

SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PORT DE CHERBOURG



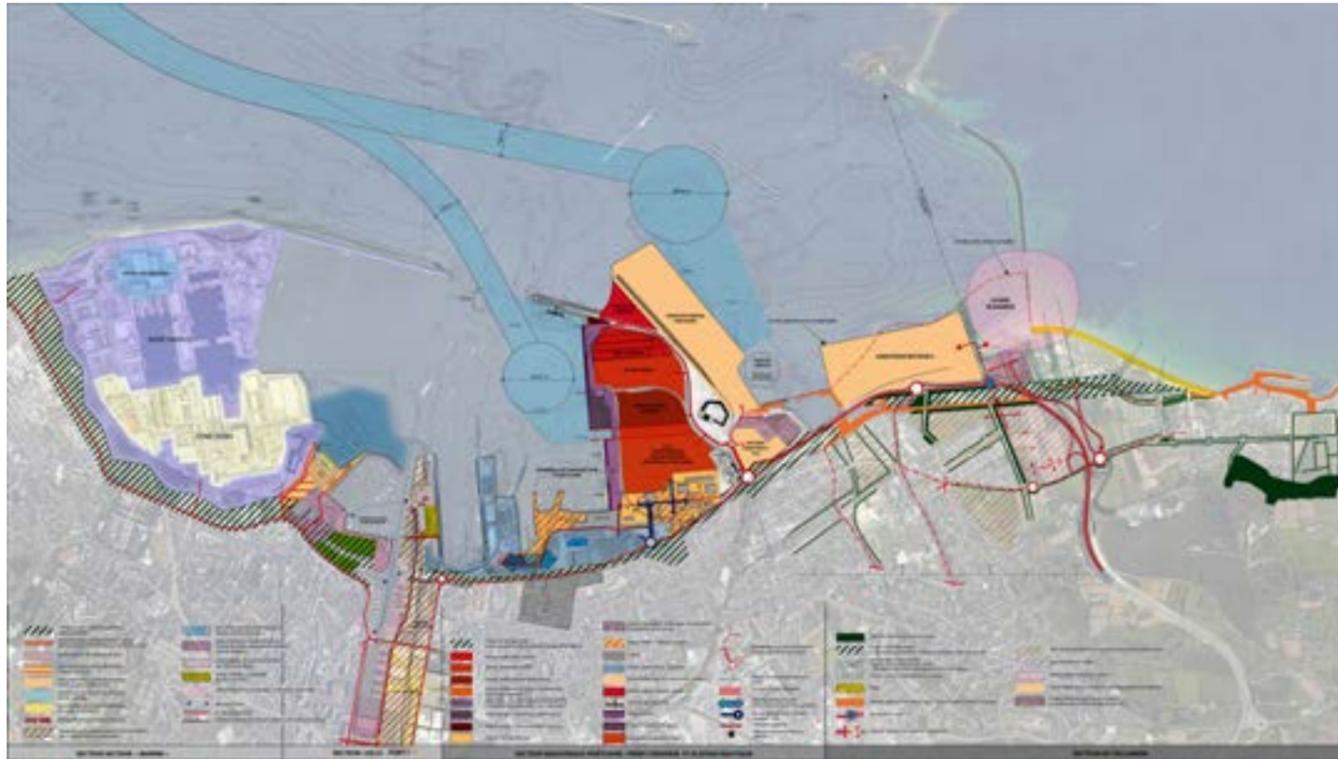


Schéma Directeur d'Aménagement Portuaire - 2010

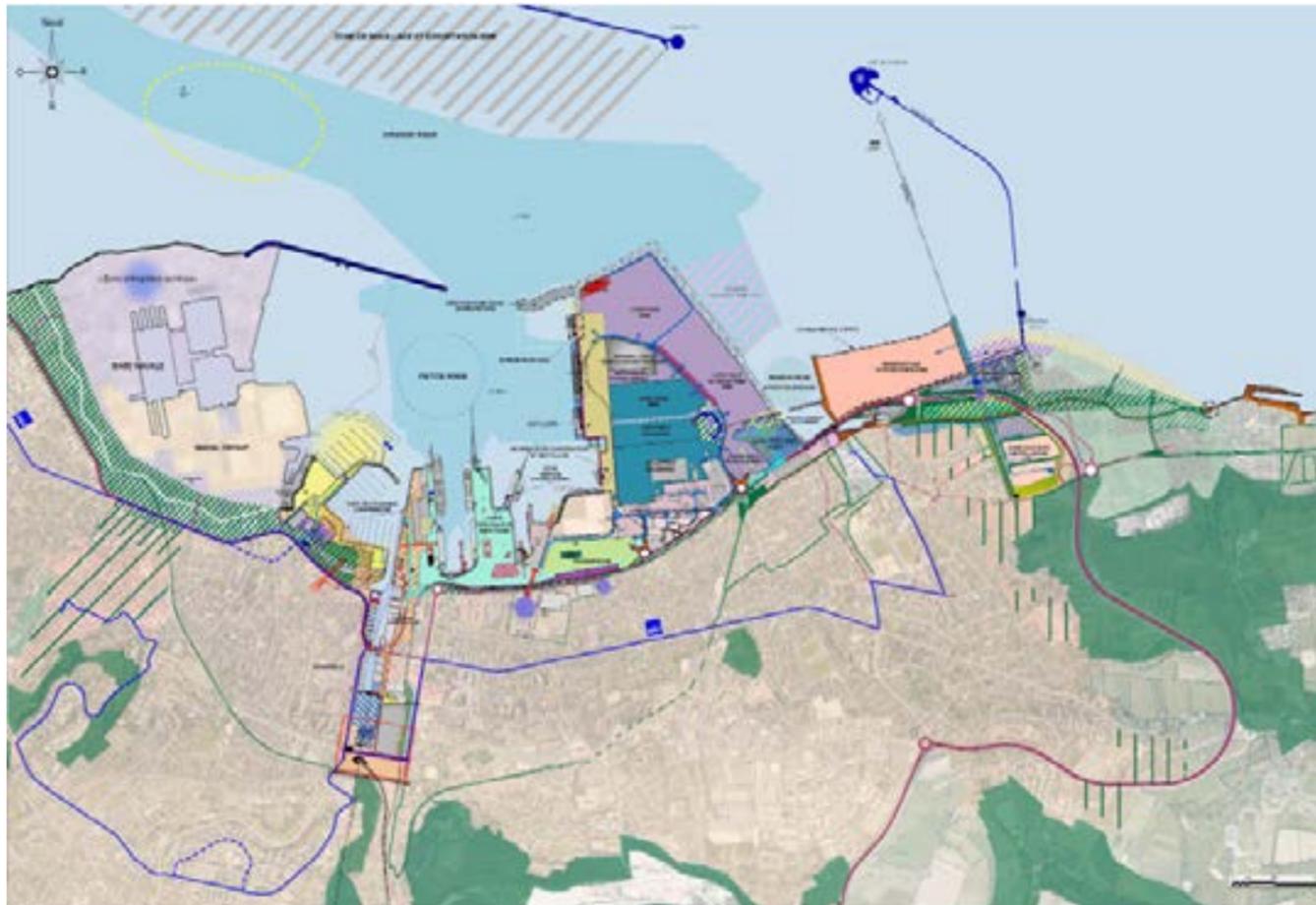


Schéma Directeur d'Aménagement et de Développement Durable - 2018

Il s'agit du document qui traduit en orientations spatiales la stratégie de Ports de Normandie.

C'est à la fois :

- Un outil prospectif de planification : visant à optimiser l'organisation des espaces portuaires dans leurs relations avec les territoires d'appui. Il s'inscrit dans la durée et intègre les courts, moyens et longs termes.
- Un outil de concertation : le SDADD est, par nature, un espace de concertation privilégié avec les collectivités. Il a vocation à s'adapter aux projets majeurs pouvant apparaître au cours de sa durée.
- Un outil contributif à l'élaboration des documents d'urbanisme : élaboré de manière concertée, il a vocation à contribuer à l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification opposables (SCOT, PLUI, ...) et à alimenter des documents d'orientation régionale tels que le SRADDET.

Le SDADD s'inscrit dans un triptyque :

- La stratégie de développement économique : il concerne la stratégie économique de Ports de Normandie ; le développement des activités existantes ; l'accueil d'activités nouvelles et/ou innovantes ; le développement des filières et synergies économiques ; le renforcement de la cohésion sociale et la dynamisation de l'emploi.
- La stratégie spatiale : le SDADD traduit la vocation des espaces portuaires et leur rapport avec le territoire.
- Le plan pluriannuel d'investissement : l'objectif est de programmer les investissements nécessaires pour entretenir, adapter, moderniser et développer l'offre de services portuaires de manière prospective et permanente en relation avec les objectifs de développement présentés dans les précédents documents.

Le SDADD s'inscrit dans la continuité du SDAP (Schéma Directeur d'Aménagement Portuaire) arrêté en 2010.

Le SDAP de 2010 constitue l'élément fondateur référent. Sa réactualisation était indispensable au vu des évolutions importantes du contexte et pour mieux intégrer les préoccupations de développement durable.



Quai de l'entrepôt



Port Chantereyne



Quai de France



Passerelle piétonne du bassin du Commerce

L'imbrication harmonieuse de la ville et du port : une mixité à organiser, à optimiser et à valoriser à toutes les échelles du territoire.



Le port de Cherbourg vu de la Montagne du Roule

Dynamiser l'emploi

L'objectif de Ports de Normandie est d'assurer les conditions nécessaires au maintien et au développement des activités existantes et à l'accueil d'activités nouvelles. A ce titre, le Port s'affirme comme un acteur économique majeur, générateur de nombreux emplois (filière « Produits de la mer », EMR, Réparation navale, Activités et tourisme nautiques...).

Favoriser les développements économiques portuaires innovants

Le port de Cherbourg s'affirme aujourd'hui comme le premier espace portuaire français pour les EMR, en combinant l'accueil coordonné des entreprises liées aux secteurs de l'hydrolien et de l'éolien offshore.

Maintenir, adapter, moderniser et développer les infrastructures portuaires

Il s'agit d'une préoccupation permanente pour assurer une offre de services portuaires performante, adaptée et compétitive, des complémentarités d'organisation optimisées et une fiabilité garantie.

Développer les atouts de l'inter modalité du site

Le Port de Cherbourg a longtemps souffert d'un déficit de connexion avec son « hinterland ». Il est à présent relié au réseau des infrastructures routières et autoroutières nationales et connecté au réseau ferroviaire français. Il est ouvert par nature aux voies de transport maritime. Le site de Cherbourg bénéficie, à ces différents titres, d'atouts importants à exploiter.

Maîtriser la cohérence des projets sur les territoires « ville-port »

Les situations de mitoyenneté et/ou d'imbrication des territoires de la ville et du port impliquent une mise en cohérence forte des projets afin qu'ils puissent s'articuler de manière harmonieuse entre eux, dans l'espace et dans le temps.

Gérer les nombreuses interfaces par les mixités diverses

De nombreuses situations d'interface ville-port nécessitent d'intégrer des mixités d'usages, de fonctionnement et de desserte, une nécessaire philosophie partagée de l'aménagement du territoire pour une cohabitation harmonieuse des espaces.

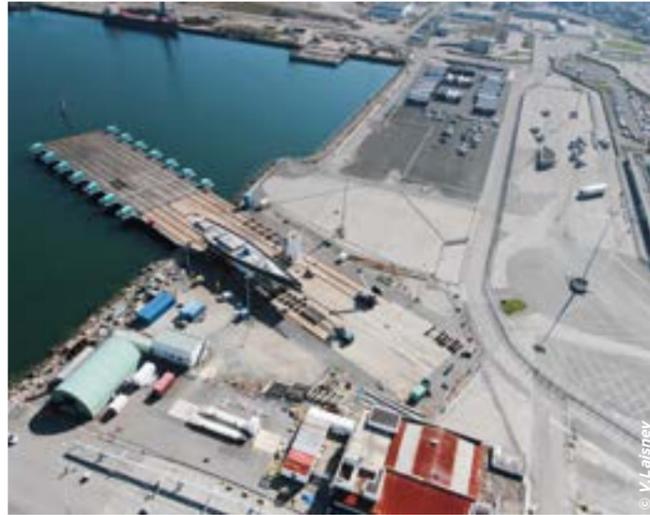
S'inscrire en cohérence d'organisation avec les déplacements locaux

Cet enjeu renvoie aux problématiques d'une mixité de fonctionnement et d'usages, à assumer de manière concertée entre le port et les collectivités territoriales.

Gérer les temporalités intermédiaires

D'importantes mutations spatiales sont engagées : elles s'inscrivent dans des temporalités différentes nécessitant une démarche prospective adaptée, pour intégrer une gestion cohérente et dynamique des étapes de transition.

Maîtriser une organisation compacte, rationnelle et économe en espace



Syncrolift et plateau nautique



Travelift

Friches et délaissés: un déficit d'image... des opportunités de densification



Friche industrielle



Flore protégée

Des mesures compensatoires systématiques pour accompagner les mutations



En cours durant la période 2018/2019 : la relocalisation d'une colonie de crapauds calamites.



GreenPort

Maintenir et consolider les équilibres ville / port / environnement naturel

L'ambition du SDADD est de s'inscrire dans la logique d'une cohérence territoriale globale, intégrant l'ensemble des composantes du territoire normand.

Constituer une réserve foncière cohérente

Le foncier à vocation portuaire est stratégique sur le site cherbourgeois. Cette situation impose une gestion raisonnée des réserves foncières existantes, une optimisation d'utilisation des surfaces disponibles et des adaptations foncières, notamment sur les secteurs de renouvellement et/ou d'interface avec la ville.

La rade offre des capacités d'accueil pour de nouvelles activités portuaires. La constitution de nouvelles réserves foncières s'impose sur le moyen/long terme.

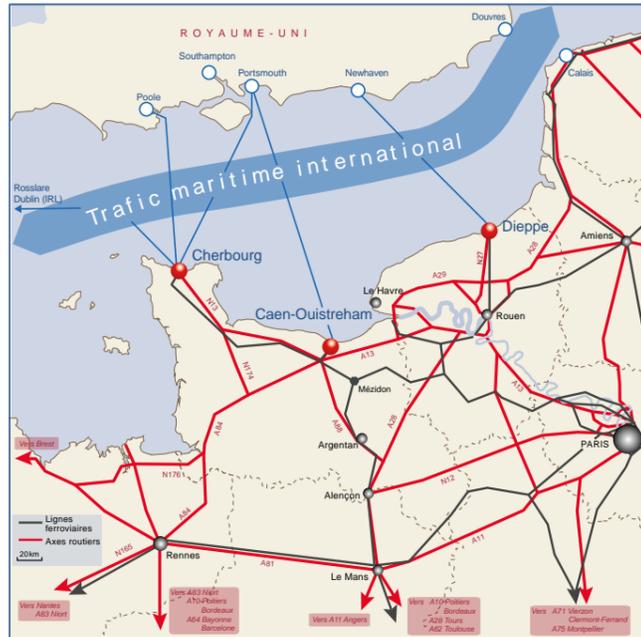
Réduire les effets de « friche »

Cet objectif englobe une série d'enjeux : image du port et de la ville ; qualité du cadre de vie et du paysage vis-à-vis des secteurs mitoyens ; stratégie de gestion partagée des étapes de transition des zones de renouvellement.

Intégrer de manière permanente la dimension environnementale

C'est un objectif majeur pour Ports de Normandie que de participer à maintenir et à consolider les composantes naturelles du grand site et à composer son développement dans le respect des contraintes patrimoniales, environnementales et paysagères, ainsi qu'à préserver les ressources naturelles (air, eau, ...).

Ports de Normandie : trois ports complémentaires situés sur la mer la plus fréquentée du globe et à proximité des grands bassins de consommation



Le port de Caen-Ouistreham :
Port d'hinterland régional polyvalent (céréales, bois, ferraille, agroalimentaire), organisé en terminaux le long d'un canal de 15 km reliant Caen à la mer, véritable « Trait d'union entre la ville et la mer ».



Le port de Cherbourg :
« Un port hors norme au cœur de la Manche », un Hub logistique avancé en Manche, doté de caractéristiques nautiques rares: port en eau profonde, accessible H 24, pouvant accueillir des navires de 14m de tirant d'eau.

Le port de Dieppe :
Ouvert sur la mer la plus fréquentée du globe et au cœur d'une économie régionale dynamique, le Port de Dieppe bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle et d'un lien naturel avec la Grande-Bretagne.



« Ports de Normandie » : trois ports complémentaires situés sur la mer la plus fréquentée du globe et à proximité des grands bassins de consommation

Au 1er janvier 2019, les syndicats mixtes « Ports Normands Associés » et « Port de Dieppe » se regroupent au sein de « Ports de Normandie ».
Le rapprochement de ces deux structures portuaires s'inscrit dans la stratégie commune de la Région, des départements du Calvados, de la Manche et de la Seine Maritime et des Agglo de Caen la Mer, du Cotentin et de Dieppe pour le développement de l'économie maritime normande.

La création de cet acteur portuaire unique permet la définition et la mise en œuvre d'une stratégie portuaire à l'échelle de l'ensemble du territoire, assurant la pertinence, la cohérence mais aussi la complémentarité des investissements. Autorité portuaire, le rôle de « Ports de Normandie » est de gérer et d'aménager le domaine portuaire, de garantir la sécurité des accès nautiques et de définir une politique de développement durable pour ces trois ports.

La création de « Ports de Normandie » doit faciliter, notamment, la convergence des politiques de la Région et des Départements sur les problématiques pêche, plaisance, transmanche. Cela permet aussi la constitution d'un acteur ayant une masse critique, dont l'activité «commerce» est d'un niveau proche de certains GPM métropolitains et dont la place de leader de l'activité transmanche à l'ouest du détroit est ainsi confortée.

L'émergence de « Ports de Normandie » doit, enfin, permettre une accession à une visibilité portuaire au niveau national et augmenter considérablement la capacité de promotion des ports et leur poids dans les diverses instances.

Les trois ports composant « Ports de Normandie » sont idéalement situés puisqu'ils ne sont qu'à quelques miles du rail maritime européen (1 bateau toutes les 3 mn) et au centre de la façade Manche. Disposant de dessertes multimodales de qualité, les reliant aux principaux axes européens de circulation, ils offrent des capacités portuaires permettant de traiter différents types de trafics et d'accueillir des activités diversifiées.

A proximité des champs éoliens offshore et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d'Europe, ils sont en passe de devenir l'un des acteurs majeurs du développement des Energies Marines Renouvelables.

D'un point de vue «ressources humaines», les « Ports de Normandie » rassemblent 200 agents, répartis sur plusieurs sites : Saint Contest, Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, le siège étant à Saint-Contest.

Une régie sera créée dans le courant de l'année 2019 pour exploiter les activités du port de Dieppe et les équipes se répartiront entre l'autorité portuaire (« Ports de Normandie ») et la Régie (« Port de Dieppe »).

Ports de Normandie : Les chiffres clefs

- 6 000 emplois directs et indirects*
- 410 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2020
- 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables
- Plus de 2 M de passagers transmanche par an
- Près de 7 M de tonnes de marchandises /an
- 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600 nuitées par an
- 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie
- Une offre de réparation navale complète

*Etude INSEE 2016



© Port de Dieppe



© Port de Dieppe



© Alexis Morin



© Zéme ciel / Images



© PNA



© CCI ON Dieppe

« Ports de Normandie » regroupe une palette de métiers très variés : fonctions administratives supports, ingénieurs, conducteurs d'opérations, contrôleurs de travaux, chargés d'études, commerciaux, hydrographes, agents de maintenance, conducteurs d'ouvrages, plongeurs scaphandriers, électriciens, hydrauliciens, mécaniciens, magasinier, commandants et officiers de port, grutiers...

« Ports de Normandie » : trois ports complémentaires aux activités multiples

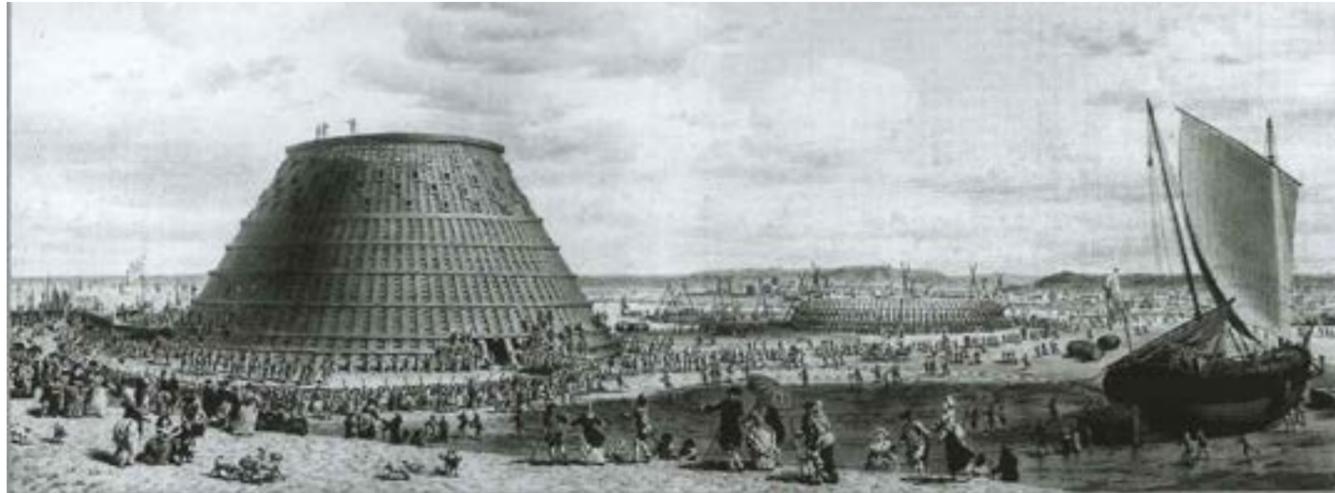
- Transmanche : 1ère liaison transmanche à l'Ouest du Détroit, 1er port français vers l'Irlande, 2 M de passagers par an.
- Fret conventionnel : Place portuaire pour tous types de marchandises (vracs solides et liquides, colis lourds, produits dangereux). 5 700 m de linéaire de quai / 6 postes Roro / 23 grues / un pont bascule 50T...
- Croisière : Une filière en pleine expansion, plus de 50 paquebots attendus en 2019 sur Cherbourg.
- Construction / réparation navale : Des acteurs de rang mondial et des PME positionnées sur des marchés porteurs. 4 outils de mise à sec jusqu'à 3 000 T. Un pôle naval à Cherbourg « Channel Maintenance », une pépinière « Norlanda » et un incubateur d'entreprises « Caen Tech Mer » à Caen et un cluster Maritime - Dieppe Navals - ainsi qu'un chantier naval - Manche Industrie Marine - à Dieppe.
- Plaisance : 4 ports, 3 200 anneaux, 33 600 nuitées/an, un port à sec automatisé unique en France.
- Pêche : Une activité historique en Normandie, approvisionnant la filière de transformation locale et régionale, 1/3 du tonnage déclaré en Normandie. Dieppe, capitale incontournable de la coquille Saint-Jacques (2 360 T)
- Energies marines renouvelables : Cherbourg, 1er port de France prêt à 100 % pour les EMR, quai lourd d'une capacité de portance de 15T/m², 100 ha dédiés, 680 m de longueur de quai, accessible H24, à proximité immédiate du 1er potentiel hydrolien mondial exploitable commercialement, le Raz Blanchard. Ouistreham, future base de maintenance du parc éolien de Courseulles sur mer. Dieppe, port d'attache des navires spécialisés et de servitude qui interviendront pendant la construction et la maintenance du parc éolien marin de Dieppe Le Tréport et base de maintenance de ce dernier.



Cherbourg au XVI^{ème} siècle
«Cherbourg
Une âme transatlantique» - Anne ROZE
Ed. Les champs de la Mémoire

L'épisode des cônes de Cessard

Bibliothèque Jacques Prévert
Cherbourg Octeville



Le plan de Cherbourg
1850

«La Digue qui a fait Cherbourg»
Yves MURIE - Ed. Isoete



La constitution de l'espace portuaire de Cherbourg : des travaux permanents sur une durée de plus de deux siècles. Un ouvrage monumental : la Grande Digue et ses forts. Un grand espace portuaire protégé : la Grande Rade.

- Jusqu'à la fin du XVII^{ème} siècle, le port de Cherbourg n'était qu'un abri à l'embouchure de la Divette, ne pouvant accueillir qu'une vingtaine de bateaux.
- Mais l'idée se fait jour d'exploiter les potentialités portuaires du site afin de créer un port militaire de toute première importance, en pointe avancée sur la Manche.
- Des travaux significatifs sont engagés pendant toute la première partie du XVIII^{ème} siècle, sous la conduite de Caux et de Caligny et sont dévastés par la suite par les troupes de l'armée du roi d'Angleterre (1758).
- La vocation militaire et portuaire s'impose d'autant plus et le roi Louis XVI engage en 1783 la réalisation de la Grande Digue et la construction de fortifications : la technique des cônes de Cessard se soldera quelques années plus tard par un échec historique.
- Napoléon 1^{er} poursuit cependant le projet avec beaucoup de détermination en engageant un grand projet d'endiguement et de fortifications, dont les travaux s'échelonnent durant toute la durée du XIX^{ème} siècle.

Le plan de 1850 (cf. planche ci-contre) est particulièrement instructif : on y lit clairement une étape de transition entre l'état initial ancien et tous les germes futurs des développements de la ville et du port.

Sur cet état des lieux, l'Arsenal militaire serti de ses fortifications est construit.

A l'Est de la Divette s'étendent les zones de mielles et de marais qui accueilleront les développements portuaires futurs.



Cherbourg, vue générale prise de la Montagne du Roule dans la 2^{ème} partie du XIX^{ème} siècle

La deuxième partie du XIX^{ème} siècle marque l'achèvement de la Grande Digue et la constitution de la Rade : le site portuaire est créé.

De multiples activités portuaires s'y développent immédiatement.

L'élargissement de la vocation portuaire militaire aux différents domaines commerciaux se développe dès la deuxième partie du XIX^{ème} siècle.

- Le port militaire et le port de pêche sont confortés.
- Les activités de construction navale et de réparation se développent.
- D'autres activités s'installent : le port transatlantique et l'accueil de grands paquebots ; les liaisons transmanche ; les activités de fret et de transport de matériaux ; les activités tournées vers la plaisance.

En 1933, la gare transatlantique est inaugurée : c'est le départ d'une période de gloire emblématique, qui sera suivie plus tard par un période de déclin (concurrence du transport aérien), puis par une période de renaissance liée à l'activité « croisière ».

En 1945, les Etablissements « Félix Amiot » créent une unité de construction navale, qui donne naissance aux CMN.

En 1964, la première ligne « Ferry » est inaugurée.

Durant les dernières décennies du XX^{ème} siècle, la plateforme des Mielles est le siège de périodes d'intenses activités : installation puis départ du site de construction de plateformes de forage (U.I.E. - 1973 → 1985) ; installation puis départ de la plateforme logistique de « Toyota ».

La dernière décennie (2008/2018) se caractérise comme une période « clef » de redéploiement des activités du port, dans le cadre d'une stratégie globale illustrée par le SDAP de 2010, réactualisé par le SDADD de 2018.

Cette période est notamment marquée la réalisation d'une extension de la plateforme des Mielles d'une surface de 39 hectares et par l'accueil des activités EMR.



L'épopée transatlantique



Pêche hauturière



Sous marin nucléaire en grande rade



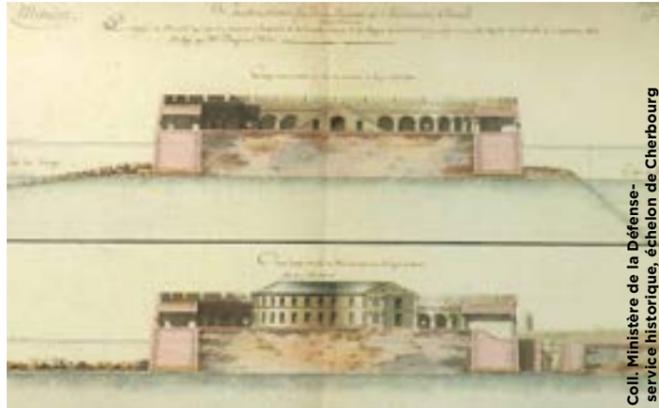
Poste transmanche



Plateforme pétrolière

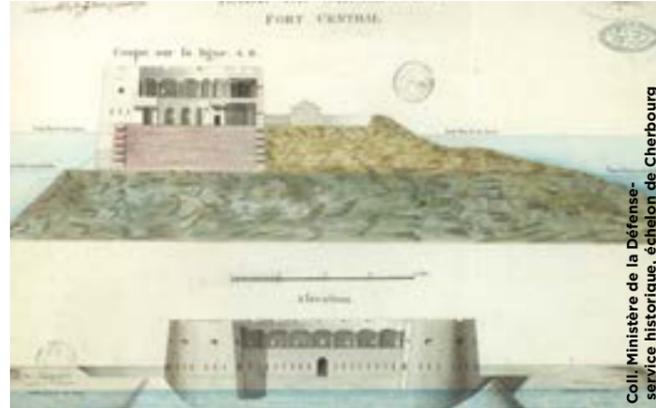


Haliade X



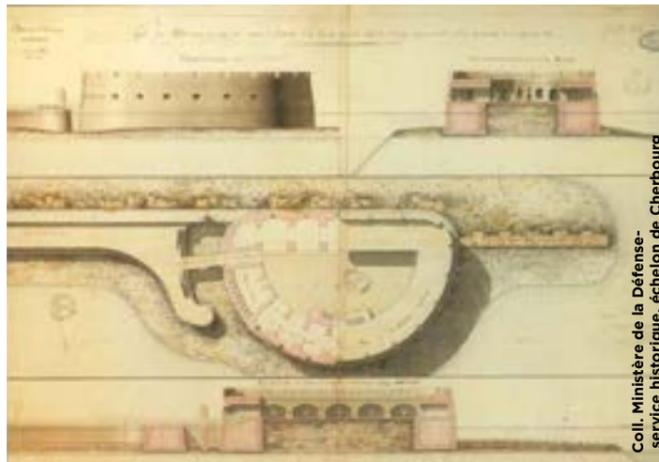
Coll. Ministère de la Défense - service historique, échelon de Cherbourg

Projet du fort de l'Ouest



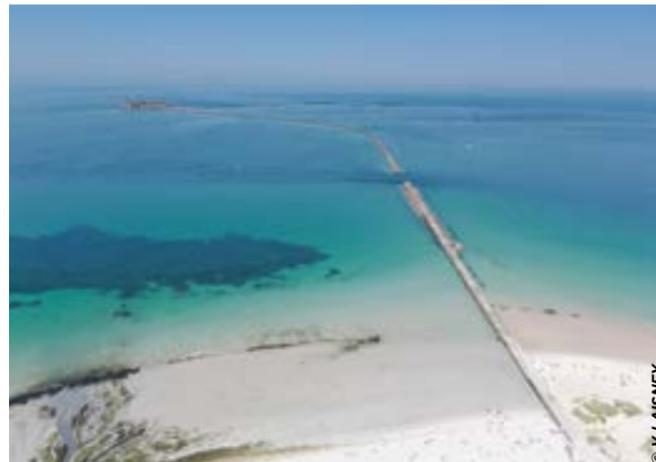
Coll. Ministère de la Défense - service historique, échelon de Cherbourg

Projet du fort Central



Coll. Ministère de la Défense - service historique, échelon de Cherbourg

Projet du fort de l'Est



© V. LAISNEY

Digue de l'Est



© Alexis MORIN

Fort de l'Île Pelée

De cette grande histoire, on retiendra 4 grands éléments « d'héritage » :

- I. Un patrimoine construit exceptionnel
- II. Une Grande Rade aux fortes potentialités portuaires
- III. Une forme « Ville - Port » très particulière
- IV. Une grande pluralité de vocations portuaires

I - Un patrimoine construit exceptionnel

On parle de la Grande Digue comme « *d'un monument extraordinaire..., un témoin exceptionnel du génie de l'homme... qui se caractérise par son gigantisme..., un monument qui n'a rien à envier aux antiques merveilles du monde...* » Yves Murie auteur du livre «La Digue qui a fait Cherbourg» éditions Isotète 2003.

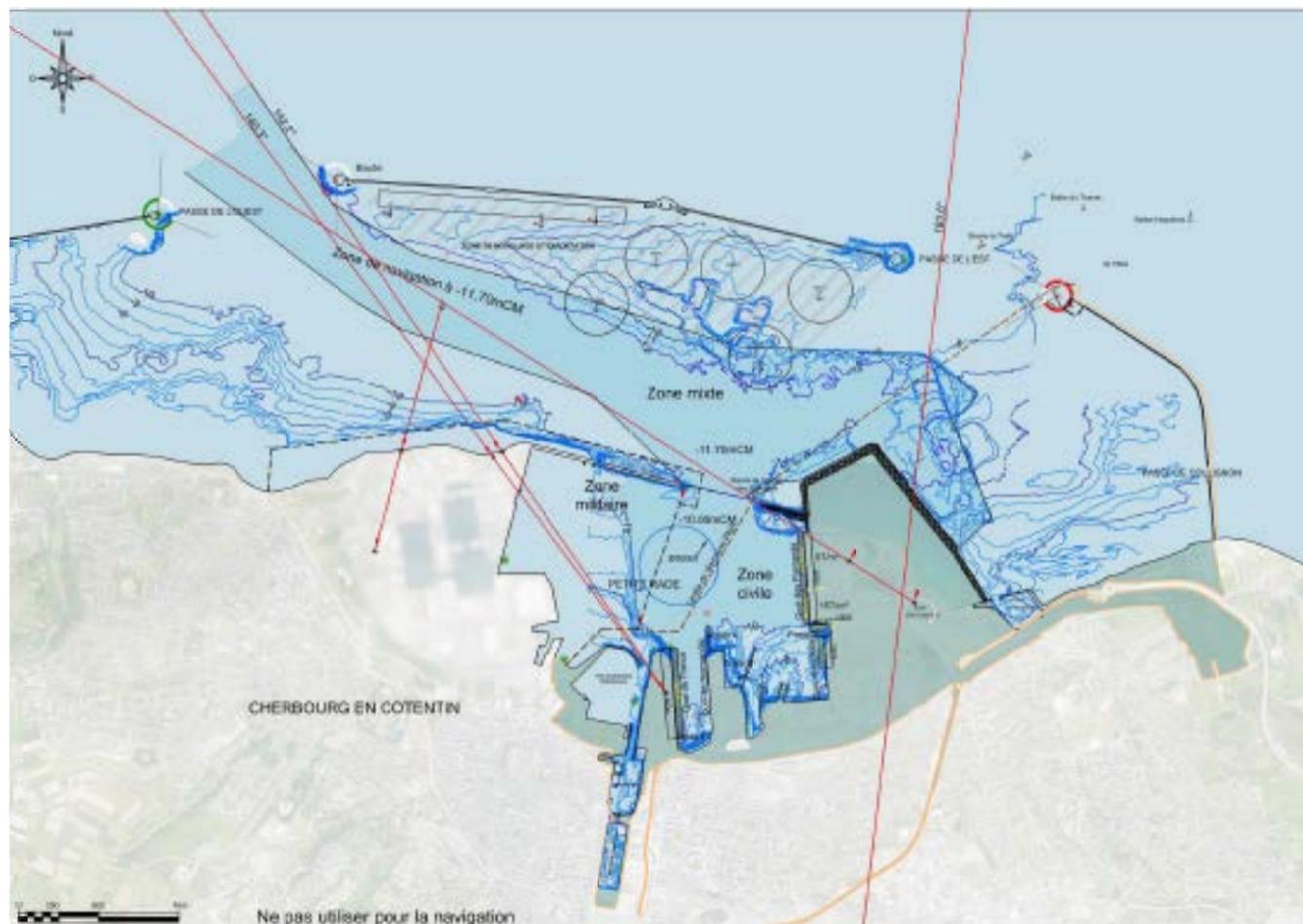
Il faudrait aussi parler de l'ensemble des ouvrages maritimes et portuaires hérité de l'histoire : quais, jetées, formes de radoub, fortifications, etc.

Les dimensions XXL de ce patrimoine exceptionnel nécessitent, de toute évidence, une mobilisation collective de tous les acteurs pour mettre en place une stratégie partagée afin de préserver, maintenir, restaurer, mettre en valeur et « réanimer » les éléments de ce grand patrimoine.

La tâche est immense et la démarche s'inscrit dans la durée. Mais cette démarche collective s'impose et l'engagement de procédures d'inscription au titre des Monuments Historiques participerait à appuyer cette dynamique de projets à initier.

Dans l'attente, Ports de Normandie intègre d'ores et déjà cette préoccupation patrimoniale :

- La conservation du Fort des Flamands a été intégrée dans le SDADD.
- L'Île Pelée et la Digue de l'Est ont été incluses dans la domanialité de Ports de Normandie.
- Ports de Normandie assure la maintenance permanente de nombreux ouvrages portuaires anciens.



Bathymétrie et carte des accès majeurs à la rade



Etude de faisabilité de surcreusement de 2 accès - étude SOGREAH consultants 2008

II - Une Grande Rade aux fortes potentialités portuaires

La construction de la Grande Digue a créé la place portuaire de Cherbourg-en-Cotentin.

Le port de Cherbourg bénéficie d'une situation privilégiée en pointe avancée sur la Manche :

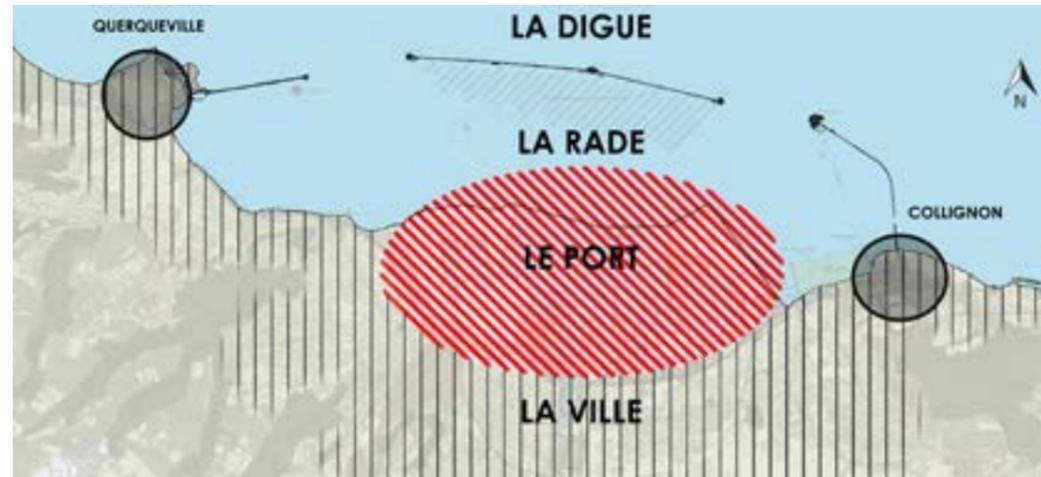
- A proximité immédiate du chenal maritime international le plus fréquenté du monde, et proche de l'ensemble des ports de la cote Sud du Royaume Uni.
- A proximité immédiate des grands gisements hydroliens et éoliens offshore.

Le port est doté de chenaux d'accès d'une profondeur de l'ordre de 12 mètres, qui permettent d'accueillir de grands navires transocéaniques.

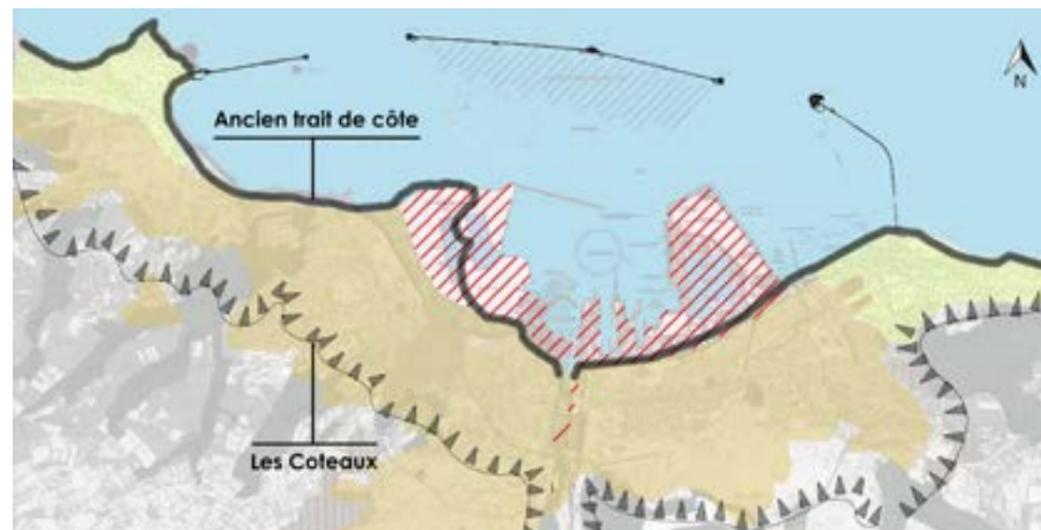
La Grande Rade bénéficie de caractéristiques bathymétriques et nautiques favorables, qui rendent possible l'accès aux quais à des unités navales relativement importantes, avec des tirants jusqu'à 14,50 m (quai de France : 12 m quai de Normandie : 13 m, quai des Flamands : 14,50 m).

Le site de la Grande Rade (comptant parmi les plus grandes rades artificielles du monde) offre un plan d'eau protégé de grandes dimensions et peut accueillir des zones fonctionnelles portuaires nouvelles : zones de mouillages ; zone de services portuaires ; zone de stockage sous-marin ; etc. à organiser de manière cohérente dans le cadre du SDADD.

Des secteurs de « moindre profondeur » peuvent se prêter à la création de nouvelles plateformes portuaires (ex : la zone en rive du secteur de Collignon classée 2 AUZ au PLU de Cherbourg-en-Cotentin).



Les grandes composantes géographiques du territoire



Répartition des territoires portuaires et terrestres de part et d'autre du trait de côte



Les grands éléments d'ossature de la relation «ville-port» = l'écharpe verte; le centre-ville autour des bassins

III - Une forme « Ville - Port » très particulière

Le SDADD s'inscrit dans une vision territoriale élargie à l'échelle du grand site de la rade et de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin :

Il considère que la digue, la rade, le port et la ville constituent un ensemble solidaire qui s'accroche à l'Ouest au secteur de Querqueville et à l'Est au secteur de Collignon.

L'histoire de la constitution de ce grand ensemble territorial a généré une situation de face à face « ville-port » très particulière, qui s'articule autour de l'ancien trait de côte :

- Au Sud du trait de côte, la ville s'est développée en s'adossant à la ligne des coteaux qui dessinent toute la limite Sud du site urbain.
- Le port s'est développé « sur la mer » par une série d'actes de poldérisation et la création de plateformes portuaires et de darses.

Une succession de boulevards s'est installée sur les marques de l'ancien trait de côte ils renforcent souvent aujourd'hui un « effet frontière » et une relation d'opposition entre la ville et son port.

Le SDADD vise à assurer une relation harmonieuse entre la ville et le port, un arrimage cohérent et de haute qualité. Dans cette optique, deux axes de projet structurent le SDADD :

- Un grand projet partagé de requalification paysagère du couloir d'interface ville-port : le projet dit « d'écharpe verte ».
- Un projet de recomposition des espaces du centre-ville et du port autour de l'axe portuaire « bassin du Commerce / Avant-Port / Cité de la Mer ».



Terminal croisière - Quai de France



Débarque de pêche



Poste transmanche



Les Parapluies
de Cherbourg



Régate en grande rade



Le Redoutable



Haliade X

IV - Une grande pluralité de vocations portuaires

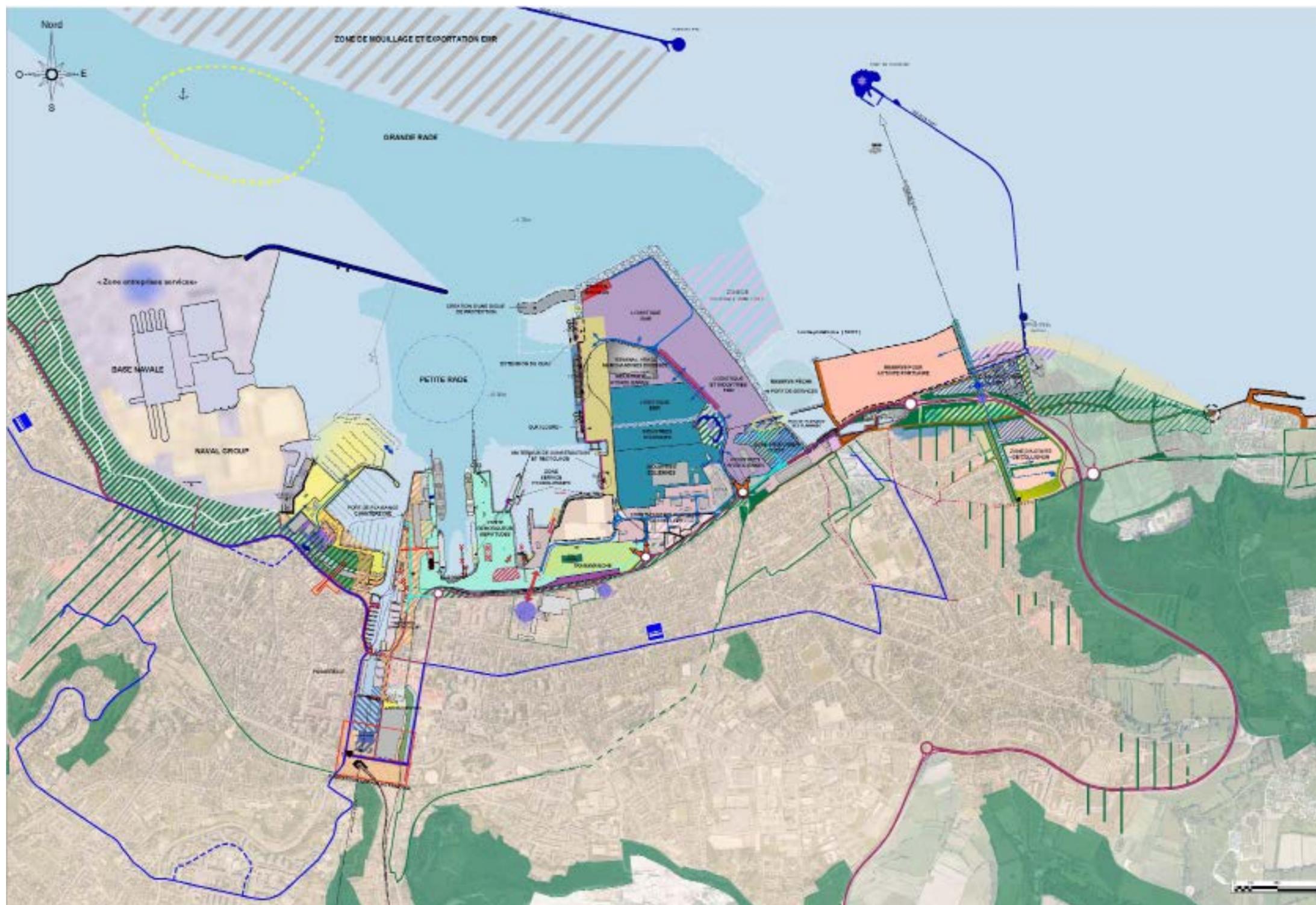
Le port de Cherbourg accueille aujourd'hui une grande diversité d'activités :

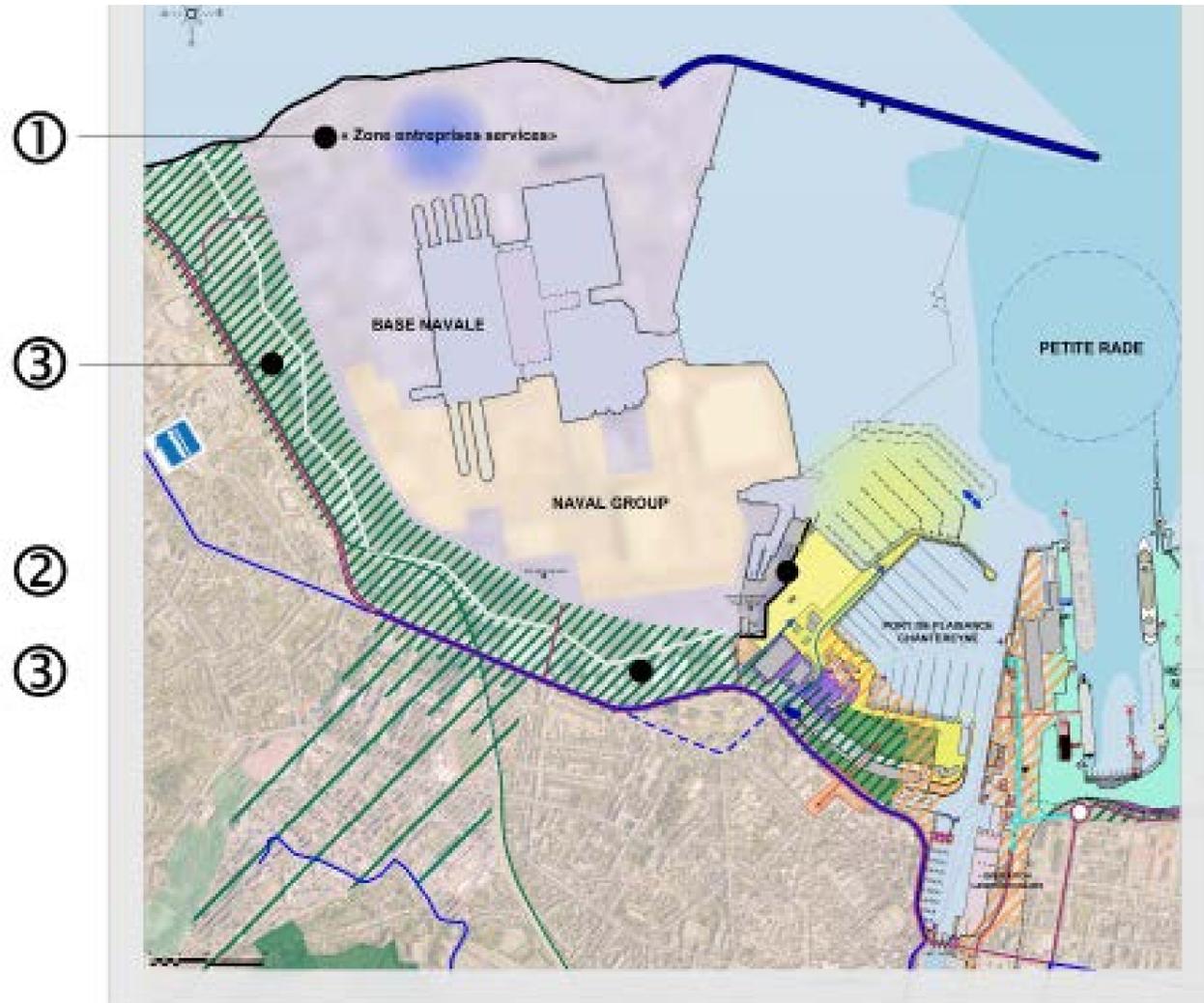
- Des activités issues de la vocation militaire initiale du site : la Base Navale Les Chantiers de constructions et de réparations navales - l'Entreprise Naval Group (ex. DCNS) particulièrement spécialisée dans la construction des sous-marins nucléaires - les CMN (navires militaires, yachts ...) - Le plateau nautique.
- L'activité pêche (port de pêche et Centre de Marée) et les activités de la filière des entreprises liées à la transformation des produits de la mer.
- Les activités issues de la situation privilégiée de Cherbourg-en-Cotentin sur la Manche et de « l'épopée transatlantique » :
 - les ferries (4 terminaux)
 - la croisière (quai de France)
- Les activités liées à la plaisance principalement centrées sur le secteur de Chantereyne.
- Les activités traditionnelles d'un Port de Commerce : fret, vrac, activités de transport et de logistique.
- Les activités de services portuaires.
- Les activités touristiques aujourd'hui centrées sur le secteur de cœur de ville et le secteur de la Cité de la Mer, équipement emblématique de très haute attractivité qui fonctionnent en synergie avec les ferries et la croisière.

Durant la décennie actuelle, le Port de Cherbourg a su accueillir un important complexe industrialo-portuaire spécialisé dans les Energies Marines Renouvelables, (filiale hydrolienne ; filiale éolienne Offshore). Cherbourg s'impose aujourd'hui comme l'un des tous premiers espaces français pour les EMR.

La carte ci-dessous présente le SDADD à l'échelle de son intégration dans son territoire élargi : un champ de vision pour une prise en compte indispensable des préoccupations de cohérence dans les relations du port

- Avec les territoires terrestres et les composantes du site de la ville
- Avec les espaces maritimes et le site de la Grande Rade appréhendé dans sa globalité





Extrait du plan du SDADD : le secteur marine,
L'écharpe verte, le secteur de Chantereyne mitoyen

Ce secteur est occupé en presque totalité par les enceintes du port militaire et de « Naval Group » (ex. DCNS) : à ce titre, il n'est que très peu concerné par le SDADD.

Cependant, trois points constituent des enjeux importants :

Point 1 Dans la partie Nord de la zone, un secteur accueille des activités diversifiées. Il peut constituer une opportunité de relocalisation pour le service des « Phares et Balises » dont l'emplacement actuel forme un « verrou » très pénalisant pour la desserte des terminaux « Ferries ».

Point 2 Le projet d'extension du port de plaisance de Chantereyne nécessite des adaptations foncières en frange du secteur « plaisance » de la base militaire.

Point 3 Toute la frange Ouest du « secteur Marine » présente une configuration paysagère et patrimoniale de très haute qualité :

- Ligne de fortifications maçonnées à bastions sur plus de 2 kms
- Adossement à des talus fortifiés boisés
- Vastes espaces verts ouverts qui s'étendent entre la frange de ville et les remparts
- Un élément patrimonial remarquable : l'ancienne Abbaye Notre-Dame du Vœu

L'ensemble de ce secteur situé dans la zone d'interface « secteur Marine/Ville » se prête à un projet de requalification paysagère de grand intérêt.

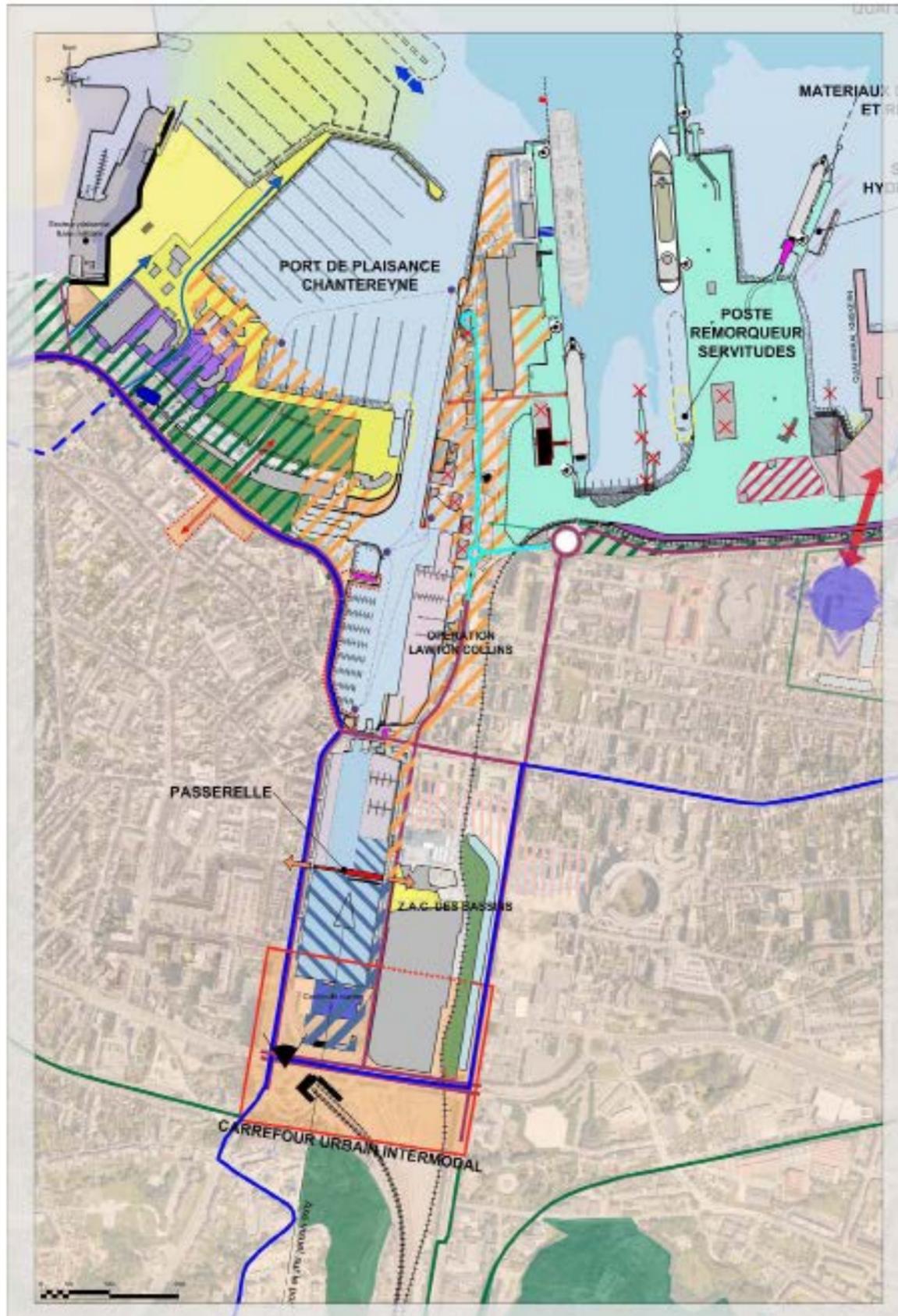
Il est à imaginer comme une séquence majeure de « l'écharpe verte » proposée par le SDADD.



Boulevard de la Saline - Ligne de fortifications
Ancienne abbaye



Boulevard de la Saline - vue aérienne
du port militaire

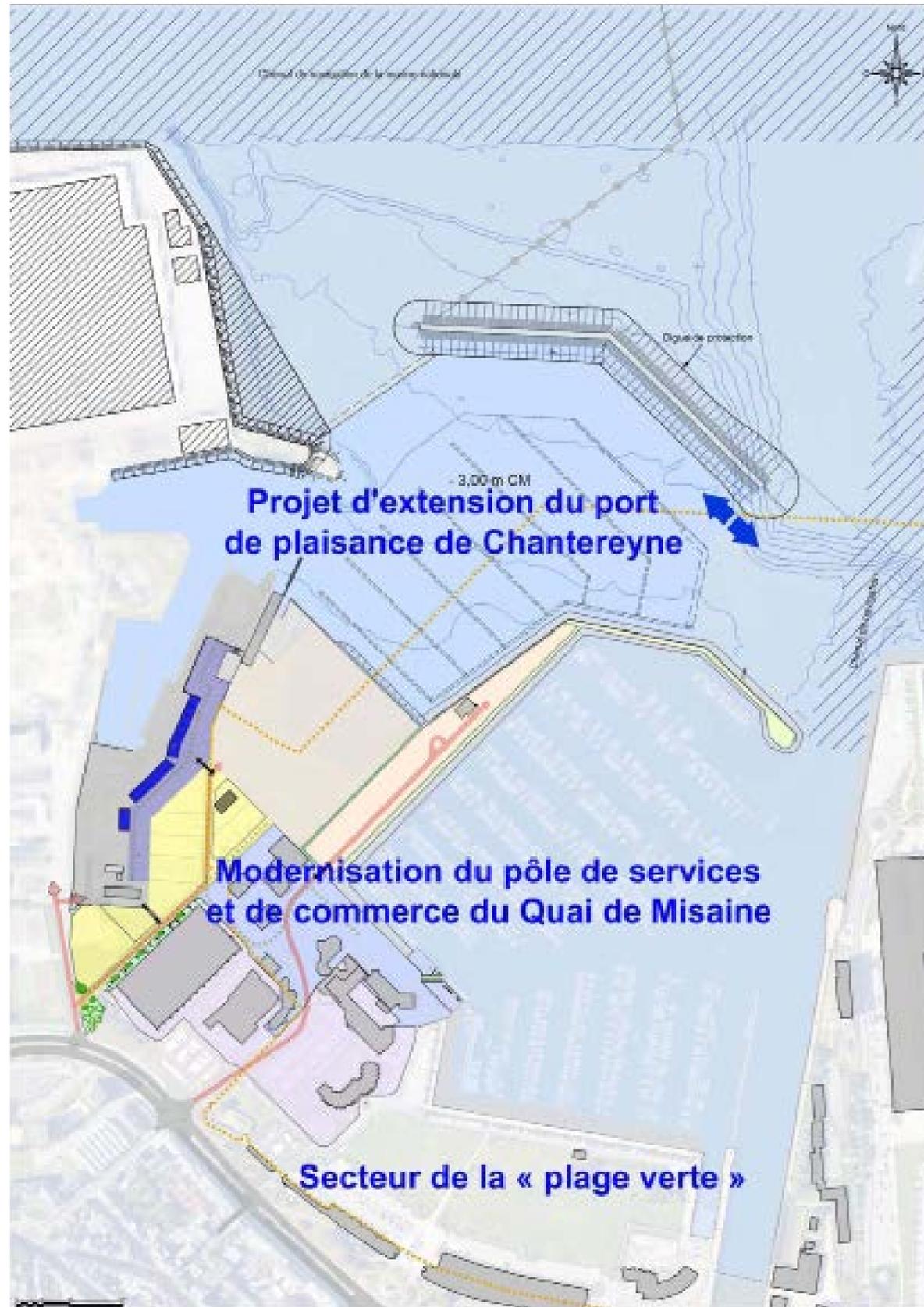


Extrait du plan du SDADD

Sur ce secteur, le SDADD se structure autour de plusieurs axes forts :

- L'objectif de maintenir et de conforter les différents types d'activités portuaires qui s'y sont installées : notamment la plaisance, les manifestations nautiques et l'accueil de bateaux emblématiques ainsi que l'activité pêche.

Cet objectif impose de maintenir les espaces terrestres situés « bord à quai » nécessaires pour ces différentes activités.
- Le réaménagement du Centre de Marée prenant en compte une meilleure inscription de cet équipement dans le projet du centre-ville.
- La formalisation des différentes composantes d'un projet d'extension et de modernisation du port de plaisance de Chantereyne.
- La libération des installations et bâtiments obsolètes : c'est le cas principalement sur le secteur de l'opération « Lawton Collins ».
- L'ouverture à des ajustements fonciers entre la ville et le port en fonction de la réalité des besoins et des vocations.
- L'examen des potentialités de reconversion de l'ancienne Capitainerie sur ce site « clef » attenant au pont tournant, entre avant-port et bassin du Commerce.



Esquisse de faisabilité pour un projet d'extension du port de Chantereyne (esquisse réalisée en 2014 dans la logique du SDAP de 2010)

Projet d'extension du port de Plaisance de Chantereyne

Le projet d'extension et de modernisation du Port de Plaisance de Chantereyne, imaginé dans le cadre du SDAP de 2010, devra être réadapté et modulé en fonction des évolutions du marché et de la réalité des besoins.

Le projet intègre la faisabilité :

- De créer 530 anneaux supplémentaires + 70 emplacements visiteurs
- D'aménager une zone de services portuaires intégrant : une cale, une estacade de mise à l'eau, un ponton d'armement, une aire de carénage et un terre-plein de manœuvre
- D'aménager un terre-plein permettant l'accueil d'un parking à bateaux de 150 places et un port à sec de 100 places

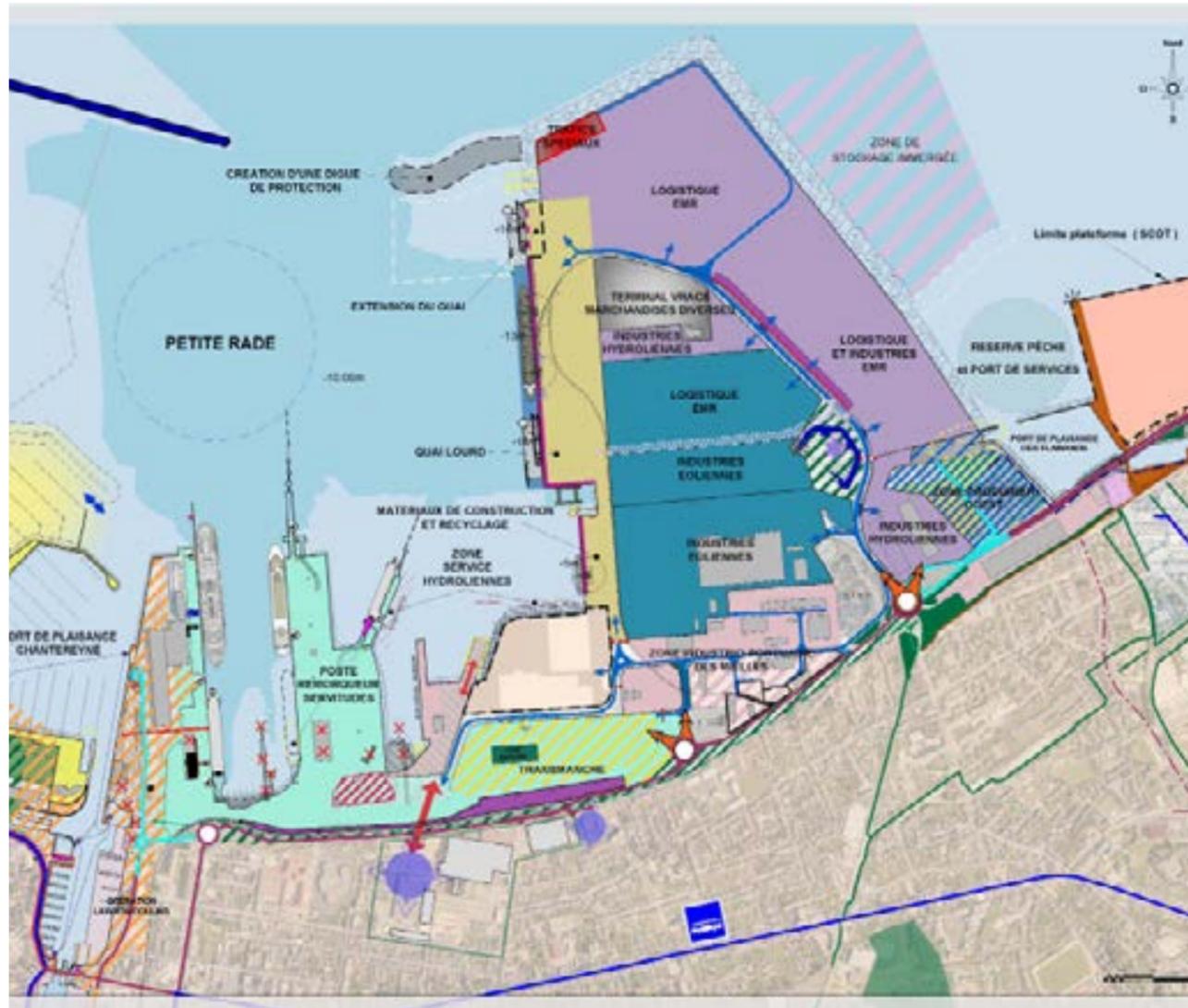
Il s'appuie sur une petite zone d'activité d'une surface d'environ 1,4 hectare.

Modernisation du pôle de services et de commerces du Quai de Misaine

Dans la continuité de l'opération récente intégrant la nouvelle Capitainerie, un pôle d'accueil et de services (+ restructuration + Yacht Club) et une modernisation des anciennes structures bâties permettrait de constituer un ensemble attractif et rénové regroupant magasins d'accastillage, voiliers, vente et location de bateaux.

Secteur de la « plage verte » et projet BNG (Bus Nouvelle Génération)

Le projet de BNG et sa future station « Mairie » est une opportunité pour améliorer la qualité des relations Centre-Ville/Port et de contribuer à conforter le projet « d'écharpe verte » porté par le SDADD.



Extrait du plan du SDADD



Vue aérienne du port de Cherbourg (avril 2017)

Situation, desserte

Ce grand secteur s'étend depuis l'ancienne Gare Transatlantique jusqu'au Port des Flamands.

Il est bordé, sur sa rive Sud, par le boulevard Félix Amiot et le boulevard Maritime.

Bien que situé au Sud de ces boulevards, le site historique des Constructions Mécaniques de Normandie bénéficie d'un accès direct à la zone de service de la darse des Mielles et est intégré dans le schéma d'organisation du SDADD.

Les accès maritimes transitent par la Petite Rade et par les deux darses qui structurent le port : la Darse Transatlantique et la Darse des Mielles.

La face Est de la zone d'extension de la plateforme des Mielles pourra, à terme, être aménagée de quais. Cela nécessitera qu'elle soit protégée.

Les accès routiers sont limités à deux entrées : le rond-point des Mielles et le rond-point de la Pyrotechnie. Ils assurent chacun des accès clairement dédiés.

La zone est desservie par une voie ferrée. Elle permet de réserver la création d'une plateforme de ferroutage, liée aux besoins des trafics « Ferries ».

Activités, vocations, organisation générale

Ce grand secteur concentre toute une série d'activités et de vocations :

- Croisière et Ferries localisées autour des 2 darses existantes
- Construction et/ou réparation navales : CMN ; ZI des Mielles
- Nautisme et services portuaires : plateau nautique, synchrolift, estacade pour travelift, quai d'armement
- Transformation des produits de la Mer : Zone Produimer
- Divers : terminal « vrac » et marchandises diverses ; trafics spéciaux
- Grande zone industrialo-portuaire dédiée à l'implantation des industries tournées vers les EMR : hydroliennes et éoliennes offshore



La nouvelle passerelle croisière - juillet 2018

Les « Demoiselles » de Cherbourg



Poste 4 - Transmanche

Des objectifs ont été ciblés pour chacun des secteurs d'activités. Certains objectifs s'inscrivent dans une opérationnalité à court terme, d'autres sur une durée plus longue, de manière coordonnée avec d'autres paramètres et/ou éléments de contexte.

Le secteur « Croisière »

Deux opérations sont programmées sur le court terme :

- L'extension du linéaire d'accostage par la mise en œuvre de Duc (s) d'Albe dans l'alignement Nord du Quai de France.
- La mise en place d'une nouvelle passerelle d'embarquement : sa forme a fait l'objet d'une démarche architecturale très fine afin de s'intégrer au style de la Gare Transatlantique. Les anciennes passerelles, monument historique, seront valorisées.

La possibilité de mettre en place une deuxième passerelle a été ménagée.

Le SDADD met en perspective un projet de requalification de l'esplanade transatlantique et une reconfiguration de la partie Sud du secteur. Ces projets sont à coordonner avec les orientations de l'opération « Lawton Collins » d'une part et les évolutions éventuelles du secteur « Ferries » d'autre part.

Le secteur « Ferry »

Plusieurs sujets sont d'actualité sur le court/moyen terme :

- La modernisation et l'adaptation des postes 2 et 4 du terminal Ferry.
- Le départ et la relocalisation du service phares et balises qui agissent aujourd'hui comme un verrou très pénalisant pour la desserte des terminaux.
- La valorisation paysagère de la façade Sud (dont les clôtures vont être renforcées) à intégrer dans le projet global « d'écharpe verte » du SDADD.
- L'optimisation des surfaces couvertes de la Gare Maritime.
- La création d'une plateforme de ferroutage permettant de renforcer la multi-modalité du port de Cherbourg.

Les conditions de réalisation de ces projets s'inscrivent dans le contexte du brexit et ses contraintes douanières qui peuvent générer de forts impacts sur l'organisation spatiale de la zone, voire nécessiter des emprises complémentaires et/ou des réorganisations structurelles.



Le plateau nautique

La zone de « services portuaires » de la Darse des Mielles et la création d'un nouveau terre-plein attenant

- La zone de « services portuaires » est aujourd'hui équipée et pleinement opérationnelle; elle constitue un outil portuaire majeur : syncholift (3 000 tonnes de portance) ; estacade et travelift « 300 tonnes » ; estacade pour travelift « 50 tonnes » ponton d'armement ; zone technique sécurisée et équipée.
- Une extension de terre-plein est programmée en mitoyenneté directe de la zone de « services portuaires » pour être en capacité d'accueillir de nouvelles activités qui en dépendraient (surface de l'ordre de 8 hectares).

La Z.I. des Mielles et le secteur du Plateau Nautique

- Ces deux zones bénéficient d'un accès direct à la zone de « services portuaires », condition vitale pour ces types d'activités.
- Concernant la Z.I. des Mielles, l'objectif est de renforcer son attractivité en améliorant son aspect général et en valorisant ses abords afin qu'elle puisse s'accorder à la « dynamique d'image » actuellement engagée sur toute la zone portuaire.
- Secteur du plateau nautique : là aussi un enjeu d'image s'impose au regard de sa situation de premier plan dans le paysage « d'entrée de ville ».
- Cet enjeu doit être géré dans le cadre d'un processus de renouvellement des activités visant à délocaliser les installations obsolètes et les occupations non portuaires au profit d'activités de la filière nautique et/ou ayant besoin d'un accès direct au plan d'eau.

La valorisation de cette zone doit se combiner avec l' « écharpe verte ».



ZI des Mielles



Quai des Flamands, capacité de portance : 15T/m²



Manutention d'hydrolienne au quai des Flamands



Usine LM WIND Power de Cherbourg-en-Cotentin



La grande plateforme dédiée aux EMR

L'ensemble des atouts offerts par le Port de Cherbourg permet aujourd'hui l'installation d'une grande plateforme industrialo-portuaire dédiée aux EMR : un complexe regroupant sur un même site l'ensemble des éléments nécessaires à la production d'éoliennes offshore, d'hydroliennes et aux transferts sur les sites maritimes de production d'énergie.

L'organisation générale des espaces est définie par le SDADD. La planche qui suit donne une illustration de l'occupation future des terre-pleins et des quais.

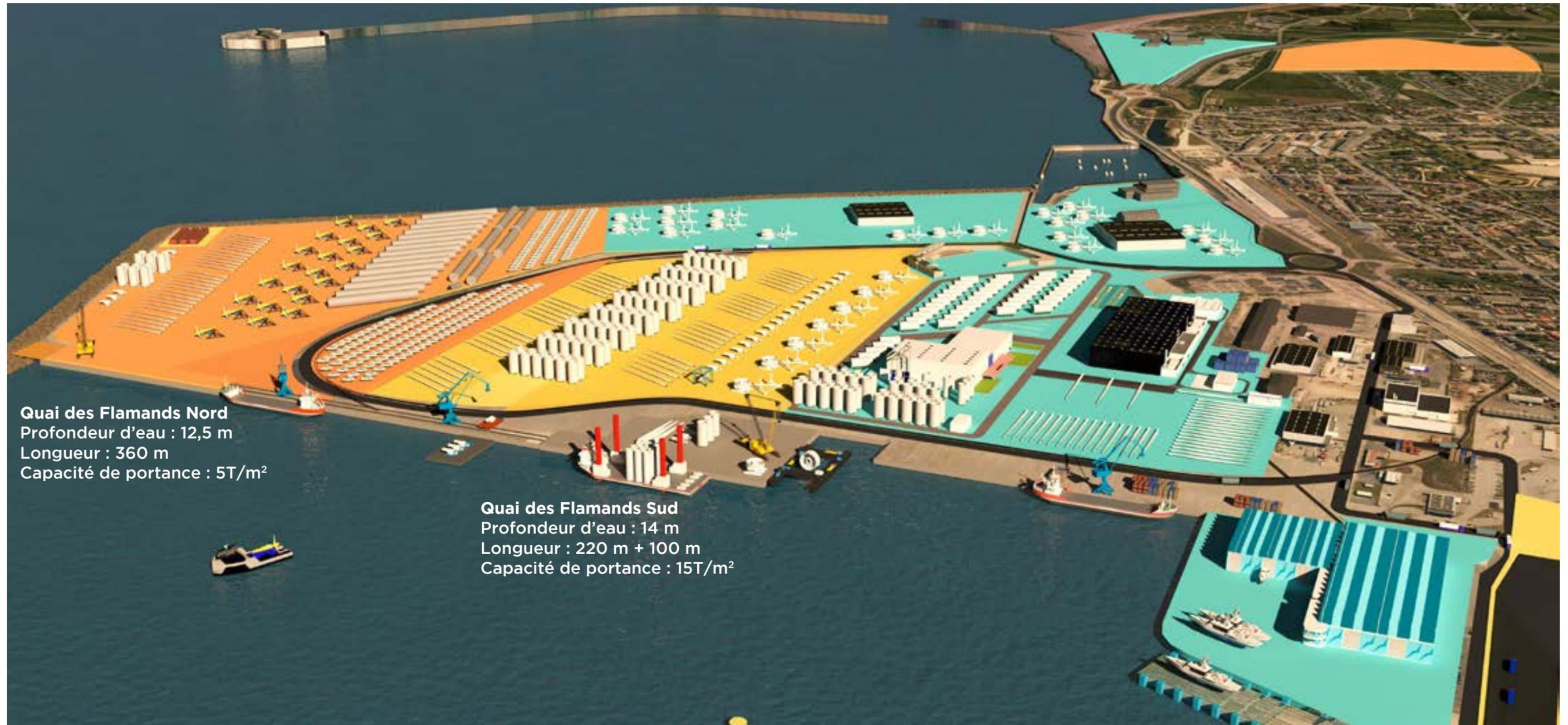
Sont envisagés selon les besoins :

- Une extension nord du quai des Flamands.
- La réalisation d'une digue de protection des quais en entrée de la Petite Rade.
- La création d'une digue en amont de l'entrée du Port des Flamands pour confirmer une zone d'avant-port afin d'accueillir des usages portuaires à définir (bateaux de services ; pêche ; etc.).
- La création de linéaires de quai en rive Est de la nouvelle extension.
- L'aptitude de la Grande Rade à assurer l'accueil de fonctionnalités complémentaires : stockages, zones de mouillage et d'exportation EMR, ...

On notera aussi que le SDADD intègre dans son schéma :

- Une plateforme « vracs » et marchandises diverses et un espace dédié aux trafics spéciaux.
- Une amélioration de la capacité de traitement ferroviaire.
- La conservation du Fort des Flamands, témoin majeur des dispositifs de défense réalisés au XIX^{ème} siècle dans une vocation à trouver.

Vue prospective du port de Cherbourg réalisée en 2017. Elle permet d'apprécier l'organisation générale de l'implantation des EMR sur le site de Cherbourg. Elle n'est en aucun cas la représentation du projet définitif.



Quai des Flamands Nord
Profondeur d'eau : 12,5 m
Longueur : 360 m
Capacité de portance : 5T/m²

Quai des Flamands Sud
Profondeur d'eau : 14 m
Longueur : 220 m + 100 m
Capacité de portance : 15T/m²



Le site des Constructions Mécaniques de Normandie

Le site historique de CMN

De par sa vocation de construction navale et ses liens avec la zone de « services portuaires » (notamment : le Synchronlift), le site historique de CMN fait partie intégrante du grand secteur portuaire et maritime et doit conserver cette vocation industrielle.

Il peut être concerné :

- Par l'offre de terrains disponibles du futur terre-plein à gagner sur la Darse des Mielles.
- Par la mutualisation éventuelle de certains services liés à l'augmentation significative d'emplois générés par les activités EMR : dispositifs de desserte, stationnement, restauration...

La zone Produimer

Elle est aujourd'hui cantonnée à l'Est de la zone portuaire des Mielles. Elle bénéficiera d'un accès de desserte indépendant prévu par le SDADD depuis le Rond-Point de la Pyrotechnie.

Elle se partage l'accueil des entreprises spécialisées dans la transformation des produits de la mer avec la zone Produimer Est. Elle est alimentée par une conduite de distribution d'eau de mer.

Elle abrite une cale de mise à l'eau ouverte au public.



Carte de situation des deux zones Produimer



Le port des Flamands



Extrait du plan du SDADD

Le secteur du Port des Flamands

Situé juste à l'Ouest du site de Collignon, le Port des Flamands est destiné à rester dans sa vocation actuelle de « petit port de proximité », en lien étroit avec ses riverains.

Les potentialités de valorisation du secteur du bassin de la gare et de ses abords sont réelles mais se situent comme des enjeux locaux à imaginer dans la continuité des aménagements déjà réalisés par la collectivité.

Le secteur de Collignon

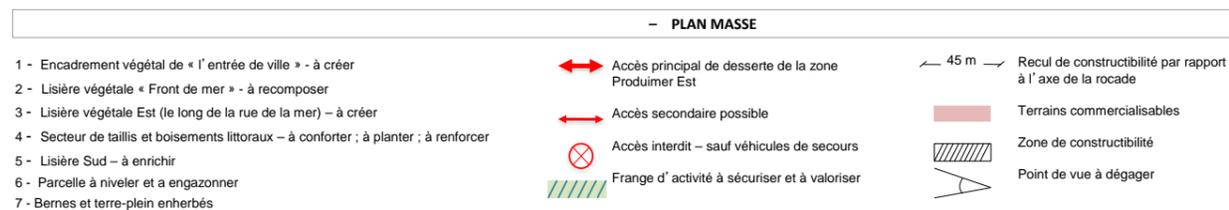
Le secteur de Collignon se situe en « entrée de ville », en bordure Est de la Grande Rade. Sur ce secteur, le SDADD définit un ensemble de grandes orientations coordonnées qui se traduisent par les objectifs suivants :

- Assurer le développement de la zone « Produimer Est » dans une logique d'organisation et de développement de la filière de transformation des produits de la mer, en relation étroite avec le site « Produimer » des Flamands et le port de pêche.
- Créer une nouvelle zone d'activité au Sud du contournement Est (zone de Collignon Sud env. 17 hectares), qui aura pour vocation d'accueillir à court et moyen termes des activités liées aux développements industrialo-portuaires en cours ainsi que d'autres types d'activités économiques majeures.
- Préserver la possibilité de créer une nouvelle plateforme portuaire sur l'espace de la Grande Rade, sur une zone déjà identifiée par le SCOT et le SDAP de 2010 et classée 2 AUz dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin.
- Préserver la possibilité d'une refonte à terme du schéma de desserte routière avec la création d'un nouveau rond-point sur le contournement Est, avec une mise en liaison directe des zones d'activités entre-elles.
- Développer et élargir le projet « d'écharpe verte » et valoriser l'entrée de ville par des opérations de valorisation paysagère sur l'ensemble des espaces s'étendant de part et d'autre de la voie de contournement Est : le secteur de la zone Produimer Est ; le site d'entrée de ville ; le site de la future zone d'activités de Collignon Sud.

L'objectif est ici de s'inscrire en cohérence avec le projet de Trame Verte et Bleue porté par le SRCE, en cours d'intégration dans le PLU de Cherbourg-en-Cotentin et de répondre aux exigences de qualité paysagère et environnementale de l'ensemble de la zone (cf. page suivante).



Projet d'aménagement du site d' « entrée de ville » dans le secteur de Collignon
Etude PNA Ronan Desormeaux - juillet 2018



Le secteur de Collignon : prise en compte des exigences environnementales

la Trame Verte et Bleue ; l'entrée de ville ; la loi Littoral ; ZNIEFF

1. La future zone d'activités de Collignon Sud (inclue dans le « secteur Giffard » - TVB)

Il est prévu de structurer cette zone par une grande maille paysagère et écologique, de caractère bocager, qui intégrera :

- Des dispositifs d'assainissement des eaux pluviales par fossés, noues, bassins, suivant des modalités favorisant le développement naturel de la biodiversité déjà présente sur le site.
- La mise en place d'un cadre paysager de caractère naturel, réalisé par des plantations massives d'essences bocagères locales permettant, à la fois d'assurer l'insertion paysagère des activités et de participer à la mise en réseau des continuités biologiques.

2. Le site de l'ancienne décharge de Collignon (entre le secteur Giffard et la RN 13)

Le site sera rehaussé et remodelé : il fera l'objet d'un important programme de plantations d'essences locales (fourrés et taillis littoraux). Les abords du chemin de la Mare, situé en frange Sud (grand site de « mobilités douces »), seront traités de manière particulièrement attentive afin d'assurer les connexions biologiques entre ce secteur et la zone de Collignon intégrée dans la « coupure verte d'urbanisation » (Loi Littoral), située plus à l'Est (bocage + mares littorales + ZNIEFF de Collignon, etc.)

3. Le site de Produimer Est

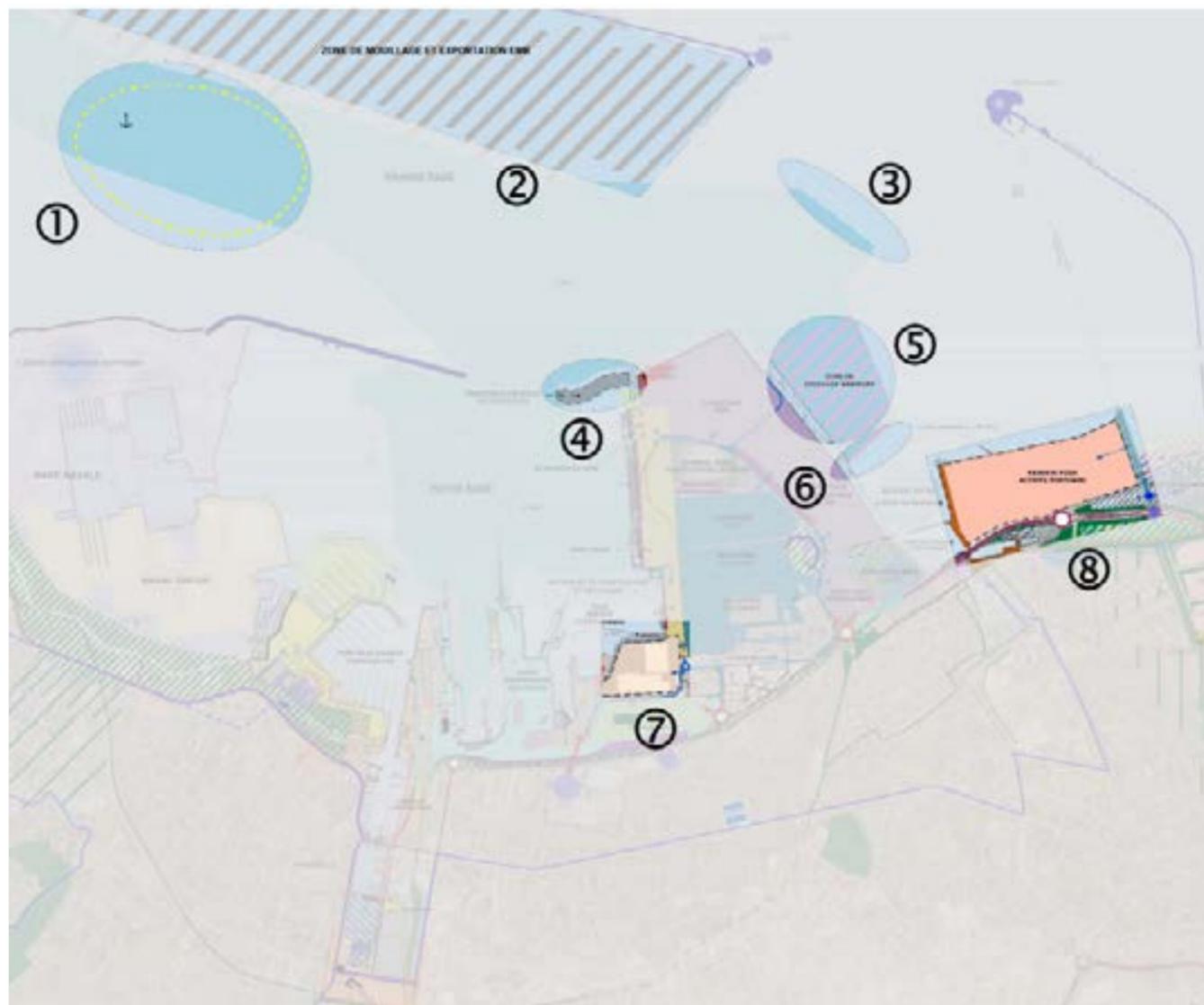
L'extension de la zone sera accompagnée d'un programme de plantations, d'aménagements paysagers de caractère naturel sur l'ensemble de son pourtour, dans un triple objectif :

- Participer à la qualité paysagère de « l'entrée de ville »
- Assurer l'intégration paysagère de la Zone d'Activités
- Participer au maillage des continuités biologiques

Il faut noter que la contrainte de recul des 100 mètres de la Loi Littoral ne s'applique pas à la zone Produimer Est, au regard de sa vocation nécessitant une proximité immédiate avec la mer (zone équipée d'une conduite d'alimentation en eau de mer.)

4. La zone 2 AUz

La zone marine concernée par la création de cette éventuelle plateforme portuaire s'inscrit à l'intérieur du périmètre de la Grande Rade (en bordure de la ZNIEFF). Sa création serait accompagnée par des mesures environnementales appropriées, dans l'esprit général de la politique engagée par Ports de Normandie lors de l'opération d'extension du terre-plein des Mielles (cf. pages suivantes : la Grande Rade). Sa création est conditionnée à l'épuisement des réserves foncières actuelles du port.



Les vocations et aménagements en grande rade

- 1 - Mouillage paquebot
- 2 - Zone de mouillage et exportation EMR
- 3 - Digue de protection
- 4 - Recomposition de la digue de protection quai des Flamands
- 5 - Zone de stockage immergé
- 6 - Digue de protection de la zone d'avant-port des Flamands
- 7 - Extension terre-plein
- 8 - Réserve pour activité portuaire zone classée 2AUz

LA GRANDE RADE : un grand site portuaire

Avec sa superficie de l'ordre de 1 500 hectares et ses digues de protection qui s'étendent sur une longueur cumulée de 6 km, la plus grande rade d'Europe constitue un site portuaire protégé de toute première importance.

Ses caractéristiques naturelles en font un site idéal pour l'accueil des EMR : accueil de convois en attente, navettes, zone tampon, proximité avec le potentiel énergétique du Raz Blanchard...

Le SDADD souligne les capacités bathymétriques de l'accès par la passe de l'Ouest et les possibilités d'un surcreusement pour s'adapter à l'accueil des plus grosses unités. Cette grande rade est indissociable des quais et terre-pleins. Ce qui contribue à la grande performance du Port de Cherbourg.

Le SDADD prévoit la création de trois digues supplémentaires :

- A court terme : un déplacement de la digue de protection du quai des Flamands au niveau de l'entrée de la Petite Rade.
- Si nécessaire : une digue de protection d'un espace d'avant-port au Nord du Port des Flamands. La création de cette digue peut se révéler utile pour accueillir certaines fonctions liées aux navires de services, à la pêche et à d'autres activités.
- A plus long terme : une troisième digue est prévue pour protéger de l'agitation les quais qui seraient aménagés en frange Est du terre-plein des Flamands.



La grande rade du port de Cherbourg





La grande rade vue de la ville



La passe de l'Est vue de la baie du Becquet



La ferme aquacole

Le SDADD prévoit aussi la création de deux nouvelles plateformes :

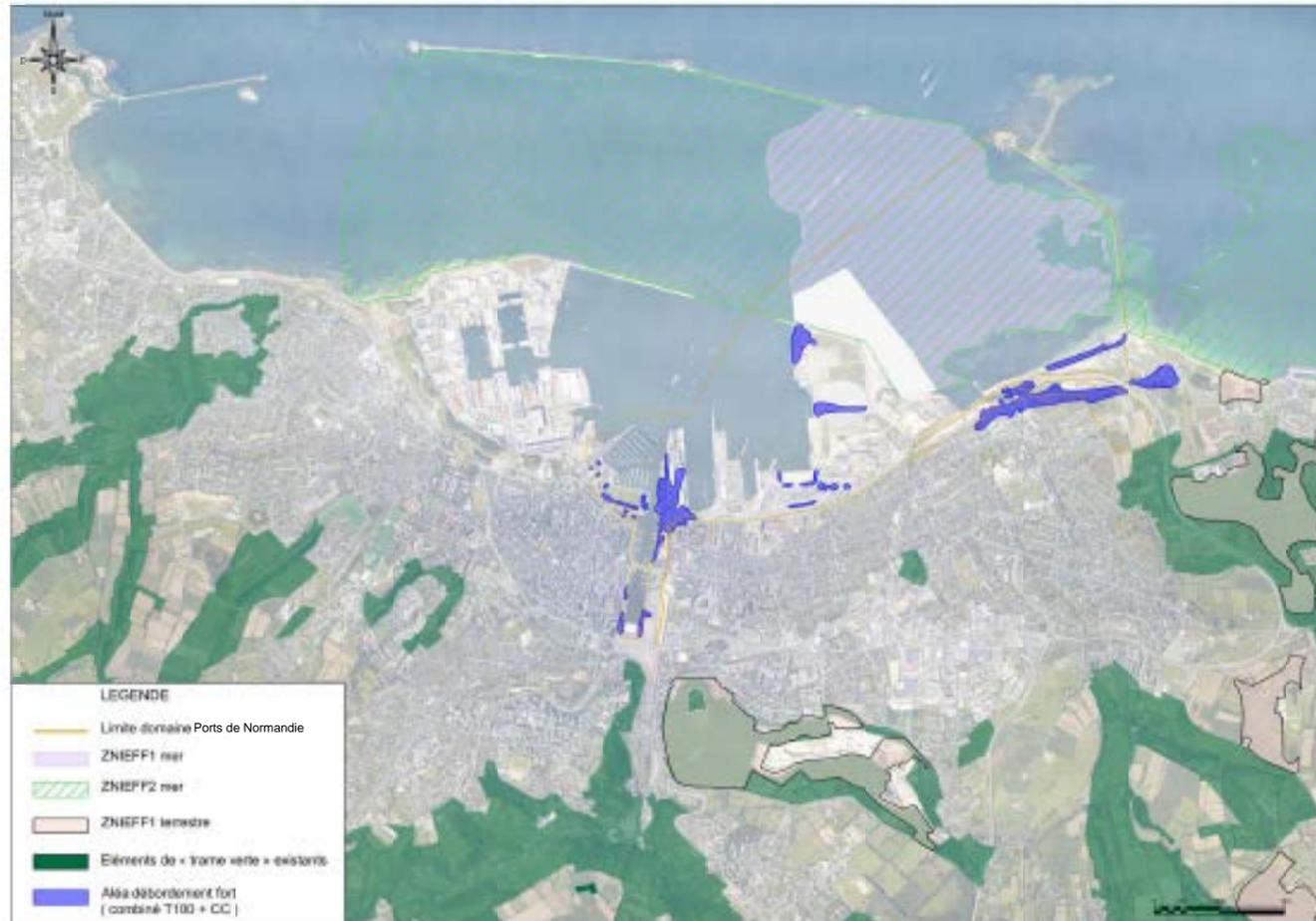
- A court ou moyen terme : une extension de plateforme en fond de la darse des Mielles et à proximité immédiate de la zone de services portuaires. Elle a vocation à accueillir des activités de caractère industrialo-portuaire et logistique.
- Sur un terme indéterminé : une réserve pour pouvoir réaliser une plateforme portuaire en frange du site de Collignon ; elle est classée à cet effet en 2 AUz au PLU de Cherbourg en Cotentin.

Deux zones dédiées sont identifiées par le SDADD à l'intérieur du site de la rade :

- Au Sud et sous la protection de la digue du large : une zone dédiée au mouillage, principalement pour les navires liés aux activités logistiques (EMR...).
- A l'Est de la plateforme des Mielles : une zone de stockage immergé (activités EMR...).

La Rade accueille de nombreux autres usages tant qu'ils sont compatibles avec les activités industrialo-portuaires et logistiques :

- Les nombreux mouvements liés à la plaisance, à la pêche, aux activités nautiques...
- Une ferme aquacole d'élevage de saumons.



Carte des contraintes environnementales

La Rade : un site remarquable pour la richesse de sa flore et de sa faune benthique

Parfaitement protégée par la ceinture de digues qui ferme la rade mais en connexion permanente avec la Manche au travers des trois passes, la Grande Rade constitue un site privilégié pour l'accueil et le développement de communautés benthiques spécifiques et l'accueil d'espèces patrimoniales remarquables.

Les inventaires ont mis à jour cette richesse et conduit au classement en ZNIEFF (2015) d'une partie significative de la Grande Rade et de la baie du Becquet.

Ports de Normandie a pleinement pris conscience des enjeux environnementaux liés à cet état de fait et de la nécessité d'accompagner chaque développement portuaire par des démarches d'inventaires et d'expertises permettant d'engager les modalités opératoires les moins impactantes et les mesures compensatoires les plus appropriées.

Un contrat de Rade pourrait intégrer, entre autres, cette préoccupation.

La démarche menée en accompagnement de l'opération d'extension du terre-plein des Flamands (2016) est à ce titre particulièrement exemplaire :

- Les enrochements réalisés constituent aujourd'hui un milieu très favorable à l'accueil de tout un cortège de la faune sous-marine.
- Une population d'ormeaux a été relocalisée dans la baie du Becquet.
- Une action particulièrement innovante a été engagée : le projet RECIF. Cette opération a permis la création d'un complexe de récifs artificiels avec une utilisation de coproduits coquilliers. Les récifs artificiels ont été immergés en Grande Rade en avril 2015 en vue d'un suivi expérimental multidisciplinaire en milieu marin en partenariat avec Ports de Normandie. Ports de Normandie poursuit cette démarche au travers du projet MARINEFF qui étudie des modèles d'infrastructures marines pour qu'elles puissent constituer des habitats favorables pour les espèces marines.



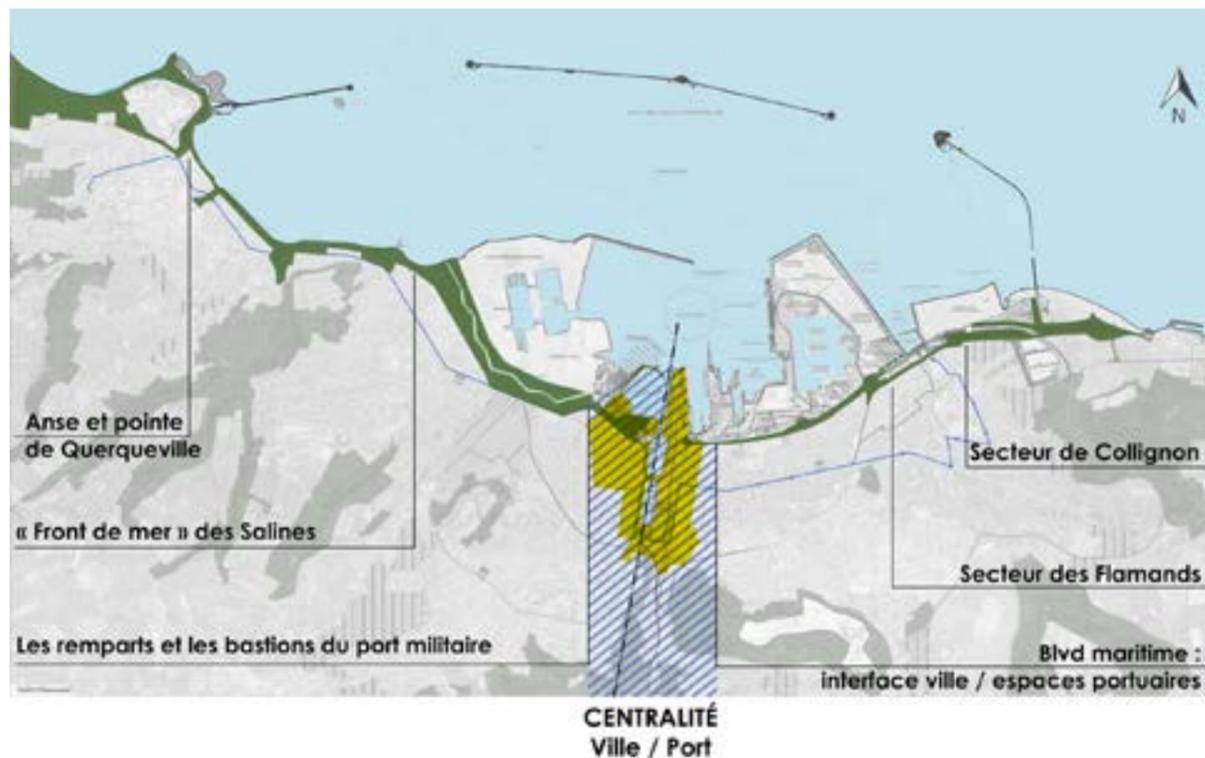
Jeunes tacauds dans une cavité du récif artificiel réalisé



Plongeur filmant de jeunes tacauds



Affirmer l'unicité de l'écharpe verte
Contribuer aux grands maillages du territoire



Exploiter les spécificités paysagères de chaque séquence

Le SDADD s'attache à traiter les espaces situés aux interfaces ville-port avec la plus grande qualité :

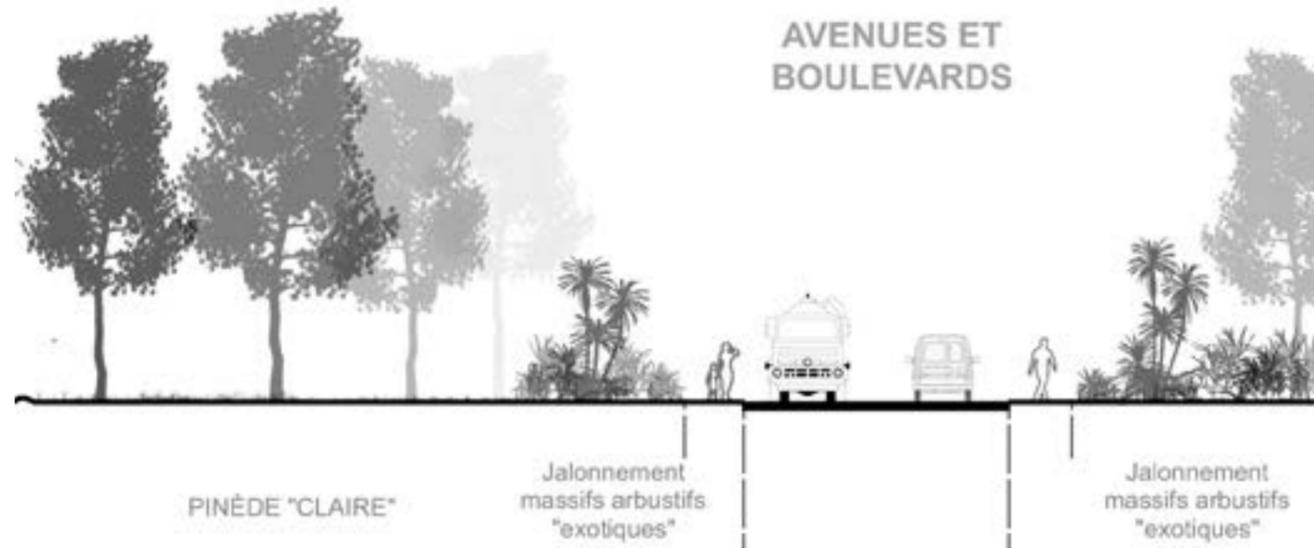
- Cela concerne en tout premier lieu le secteur « ville-port » abordé précédemment.
- Cela concerne aussi tout le linéaire des espaces qui s'étendent aux interfaces Ville / Port / Rade, depuis la Pointe de Querqueville jusqu'au secteur de Collignon et du Becquet, sur une longueur de près de 10 kms.

Pour Ports de Normandie, l'idée est d'éviter d'additionner des réponses au cas par cas mais de proposer d'agir dans le cadre d'une vision territoriale élargie afin de donner sens et cohérence à ses propositions.

Le projet « d'Écharpe Verte », porté par le SDADD, s'inscrit dans cette logique. Il s'impose nécessairement comme un projet partagé et comme un élément constitutif de la Trame verte et bleue.

Il s'agit :

- D'affirmer l'unicité de « l'écharpe verte » comme un grand élément paysager fédérateur du territoire qui participe des grands maillages paysagers, naturels et urbains structurant le territoire de Cherbourg-en-Cotentin.
- D'exploiter les potentialités et les spécificités paysagères de chaque séquence dans un esprit coordonné d'ensemble.
- De valoriser la qualité des espaces de déplacement déjà en place et de traiter des problèmes de sécurité et de mixité des usages.
- De mettre en scène les paysages du port, de la ville et de la rade dans l'optique d'affirmer une « Image de territoire » attractive, identitaire, mettant en valeur la conjugaison de toutes ces facettes.



Parti pris paysager



Images végétales de référence

Le concept paysagé est simple et puise ses sources dans des formes paysagères déjà présentes, notamment dans le secteur de l'avenue de Cessart et de Chantereyne :

- Des premiers plans paysagers constitués d'une combinaison d'essences à caractère exotique, à forte valeur d'image déjà emblématiques de la ville.
- Des plans plus larges constitués par des bosquets de pins jalonnant les itinéraires de manière récurrente quand les espaces s'élargissent.

L'ensemble de la composition doit être visuellement perméable pour éviter tout « effet couloir » ou tout « effet frontière » : les végétaux sont ici au service d'une véritable mise en scène et doivent contribuer à cadrer les vues, rythmer les séquences et mettre en valeur les « tableaux » constitués par la ville, les paysages portuaires et le site de la Rade.

Dans le secteur de Collignon, l'écharpe verte s'élargit aux espaces environnants et change de nature pour s'accorder aux problématiques environnementales, au projet de Trame Verte et Bleue portée par Cherbourg-en-Cotentin dans le cadre du SRCE (cf. « le secteur de Collignon » - pages précédentes).



L'Echarpe verte dans le secteur de Collignon : une palette de végétaux locaux favorables au développement de la biodiversité

Ports de **NORMANDIE**

Caen-Ouistreham // // Cherbourg // // Dieppe

**3, rue René Cassin
14280 SAINT CONTEST
02.31.53.34.61**