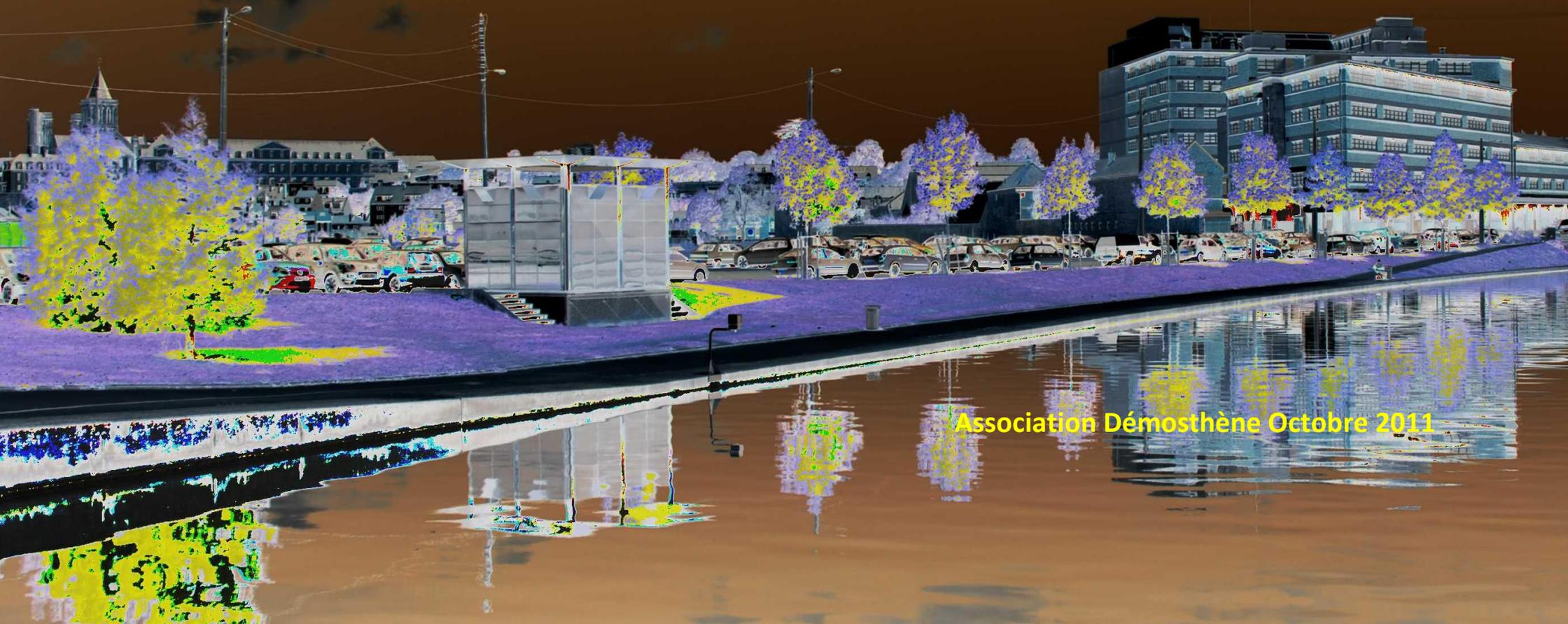


LA PRESQU'ILE DE CAEN

REGARDS D'HABITANTS

Atelier d'urbanisme de l'association Démosthène et un groupe d'habitants



Association Démosthène Octobre 2011

La Presqu'île de Caen

Regards d'habitants

Atelier d'urbanisme de l'association Démosthène et un groupe d'habitants

Association Démosthène Octobre 2011

SOMMAIRE

Avant-propos.....	7
1° Partie : Une expérience de diagnostic d'habitants :	8
Introduction : un cheminement en cours.....	8
Chapitre 1 : Une volonté : favoriser la citoyenneté active des habitants dans le devenir de la ville.	9
L'association Démosthène	9
L'atelier d'urbanisme de Démosthène.....	10
La participation des habitants de l'agglomération caennaise au projet urbain de la presqu'île	13
Chapitre 2 : Une démarche : l'intérêt d'un diagnostic d'habitants pour un projet urbain.....	16
De la planification urbaine au projet urbain : la participation des habitants comme levier et outil des politiques publiques	16
La « maîtrise d'usage » : la « juste place » des habitants à reconnaître dans un projet urbain	18
La participation des habitants dans un projet urbain	20
Chapitre 3 : Une méthode : la valorisation des savoir-faire et des échanges entre habitants.	23
Le déroulement des travaux en séances plénières et en sous-groupes	23
Les temps forts qui rythment le travail en commun :.....	24
2° Partie : Les regards des habitants, leur diagnostic :	27
Introduction : la Presqu'île, un chemin vers la mer.	27
Un territoire marqué par l'eau : un atout et un handicap	27
La Presqu'île : un territoire qui se transforme	32
En conclusion.....	35
Chapitre 1 : Rencontre de l'eau, de la terre, et des ciels : les paysages de la Presqu'île	36
Promenade découverte de la Presqu'île et de ses paysages	37
Chapitre 2 : La Presqu'île caennaise : qui y vit, qui en vit ?.....	50

Quels sont les divers secteurs d'activité?	50
Comment habite-t-on sur la presqu'île?	55
Des espaces privés aux espaces publics.....	58
Chapitre 3 : Aller et venir en presqu'île	60
Accéder par la route à la Presqu'île	60
Se rendre en bus à la Presqu'île ? Une amorce.....	66
Se déplacer à pied et en vélo sur la Presqu'île.....	67
Conserver les voies ferrées de la Presqu'île ?.....	70
Accéder ou quitter Caen en bateau	71
Conclusion	72
Pour aller plus loin.... Quelques propositions.....	73
A propos de la participation des habitants	73
A propos du projet urbain	73
A propos de la Presqu'île de Caen.....	74

AVANT-PROPOS :

La construction de cette brochure, en deux parties distinctes permet leur lecture séparée :

- La partie I « Une expérience de diagnostic d'habitants » décrit le contexte et la méthode utilisée.
- La partie II « Les regards des habitants, leur diagnostic » complétée par le film vidéo « la Presqu'île de Caen, paroles d'habitants » propose un état des lieux et des enjeux actuels de cet espace.



1° PARTIE : UNE EXPERIENCE DE DIAGNOSTIC D'HABITANTS

INTRODUCTION : UN CHEMINEMENT EN COURS

Ce diagnostic d'habitants n'est qu'une première étape dans ce processus de participation citoyenne à un projet d'urbanisme.

Vont suivre :

- Des présentations-débats dans le cadre des conseils de quartiers de la ville de Caen
- Des réunions publiques ouvertes à tous (habitants, élus, experts...)
- Un cahier de préconisations nourries des réflexions issues de ces différentes étapes

CHAPITRE 1 : UNE VOLONTE : FAVORISER LA CITOYENNETE ACTIVE DES HABITANTS DANS LE DEVENIR DE LA VILLE.

L'ASSOCIATION DEMOSTHENE

POURQUOI CE NOM ?

Parce que cet orateur et homme politique athénien (1er siècle avant J.C.) était de ceux qui ne renoncent pas devant ce qui menace la vie publique et collective.

POURQUOI CETTE ASSOCIATION ?

Parce que, depuis sa création en 1993, elle s'efforce de poser les questions politiques fondamentales qui émergent dans nos sociétés contemporaines et que rencontrent les habitants :

- les citoyens et les démocraties modernes sont-ils condamnés à l'impuissance ?
- comment comprendre les crises et malaises actuels de la mondialisation, de l'Europe, de la France (travail, exclusion, immigration, urbanisation...) ?
- peut-on surmonter les fossés entre les simples citoyens, les élus, les experts, les bureaucraties, échanger et partager nos points de vue, confronter nos contradictions ?

Parce que Démosthène :

- crée des lieux et des moments de débats publics ;
- est ouvert à tous, sans distinction et sans autre condition que le désir de participer à une forme démocratique de réflexion et d'action, sensible à l'écoute et respectueuse des convictions et des itinéraires de chacun ;
- ne remplace pas les partis politiques, les syndicats, les multiples autres associations ;
- ne concurrence ni les médias ni les chercheurs spécialisés.

L'association Démosthène est un espace pour comprendre la citoyenneté, la construire, l'exercer et la promouvoir ensemble.

L'ATELIER D'URBANISME DE DEMOSTHENE



UN ESPACE DEMOCRATIQUE

L'atelier d'urbanisme de Démosthène regroupe des habitants, des citoyens qui ne sont **pas des experts mais des personnes** qui se forment, échangent avec le souci de **mettre en débat public l'avenir de la Ville et de ses territoires** centraux, périphériques et périurbains.

UNE EXPERIENCE DEJA ANCIENNE

Fin des années 1990, création de l'atelier d'urbanisme de Démosthène :

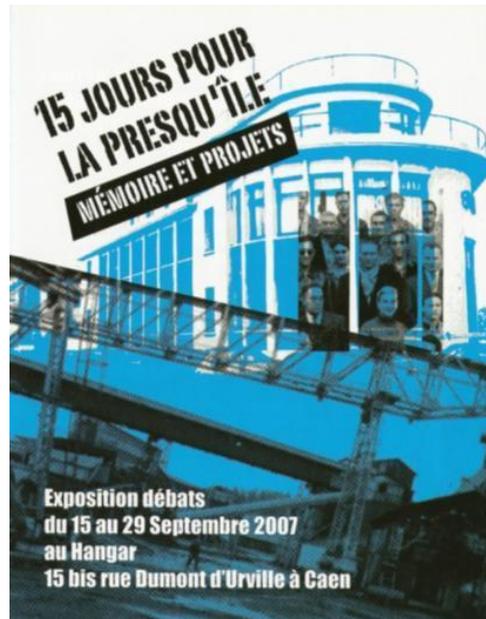
- **Premiers thèmes abordés :**
 - Immigrations et ségrégations urbaines dans les grandes villes européennes (présentation de travaux de recherche d'étudiants de géographie et de sociologie) ;
 - Centralités urbaines et espaces publics : centre-ville ancien/nouvelles polarités périphériques (centres commerciaux à galeries marchandes et cinéma multiplex...)
 - Structures et procédures de l'aménagement du territoire : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.), Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.)...

- **Premiers terrains d'exploration** : des espaces publics de la Folie-Couvrechef aux friches de la Presqu'île de Caen...

En 2006, visite de la Presqu'île organisée à l'occasion des journées du Patrimoine : 200 personnes se retrouvent sous les grues de la société France-Charbon :

- découverte des Ateliers nautiques V1-D2, des Combustibles de Normandie, de l'ancien siège social de la Société Navale Caennaise (S.N.C.) , des anciens bâtiments de bois Savare, de la minoterie ;
- puis débat sur l'avenir de cette friche industrialo-portuaire

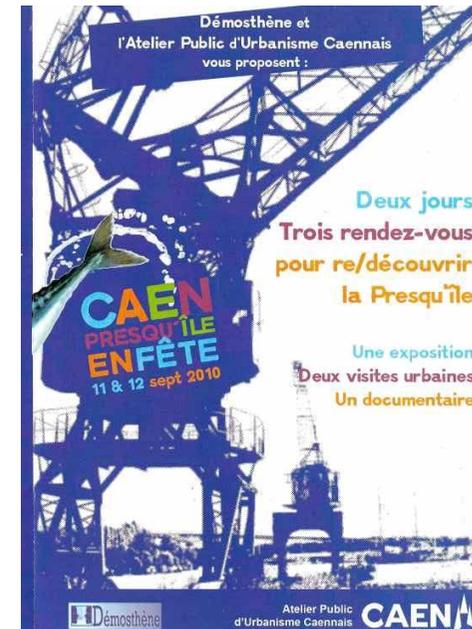
En 2007, poursuite de la réflexion sur la Presqu'île :



- **réalisation d'une exposition sur site**, installée dans les locaux du Hangar (occupés actuellement par les « Ateliers intermédiaires ») et composée de 4 parties (atouts et contraintes du site, mémoire des entreprises, concours et projets d'aménagement successifs, démarches innovantes à l'étranger sur le développement durable et la participation des habitants) ; complétée par la présentation de travaux d'artistes s'inspirant de ce territoire.



- **organisation de promenades-découvertes** à pied, en vélo et en bateaux, proposées aux habitants **et de débats** avec des élus, des urbanistes et des associations participant à des projets de renouvellement urbain.
- **circulation de l'exposition dans plusieurs lieux de la ville de Caen** : différents lycées, le Palais des Congrès et la Maison de la Recherche en Sciences Humaines (M.R.S.H.) de l'université de Caen.



En septembre 2010, nouveau rendez-vous dans le cadre de la fête de la Presqu'île (partenariat avec l'Atelier Public d'Urbanisme de Caen - APUC) :

- présentation de l'exposition dans les anciens bâtiments Savare ;
- visites d'entreprises
- projection du film « Poussières d'usine », réalisé » par Karine Lepetit (CRECET).

Après avoir contribué à sensibiliser la population et les élus au devenir de la Presqu'île, l'Atelier d'urbanisme de Démosthène décide de se lancer dans l'aventure du projet urbain nouveau engagé par la nouvelle municipalité.

LA PARTICIPATION DES HABITANTS DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE AU PROJET URBAIN DE LA PRESQU'ILE

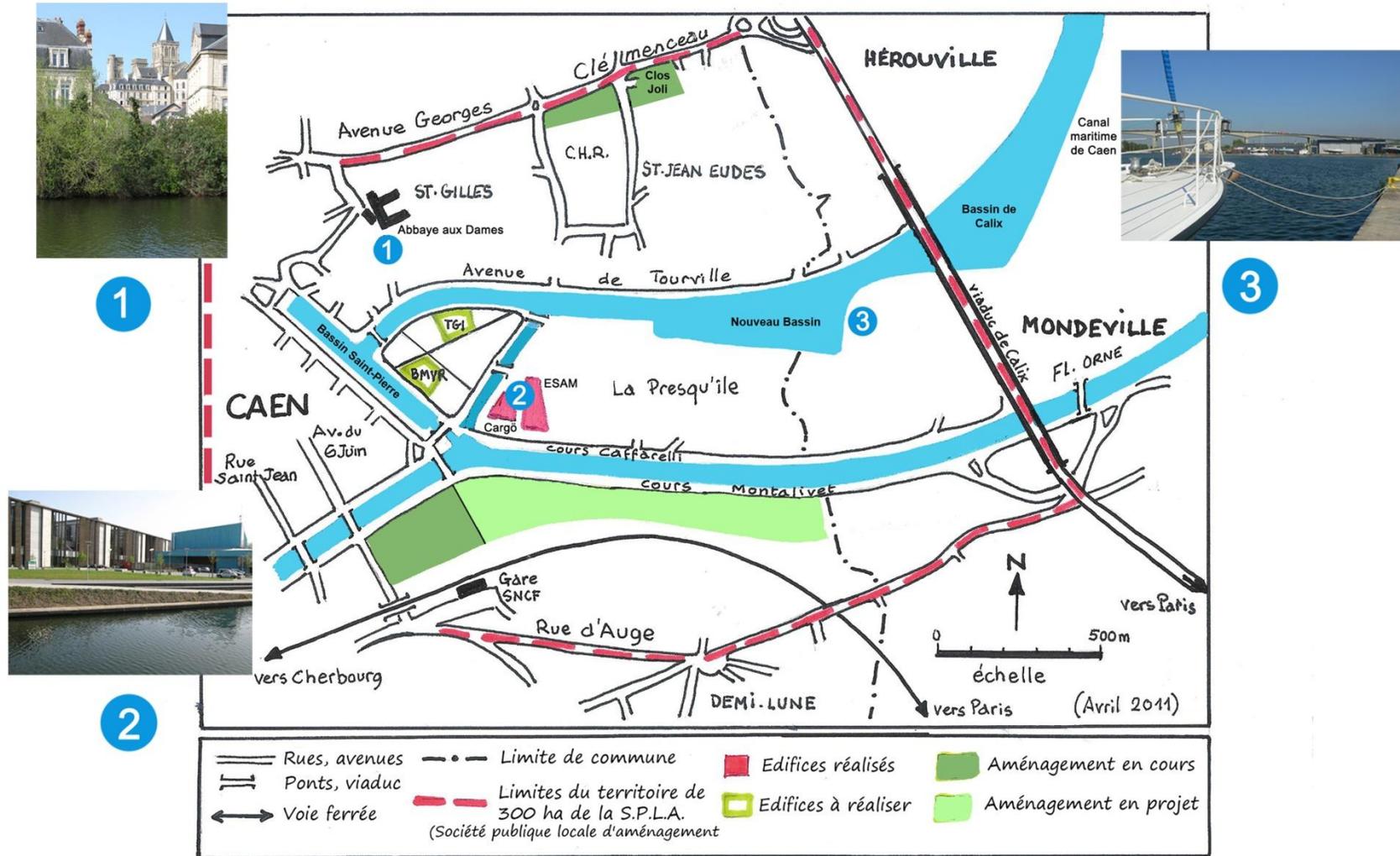
LE NOUVEAU PROJET URBAIN DE LA PRESQU'ILE : QUELS ENJEUX ?

- Aménager ce territoire d'environ 300 ha dont une partie est une friche industrialo-portuaire, en la reliant aux quartiers qui l'entourent, notamment à Caen : le centre-ville, le quartier gare/rue d'Auge/Demi-Lune, le quartier rue Basse/Saint Jean Eudes/Clémenceau.
- Créer un nouveau quartier aux usages multiples offrant une grande qualité de vie urbaine, participant du développement durable, attractif pour tous les habitants de l'agglomération et d'ailleurs, tenant compte de ses potentialités naturelles spécifiques (notamment aquatiques) mais aussi de ses contraintes (enclavement, risques d'inondation, pollution...)
- Construire une image forte de l'agglomération caennaise, occasion comme Caen n'en a pas connue depuis sa reconstruction d'après-guerre.

UN NOUVEAU CONTEXTE LOCAL D'URBANISME : QUELLES DIRECTIVES ?

- Trois communes de l'agglomération caennaise sont concernées : Caen, Hérouville Saint-Clair, Mondeville.
- Une structure juridique d'aménagement a été mise en place : la Société Publique Locale d'Aménagement (S.P.L.A.) « Caen Presqu'île » ; elle regroupe les trois communes concernées, deux autres collectivités territoriales (la Communauté d'agglomération Caen la mer, la Région de Basse-Normandie) et le syndicat mixte des Ports Normands Associés (P.N.A.).
- Trois équipes d'architectes-urbanistes ont été choisies (sur dix retenues après un appel d'offre national et international) pour qu'elles proposent une stratégie d'urbanisation :
 - celle de **Djamel Klouche, agence AUC** (Paris) associée à l'équipe danoise S.L.E.T.H.
 - celle de **François Leclerc, Euromed 2** (Marseille) associée aux Danois de JDS Architects
 - celle de **Winy Maas, agence hollandaise MVRDV**, associée à Diagram Architecture (Paris)

AU COEUR DE LA VILLE, UN ESPACE A REINVENTER



UNE POSSIBILITE POUR L'ATELIER D'URBANISME DE DEMOSTHENE DE PROMOUVOIR LA PARTICIPATION ACTIVE DES CITOYENS : QUELS OBJECTIFS ?

- Créer les conditions pour que les habitants intéressés puissent être des acteurs actifs et créatifs, mis en capacité d'apporter leur concours à ce projet urbain.
- Pour octobre 2011, réaliser ensemble un diagnostic d'habitants, état des lieux de ce territoire en friche et mal connu de la population, sous forme d'une brochure et d'un film vidéo d'entretiens, documents suivis ultérieurement d'un cahier de préconisations.

Le 21 octobre 2011, après 6 mois de travail en commun, une première présentation publique du travail des trois équipes d'architectes-urbanistes se tiendra dans le cadre des Rencontres d'urbanisme « Caen deuxième », soirée à laquelle sont invités les habitants, les élus et les experts-techniciens.

CHAPITRE 2 : UNE DEMARCHE : L'INTERET D'UN DIAGNOSTIC D'HABITANTS POUR UN PROJET URBAIN.

DE LA PLANIFICATION URBAINE AU PROJET URBAIN : LA PARTICIPATION DES HABITANTS COMME LEVIER ET OUTIL DES POLITIQUES PUBLIQUES

Au cours des dernières décennies (surtout depuis 15 ans environ) en matière d'aménagement urbain, la notion de « planification urbaine » a progressivement évolué au profit de celle de « projet urbain ».

LE MODELE DE LA « PLANIFICATION URBAINE » : L'EXEMPLE DE L'URBANISME DES ANNEES 60-70

- constitue **une politique d'aménagement urbain autoritaire et centralisatrice**, qui s'impose par le haut (modèle Top-down), qui croit à l'idée d'une ville (ou d'un quartier) idéal(e), parfait(e), achevé(e) et d'un urbanisme totalement maîtrisable ;
- relève de procédures (comme la décision de l'implantation des « villes nouvelles » en France) ;
- applique **des directives** (voire des « recettes ») sans trop se soucier ni du lieu, ni de son histoire ;
- n'est confiée par l'Etat et les élus qu'à des **professionnels experts** (personnels des services de l'Etat, juristes, ingénieurs), seuls détenteurs de rationalité.
- s'accompagne parfois de pratiques de dérogation pour contourner le caractère technocratique de ce modèle « ingénierial »



LE MODELE DU « PROJET URBAIN » :

- constitue une démarche reposant sur la reconnaissance de ce qui existe sur un **territoire à « ménager »** : substrats, traces, mouvements et flux, usages et pratiques des habitants... ;
- relève d'une construction qui **façonne en commun** un territoire dans la diversité des regards et des intérêts ;
- en appelle au **débat collectif** : élus, architectes-urbanistes, techniciens des administrations territoriales, forces économiques, associations... ;
- part de l'idée que la ville (ou un quartier) est **une dynamique sociale** à base de discussions, de confrontations, de concertations, de compromis et de réélaborations, prenant en considération **les jeux et les enjeux des différentes cultures urbaines** ;
- amène à une décision (co-décision) d'une proposition ouverte, évolutive et réversible ;
- est de l'ordre du processus démocratique faisant appel à la participation des habitants en matière d'urbanisme ;
- met **au centre de la réflexion sur le devenir d'une ville, la question des usages quotidiens de l'espace**, tant privés que publics.



PHASES DE LA RENOVATION DU QUARTIER DE LA MINA A BARCELONE

La richesse des croisements de regards, de compétences et de perspectives dans un projet urbain : un bénéfice commun et collectif.

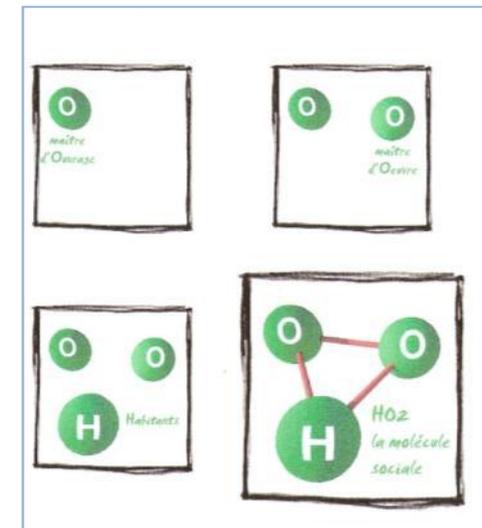
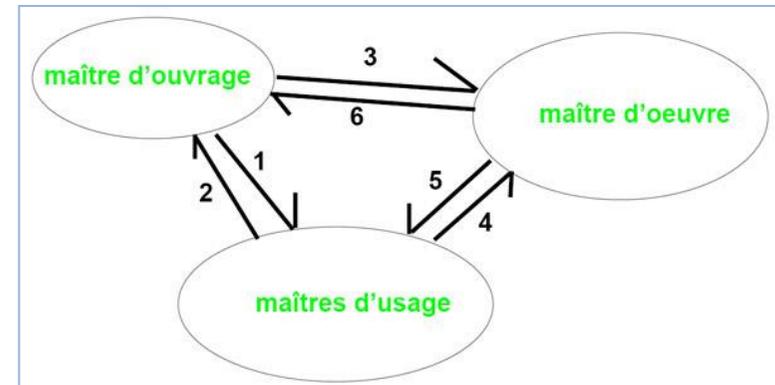
LA « MAITRISE D'USAGE » : LA « JUSTE PLACE » DES HABITANTS, A RECONNAITRE DANS UN PROJET URBAIN

UN CONCEPT NOUVEAU

L'usage constitue une ressource du projet urbain et l'utilisateur, un détenteur d'un savoir et d'une expérience utiles au projet : il convient de reconnaître la pluralité de formes et de temporalités des savoirs à l'œuvre dans un processus de construction urbaine : savoirs ordinaires, savoirs professionnels, savoirs partagés issus de l'interaction entre les différents acteurs impliqués.

Le concept nouveau de « maîtrise d'usage » (proposé par J.M. Hennin¹) éclaire cette place spécifique occupée par les habitants/citoyens/usagers dans le cadre d'un processus d'élaboration d'un projet urbain aux côtés des acteurs traditionnels de l'aménagement :

- le maître d'ouvrage qui passe la commande du projet (ici, la SPLA Caen Presqu'île) ;
- le maître d'œuvre qui réalise la commande (ici, le lauréat du concours lancé début 2012 entre les trois cabinets d'architectes-urbanistes choisis)



¹ Architecte urbaniste www.maitriedusage.eu

UN CONCEPT A AFFIRMER

Le « **maître d'usage** » ne constitue pas un contre-pouvoir ; il n'appartient pas aux habitants ni de dessiner le projet (à la place du maître d'œuvre), ni de prendre des décisions (à la place du maître d'ouvrage), ni de se substituer aux autres acteurs. Il a les capacités et compétences :

- de repérer les éléments quotidiens et fondamentaux qui tissent, traversent et animent leurs relations à un territoire (ici, la Presqu'île) ;
- de noter ces éléments et de les transcrire dans un document (brochure, film vidéo...) élaborés sous forme d'un diagnostic ; observation d'une situation à un moment donné, énonciation des problèmes, des bons fonctionnements et des besoins, appréciation des enjeux (évaluation des faiblesses et des atouts avec évocation de possibles causes)
- de formuler et formaliser leurs attentes, leurs propositions, leurs refus ou leurs rêves dans un cahier de préconisations.

« Dans une société, le projet, c'est ce qui tient les gens debout. C'est à la fois une identité collective, la conviction qu'il est possible de sortir de l'impuissance, qu'il n'est pas inévitable de subir passivement les événements, et c'est un désir de sens collectif, une conscience de l'histoire, la conviction qu'on peut avoir une prise sur son destin. Le projet, c'est l'affirmation de la force des êtres face au poids des choses.... »

Un projet n'est pas les exécutions d'opérations définies toutes d'avance, mais la mise en capacité collective de saisir ou de susciter des opportunités. Un projet c'est la constitution d'une intelligence collective »

Pierre Calame, André Talmant, « Etat au cœur, le mécano de la aouvernance » Desclée de Brower

LA PARTICIPATION DES HABITANTS DANS UN PROJET URBAIN

UN SLOGAN A LA MODE OU UNE DYNAMIQUE DE DEMOCRATIE REELLE ?

La participation interroge les formes contemporaines de gouvernance, notamment dans les dispositifs de délibération et d'action mis en œuvre car elle est :

- exigeante pour tous (en confiance, en temps, en autonomie...),
- complexe à construire, à vivre et à faire vivre,
- à l'encontre de nombreuses façons de faire et de penser dans notre culture démocratique traditionnellement représentative.

Dans les processus d'expertise du projet urbain, la participation citoyenne est prise entre des tendances contradictoires:

- **l'idéal démocratique** revendiqué par tous et **l'ambivalence des pratiques** mises en œuvre;
- **un impératif politiquement correct** : « **participez !** » (exprimé sur le mode d'injonctions et d'incantations idéologiques) et, par ailleurs, **une grande réserve, sinon la crainte des élus, de ne pas contrôler la situation** ainsi créée (moins de confidentialité dans le projet, processus plus long, plus lent, plus difficile à mettre en place...) **et de faire naître de nombreuses revendications.**

« Pour qu'il y ait projet, il faut que l'autre ait les moyens de faire valoir son propre point de vue. Laisser le temps aux habitants de se constituer en partenaires. Une fois ces partenaires constitués, il faut créer les conditions d'une « confrontation » sereine des logiques des uns et des autres. Sortir d'une démarche d'accusation mutuelle pour aller vers une démarche de reconnaissance. »

*Pierre Calame, André Talmant, « Etat au cœur, le mécano de la gouvernance »
Desclée de Brower*

Trois exemples de dérives caricaturales :

- **d'un côté**, des réactions de préservation du système par les politiques, les personnels administratifs et les experts face à ces nouvelles formes de citoyenneté ; **de l'autre**, des réactions d'humeur et d'oppositions allant de la plainte des habitants à l'arrogance démocratique, fiers d'incarner un contre-pouvoir vis-à-vis des projets proposés ;
- **d'un côté**, les « choses sérieuses et importantes », domaine des élus et des experts ; **de l'autre**, les « miettes » et « résidus » laissés « au loisir » des habitants.
- feindre d'organiser la participation au stade de l'information/consultation constitue aussi un moyen de ne rien changer en profondeur.



QUELQUES INTERROGATIONS INCONTOURNABLES POUR TOUS :

- La participation n'est-elle pas davantage considérée comme un outil de gestion bien plus que comme un vecteur démocratique ?
- Les dispositifs mis en place n'ont-ils pas tendance à favoriser des formes contrôlées de participation ?
- Peut-on établir un lien entre la diffusion d'une citoyenneté participative locale et la progression d'un contrôle social global d'un type nouveau?
- La participation citoyenne à un projet urbain : pour qui ? Pourquoi? Comment ?

La participation des habitants ne se décrète pas seulement mais se construit ...

CHAPITRE 3 : UNE METHODE : LA VALORISATION DES SAVOIR-FAIRE ET DES ECHANGES ENTRE HABITANTS.

LE DEROULEMENT DES TRAVAUX EN SEANCES PLENIERES ET EN SOUS-GROUPES

UNE ALTERNANCE DE SEANCES PLENIERES ET DE TRAVAIL EN SOUS-GROUPES :

Les premiers travaux de l'atelier d'urbanisme de Démosthène concernant la Presqu'île datent maintenant de nombreuses années, (voir supra). L'arrivée de la nouvelle municipalité a transformé les enjeux et les échelles territoriales.

Dès les premières séances de l'atelier consacrées à une réflexion sur la Presqu'île apparaît l'idée qu'il faut intégrer de nouveaux participants pour enrichir les débats et ouvrir progressivement cet atelier à un maximum d'habitants.

Les séances plénières regroupent désormais une quarantaine de personnes; alternent alors

- **des moments de débats** très libres et très ouverts, toute question peut être posée, tout peut se dire, même l'aveu de la méconnaissance du lieu.
- **des moments d'enrichissement des connaissances** où des membres de Démosthène présentent les résultats des travaux antérieurs sur la présence de l'eau, les activités, ou l'accessibilité de la Presqu'île.

Le travail est aussi réparti en sous-groupes, pour gagner en efficacité et permettre à chacun de s'exprimer plus facilement : 3 sous-groupes thématiques d'une dizaine de personnes ont fonctionné sur la base du volontariat tout l'été

- Groupe paysages, eaux, environnement
- Groupe accessibilités et mobilités
- Groupe usages, fonctions, habitats et espaces publics

Quelques conseils de méthode sont donnés aux 3 sous-groupes.

Chaque groupe approfondit son thème, réalise l'état des lieux, fait son diagnostic et rédige sa partie (voir la 2ème partie de la brochure) chacun choisit sa part de travail en fonction de ses centres d'intérêts et de ses compétences : photos, dessins, écriture, mise en page, informatique.

LES TEMPS FORTS QUI RYTHMENT LE TRAVAIL EN COMMUN :

LA VISITE DE TERRAIN ET LA PRESENTATION D'ENTREPRISES :

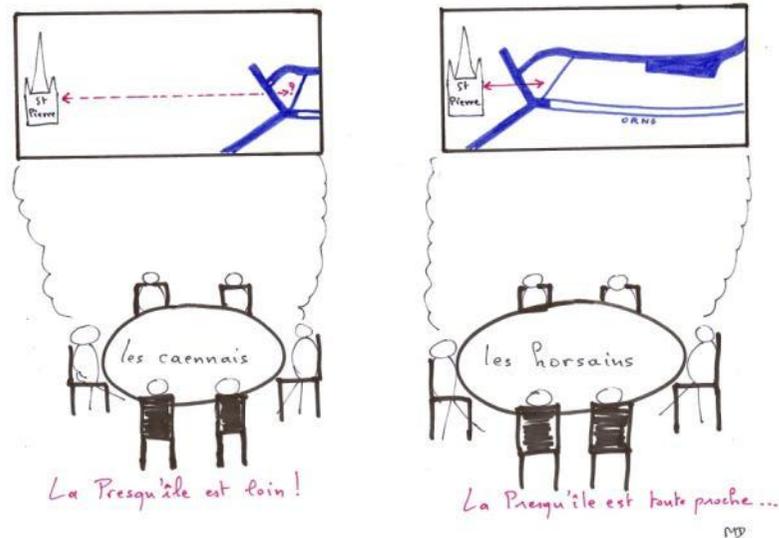
Un grand succès de participation pour cette après-midi découverte où de nombreuses personnes ont répondu à l'appel de l'atelier d'urbanisme de Démosthène (annonce dans les journaux locaux et par campagne d'affichage réalisée par les bénévoles) en suivant tout ou partie des activités proposées:

- visite de l'exposition sur l'histoire, la géographie et l'historique des projets de la Presqu'île installée dans le hall de l'ESAM
- observation des panoramas (est et ouest) de la Presqu'île depuis la passerelle-terrasse de l'école
- déambulation-promenade pour s'approprier le terrain et y découvrir les entreprises
- visite exceptionnelle de l'ancien siège social de la Société Navale Caennaise, superbe bâtiment classé
- échanges entre les participants où les idées les plus diverses sont exprimées : parmi d'autres : un immeuble-phare, un éco-quartier sur le modèle du quartier Vauban (Fribourg, RFA), un champ de pommiers, des maisons à colombages...



LES RENCONTRES AVEC DES ETUDIANTS :

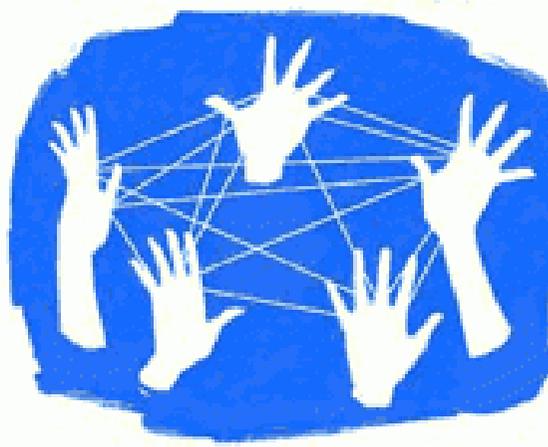
Les étudiants du Diplôme Universitaire d'urbanisme (AEDDUR) venus travailler sur le terrain pendant une semaine, ont échangé leur ressenti avec les habitants. De nombreux thèmes ont été abordés, certaines représentations **surprennent**, par exemple la proximité de la Presqu'île par rapport au centre-ville de Caen est perçue différemment.



Une enseignante de l'ESAM (Ecole Supérieure des Arts et Médias) a invité le groupe d'habitants à venir écouter la présentation des travaux de fin d'année de ses étudiants, les personnes présentes ont donc pu découvrir comment ces jeunes artistes voient la Presqu'île. **Passionnant...**

LA VENUE DE PERSONNES EXTERIEURES A CAEN, EXPOSANT LEURS PROPRES EXPERIENCES

Françoise Samain : présidente d'ADA 13, Association pour le Développement et l'Aménagement du 13^e arrondissement de Paris, créée en 1964, qui a, pris part à toutes les opérations d'urbanisme dans le 13^e (voir le site d'ADA 13)



Jean Marie Hennin, architecte, qui accompagne et aide des groupes d'habitants à s'exprimer sur les projets d'urbanisme dans le cadre de conseils de quartiers. Il leur fait prendre conscience du rôle qu'ils peuvent et doivent jouer dans ces projets, sans se mettre à la place des experts et des élus ; c'est-à-dire à leur « juste place », celle des habitants qui possèdent la « **maîtrise d'usage** » des lieux par leur expérience quotidienne.

2° PARTIE : LES REGARDS DES HABITANTS, LEUR DIAGNOSTIC :

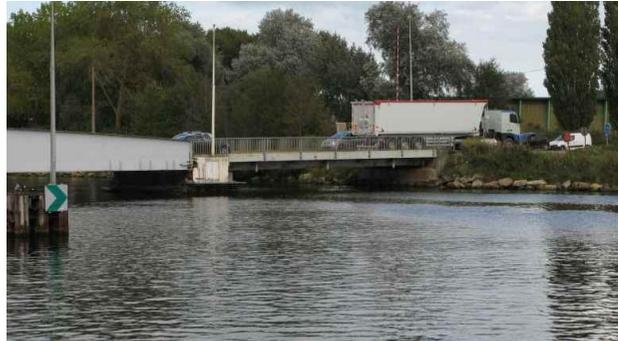
INTRODUCTION : LA PRESQU'ILE, UN CHEMIN VERS LA MER.

Un territoire marqué par l'eau : Un atout et un handicap

L'EAU, UN ATOUT

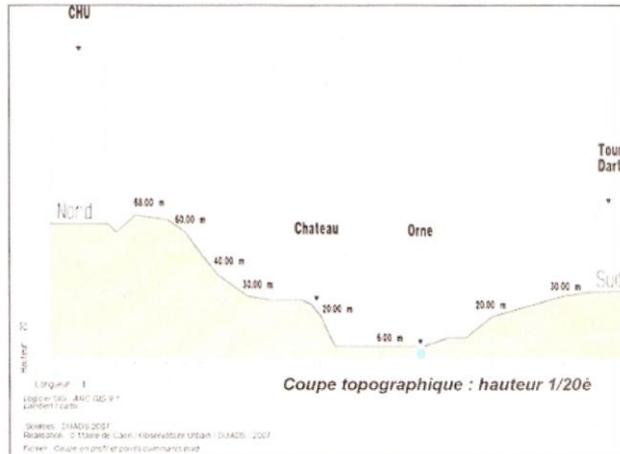
La presqu'île portuaire s'étend du bassin Saint-Pierre jusqu'à la mer, son territoire est divisé en plusieurs communes dont Hérouville Saint Clair et Mondeville, et se termine au nord, à la Pointe du Siège, face à la mer.

Le projet de la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) s'étend sur trois cents hectares, situés entre le bassin Saint Pierre et le Viaduc de Calix.

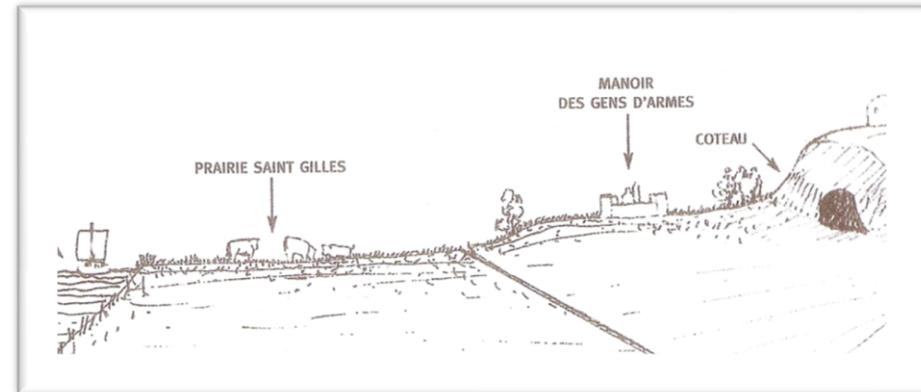


La physionomie du site est d'abord le fruit d'une longue évolution géologique :

- le creusement par l'Orne d'une profonde mais étroite vallée dans le plateau calcaire de la plaine de Caen
- le comblement progressif de cette vallée par des dépôts alluvionnaires qui, en aval du confluent de l'Orne et de l'Odon, ont formé la plaine alluviale, inondable et marécageuse de l'estuaire de l'Orne. Cependant, le passage d'une rive à l'autre reste difficile, leurs versants demeurant élevés, escarpés et parfois abrupts.



Mais aussi le fruit d'un travail séculaire des hommes :



Ce que les Caennais appellent aujourd'hui la Presqu'île, en fait, n'en est pas une !

Durant des siècles, cet espace fut seulement la basse vallée de l'Orne, petit fleuve côtier dans lequel remonte la marée, jusqu'à une quinzaine de kilomètres vers l'intérieur, non loin du confluent avec les Odon.

C'est là que s'est installé un petit port, depuis le Moyen-âge, époque où Guillaume le Conquérant a décidé de faire creuser un bassin qui deviendra le bassin Saint-Pierre.

Dès le XIe siècle, Caen connaît une importante croissance commerciale grâce à son marché et à son port. Situé au fond de l'estuaire de l'Orne, ce port permet aux bateaux de remonter jusqu'aux portes de la ville grâce à une régularisation du cours de l'Orne accompagnée de la construction du quai Caffarelli.

C'est au XIXe siècle que le gouvernement français décida qu'un canal maritime devait être creusé jusqu'à Caen, idée émise dès le XVIIIe siècle.

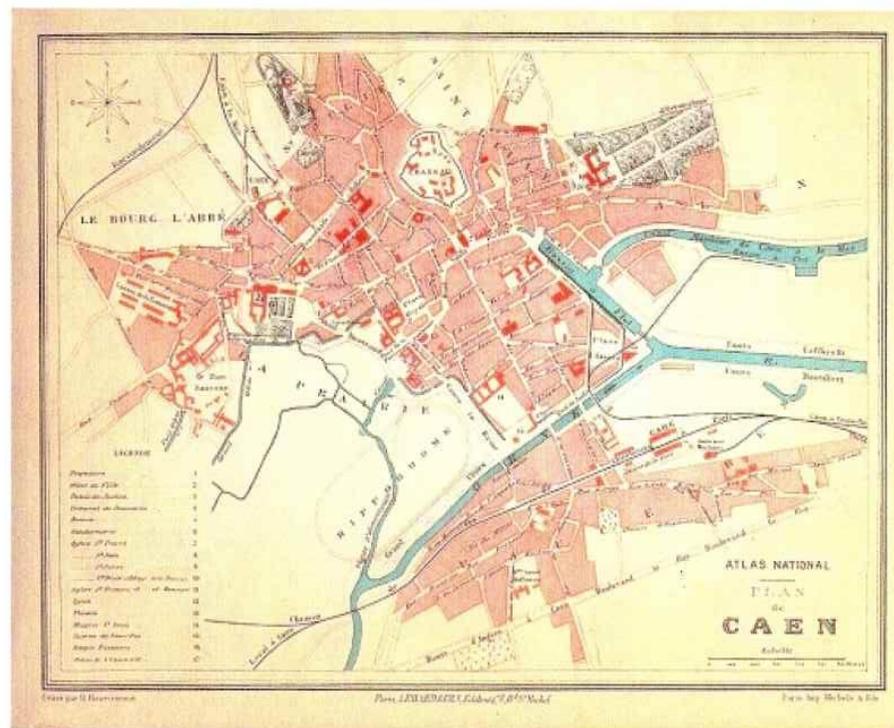
Naissance de la presqu'île



CAEN,
CITÉ DES DUCS DE NORMANDIE, ROIS D'ANGLETERRE



Entre 1845 et 1848, le bassin Saint Pierre est réaménagé. En 1850, pour assainir la ville et enrayer les épidémies, le maire M. Bertrand fait entreprendre des travaux d'urbanisme : création du quai de la Londe, recouvrement des deux cours d'eau, la Petite Orne et la Noë. En 1857, le canal est enfin inauguré après 23 ans de travaux.



PLAN DE CAEN 1857

Par ces divers aménagements, la Presqu'île peut accueillir de nombreuses activités liées au port : entrepôts de bois, usines de charbon, minoterie...

B. L'EAU, UN HANDICAP : UN TERRITOIRE ENCLAVE

Par le caractère de sa naissance, la Presqu'île est enclavée. Seuls, deux ponts permettent aujourd'hui aux automobiles de franchir l'eau et de relier la presqu'île au reste de la ville.

En outre, à la frontière naturelle de l'eau, s'ajoute un contournement routier. L'avenue de Tourville, le cours Montalivet et le quai Vendevre encerclent la Presqu'île, constituant ainsi une limite visuelle et spatiale



La question du franchissement des cours d'eau qui enclavent le site reste posée.

Les bords de l'Orne, qui pourraient constituer une coulée verte reliant la prairie au centre-ville et la Presqu'île à la côte, ne sont pratiquement pas aménagés.



LA PRESQU'ILE : UN TERRITOIRE QUI SE TRANSFORME

A. DEPUIS LE MOYEN-AGE, UN LIEU D'ACTIVITES

Vers 1026-1027, Caen, d'abord domaine rural, se mue en une agglomération naissante avec ses églises, ses vignes, un moulin, un marché et un port. Sous Guillaume le Conquérant, l'activité portuaire s'articule autour de l'exportation de la pierre de Caen vers l'Angleterre principalement. On importe du vin et on exporte du blé, de l'orge ou encore des harengs salés.

Au XIXe siècle, la Presqu'île s'enrichit d'activités industrielles notamment grâce à la création de La Société Navale Caennaise (1835).

Au XXe siècle l'extension se poursuit .L'arrivée du charbon par le canal permet l'installation d'une usine sidérurgique sur le plateau dominant l'Orne, elle utilise le minerai de fer local. Entre 1920 et 1944, hauts fourneaux et aciérie se développent. Après la Seconde guerre mondiale, l'essor industriel continue avec les importations de bois et de houille.

Après 1975, l'activité diminue. La Société Normande de Métallurgie est fermée en 1993. On peut parler d'un véritable déclin industriel.

De nos jours, les activités portuaires lourdes liées à la SMN ont disparu, ainsi que la société des Charbons de Normandie ; la société Savare a déménagé. Un patrimoine industriel est laissé à l'abandon, les friches envahissent le territoire.



B. UN CERTAIN NOMBRE D'ACTIVITES SUBSISTENT :

- le dépôt pétrolier
- l'usine électrique
- la minoterie
- les halles
- la réutilisation d'anciens bâtiments pour de nouveaux usages (restauration de vieux bateaux).



C. DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS APPARAISSENT

Le canal est de plus en plus utilisé pour :

- les activités de loisirs : canoë, voile, pêche, chemin de halage (photo), yacht club
- les activités du tourisme nautique: une vedette qui permet la visite du canal jusqu'à la mer, Normandy Channel Race, Solitaire du Figaro.



- Activités liées au mouillage de paquebots dans le grand bassin

Sur La Presqu'île se développent :

- une pépinière d'entreprises et diverses activités de services
- des activités culturelles l'ESAM Le CARGÖ, LA FERMETURE ÉCLAIR, scènes culturelles



EN CONCLUSION

Le projet d'aménagement de la Presqu'île apparaît comme un enjeu fort pour la capitale régionale. De nombreuses et vastes emprises situées sur la Presqu'île et les secteurs environnants sont riches de potentialités et restent à aménager.

L'Orne est encore un milieu au potentiel écologique peu développé dans l'espace urbain de l'agglomération.

La valorisation du milieu naturel nécessite un aménagement spécifique éco-économique des berges et des espaces encerclés par les voies de circulation.

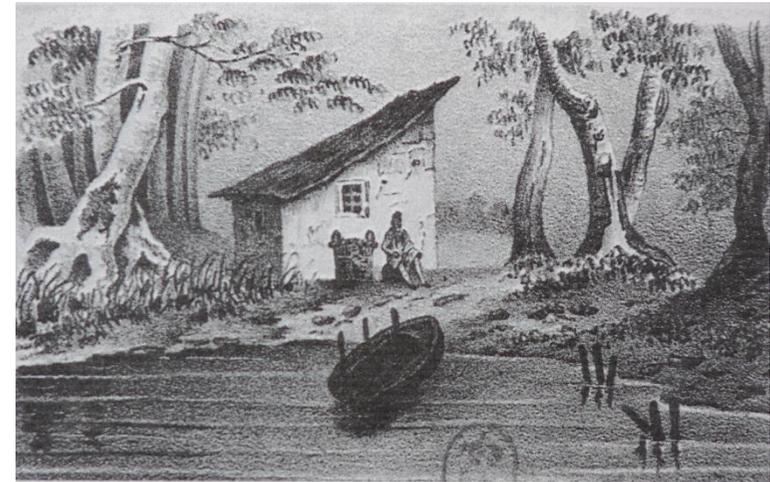
Le désenclavement reste un problème : que faire des friches, quelles activités ? Quels habitats et quels types « d'habiter » y implanter ? Pour qui ?



CHAPITRE 1 : RENCONTRE DE L'EAU, DE LA TERRE, ET DES CIELS : LES PAYSAGES DE LA PRESQU'ILE

Dans son ouvrage intitulé « Caen, son histoire et ses monuments », Gaston Lavalley² écrivait en 1877 :

« Nous retrouverons encore de belles plantations sur une partie des quais du bassin et sur les bords du canal. Mais nous devons attirer surtout l'attention du visiteur sur deux magnifiques promenades,...sur la rive gauche de l'Orne, le cours Caffarelli et,...sur la rive droite le cours Montalivet. Ces deux promenades, qui ont environ deux kilomètres de longueur enferment la rivière, jusqu'au bac de Mondeville, entre une escorte de huit rangs d'ormes alignés sur deux rives. En marchant sous cette voûte de verdure, on aperçoit sur la gauche, d'immenses prairies de saules et devant soi, à l'horizon, dans une courbe gracieuse, les coteaux boisés de Colombelles. » **Gaston Lavalley (1877, Caen son histoire et ses monuments). 1988 Caen retrouvé, FNAC éditeur, p.162**



LE PASSEUR DU CANAL

A l'ère industrielle, la zone portuaire a pris la place des « prairies de saules ». Aujourd'hui, la Presqu'île est en partie débarrassée des structures agressives, des fumées, des poussières et des bruits.

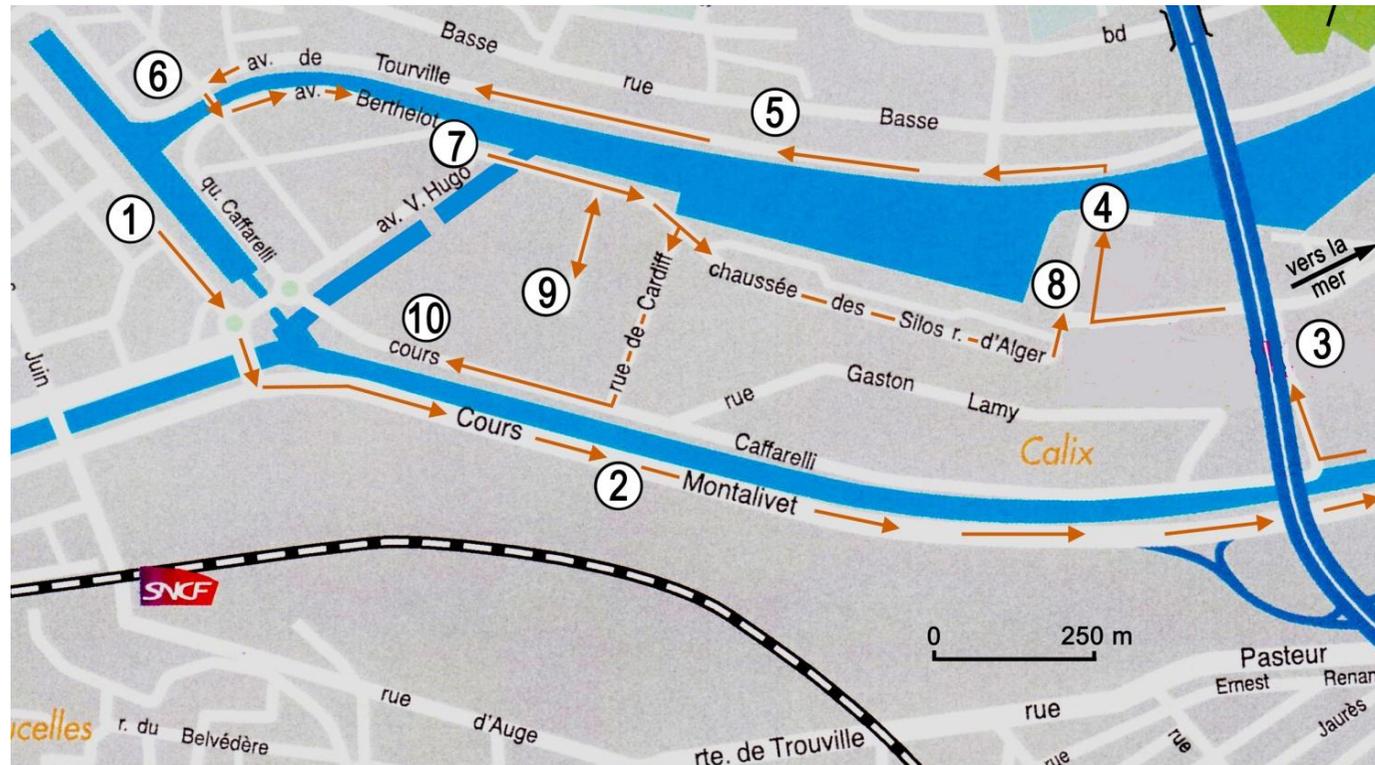
Le promeneur se la réapproprie. S'il prend le temps d'observer et le soin de se retourner pour bénéficier du spectacle offert par le champ et le contre champ, il découvrira de **multiples paysages dans lesquels l'eau est omniprésente**.

Soyons le promeneur et partons à la découverte de la presqu'île, étape après étape, comme l'indique le plan ci-contre.

² Ecrivain régionaliste historien, conservateur de la bibliothèque de Caen de 1870 à 1881

PROMENADE DECOUVERTE DE LA PRESQU'ILE ET DE SES PAYSAGES

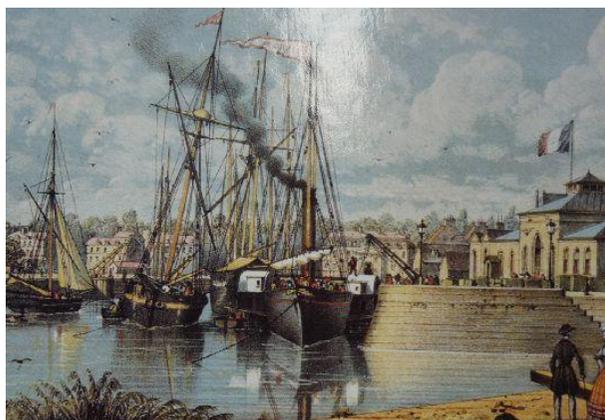
PARCOURS EN SPIRALE DU POURTOUR VERS LE CŒUR



- 1 - La petite presqu'île vue du quai Venduvre.
- 2 - Les bords de l'Orne vus du cours Montalivet.
- 3 - Un passage rapide dans une zone dangereuse.
- 4 - Plus de pont, qu'importe !
- 5 - L'Avenue de Tourville aux abords humides et verdoyants.

- 6 - Le pont de la Fonderie et son décor urbain d'un autre siècle.
- 7 - Le « navire immobile » de la S.N.C amarré près du « Bon Coin ».
- 8 - Le grand spectacle du Nouveau Bassin : miroir d'eau et panorama urbain.
- 9 - La vie reprend sur les scories. Une roselière inattendue.
- 10 - ESAM et Cargö : ticket pour le XXI^e siècle.

Depuis le quai Vendevre, découvrons le port et une partie de la Presqu'île. Au premier plan, le **bassin Saint Pierre** : fini le temps des bois du nord et du charbon, **place à la plaisance, aux fêtes nautiques et aux grandes courses au large.**



BASSIN SAINT PIERRE FIN XIX, LA GARE MARITIME DEVENUE PAVILLON DE NORMANDIE



CARGOS DANS LE BASSIN ST PIERRE EN 1960



SAMEDI 21 MAI 2011 VOILIER DE LA NORMANDY CHANNEL RACE



LES ANCIENS BATIMENTS DE LA SOCIÉTÉ SAVARE SPÉCIALISÉE
DANS LE COMMERCE DU BOIS.

Au second plan, la petite Presqu'île, espace en attente où se côtoient terrains vagues et vestiges industriels volontairement conservés.



A l'arrière-plan, mais déjà au-delà du canal Victor Hugo, les obliques allongées du Cargö et des verticales de l'ESAM, éléments avancés de la reconquête architecturale de la Presqu'île.

Quittant le bassin Saint Pierre, dans le bruit de la circulation automobile, surprise visuelle de **la confluence Orne / canal Victor Hugo : calme de l'eau et pêche à la ligne**. Après avoir traversé le pont Alexandre Stirn, longeons le fleuve sur deux kilomètres par le cours Montalivet.

Une halte au barrage de l'Orne.



L'ORNE DEPUIS LE BARRAGE DE L'ORNE A MAREE BASSE



MEME PRISE DE VUE A MAREE HAUTE, A GAUCHE LE COURS CAFARELLI.



Celui-ci permet de garder constante la hauteur d'eau du bassin Saint Pierre et du canal maritime ainsi qu'en amont de l'Orne. A l'aval, le niveau de l'eau continue de varier deux fois par jour au rythme des marées qui animaient l'ancien port de Caen depuis le XI^e siècle.

Certains seront sensibles à l'aspect sauvage du fleuve. D'autres ne verront que la vase malodorante de son lit. Personne n'appréciera le bruit et les pollutions liées à l'intensité du trafic automobile sur le cours Montalivet.



Sous le pont ferroviaire, une passerelle piétonne qui permet d'aborder la presqu'île, offre une vue sur la courbe du fleuve. Au loin, la tour réfrigérante de l'ancienne SMN. Longeons un peu l'Orne en direction de Caen puis allons vers le viaduc du boulevard périphérique (le viaduc de Calix).



LE SCENARIO DU PIRE !

Viaduc et réfrigérant de l'ancienne SMN, deux éléments du décor à préserver pour un futur paysage, quel dommage s'ils sautaient !

Inutile de s'attarder au milieu des dépôts pétroliers !!!

Arrivé sous le viaduc, plus de pont pour traverser le canal ...



L'ancien pont de Calix, ici sur une carte postale des années 1930 fut démolé dans le plus grand anonymat à la fin des années 1980.



Faudrait-il voler ?

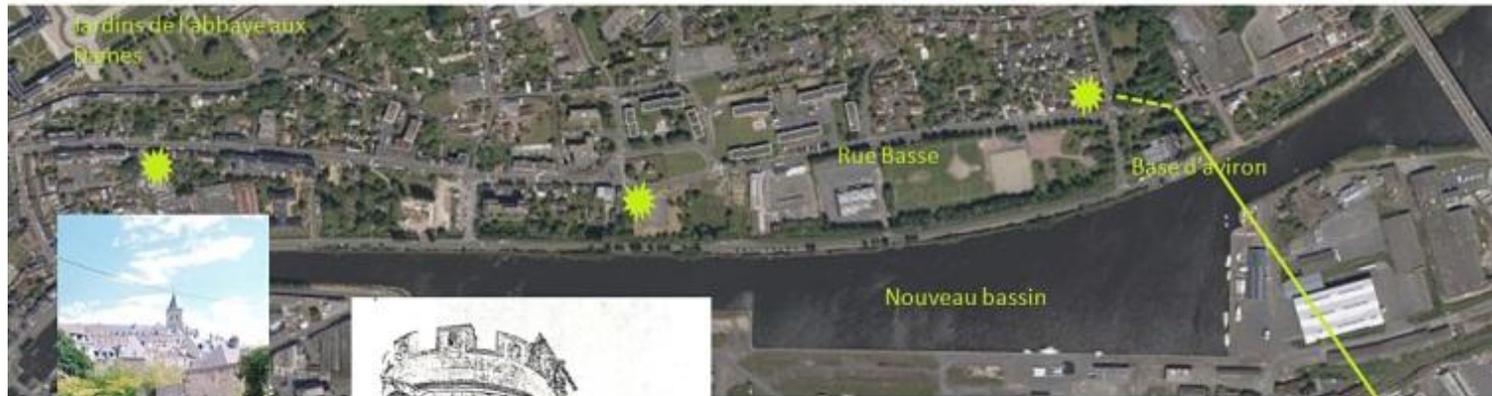
Passé sur l'autre rive, autre atmosphère.

Piste cyclable, verdure et eau qui serpente.



Si Hérouville Saint Clair a sa rue des Sources, ouvrant sur verdure et canal, Caen a sa rue Basse ponctuée de points d'eau.

☀ Les sources du secteur "rue Basse - avenue de Tourville" répertoriées par le BRGM



Au n° 86 de la rue Basse une source alimente le minuscule canal des blanchisseries.



Au 142 de la rue Basse, face au Manoir des Gens d'armes ...une source, qui n'est pas visible mais qui est répertoriée.



Au croisement de la rue de la Rochelle et de la rue Basse, le BRGM recense une source. Celle-ci, busée alimente un petit bassin situé derrière la base nautique d'aviron.

BRGM/BUREAU DE RECHERCHES GEOLOGIQUES ET MINIERES

L'avenue de Tourville longe le canal jusqu'au pont de la Fonderie. Deux immeubles en sommeil attendent qu'on redonne à leurs façades de pierres de briques et de bois tout leur éclat.



Du pont de la Fonderie, tournons à gauche sur l'avenue Berthelot : un ensemble d'immeubles du XIXe au bord de l'avenue de Tourville se reflète sur l'eau calme.



L'ENTREE SUR LA PRESQU'ILE PASSE LE PONT DE LA FONDERIE

A droite, sur la Presqu'île, sont réunis les témoins d'une activité industrialo-portuaire intense mais révolue.



Le siège de la SNC, navire immobile dont l'étrave est tournée vers le large et le « Bon Coin » que l'on restaure ; c'est bon signe.



Les grues à charbon inactives, toujours en place et faisant partie du paysage.

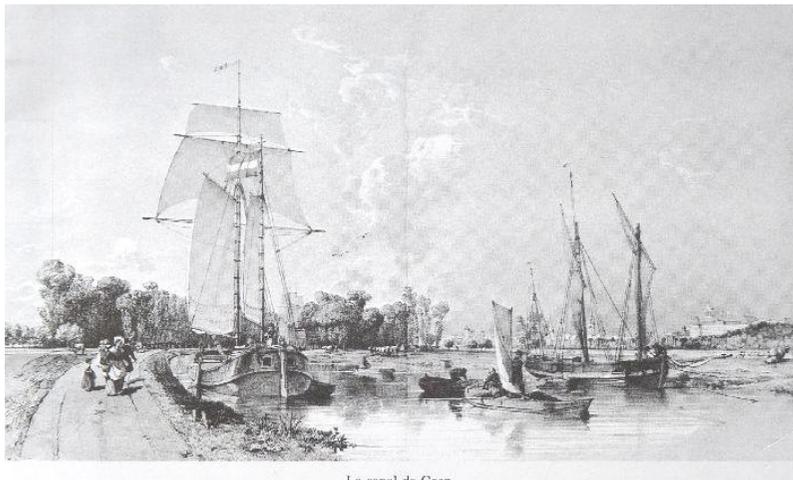


Trois éléments du paysage portuaire dominés par la masse rouge et imposante de la **minoterie**, tous gardiens d'une mémoire ouvrière

Beaucoup de choses ont changé **autour du Nouveau Bassin**, mais le charme est toujours là, au gré du moment, au gré des saisons.

Miroir des ciels normands et flèches dressées au loin semblent appartenir à un paysage immuable.

Depuis des siècles, d'un pont de navire sur le canal en direction de Caen ou du chemin de halage, le large paysage de la vallée de l'Orne, du port et de l'horizon urbain, hérissé de clochers ne laisse personne indifférent.



GRAVURE XIXÈ SIÈCLE



COUCHER DE SOLEIL OCTOBRE 2011 NOUVEAU BASSIN

Vus de l'ESAM, les anciens terrains des entreprises charbonnières ont des allures de **friches industrielles**.

Leur sol pollué est encore recouvert de poussière noire et de quelques boulets.

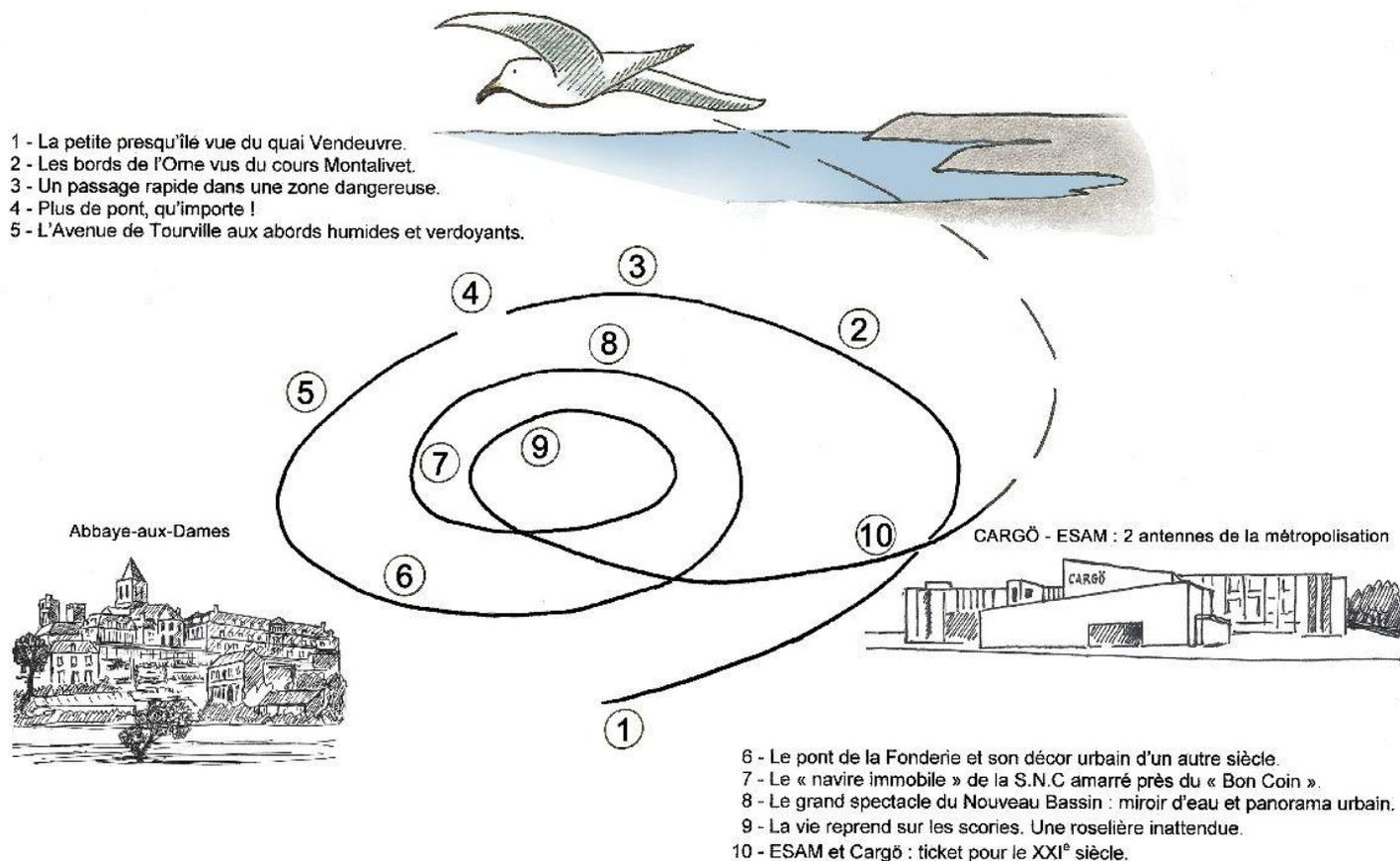
Spectacle inattendu...au milieu de tout cela, **une roselière, plantée pour commencer à dépolluer**. L'eau sous-jacente a permis à la nature de se réinstaller. Les plantes poussent et les oiseaux s'approprient la mare.

Un micro paysage « sauvage » vient de se créer.



Etape finale, retour vers les antennes de la métropolisation que sont l'ESAM et le Cargö

Guide-promenade : à la découverte des paysages de la presqu'île



CHAPITRE 2 : LA PRESQU'ILE CAENNAISE : QUI Y VIT, QUI EN VIT ?

QUELS SONT LES DIVERS SECTEURS D'ACTIVITES?



- Par son histoire, la Presqu'île caennaise est une zone économique. Aujourd'hui, ce territoire porte témoignage d'un grand nombre de transformations observées tout au long du siècle dernier. Ces traces et mémoires donnent à cet espace une certaine étrangeté, à la fois spécifique par sa localisation propre, et partagée par quelques autres métropoles françaises comme Nantes par exemple.
- Pour ce diagnostic, nous nous appuyons uniquement sur les activités propres au territoire de la Presqu'île.

Un premier **secteur d'activités de plaisance et de nautisme** profite de l'environnement immédiat de l'eau et de la mer. Il participe au potentiel et à la nouvelle identité possible de la Presqu'île.

Loin d'être monolithique, il présente toute une gamme d'activités diversifiées:

Les **entreprises privées dont la principale vocation est la réparation et la construction de bateaux** (Entreprise V1D2 marine services, Meca Ouest, Normandie Grément ou encore la pépinière d'entreprises Norlanda).



Cependant, on constate une certaine difficulté à maintenir et à assurer la compétitivité de ces entreprises, comme le prouve la fermeture de Yacht Industrie en 2009.

Ce secteur d'activités est essentiellement concentré aux abords du Nouveau Bassin ce qui s'explique par la proximité du canal qui relie Caen à la mer.

Le **secteur associatif anime plus particulièrement les activités de loisirs** (le club de kayak et la base nautique caennaise spécialisée dans les activités de la voile). Ces activités renforcent l'identité fluviale et maritime de la ville et de l'agglomération. Ces structures se positionnent autour des différents bassins.



Depuis la dernière décennie, de nouveaux secteurs aux missions différentes ont vu le jour sur ce territoire :

- A vocation régionale, nationale voire internationale, ils relèvent de **l'économie de la culture**, spécialisés notamment dans l'image et le son. Le Cargö, salle de musiques actuelles l'ESAM, et Ecole Supérieure d'Arts et Médias implantés sur la partie Ouest de la Presqu'île, sont proches du centre-ville. Ces lieux à la renommée établie et d'architecture contemporaine sont complétés par des structures d'accueil plus modestes, abritant des groupes de théâtre et d'animation dans des locaux anciens d'entrepôts ou de hangars transformés et à la durée de vie limitée.





➤ A vocation plus locale, le secteur de « **l'économie de la solidarité** » a trouvé sur la Presqu'île, une place indispensable à tenir dans un cadre urbain pour pallier les situations de précarité, de solitude voire de marginalité. Ainsi, la récupération d'un bâtiment d'entreprise fermée et sa réhabilitation a permis le transfert de la Boussole, centre d'accueil de jour pour les personnes sans-abris.

Un troisième **secteur d'activités est consacré à l'artisanat et au commerce en direction des particuliers**. Il est implanté sur la rive sud de la Presqu'île à hauteur du cours Caffarelli et de la rue Gaston Lamy. L'entrée de cette zone artisanale est animée par **le marché de gros de fruits et légumes** avec, à proximité, **le bistrot des Halles**. Le trafic routier de camions lié à l'existence du marché reste important et peut s'avérer à risques pour les modes de mobilité douce, présents dans ce secteur.

Le secteur des industries dites lourdes se concentre sous le viaduc de Calix ; Transport Napoly, DPC (Dépôts de Pétroles Côtiers), Laboratoire Thalassol ou encore Fioul Gasoil Boloré Energies.... Ce sont les dépôts pétroliers qui occupent la plus grande surface. Le caractère industriel du lieu est très affirmé et limite d'autres modes d'appropriation de l'espace. Par son activité, le Dépôt de pétrole DPC entraîne un classement de cet ensemble spatial en **zone SEVESO**. S'ajoutent à ces risques, des nuisances sonores et des problèmes d'accessibilité non négligeables.



Des **entreprises emblématiques du passé industriel de la Presqu'île**, témoins du passé, ont évolué différemment. Dans les locaux des ateliers Savare le Conservatoire Nautique Caen Normandie accueille un atelier d'insertion par le travail qui répare des vieux gréements. La minoterie garde son activité de meunerie, le bâtiment classé de la SNC (Société Navale Caennaise) héberge une dizaine de sociétés de services (SOGENA, SOFRINO,...).

Une question se pose quant à l'avenir de celles qui présentent des nuisances (bruit et trafic routier) à l'exemple de la minoterie. Toutefois, certains restent attachés à la présence d'un "moulin dans la ville".

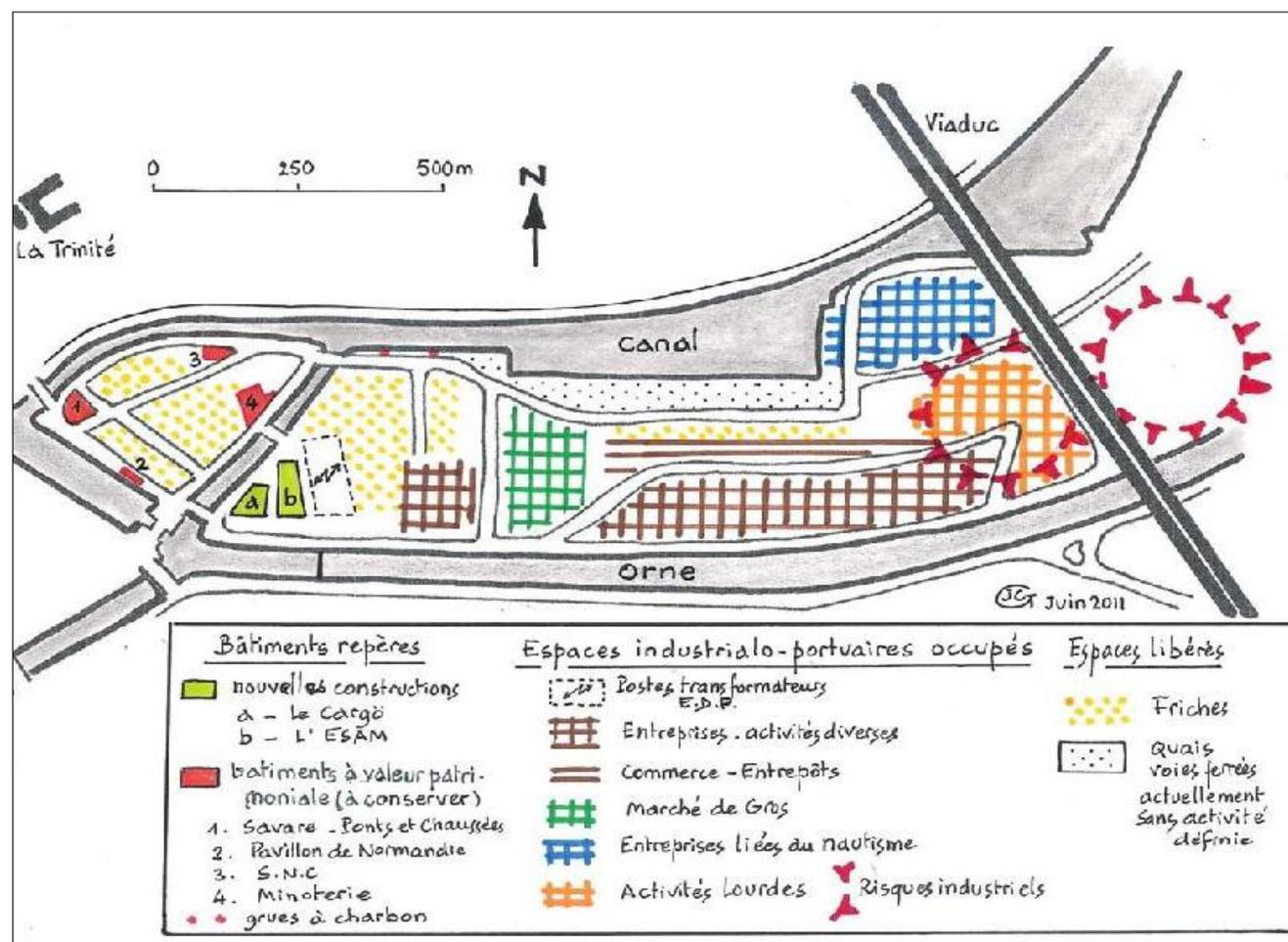


LA SOCIÉTÉ NAVALE CAENNAISE, LES ATELIERS SAVARRE, LA MINOTERIE

Lors des restructurations du territoire urbain de l'agglomération de Caen au cours des dernières décennies, **beaucoup de ces activités ont été reléguées en périphérie** pour des questions d'accès, de prix du foncier, d'extension, de nuisances non tolérées de nos jours.

Mais à l'heure du développement durable et des prescriptions de l'Agenda 21, il est important de **s'interroger sur les activités à maintenir et à introduire/réintroduire pour ne pas vider la ville-centre de sa vitalité économique, indispensable à son rayonnement et à son équilibre social.**

CARTOGRAPHIE DES ACTIVITES SUR LA PRESQU'ILE



COMMENT HABITE-T-ON SUR LA PRESQU'ILE?

UNE ABSENCE QUASI TOTALE DE LOGEMENT

La Presqu'île d'aujourd'hui est pour beaucoup un espace sans habitat. Toutefois, il s'avère que **quelques ménages résident sur ce territoire**. Investies toute l'année, ces habitations ne sont pas regroupées mais **dispersées** au milieu des entreprises, des entrepôts et des camions de prostitution. Hier rattachées aux entreprises comme maisons de gardiennage, elles sont aujourd'hui indépendantes.

Ce bâti, d'un voire deux étages, ne présente actuellement aucun atout architectural particulier. Ainsi se pose la question de la pérennité de cet habitat.

D'autre part, on constate une **forme alternative de logement**. Depuis plusieurs années, la Presqu'île est l'espace choisi comme habitat par différentes minorités sociales, engagées ou non. Ainsi, des anciens bâtiments industriels se trouvent squattés à tour de rôle, expulsions après expulsions.



LA PRESQU'ILE : UNE FRICHE AU CENTRE DE ZONES D'HABITAT URBAIN

Au-delà des frontières fluviales de la Presqu'île, s'étendent sur les versants et sur l'île Saint-Jean trois quartiers résidentiels aux différences sociales, architecturales et paysagères: la Demi-Lune, les abords du bassin St Pierre, et le quartier Saint-Jean-Eudes. Au sud de la Presqu'île, s'étend sur les rives droites de l'Orne, **le quartier résidentiel de la Demi-Lune, isolé de la Presqu'île par l'emprise spatiale du réseau ferré**. Il accueille plus de 2000 habitants.



Situé non loin du centre-ville, celui-ci affiche néanmoins certains critères le différenciant des quartiers centraux, son architecture fait de lui un quartier d'après-guerre dont l'urbanisme est organisé autour des grandes voies de circulation. Il se partage entre maisons de ville et immeubles, sa densité et ses particularités ne sont donc pas négligeables pour un territoire proche du centre-ville.

Le deuxième quartier jouxtant la Presqu'île est le **quartier du Bassin Saint-Pierre, ancienne île Saint-Jean.**



C'est une partie du centre-ville caennais; séparé de la Presqu'île par le bassin Saint-Pierre, il témoigne d'une certaine diversité dans ses fonctions urbaines. Ainsi, bien qu'il reste majoritairement résidentiel, il accueille de nombreuses activités. Celles-ci ne relèvent pas uniquement des services de proximité mais trouvent place néanmoins dans le bâti résidentiel.

Ce quartier ne compte aucune maison urbaine, il est exclusivement construit par des immeubles de 4 étages et plus, caractéristiques de la Reconstruction d'après-guerre. Le parc résidentiel est dans sa majorité réservé maintenant au marché locatif. Avec plus de 1500 habitants, ce quartier présente essentiellement une population entre 18 et 49 ans (INSEE), désirant vivre au centre-ville.



La troisième zone territoriale, située elle sur la rive gauche du canal, correspond au **quartier Saint-Jean-Eudes**. Ce quartier est en pleine rénovation urbaine.



Historiquement, **Saint-Jean-Eudes** est un quartier d'habitat populaire constitué de maisons ouvrières réunies en lotissements; chacune possédant une petite parcelle de terrain. Une partie de ces logements est amenée à disparaître au profit d'immeubles, et ce, afin d'accroître l'offre d'habitat.

Ces nouvelles constructions viendront restructurer le parc locatif social de la partie Nord de ce quartier et s'ajouter au parc privé situé dans la partie basse du canal, valorisé par la vue sur la Presqu'île.

Ces types d'habitat jouxtent un ensemble de maisons bourgeoises. Ces dernières forment une sorte de petit centre à proximité de la rue de la Tortue, dégageant une "atmosphère villageoise".

Ce quartier est donc hétérogène tant par son architecture que par sa population.



DES ESPACES PRIVÉS AUX ESPACES PUBLICS

QU'EST-CE QU'UN ESPACE PUBLIC?

Un espace public représente l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à aucun particulier. La voirie, les places ou encore les parcs relèvent à titre d'exemple du domaine public.

DES ESPACES PUBLICS DIFFICILEMENT DISCERNABLES

En l'état actuel de la Presqu'île, il est difficile de discerner avec exactitude l'ensemble des espaces publics, et ce pour plusieurs raisons:

La population s'approprie peu la Presqu'île; rares sont aujourd'hui les personnes qui investissent les différents lieux qui la composent.

La Presqu'île est un espace en mutation. Ainsi, nombre de grands espaces, hier investis par des industries, laissent désormais des terrains en friche. Le territoire est par conséquent difficile à analyser. A cette dégradation des lieux s'ajoute à certains endroits une absence de limites entre l'espace public et l'espace privé.

POUR UN LISTING DES ESPACES PUBLICS

Nous distinguerons ici deux types d'espace public : **les espaces de passage et les espaces de rassemblement.**

Les espaces de passage sont les rues et les routes. Le diagnostic concernant la voirie ne sera pas établi dans cette partie, mais dans la partie "Aller et venir en Presqu'île".



On dénombre uniquement trois espaces consacrés aux rassemblements:

Les quais du nouveau bassin sont un espace ancien, à l'origine dédié au travail. Cette ancienne fonction n'est d'ailleurs pas sans se ressentir encore par certaines traces inscrites au sol, bien que ces quais soient désormais quasi déserts. Cependant, ils sont aujourd'hui supports à différentes activités telles que celles des cultures alternatives et de la pêche à la ligne. De plus, l'étendue de cet espace et sa distance au centre-ville autorisent des activités individuelles voire informelles comme le bricolage et la mécanique.

Deux autres espaces de rassemblement ont été récemment aménagés sur la Presqu'île. Il s'agit des quais du canal Victor Hugo et de l'esplanade du Cargö, qui s'inscrivent dans la continuité du bassin Saint-Pierre. Toutefois, *a contrario* des quais du Nouveau Bassin, ils sont le plus souvent investis par les habitants lors d'évènements culturels et festifs.



VERS UNE UTILISATION PUBLIQUE DES ESPACES PRIVÉS

Outre les espaces publics existants, un certain nombre d'espaces privés se trouvent occupés, un temps donné, au titre d'espaces publics. Cet usage est principalement généré par des actions culturelles.

- Une recherche de l'atmosphère industrialo-maritime plane sur ce territoire. La mémoire et l'imaginaire des habitants placent la Presqu'île comme un ancien quartier industriel de Caen en tension avec son passé portuaire. Or les espaces publics renvoient contrairement aux espaces privés à une atmosphère maritime.
- Une quête d'espaces de liberté, d'indétermination et en mouvement se lit dans cette diversité d'usages de la Presqu'île. En réinvestissant ce territoire, il est possible d'inventer et de réinventer de nouvelles formes de sociabilité et de modes d'organisations urbaines, non figées, susceptibles de contribuer à la diversité des cultures, de s'adapter à des rythmes et des temporalités pluriels ainsi qu'aux aspirations évolutives des populations.



LE PONT DE LA FONDERIE

Le Pont de la Fonderie est l'un des seuls à ne pas avoir été bombardé à Caen en 1944, il est du type tournant : il ménage le passage des bateaux de petit tonnage vers le bassin Saint Pierre, à heures fixes jusqu'à 6 fois par jour en été sauf demande exceptionnelle. En réalité, le nombre de rotations est bien moindre, il dépend du trafic maritime (rotation à la demande). Compte tenu des habitudes des plaisanciers et des marées, il y en a plutôt deux par jour en semaine.

Lors de ces rotations, la circulation interrompue pendant 5 à 10 minutes engendre des embouteillages jusqu'en centre-ville.

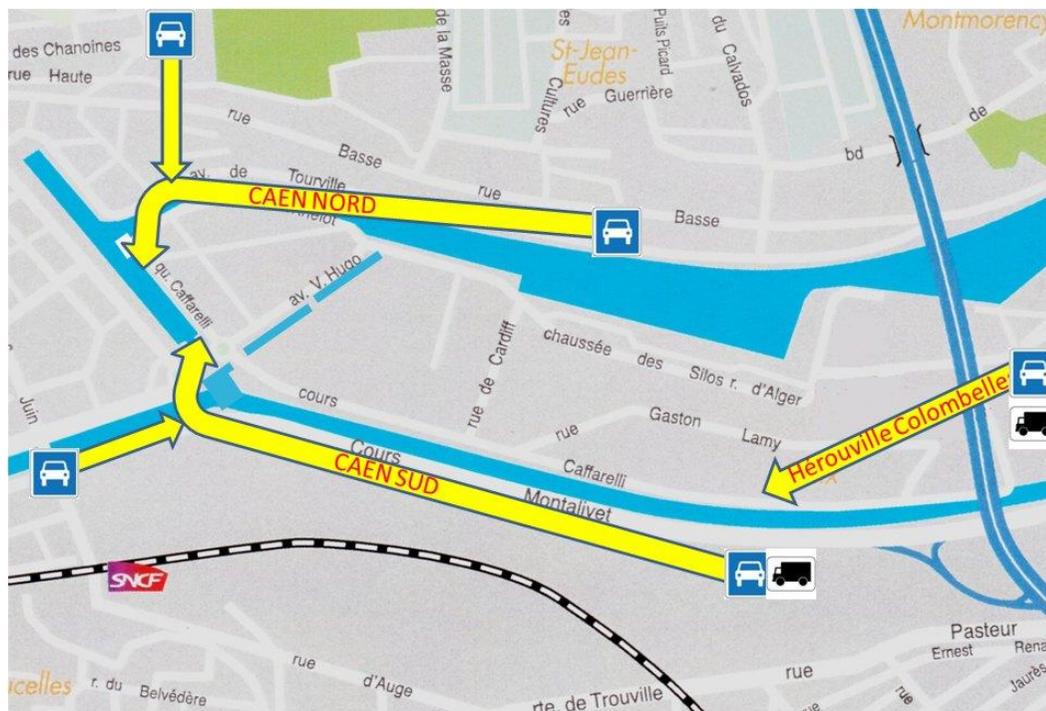
Le Pont de la Fonderie met en relation :

- le centre de Caen via la place Courtonne et le quai de la Londe ;
- la route de Lion via l'abbaye aux Dames dans le sens nord-sud ;
- et surtout les quartiers nord-ouest de Caen et la Porte d'Angleterre via l'avenue de Tourville.

Le flux de véhicules empruntant ce dernier axe est important, (8000 véhicules par jour environ), dans les deux sens. Ce parcours est souvent considéré par les automobilistes comme un « itinéraire alternatif » pour atteindre le sud de Caen ou la gare en cas avéré de bouchon sur le viaduc de Calix (tout particulièrement le vendredi soir). C'est le plus souvent un flux de transit plutôt qu'un flux à destination de la Presqu'île.



Dans l'axe du pont, le long du bassin Saint-Pierre, l'ex quai Caffarelli rebaptisé depuis peu quai François Mitterrand, constitue la voie routière la plus empruntée de la Presqu'île. Il assure ce flux de transit entre les deux ponts qui n'apporte aucune valeur ajoutée à la Presqu'île.



LE PONT DE L'ECLUSE

Un ensemble de deux ponts est venu recouvrir la petite écluse qui, au début du XXème siècle, permettait encore de rejoindre le bassin Saint-Pierre à partir de l'Orne, cette dernière n'étant guère navigable l'écluse a été condamnée. L'un des ponts est dévolu à la circulation des véhicules (2x2 voies) et l'autre aux circulations douces (piétons et vélos). Ils se situent précisément entre le rond-point de l'Orne et celui, sans nom, situé à proximité du Cargo. Il met en communication la Presqu'île avec:

- Les quartiers du centre-ville situés au sud de la rue de Bernières.
- La gare et le cours Montalivet via le pont Alexandre Stirn, deux zones promises à un fort développement à moyen terme (programme Rives de l'Orne et de ZAC Montalivet).

Depuis plusieurs années et après le bouclage sud et est du périphérique, le cours Montalivet est devenu l'axe de pénétration le plus fréquenté pour entrer en centre-ville : à partir de l'accès du périphérique situé au sud de Calix. Il permet d'arriver à 100 mètres du bassin Saint-Pierre sans rencontrer de feux tricolores. Ceci ne va pas sans créer des embouteillages au rond-point de l'Orne.



ARTERE PRINCIPALE DE LA PRESQU'ILE

Sur les cartes IGN, le cours Caffarelli s'inscrit comme le prolongement naturel de la D408 qui relie l'est de la Presqu'île au pont de Colombelles (D226). La voie serpente entre les cuves situées en dessous du viaduc de Calix à l'écart des berges nord interdites aux non-usagers du port. Cette voie est essentiellement fréquentée par les camions citernes qui viennent se ravitailler au dépôt de carburants et par ceux des commerçants, clients du marché de gros.

Le reste du trafic est plus réduit, il concerne principalement les activités situées près des berges nord : des automobilistes qui se rendent aux bureaux de la LCN (Les Combustibles de Normandie) et dans les entreprises hébergées dans les bâtiments de la SNC, Norlanda.... Cette circulation emprunte le quai Berthelot, le quai de Normandie et la chaussée d'Alger qui rejoint ensuite la D408. Tout au long de l'année le flux sur ce parcours est très réduit, car l'activité économique est faible sur cette portion de territoire (hors zone pétrolière).



Enfin la rue Victor Hugo qui longe le canal déversoir est principalement empruntée par les camions qui viennent livrer le grain ou qui repartent avec la farine. Les 3 ponts jetés sur ce chenal de liaison entre l'Orne et son Canal sont correctement dimensionnés : ils permettent d'assurer une liaison fluide entre les 2 parties ouest et est de la Presqu'île.



PARKING ALTERNATIF

Au fur et à mesure que se développe le stationnement payant dans le centre-ville de Caen, la pointe de la Presqu'île acquière la fonction nouvelle de parking gratuit pour des automobilistes.

Cette fonction parasite devrait à terme disparaître avec l'installation de la BMVR sur le quai Mitterrand.



SE RENDRE EN BUS A LA PRESQU'ILE ? UNE AMORCE.....



EXRAIT DU PLAN TWISTO DU RESEAU BUS-TRAM, EDITION 2011-2012



La ligne 15 dessert maintenant la pointe de la Presqu'île en franchissant le pont de la fonderie et en suivant le quai François Mitterrand ; son terminus s'appelle CAEN-ESAM, mais il est situé à hauteur du Pavillon de Normandie, et ne traverse pas le canal de liaison jusqu'au cours Caffarelli.

La ligne 15 fonctionne du lundi au samedi, 6 jours sur 7, de 6h45 à 21h avec un bus toutes les 35 à 40 mn.

On constate sur le plan ci-dessus une grande absence des transports en commun sur la Presqu'île :

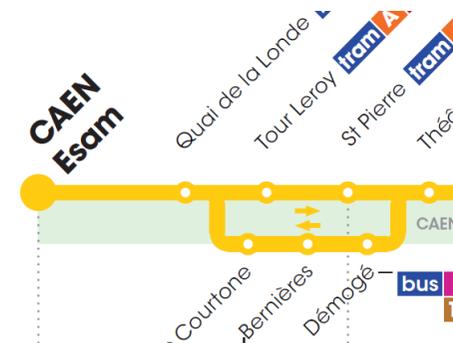
Les grands axes Nord-Sud passent à l'Ouest de celle-ci : le tram, dont l'arrêt Bernières est le plus proche, passe Avenue du 6 Juin et la plupart des lignes de bus, rue Saint-Jean, à plus de 500 m à pied de l'entrée de la Presqu'île.

les lignes Est-Ouest passent elles, soit au Nord : Avenue de Tourville puis rue Basse (lignes 8 et 10)

ou Avenue G. Clémenceau, encore plus loin et plus haut sur le versant de vallée,

Au Sud : la ligne express 20 passe cours Montalivet le long de l'Orne mais n'a aucun arrêt du rond-point de l'Orne jusqu'aux Grands Bureaux de Mondeville, les autres lignes passent par la gare, en rive droite puis par la ½ Lune.

A une exception près, et c'est **une nouveauté de septembre 2011** :



SE DEPLACER A PIED ET EN VELO SUR LA PRESQU'ILE

LES VELOS

Longtemps quasi inexistante dans tout l'espace industriel et portuaire, la circulation des vélos reprend aujourd'hui un peu d'importance.

Quelle est la situation en cet automne 2011 ?

Il n'existe que deux stations Véol aux portes de la presqu'île, place Courtonne et Rond-Point de l'Orne mais aucune sur la Presqu'île.



la carte Véol bici montre deux pistes cyclables, avenue de Tourville (tout le trottoir le long du canal) et cours Montalivet, sous les arbres.

Mais sur la Presqu'île elle-même, le seul progrès depuis cet été est le passage séparé des voitures sur le 2° pont de l'écluse et la piste du cours Caffarelli jusqu'à l'ESAM.

De l'autre côté, le passage avec un vélo du pont de Clopée, peu connu, en mauvais état, sous le pont ferroviaire est très difficile.



Piétons et cyclistes peuvent traverser l'Orne soit au niveau au barrage, soit au pont de Clopée, qui ne débouche sur aucune piste cyclable côté Presqu'île.

LES PIETONS

Bien sûr, à pied on va où on veut ! Mais...

Un témoignage d'habitant :

Pour un habitant du quartier du Manoir des gens d'Armes « *aller à la gare est un vrai parcours du combattant, à vol d'oiseau il y a exactement 1 km, mais dans la situation actuelle et en passant au plus court, par les 2 ponts et la Presqu'île, cela fait le double ! Il n'y a aucun bus direct (voir l'étude des transports en commun). Quant aux taxis, lorsque l'on a des valises lourdes, beaucoup ne veulent même pas assumer cette course, trop compliquée et trop courte pour eux.* »

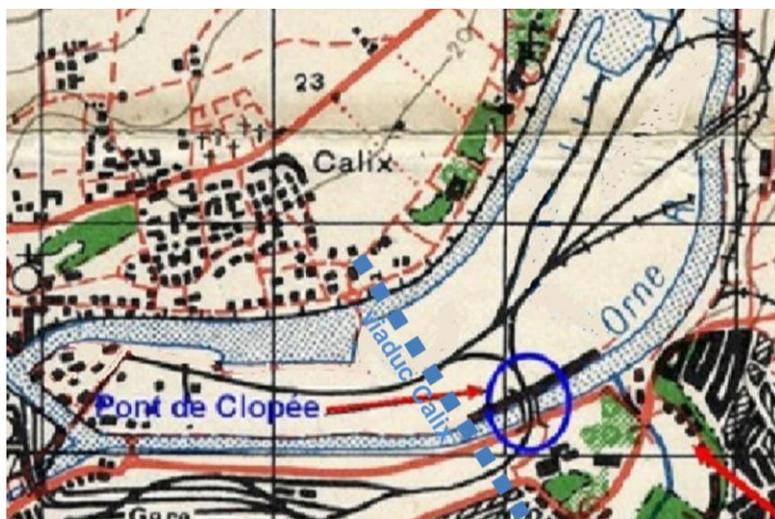
Une réflexion identique peut être faite par les habitants de Mondeville qui veulent aller à pied au Nouveau Bassin, distant d'à peine un km à vol d'oiseau ! Faut-il prendre le pont inférieur de Clopée, rouillé, sous le chemin de fer...

Entre ces deux points, sur les 2 km de la Presqu'île, rien d'autre ne permet le passage nord sud, sauf la passerelle du barrage sur l'Orne, en face du poste électrique.

Pourtant une fréquentation de loisirs existe, celle des pêcheurs à la ligne et celle des enfants qui se baignent l'été dans le canal, ainsi que **les touristes par le petit train touristique**. Il passe maintenant par le pont de la Fonderie, le quai Caffarelli, et revient en ville par le quai Vendeuvre dans sa partie piétonne.



CONSERVER LES VOIES FERREES DE LA PRESQU'ILE ?



De nombreuses voies ferrées reliaient la zone portuaire au réseau national à partir de la gare de Caen via le pont de Clopée ; elles ont été délaissées au profit du trafic routier.



Certaines de ces voies ont été supprimées, (celle du quai Venduvre au quai Mitterrand) d'autres sont laissées en friche (celle qui alimente le Nouveau Bassin et le marché de gros). Seule la liaison vers le bassin de Calix semble être techniquement en état de fonctionnement, malgré la végétation qui tente de reprendre place. Son prolongement en voie unique en direction de la zone industrielle et portuaire de Blainville est encore physiquement présente.

De la voie alimentant l'ex SMN (Société Métallurgique de Normandie) en minerai, ne reste que le pont.

ACCEDER OU QUITTER CAEN EN BATEAU

La voie maritime utilisée dès le Moyen Age a continué de se développer jusqu'aux années 1960.

L'Orne étant peu navigable, un canal est creusé entre Caen et la mer ; inauguré en 1857, il permet le trafic de marchandises diverses (bois précieux, bois du nord, charbon, céréales).



La navigation, cependant, est réduite et réservée aux loisirs nautiques.

A la belle saison, on compte jusqu'à vingt bateaux par jour et pendant l'hiver, environ six bateaux le week-end. Beaucoup passent l'hiver dans le bassin St Pierre, après accès par le pont tournant de la Fonderie.

On peut voir également un à deux paquebots de croisière accoster par an, dans le Nouveau Bassin.

Enfin, les quais servent de « parking » en hiver pour les ferries non utilisés.



Un bateau célèbre hivernant dans le bassin St Pierre, l'ALCYONE.

Une cale permet la mise à l'eau ou la sortie des kayaks du club et des bateaux du chantier de rénovation :

Enfin, des ferries prennent leurs quartiers d'hiver dans les bassins portuaires.

CONCLUSION :

Ce diagnostic donnera-t-il, aux habitants de l'agglomération, l'envie de découvrir ou de mieux connaître la Presqu'île ?

Longtemps considérée comme un territoire interdit, réservé aux seuls acteurs des secteurs industriels et portuaires, la Presqu'île a longtemps été ignorée par les Caennais davantage tournés vers la terre que vers la mer.

Le contenu de cette brochure n'est pas une étude finale et exhaustive de la Presqu'île mais un diagnostic, un état des lieux sélectif, sensible aux enjeux de ce territoire. Son but est d'attirer l'attention des habitants de l'agglomération.

Quels que soient leurs habitudes de vie et leurs lieux de résidence, qu'ils puissent se sentir concernés par le devenir de cet espace et être acteurs de son évolution ! La transformation de ce territoire ne doit pas être considérée comme l'ajout d'un nouveau quartier aux communes de Caen, d'Hérouville et de Mondeville mais comme un élément important de la métropolisation.

Cette démarche d'habitants est une invitation à fréquenter souvent la Presqu'île pour se familiariser avec ses atouts (les eaux, les ciels, l'amplitude des espaces). Et si pour amorcer cette appropriation de la Presqu'île, fêtes, manifestations culturelles et de loisirs ou simples promenades découvertes s'y déroulaient entre le bassin Saint Pierre et les abords du viaduc de Calix ? Chacun pourrait y apprécier la magie des lieux, sans aucun doute, propice à l'imagination.

Connaissance-Débats-Imagination, voilà les trois clés pour des projets futurs...

POUR ALLER PLUS LOIN ... QUELQUES PROPOSITIONS...

A PROPOS DE LA PARTICIPATION DES HABITANTS

- Sherry Arnstein, *Une échelle de participation citoyenne*, Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, Comité d'Evaluation et de Suivi, mars 2006
- *Note sur la participation des habitants*, ANRU, Comité d'Evaluation et de Suivi, juin 2006
- *La participation des habitants : réflexion et questionnements*, Observatoire régional de l'intégration et de la Ville (ORIV), Alsace, Strasbourg, mars 2000
- *Conduite de projets concertés. Référentiel méthodologique*, Agence d'Urbanisme pour le développement de l'Agglomération lyonnaise, janvier 2004
- Adrien Roux, 2011, *50 ans de démocratie locale, comment la participation citoyenne s'est laissée endormir, pourquoi elle doit reprendre le combat*, Paris/Gap ADELS/Yves Michel

A PROPOS DU PROJET URBAIN

- Michel Bonnet (sous la direction de), 2005, *La conduite des projets architecturaux et urbains : tendances d'évolution*, Paris, PUCA/La Documentation Française
- Anne Cabaret, 2011, *L'approche participative du projet urbain : quel(s) impact(s) sur l'appropriation de l'espace*, Tours, CITERES, UMR 6173, Projet de fin d'études
- Tewfik Guerroudj, 2011, *Pourquoi faire de l'urbanisme ?*, Bordeaux, éd. Confluences
- Patrick Norynberg, 2001, *Faire la ville autrement*, Paris/Gap, ADELS/Yves Michel
- Patrick Norynberg, 2011, *Ville, démocratie, citoyenneté : expérience et pouvoir partagé*, Paris/Gap, ADELS/Yves michel
- Ola Söderstrom (sous la direction de), 2000, *L'usage du projet – pratiques sociales et conception du projet urbain et architectural*, Lausanne, Payot
- Philippe Verdier, 2009, *Le projet urbain participatif*, Paris/Gap, ADELS/Yves Michel
- site informatique de Jean-Marie Hennin

A PROPOS DE LA PRESQU'ILE DE CAEN

- Patrick et Serge David, Chantal Le Baron, Yves Marchaland, 2011, *Un port dans la plaine : de Caen à Ouistreham*, Amfreville, Les Editions du Bout du Monde
- Gabriel Désert (sous la direction de), 1981, *Histoire de Caen*, éd. Privat
- *De Caen à la mer, histoire d'un canal*, Catalogue de l'exposition réalisé par les Archives départementales du Calvados, Caen, 1995
- Karine, Lepetit, 2005, *Carnets de bord Caen-Ouistreham, un port de commerce*, Caen, éd. du CRECET
- *La Navale Caennaise, un siècle et demi d'histoire*, Caen, édité par l'association des Anciens de la Navale, 1998

REMERCIEMENTS

Merci à ceux et celles qui ont participé à cette aventure collective en lui apportant leurs connaissances, leurs compétences et leur dynamisme. Au fil des rencontres et des échanges, les savoirs se sont enrichis des apports de chacun et l'intérêt pour le projet n'a cessé de grandir.

Merci aux rédacteurs, photographes, dessinateurs de croquis et de cartes.

Merci au réalisateur du film qui accompagne textes et images fixes en apportant le mouvement, les paroles.

Merci à celle qui a assuré la délicate mise en page de cette brochure.

Merci à tous ceux que nous avons rencontrés et qui nous ont aidés dans cette démarche collective.

Merci à Madame Françoise Samain et à Monsieur Jean-Marie Hennin pour l'information, les conseils et les encouragements apportés.

Merci à la Direction de l'ESAM pour l'accueil de l'exposition « Presqu'île » ouverte au public en Mai 2011 et à Madame Françoise Schein, professeure à l'ESAM, pour son invitation à découvrir des réalisations d'étudiants sur le thème de la Presqu'île.

