hangars.

---

<sup>1</sup> Voir plans en annexe



## LA PLACE

La criée, relocalisée sur le quai Lawton Collins, laisse derrière elle un espace public à nouveau disponible, ouvrant les perspectives sur l'horizon marin. La place des bassins devient le point névralgique de la ville et des communes aux alentours de Cherbourg. Elle est dessinée comme une plage urbaine, en accord avec les différentes appropriations du bord de l'eau oubliées au fil du temps.

Ainsi libéré, le sol descend par une pente douce pour toucher l'eau, dont les marées rythment l'espace public au fil de la journée, à l'image d'un estran urbain.

L'eau monte pour approcher au plus près la vie urbaine, immergeant partiellement la place, pour tremper ses pieds lors d'épisodes de chaleur ou en guise de toile de fond pour des représentations urbaines, permettant la vue sur les bassins et sur la montagne du Roule.

A marée haute, l'espace est immergé de moitié. Lors d'épisodes de submersions exceptionnelles ou de grandes marées à prévoir, toute la place est sous l'eau. Le niveau de mer le plus haut est contenu par une grande banquette urbaine qui se poursuit le long du quai de l'avant-port, et qui délimite la zone submersible.

La gare routière est maintenue pour accueillir un bar ou un café, sur une esplanade généreuse, où peuvent se dérouler des événements revendicatifs ou des manifestations ponctuelles comme la finale de courses nautiques.

La mer et la montagne se rencontrent à ce point stratégique. La végétation des côteaux descend le long de la place, qui agissent comme un filtre végétal, protégeant l'agitation du boulevard de l'esplanade des bassins. Composée de bosquets fournis, la végétation semble être plus éparse à l'Est de la gare routière, en permettant les percées visuelles lointaines à l'arrivée en ville en voiture.

À l'image de la recherche urbaine de Maria En-Neijari, ici, l'espace est dans sa quasi totalité, un sol minéral. Sa pente douce, dirigée vers l'eau, orientée plein Ouest, ainsi que sa proximité avec l'eau lui confère un caractère de plage urbaine.

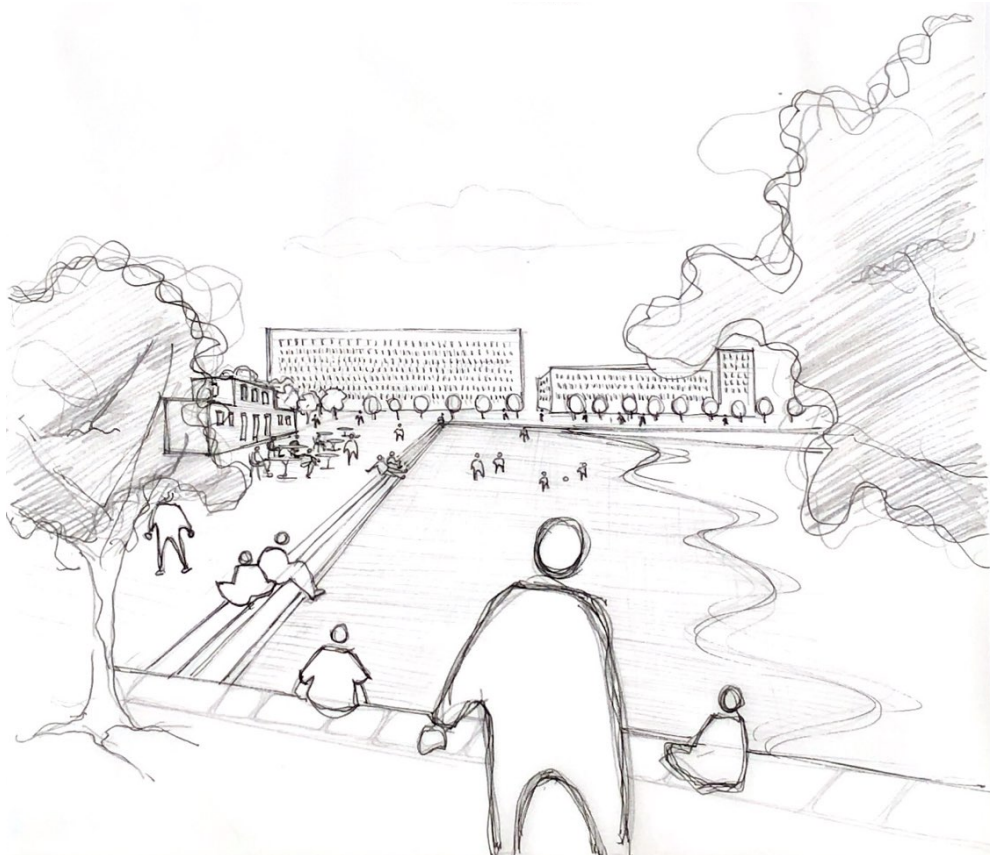
Mais la véritable force de ce lieu réside dans sa disponibilité. Il trouve sa place à la confluence des 5 communes de Cherbourg en Cotentin, offrant un espace libre comme il n'en existe pas encore.

Disponible comme plage urbaine lors de fortes chaleurs, comme lieu manifeste lors de revendications importantes, ou comme lieu de fête.

En faisant de lui un lieu disponible, tous les autres espaces en sont magnifiés. Le centre commercial peut déployer ses terrasses qui profitent du lien direct au bassin, sur un quai rendu piéton, allant de la gare ferroviaire au Sud, à la Gare maritime au Nord.

L'horizon maritime est donc libéré dès la sortie de la gare, inspirant ainsi la promenade jusqu'au Nord, à la découverte de la rade.

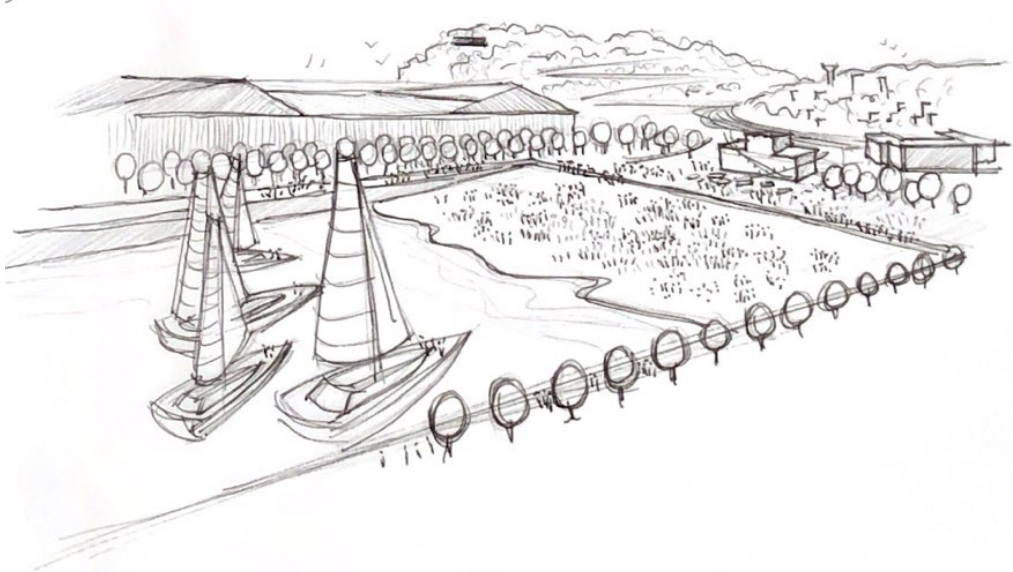
La première extrémité de ce grand socle urbain est déterminée par des dalles de grès gris, marquant l'entrée dans la ville, et qui se poursuit par un sol de pavés de granit, qui plonge jusqu'à l'eau. L'eau viendra noircir ceux-ci par les mouvements de la marée.



Marée haute de grande marée

## L'ESTRAN URBAIN

Un espace qui évolue au fil des marées

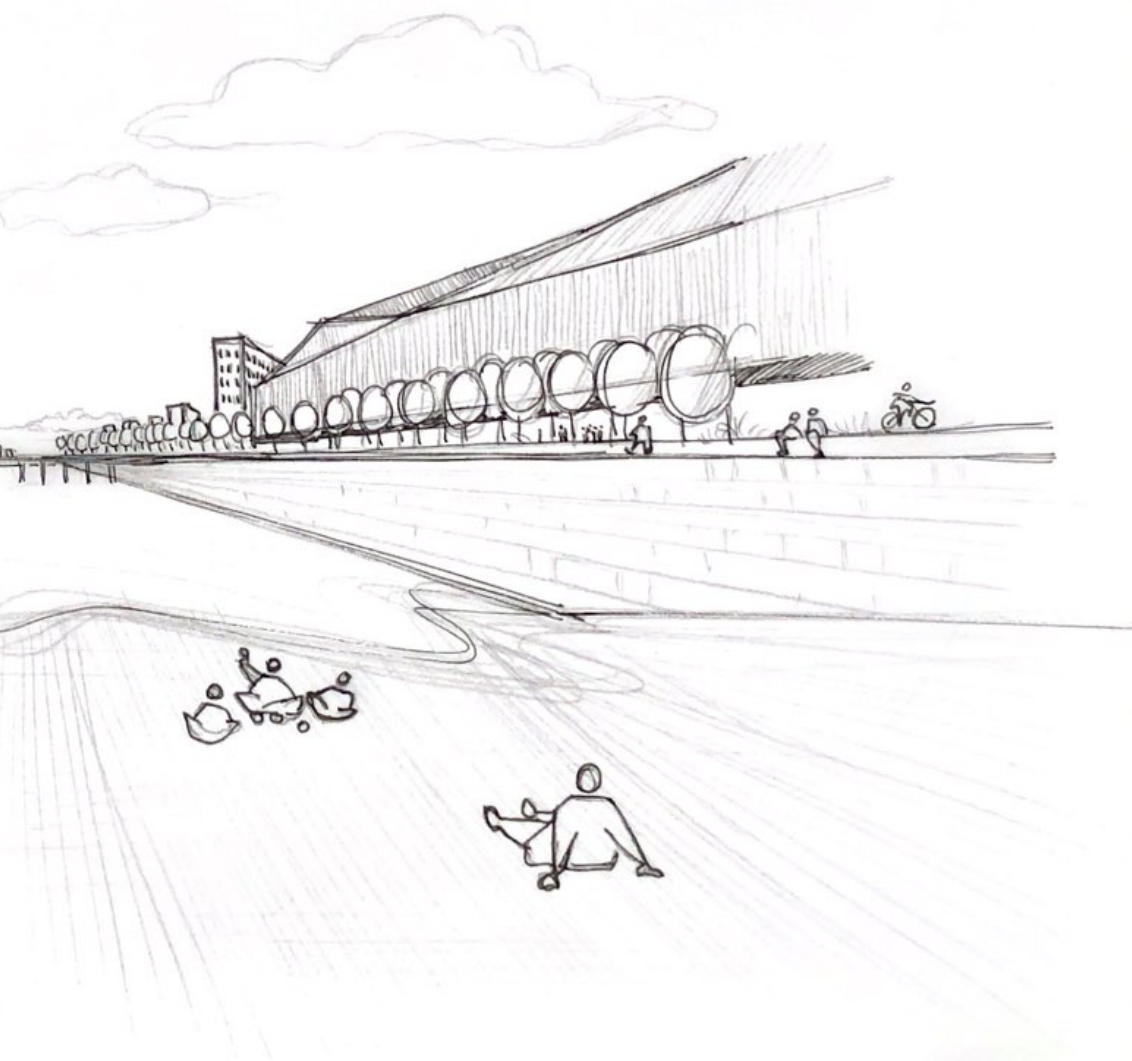


Marée haute +1m : 15m



LIBÉRER LA VUE  
Perspective sur le paysage maritime





## L'ÉPAISSEUR

L'aménagement des berges est travaillé de façon à surélever le sol en prévision de la montée des eaux et des épisodes d'inondations de plus en plus fréquents, permettant ainsi une appropriation différente de l'eau au cours des marées et de la journée.

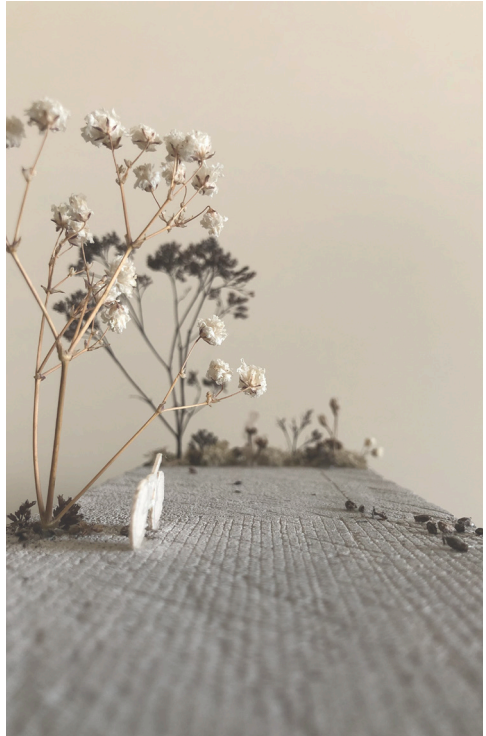
Enfin, dans une démarche globale, le projet ambitionne de redonner une place prépondérante aux piétons et aux cyclables sur les quais afin de favoriser la vitalité de ces espaces.

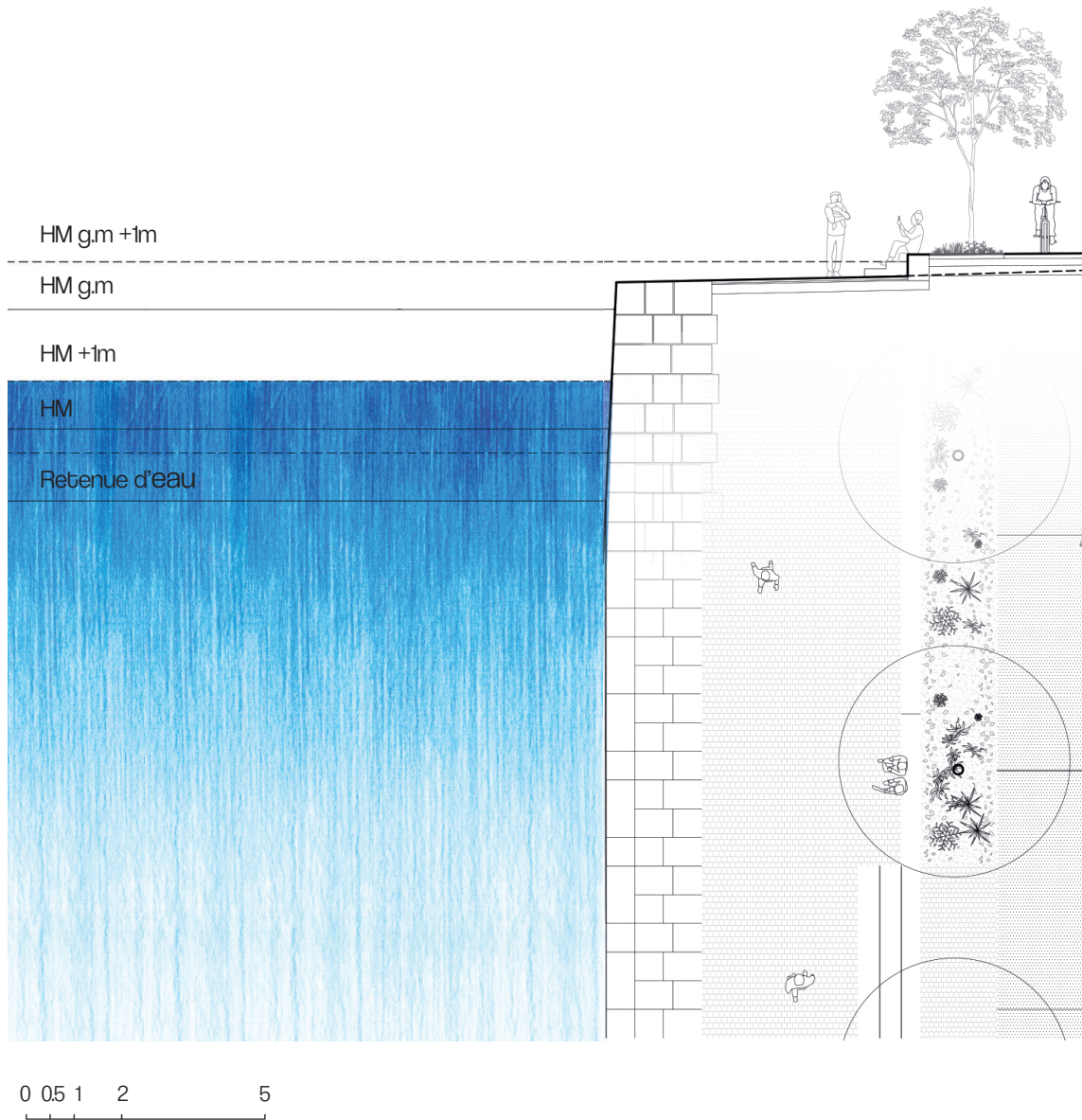
En retirant la voiture sur le quai Est, l'accès est possible par l'arrière des îlots, permettant au quai de s'étendre jusqu'au front bâti.

Celui-ci peut déployer ses commerces et ses terrasses directement sur l'espace du quai, qui présente, nous l'avons dit, 3 séquences différentes : une première, sur le quai de l'entrepôt, attenant au bassin de commerce, plutôt étroit. Le bassin est profond de 4m minimum de retenue d'eau, et la montée des eaux prévue par le GIEC d'ici 2100 est envisagée par une surélévation du sol, intégrant un nouvel alignement d'arbres le long de l'eau, dans une épaisseur permettant une assise du côté du quai. C'est cette nouvelle banquette urbaine qui fait le lien avec celle de la place des bassins plus au Sud. Elle imite le bord à quai patrimonial par sa matérialité de granit massif.

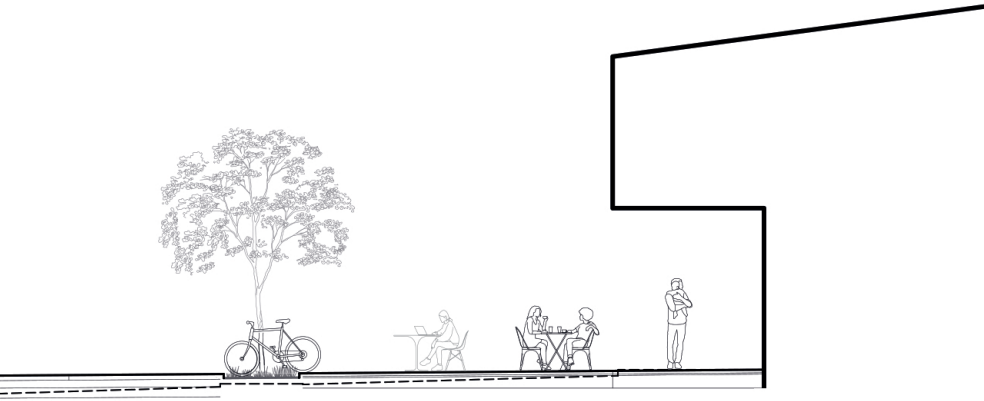
Le piéton est donc protégé par la surélévation de la piste cyclable et les flux ne se croisent pas dangereusement. Entre le granit, le quai est composé d'un pavé de granit beige et gris, dans les teintes du sol de Cherbourg, scié sur les plus grandes surfaces pour un confort de marche, et clivé pour les espaces plus techniques qui accueillent le mobilier urbain.

Au pied des hêtres et des bouleaux, se développe une strate végétale basse propre aux bords de mer.



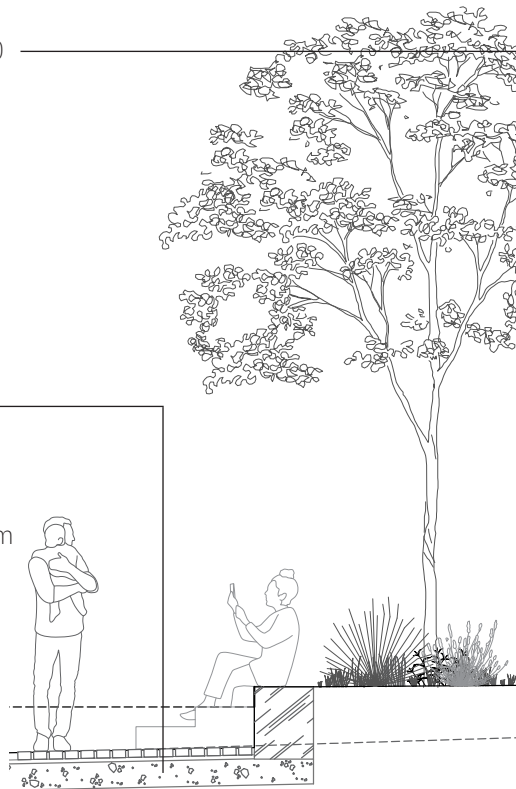


QUAI DE L'ENTREPÔT  
**Prévenir du risque de submersion**



Béton désactivé lisse 300x300x500  
Couche de pose : sable 15cm  
Couche de fondation :  
gravats 20cm

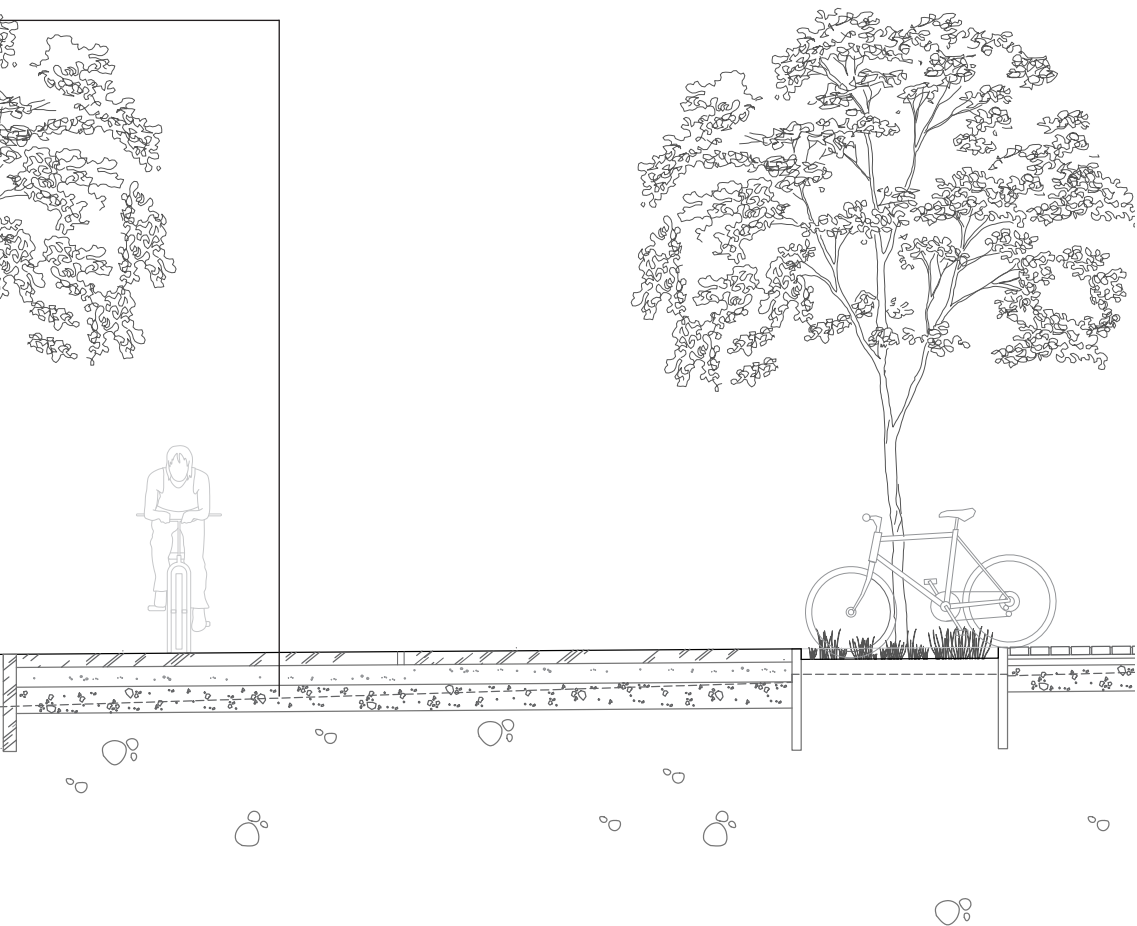
Assise granit 45x45x600  
Pavés en granit rustique 10x10x6  
Couche de pose : sable 3cm  
Couche de réglage : graviers 5cm  
Couche de fondation : gravats 20cm



0 0.3 0.5 1

## QUAI DE L'ENTREPÔT

Habiter le quai : une assise en granit

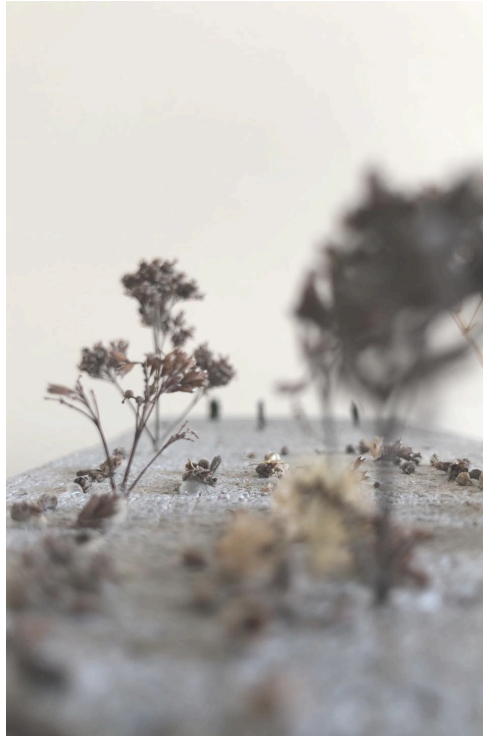


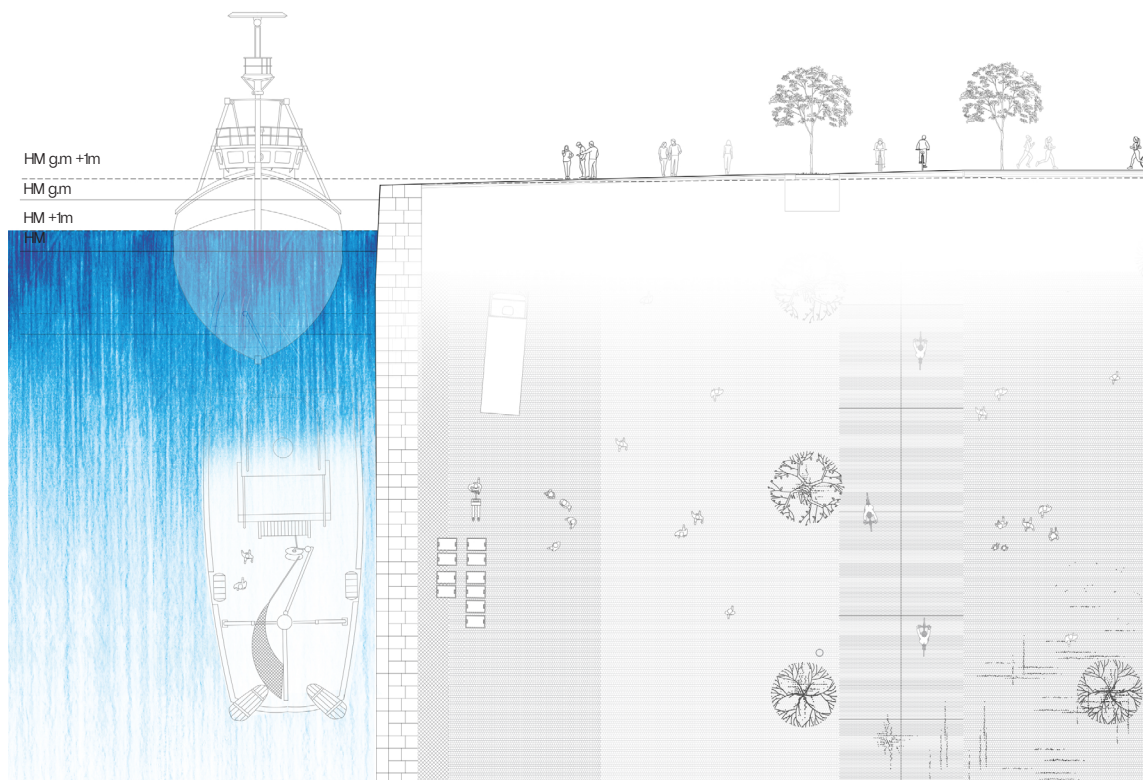
Si le quai de l'entrepôt invite à s'approprier l'espace de la rue dans sa totalité jusqu'au pont tournant, le quai Lawton Collins, quai industriel peu actif, offre de nouveau son activité comme un spectacle à ciel ouvert.

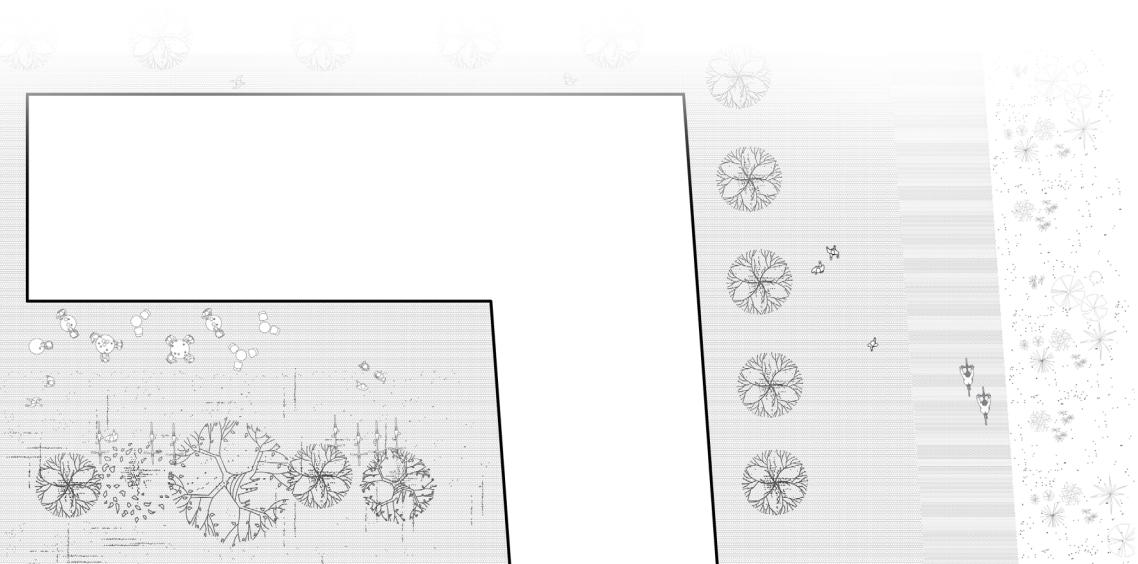
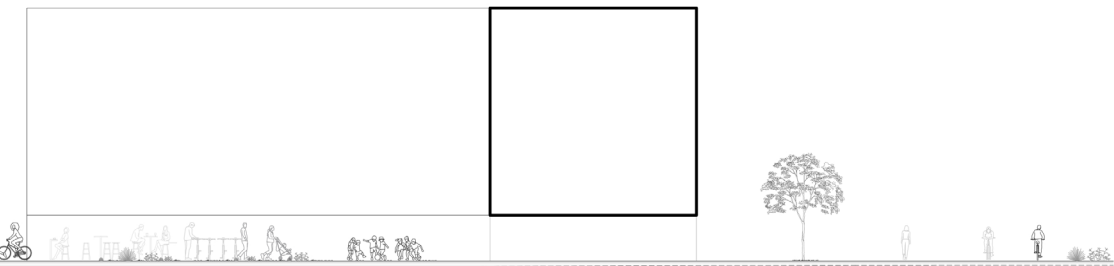
Ici, le quai présente un profil plus large. On aperçoit déjà la Gare maritime au loin, donnant la grande direction de la promenade. Le quai s'étire jusqu'au front bâti grâce au pavage continu, que la montée exceptionnelle de l'eau viendra patiner d'un changement de teinte progressif.

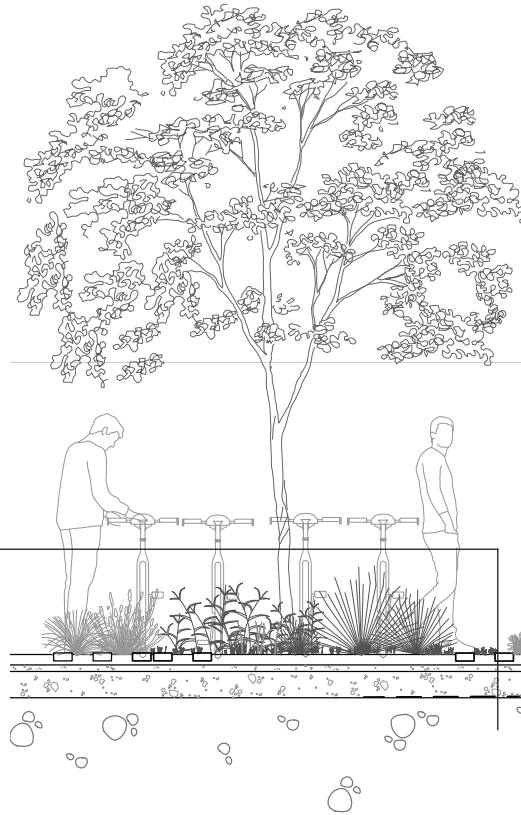
Plus large, ce quai permet donc la débarque des bateaux qui déchargent leur marchandise avant de la conduire à la criée, permettant aux passants de profiter du spectacle. Le quai du bassin de l'avant-port est donc partagé entre les mobilités douces, les piétons et les pêcheurs.

Le front bâti propose des petites interiorités urbaines végétales, événements de la balade le long du quai.







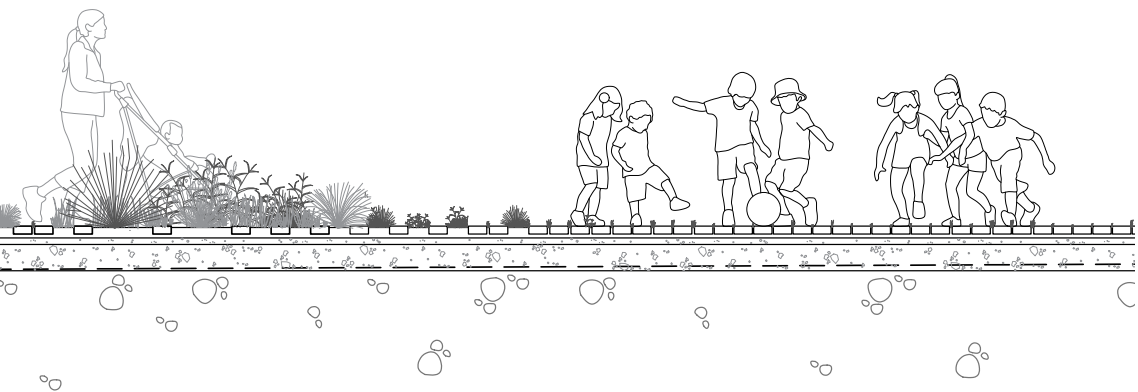


Pavés en granit lisse évidés  
ponctuellement 14x14x6  
Joints sable végétalisés  
min 2cm  
Couche de pose : sable 3cm  
Couche de réglage : graviers 5cm  
Couche de fondation :  
gravats 20cm

0 0.3 0.5 1

QUAI LAWTON COLLINS

Alternance pavage minéral et végétal dans les intérieurs urbains



Enfin, le quai de la Cité de la mer propose un grand parc paysager, qui touche le quai, jusqu'aux abords du bâtiment par un gradient végétal diffus.

Initialement planté de pins d'une quarantaine d'années, le parc affirme son caractère paysager ouvert en perméabilisant le sol par une vaste pelouse, ainsi que par la plantation d'une strate végétale haute permettant un regard filant depuis la piste cyclable grâce à des arbres résistants aux embruns.

Des équipements sportifs bordent le sentier que partagent les piétons et les cyclables, perpendiculairement à la Gare maritime. Ceux-ci animent ce grand parc, en permettant des porosités visuelles, entre bâti et paysage. Un jeu de topographie entre les terrains de sport et le quai patrimonial permet le développement d'un jardin de pluie, qui facilite l'évacuation des eaux pluviales et marines lors de tempêtes exceptionnelles.

Celui-ci est traversé par la continuité de la piste cyclable qui file vers le promontoire final de la jetée, d'où partent les visites en bateau de la grande rade, et l'entrée monumentale de la Gare maritime.

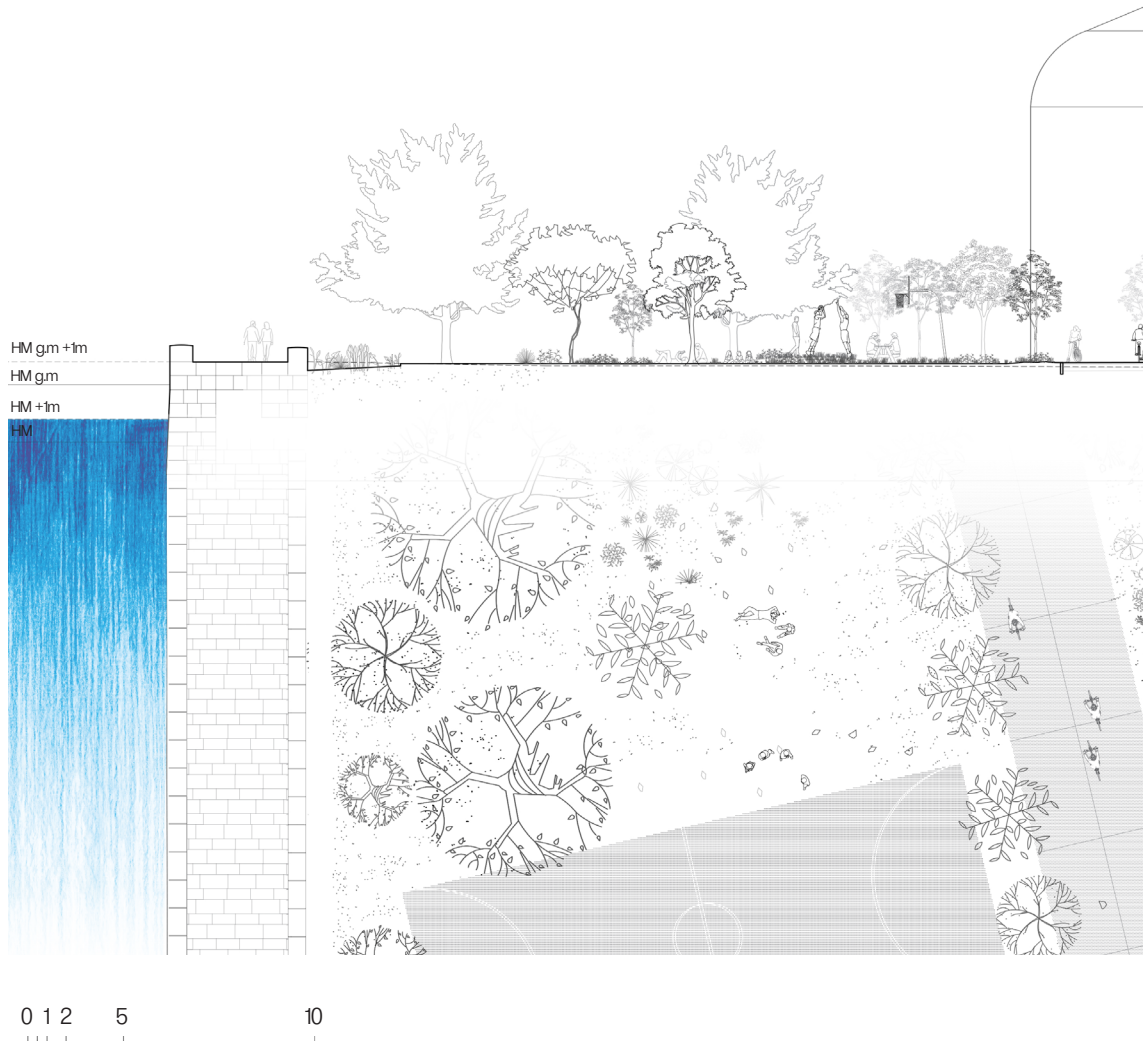
Aux abords de l'édifice, un grand parvis minéral s'étend, à l'échelle de l'édifice qu'il contient. Il déploie un grand tapis de pavé à joints enherbés qui, une fois traversé, laisse deviner le cheminement des promeneurs qui altéreront la pousse de l'herbe par leur passage.

Au bout de la jetée, au plus près de la rade, demeure un espace bitumé face à la rade et à l'horizon infini de la Manche, permettant l'accueil de nombres de curieux lors d'une escale de croisière, ou pour encourager une course nautique au départ de Cherbourg.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> La Rolex Fastnet Race est l'une des plus grandes courses nautiques au large, qui a lieu une fois tous les deux ans. Le départ des voiliers se fait de Cowes, en Angleterre et l'arrivée au port de Cherbourg-en-Cotentin.

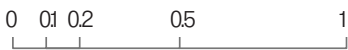
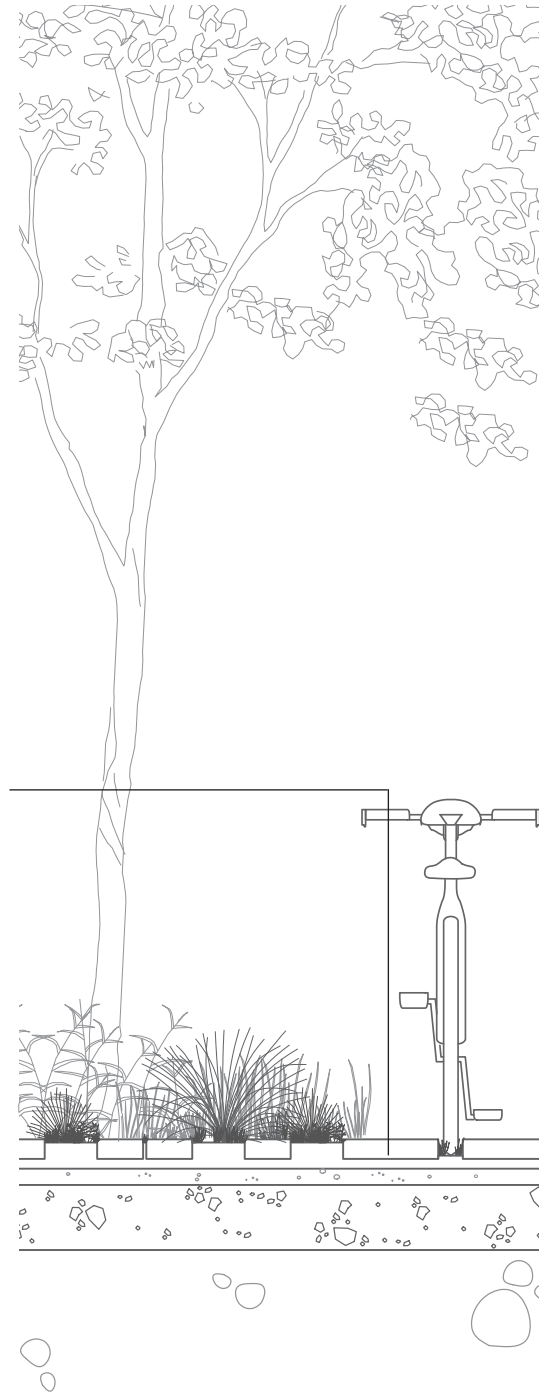




QUAI CITÉ DE LA MER  
**Un parc pour la Gare maritime**

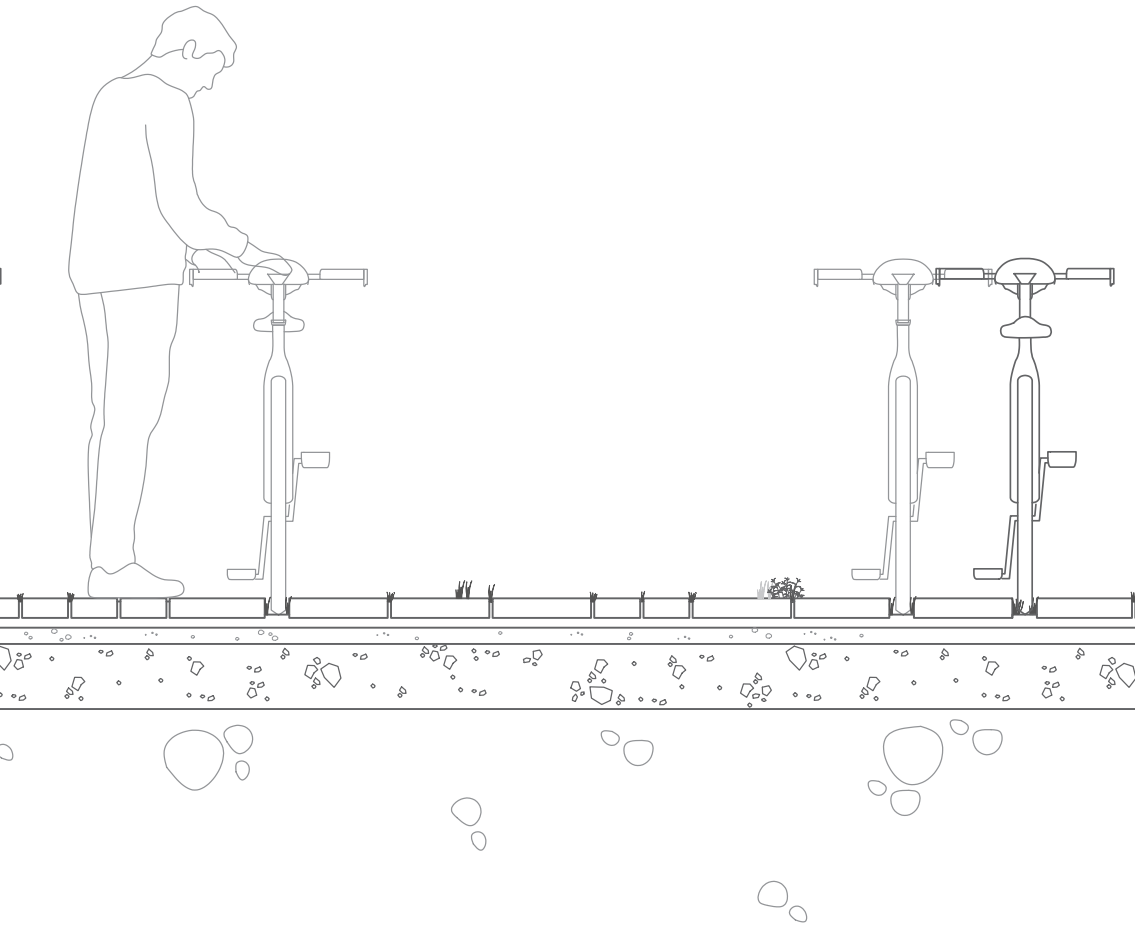
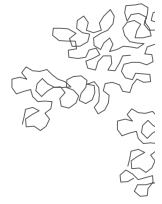


Dalles granit 60x30x6  
Pavés en granit scié 14x14x6  
Couche de pose : sable 3cm  
Couche de fondation :  
gravats 15cm



## QUAI CITÉ DE LA MER

Entre dalles et pavage : le sol comme mobilier urbain



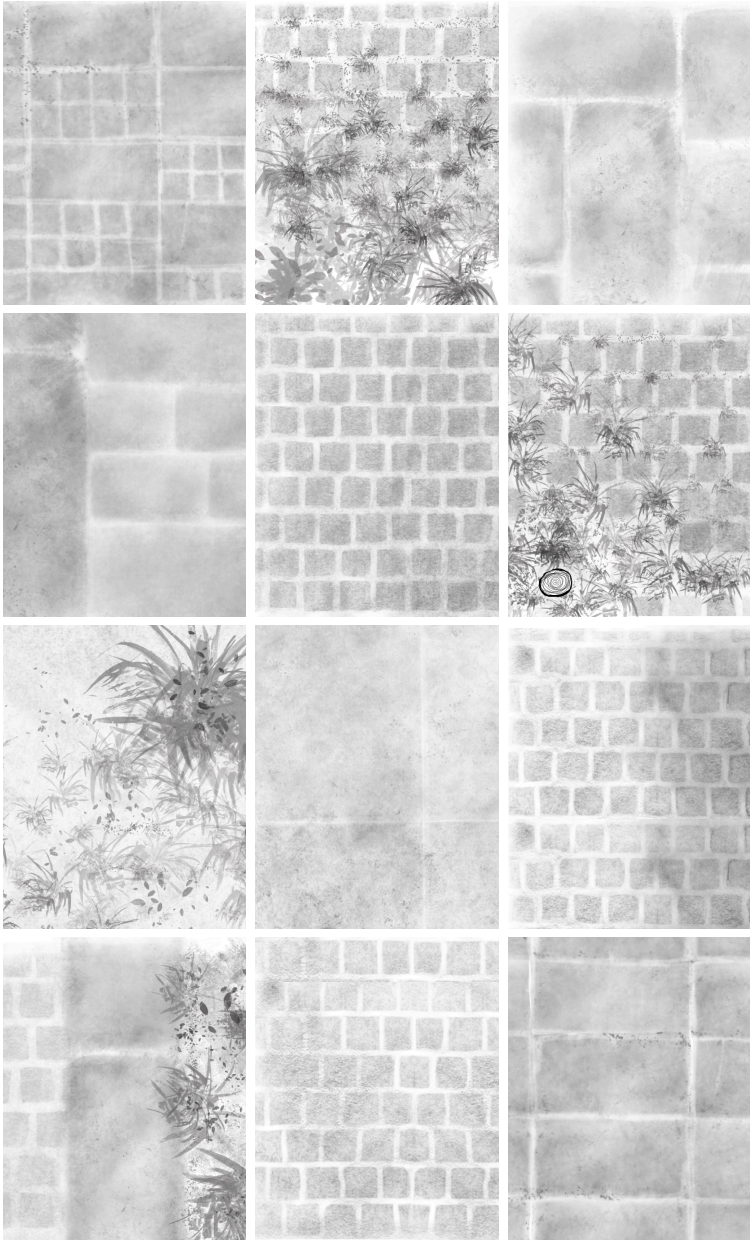
La requalification complète des bords des bassins, initiée par les récents projets sur la rive Ouest et poursuivie par le travail du quai Est, permet à l'identité maritime de Cherbourg de se renouveler en plus grande résonance à l'échelle de la ville.

La délocalisation de la criée valorise l'identité maritime de la ville en libérant l'horizon sur un paysage maritime à qualifier, qui invite à redécouvrir les bassins comme le bord de mer cherbourgeois.

Désormais épuré des espaces de stationnement vacants qui figeaient ses usages, la piétonnisation du quai Est favorise, par la marche et les moyens de déplacements doux, la vitalité urbaine de cet espace fédérateur.

Enfin, la continuité publique générée par la connexion entre les structures urbaines fortes dessine une nouvelle appropriation de l'horizon maritime et de son patrimoine.

La place des bassins, la relocalisation de la criée et les quais constituent la colonne vertébrale d'un nouvel espace public disponible pour la ville, à l'échelle de l'immensité de la rade et des travaux qui ont fait Cherbourg.



# CONCLUSION

Cet écrit nous a permis d'analyser les facteurs liés à l'identification d'un territoire et de comprendre l'importance de celle-ci dans l'appropriation spatiale de ses usagers.

Comme énoncé dans l'introduction de cette recherche, le questionnement initial n'était pas porté sur la zone des bassins, mais sur la valorisation des forts, de la rade et de leur ouverture au public. Ce sujet s'est trouvé dérouté, à la suite du constat de la véritable lésion urbaine que représentent les bassins, sujet qui, finalement, n'entretenait plus de rapport aussi clair avec les ouvrages défensifs maritimes. Un nouveau questionnement s'est alors posé.

## Comment renouveler l'appropriation maritime d'une ville lésée par les industries ?

S'ils paraissent à première vue relativement différents, ceux-ci sont intimement liés.

Nous pouvons finalement répondre que le renouvellement d'une identité maritime urbaine propre s'applique en trois actes forts.

Le premier est celui d'ouvrir l'accessibilité de la ville et d'en faciliter la lisibilité. Ici, l'accès marin, l'accès terrestre et leur connexion, de la gare ferroviaire à la gare maritime par le travail d'un grand quai alors valorisé, sur l'axe Nord-Sud.

Le deuxième est de libérer les perspectives visuelles par la requalification de la criée, en faveur d'un espace libre.

Enfin, le dernier consiste à établir un socle maritime entre les entrées de ville, liant ces deux premières intentions, en répondant au déficit identitaire, par des activités qui résonnent dans le territoire : la pêche et le port transatlantique.

Il faudra assumer le caractère industriel de la ville et interpréter les bassins comme le lieu des possibles, un espace d'opportunité, le lieu où l'eau entre dans la ville quand l'horizon maritime semble ailleurs inaccessible, caché par des industries écrasantes.

C'est ici que les deux questions énoncées plus haut se rejoignent et témoignent de la subtilité de ce virage tout au long de la recherche. La dernière impulsion est finalement la plus simple : il s'agit d'habiter le quai. Il matérialise, selon moi, l'extension de la rade, le prolongement de ses bras à terre. Quasiment édifié à la même époque que la rade, il incarne, à l'image de la digue et des forts, le même caractère submersible mais indestructible.

### **Habiter le quai, c'est enfin habiter la rade.**

Subtilement, en conservant le caractère insulaire et mystique de l'ouvrage militaire, la vie se déploie au plus près de l'eau et de son cœur urbain, en façonnant les quais de Cherbourg comme « la fin d'une route et le début d'un ailleurs ».<sup>1</sup>

Si ce travail a insufflé une certaine humilité quant à la manipulation de la matière et à l'édification, il m'aura également appris que la simplicité d'un travail d'épaisseur peut suffire à dévoiler l'essence même d'un territoire.

Au départ d'une fascination pour ces édifices à priori immuables et insubmersibles, la recherche démontre que ceux-ci s'avèrent encore vulnérables au regard de la montée des eaux et d'une érosion menaçante. A contrario, la qualification des quais est envisagée comme submersible.

Si habiter le quai signifie habiter la rade, et de facto, le patrimoine à terre, qu'en est-il de notre rapport au patrimoine en mer, exposé au même titre que les quais au risque de submersion ?

---

<sup>1</sup> Besnier, M. (2005). *Cherbourg 1°37' et quelques secondes*. Cherbourg-Octeville. Edition Isoète.





# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES

Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La librairie du XXI<sup>e</sup> siècle, Edition Seuil.

Beauchard, J., Moncomble, F., (2013). *L'architecture du vide : espace public et lien civil*. Rennes, Presses universitaires de Rennes.

Besnier, M. (2005). *Cherbourg 1°37' et quelques secondes*. Cherbourg-Octeville. Edition Isoète.

Bruttomesso Rinio, D. G. (1996). *Circuler entre terre et eau. Les gares intermédiaires sur le front de mer*. « Les Annales de la recherche urbaine : Gares en mouvement »

Caron, F. (2015). *Hervé Coutau-Bégarie et la stratégie navale*.

Carpentier, I. (1949). *Cherbourg : La ville et le port*. Cahiers d'outre-mer n°7 : 240-255.

Chaline, C. (1985). *Ces ports qui créèrent les villes*. Edition l'Harmattan.

Chassierau, A. (2004). *Au coeur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet*. Norois, Environnement, aménagement, société n°192, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris, Flammarion.

De Balzac, H. (1841). *Le Curé de village*. Paris.

De Certeau, M. (1980). *L'invention du quotidien, Arts de faire*, Collection Folio essais n°146.

En-Nejjari, M. (2017). *Les plages urbaines spontanées, ou comment l'architecture appréhende le besoin d'éprouver l'expérience balnéaire en ville*. Nantes, Presses universitaire de Nantes.

Gaudette, M. (2015). *La requalification du front d'eau de San Francisco : Une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire*, Université du Québec à Montréal.

Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Québec, Canada, Écosociété.

Gehl, J., Svarre, Brigitte (2019). *La vie dans l'espace public : comment l'étudier ?* Montréal, Écosociété.

Gontier, C. (2020). *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne. Du «rendez-vous des marins» au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale*. Brest.

Gras, P. (2010). *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*. Paris.

Gravari-Barbas, M. (1995). *Le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain. Le «sang» et le «sol»*. Université d'Angers. Paris.

Guillermé, A. (1984). *L'eau et ses vapeurs*. Urbanisme, n°201. C. Vallon: 54-55.

Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville, La valorisation des berges en milieu urbain*.

Lemonnier, M. (1964). *Cherbourg et ses environs : La Hague, Le Val-de-Saire*. Editions l'Harmattan.

Lynch, K. A. (2020). *L'image de la cité*. Malakoff, Dunod.

Mantzias, P. V., Paola (2016). *Le sol des villes : ressource et projet*. Genève, MétisPresses.

Marnot, B. (2015). *Les villes portuaires maritimes en France : XIXe-XXIe siècle*. Paris, Armand Colin.

Mazboungi, A. M., David (2009). *Agir sur les grands territoires*. Collection U. Histoire. Paris, Moniteur.

Mazy, K. (2014). *Renouer les liens entre la ville, sa voie d'eau et son port ? Les cas de Lille et Bruxelles*, Fleuves et territoires. Institut de recherche du Val de Saône Mâconnais.

Murie, Y. (2010). *La fabuleuse histoire de la digue de Cherbourg*. Editions Isoète.

Péron, F. (2003). *Le patrimoine maritime dans les rénovations portuaires françaises : Dunkerque, Le Havre, Brest*. Portus : 40-47.

Prélorenzo, C. (2011). *La ville portuaire, un nouveau regard*. Rives méditerranéennes.

Prost, P. (2008). *Etude de reconversion des forts de Querqueville et Chavagnac*.

Relph, E. (1976). *Place and placelessness*, Université de Toronto, Canada: 174.

Russel, R. (1753). *Les effets des bains de mer sur les glandes*.

Sitte, C. (1990). *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris, Livre et communication.

Violeau, J.-L. (2013). *Le littoral, la dernière frontière : Paul Virilio*. Paris, Sens & Tonka.

## **TRAVAUX UNIVERSITAIRES**

Chasseriau, A. (2004). *Au coeur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet*. Norois, Environnement, aménagement, société n°192, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

En-Nejjari, M. (2017). *Les plages urbaines spontanées, ou comment l'architecture appréhende le besoin d'éprouver l'expérience balnéaire en ville*. Nantes, Presses universitaire de Nantes.

Gaudette, M. (2015). *La requalification du front d'eau de San Francisco : Une analyse des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire*, Université du Québec à Montréal.

Gontier, C. (2020). *Les fêtes du patrimoine maritime en Bretagne. Du «rendez-vous des marins» au festival international, fonctions et usages de la festività patrimoniale*. Brest.

Lechner, G. (2006). *Le fleuve dans la ville, La valorisation des berges en milieu urbain*.

Mazy, K. (2014). *Renouer les liens entre la ville, sa voie d'eau et son port ? Les cas de Lille et Bruxelles*, Fleuves et territoires. Institut de recherche du Val de Saône Mâconnais.

## SITOGRAPHIE

Brutel Chantal, P. J. (2021). *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour les courtes distances*. INSEE, En ligne in : [https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868#figure2\\_radio1](https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868#figure2_radio1). consulté le 15.04.23

CUC (2020). *Etude de programmation urbaine pour un projet résilient à la submersion marine*. Communauté d'Agglomération de Cherbourg-en-Cotentin, En ligne in : [https://www.cherbourg.fr/fileadmin/user\\_upload/Institution/Vie\\_politique/Les\\_grands\\_projets/Renouveau\\_urbain/Quai\\_Lawton\\_Collins/Presentation\\_Conseil\\_SETEC-Les\\_Marneurs\\_OK.pdf](https://www.cherbourg.fr/fileadmin/user_upload/Institution/Vie_politique/Les_grands_projets/Renouveau_urbain/Quai_Lawton_Collins/Presentation_Conseil_SETEC-Les_Marneurs_OK.pdf) consulté le 17.12.23

Rédaction La Presse de la Manche (2022). *Cherbourg-en-Cotentin : un record de 62 escales prévues pour cette année*. La Presse de la Manche, En ligne in : [https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin\\_50129/cherbourg-en-cotentin-un-record-de-62-escales-prevues-pour-cette-annee\\_47760665.html](https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/cherbourg-en-cotentin-un-record-de-62-escales-prevues-pour-cette-annee_47760665.html) consulté le 18.04.23

Rédaction Ouest-France. (2023). *Cherbourg. Année record pour la criée*. Ouest-France, En ligne in : <https://www.ouest-france.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin-50100/cherbourg-annee-record-pour-la-criee-avec-l-augmentation-des-tonnages-debarques-9fd12e58-a933-11ed-9e48-2edafa48dd40> consulté le 20.04.23

Interview de Vigano, P. (2018). *Paola Vigano. Horizontal Metropolis, les territoires prodiges*. A+ par E. Degavre, En ligne in : <https://www.a-plus.be/fr/interview/horizontal-metropolis-les-territoires-prodiges/> consulté le 22.03.23

Interview de Vigano, P. (2021). *Brest : un plan-guide pour le coeur de métropole*, par T. Saout, En ligne in : <https://www.urbanisme.fr/bruits-de-ville/brest-un-plan-guide-pour-le-coeur-de-la-metropole/> consulté le 23.3.23

# ANNEXES

Vue de l'Ouest et de l'Est

**LES FORTS ET LA RADE...**



## Le Fort Chavagnac : un fort privé



## La digue et le fort de Querqueville

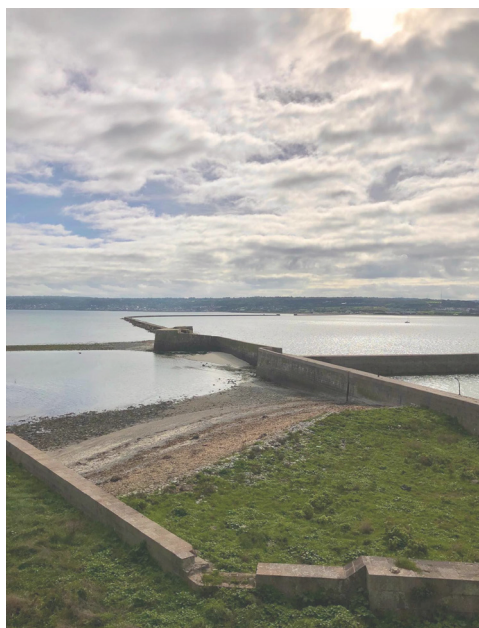




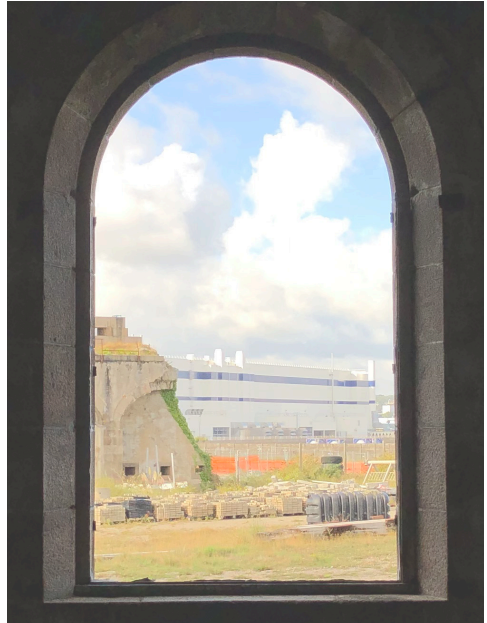
## Le Fort de l'Est



## Le Fort de l'Île Pelée



## Le Fort des flamands

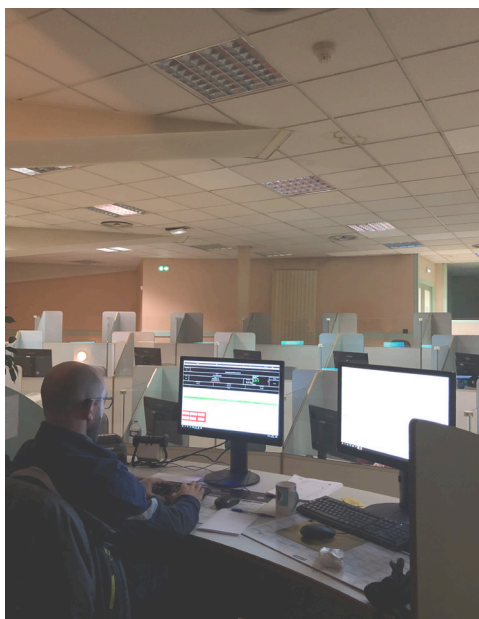




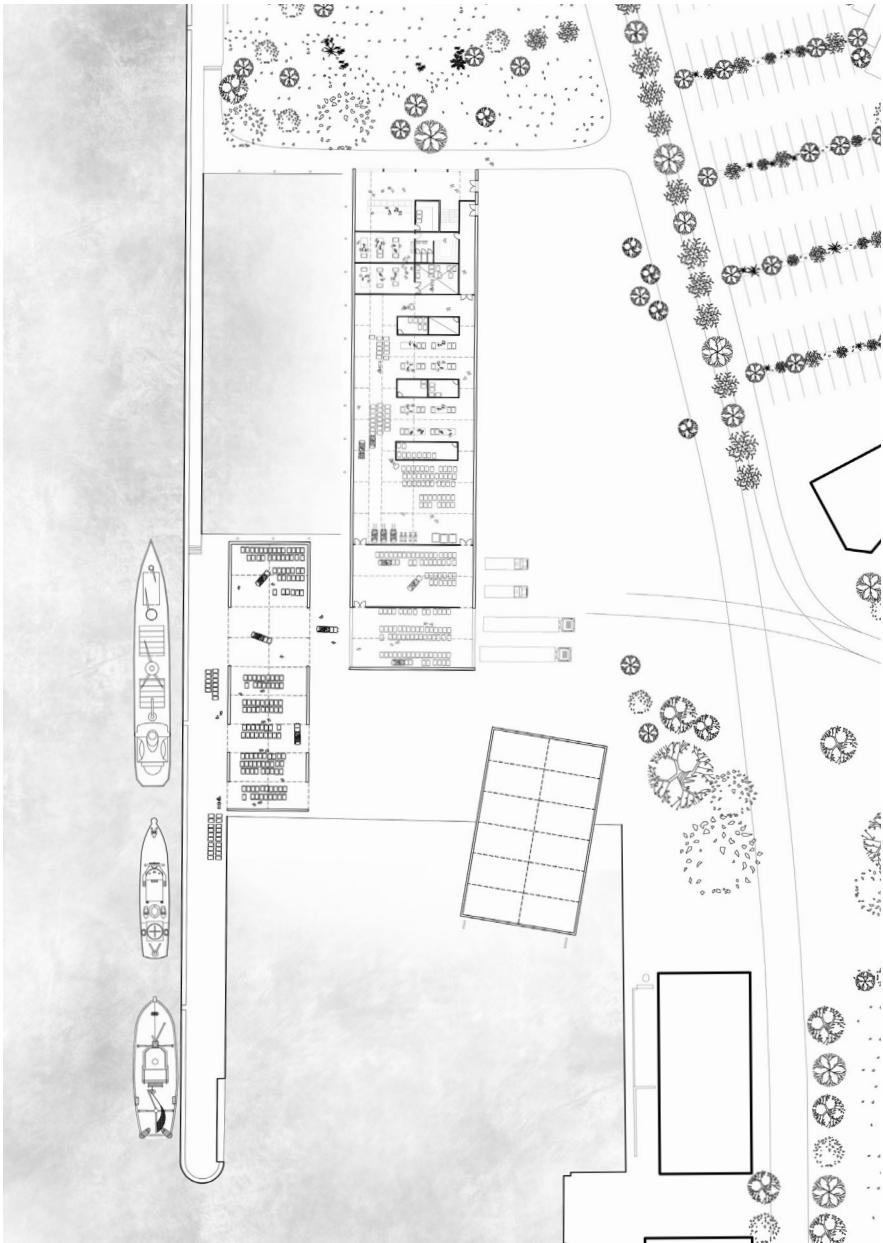
La criée : avant / après

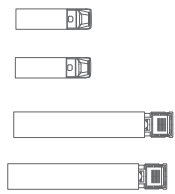
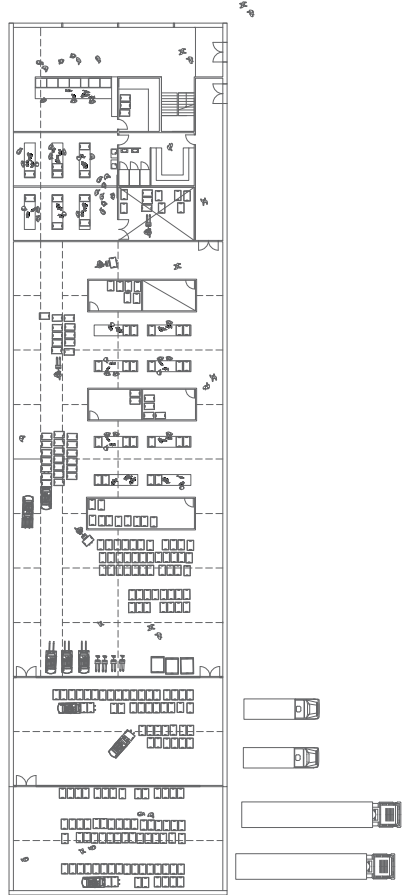
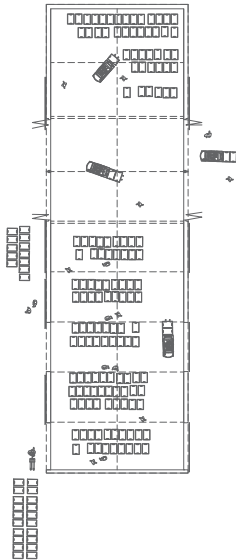
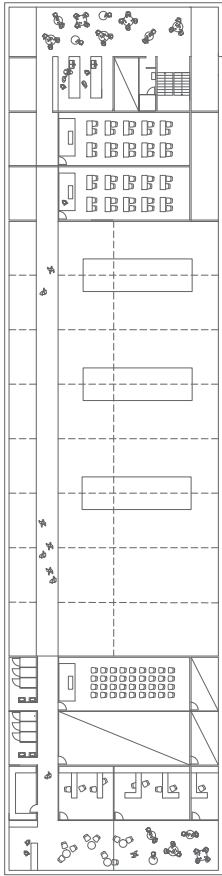


## LA CRIÉE ACTUELLE...



## LA NOUVELLE CRIÉE...





## MAQUETTES...







Mémoire imprimé chez Reproj

REPROJET,  
Rue du crampon, 8  
7500 Tournai