



PRÉFET
DE LA MANCHE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ATLAS DES PAYSAGES DE NORMANDIE

Manche

Unité paysagère

5

Cherbourg et sa rade

Sommaire

	Pages
Introduction	3
■ Contexte	3
■ Évolution de l'unité paysagère depuis l'atlas des paysages de 2001	4
Caractéristiques de l'unité paysagère	6
■ Structure paysagère n° 1 : le port et le centre-ville historiques	6
■ Structure paysagère n° 2 : les quartiers résidentiels périphériques de la plaine littorale et des coteaux	9
■ Structure paysagère n° 3 : les rebords de plateau cultivés et les coteaux boisés	11
■ Structure paysagère n° 4 : la rade de Cherbourg	13
■ Matériaux et architecture	15
Qualification de l'unité paysagère	18
■ L'unité paysagère telle qu'elle est perçue localement	18
■ Les éléments structurants et ponctuels reconnus	18
■ L'image de l'unité paysagère véhiculée par les arts et différents médias	20
Les dynamiques paysagères à l'oeuvre	24
■ Les dynamiques paysagères analysées par les paysagistes	24
■ Les enjeux relevés par les ateliers publics	29
■ Entre dynamiques réelles et dynamiques perçues	29
Atouts / faiblesses / opportunités / menaces	30
■ Atouts et opportunités	30
■ Faiblesses et menaces	30
Communes concernées en tout ou partie	31



Le port de Cherbourg-en-Cotentin.

Dans le présent document, les termes employés pour désigner des personnes sont pris au sens générique ; Ils ont à la fois la valeur d'un féminin et d'un masculin.

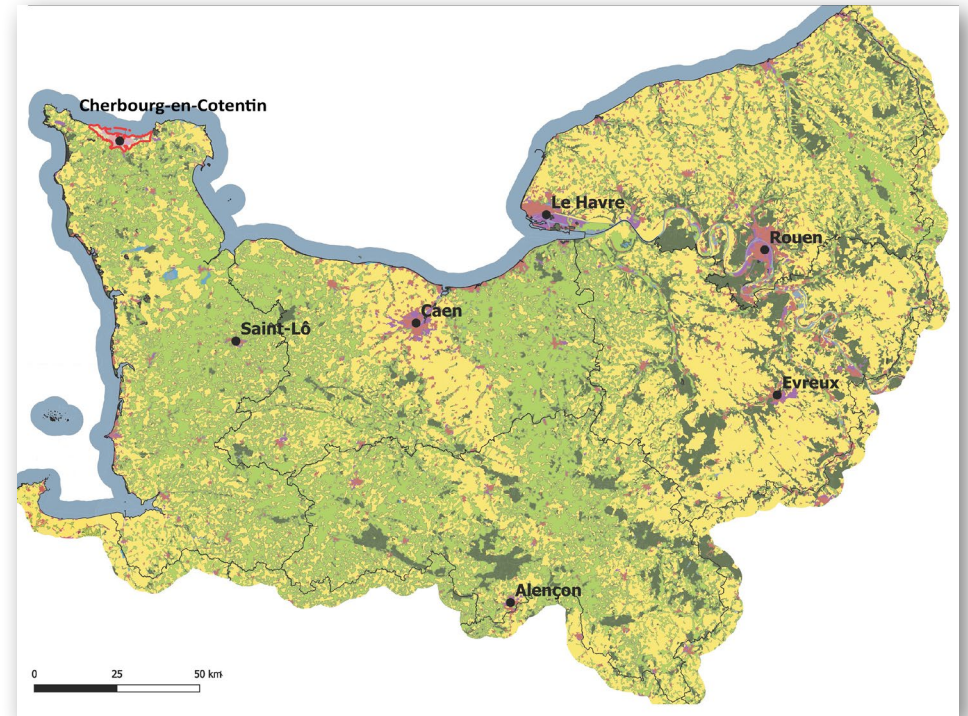
Photo de couverture : Cherbourg-en-Cotentin et sa rade depuis la montagne du Roule.

Introduction

Contexte

L'unité paysagère de Cherbourg et sa rade se situe sur la côte septentrionale du Cotentin. Elle s'étend du village de Landemer (commune déléguée de Urville-Nacqueville) à l'ouest jusqu'à l'anse du Brick (commune de Fermanville) à l'est. Elle se développe sur un ruban d'environ deux à trois kilomètres de large, depuis les rebords du plateau jusqu'au trait de côte et intègre les zones commerciales de l'agglomération sur le plateau au sud.

Ce territoire urbain et périurbain est intégré dans une géographie unique, entre falaises et mer. Les coteaux abrupts du plateau sont couverts de boisements percés d'affleurements rocheux. Ils enserrant la ville et sa périphérie et incitent à tourner le regard vers le large. Depuis le haut du plateau, les vues sont imprenables sur la plaine littorale, la ville de Cherbourg-en-Cotentin et la mer.



Localisation de l'unité paysagère de Cherbourg et sa rade au sein de la région Normandie.

Évolution de l'unité paysagère depuis l'atlas des paysages de 2001

S'il faisait référence, au sein d'une partie succincte dédiée aux paysages urbains, à la ville de Cherbourg-en-Cotentin et à l'amphithéâtre littoral dans lequel la ville se situe, pour autant l'atlas de 2001 ne proposait pas de retenir Cherbourg et sa rade comme une unité paysagère à part entière, car son intérêt était essentiellement porté sur les paysages ruraux.

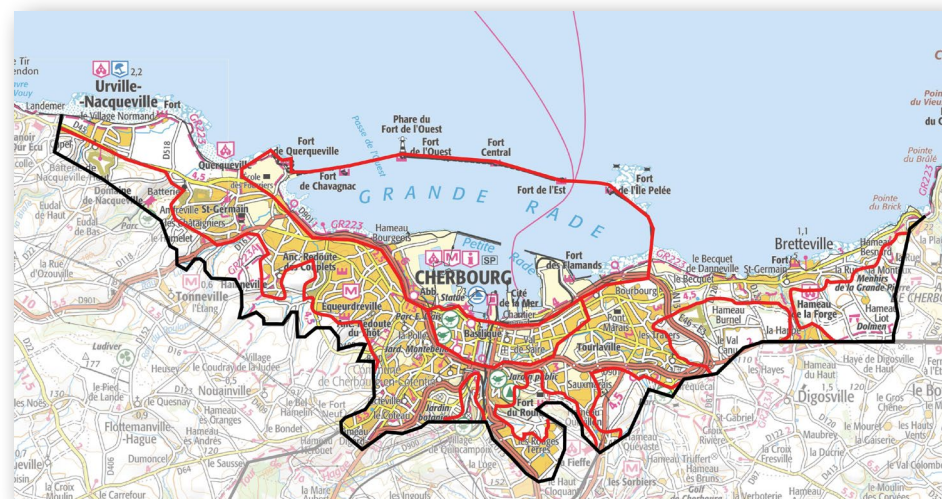
L'actualisation de l'atlas propose de confirmer la ville de Cherbourg-en-Cotentin et le plateau en forme d'amphithéâtre qui la domine (de près de 150 mètres de haut) comme une unité paysagère. Ces limites urbaines et naturelles associées dessinent un paysage aux limites relativement nettes, à l'exception des limites sud qui débordent sur le plateau bocager du Cotentin.

Les activités maritimes dominent les paysages de Cherbourg. Si la ville est polymorphe et son architecture éclectique, une vraie cohérence d'ensemble se dégage de ce port. La rade est constituée de deux ensembles portuaires : la Petite Rade, qui englobe les ports militaires, commerciaux, de plaisance et les embarcadères ; et la Grande Rade qui correspond à l'étendue d'eau entre la Petite Rade et les digues fortifiées du pourtour. Les extensions urbaines de la plaine littorale sont associées à leur proximité avec Cherbourg, l'accessibilité aux ports de pêche, de plaisance, et aux bases nautiques.

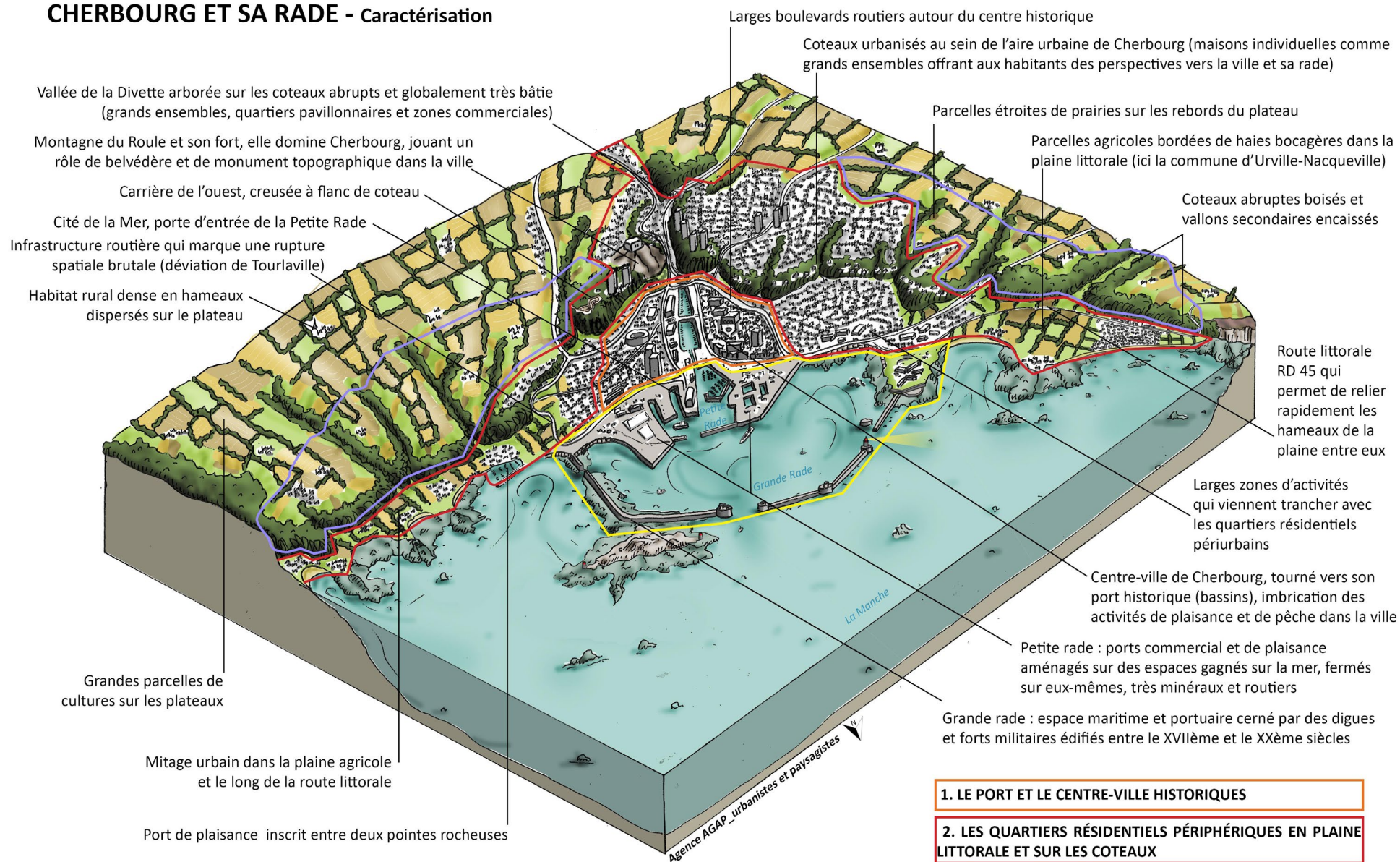
Ancien découpage de 2001



Nouveau découpage



CHERBOURG ET SA RADE - Caractérisation



1. LE PORT ET LE CENTRE-VILLE HISTORIQUES

2. LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS PÉRIPHÉRIQUES EN PLAINE LITTORALE ET SUR LES COTEAUX

3. LES REBORDS DU PLATEAU CULTIVÉS ET LES COTEAUX BOISÉS

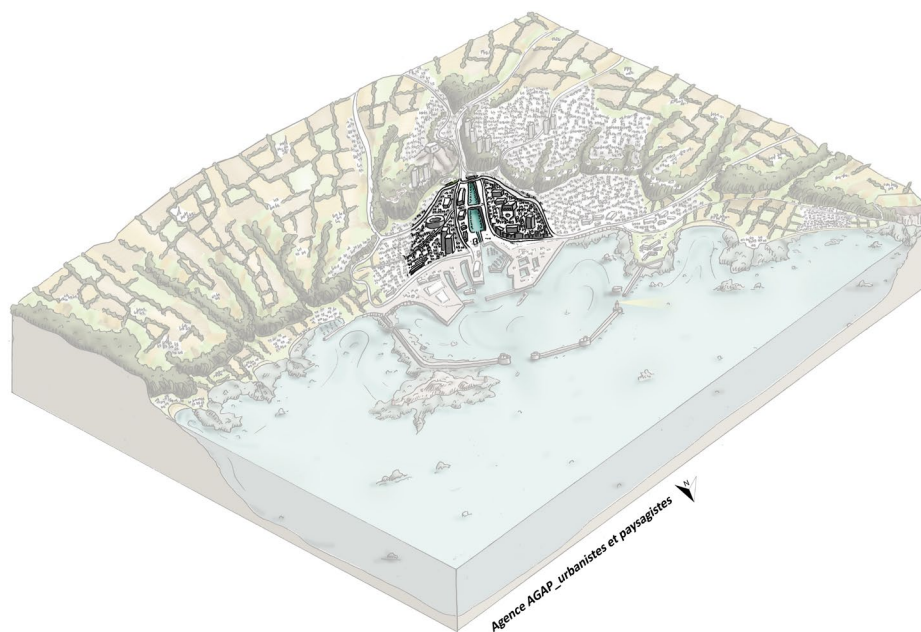
4. LA RADE DE CHERBOURG

Caractéristiques de l'unité paysagère



Caractériser un paysage vise à décrire ses structures paysagères. Celles-ci permettent de le distinguer des paysages voisins. Chaque structure paysagère fera l'objet d'une description propre au sein de cette unité.

Structure paysagère n° 1 : le port et le centre-ville historiques

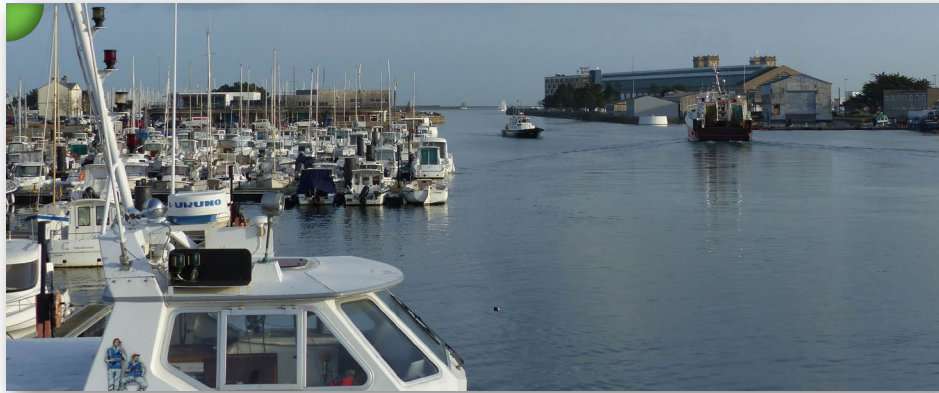


Cherbourg-en-Cotentin est indissociable de son environnement paysager entre falaises et mer. Les représentations artistiques peuvent en témoigner avec poésie depuis le XIX^e siècle. La ville s'est déployée sur une étroite bande littorale gagnée sur la mer. Le port historique constitue une ouverture visuelle sur le grand paysage au cœur du centre-ville. Le centre-

ville est hétéroclite, composé par une architecture traditionnelle en granit et des constructions de l'après-guerre de béton, créant des rapports d'échelle parfois très déséquilibrés dans une même rue. Les aménagements du centre laissent toute sa place à la circulation automobile grâce à des voies assez larges, façonnant des espaces publics à connotations routières, notamment sur la façade portuaire.

● Le port historique, fenêtre sur le grand paysage

Les vues depuis le port historique permettent de comprendre dans quel ensemble géographique s'inscrit Cherbourg-en-Cotentin : vers le sud, les coteaux boisés du plateau avec l'emblématique Montagne du Roule qui domine la ville, représentée par les peintres Paul SIGNAC et Philippe HAUCHECORNE entre autres. Vers le nord, se développent de larges espaces portuaires industriels et plaisanciers. La rive gauche du port est un lieu de vie cherbourgeois, assez touristique, qui propose une diversité de restaurants, cafés et boutiques. La rive droite incite moins à la promenade, elle dessert un centre-commercial et des services publics. Elle comprend un musée : la Cité de la mer, aménagée dans l'ancienne gare maritime transatlantique, face au port de plaisance. Les façades mêlent des architectures très diversifiées, tant par leur forme que par leurs matériaux de construction et leur dimension. En plein cœur de ville, la présence du pont tournant qui permet le passage des bateaux de plaisance amarrés dans le port historique, rappelle au quotidien la prégnance de la relation urbano-portuaire qui régit la vie cherbourgeoise.



Vue dirigée vers la rade, depuis le port historique, avec la Cité de la mer en arrière-plan.



Vue dirigée vers la vallée de la Divette et l'imposante montagne du Roule, qui dessinent l'horizon sud de Cherbourg, et dont l'aspect naturel tranche avec la minéralité de la ville.

● La ville et ses quartiers à l'architecture hétéroclite

Lors de la Seconde Guerre mondiale, les bombardements alliés ont détruit le quartier du port, mais assez peu touché les autres parties de la ville. Les rues traditionnelles sont exigües, avec des commerces aux rez-de-chaussée. Des monuments remarquables comme le théâtre de la place Charles de Gaulle, marquent les lieux clés de la ville. La présence de grands ensembles datant de l'après-guerre en vis-à-vis direct avec des îlots traditionnels crée des rapports d'échelle très surprenants.



Place piétonne minérale de Charles de Gaulle faisant face au théâtre et étant l'une des centralités de Cherbourg.



Grands ensembles en vis-à-vis direct avec des immeubles traditionnels dans le centre-ville, espace public faiblement arboré, presque entièrement recouvert d'enrobé, rue François 1^{er}.



Façades anciennes en schiste bleu vert, grès et calcaire pour les encadrements, datant des XVI^e et XVII^e siècles, Rue au Blé.

● Les boulevards périphériques

La ville historique de Cherbourg est presque intégralement entourée de larges boulevards aux paysages très minéraux, où le piéton ne se sent pas à sa place. Des efforts de végétalisation ont été faits pour rendre ces voiries d'accès plus agréables. Toutefois, ces voiries sectionnent nettement les espaces : les coteaux boisés semblent lointains et inaccessibles, ainsi que les bords de la rade.

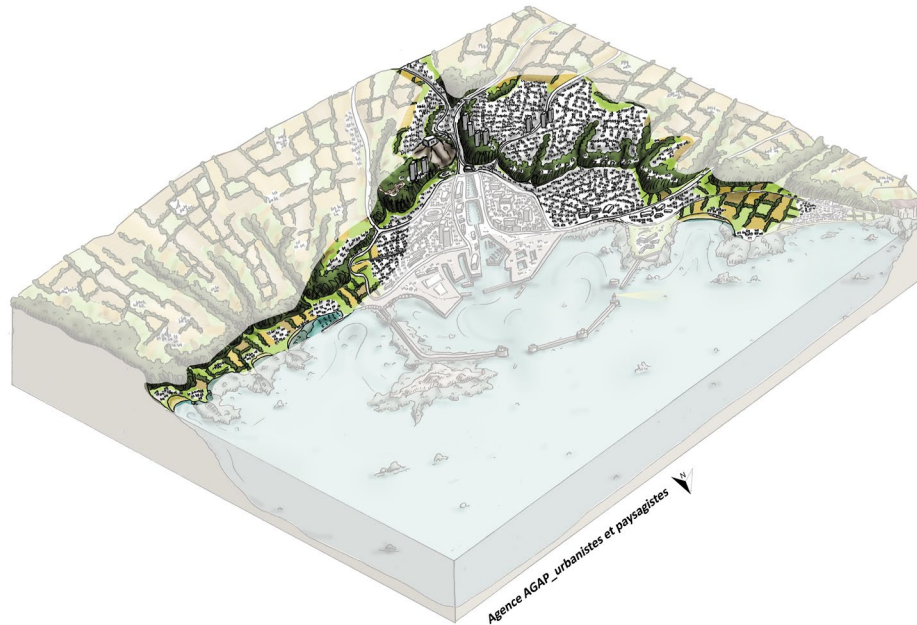


RD901 à hauteur de la rue Pierre de Coubertin : boulevard routier traité comme une « quatre fois deux voies ».



RD901 à hauteur du centre-commercial « Les Eleis » avec, en arrière plan, la montagne du Roule dominant le boulevard sud de Cherbourg.

Structure paysagère n° 2 : les quartiers résidentiels périphériques de la plaine littorale et des coteaux



Pôle urbain attractif, la ville de Cherbourg-en-Cotentin voit toute sa périphérie se bâtir. Quartiers pavillonnaires, collectifs, zones d'activités et opérations à caractère balnéaire se sont développés à l'est et à l'ouest de la ville, sur le plateau, sur les coteaux ou le long de la côte. Dès le XIX^e siècle, des villas ont été bâties en front de mer, tels que le manoir de Dur-Ecu et le château de Nacqueville, implantés dans ces lieux qui offrent de belles perspectives vers la Manche et dont l'édifice ou le parc sont aujourd'hui classés au titre des sites. Comme évoqué lors des ateliers participatifs, les nouveaux quartiers sont plus ou moins bien intégrés à leur contexte paysager et grignotent progressivement les espaces agricoles des pourtours de la ville.

● Les quartiers périurbains des bords de la rade

En périphérie directe de la ville ancienne, les diverses époques d'urbanisation se mêlent les unes aux autres, selon les opportunités foncières offertes au fil du temps. L'habitat cohabite avec de vastes zones d'activité. En règle générale, les quartiers sont mis à l'écart de la rade par de grands axes routiers qui en restreignent l'accès.



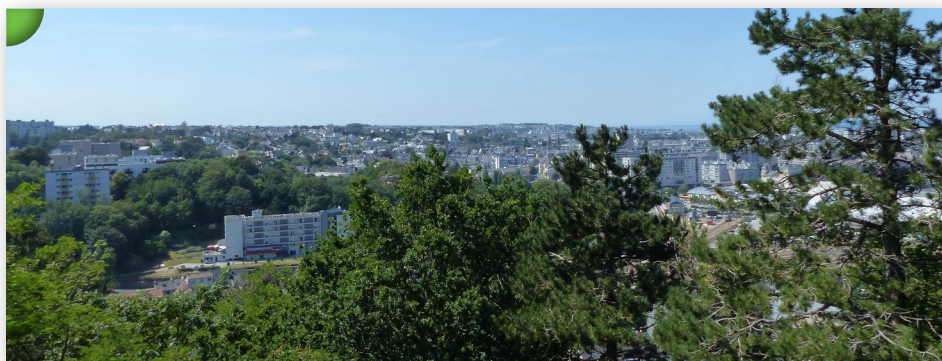
RD901 le long de la rade, dans la périphérie ouest de Cherbourg : traitement routier peu qualitatif sur les rives de la grande rade.



Vue depuis le cimetière du bourg de Querqueville : large perspective sur la plaine littorale urbanisée de l'agglomération de Cherbourg, dominant la rade et la mer.

● **Les quartiers nichés sur les coteaux et dans la vallée de la Divette**

Les coteaux boisés de l'aire urbaine de Cherbourg-en-Cotentin ont subi une urbanisation intense dès la fin des années 1950, sans toujours respecter des rapports d'échelle équilibrés : maisons individuelles, petits collectifs et grands ensembles tels qu'Amont-Quentin, la partie haute de Maupas, les Fourches ou Charcot-Spanel même s'ils offrent à leurs habitants des vues remarquables sur la ville et les grands paysages maritimes. Dominant le port historique et la rade, la montagne du Roule joue un rôle de belvédère et de monument topographique dans la ville, au pied duquel se sont organisés différents quartiers cherbourgeois et le jardin public.



Vue cadrée par les pins occupant la montagne du Roule, sur les coteaux urbanisés de la Divette.



Vue sur les coteaux de Querqueville, arborés et ponctués de quartiers résidentiels, depuis le lieu-dit Hameau Langlois.

● **Les quartiers pavillonnaires de la plaine littorale agricole**

La plaine littorale correspond au ruban de terre coincé entre les coteaux boisés et le littoral. Ce sont des espaces cultivés, dont les parcelles céréalières ou de prairies sont bordées de haies moyennes à basses, de frênes, charmes, saules et prunelliers. La plaine littorale est propice à la construction de quartiers pavillonnaires dispersés. Certains d'entre eux, comme le Pré de la Mer, ont été construits en limite d'estran, nécessitant d'édifier, par la suite, une digue pour faire face à l'érosion du trait de côte. Ces quartiers sont aussi directement confrontés aux risques de submersion marine (cf. PPRN de Cherbourg et la partie relative aux dynamiques d'évolution).

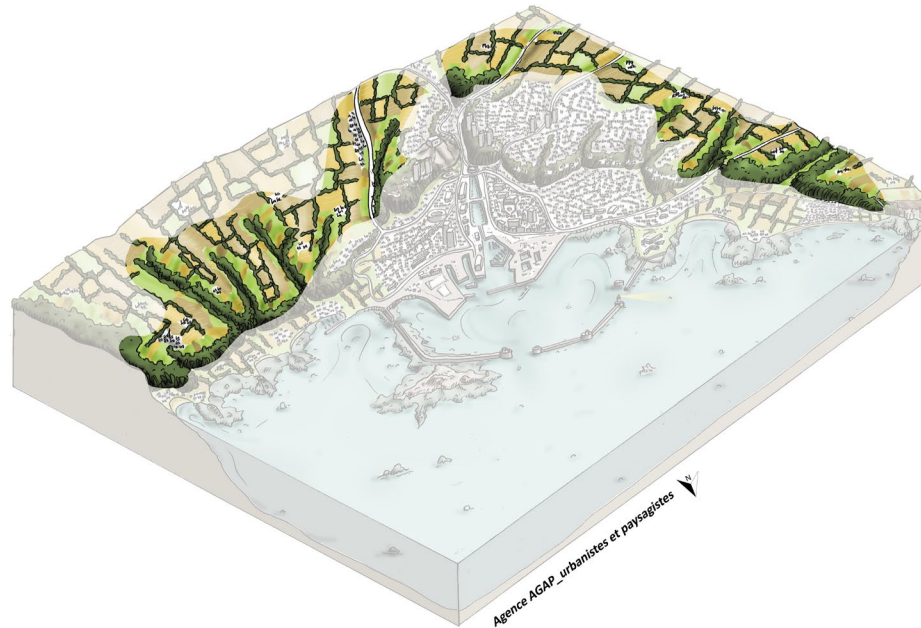


Lieu-dit Le Pré de la Mer à Urville-Nacqueville : front de mer bâti qui nécessite le renforcement de son trait de côte par un empiérement, afin de lutter contre l'érosion.



Lieu-dit La Rue à Bretteville : quartier résidentiel aménagé à l'écart des hameaux traditionnels, au milieu des champs, qui témoigne de l'urbanisation importante de la plaine littorale.

Structure paysagère n° 3 : les rebords de plateau cultivés et les coteaux boisés



La ville de Cherbourg-en-Cotentin et la plaine littorale sont dominées par un plateau agricole pouvant atteindre jusqu'à 150 mètres de haut. Les coteaux sont abrupts et boisés, creusés ponctuellement de vallons secondaires encaissés.

● Les rebords de plateau et les coteaux

Les rebords de plateau offrent des vues grandioses sur Cherbourg, la plaine littorale et la mer. Ces points de vue sont affectionnés par les peintres depuis le XIX^e siècle, tels que Ambroise Louis GARNERAY ou Michel BOUQUET. Appelés localement « chasses », les routes et chemins qui les empruntent sont pour la plupart bordés de talus. Les espaces agricoles du plateau s'étendent jusqu'au niveau de la limite de rupture de pente.

Les haies sont denses, elles accompagnent le relief et cadrent les vues. Elles sont composées notamment de chênes, frênes, hêtres, noisetiers, aubépines, sureaux, prunelliers... Les escarpements boisés séparent physiquement le plateau de la plaine agricole. Ils ont donné naissance à des jardins, dont celui de la Roche Fauconnière.



Vue depuis les rebords de plateau cultivés, en direction de la plaine littorale et de la rade de Cherbourg, La Hague.



Vue sur les coteaux boisés de la Divette, rue Armand Leveel à Cherbourg.

● Les fonds de vallon creusés dans le plateau

Plusieurs rivières creusent le plateau et forment des vallons intérieurs aux ambiances contrastées entre herbages et coteaux. Leurs versants peuvent être enfrichés et occupés par la lande, boisés ou plus rarement en prairies. Aujourd'hui propriété de la ville de Cherbourg, le parc du Ravelet a été aménagé dans la vallée du Trottebec. L'évènement « Presqu'île en fleurs » y est organisé tous les deux ans.

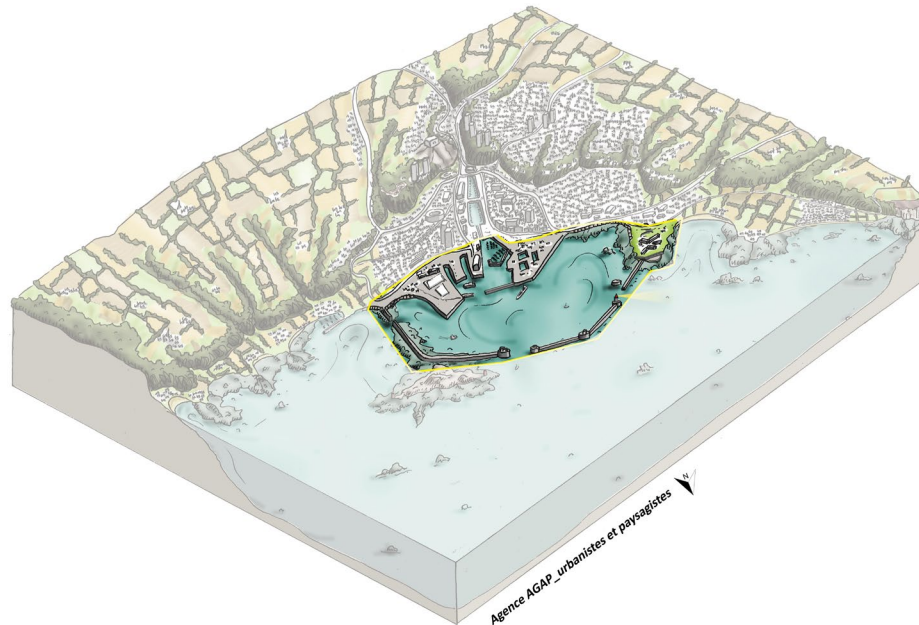


Chemin du Grand Val à Bretteville : vallon encaissé et verdoyant qui offre une perspective étroite sur la mer



Vallon de la Divette, à hauteur du lieu-dit La Brunerie à Cherbourg : coteaux abrupts, boisés et urbanisés qui dominent l'agglomération de Cherbourg.

Structure paysagère n° 4 : la rade de Cherbourg



Les ateliers participatifs ont révélé que la rade était difficile à apprécier, car inaccessible. En effet, seuls les usagers (plaisanciers, pêcheurs, militaires, industriels, etc.) sont réellement bien placés pour l'appréhender. La rade regroupe le port de commerce, le port militaire, des ports de pêche et de plaisance, mais aussi les chantiers navals, des aires de stockage, la gare maritime, la Cité de la mer, et l'étendue de mer délimitée par les digues et des forts militaires construits et modernisés du XVIII^e au XX^e siècles. La rade et ses espaces d'activité maritime et notamment militaire, font partie intégrante de l'histoire de Cherbourg. Les artistes et écrivains du XIX^e siècle à aujourd'hui en témoignent avec engouement dans leurs œuvres, comme Eugène BOUDIN ou Octave MIRBEAU. Encore aujourd'hui,

le « spectacle » des activités portuaires (entrée et sortie des bateaux de pêche, plaisance, école de voile, avirons, ferries, paquebots...) contribuent grandement à l'animation et à l'identité des paysages cherbourgeois, notamment compte tenu de leur proximité avec le centre-ville.

● L'espace plaisancier et touristique

Le port de plaisance et la Cité de la mer (Petite Rade), installée dans l'ancienne gare maritime transatlantique et reconnue comme patrimoine remarquable par la ville, constituent l'unique partie accessible et visible depuis le centre de Cherbourg. Les grandes surfaces de parking composent des paysages très minéraux.



Vue depuis la digue sur le port de plaisance et la Cité de la mer



Vue sur le port de plaisance depuis les espaces de parking.

● Les vastes étendues industrielles

La zone industrielle de la rade s'est étendue grâce à des polders sur la mer. Ces espaces sont majoritairement minéraux. Les seules traces de végétation spontanée se localisent sur les espaces résiduels des aires de stockage. La ligne d'horizon est plane, seuls les hangars, les engins portuaires et les bateaux peuvent rythmer ces paysages. Les activités industrielles sont maîtresses de ces lieux : les habitants de Cherbourg-en-Cotentin n'y ont pas accès.



Large quays bitumés de la gare maritime, avec un ferry accosté dans la rade.



Aires de stockage de part et d'autre de la route du port commercial, dont les périmètres sont colonisés par une végétation spontanée.

● Les forts de pleine mer

Accessibles en bateau, les forts sont emblématiques de la rade et rappellent le passé militaire de Cherbourg tant décrit par les intellectuels au XIX^e siècle (Victor HUGO et Octave MIRBEAU par exemple). Depuis les digues, la ville lovée au creux des coteaux est donnée à voir.



Vue sur le port de mouillage de Querqueville, depuis l'extrémité terrestre ouest de la rade, dominée par les coteaux boisés et urbanisés au sud de l'agglomération

Matériaux et architecture

La particularité du centre-ville de Cherbourg vient de la juxtaposition d'architectures très hétéroclites. Les rues traditionnelles sont exigües, composés de maisons mitoyennes et étroites, alignées sur la voie. Ces immeubles bâtis entre le XVI^e et le XIX^e siècles sont élancés : de R+1 à R+3 avec combles. Les maçonneries de schiste sont à pierre vue ou recouvertes d'un enduit coloré, avec une tendance pour les couleurs pastel et notamment le crème. Les parements, soubassements, encadrements de fenêtres et portes, bandeaux et corniches sont maçonnés avec divers matériaux de construction (calcaire, granit, schiste, grès, brique...) afin que chaque façade soit unique. Leur rez-de-chaussée abrite généralement un établissement de commerce à l'encadrement en bois. Des constructions de l'après-guerre, en vis-à-vis direct avec des façades traditionnelles ou bien dans un quartier attenant, créent des rapports d'échelle extrêmement déséquilibrés. Les immeubles les plus imposants peuvent atteindre une cinquantaine de mètres de haut, et s'établissent sur de larges emprises au sol, entourés de vastes parkings bitumés.

Certaines façades du port évoquent des périodes de richesse liée au commerce maritime. Les façades sont assez variées, entre pierres, briques, ornements, enduis, grandes baies vitrées, bow-windows, etc.

Une charte de couleur, établie par la ville depuis 2018, permet de revaloriser le patrimoine bâti et d'embellir Cherbourg-en-Cotentin. Ce dispositif aide et accompagne les habitants afin de rénover leur façade, au même titre que les aides à la rénovation des vitrines et terrasses des commerces ou l'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH). Un nuancier associé à des techniques de ravalement de façade a été déterminé pour chaque quartier, facilitant les choix de mise en valeur des logements.

L'ancienne gare maritime, qui est aujourd'hui la Cité de la mer, est un monument emblématique de Cherbourg, datant du XIX^e siècle.

Les maisons anciennes des hameaux et centres-bourgs de la plaine littorale sont bâtis en granit et toits de schiste. On trouve des maisons Belle-Epoque le long de l'estran à Urville-Nacqueville.



Hameau rural de la Place, composé de maisons mitoyennes en granit, alignées perpendiculairement au trait de côte afin de se protéger des vents marins, Maupertus-sur-Mer.



Front bâti littoral au lieu-dit La Plage, marqué par des demeures Belle-Epoque, Urville-Nacqueville.

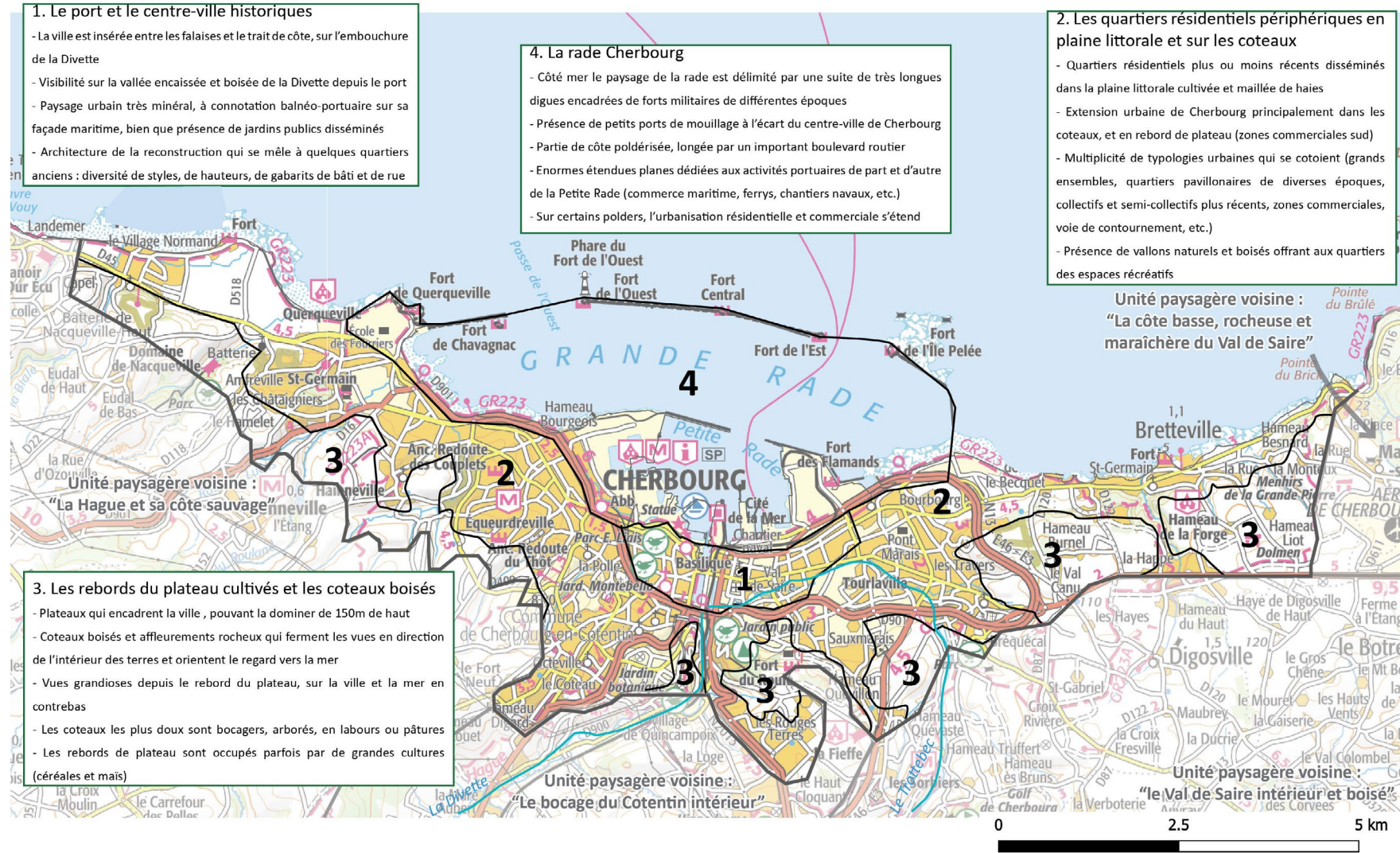


Façade monumentale du XIX^e siècle, sur la place Napoléon à Cherbourg.



Ancien chantier naval de l'arsenal, offrant des perspectives atypiques au sein du port de Cherbourg-en-Cotentin.

CHERBOURG ET SA RADE - Spatialisation des structures paysagères et éléments de paysage de l'unité



Légende :

- Limites paysagères nettes ———
- Limites paysagères progressives - - - - -
- Réseau hydrographique majeur ———

(Sources de la carte : IGN SCAN 100)



Qualification de l'unité paysagère



Qualifier un paysage vise à expliciter les représentations sociales et les systèmes de valeurs associés à ce paysage. Ces représentations et systèmes de valeurs sont soumis à diverses influences qui se diffusent et se stabilisent à différents niveaux d'organisation sociale.

L'unité paysagère telle qu'elle est perçue localement

L'approche sociologique de l'unité paysagère a été abordée lors de trois ateliers publics. Un total de trente personnes a participé, regroupant des élus (maires, maires-adjoints, conseillers municipaux), des techniciens des communautés de communes, des professionnels et le Conservatoire du littoral.

● L'appropriation du nom

Le premier intitulé de « La rade de Cherbourg » proposé dans les ateliers n'a pas été reconnu par les participants car cela mettait essentiellement l'accent sur la rade et non sur la ville et ses plateaux environnants. C'est pourquoi la proposition de « Cherbourg et sa rade » a été retenue.

Ateliers du paysage

Les éléments structurants et ponctuels reconnus

La clé de lecture la plus largement partagée s'organise autour des points de vue de l'unité paysagère.

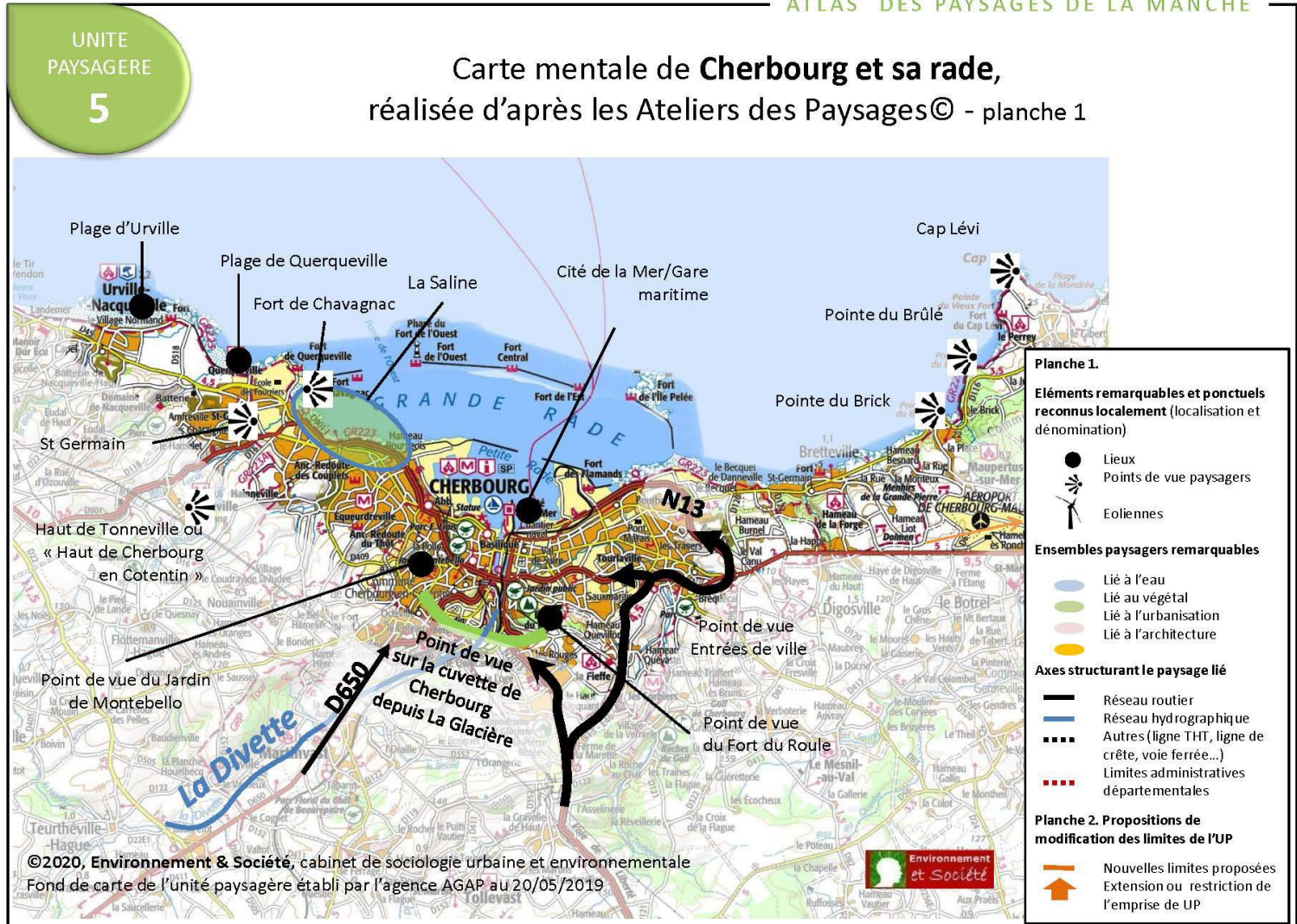
Il est possible de distinguer trois catégories de point de vue (cf. carte page suivante) :

- les points de vue dirigés vers Cherbourg-en-Cotentin, offerts depuis le plateau qui entoure la ville ; depuis les seuils de ville, par la route nationale 13 et 2013, au niveau du passage de la Glacière, et par la route départementale 650 ; mais également depuis la Montagne du Roule et en particulier le Fort ;



Perspective depuis la montagne du Roule sur toute la ville basse de Cherbourg-en-Cotentin, sur la rade et sur l'horizon marin.

- les points de vue dirigés vers la mer et/ou la rade de Cherbourg, en favorisant les vues à 360° offertes par les pointes d'est en ouest : le cap Lévi, la pointe du Brûlé, la pointe du Brick, le fort de Chavagnac ;
- les points de vue depuis les plateaux qui offrent une visibilité plus lointaine rattachant Cherbourg à la Hague, dont les deux sites remarquables de Tonneville et Saint-Germain, qualifiés par des participants comme les « hauts de Cherbourg-en-Cotentin ».



La ville en elle-même a été peu évoquée à l'exception du site de la Cité de la mer, installée au sein des bâtiments de l'ancienne gare maritime, aujourd'hui classée comme patrimoine remarquable de la ville.

Les ateliers mettent en évidence l'indivisible lien paysager qui existe entre Cherbourg et sa géographie : ses côteaux, son plateau, son littoral et sa mer.

Ateliers du paysage

L'image de l'unité paysagère véhiculée par les arts et différents médias

La ville historique de Cherbourg est perçue dans les œuvres littéraires et récits de voyage du XIX^e et XX^e siècles comme une ville ouvrière et militaire. L'activité portuaire était permanente : Octave MIRBEAU raconte le « bruit joyeux d'une ville militaire » et de « l'activité bigarrée d'un port de guerre » dans son ouvrage « Journal d'une femme de chambre » en 1900. Tandis que Victor HUGO évoque « toutes ces maçonneries dont on caparaçonne la mer. Dans ce labyrinthe de jetées, de môles, de digues, de musoirs, l'océan disparaît comme un cheval sous le harnais » dans sa « Lettre à Adèle » en 1836. La Montagne du Roule et son fort étaient un motif emblématique dans les représentations, et constituaient un point de vue privilégié sur la ville et sa plaine littorale, depuis les hauteurs de la vallée de la Divette.



Eugène BOUDIN
« Port de Cherbourg », 1883.
Vue depuis le port historique de Cherbourg sur la vallée de la Divette et la montagne du Roule.

A. L. GARNERAY
« Cherbourg près de la montagne du Roule »,
XIX^e siècle.
Perspective sur le port historique de Cherbourg, dédiés aux activités militaires, et en arrière-plan sur la rade, depuis les coteaux du Roule.



Au XXI^e siècle, les sites web de tourisme et les réseaux sociaux s'attachent uniquement à la ville et soulignent son lien à la mer. Le port est aujourd'hui le point le plus fréquenté de l'unité paysagère, il est le cœur de Cherbourg.



Antoine SOUBIGOU
« Cherbourg, le port » - 2001.
Vue sur le centre-ville de Cherbourg depuis la petite rade.

Bertrand RIEGER
« Cité de la Mer et darse Transatlantique, Cherbourg » - 2007
Perspective sur la ville de Cherbourg et sur la grande rade depuis les coteaux



Les sites clés retrouvés dans les représentations et guides touristiques sont : la montagne et le fort du Roule, le château de Tourlaville, le port historique, la Cité de la mer, la rade, les monuments clés du centre-ville, les bourgs et hameaux alentours (Urville-Nacqueville, Octeville, Le Becquet), l'anse du Brick, la vallée de la Divette et les sites classés d'Urville-Nacqueville (le parc du château de Nacqueville et le manoir de Dur-Ecu).

Lors des ateliers publics, les participants ont eu la possibilité de choisir les iconographies les plus représentatives de l'unité paysagère selon eux. Deux propositions ont retenu leur attention sur les quatre présentées :

- l'iconographie n° 4 (Le fort du Roule et la rade de Cherbourg, par LEFEVRE au XX^e siècle) a fait l'unanimité, car elle « montre bien les deux échelles d'espace dans lesquelles Cherbourg s'intègre ».
- l'œuvre n° 3 (Vue de la rade de Cherbourg, par Michel BOUQUET en 1867) apporte aussi une image toujours actuelle du paysage de la ville de Cherbourg : « la ville s'est adaptée au port qui fait l'alliance entre la mer et le bâti ».

Ateliers du paysage



N° 1 : Pierre CAMPAIN
Anse Sainte-Anne, Equeurdreville-Hainneville, XIX^e siècle.
Perspective aujourd'hui disparue compte-tenu de l'urbanisation autour de cet ancien hameau de pêcheur, situé au bord de l'anse de Sainte-Anne. Fort de Querqueville en arrière-plan dans la brume.



N° 2 : Patrick MARGUET
Port du Becquet, Tourlaville, XXI^e siècle.
Vue en direction de la côte urbanisée du Becquet, depuis le cœur du port où mouillent des voiliers et bateaux de pêche. Les coteaux et vallons boisés marquent la ligne d'horizon.

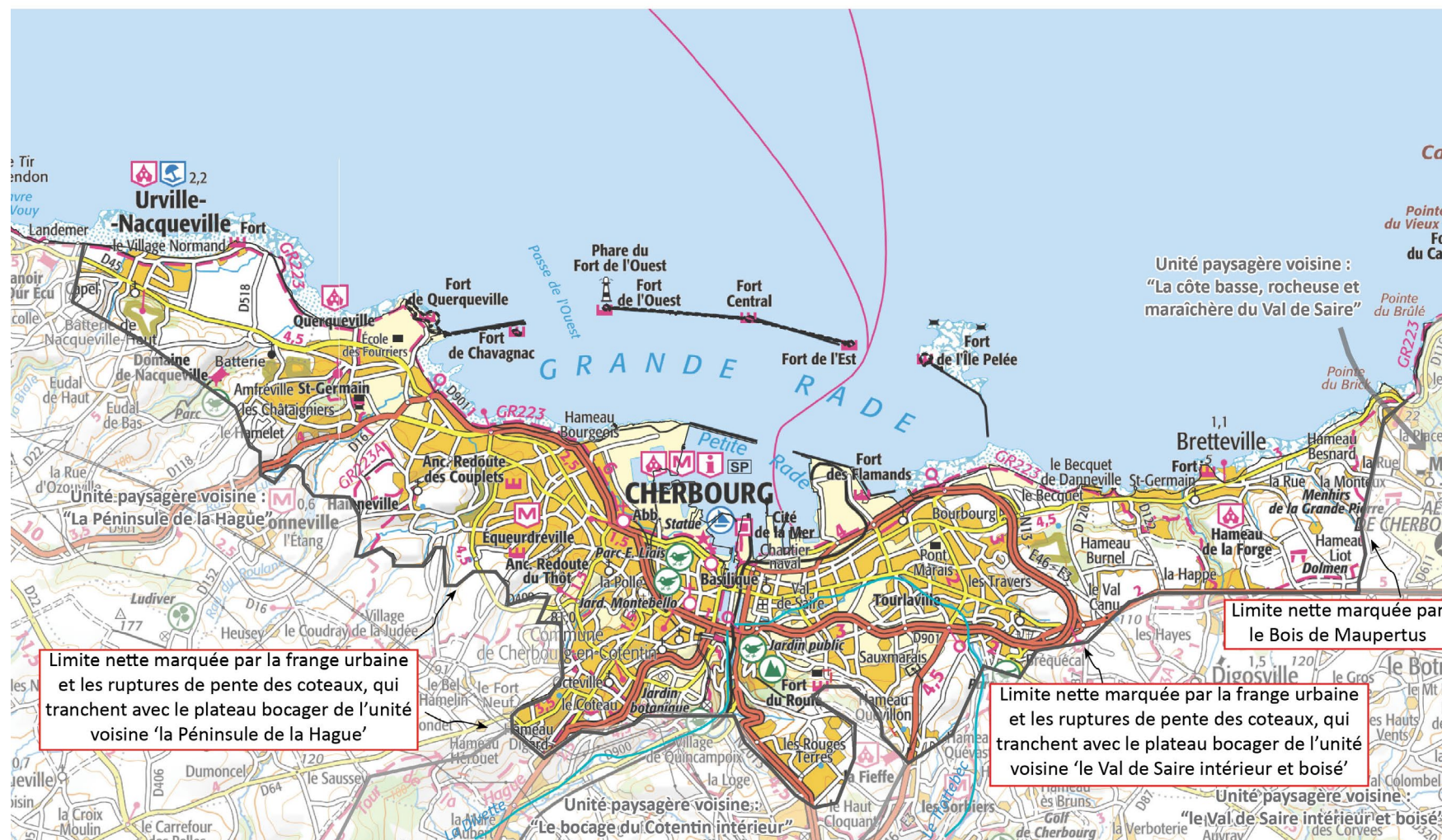


N° 3 : Michel BOUQUET
Perspective sur le port historique et la rade, depuis la montagne du Roule.



N° 4 : Géo LEFEVRE
Vue depuis les hauteurs de la vallée de la Divette, sur la montagne du Roule et la plaine littorale qui se prolonge dans la brume vers l'est.

CHERBOURG ET SA RADE - Caractérisation des limites de l'unité



Limite nette marquée par la frange urbaine et les ruptures de pente des coteaux, qui tranchent avec le plateau bocager de l'unité voisine 'la Péninsule de la Hague'

Limite nette marquée par la frange urbaine et les ruptures de pente des coteaux, qui tranchent avec le plateau bocager de l'unité voisine 'le Val de Saire intérieur et boisé'

Limite nette marquée par le Bois de Maupertus

Légende :

- Limites paysagères nettes ———
- Limites paysagères progressives - - - - -
- Réseau hydrographique majeur ———

(Sources de la carte : IGN SCAN 100)



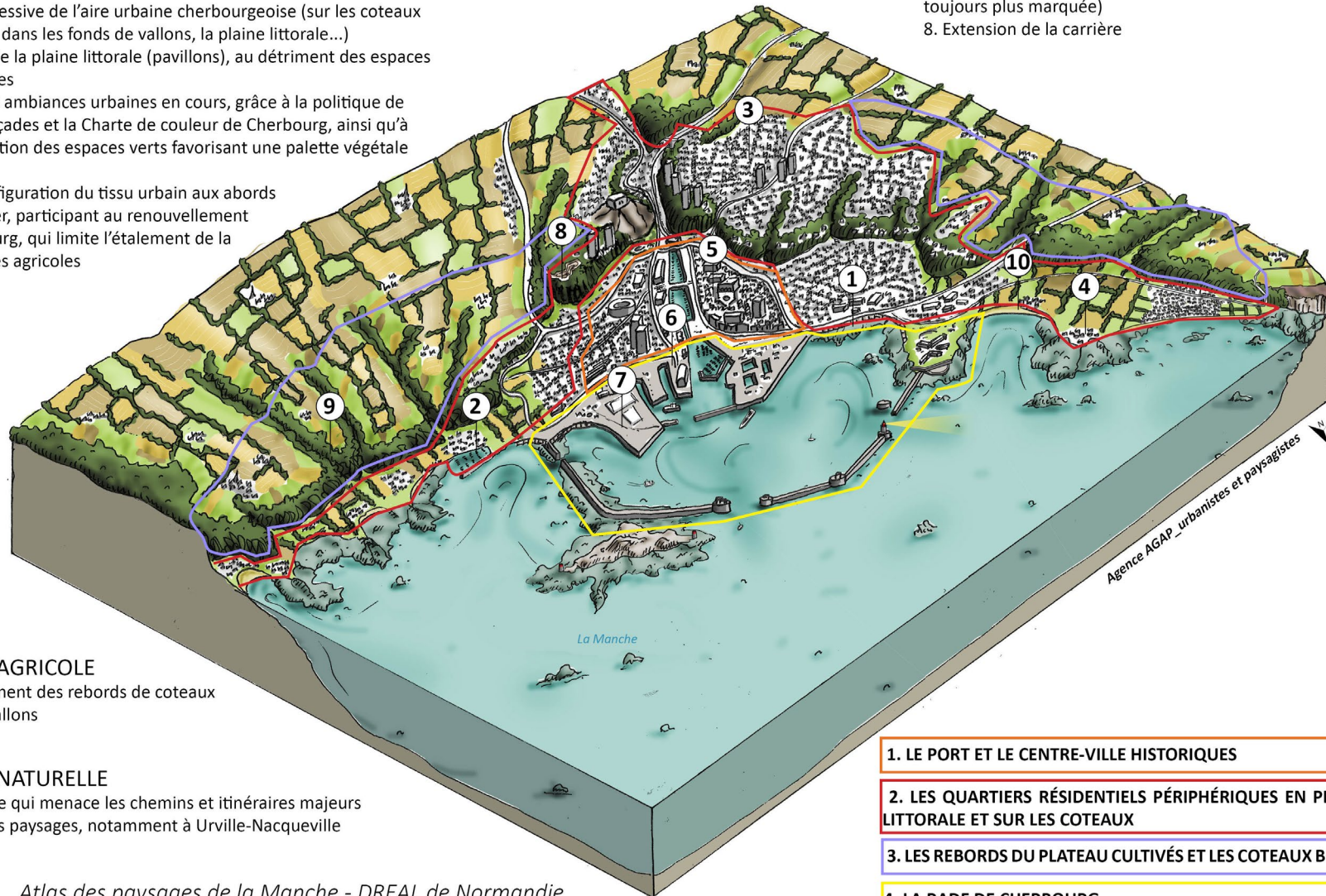
CHERBOURG ET SA RADE - Dynamiques paysagères

DYNAMIQUES URBAINES

1. Entretien des digues pour éviter un recul du trait de côte à proximité d'habitations ou d'infrastructures routières
2. Développement de ports de plaisance dans les communes de la périphérie de Cherbourg
3. Extension progressive de l'aire urbaine cherbourgeoise (sur les coteaux boisés, le plateau, dans les fonds de vallons, la plaine littorale...)
4. Mitage urbain de la plaine littorale (pavillons), au détriment des espaces naturels et agricoles
5. Valorisation des ambiances urbaines en cours, grâce à la politique de ravalement des façades et la Charte de couleur de Cherbourg, ainsi qu'à la politique de gestion des espaces verts favorisant une palette végétale diversifiée
6. Projet de reconfiguration du tissu urbain aux abords de la Cité de la mer, participant au renouvellement urbain de Cherbourg, qui limite l'étalement de la ville sur les espaces agricoles

DYNAMIQUES INDUSTRIELLES

7. Les ports de la rade s'étendent continuellement, projet d'aménagement de terre-pleins pour le chantier de l'éolien off-shore (dualité ville/port industriel toujours plus marquée)
8. Extension de la carrière



DYNAMIQUE AGRICOLE

9. Léger enrichissement des rebords de coteaux et des fonds de vallons

DYNAMIQUE NATURELLE

10. Erosion côtière qui menace les chemins et itinéraires majeurs de découverte des paysages, notamment à Urville-Nacqueville

1. LE PORT ET LE CENTRE-VILLE HISTORIQUES

2. LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS PÉRIPHÉRIQUES EN PLAINE LITTORALE ET SUR LES COTEAUX

3. LES REBORDS DU PLATEAU CULTIVÉS ET LES COTEAUX BOISÉS

4. LA RADE DE CHERBOURG

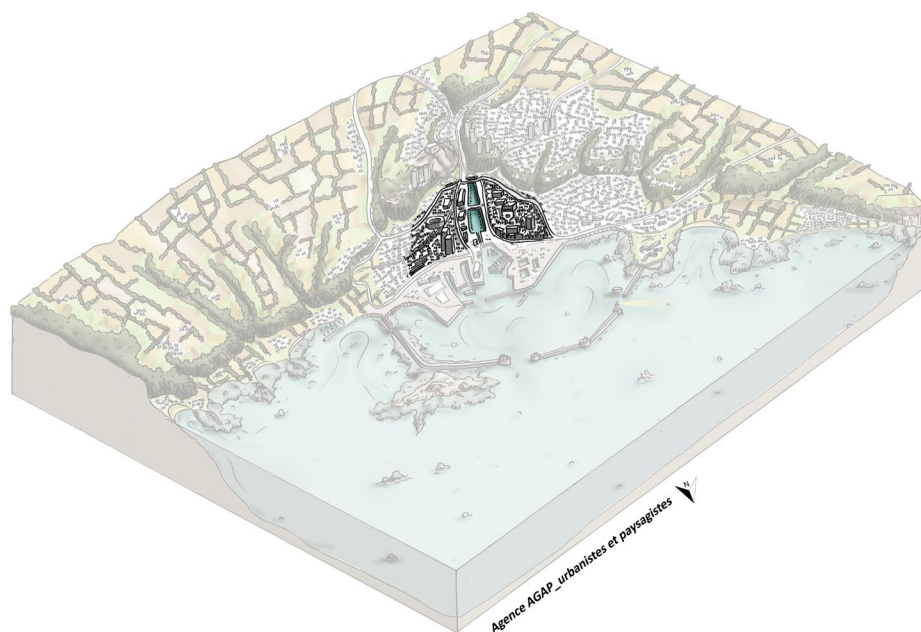
Les dynamiques paysagères à l'oeuvre



L'analyse de l'évolution des paysages et des dynamiques générales repose sur l'étude des cartes d'analyse thématiques (environnement, paysages, risques) fournies par les services de la DREAL et par les collectivités, ainsi que sur des vues aériennes IGN et celles extraites de l'observatoire photographique de la DREAL et sur les données récoltées lors des ateliers rassemblant les services de l'Etat et autres institutions œuvrant dans le domaine du paysage.

Les dynamiques paysagères analysées par les paysagistes

● Dynamiques de la structure paysagère n° 1 : le port et le centre-ville historiques



L'atlas de 2001 avait fait état de la progression de l'urbanisation dans la périphérie de Cherbourg.

Au cours des vingt dernières années, le centre historique de Cherbourg-en-Cotentin a été valorisé par divers projets urbains : piétonisation de places, végétalisation des boulevards et l'Opération de renouvellement urbain (ORU) « Entre terre et mer » pour le prolongement du centre-ville vers l'est, ce qui a permis, entre autres, l'extension du centre-commercial Les Eleis, l'aménagement des bassins (commerce et habitat), l'aménagement d'une place traversante et la création des jardins de la Divette.

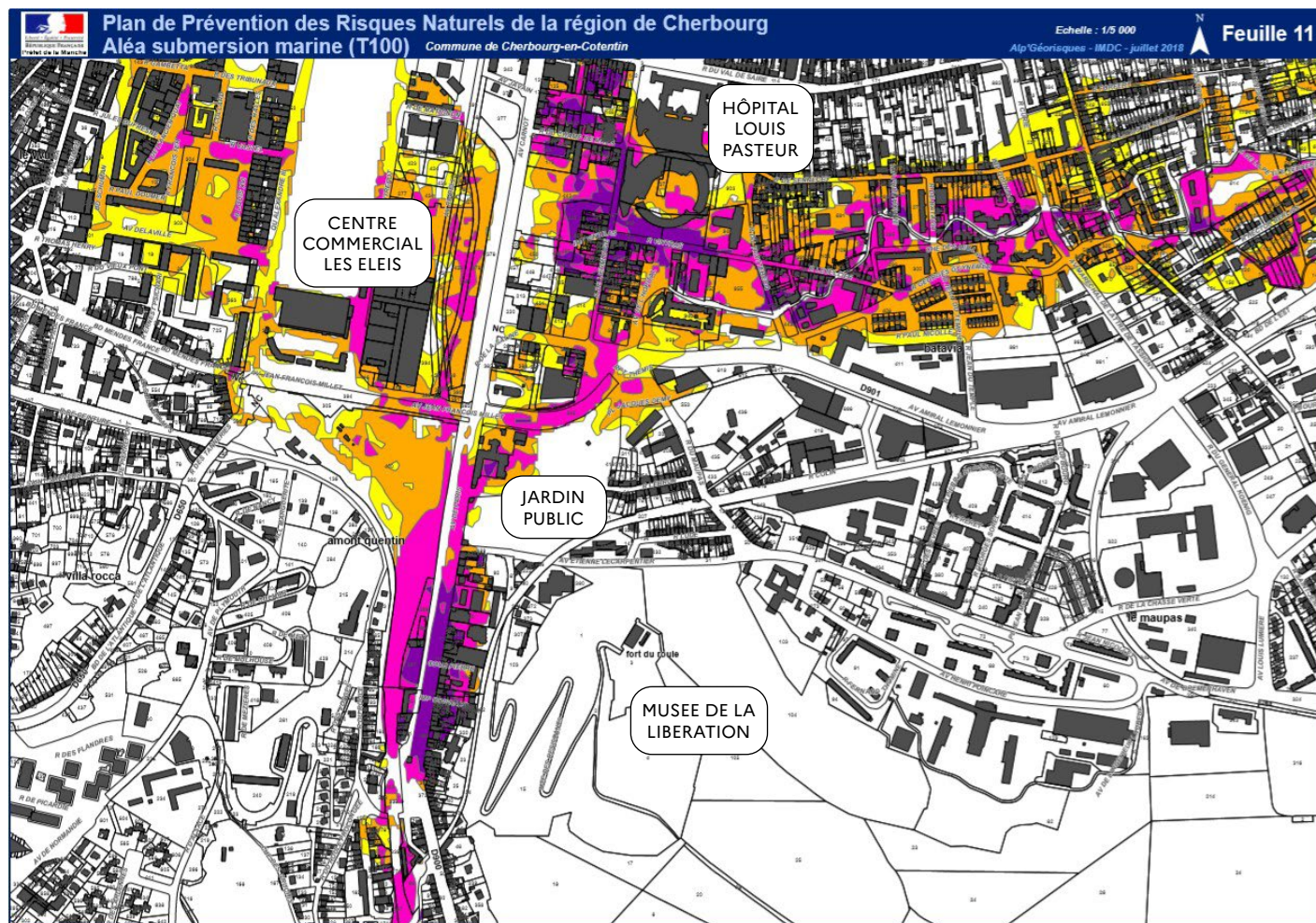
Dans les années à venir, différents projets sont prévus dans la poursuite de ceux déjà menés, avec pour ambition de reconquérir le cœur de la ville et notamment de réconcilier la ville et la mer :

- considérant les risques de submersion marine, le projet de réaménagement du quai Collins et de ses abords, occupés encore aujourd'hui par d'anciens bâtiments, des hangars industriels et des friches, est en réflexion. L'objectif est de faire émerger un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires, équipements publics, commerces) et de réorganiser les parcours et les perspectives visuelles entre le centre-ville et la gare transatlantique ;
- la ville de Cherbourg-en-Cotentin souhaite améliorer l'intégration des espaces portuaires avec le reste de la cité et améliorer les mobilités par la mise en œuvre du projet de Bus nouvelle génération (BNG)

qui conjugue transports performants, renouvellement urbain et amélioration du cadre de vie.

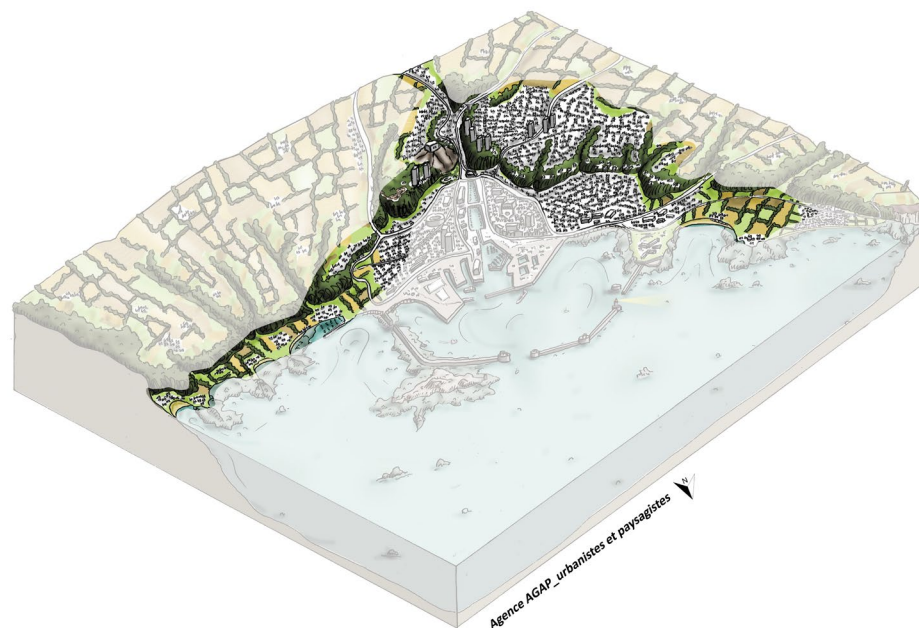
- parallèlement, chaque quartier de la ville devrait être progressivement revalorisé grâce à la politique communale volontariste d'aide au ravalement de façade, adossée à une charte de couleur et accompagnée d'aides financières de la mairie, établie depuis 2018.

Le port de Cherbourg-en-Cotentin et les quartiers en fond de vallée de la Divette et du Trottebec sont très exposés au risque de submersion marine centennale. Les paysages seront amenés à évoluer sur le long terme, avec un recul nécessaire de l'urbanisation pour la localiser à l'écart de ces espaces à risque.



PPRN de Cherbourg, aléa submersion marine T100. Les zones les plus exposées à la submersion marine sont les quartiers recouvrant ou bordant les cours de la Divette et du Trottebec et ceux encadrant le port historique.

● **Dynamiques de la structure paysagère n° 2 : les quartiers résidentiels périphériques de la plaine littorale et des coteaux**

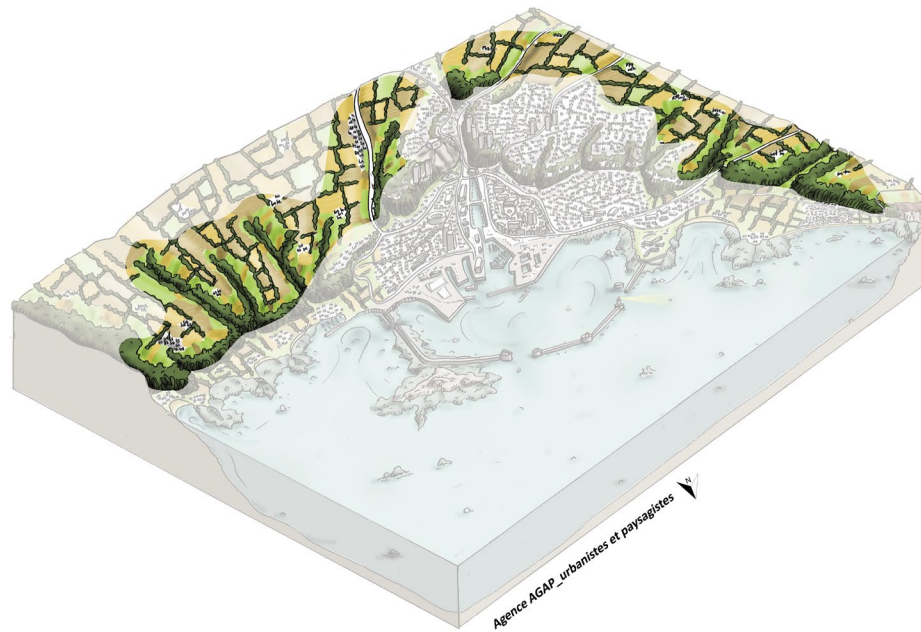


Le Becquet entre 2000 et 2019 : de nouveaux lotissements pavillonnaires se construisent dans la plaine littorale selon les opportunités foncières (remonterletemps.ign.fr).

L'érosion côtière menace les chemins et itinéraires majeurs de découverte des paysages, notamment sur le littoral d'Urville-Nacqueville où la digue de protection semble à l'abandon.

L'aire urbaine de Cherbourg-en-Cotentin poursuit son extension sur le plateau, sur les coteaux, et dans la plaine littorale. Certaines parcelles agricoles devenues attractives, car situées non loin du bord de mer, ont été aménagées en quartiers pavillonnaires ou campings. Les enrochements sont entretenus afin d'éviter un recul du trait de côte au niveau des habitations, infrastructures routières ou aires d'activités. Comme toutes les nouvelles voies de circulation périphériques de Cherbourg-en-Cotentin, la RN13 traverse et remodele les paysages verdoyants du pourtour de l'aire urbaine. Aujourd'hui utilisée et perçue comme une « rocade » pour l'agglomération, cette voie a tendance à encourager l'urbanisation des terres agricoles qui la séparent encore de la ville.

● **Dynamiques de la structure paysagère n° 3 : les rebords de plateau cultivés et les coteaux boisés**

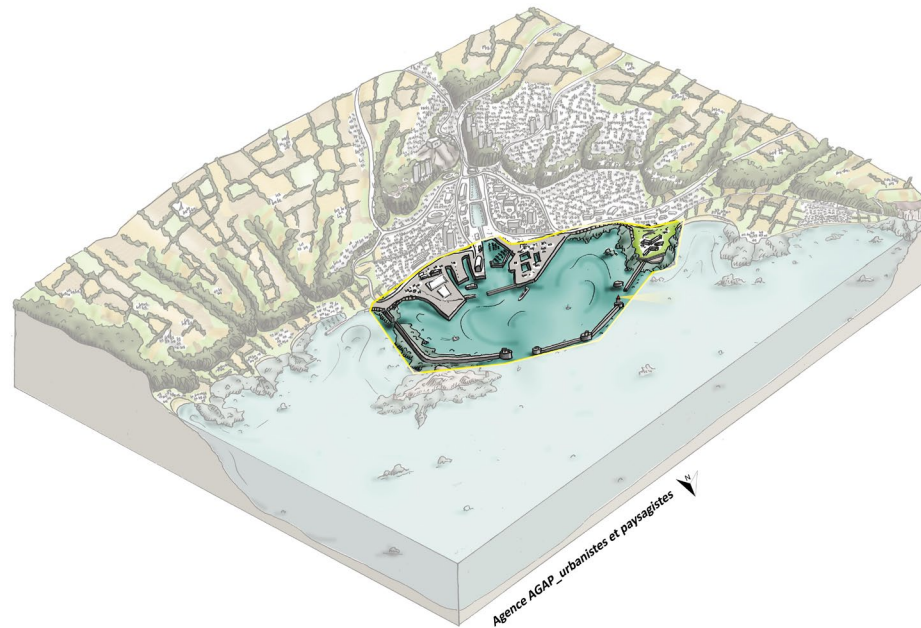


En vingt ans, le parcellaire agricole est resté dense, ainsi que son maillage bocager. Les extensions urbaines de la périphérie de Cherbourg-en-Cotentin grignotent progressivement les boisements sur coteaux, toutefois ces derniers restent assez présents, en particulier au sein des vallons intérieurs. La carrière de l'ouest continue de s'étendre dans le coteau à proximité de la Montagne du Roule. On observe un léger enrichissement des rebords de plateau et des vallons, où l'activité agricole est contrainte par la topographie.



Bretteville entre 1997 et 2019 : les rebords de plateau et les fonds de vallons ont été recolonisés par la lande en vingt ans (remonterletemps.ign.fr).

● **Dynamiques de la structure paysagère n° 4 : la rade de Cherbourg**



Les mutations de la rade se concentrent sur ses ports en activité permanente (militaire, commercial, de transport, etc.). Des projets sont en cours : chantier de l'éolien off-shore, futur quai pour accueillir les paquebots, ce qui va favoriser l'extension du port, et la modification des paysages de la rade.



Le port commercial entre 2000 et 2019 : le polder s'agrandit au fur et à mesure des projets (remonterletemps.ign.fr).

Les enjeux relevés par les ateliers publics

- **L'urbanisation non intégrée aux paysages du littoral et de la vallée de la Divette, marquée par la construction de lotissements et de zones commerciales.**

Issus de la politique locale de l'habitat, les lotissements ont créé des « horreurs d'un point de vue de l'intégration architecturale et paysagère, par une absence totale de prise en compte de ces facteurs dans le dessin de ces formes d'habitat ». C'est l'absence de projet urbanistique et architectural qui est dénoncé dans « le développement des zones commerciales en entrées de ville tout particulièrement ».

Pour certains participants, le renforcement de l'application de la Loi Littoral sur les communes concernées devrait stopper ce processus. Il est cependant probable de le voir se reporter sur les communes arrière-littorales, et que le fond du problème ne sera pas résolu. A ce souci s'ajoute l'expansion des logements vacants qui touche même le centre-ville de Cherbourg.

- **La disparition du bocage avec un enjeu fort pour « l'éco-tourisme qui est l'un des axes économiques de développement de la Manche ».**

« Ce qui est observé et déploré c'est l'extension des villages à travers des lotissements, pour le maintien d'une classe par exemple », ceci au dépend des terres agricoles qui continuent d'être grignotées. Si cette stratégie des maires semble tout à fait compréhensive par les participants sur le court terme, elle apparaît n'apporter finalement que peu d'atouts aux communes, sur les moyens et longs termes.

Un participant souligne le besoin de repenser collectivement les « bons usages des sols à une échelle supra-communale, pour concilier l'évolution des recettes fiscales avec la réalité de la répartition hétérogène des populations et des besoins en logements. La première richesse des communes rurales devrait être d'abord leur patrimoine en terres agricoles qu'elles possèdent et non le faible coût du foncier constructible. Il faudrait que l'on puisse intégrer cette comptabilité écologique dans la comptabilité publique. ».

Entre dynamiques réelles et dynamiques perçues

Les dynamiques perçues pour l'unité sont assez proches des dynamiques réelles. Les participants insistent sur les aspects négatifs de ces mutations : la perte d'espaces agricoles et de la maille bocagère en territoires ruraux au profit de l'offre en logements est une réalité, notamment au sein de l'aire urbaine de Cherbourg-en-Cotentin qui ne cesse de s'étendre. Les nouveaux lotissements et aires d'activité ne sont pas toujours bien intégrés aux paysages, et répondent trop souvent exclusivement à des opportunités foncières. Suite à la création de la communauté d'agglomération du Cotentin compétente en matière de planification sur un vaste territoire de 132 communes, la révision du SCOT et l'élaboration des PLUi devront jouer un rôle majeur afin de gérer les projets d'aménagement et limiter l'étalement urbain à l'avenir.

Les mutations progressives du centre-ville et de la rade ne sont en revanche pas du tout abordées par les participants.

Ateliers du paysage

Atouts / faiblesses / opportunités / menaces



Les atouts et faiblesses de l'unité paysagère désignent des éléments de paysage ou des dynamiques qui présentent des opportunités ou des menaces pour l'amélioration du cadre de vie des populations.

Atouts et opportunités

- **Des projets d'aménagement pour la valorisation du centre de Cherbourg :**
 - l'ambition de renforcer le lien entre la ville et son port, notamment par la mise en valeur du rapport à la mer au travers des activités maritimes et de projets de renouvellement urbain ;
 - la politique publique en cours pour la redynamisation du centre-ville, par la valorisation des façades dans le centre-ville, une offre attractive de logements, la mise en valeur des espaces publics et du patrimoine.
- **Un maillage bocager dense préservé :**
 - sur le plateau agricole, les haies sont préservées, ce qui permet une meilleure gestion dans les pentes et valorise les paysages.
- **Une ville dynamique :**
 - la ville de Cherbourg-en-Cotentin est dynamique et attractive, par son cadre de vie, localisée au cœur de territoires littoraux remarquables et la présence d'espaces publics de qualité (jardins, parcs, espaces naturels boisés).

Faiblesses et menaces

- **Une extension urbaine pas assez maîtrisée :**
 - l'intégration paysagère des nouveaux quartiers est nécessaire pour éviter de banaliser les paysages urbains aux alentours de Cherbourg ;
 - les terres agricoles permettent une ouverture des paysages qui facilite l'appréhension des paysages de l'unité, depuis la plaine littorale ou sur les rebords de plateau ;
 - le renouvellement urbain doit être encouragé afin de limiter l'étalement urbain et de revaloriser le bâti existant.
- **Des risques de submersion marine qui menaceraient à l'avenir certains secteurs de l'unité :**
 - certains quartiers de Cherbourg-en-Cotentin sont particulièrement exposés aux risques de submersion marine et certains tronçons littoraux à l'érosion du trait de côte.

Liste des communes concernées en tout ou partie

- Bretteville
- Cherbourg-en-Cotentin (communes déléguées : Cherbourg-Octeville, Equeurdreville-Hainneville, la Glacerie, Querqueville, Tourlaville)
- Digosville
- La Hague (communes déléguées concernées : Flottemanville-Hague, Tonneville, Urville-Nacqueville)
- Maupertus-sur-Mer

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie
Cité administrative - 2, rue Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex - Tél. 02 35 58 52 80
1, rue Recteur Daure - CS 60040 - 14006 Caen cedex 1 - Tél. 02 50 01 83 00

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

