



**Direction  
Régionale  
de l'Équipement**

**Basse  
Normandie**

**Directions  
Départementales  
de l'Équipement**

**Calvados  
Manche  
Orne**



**CONTRAT DE PLAN  
VOLET TERRITORIAL**

# **DIAGNOSTIC D'AGGLOMERATION**

**3. CHERBOURG**

---

## **PRESENTATION - DIAGNOSTIC - ENJEUX**

---

**1. La deuxième agglomération de Basse Normandie**

**2. Une agglomération à structure multipolaire**

**3. Le deuxième pôle économique de Basse Normandie**

*(un bassin d'emploi à la recherche d'un second souffle)*

**4. Une situation géographique  
et un ensemble portuaire à valoriser**

**5. L'habitat, la mixité urbaine et la cohésion sociale**

**6. Le cadre de vie, l'environnement  
et les ressources naturelles**

**7. Une université jeune et exemplaire**

---

**Les enjeux prioritaires**

---

# PRESENTATION - DIAGNOSTIC - ENJEUX

---

## 1. La deuxième agglomération de Basse-Normandie

Située à l'extrémité de la presqu'île du Cotentin, l'agglomération de Cherbourg compte près de 100 000 habitants.

Le bassin d'emploi de Cherbourg, qui correspond à l'aire d'influence de l'agglomération, s'étend sur toute la presqu'île du Cotentin. Il représente :

- environ 200 communes,
- près du tiers de la superficie du département,
- 200 000 habitants,
- une densité de 108 habitants/km<sup>2</sup>,
- plus de 150 kilomètres de façade maritime.

### **. une agglomération bâtie en amphithéâtre autour de la rade**

L'histoire de Cherbourg est fortement marquée par son positionnement maritime et militaire. L'arsenal est venu conforter la vocation maritime de l'agglomération en y ajoutant une dimension industrielle.

Les quatre ports juxtaposés (militaire, plaisance, pêche et commerce) occupent un front de mer de 8 kilomètres. L'épine dorsale formée par l'avant-port, le bassin du commerce et le canal de retenue constitue le centre géographique de l'agglomération, le point de convergence de la circulation routière et ferroviaire et l'ensemble historique porteur de l'image de l'agglomération.

Toutefois, le site urbain, bâti en amphithéâtre autour de cet ensemble portuaire, et la topographie constituent une contrainte forte dans le fonctionnement général de l'agglomération et dans les démarches d'aménagement. Cette contrainte est encore amplifiée par :

- l'absence de rocade,
- la rareté des points de franchissement est-ouest (pont tournant, fond de bassin),
- l'accroissement des besoins en déplacement à l'intérieur de l'agglomération (choix d'urbanisation, nouvelles localisations des emplois et de l'habitat),
- l'accroissement du trafic portuaire.

Tous ces éléments rendent la circulation générale difficile dans l'agglomération et constituent un facteur limitant pour le développement du port.

### **. une agglomération dans une presqu'île**

Avancée au centre de la mer la plus fréquentée du monde, où passe près de 25 % du trafic maritime mondial, la presqu'île du Cotentin offre à l'agglomération de Cherbourg une situation maritime privilégiée et constitue un potentiel majeur pour l'avenir.

Mais cette situation d'avancée maritime a aussi les inconvénients d'un finistère, renforcés par les marais qui, au sud, isolent le Cotentin et en font un « isolat ». La position « en bout de piste » de Cherbourg donne à sa desserte au sens large une importance considérable.

La desserte routière est assurée par quatre itinéraires :

. la R.N. 13, Cherbourg - Caen - Paris, à statut autoroutier à partir de Caen ;

. la R.N. 175, itinéraire national vers la Bretagne et, au-delà, le Sud de la France et les pays ibériques ;

- la R.N. 174, maillon routier entre la R.N. 13 et l'autoroute des estuaires ;

- la Voie de Liaison Ouest, route touristique réalisée par le Département pour désenclaver la côte Ouest du Cotentin. Cette route a, en réalité, une vocation beaucoup plus large à en juger par le nombre de poids lourds qui l'empruntent.

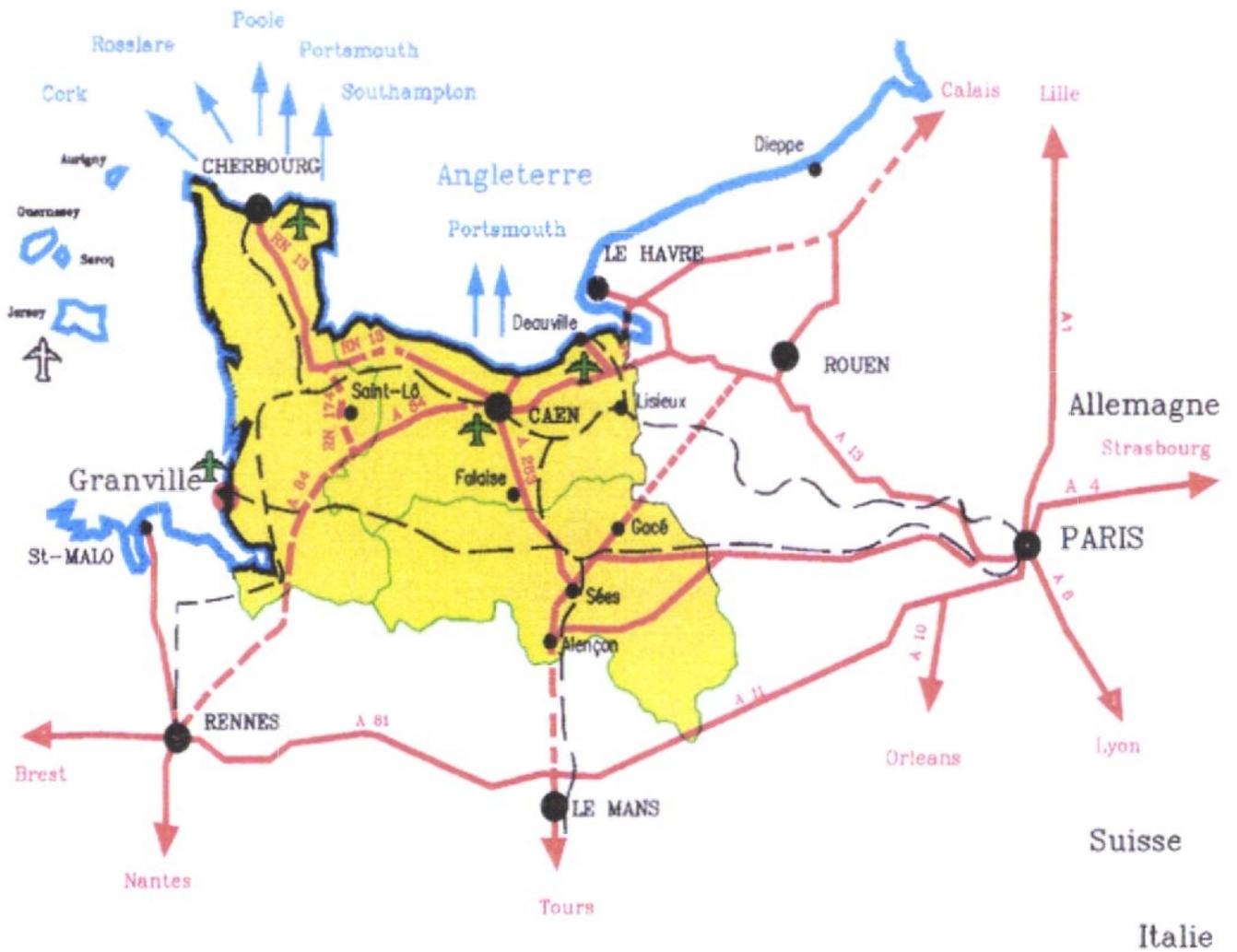
Sur le plan ferroviaire, Cherbourg et le Nord-Cotentin sont desservis par la ligne Paris-Cherbourg. Celle-ci, qui vient d'être électrifiée, se classe actuellement au 11<sup>ème</sup> rang des principales destinations voyageurs de la S.N.C.F. avec une augmentation annuelle de l'ordre de 1,5 à 2 %.

Le Nord-Cotentin dispose d'un aéroport à Cherbourg-Maupertus. Il constitue avec Caen-

Irlande

Angleterre

Belgique



Espagne

Portugal

- Axe routier important
- - - Axe routier a amanager
- - - Ligne ferroviaire
- Aeroport international
- Aeroport
- Passerelle Transmanche
- Basse-Normandie
- Littoral

ODE-SATU/ODL

Carpiquet et Deauville-St Gatien l'un des trois principaux aéroports bas-normands et arrive en tête pour le trafic : 53 300 passagers en 1995. Il dispose d'une piste en dur de 2 440 mètres et offre des liaisons avec Paris et les Iles Anglo-normandes.

Grâce aux efforts conjugués de l'Etat et des collectivités, des améliorations sensibles sont progressivement apportées aux infrastructures de déplacement, en particulier routières et ferroviaires, contribuant à l'expansion économique de Cherbourg et du Nord-Cotentin.

Achever le désenclavement reste néanmoins un impératif de premier ordre pour les prochaines années.

### . Une fonction de commandement non contestée

Le Cotentin, "ce pays comme une île", est resté longtemps replié sur lui-même. Un pays dont la richesse propre n'encourageait pas à s'ouvrir sur l'extérieur et qui garantissait à Cherbourg une fonction dominante non contestée.

Cette fonction de commandement n'est pas davantage contestée aujourd'hui. L'agglomération compte 92 000 habitants (80 000 en 1968), ce qui constitue une masse critique suffisante, d'autant plus que les agglomérations concurrentes sont relativement éloignées : Saint-Lô est à 70 km et Caen à 140 km.

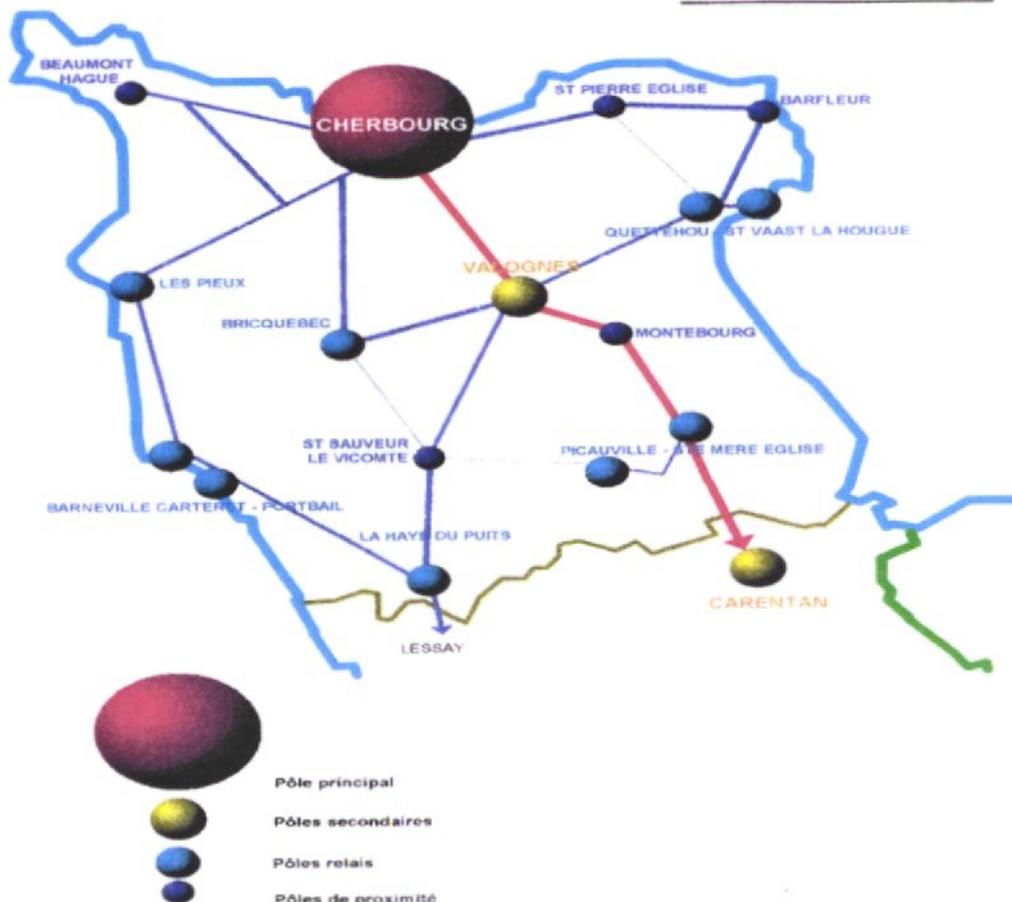
Toutefois, Cherbourg comme l'ensemble du Nord-Cotentin doit impérativement s'ouvrir sur l'extérieur et élargir son horizon.

### LES ENJEUX :

. *le rayonnement maritime et continental de l'agglomération*

. *l'extension de son assise territoriale dans l'espace régional*

### L'ARMATURE URBAINE DU NORD COTENTIN



## 2. Une agglomération à structure multipolaire

D'une structure autrefois pyramidale avec une ville centre fortement majoritaire, on est passé à une répartition multipolaire dans laquelle quatre

communes présentent des poids démographiques très proches :

	Population 1968		Population 1990	
	%	Nombre	%	Nombre
Cherbourg	48,33	38 243	29,46	27 121
Equeurdreville - Hainneville	15,35	12 145	19,83	18 256
Tourlaville	15,25	12 062	19,03	17 516
Octeville	11,96	9 465	19,69	18 120
La Glacerie	4,85	3 840	6,06	5 576
Querqueville	4,25	3 366	5,93	5 456
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>79 121</b>	<b>100,00</b>	<b>92 045</b>

Ce déplacement de la population vers les communes périphériques s'est produit dès 1970 dans le contexte d'une communauté urbaine récemment créée. Toutefois, la structuration communautaire doit encore progresser pour :

- affirmer la véritable dimension de l'agglomération Cherbourgeoise,
- compenser les individualismes communaux,
- rendre plus lisibles les projets communautaires,
- favoriser l'émergence d'un véritable projet fédérateur à l'échelle de l'agglomération.

L'insuffisance d'approche des problématiques urbaines à l'échelle de l'agglomération se traduit encore par un certain nombre de déficits en terme d'optimisation des investissements :

- projets d'équipement concurrents (piscines, zones d'activité, ...)
- déficits d'équipements structurants (rocade et liaisons interquartiers, ...)

A l'échelle de l'agglomération, seul un réaménagement de l'espace institutionnel (fusion des communes de la CUC dans un «Grand Cherbourg») paraît en mesure de dépasser les freins actuels, de donner à Cherbourg sa véritable dimension et d'engager un dialogue fructueux avec les EPCI voisins, où sont implantés les grands équipements industriels sur lesquels repose largement l'économie locale (La Hague / COGEMA, Les Pieux / EDF).

### LES ENJEUX :

- . la coopération intercommunale à l'échelle de l'agglomération et du pays du Cotentin,
- . le changement d'échelles (local, régional, international).

### CHERBOURG ET LE NORD COTENTIN

1900	Cherbourg : 41 000 habitants Nord-Cotentin : 200 000 habitants
	. 1/4 de la population manchoise
1950	Cherbourg : 40 000 habitants Nord-Cotentin : 200 000 habitants
	. 1/3 de la population manchoise . 70 % de la population rurale
1975	Cherbourg : 35 000 habitants Nord-Cotentin : 200 000 habitants
	. 40 % de la population manchoise . 50 % de la population rurale
1994	Cherbourg : 27 000 habitants Nord Cotentin : 200 000 habitants
	. 45 % de la population manchoise

EVOLUTION DE LA POPULATION DE 1975 à 1990



Légende

- baisse > 15%
- de -15 à -0,5%
- stabilité
- de +0,5 à +15%
- accroissement > 15%

### 3. Le deuxième pôle économique de Basse Normandie (un bassin d'emploi à la recherche d'un nouveau souffle)

Le bassin d'emploi de Cherbourg regroupe 41 % de la population active du département et offre environ 62 000 emplois (63 200 en 1990). C'est le deuxième pôle économique de Basse-Normandie avec plus de 9 000 entreprises (dont 45 % situées dans l'agglomération de Cherbourg) et 4 entreprises majeures :

- la Direction des Constructions Navales (Arsenal) : 4 100 emplois, avec pour spécialité la construction de sous-marins nucléaires ;

- le Centre de retraitement de combustibles irradiés de la Hague, exploité par COGEMA : 3 000 employés dans l'usine, auxquels s'ajoutent 1 500 à 2 000 personnes travaillant de façon quasi-permanente sur ses chantiers et 2 000 sous-traitants « maison » dont certains sont regroupés au sein du réseau Eurysis ;

- les Constructions Mécaniques de Normandie : 532 employés, avec pour activité la construction navale civile et militaire (les célèbres vedettes de Cherbourg, ...)

- la centrale électronucléaire de Flamanville.

Gravitent autour de ces grands donneurs d'ordre de nombreuses P.M.I. sous-traitantes.

Des industries agro-alimentaires (les Maîtres Laitiers du Cotentin) ou spécialisées dans l'électronique (Alcatel, Telspace) complètent, pour l'essentiel, ce rapide inventaire.

On ne saurait cependant oublier la Marine qui compte dans l'agglomération environ 2 800 appelés et professionnels.

Cherbourg, par ailleurs, est le siège de la Préfecture Maritime Manche-Mer du Nord et d'administrations départementales :

- Direction Départementale des Affaires Maritimes,
- Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle,
- Délégation Départementale de l'A.N.P.E.

#### **. un bassin d'emploi longtemps sous l'influence dominante des commandes d'Etat**

La principale caractéristique de ce tissu

économique local est sa forte dépendance de la communauté publique.

Au cours des trente dernières années, le bassin cherbourgeois a d'abord connu un fort développement économique lié principalement à l'activité soutenue de la construction navale et au montage des plates-formes offshore, puis à la réalisation des deux grands chantiers nucléaires (l'usine de retraitement de combustibles irradiés et la centrale EDF de Flamanville) qui ont dopé l'économie de la région et par conséquent, bénéficie largement à l'agglomération cherbourgeoise.

Ces grands chantiers et les établissements industriels qui en ont résulté ont eu des effets bénéfiques multiples :

- sur l'activité du BTP (à titre d'exemple le parc total de logements sur la CUC a augmenté de 34 % entre 1975 et 1990),

- sur la démographie, par l'arrivée d'une population jeune,

- sur l'emploi, des personnels mieux formés dans des entreprises de pointe offrent plus de facilité d'adaptation,

- sur l'économie générale par le niveau élevé des salaires versés et les recettes fiscales générées.

#### **. l'"après grands chantiers" : un nécessaire repositionnement**

L'achèvement de ces grands chantiers a suivi la disparition de l'offshore. Ensuite, sont arrivés la crise de la construction navale, puis, plus récemment, le plan de restructuration des armées, la baisse du plan de charge de l'Arsenal et la réduction de ses effectifs.

Tous ces éléments successifs ont fragilisé le bassin d'emploi de Cherbourg et entraîné une montée rapide du chômage. S'est ajoutée à cela une évolution structurelle de l'emploi : alors qu'en 1982, 37 % des actifs travaillaient dans le secteur secondaire, ce secteur n'occupe plus aujourd'hui que trois actifs sur dix. En contrepartie, grâce aux compétences développées dans les activités d'études et de conseil, le bassin cherbourgeois a vu croître les emplois dans les services (+ 40 % en dix ans). Mais, même dans ce secteur, la période récente marque un recul de l'emploi

A fin octobre 1998 le taux de chômage y est de 13,4% contre 11,2% pour l'ensemble de la Basse Normandie. Il est supérieur d'environ quatre points à celui enregistré dans les autres bassins du département. Le bassin d'emploi de Cherbourg a encore perdu 900 emplois en 1997, présentant ainsi le plus mauvais bilan de Basse-Normandie. Plus de la moitié des demandeurs d'emploi manchois sont concentrés dans le Nord-Cotentin.

Beaucoup de ces demandeurs d'emplois sont peu qualifiés. Prédominant des demandeurs dont le niveau de formation correspond au CAP-BEP (56%) ou qui n'ont aucune qualification.

Ce bassin ne manque pas d'atouts. Autour de ses pôles d'activités spécialisés (nucléaire, environnement contrôlé), il possède en particulier une très forte densité de matière grise (2 000 ingénieurs) et une main d'oeuvre plus jeune et mieux formée que la moyenne régionale.

L'intervention des fonds structurels européens au titre de l'objectif 2 de 1989 à 1993, de RENAVAL de 1991 à 1993 et de KONVER a déjà contribué à limiter le déclin de la zone et à amorcer des restructurations.

La réduction de la commande publique impose aux entreprises (dont certaines sont hautement spécialisées dans les domaines de la filière électronucléaire ou de la construction navale), de se diversifier ou de rechercher ailleurs de nouveaux marchés.

### **. une nouvelle ambition touristique**

Malgré la richesse de son patrimoine bâti et naturel, en particulier sur le littoral, Cherbourg et sa proche région n'ont jamais été une destination touristique.

Le succès récent du trafic transmanche et celui du port de plaisance de Chantereyne ont plutôt conforté une fonction de passage.

Avec le projet de Cité de la mer, Cherbourg s'est donné pour ambition de devenir une destination touristique, d'une part, en améliorant ses liaisons avec les itinéraires qui font l'objet de grands courants d'échanges touristiques, d'autre part, en se dotant d'un équipement structurant susceptible d'attirer ou de retenir les touristes de passage dans la région.

Ce projet majeur est aussi symbolique pour Cherbourg. Il s'articule autour de l'ancienne gare maritime inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques et véritable référence

locale à l'épopée transatlantique

Du point de vue des relations ville-port, cette cité de la mer présente de multiples avantages :

. elle prolonge vers la mer le quartier des bassins, délaissé industrialo-portuaire en cours de reconquête,

. elle dote Cherbourg d'une véritable entrée maritime,

. elle sauve un élément majeur du patrimoine maritime local,

. elle se situe sur le parcours entre la sortie du port transmanche et le centre-ville, et ainsi les rapproche,

. elle apporte la réponse au manque actuel de salle de spectacle et de centre de congrès

### **. des facteurs limitants pour le développement économique**

Dans cette recherche d'un nouveau souffle, le bassin d'emploi de Cherbourg doit impérativement s'appliquer à effacer plusieurs facteurs qui constituent autant de contraintes pour le développement économique local : la situation d'isolat du Nord-Cotentin, les difficultés de déplacement à l'intérieur de l'agglomération, la fragilité de la ressource en eau.

#### **LES ENJEUX :**

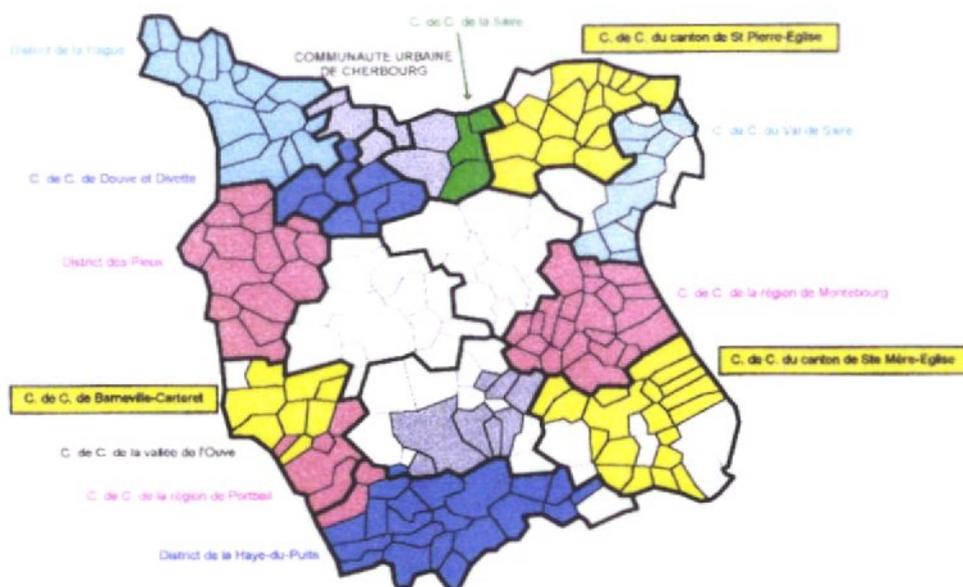
**. le repli local de l'armée  
(foncier, logements, ...)**

**. la valorisation des compétences  
locales**

**. l'ouverture et la diversification pour  
les entreprises**

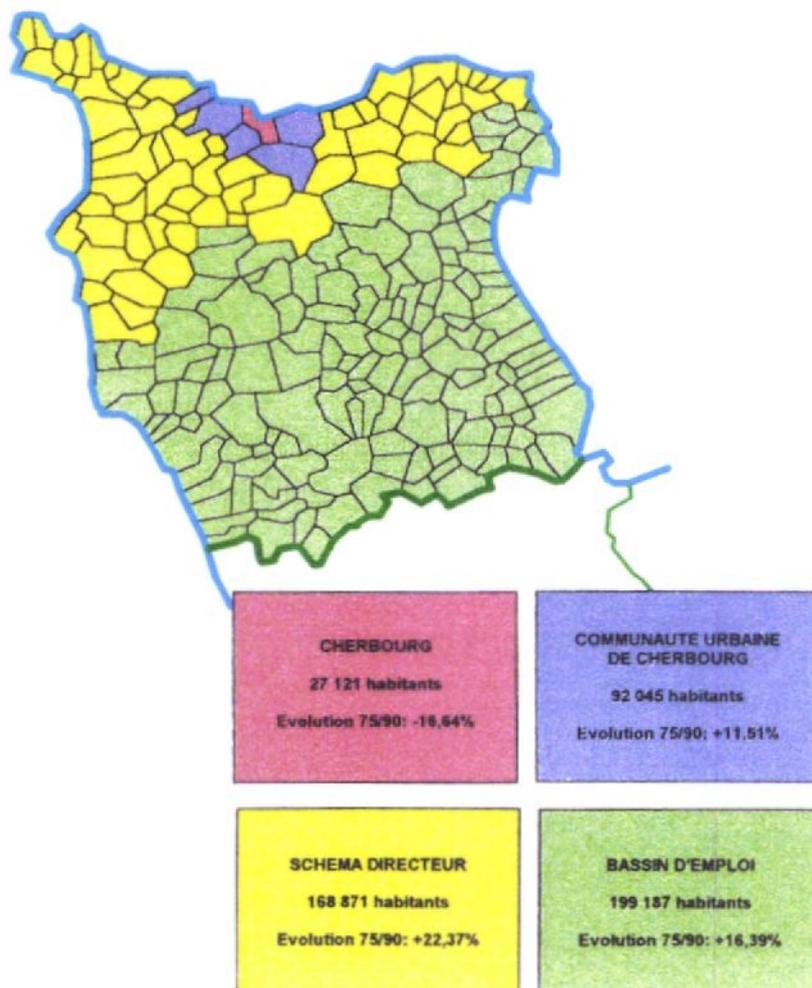
**. passer d'une situation de passage  
à une situation de destination  
touristique.**

## ETAT DES LIEUX DE L'INTERCOMMUNALITE DANS LE NORD COTENTIN

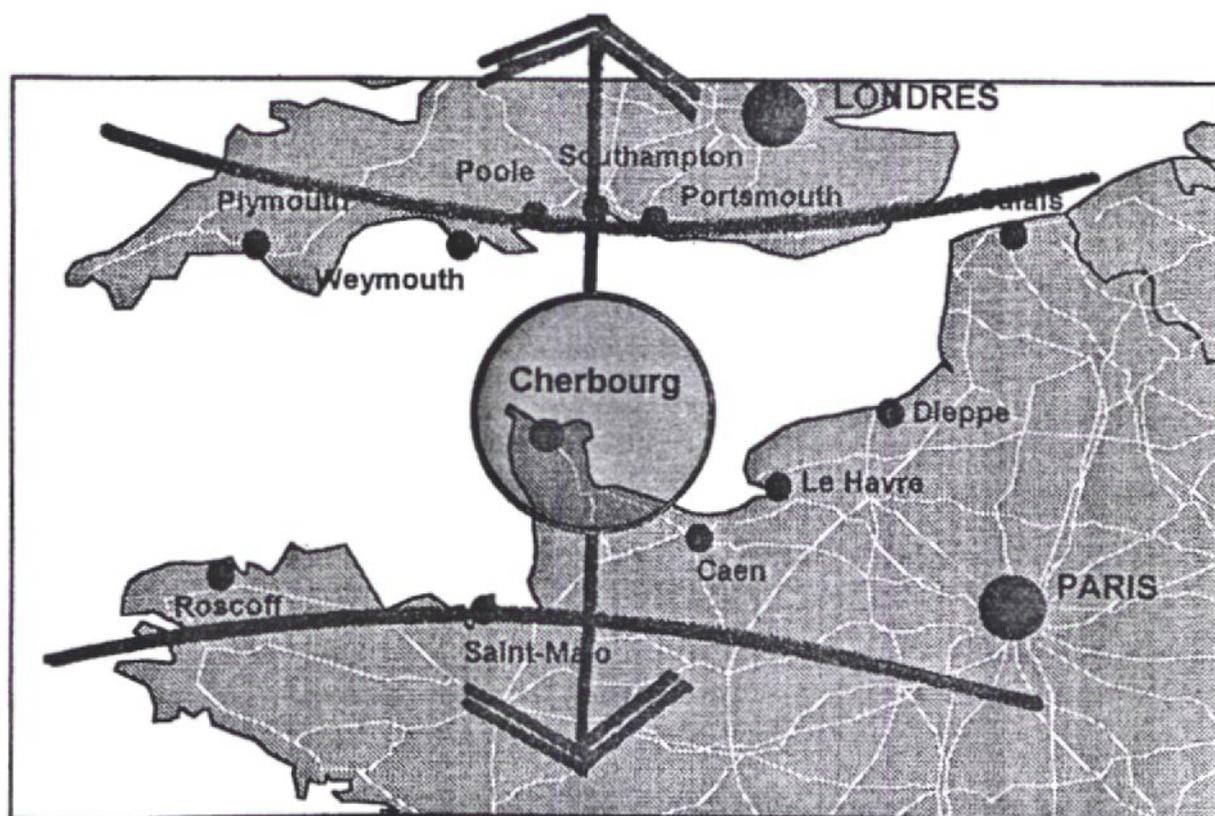


Bassin d'emploi de Cherbourg :	213 communes	168 871 ha	199 187 habitants (population 1990)
dont E.P.C.I. à fiscalité propre :	165 communes	129 585 ha	163 483 habitants (population 1990)
	(77,4 %)	(76,7 %)	(82 %)

## LES PERIMETRES PERTINENTS



#### 4. Une situation géographique et un ensemble portuaire à valoriser



Pour trouver ce nouveau souffle, le bassin d'emploi souhaite tirer parti du potentiel que représentent la situation géographique de Cherbourg et son ensemble portuaire.

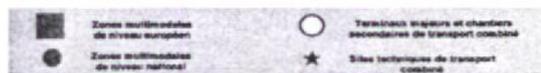
La construction européenne a placé idéalement Cherbourg sur les flux entre le Royaume-Uni et la péninsule ibérique et en fait un point stratégique de l'Arc Atlantique. Cette situation pourrait encore s'améliorer demain si Cherbourg se trouvait à la croisée de flux transmanche et transocéanique.

Cette situation stratégique a déjà été identifiée au niveau national (Rapport Daubresse - Avril 1997). Dans le projet de schéma des plates-formes multimodales Cherbourg est retenu comme zone multimodale de niveau national et site technique de transport combiné.

Le projet fastship, qui s'inscrit dans ce contexte, pourrait, s'il se réalise, générer des centaines d'emplois directs sur le port.

L'ensemble portuaire offre lui aussi, sous certaines conditions (en particulier de désenclavement), de belles perspectives en terme de création d'emplois.

LE PROJET DE SCHEMA DES PLATES-FORMES MULTIMODALES



Source: LA VIE DU RAIL / Rapport Daubresse 2007/08

## **. un potentiel d'attractivité du port de plaisance à affirmer**

Le port de plaisance dénommé "Port Chantereyne" a fait l'objet d'une concession à la ville de Cherbourg pour une durée de cinquante ans.

Créé au début des années soixante-dix (1974 - 1975), sa capacité a été portée de 800 à 1 300 places en 1992-1993. C'est le premier port d'escale de France pour la plaisance. De 5 000 escales par an en 1976, le trafic est passé actuellement à environ 10 000 avec une fréquentation majoritaire des Anglais.

Cherbourg est une escale de plusieurs courses océaniques et le siège de nombreuses régates. Port Chantereyne se situe au centre de la zone des bassins et au coeur de la ville constituant ainsi un élément majeur de l'ambiance urbaine.

La réussite de "Port Chantereyne" se traduit par des retombées économiques non négligeables sur l'agglomération. Outre l'évolution positive des emplois directs (11 agents permanents auxquels s'ajoutent des emplois saisonniers et une cinquantaine d'autres dans les entreprises commerciales liées à la plaisance), il participe à la fréquentation du centre-ville et à son dynamisme commercial.

Au cours de ces dernières années, la ville de Cherbourg et la communauté urbaine se sont efforcées de faire entrer plus encore le port dans la ville afin de renforcer son attractivité touristique et dynamiser l'activité commerciale.

Cet objectif passe par la requalification des espaces urbains associant la ville et le port de plaisance. Cette requalification déjà largement entamée, doit se poursuivre sur plusieurs années encore.

## **. une filière pêche qui doit poursuivre son adaptation**

Le port de pêche est situé dans le port historique que constitue le bassin de commerce et ses installations sont concédées à la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Cherbourg possède la première flottille hauturière du département de la Manche. L'impact économique du port de pêche a été estimé à environ 500 emplois correspondant à la pêche hauturière passant en criée, auxquels s'ajoutent environ 200 emplois pour les autres formes de pêche.

En 1997, 7 550 tonnes sont passées en criée. Ces chiffres placent Cherbourg au 14ème rang des criées françaises par les tonnages traités annuellement.

La position du port en Manche centrale et la qualité des accès maritimes sont des atouts incontestables pour l'activité pêche sur le site de Cherbourg. La valorisation de ces atouts et l'accroissement de cette activité restent toutefois soumis à la conjoncture actuelle (sur le plan national) et aux problèmes posés par la modernisation et le développement de la flottille.

L'attractivité de la criée cherbourgeoise vis à vis des ports extérieurs apparaît renforcée par les travaux de modernisation des installations réalisés en 1993.

Un second atout lié à l'accessibilité du port doit être signalé, il s'agit de l'importance des flux qui transitent via le trafic transmanche par le port de Cherbourg. Ces marchandises représentent un fort potentiel dans l'optique du développement d'une activité de transformation des produits de la mer.

## **. un port de commerce à développer**

Le port de commerce de Cherbourg offre des qualités nautiques exceptionnelles. Il peut accueillir en darse-marnante des bateaux de 350 000 tonnes de port en lourd, d'une longueur de 360 mètres et d'un tirant d'eau de 13 mètres. Il dispose de 2 500 mètres de quais accostables et d'une zone industrialo-portuaire d'une centaine d'hectares.

Le port de commerce est composé de trois grandes zones, avec chacune leur affectation :

- le port transmanche, autour de la darse transatlantique, est le centre des activités liées au trafic transmanche ;

- les terre-pleins des Mielles et des Flamands, autour de la darse des Mielles, sont réservés au traitement de toutes les marchandises hors transmanche. Ils servent aussi aux activités d'entreposage ou industrielles en relation avec la zone industrialo-portuaire des Mielles ;

- la partie Est du port constitue, quant à elle, une réserve de terrains. Elle est actuellement en partie occupée par des activités liées à la pêche.

Le terminal transmanche est équipé de quatre passerelles dont deux passerelles double pont, permettant aux car-ferries d'être chargés et déchargés simultanément sur deux niveaux, et donc, des escales moins longues. Une passerelle supplémentaire équipe le terre-plein des Mielles.

Le trafic transmanche représente 80 % de l'activité portuaire.

Cinq compagnies opèrent sur le Transmanche :

- Brittany Ferries/Truckline
- P and O European Ferries
- Irish Ferries
- Pandoro (filiale de P and O)
- Gaelic ferries

avec quatre destinations :

Poole ; Portsmouth ; Cork et Rosslare.

Pour ces compagnies, la situation du port de Cherbourg, ses qualités nautiques, et ses équipements sont de première importance car ils signifient un nombre élevé de rotations et sont un gage de régularité.

Le port de Cherbourg a connu, au cours de la dernière décennie, une remarquable progression de son trafic passagers et marchandises sur le transmanche.

Malgré une conjoncture générale plus difficile, le port de Cherbourg a tiré son épingle du jeu l'an dernier, gagnant même des parts de marché sur la concurrence.

Trafic marchandises : 4 000 000 tonnes en 1997

Trafic passagers transmanche : 1 228 000 passagers en 1997

La mise en service en 1998 d'un super catamaran rapide sur la ligne Cherbourg-Portsmouth a été couronnée de succès et a permis d'améliorer sensiblement un trafic passagers qui s'était érodé du fait du départ de Stena Line.

Le tunnel sous la Manche, tout en fragilisant les compagnies maritimes par la guerre des tarifs qu'elles se livrent, a plutôt renforcé l'atout que représente la situation géographique de Cherbourg, qui apparaît comme le port présentant le plus fort potentiel de développement du trafic ferries en Manche Ouest, confirmant ainsi les prévisions que l'on faisait déjà à ce sujet, il y a quelques années.

Cherbourg est également au 2ème rang des ports français pour le trafic passagers et au deuxième rang pour celui de véhicules utilitaires et de tourisme sur le transmanche.

Les choix à effectuer pour les années à venir doivent contribuer :

- à la poursuite du développement des trafics ;
- à l'accroissement des retombées économiques du port.

### **. constituer un pôle "navires rapides"**

Le port de Cherbourg souhaite également se positionner sur le créneau des navires rapides qui semblent appelés à un bel avenir dans le transport maritime.

La constitution d'un pôle "navires rapides" à Cherbourg comporte deux axes :

- la création d'un terminal spécifique, permettant d'améliorer la qualité des escales ;
- la maintenance de ces navires en tirant parti du savoir faire local en matière de construction (et réparation) navale.

En ce domaine, la première étape consiste à doter le port d'un convoyeur transbordeur, outil adapté pour l'échouage et la mise à l'eau de ce type de navires. On ne manquera pas de relever que les compétences locales existent pour construire un tel outil.

### **. un port militaire qui offre de nouvelles opportunités**

Le port militaire occupe la partie Ouest de la rade. Il dispose de ressources dont la vocation prioritaire est de satisfaire les besoins de la Défense Nationale (notamment la construction des sous-marins).

Cependant les importantes ressources industrielles de la Direction des Constructions Navales (D.C.N.) sont ouvertes à d'autres secteurs. Derrière des activités aussi diverses que le formage et le soudage en chaudronnerie lourde, la mécanique et l'électromécanique, les essais d'appareils sous pression, l'élaboration de circuits pneumatiques et hydrauliques, l'équilibrage de machines tournantes, l'intégration et les essais en électronique, la protection de surface, les aménagements et activités composites, la maîtrise des matériaux en matière de corrosion, de capacités mécaniques et de qualification de matériels, les manutentions de colis lourds ou précieux à terre et en mer, il y a des outils et des savoir-faire avec lesquels la D.C.N. peut apporter ses concours au secteur privé. La mise à disposition de grues flottantes à grande capacité est un exemple parmi d'autres du soutien qu'elle peut apporter à la fonction portuaire.

Par ailleurs, soucieuse de compléter son plan de charge, la D.C.N. a mis en place en 1992 une cellule de diversification orientée notamment vers les entreprises privées locales, qui sont d'ailleurs souvent de bons relais vers les grands groupes industriels.

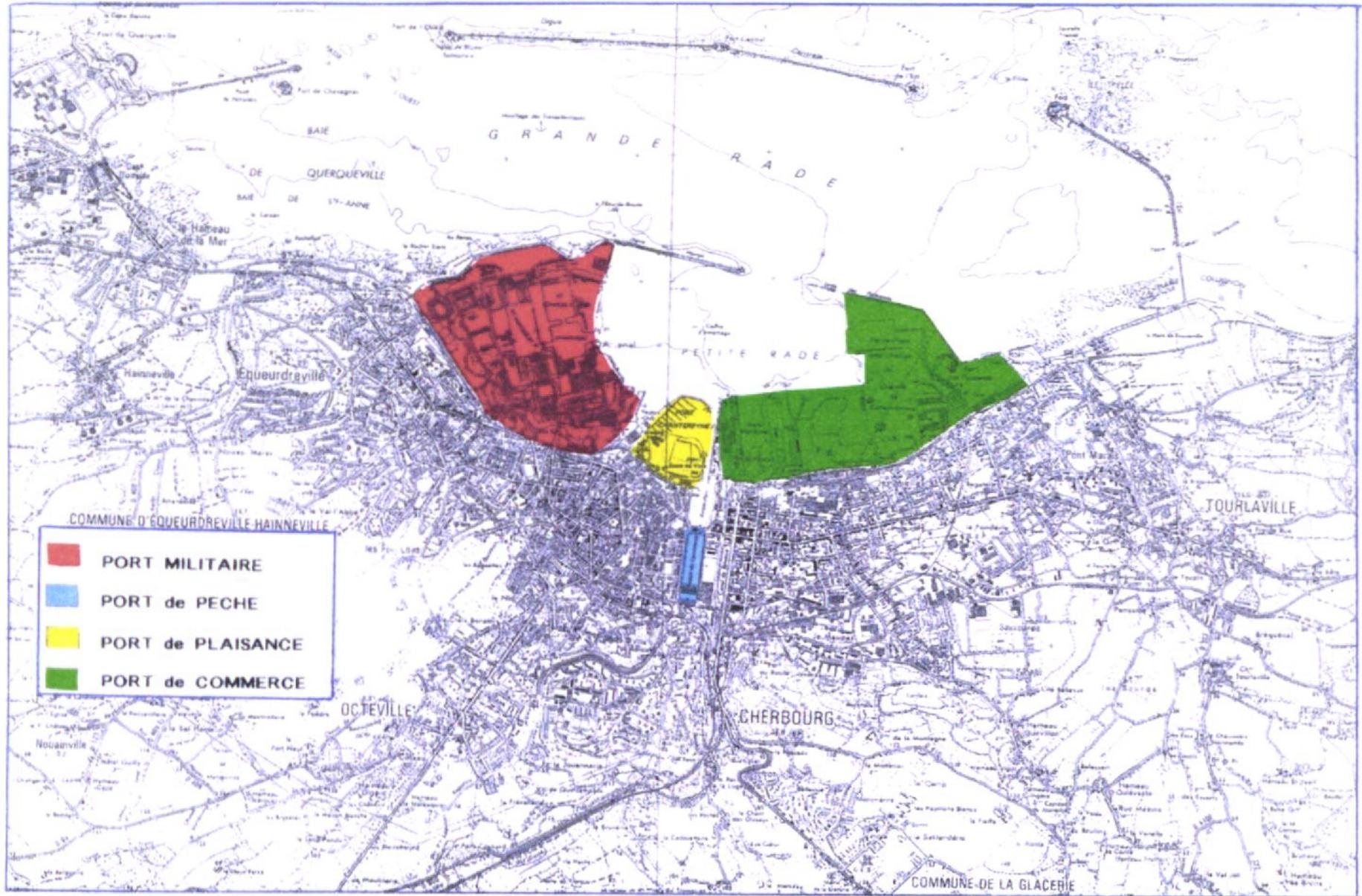
C'est précisément cette diversification dans l'utilisation des équipements et savoir-faire militaires qui doit constituer l'une des priorités pour les années qui viennent.

#### **LES ENJEUX :**

**. l'insertion de Cherbourg dans les grands courants maritimes transmanche et transocéanique**

**. la modernisation et le développement d'un port en coeur d'agglomération**

**. le désenclavement routier et ferroviaire**



## 5. L'habitat, la mixité urbaine et la cohésion sociale

On observe aujourd'hui qu'une très forte proportion de la population occupe des logements sociaux (41,5 % des résidences principales sont des HLM). ceux-ci étant nettement concentrés sur les communes de Cherbourg et d'Octeville, qui comptent respectivement 4 900 et 4 038 logements sociaux sur un parc de 14 520 logements sociaux.

### . un parc social essentiellement collectif

Le parc collectif compte 12 025 logements, représentant 82,8 % du total. Sur ces 12 025 logements, 4 554 sont implantés sur Cherbourg et 3 633 sur Octeville, soit 68 % du total du parc collectif de l'agglomération.

### . un parc social concentré sur quelques secteurs

Les principaux quartiers d'habitat social sont les suivants :

- Les Provinces : 3437 logements et Amont Quentin : 414 logements
- Le Maupas : 1328 logements
- Pont-Marais : 1613 logements
- Les Eglantines : 195 logements
- La Bonde-Brécourt-Lecanu : 1037 logements
- La Divette : 1020 logements.

9144 logements sont concentrés sur sept quartiers.

L'état d'entretien du parc social est globalement bon. Mais des interventions restent à mener ponctuellement pour améliorer la situation de certains bâtiments.

On doit noter que la population de la communauté urbaine de Cherbourg est plus marquée par la précarité que celle de l'ensemble du département (un quart des bénéficiaires des minima sociaux du département). 48,7 % des ménages ont un statut d'isolé (célibataires, séparés, divorcés, veufs). 47,3 % des locataires sont ouvriers ou employés, 25,1 % sont sans emploi. 57,2 % des ménages sont constitués de deux personnes au maximum.

Au 1er Janvier 1998, 236 logements étaient vacants dont 86 depuis plus de trois mois. Dans ces 86 logements vacants, 79 l'étaient pour absence de candidats. Sur ces 236 logements, 110 étaient localisés à Octeville et 94 à Cherbourg, dont 43 depuis plus de trois mois à Octeville et 36 à Cherbourg.

La vacance longue se concentre essentiellement sur ces deux communes. Ce développement de la vacance longue peut signifier outre le rejet d'un certain mode d'habiter (logement collectif), la réticence à vivre dans certains quartiers bien identifiés. Se pose une nouvelle fois la question de l'intégration de certains secteurs à la ville.

### . un parc privé concentré

Sur la Communauté Urbaine de Cherbourg, le pourcentage de propriétaires est de 39,5 % et de locataires de 19,2 %. En y regardant d'un peu plus près, la situation s'avère très contrastée.

- Si la proportion de propriétaires se révèle faible sur Cherbourg et Octeville (respectivement 24,7 % et 31,1 %), les propriétaires occupants sont majoritaires sur les autres communes de l'agglomération avec des taux très forts sur Querqueville (62,4 % des résidences principales) et la Glacière (60,8 %).

- Le deuxième constat, caractéristique de l'agglomération concerne la distribution du parc locatif privé : celui-ci compte au total 6 708 logements dont 3 722 concentrés sur la ville de Cherbourg (55,5 % du total) et particulièrement le centre ville. Celui-ci, à l'Ouest du bassin du commerce et de l'avant port, au Nord des boulevards Guillaume-le-Conquérant et Pierre Mendès France, comprend peu de logements sociaux, à l'exception du quartier autour de la place Divette.

Il a connu quelques opérations de rénovation urbaine, mais reste constitué en partie d'immeubles anciens en pierre. Il est caractérisé par le faible nombre de propriétaires occupants au regard des locataires, qui habitent un parc vieillissant, mal entretenu, sur lequel l'O.P.A.H. menée depuis 1997 n'a que peu de prise jusqu'à présent.

Dans le centre de Cherbourg, un certain nombre de logements sont délabrés et les travaux pour la mise à niveau sont trop importants pour les ressources des propriétaires.

Par ailleurs, les incertitudes sur l'avenir économique de l'agglomération suscitent l'attentisme des investisseurs potentiels. Quant à l'O.P.A.H. en cours, elle n'est pas terminée sur ce secteur, et la mise en place du fonds de solidarité pour l'habitat peut permettre de lancer des opérations de réhabilitation pour la création de logements conventionnés.

### **. le fonctionnement du marché du logement**

Le fonctionnement du marché local du logement est appréhendé ci-dessous à partir de la connaissance de l'offre et de la demande à l'intérieur du parc locatif social.

Le taux de mobilité global sur le parc de l'agglomération était de 14,7 % au 1er Janvier 1998, cumulant une offre à cette date de 2134 logements libérés tout au long de l'année 1997, à 90 % dans le parc collectif. 2 349 logements avaient été libérés en 1996 et 1 792 en 1995.

L'analyse de la demande sur l'agglomération fait apparaître, au 31 Août 1998, 2 920 demandes (1 474 demandes internes, et 1 446 demandes externes). L'examen des chiffres montre par ailleurs une fluidité certaine du marché du logement social puisque sur 2 920 demandes, 2 231 le sont depuis moins d'un an. 689 demandes ont plus d'un an, parmi celles-ci 464 sont des demandes internes au parc H.L.M.

On constate que le nombre de logements sociaux libérés pendant une année sur l'agglomération permet d'absorber une part importante de la demande et ne semble pas exiger de constructions nouvelles, d'autant plus qu'une vacance structurelle tend à apparaître.

### **LES ENJEUX :**

*. le premier, propre à toute agglomération de cette taille, concerne l'aspiration à l'habitat individuel, consommateur d'espace et d'équipements. Ce phénomène est particulièrement marquant à l'Ouest de l'agglomération dans un secteur confronté à des enjeux littoraux.*

*. la gestion d'un parc social collectif important ou de la vacance tend à apparaître.*

*. l'entretien du parc privé ancien concentré en centre ville et dans lequel existe une vacance persistante et importante.*

*. une situation d'isolat (quartier des Eglantines) qui riche d'être accentuée par le projet de déviation Est.*

*. l'intégration de la zone franche urbaine dans le projet global de l'agglomération.*

*. la prise en considération des spécificités de la politique de la ville dans les grandes politiques urbaines de l'agglomération : développement économique, transports, habitat.*

*. le rééquilibrage des parcs (face à la trop forte prédominance de logements sociaux en immeubles collectifs.*

## 6. Le cadre de vie, l'environnement et les ressources naturelles

### . une forte identité maritime

La ville et le port ont une histoire commune. Port gallo-romain puis forteresse médiévale, Cherbourg fut retenu par Louis XIV puis par Louis XVI comme grand port militaire sur la Manche. La ville connut alors deux siècles de travaux pour construire la grande rade et les bassins. Puis elle accueillit au XXème siècle les grands transatlantiques et la vague d'émigration vers les Etats-Unis, l'arsenal lui donnant sa dimension industrielle.

Adossée au Cotentin, la ville de Cherbourg s'est développée et structurée en suivant l'expansion du port, affichant ainsi sa forte identité maritime.

### . un littoral et des espaces ruraux largement préservés

L'"éloignement" relatif du Nord-Cotentin lui a permis de préserver son environnement, en particulier de conserver intact son littoral, et ce malgré l'accueil de deux grands chantiers successifs (l'usine de retraitement de la Hague et la centrale de Flamanville) avec ce que cela comporte en termes de volumes à satisfaire et de délais à respecter (l'extension de l'usine de retraitement des combustibles irradiés de la Hague a été, au milieu des années 80, le plus grand chantier d'Europe).

Le Sud du Cotentin forme la majeure partie du parc naturel régional des marais du Cotentin et du Bessin. A l'Ouest, la Pointe de la Hague est site classé. Elle fait actuellement l'objet d'une Opération Grand Site National associant l'Etat, la Région, le Département et les partenaires locaux. La Hague constitue un secteur majeur d'intervention du Conservatoire du Littoral, qui envisage d'y acquérir, à terme, 3 200 hectares. Le littoral du Cap Lévi et du Val de Saire font eux aussi l'objet d'un important programme d'acquisition.

### . une image contrastée de l'agglomération et du Cotentin

La qualité du site dans lequel s'inscrivent l'agglomération cherbourgeoise et son ensemble portuaire est séduisante. Mais cette image positive est confrontée à celle négative du nucléaire, en particulier sur le plan touristique.

Cherbourg va devoir s'appliquer à conforter son image liant la ville et le port et intégrer cette dualité dans les options d'urbanisme.

### . la charte communautaire d'environnement

La Communauté Urbaine de Cherbourg dispose d'une charte communautaire d'environnement. Dans ce document, le volet «paysages et espaces naturels» tient une place essentielle. La démarche retenue prévoit leur intégration dans les documents de planification et d'urbanisme, leur prise en considération dans les programmes d'aménagement et leur requalification ou reconquête quand cela s'avère nécessaire.

Cette charte communautaire d'environnement porte aussi sur d'autres domaines importants comme l'eau, l'assainissement, les déchets, la qualité de l'air et les déplacements.

Des efforts ont déjà été faits depuis quelques années pour favoriser la pratique et le déplacement de deux zones dans l'agglomération. Le schéma directeur des pistes cyclables largement mis en oeuvre permet aujourd'hui de relier l'est et l'ouest de l'agglomération en réduisant d'autant l'usage de l'automobile.

Cette opération appréciée des usagers mériterait d'être complétée (réutilisation d'emprises ferroviaires désaffectées, mises en site propre le long des principaux axes). La charte communautaire d'environnement déjà citée a identifié les éléments majeurs qui font la qualité des paysages de l'agglomération. Au nombre des actions retenues figure :

- la requalification des entrées de ville, en particulier l'entrée sud par la RN 13 qui constitue l'entrée principale et les entrées dans l'hypercentre ; les projets d'aménagement les concernant, bien que lauréats du concours national «entrées de ville», ont dû être différés faute d'avoir pu réunir le financement nécessaire aux travaux.

C'est dans cette logique de requalification des entrées de ville et plus largement des espaces urbains que l'agglomération s'est attaquée au délicat problème que pose la surabondance de

panneaux publicitaires. les demandes en cours doivent être poursuivies pour achever le travail entrepris et atteindre les objectifs recherchés.

### **. l'eau, une ressource insuffisante**

La fragilité de la ressource en eau est particulièrement sensible dans le Nord-Cotentin. Le sous-sol y est essentiellement constitué de terrains anciens appartenant au socle granitique du Massif Armoricaïn, où les ressources en eau ne sont dues qu'à une perméabilité de fissures donnant des aquifères de faible capacité. Seuls les terrains secondaires du Val de Saire disposent de réservoirs plus importants.

Pour la Communauté urbaine de Cherbourg l'approvisionnement est assuré principalement à partir de prises d'eau sur les rivières la Divette (66%) et le Lucas. Mais ces eaux superficielles sont soumises à des variations importantes de débit, de composition, de qualité, et sensibles aux pollutions diffuses d'origine agricole et/ou industrielle. Les besoins actuels en eau potable dans l'agglomération sont de 22 000m<sup>3</sup>/jour. Une nouvelle usine de traitement des eaux (dont les travaux devraient bientôt démarrer) sera capable de fournir 26 000m<sup>3</sup>/jour.

La fragilité de la ressource restera néanmoins un problème en particulier pour satisfaire les besoins d'entreprises fortement consommatrices. La solution par apport extérieur (bassin de Carentan) se traduirait par des investissements conséquents.

### **. les déchets**

Le problème est un peu moins ardu pour l'élimination des ordures ménagères car en voie de solution sous l'égide du SETRIDEC. Mais là encore les investissements prévus sont à la mesure de l'enjeu. L'usine d'incinération projetée, capable de traiter 90 000 tonnes d'ordures ménagères par an, coûtera environ 220 millions de francs.

#### **LES ENJEUX :**

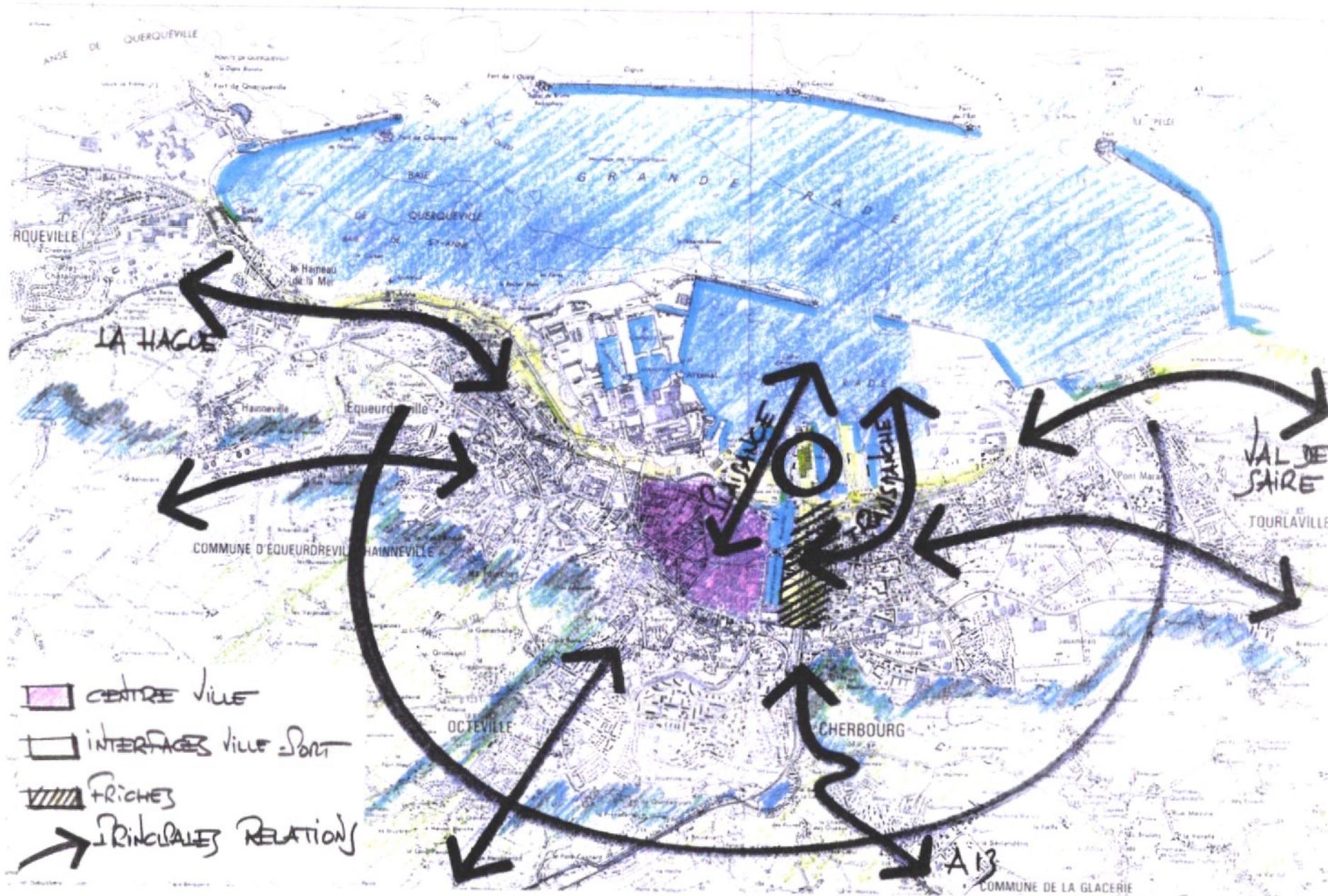
**. la maîtrise globale des paysages urbains et ruraux**

**. la revitalisation des espaces centraux et portuaires en terme d'image et de fonctionnement urbain**

**. le entrées de ville, en particulier l'entrée Sud**

**. la gestion globale de l'eau**

**. la mise en synergie de l'agglomération avec les grands sites naturels proches (Hague, Cap Lévi, Pointe de Saire)**



COMMUNE DE LA GLACIERE

## 7. Une université jeune et exemplaire

Le site universitaire de Cherbourg-Octeville est un site jeune, créé en 1988 comme antenne délocalisée de l'université de Caen.

Il compte aujourd'hui 1 300 étudiants.

Il propose deux DEUG :

- sciences,
- langues étrangères appliquées,

et trois départements d'I.U.T. :

- génie électrique et informatique industrielle,
- techniques de commercialisation,
- gestion des entreprises et des administrations.

Il dispose aussi d'une école d'ingénieurs spécialisée en production dans le domaine du génie industriel. Cette formation s'appuie sur les spécificités et les potentialités du Nord-Cotentin. Les dominantes techniques de cette école sont la mécanique, l'électronique, l'électrotechnique, l'automatique et les matériaux.

Devenu autonome par rapport à Caen, l'I.U.T. de Cherbourg a ouvert un quatrième département "génie thermique et énergie" (décentralisé à Saint-Lô) et simultanément à Cherbourg-Octeville un cinquième département "génie industriel et maintenance".

Avec la construction du restaurant universitaire, l'agglomération cherbourgeoise est maintenant dotée d'un véritable campus universitaire avec son IUT, son école d'ingénieurs, ses deux DEUG, ses laboratoires de recherche et son centre d'innovation technologique. A cela, il faut ajouter l'institut national des techniques de la mer, implanté lui à Tourlaville, le lycée maritime et aquacole, présent

depuis longtemps à Cherbourg, et, au titre de la Défense, le centre d'instruction navale de Querqueville et l'école des applications militaires de l'énergie atomique.

Cet ensemble destiné à la formation et à la recherche constitue un atout indéniable pour le développement économique local.

La délocalisation universitaire telle qu'elle est présentée ci-dessus est jugée exemplaire. Sa réussite est le résultat d'une étroite collaboration entre l'université, les industriels locaux et les collectivités territoriales.

Le pôle universitaire cherbourgeois doit poursuivre sa montée en puissance, en s'appuyant sur les partenariats locaux qui ont fait leurs preuves.

### **LES ENJEUX :**

***. le développement de formations de qualité et pérennes dans un bassin d'emploi en mutation***

***. gérer l'éclosion du site universitaire saint-lois (antenne de Cherbourg )***

---

## LES DEFIS A RELEVÉ

---

La deuxième agglomération de Basse-Normandie a la nécessité :

. d'étendre l'assise territoriale par rapport à l'espace régional et départemental. Cela signifie un changement d'échelle dans la prise en considération des problèmes de développement et d'organisation de l'espace, y compris dans le domaine de la coopération intercommunale

. de reconsidérer le rayonnement maritime et les fonctions portuaires à partir des courants maritimes existants ou en perspectives (Transmanche, transocéanique), nécessitant la modernisation de l'outil portuaire situé au coeur de l'agglomération

. de gérer au niveau du bassin économique et d'emploi le repli des activités de l'armée en recherchant les modalités d'un développement apportant "un second souffle" à l'agglomération (valorisation des compétences locales,

diversification des entreprises, développement touristique etc...)

Les défis, mis en évidence dans le diagnostic, établissent un ensemble de grandes préoccupations concernant :

- le positionnement
- l'organisation multipolaire de l'agglomération
- la modernisation des fonctions portuaires et urbaines
- le développement économique
- l'habitat de l'espace social
- les paysages
- le développement universitaire

---

## LES ENJEUX PRIORITAIRES

---

### *Premier enjeu prioritaire :*

***. soutenir et développer le 2ème pôle d'entraînement économique et stratégique pour la région de Basse-Normandie***

Il s'agit d'étendre son assise territoriale dans l'espace régional et de gérer le changement d'échelle des préoccupations de développement et d'aménagement de l'espace, notamment en matière de coopération intercommunale

Les pistes peuvent être :

- conforter le pôle universitaire
- diversifier l'industrie (transfert de technologie)
- renforcer le secteur des industries agro-alimentaire et de la mer

### *Deuxième enjeu prioritaire :*

***. assurer aux ports et à l'agglomération les conditions d'accessibilité indispensables à leurs perspectives d'évolution et de modernisation***

Le rayonnement maritime et continental de l'agglomération, la modernisation des ports et l'insertion de Cherbourg dans les grands courants maritimes transmanche et transocéanique nécessitent d'organiser l'aboutissement de grands réseaux d'infrastructures jusqu'au coeur de la ville et de l'espace portuaire.

Trois actions sont indispensables :

- le contournement Est de l'agglomération et la desserte portuaire
- la liaison S.N.C.F. par le centre ville vers les terminaux portuaires
- la rocade inter-quartiers Sud-Ouest

**Troisième enjeu prioritaire :**

**. développer une assise économique moins dépendante de l'action de l'Etat et gérer le repli local des activités de l'armée.**

Dans ce domaine difficile et aigu pour l'agglomération cherbourgeoise, trois directions s'offrent pour y répondre :

**- le développement des compétences locales et la diversification des entreprises**

**- la valorisation de l'image urbaine, maritime, littorale et touristique de l'agglomération (notamment à partir de la réalisation de la cité de la mer)**

**- le développement de fonctions de qualité et pérennes dans le bassin d'emplois en mutation.**

**Quatrième enjeu prioritaire :**

**. mettre en évidence et en valeur les atouts urbains d'une ville portuaire, touristique et littorale**

La revitalisation des espaces centraux et portuaires, en terme d'image et de fonctionnement, passe par la maîtrise des mutations urbaines inhérentes aux évolutions portuaires et à l'ouverture, l'accessibilité et la découverte des grands sites naturels aux portes "Ouest et Est" de l'agglomération : La Hague, le Cap Lévy, Barfleur, le Val de Saire etc...

Une première évaluation permet d'entrevoir les pistes possibles :

**- le traitement urbain et touristique "de la façade urbaine littorale" : promenades, cité de la mer, ports de plaisance, équipements de loisirs et de sport**

**- la maîtrise des mutations urbaines liées aux évolutions portuaires : requalification des friches urbaines et portuaires (quartier des bassins, opportunités foncières résultant du repli de la Marine, requalification des entrées de villes, etc....**

**Cinquième enjeu prioritaire :**

**. garantir la cohésion sociale et favoriser les équilibres interquartiers.**

Cet enjeu propre à toute agglomération de cette taille, concerne l'aspiration à l'habitat individuel, consommateur d'espace et d'équipements. Ce phénomène est particulièrement marquant à l'Ouest de l'agglomération dans un secteur confronté à des enjeux littoraux.

La gestion d'un parc social collectif important ou de la vacance tend à apparaître.

L'entretien du parc privé ancien concentré en centre ville et dans lequel existe une vacance persistante et importante.

Une situation d'isolat (quartier des Eglantines) qui risque d'être accentuée par le projet de déviation Est.

Les pistes peuvent être :

**- L'intégration de la zone franche urbaine dans le projet global de l'agglomération.**

**- La prise en considération des spécificités de la politique de la ville dans les grandes politiques urbaines de l'agglomération : développement économique, transports, habitat.**

**- Le rééquilibrage des parcs (face à la trop forte prédominance de logements sociaux en immeubles collectifs.**