

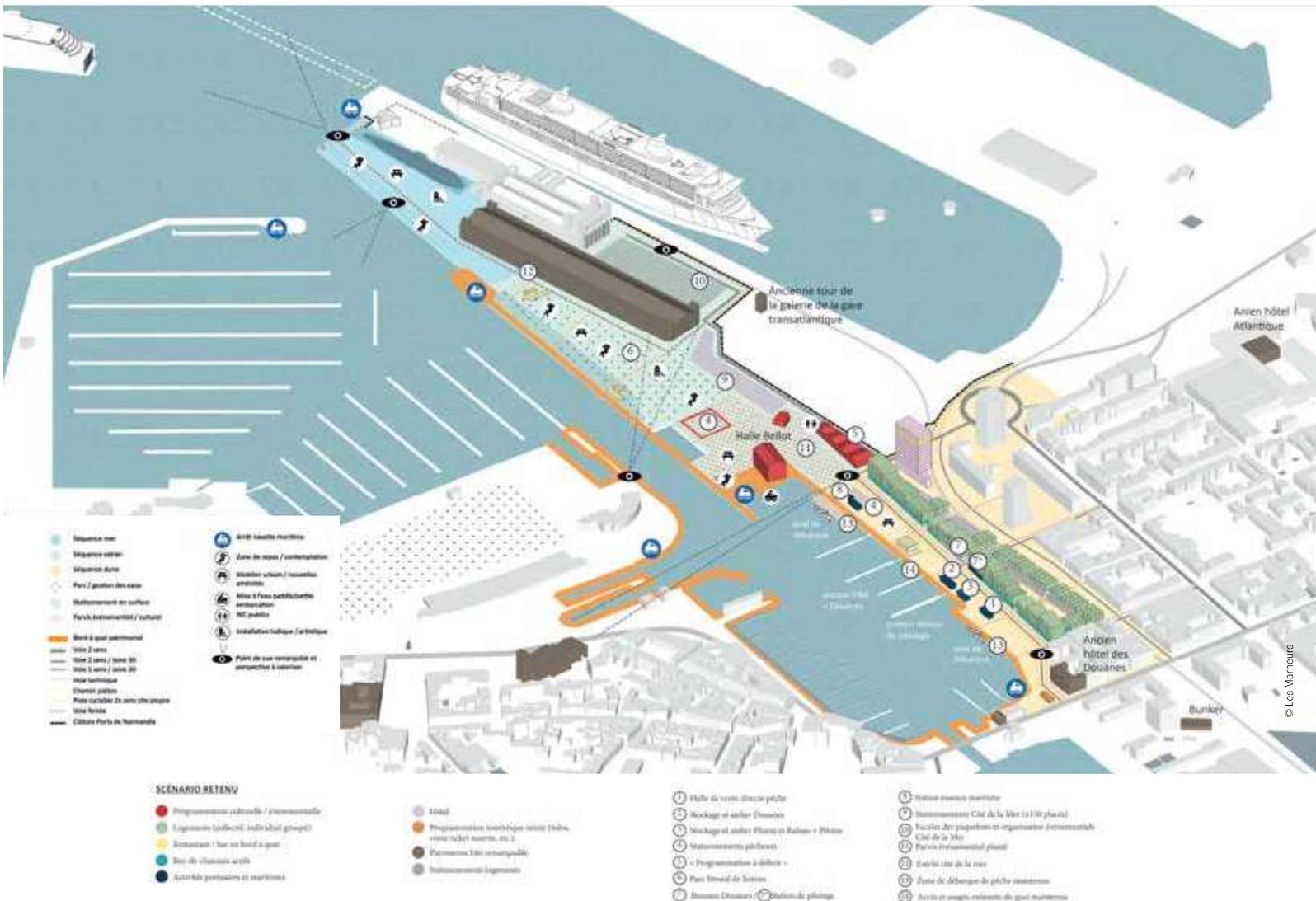


Le site existant et sa programmation projetée.

RÉSILIENCE

CHERBOURG FAIT PROJET MALGRÉ LE RISQUE DE SUBMERSION

La Ville de Cherbourg a lancé une étude dans le but d'améliorer le parcours entre le centre-ville et la Cité de la Mer et construire dans l'avant-port, mais en s'adaptant au risque de submersion. Le projet qui en résulte propose de grands espaces publics inondables et un programme immobilier assorti d'un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et résilientes.



À Cherbourg (Manche), lors d’une tempête centennale (probabilité d’une fois sur 100), la Manche pourrait recouvrir à hauteur de 50 cm une partie du terre-plein portuaire abritant la Cité de la Mer, aquarium et musée maritime. Il faut compter 10 cm de plus dans l’avant-port. Avec le réchauffement climatique ayant pour conséquence la montée du niveau marin, cette hauteur devrait être dépassée, et ceci plus souvent. Or la Ville souhaite accueillir un programme immobilier qui Lawton-Collins, deux hectares à la lisière entre ville et port, occupés par les anciennes douanes, un parking et quelques friches. Pour faire face à toutes les contraintes du site, la Ville a lancé en 2018 une étude de programmation urbaine pour un projet immobilier résilient au risque de submersion. « *Puisqu’on ne peut plus nier le réchauffement climatique et la montée du niveau marin, Cherbourg s’est demandé comment construire et aménager l’espace public des 12 hectares de terre-*

plein portuaire abritant la Cité de la Mer, en s’y adaptant », explique Marie-Line Canoville, directrice du service urbanisme opérationnel et foncier de la commune. La Ville a confié l’étude à Setec (bureau d’études mandataire) et à l’agence Les Marneurs (urbanistes et paysagistes). Le groupement est parti sur un programme de 120 logements répartis en quatre îlots et un hôtel. Les immeubles de logements pourraient atteindre de 4 à 6 étages côté mer ; le niveau descendrait côté faubourg avec des maisons en duplex ou triplex avec jardin. L’hôtel atteindrait la hauteur des deux tours de logements sociaux situées derrière. Les parkings ne seraient pas souterrains mais de plain-pied, au sein des îlots. Les rez-de-chaussée seraient dédiés à des activités et commerces. Avec l’aval de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Manche et celui du Cerema, le groupement a considéré l’impact sur ce programme de plusieurs

hypothèses d'élévation du niveau marin d'ici 2100, dont une de plus d'un mètre. Bien au-dessus des prévisions du Plan de prévention des risques naturels (PPRN) avec son hypothèse de 60 cm (basée sur le rapport du Giec de 2014) et la moyenne établie par le Giec en 2019 : 84 cm.

« Éviter, résister, céder »

En s'inscrivant dans la fourchette haute d'une élévation du niveau de la mer dans 80 ans, le quai Lawton-Collins pourrait être complètement submergé. « Ensuite la mer se retirera. Il faut imaginer un phénomène lent d'acqua alta comme à Venise », décrit Antonin Amiot, paysagiste et urbaniste associé chez Les Marneurs. « Mais avec le réchauffement climatique, ce phénomène arrivera peut-être deux fois par an à partir de 2070. Il faut donc adapter les constructions envisagées quai Lawton-Collins. Dans ce but, nous avons proposé de surélever une partie du quai. Avec une augmentation du niveau marin de 60 cm, ce léger remblai mettrait hors d'eau le rez-de-chaussée et la voirie et une partie du Val de Saire, quartier proche ». La Ville a donc demandé à ce que le PPRN autorise ce remblai : en cas d'élévation du niveau de la mer de plus d'un mètre, avec épisode climatique centennal, l'eau pourrait atteindre le rez-de-chaussée et la voirie. Afin de s'extraire vers la ville, les occupants du programme immobilier disposeraient d'un réseau de passerelles placé à R+1.

Pour adapter les constructions à l'eau de mer, Les Marneurs ont élaboré un cahier de prescriptions architecturales, paysagères et résilientes destiné aux promoteurs. « Il s'agit d'une stratégie graduelle d'adaptation du bâti à la submersion. Nous avons listé des matériaux hydrofuges et inoxydables, des manières de construire (surélévation des locaux techniques, intérieur traversant pour un meilleur séchage) que nous avons classés dans trois chapitres : éviter, résister, céder. Pour chaque proposition, nous avons indiqué les avantages, les inconvénients et le coût. Comme il n'existe pas de référentiel en matière de construction de ce type, l'estimation du surcoût engendré pour un programme immobilier doit être approfondie par les promoteurs », précise Geoffrey Clamour, architecte et urbaniste associé chez Les Marneurs.

Des stratégies différenciées

Pour le schéma d'aménagement paysager du terre-plein portuaire, les Marneurs ont imaginé un dispositif graduel et des stratégies différentes selon les lieux et le risque. « Nous avons pris pour modèle l'estuaire de la Divette, telle qu'il était au XVIII^e siècle, avant la création des terre-pleins portuaires gagnés sur la mer. Nous avons considéré que les 10 ha les plus avancés dans la mer constituaient pour moitié la pleine mer, puis l'estran. Les 2 ha du quai Lawton-Collins, proches de la ville, formant, avec la création du remblai, la dune », explique Antonin Amiot.

Pour la pointe du terre-plein portuaire, les pourtours de la Cité de la Mer et du terminal croisière, l'option a été d'adapter les lieux à l'avancée et au retrait de l'eau. « Nous avons dessiné un itinéraire qui, par emmarchement, monte vers le quai Lawton-Collins. Les différents seuils sont submergés selon l'importance de l'aléa. L'itinéraire se compose de grands espaces publics inondables, notamment des jardins maritimes et des bassins guidant le retrait de l'eau. La Cité de la Mer sera flanquée d'une part d'un jardin maritime et d'autre part d'un parvis. Le mobilier urbain et les kiosques seront temporaires ou résilients », précise Antonin Amiot.

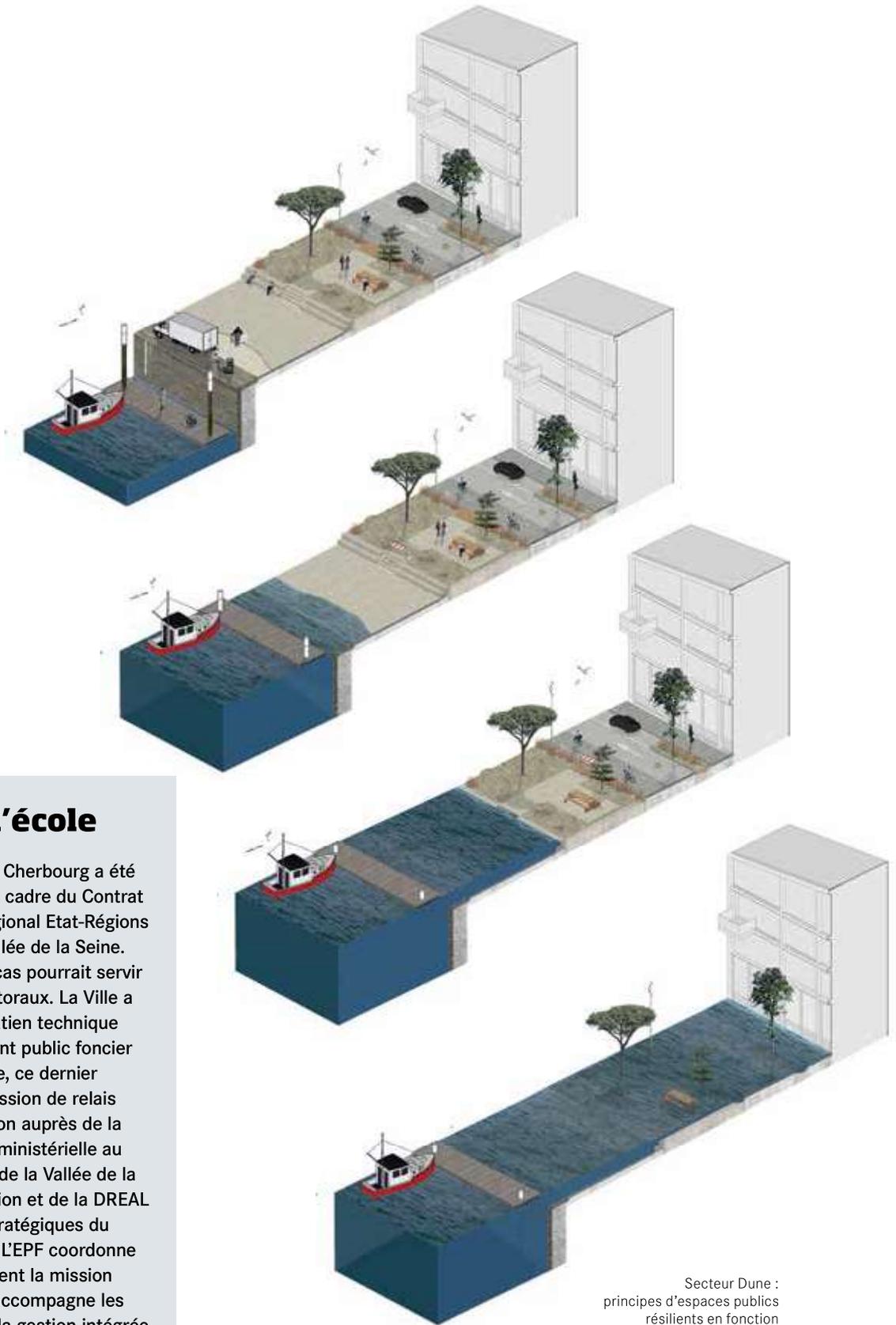
Conjuguer plusieurs usages

L'affectation de l'espace public repose sur une étude des usages et besoins menée par Setec Organisation auprès des usagers du port et des conseils de quartier du centre-ville et du Val de Saire. « Quels usages peut-on imaginer sur le quai et sur le reste du terre-plein portuaire en tenant compte du risque ? Il fallait en conjuguer plusieurs », indique Céline Azais, cheffe de projet chez Setec Organisation. « Le bord à quai (Lawton-Collins) devait rester disponible pour les pêcheurs, notamment pour le déchargement ou la vente de poissons. Les riverains du port, eux, étaient demandeurs d'un lieu où se promener et se poser en contemplant la mer. Par ailleurs la municipalité souhaitait une valorisation culturelle de la halle Bellot (cale des anciens chantiers navals), qui abrite déjà une association culturelle. La répartition des activités sur le terre-plein portuaire reprend le modèle géographique des Marneurs. La pointe (séquence mer), peu aménagée, serait consacrée à la contemplation, ensuite viendraient les jardins marins et le parvis de la Cité de la Mer. Ensuite l'estran accueillerait des guinguettes saisonnières démontables, des activités culturelles, on a aussi imaginé des bars et restaurants à proximité de la halle Bellot. Sur la dune, le rez-de-chaussée des futurs îlots de logements abriterait en priorité des bureaux pour les activités portuaires (bateau pilote, garde-côte...). Nous avons optimisé le stationnement sur la pleine mer et l'estran et favorisé les déplacements à vélo et à pied. La pointe ne serait plus circulaire, les parkings sont supprimés ; pour la Cité de la Mer, il restera 150 stationnements sur 300 ».

Setec Hydratec a modélisé le phénomène de submersion en intégrant le projet. « Le modèle a confirmé sa fiabilité. Lorsque le terre-plein portuaire est submergé, les espaces publics, notamment les jardins, guident la circulation de l'eau quand elle se retire », ajoute Céline Azais. Ce modèle et cette étude ont servi à alimenter l'enquête publique pour le PPRN approuvé fin décembre 2019.

« Il nous faut maintenant réfléchir à la maîtrise d'ouvrage du programme immobilier, à la stratégie foncière en partenariat avec le Port et l'Etat (propriétaire du bâtiment des douanes), à la révision du PLU », développe Marie-Line Canoville.

Nora Hachache



Un cas d'école

La démarche de Cherbourg a été financée dans le cadre du Contrat de plan inter-régional Etat-Régions (CPIER) de la vallée de la Seine. Cette étude de cas pourrait servir pour d'autres littoraux. La Ville a bénéficié du soutien technique de l'Établissement public foncier (EPF) Normandie, ce dernier assurant une mission de relais et de coordination auprès de la Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine, de la Région et de la DREAL pour les sites stratégiques du contrat de plan. L'EPF coordonne et pilote également la mission du Cerema qui accompagne les territoires dans la gestion intégrée du littoral.

Secteur Dune :
principes d'espaces publics
résilients en fonction
du niveaux de la montée
des eaux.
© Les Marneurs