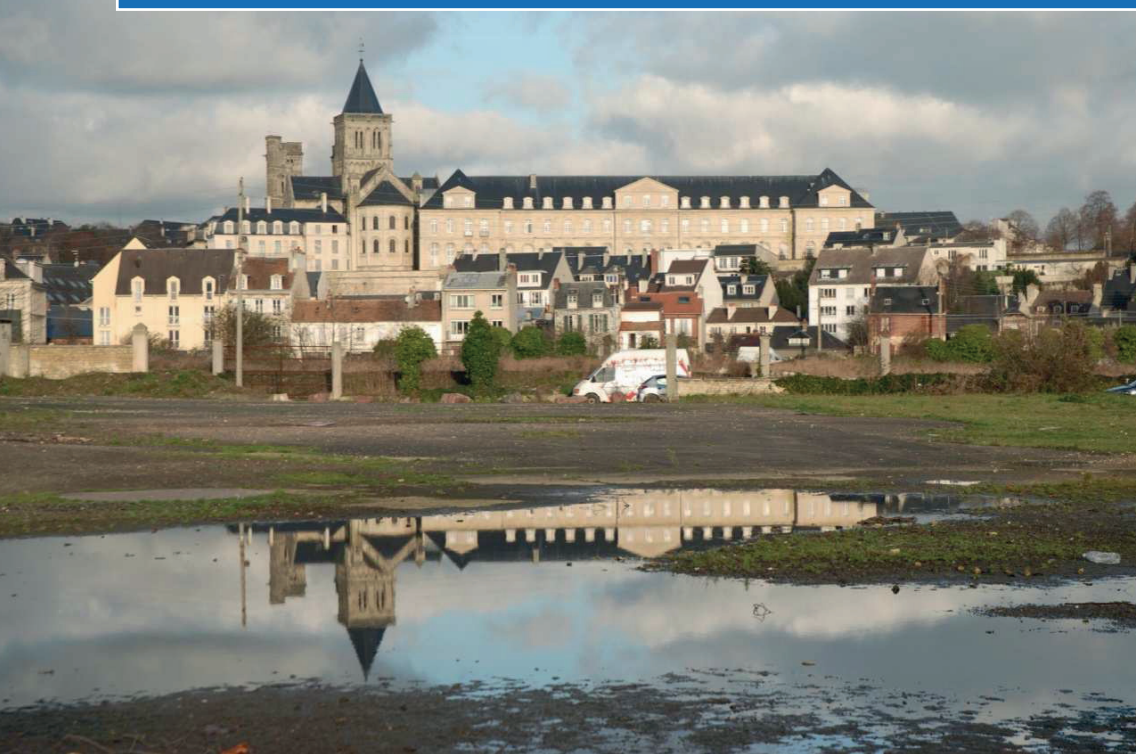


Moments de Presqu'île



Association Démosthène

Atelier d'Urbanisme

Moments de Presqu'île

Association Démosthène
Atelier d'urbanisme

Caen 2013

A Jean Berger

Jean nous a quittés, mais il continue de nous accompagner.

Jean Berger est de l'aventure de Démosthène dès les débuts de l'association. Il en est, avec Annie, l'un des membres fondateurs. Mais là où son investissement dans l'association a été le plus fort, ce fut dans l'atelier d'urbanisme dont il a suivi toutes les étapes et dont il a été le principal animateur. Au sein de cet atelier, se sont exprimés les traits que nous lui connaissions à Démosthène et ailleurs : ses goûts pour l'image, la marche et la photographie. Le travail de mémoire sur la Presqu'île reposant sur la recension de photos anciennes auxquelles pouvaient s'ajouter ses propres prises de vue, en témoigne. Son intérêt pour le vivre-ensemble, son espoir et son engagement pour un monde meilleur s'y manifestaient également. Chacun d'entre nous se souvient d'une énergie dont l'importance n'entachait pas le calme, de convictions dont la force n'interdisait pas la remise en question. Nous nous rappelons sa façon de nous renvoyer à l'essentiel, en nous faisant part de ses doutes y compris au cours des discussions les plus pratiques. Son sourire, enfin, qui résume tout le reste. Un militant doux, élégant et serein nous a quittés et il continue de nous accompagner.

Démosthène

Sommaire

Sommaire.....	7
Avant-propos.....	11
I. La Presqu'île de Caen, l'œuvre de la nature et des hommes.....	13
A. Un chemin vers la mer.....	15
B. Un lieu exceptionnel au cœur de l'agglomération caennaise.....	18
C. Un obstacle à franchir pour passer d'une rive à l'autre.....	25
II. La Presqu'île de Caen, un lieu de mémoire.....	31
A. Le port de Caen.....	32
B. La Société Navale Caennaise.....	41
C. Savare le bois du nord.....	50
D. France Charbons.....	56
E. La minoterie de 1880 à nos jours.....	63
F. L'énergie électrique à Caen.....	71
G. Le marché de gros.....	78

III. La Presqu'île, les premiers projets

A. Diagnostic et préconisations établis en 1988.....	87
B. Un premier projet, celui de P. Riboulet.1991-1993....	90
C. Le livre blanc du projet de ville.....	92
D. L'étude de définition de la Presqu'île et de ses abords en 2000.....	94

IV. Et ailleurs ? Quelques projets d'urbanisme durable pour lesquels les habitants deviennent des acteurs.....

A. La ville appréhendée comme un système.....	113
B. L'urbanisme pensé comme un processus.....	115
C. Quelques exemples européens.....	118
D. La démarche de projets, quelques notions de méthode.....	124

Annexes

1. Quelques rappels du code de l'urbanisme.....	133
2. Glossaire des notions principales du projet urbain...	135

L'atelier d'urbanisme de Démosthène

Cet atelier s'intéresse depuis plus de 10 ans aux questions urbaines et plus particulièrement depuis 2007 à l'histoire et au devenir de la Presqu'île de Caen, langue de terre située entre l'Orne et son canal, devenue progressivement une friche industrialo-portuaire au cours des décennies.

Cet atelier propose aux habitants intéressés par les futurs aménagements de la Presqu'île et des quartiers qui l'entourent une réflexion sur les possibilités et les enjeux de ceux-ci.

Après avoir réalisé un diagnostic d'habitants (sous la forme d'une brochure et d'un film) et un cahier de préconisations remis à chacune des trois équipes d'urbanistes en compétition, en 2012-2013, nous continuons notre travail en commun en tant que « maître d'usage » pour promouvoir et faire reconnaître la notion de maître d'usage :

- en réagissant aux projets des trois cabinets d'architectes-urbanistes suite à l'exposition de leur maquette et de leurs plans, aux sollicitations du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre lauréat ;
- en poursuivant les rencontres mensuelles « les Samedis de la Presqu'île » dont les objectifs sont de mieux connaître les principaux enjeux à venir (pollution, énergie, présence de l'eau, activités nautiques....) pour mieux les comprendre ;
- en organisant des visites découvertes de la Presqu'île.

L'association Démosthène remercie les collectivités territoriales, les institutions, les organismes et les sociétés qui ont permis la publication de cette brochure grâce à leur soutien financier.

Avant-propos

Ce texte et les documents qui l'accompagnent sont pour une large part, ceux qui figuraient sur les panneaux d'une exposition consacrée à la Presqu'île, présentée au Hangar en 2007. Cette précision place ce travail collectif dans le contexte des projets élaborés par la municipalité précédente et date toute la documentation jointe au texte.

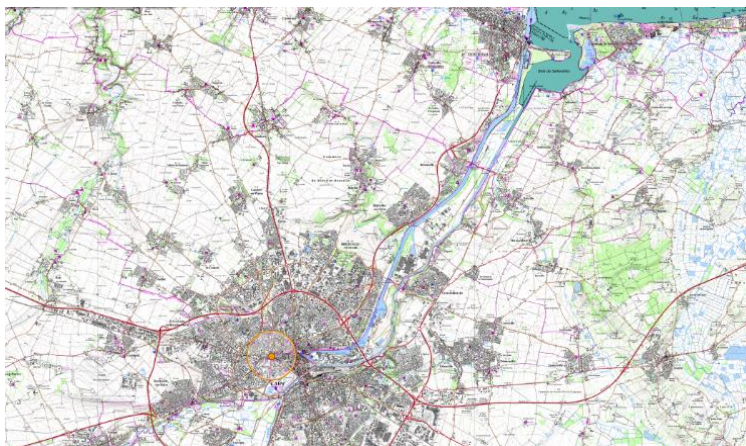
Cette production écrite, sans prétention scientifique, ne dit pas tout sur le passé du territoire et sur son état en 2007. Ses réalisateurs, ni historiens ni urbanistes, se sont lancés avec passion dans un travail de recherche ; fréquentant les archives, enquêtant sur le terrain, s'enrichissant des savoirs et savoir-faire, ils ont réussi à présenter aux Caennais ce travail, document-synthèse d'une première approche du territoire.

Les membres de l'atelier d'urbanisme de l'association Démosthène ont considéré que c'était le bon moment pour que cette zone industrialo-portuaire, longtemps peu accessible voire interdite parce que réservée aux personnes qui y travaillaient, soit connue du public. Les activités industrielles et le trafic portuaire disparaissaient progressivement libérant les espaces susceptibles d'accueillir d'autres structures pour d'autres fonctions. La presse locale relatait les premiers projets d'urbanistes, le canal Victor Hugo était creusé, les constructions du Cargö puis de l'ESAM étaient lancées...Il fallait faire connaître ce nouveau territoire tout en rappelant les temps forts de son histoire et les projets d'urbanisme qu'il avait suscités au cours des 20 dernières années, au tournant du XX^e et XXI^e siècles.

I. La Presqu'île de Caen, l'œuvre de la nature et des hommes

La Presqu'île portuaire se situe dans la zone de l'estuaire de l'Orne.

C'est une longue bande de terre comprise entre le fleuve et le canal maritime qui s'étend, sur une dizaine de kilomètres, depuis le bassin Saint-Pierre jusqu'à la mer.



Carte IGN

Son extrémité sud se trouve placée sur le territoire de Caen mais la Presqu'île se prolonge vers le nord en traversant ou en bordant successivement les communes de : Mondeville, Hérouville, Colombelles, Blainville sur Orne, Bénouville, Ranville, Amfréville, Sallenelles et Merville-Franceville.

Elle se termine, au nord, face à la mer, à la Pointe du Siège, sur la commune de Ouistreham.

Géographiquement, c'est même une île puisque, au XIX^e siècle, après le creusement du canal, elle est devenue une « terre entourée d'eau de tous côtés ».



C'est à la fois

- un chemin vers la mer ...
- un lieu exceptionnel au cœur de l'agglomération caennaise...
- mais aussi un obstacle à franchir pour passer d'une rive à l'autre....

A. Un chemin vers la mer

Donnons quelques caractéristiques naturelles, géographiques et topographiques du site de l'estuaire de l'Orne.

La physionomie du site est d'abord le fruit d'un long travail géologique réalisé durant des millénaires :

- Le creusement par l'Orne d'une profonde mais étroite vallée dans le plateau calcaire de la Campagne de Caen, forme ainsi, dans ce plateau, une coupure très marquée et orientée sud-ouest / nord-est.
- Puis le comblement progressif de cette vallée par des dépôts alluvionnaires, en aval du confluent de l'Orne et de l'Odon, a formé la plaine inondable et marécageuse de l'estuaire de l'Orne.
- De chaque côté de la coupure, les rives demeurent marquées, parfois abruptes. Leurs sommets dominant, souvent de plus de dix mètres, le fond de vallée, sauf à l'emplacement de petits vallons où les bords s'abaissent au niveau de l'estuaire. Le passage d'une rive à l'autre est difficile.



A la difficulté de circuler sur un sol marécageux et inondable, s'ajoute celle de franchir la dénivellation.

Mais son aspect actuel est aussi le résultat du travail persévérant des hommes.

Nous n'avons pas une connaissance précise de toute l'histoire des diverses modifications du site de l'estuaire.

Cependant nous savons par exemple que :

- l'estuaire était traversé à gué par des voies romaines, à l'emplacement des sites actuels de Caen et de Bénouville ;

- l'Orne était utilisée dès avant le XI^e siècle comme voie fluviale et que son activité et son importance se sont considérablement développées depuis le règne de Guillaume le Conquérant ;

- les divers aménagements qui étaient autrefois concentrés autour du bassin St-Pierre et du Nouveau Bassin ont été reportés sur toute la longueur de la Presqu'île en aval de la ville de Caen, à cause des transformations de la zone portuaire réalisées tout au long du XX^e siècle,

Ouistreham



Blainville



Zone de Calix



Ranville



Hérerville



Caen

(Documents visibles sur le site internet : www.caen.cci.fr de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen)

B. Un lieu exceptionnel au cœur de l'agglomération caennaise

Pour le développement de l'agglomération, la partie en aval de la Presqu'île est maintenant appelée à remplir la fonction de « centre » qu'a eue « l'île St Jean » dans l'histoire de la ville de Caen.

Dans un livre, *Caen ville d'art*, paru en 1971, aux éditions S.A.E.P., le professeur Lucien Musset nous éclaire sur les origines de la ville : « A l'échelle des villes, Caen est encore dans sa jeunesse, elle n'a pas encore mille ans ! Elle prit naissance, obscurément, de la conjonction, au centre d'une plaine exceptionnellement fertile, de trois ou quatre villages, groupés au pied d'une butte facile à défendre, celle occupée depuis Guillaume le Conquérant par le Château ; à l'issue d'une chaussée permettant de franchir aisément les prairies marécageuses où l'Orne étalait ses méandres, c'est la rue Saint Jean (jadis rue Exmoisine), non loin enfin du point où la marée cesse de se faire sentir et qui est comme désigné par la nature pour l'établissement d'un port. »

Les villages à l'origine de la ville étaient situés sur les bords de l'Orne ou de l'Odon et ont donné leur nom à des quartiers de Caen : Villers, Saint Martin, Calix, Vaucelles... (en revanche contre celui de Darnétal, au pied de la butte du Château est aujourd'hui oublié).

La chaussée permettant de franchir les prés marécageux de l'Orne correspondait à un important itinéraire routier qui, à la fin du premier millénaire, reliait Bayeux à Lisieux et à Sées en traversant à gué « l'île Saint Jean », îlot situé entre deux bras du fleuve.

Ces trois villes étaient, à l'époque, les trois grands chefs-lieux gallo-romains de la région, devenus tous les trois le siège d'évêchés.

En voici l'illustration.

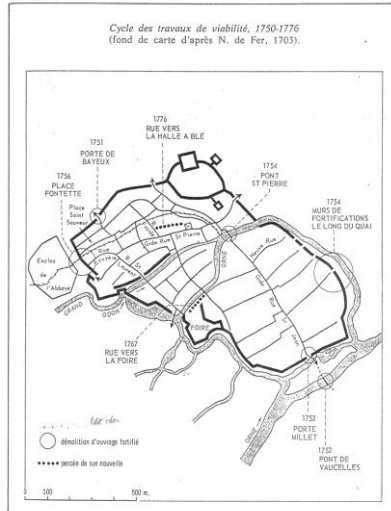
Levray Pourtrait de la ville de Caen en 1588



PLAN DE LA VILLE EN 1588. (légendes: A= château, O= Abbaye aux Hommes, S= Abbaye aux Dames, 3= place St Sauveur, 38 et 39= les pres, 41= rue St Jean.) (plan des A.C.)

en 1588

PLANS ANCIENS DU VIEUX CAEN



* PLAN DE L'ENSEMBLE DES TRAVAUX DU XVIII^e SIECLE A CAEN. (EXTRAIT de l'ouvrage de J.C.Perron, 1841 253)

vers 1760

C'est à partir du XVIII^e siècle, après la disparition progressive des remparts, qui protégeaient le bourg mais aussi le séparaient des faubourgs, que la physionomie de la ville commença à se modifier profondément.

L'île St Jean s'est agrandie au cours des temps :

- sur son côté Est, par l'aménagement du port et des bassins qui occupèrent progressivement toute la surface des «Petites Prairies St Gilles ».

- sur son côté Ouest, par le remblaiement de certains endroits de « la Grande Prairie » marécageuse pour permettre l'aménagement de la place Royale (aujourd'hui de la République), puis celui du boulevard de la Préfecture (aujourd'hui Bd Bertrand), de la place Gambetta, du cours Sadi Carnot (aujourd'hui cours de Gaulle) de l'avenue Albert Sorel pour se poursuivre, après la dernière guerre par la réalisation du boulevard Guillou avec des remblais provenant des décombres du centre-ville.

- sur son côté Nord, par la couverture du Grand Odon depuis le boulevard Bertrand jusqu'au port. « Le Bourg Le Roy » a été assaini par la couverture du Petit Odon qui coulait, à l'arrière des cours insalubres, au nord de la rue St Pierre et de la rue Ecuyère et s'est agrandi par la couverture du Grand Odon. Avec la suppression partielle du mur d'enceinte qui le fermait à l'emplacement de la place St Martin, ce bourg s'est ouvert à l'urbanisation de nouveaux terrains vers le nord.

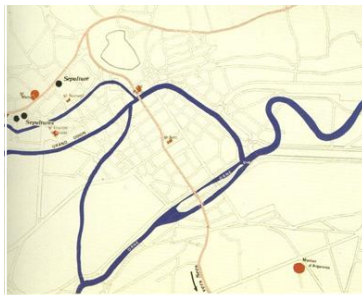
Dès le début du XX^e siècle, l'urbanisation gagne progressivement, au nord et au sud, les plateaux des deux rives.

Enfin, aujourd'hui, après la Reconstruction de la ville, l'urbanisation s'est encore étendue sur les plateaux nord et sud ; puis elle a aussi dépassé les limites communales de Caen, pour former un vaste ensemble urbain qui recouvre en grande partie la communauté d'agglomération de « Caen la mer ».

Quelques croquis résument l'histoire des différents stades de cette évolution ; ils sont extraits de l'ouvrage *Caen, 20 siècles d'histoire*, Caen, 1982, Ville de Caen.

HAUT MOYEN-AGE

Les études récentes ont montré qu'il existait, à la fin du 1^{er} millénaire de notre ère, un chapelet de quelques villages de moyenne importance sur les bords de l'Orne et de l'Odon : Villers, St Martin, Darnétal, Calix, Vaucelles...



Une voie traversait l'île St.Jean pour relier Bayeux à Sées et à Lisieux, villes épiscopales.

XI - XII^e SIECLE

Autour de 1060 :

- Construction du Château et du rempart du Bourg Le Roy.
- Fondation des abbayes St Etienne et de la Trinité par Guillaume.



Vers 1120, construction du donjon du Château.

L'île St Jean s'urbanise. Elle est reliée à la rive gauche par le pont St Pierre et à la rive droite, devant Vaucelles, par la Porte Millet.

XIII - XV^e SIECLES

Des fortifications se poursuivent autour de l'île Saint Jean.

1308 – Construction du clocher de l'église Saint Pierre et de celui de Saint Jean.

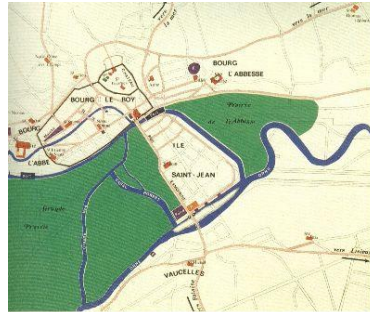
1346 – Guerre de cent ans.

1417 – La ville puis le Château sont pris par les Anglais : l'occupation a duré 30 ans.

1432 – Création de l'Université par Henri VI, roi d'Angleterre.

1540 – Caen et son château se rendent au roi de France.

1452 – L'Université est rétablie par Charles VII.



XVI^e SIECLE

Construction des chevets de Saint Pierre, de Notre-Dame de Froide rue, de Saint Sauveur au marché, de Saint Jean et des principaux édifices de l'architecture Renaissance caennaise :

Hôtels de Mondrainville, de Than et d'Escoville, Manoir des Gens d'Armes.



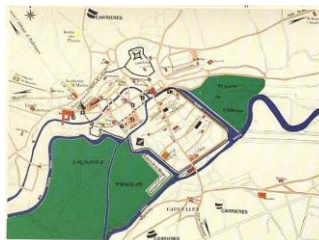
1562 – Guerres de religion.

1563 – Prise du château par l'amiral de Coligny.

1592 – Massacre des protestants à Allemagne (Fleury).

XVII^e- XVIII^e SIECLES

- 1603 – Visite du roi Henri IV.
- 1626 – L'abbatiale St Etienne restaurée est rendue au culte.
- 1704 – Début de la reconstruction des bâtiments conventuels de l'Abbaye aux Hommes.



Disparition progressive des fortifications.

Comblement de la partie en pointe du marais situé entre le Bourg Le Roy et l'île St Jean, aménagement de la Place Royale (place de la République actuelle).

A partir de 1751 - Début du remodelage du quartier du Bourg l'Abbé par l'intendant Fontette. Construction du Palais de Justice et de la place St Sauveur 1781-1787

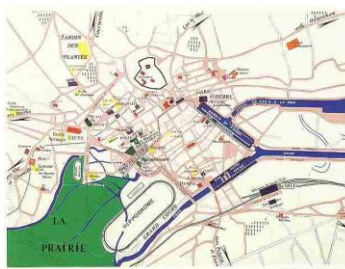
1793 – Démolition du donjon du Château.

XIX - XX^e SIECLES

1804 – Le lycée est ouvert dans l'ancienne Abbaye aux Hommes.

1823 – L'Hôtel-Dieu est transféré dans l'ancienne Abbaye aux Dames.

1834 – Mise en fonctionnement de l'Usine à Gaz.



1850 - Début de travaux d'urbanisme sous l'impulsion du maire François Gabriel Bertrand (couverture d'une partie importante des « Odon »), aménagement du secteur du boulevard de la Préfecture (actuel boulevard Bertrand).

1855 – Mise en service du chemin de fer Paris/ Caen.

1857 – Inauguration du canal de Caen à la mer et du bassin St Pierre.

1880 – Achèvement du Nouveau Bassin.

1895 – Création de la Compagnie des Tramways de Caen

*(Les croquis ci-dessus sont extraits de l'ouvrage,
Caen, 20 siècles d'histoire, Caen, 1982, Ville de Caen)*

C. Un obstacle à franchir pour passer d'une rive à l'autre ...

Toutes ces transformations ont conservé à la ville deux caractéristiques permanentes, inhérentes à la situation du site lui-même :

- l'existence d'un quartier central, resserré entre la Prairie et le port, nettement plus étroit que les parties nord et sud de la ville entre lesquelles il fait la jonction. L'architecte en chef de la Reconstruction, Marc Brillaud de Laujardière, parlait de la « taille de guêpe » de la ville de Caen.
- le fait d'être un carrefour d'itinéraires routiers qui nécessitent de traverser ou de contourner la ville pour passer d'une rive à l'autre de l'estuaire de l'Orne.

Depuis très longtemps, Caen se trouve sur l'itinéraire des voyageurs qui, venant de Rouen, de Paris et même du Mans ou d'Angers, veulent se rendre, par la route, à Bayeux, à Cherbourg et dans tout le Cotentin.

Depuis quelques années, ces mêmes voyageurs croisent, à Caen :

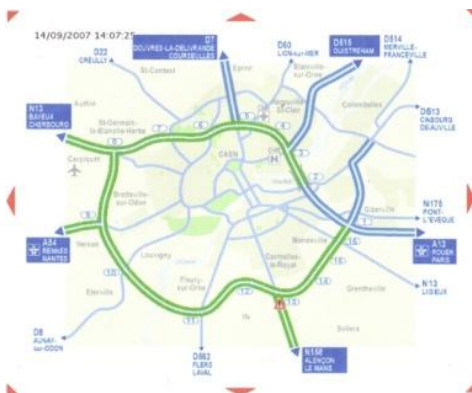
- les automobilistes du Car Ferry qui viennent d'Angleterre et se dirigent vers les pays du Sud ;
- ceux qui font le voyage inverse ;
- mais aussi les vacanciers du Nord de la France et ceux de Belgique ou de Hollande qui se rendent vers la Bretagne.

Le nombre de voitures automobiles passant par Caen s'étant considérablement accru, les infrastructures routières se sont adaptées à cette augmentation du trafic. De nouveaux ouvrages routiers ont été progressivement construits pour tenir compte de cette situation

Avant la guerre, la RN 13 passait dans le centre de la ville par la rue St Jean, la rue Ecuyère, la rue Guillaume le Conquérant et la rue de Bayeux, après avoir traversé l'Orne à Vaucelles, sur un seul pont.

Après la Reconstruction de la ville, cet itinéraire a pu disposer de quatre ponts sur l'Orne. Par le pont Bir-Hakeim, on pouvait contourner l'Ouest de la ville en passant par le boulevard Guillou. Le pont de Vaucelles donnait accès au centre-ville par la rue St Jean. Le pont Churchill permettait de gagner directement la côte proche par l'Avenue du 6 juin. Le pont Stirn desservait la zone portuaire.

Puis, la RN 13 fut d'abord déviée par le viaduc de la Cavée, ensuite par le viaduc de Calix, avant qu'il soit possible, comme aujourd'hui, d'utiliser le boulevard périphérique tout entier.



Ces ouvrages apportent une grande amélioration pour le trafic régional de transit ou même pour les liaisons locales avec les communes extérieures limitrophes.

Mais ils ne règlent pas de façon satisfaisante les problèmes de circulation à l'intérieur du périmètre de la communauté d'agglomération, en particulier ceux nécessitant des échanges entre les deux rives de l'estuaire.

En effet, à l'intérieur de la boucle du périphérique, pour passer d'une rive à l'autre, il faut soit utiliser le Viaduc de la Cavée, soit emprunter les voies centrales du centre-ville, ou bien venir encombrer le Viaduc de Calix.

Le viaduc de la Cavée dessert efficacement toute la partie Ouest et il permet d'atteindre facilement le centre-ville.

Dans le bas de Vaucelles, la circulation automobile allant du centre-ville vers la rue de Falaise, vers la place de la gare et vers la Demi-Lune, est devenue difficile ; la cause est l'étroitesse du passage sous le pont de chemin de fer de Vaucelles.

Le périphérique est déjà bien chargé à certaines heures. C'est une voie autoroutière, avec des carrefours par échangeurs relativement espacés, qu'il faut souvent aller chercher par un détour. ¹Cette voie n'a pas la souplesse d'un boulevard urbain avec des carrefours par feux et à niveau comme le sont les boulevards: de Gaulle, Guillou, Detolle, Dunois... par exemple. Le plan des lignes de bus Twisto donne une bonne image des déplacements urbains. En l'examinant on peut plus facilement percevoir cette « taille de guêpe » déjà évoquée, à l'origine de bien des difficultés à circuler sur le territoire de l'agglomération.



Report de ce tracé en taille de guêpe sur le plan des lignes de bus



Tracé du projet de bouclage des boulevards Est

Ainsi, à l'Est de la partie centrale de la ville, il manque une voie urbaine permettant à la fois de franchir les voies du chemin de fer et de relier les hauteurs de la Demi-Lune à celles du CHR et du quartier de la Pierre Heuzé, tout en desservant la Presqu'île portuaire et la face nord de la gare SNCF.

Cette voie serait l'équivalent de celle existant déjà à l'Ouest et reliant les hauteurs de Fleury au centre-ville et à tout l'ouest de l'Agglomération par le viaduc de la Cavée, les boulevards Guillou et des Baladas.

Cette solution a d'ailleurs été envisagée dans des projets antérieurs :

A l'occasion de l'étude du Plan d'Occupation des Sols, un document de 23 pages, intitulé « *Projet de ville* », a été élaboré en 1998 par la municipalité précédente. Ce document prévoyait :

« Le bouclage de boulevards pourrait, à l'avenir, être envisagé à l'Est à travers les terrains de la SNCF et de la Presqu'île dans une configuration plus urbaine de leurs profils. » (p.15)

Ce même document fournissait un plan localisant le tracé de ce bouclage.

De plus le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.), de 1999, prévoyait :

« le bouclage Est du boulevard intérieur permettant de compléter l'anneau de protection du centre ville tout en offrant une meilleure accessibilité aux quartiers Est. » (p.40)

Les « conclusions motivées de la Commission d'Enquête » précisaient même :

« Ne pas utiliser, même provisoirement, le viaduc de Calix pour boucler l'anneau 2 de circulation. » (p. 4, réserve 2).

Les projets actuels ne semblent pas tenir compte explicitement des dispositions des projets antérieurs.

Sur le plan général relatif à l'aménagement de l'ensemble de la Presqu'île portuaire, il est indispensable de fixer dès maintenant où se situera le tracé de cette voie d'accès et de liaison et comment celle-ci se raccordera au réseau des voies qui existent déjà sur chacune des deux rives.

II. La Presqu'île de Caen, un lieu de mémoire

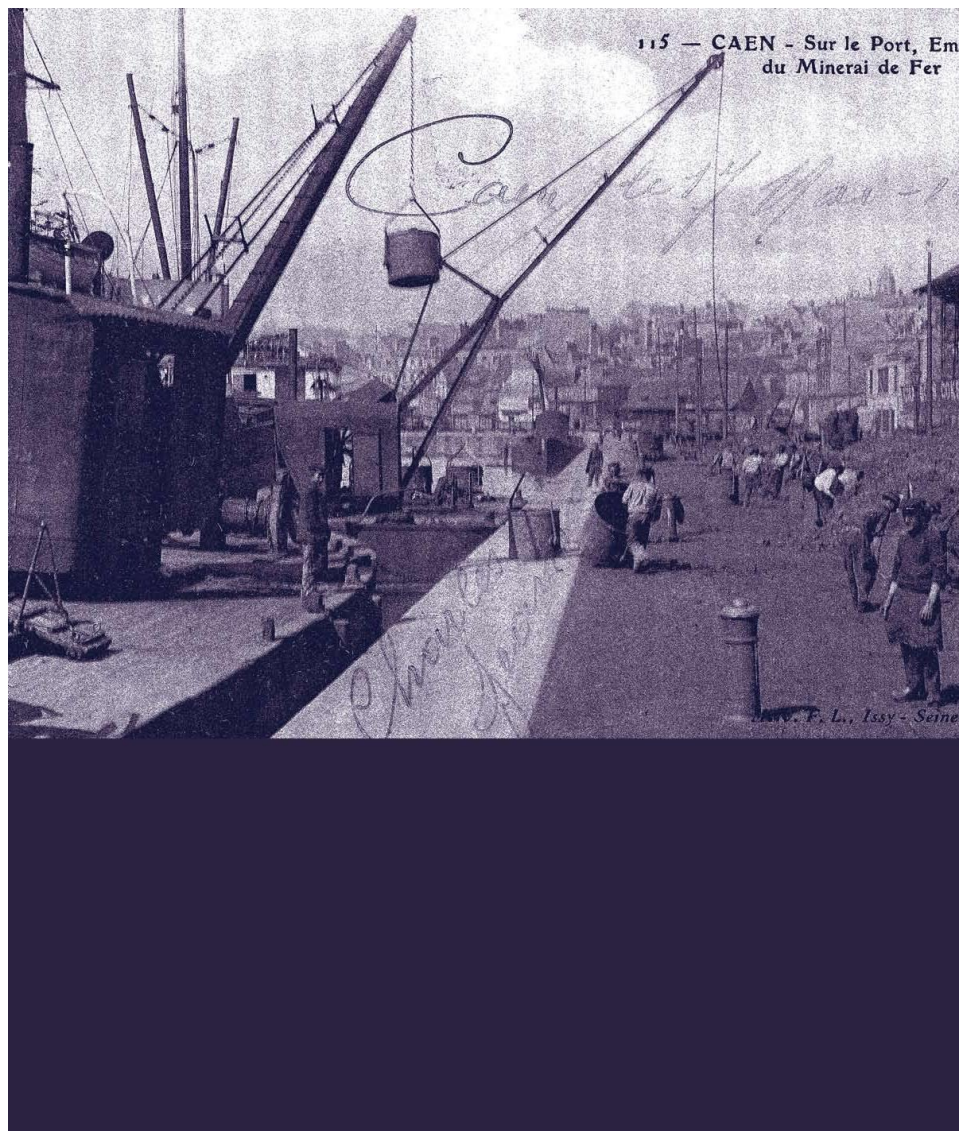
Nous avons sélectionné quelques activités anciennes emblématiques de l'histoire portuaire passée de la Presqu'île du XIX^e et XX^e siècles :

- A. Le port de Caen
- B. La Société Navale Caennaise
- C. Savare le bois du nord
- D. France Charbons
- E. La minoterie
- F. L'énergie électrique
- G. Le marché de gros

SOURCE DES IMAGES : MUSEE DE NORMANDIE

Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et Plans, Paris. Cote: Ge FF Pièce 107789 C201335. Date: 1798, d'après Yves Petit-Berghem « Géographie historique d'un espace côtier: l'exemple de la basse vallée de l'Orne (Basse-Normandie) », Mappemonde numéro 80, avril 2005

A. Le port de Caen



On doit à la charte de l'Abbaye de Fécamp, la première mention de la « ville de Caen ». Nous sommes en 1006 et la présence d'un port est déjà mentionnée. Deux actes précisent un peu plus Caen dans les textes : un de Richard II (vers 1025) suivi d'un autre plus explicite de Richard III (1026-1027). La future cité ducale, d'abord domaine rural, se mue en une ville naissante avec ses églises, ses vignes, un moulin, des près, un marché et un port implantés aux confluent de l'Orne et de l'Odon, au milieu d'un maillage hydrographique complexe, fait de lacs marécageux.

Sous Guillaume, on décharge et on embarque les marchandises face au chevet de l'église romane Darnétal (remplacée par l'église Saint-Pierre). Les navires s'amarrant quant à eux au sud de l'Abbaye aux Hommes. Cette navigation s'explique par la multitude de bras d'eau qui serpentent au milieu de la ville. Cette situation se pérennise, le duc étant soucieux de conserver cours et rives pour surveiller le débarquement des marchandises. L'activité principale du port s'articule alors autour de l'exportation de la pierre de Caen, vers l'Angleterre essentiellement. Au XII^e siècle, on importe du vin et on exporte du blé, de l'orge (pour la bière), ou encore des harengs salés.

Des siècles durant, la navigation jusqu'à Caen par l'Orne se poursuit en dépit des aléas de ce cours d'eau tant nourricier que menaçant.

Des aménagements sont entrepris au XVI^e siècle avec le creusement de canaux de redressement ; mais le passage pour les grands voiliers demeure impossible. L'évocation d'une liaison aisée par voie d'eau devient ainsi primordiale pour la capitale bas-normande.

Le canal

Le port de Caen n'est pas situé en front de mer; il s'est développé le long du canal du milieu au XIX^e siècle. Ses infrastructures partent du bassin Saint-Pierre, en centre-ville, et se terminent 15km plus loin à Ouistreham, en épousant les contours d'une Presqu'île (d'une île devrions nous dire) façonnée par les aménagements successifs du génie humain.

En effet, à la fin du XVIII^e siècle, il apparaît comme vital pour le port de Caen de proposer une liaison par voie d'eau qui double l'Orne jusqu'à la côte (un projet envisagé en son temps par Vauban). Les bateaux de 300 tonneaux, par manque de voie navigable digne de ce nom et l'ensablement de l'estuaire, sont obligés de décharger leur cargaison dans l'extrémité aval de la basse vallée, au niveau de Ouistreham. Il faut assurer un débouché rapide du minerai de fer (dont le sol normand est riche) vers Caen et éviter, de fait, tout retard. Ajoutons à cela qu'il n'est pas rare de voir dans le port des navires échoués, ça et là, sur fond vaseux au moment des marées basses. En cette fin de siècle, le port caennais ne répond plus aux contingences commerciales de son époque, son trafic diminue au profit de Rouen, plus accessible aux navires de haute mer.

C'est à J.M.F Cachin que l'on doit le projet de canal le plus connu.

Daté de 1798, le plan de l'ingénieur baptisé « Plan général du cours de la rivière de l'Orne depuis Caen jusqu'à son embouchure à la mer » suppose le creusement d'un grand canal qui permet à tous les navires mouillant dans la baie de Colleville d'avoir accès à la capitale bas-normande.



Le port de Caen vu de la Prairie

Aussi ambitieux qu'il soit, le projet périclité. Les troubles politiques (guerres de la Révolution et de l'Empire) et les moyens financiers déficients ne permettent pas, dans l'immédiat, à ce projet d'être viable.

Il faut donc attendre 1857 (après une autorisation de 1837) pour que ce canal, longtemps espéré, puisse enfin voir le jour. L'Orne est dorénavant doublé d'un canal qui joint la ville à la basse vallée du fleuve.

Inauguration du canal de Caen à la mer, le 23 août 1857.

Les navires peuvent enfin être constamment maintenus à flot. Les travaux définitifs interviennent en 1860.



Chromolithographie extraite des « Nouvelles perspectives des ports de France dessinées pour le Roi, par N. Ozanne, ingénieur de la Marine, gravées par Y. Gouaz, 1787. Musée de Normandie – Ville de Caen

L'activité du port

Jusqu'à 1870, la Basse-Normandie riche en fer mais pauvre en charbon importe surtout ce combustible. A la fin du XIX^e siècle, l'activité du port est soutenue grâce à la reprise des exploitations des mines de fer de Basse-Normandie et à l'exportation du minerai en direction de Rotterdam et des ports anglais.



	Importations	exportations	total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1874	172 845	53 527	226 372
1880	271 531	51 601	323 132
1890	338 520	69 528	408.048
1900	421 701	146 417	568.150
1905	444 683	228 118	672.801
1906	482 523	260 865	743 388
1907	482 872	269 389	752 262

Tonnage effectif	Quantité de bois importée :
1900 : 568 000 tonnes	1874 : 12 000 tonnes
1949 : 1 000 000 tonnes	1890 : 40 000 tonnes
1955 : 2 000 000 tonnes	1891 : 51 000 tonnes
1985 : 2 000 000 tonnes	1892 : 20 000 tonnes
2000 : 2 600 000 tonnes	1911 : 16 000 tonnes
2006 : 3 925 133 tonnes	1912 : 19 000 tonnes
	1913 : 13 785 tonnes

Le tonnage triple entre 1880 et 1913. Le bassin Saint-Pierre devient insuffisant. Le nombre croissant de navires arrivant dans ce port dorénavant trop restreint, conduit à des retards dans les livraisons.

On décide logiquement une extension sur la rive droite du canal par l'élargissement de la berge. Les quais subissent ainsi des aménagements successifs. Une bande de maçonnerie longue de 500 mètres est construite en 1880 (autorisée par un décret de 1877 et complétée en 1880) .

Les fluctuations dans le tonnage du bois trouvent leur source dans divers paramètres : fluctuations de la demande, accumulations de stocks non écoulés, concurrence, droits de douanes qui apparaissent en 1892 pour l'essentiel.

Les navires qui accostent dans le bassin Saint-Pierre appartiennent pour beaucoup à la Société Navale Caennaise, créée en 1835 par la famille Lamy.



Dockers travaillant sur le port de Caen - Louis Bulot.
Esquisse sur toile, 1926 Musée de Normandie – Ville de Caen

Les travaux d'extension se poursuivent.

En 1906, une bande de 540 mètres est construite (il s'agit en fait d'un simple exhaussement d'une ancienne cale à bois). En 1914, de nouveaux projets d'agrandissement du bassin fleurissent. Le principal prévoit l'allongement des quais de 200 mètres vers l'Est.

Le début des travaux est effectif au début de la guerre 14-18.

Créés en 1912 par le sidérurgiste allemand Thyssen, hauts fourneaux et aciéries se développent le long de l'Orne sur le plateau est, entre 1920 et 1944. Des bassins sont

successivement aménagés pour améliorer les échanges, et la construction des chantiers navals suit. Les exportations des produits agricoles diminuent et le trafic de voyageurs disparaît avec la fermeture des deux lignes vers l'Angleterre (ligne Caen-Brighthon-Londres fermée en 1920 et Caen-Londres-Southampton fermée en 1925).



Le canal de Caen à la mer » édition des nouvelles galeries. Musée de Normandie – Ville de Caen

En 1936, l'Etat prend en charge le projet d'un bassin privé. Celui-ci est relié en 1937 à la l'entreprise sidérurgique (SMN) par une voie ferrée.

Avant la Seconde guerre mondiale, la Presqu'île ne connaît pas de bouleversements majeurs. Les Chantiers Navals Français s'implantent avenue Pierre Berthelot ainsi que la Société Commerciale et Maritime Normande. Les implantations industrielles ne suivent pas de schémas urbains continus et homogènes. La persistance d'espaces vides conduit à un isolement des industries.

L'après-guerre

Contrairement au reste de la ville, la zone portuaire a relativement peu souffert des raids de 1944. La plupart des installations portuaires sont en état de fonctionner. Ce qui n'est malheureusement pas le cas de la minoterie : située avenue Victor Hugo, celle-ci est totalement détruite par les bombardements. Remise en route assez rapidement, elle fonctionne de nouveau en 1948. La centrale électrique est aussi très éprouvée. Les chantiers navals ont fermé à cause de l'étroitesse du canal pour les nouveaux gabarits des cargos.

L'essor industriel se poursuit avec une phase d'extension de 1959 à 1970 (1958 restant un creux dans la vague industrielle). Jusqu'en 1973, quelques entreprises demeurent autour du bassin Saint-Pierre. Leur nombre diminue sensiblement par la migration de la plupart des installations sur la Presqu'île (en 1941-1942, 5 établissements implantés autour du bassin St-Pierre ; en 1973, ils ne sont plus que 3).

La fermeture de la SMN en 1993 met fin aux exportations de produits métallurgiques. Caen reste un port actif important occupant, par exemple, la cinquième place en France pour l'importation de bois exotiques et du nord. En 1986, le trafic de passagers connaît un second souffle avec l'ouverture d'une passerelle pour le car-ferry et d'une gare maritime à Ouistreham. Une seconde passerelle est créée en 1992, ce qui améliore la liaison avec l'Angleterre (ligne Caen-Portsmouth) : le million de voyageurs par an est ainsi dépassé. Le début des années 2000 renoue avec un trafic é qui valent à celui des années 90 où la SMN était encore active et le trafic transmanche en plein essor.

B. La Société Navale Caennaise



L'histoire de la SNC s'étend sur plus de 150 ans; elle a d'une certaine façon structuré le développement du port de Caen, l'activité de ses navires représentant une forte partie du transport effectué depuis le port. La famille Lamy joue un rôle primordial tout au long de cette période, notamment Gaston Lamy dont l'influence est allée au-delà de son entreprise.



Le siège de la SNC. Photo Démosthène

L'aventure industrielle débute en 1837 quand Jacques Edouard Lamy acquiert un sloop de 27 tonneaux, le "Julienne". Les travaux de percement du canal débutent la même année. La navigation se fait encore sur l'Orne non sans difficultés.

La société Lamy et Compagnie achète alors un deuxième puis un troisième bâtiment respectivement de 79 et 97 tonneaux.

Mais, comme le souligne l'ouvrage *Navale Caennaise, un siècle et demi d'histoire*, " la navigation n'était pas à l'époque un métier sans risque et malheureusement les cas de disparition inexplicables n'étaient pas rares" . C'est ce qui arriva à ces 3 premiers navires de la Compagnie.

Le premier trois-mâts fut le “Brave Lourmel”, d’une jauge de 477 tonneaux, fut probablement construit à Caen. Le chantier naval est situé au lieu-dit le “Poigneux”, cours Caffarelli, côté Vaucelles, face à la gare des chemins de fer de l’Ouest construite en 1857, sur l’autre rive de l’Orne.

La réalisation du canal a pris 20 ans, de 1837 à 1857. Une nouvelle étape pour le développement industriel de Caen commence. Progressivement les navires à vapeur remplacent les bateaux à voiles ; ainsi la société Lamy acquiert son premier vapeur le “Progrès”, en 1872, bientôt suivi du “Réveil” puis de “l’Actif”.

Les activités

De l’origine aux années 1870, les trafics des navires de la famille Lamy ainsi que ceux des navires d’autres familles d’armateurs caennais, se bornaient au petit cabotage maritime. Ces bateaux revenaient après de court trajets au port de Caen, ceci, pour les besoins de leurs propriétaires, en général négociants en produits très divers. Les Lamy, quant à eux, s’intéressaient au charbon, au bois, au sel. Dans les années 1870, ils s’orientèrent de plus en plus vers le négoce de charbons et, de ce fait, ils se mirent à en importer par voie maritime. Ils profitèrent, à la fin du 19^e siècle du développement des exportations anglaises car ils avaient su nouer, avec les exportateurs de ce pays voisin, des liens très confiants et solides.

Aux importations de charbons s’ajoutèrent en 1875, les exportations de minerai de fer bas-normand. Ce trafic maritime constitua pendant près d’un siècle, la base de l’activité de la flotte caennaise et la raison majeure du

développement régulier de l'armement qu'est aujourd'hui celui de la SNC.



Le Progrès voilier à vapeur mis en service le 14/11/1877

Fondation de la SNC en 1903

La croissance des activités conduit la famille Lamy à modifier les statuts de l'entreprise et à s'ouvrir à de nouveaux capitaux. La Société Navale Caennaise G. Lamy et Compagnie est fondée en janvier 1903, son capital est d'un million de francs. Monsieur Gaston Lamy qui en est le gérant, reste aux commandes de la société jusqu'à sa mort en 1951.

Le siège social et les bureaux de la société sont alors situés dans des bâtiments appartenant à la société Savare, quai Caffarelli. Il faut attendre 1938, pour que la SNC s'installe rue Dumont D'Urville.

A la veille de la Guerre 1914 -1918, la SNC dispose de 7 navires jaugeant 12 900 tonneaux. En 1913, elle a transporté 318 000 tonnes de charbon et 182 000 tonnes de minerais divers.

A la fin du conflit, la SNC ne disposait plus que de 3 navires jaugeant ensemble 5300 tonneaux. Sous l'impulsion de Gaston Lamy, la reconstitution de la flotte ne prend que quelques années ; dès 1926, la SNC se retrouve au niveau de 1914. A noter que la construction du Circell, navire de 3000 tonneaux, fut réalisée aux chantiers navals de Blainville.

La SNC poursuit son expansion en absorbant en plusieurs étapes entre 1928 et 1934 l'armement Bouet, société caennaise créée en 1903. Les statuts de la compagnie (dont la durée avait été fixée à 30 ans) arrivant à leur terme, une société anonyme est alors créée : Gaston Lamy en devient le PDG en 1936.



Monsieur Gaston LAMY en 1914

La crise économique des années 30 épargne relativement la SNC, moins touchée que ses concurrents, grâce à sa stratégie commerciale qui privilégiait des contrats durables avec ses clients. Certes, cela créait des obligations dans la régularité du service, mais une garantie dans la pérennité des contrats. Les conditions de travail du personnel étaient difficiles, mais la SNC sut mettre en place une politique sociale de primes et de congés, en avance sur les mesures mises en œuvre en 1936. En 1938, la SNC installe son siège social au 17 rue Dumont D'Urville.

Le rôle de la SNC dans le trafic du port de Caen est important puisque ses navires assurent 75% du tonnage transporté. La stratégie de Gaston Lamy est essentielle ; il est aussi trésorier de la Chambre de Commerce et favorise le développement d'emprunts permettant de financer la prolongation des quais, l'achat de grues, l'élargissement du canal et des ponts par exemple. Les droits de port qui finançaient ces programmes étaient supportés pour l'essentiel par les navires de la flotte de la Navale Caennaise.

La guerre de 1939 -1945

Dès le début du conflit, les navires de la SNC sont réquisitionnés. A la signature de l'armistice, 3 unités sur 17 ont été coulées. Le "Niobe", qui transportait 800 réfugiés et 19 marins, a sombré auprès du Havre. Seuls 2 marins et 9 passagers seulement furent sauvés.

Une partie de la flotte se trouvant en Angleterre au début des hostilités, est récupérée par les alliés. Huit cargos sont affectés en Méditerranée et contribuent au ravitaillement de la zone libre jusqu'en 1942, date à laquelle ils furent confisqués par les Allemands, sauf le "Gallium" qui parvint à rallier les F.F.L. Gaston Lamy, fut emprisonné par la Gestapo, de novembre 1942 à février 1943.



Les premiers bureaux de la SNC situés sur le terrain SAVARE.



Le Gallium vapeur charbonnier mis en service en 1923
Passé en Algérie aux Forces Françaises Libres le 8/11/1942.

A la Libération, le siège social et les ateliers étaient complètement détruits ; il fallait comme en 1919 tout reconstruire. 5 navires, sur les 17 en service, sont présents mais en fort mauvais état. Le renouvellement de la flotte se fit partiellement dans le cadre du plan Marshall, l'Etat confiant des navires en gérance à la SNC. Ainsi dès 1951, la SNC a retrouvé ses positions commerciales d'avant-guerre.

Sous l'impulsion de G. Guillin, la flotte est modernisée : 7 nouveaux navires sont acquis entre 1952 et 1957. Le nouveau siège social est inauguré en 1957, à l'angle des rues Dumont D'Urville et Pierre Berthelot.

Les années 50 sont aussi celles d'une mutation de la flotte. Les navires polyvalents capables de transporter à la fois des pondéreux et des marchandises diverses sont progressivement remplacés par des navires spécialisés pour

les différents trafics. En 1960, au terme de cette mutation, la Navale était à la tête d'une flotte de 27 navires en exploitation, 6 en gérance, et 6 en construction.

La politique de diversification

La SNC se lance dans la création de filiales liées ou non aux activités maritimes. En 1967, le Groupe SNC est composé de 30 sociétés ; citons notamment les plus anciennes la SOGENA (Société de Gérance et de Navigation) spécialisée dans les activités portuaires, toujours en activité et qui occupe l'ancien siège de la SNC. La SOFRINO (Société Frigorifique de Normandie), spécialisée dans la logistique frigorifique.

Sur le plan économique, le déclin des mines de fer bas-normandes, l'abandon du charbon par les particuliers et par EDF et Gaz de France, entraînent une baisse très importante du trafic traditionnel de la SNC. Les difficultés économiques ont été croissantes, en dépit des efforts faits par la SNC pour se maintenir sur quelques secteurs jusqu'à la fin des années 1980. En 1988, les héritiers de Gaston Lamy vendent leurs actions au groupe Delmas Vieljeux, société qui fut elle-même rachetée par le groupe Vincent Bolloré.

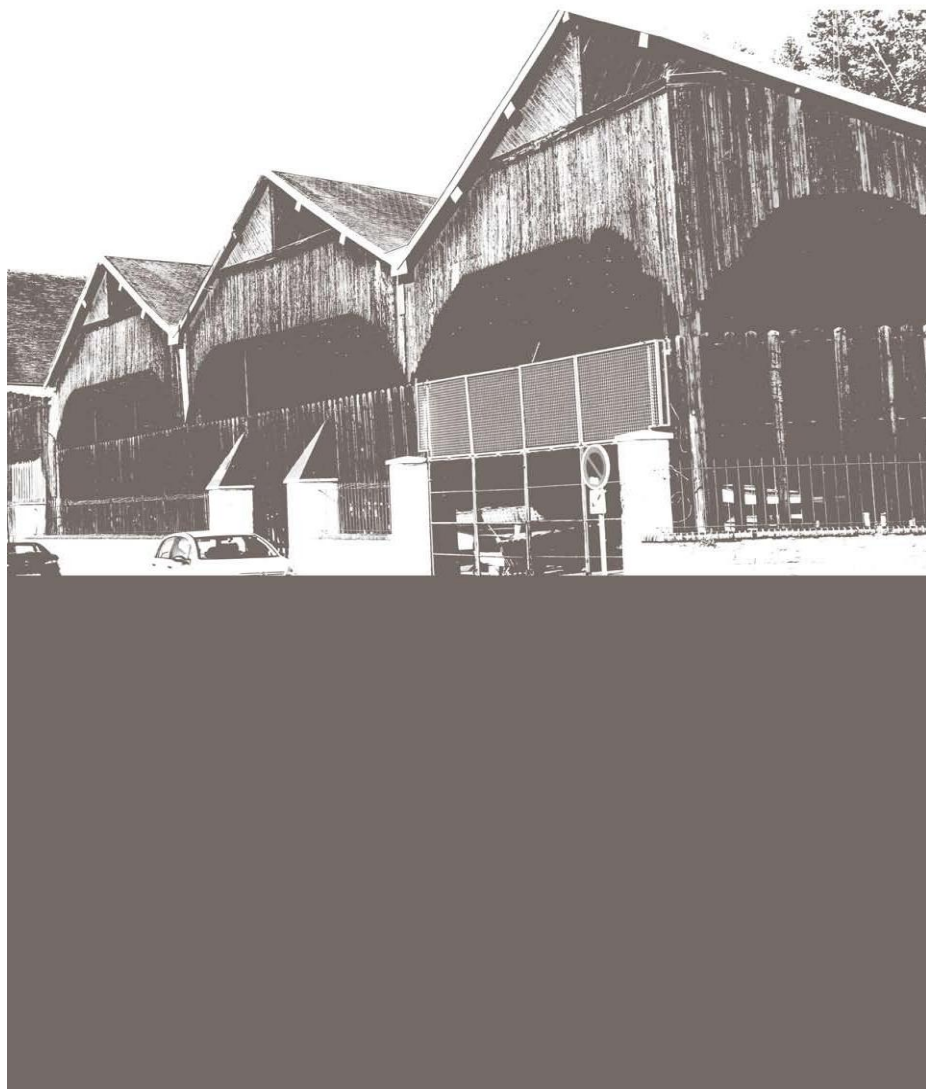
Notons que 20 ans après sa disparition sur le plan économique, la SNC demeure fortement présente dans la mémoire des Caennais, notamment à travers son siège social.



Alcée 2 Cargo à marchandises diverses avec
cuverie et chambres frigo.

*Nous remercions l'association des anciens de la Navale Caennaise qui nous
a autorisés à reproduire les photographies présentées.*

C. Savare le bois du nord



Extrait des Mémoires de M. Jean Collin, dont le père était comptable chez Savare de 1904 à 1955

« Vingt jours après avoir obtenu son diplôme, le 1er août 1901, papa entrait comme “surnuméraire” à la Trésorerie Générale, c’est-à-dire comme auxiliaire. Il y resta jusqu’au 31 décembre 1903. Son certificat de travail, signé du Trésorier Payeur Général, indique qu’il a travaillé avec bonne volonté et qu’il fut exact, assidu et sérieux.

Le 2 janvier 1904, il était engagé par Monsieur Louis Savare. Il resta dans l’établissement jusqu’à son départ pour l’armée en 1907 ».

La Maison Savare était une vieille institution caennaise, aujourd’hui installée à Moul. Le 26 mai 1858, Louis Savare achetait une entreprise de négoce de matériaux de construction tenue par les sœurs Dupere-Crestey, quai de la Londe.

Cette enseigne existait depuis le tout début du XIX^e siècle.





Pendant trois générations, la famille Savare gère l'entreprise qui se spécialisa très vite dans l'importation des bois du Nord (Finlande, Norvège, Suède) pour la menuiserie et ceux de Pologne et de Russie pour la charpente.

L'établissement comprit bientôt une deuxième scierie où l'on fabriquait des lames de parquet, grâce à l'énergie de récupération venant des chutes de bois, de la sciure et des copeaux brûlés dans une fournaise.



L'entreprise comptait 150 salariés annuels. Lors de l'arrivage de gros bateaux, comme tout le bois en vrac était déchargé manuellement, il fallait embaucher du personnel occasionnel, parfois jusqu'à 150 personnes!

Louis Savare fut élu conseiller général du Calvados et président de la Fédération française des importateurs de bois du Nord (1895-1920).

« Il fut très ouvert socialement, très en avance sur son temps. Ainsi, tout le personnel en poste depuis plus de deux ans

recevait-il une participation aux bénéfices de la société de 10 pour cent. Papa n'eut qu'à se louer de l'attitude de son patron. Comme il était de santé délicate, il lui arrivait fréquemment de manquer, quelquefois plusieurs semaines de suite. Il était cependant intégralement payé. Pendant la Grande Guerre, maman perçut la moitié du salaire de papa. Grâce à Louis Savare qui créa une Société Mutualiste, son personnel put adhérer à la caisse chirurgicale du Calvados, avantage social énorme fort apprécié avant la naissance de la Sécurité Sociale (1945). Il fit également bénéficier ses employés de logements sociaux ».

Pendant la Première guerre mondiale, la société fut durement touchée. D'une part, l'importation de bois du Nord fut presque interrompue, et d'autre part, le fils aîné de Monsieur Savare appelé à succéder à son père, fut tué au front en 1918.

A partir de 1921, la société eut des relations privilégiées avec la Norvège en s'associant avec la famille Hrag. Il y eut alors des directeurs norvégiens : Hasley (1921-1939), Hoyer (1939-1961), Amundsen, le neveu du célèbre explorateur (1961-1969). Succédant à Christian Hamel, c'est aujourd'hui Joël Landrieu qui est directeur, et comme ses prédécesseurs, Consul de Norvège pour la région.

La Seconde guerre mondiale porta un nouveau coup à la société qui assura sa survie en négociant le bois français. Autre coup dramatique, le frère cadet de Louis Savare, colonel fut tué au front en juin 1940.

Après la Libération, la société se lança dans les produits transformés. Faute de place suffisante, quai Caffarelli, l'usine de Moulit fut construite entre 1973 et 1975. On y fait, entre autres, des charpentes industrielles, livrées directement sur les chantiers.



Le pavillon Savare. Photo Démosthène

« Aujourd'hui, depuis 1990, il ne reste presque plus rien des anciens bâtiments qui ont été rasés à l'exception de la vieille maison où étaient les bureaux. Ils abritaient la direction (Monsieur Amundsen), le fondé de pouvoir (Monsieur Cogny et, avant lui, Monsieur Rousseau) et le bureau de papa. Il y passa toute sa vie professionnelle comme comptable. J'ai toujours été en admiration devant papa quand je le voyais additionner des chiffres sur toute la hauteur des pages de ses registres. Il glissait rapidement son crayon violet (un crayon-encr, comme il l'appelait) de haut en bas de la colonne, et il posait le résultat. Il était plus rapide qu'une machine à calculer d'aujourd'hui.

Son écriture était magnifique. Il calligraphiait aussi bien en gothique qu'en ronde. Le père David de Venois, celui qui

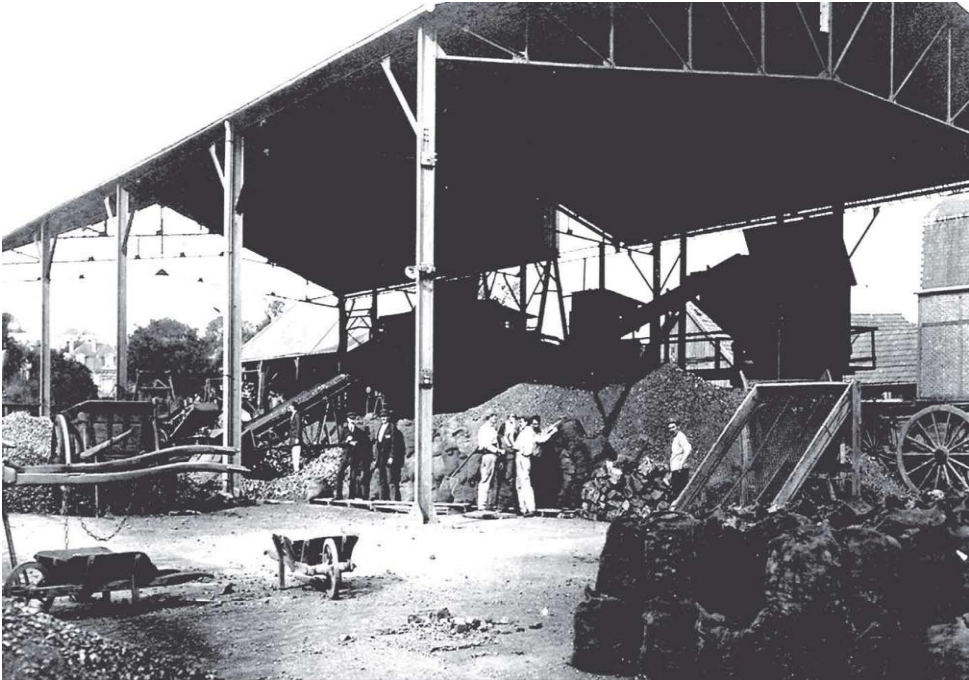
utilisait des chevaux pour le transport des marchandises au grand dam des automobilistes caennais, l'avait surnommé « l'écrivain ». Quand papa commençait la première lettre de ce qu'il voulait écrire, en particulier les factures de chez Savare, il avait l'habitude de faire quelques voltes avec sa plume en l'air, pour donner le bon élan à ses doigts. C'était impressionnant.



Les hangars Savare. Photo Démosthène

Il ne quitta qu'en mars 1955, après 51 ans de présence. Le 16 juillet 1954, il reçut la médaille de Vermeil décernée par le Ministre du Travail pour commémorer ses cinquante ans de fonction. La maison Savare offrit un banquet à l'ensemble de son personnel, et papa fut chargé, comme l'un des plus anciens de la maison, de prendre la parole au nom de tous.»

D. France Charbons



Le charbon, principale source d'énergie

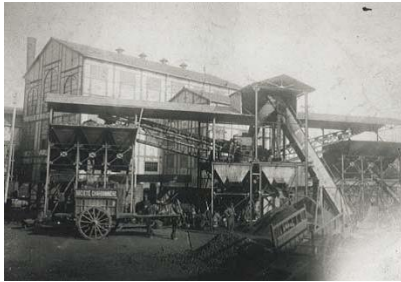
Le développement de l'industrie au XIX^e siècle et dans la première partie du XX^e, consacre le charbon comme principale source d'énergie, ce à quoi s'ajoute son usage en chauffage domestique.

Il nous vient de presque toute l'Europe et son transport se fait principalement par voie d'eau et chemin de fer. A Caen, les charbonniers sont installés sur le bassin Saint-Pierre, puis sur le Nouveau Bassin. La question du transport est telle, qu'un négociant en charbon, M. Lamy, est à l'origine de la création de la SNC (Société Navale Caennaise) devenue une des principales flottes commerciales du pays. La SNC n'existe plus aujourd'hui juridiquement, mais des descendants de Gaston Lamy sont toujours des entrepreneurs actifs.

France Charbons et Les combustibles de Normandie font partie du groupe Lamy ; la holding est dirigée par Hubert Lamy et Michel Lamy.

La première entreprise de charbon, la société Verel, s'installe quai de la Londe. Elle fut reprise par la société Allainguillaume en 1882. Ensuite, les charbonniers créent sur le nouveau bassin, trois entreprises importatrices de houille :

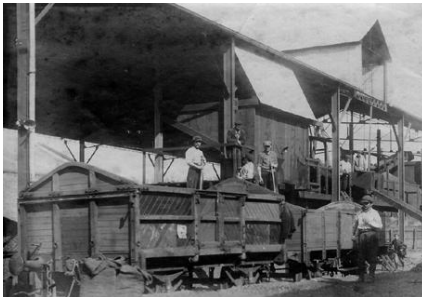
- La Société Charbonnière du Calvados
- La société Patin Allainguillaume
- La société Lamy.



HIVER 1914-1915

Prix-Courant (sauf variation)

Charleroi extra, gaillette (les 1.000 kilos)	72 fr.
— gailletins	74 »
— tête de moineau	74 »
— braisette	68 »
Anthracite belge	—
— anglais extra	78 »
Grains d'anthracite	68 »
Gailletins d'anthracite anglais	74 »
Boulets	58 »
Charbon de restaurant	64 »
Grosses briquettes	52 »
Coke Aultzer	56 »
Poussier charbon de terre	28 »
Coke de gaz, n° 0 Phecto.	2 40
— n° 1	2 35
— n° 2	2 30
Grésillon	2 1



Photos France Charbons

Concentration des entreprises et baisse d'activité

En 1961, les trois entreprises fusionnent pour former Les Combustibles de Normandie(LCN).C'est en 1997 qu'est créée France charbons, filiale des Combustibles de Normandie. S'y ajoute, l'entreprise Charvet du groupe Total située à Rouen. Le but est de distinguer les combustibles solides et les combustibles liquides (fuel). France Charbons en 2007 la dernière entreprise à agglomérer du charbon en France. La seule concurrente est une société allemande Sofia Jacobat.

La production d'agglomérés est en baisse constante, de l'ordre de 12% par an depuis une vingtaine d'années. Les habitations ne sont plus conçues pour être chauffées au charbon et la dernière mine française est fermée en 2004. Le charbon importé actuellement vient de Chine et du Pays de Galles.

Il y a charbon et charbon: celui extrait de la mine, dont l'antracite est le meilleur exemple (réputé pour ses qualités calorifiques), et les boulets et briquettes fabriqués à partir des « fines » qui sont agglomérées avec un liant, le brai (résidu de distillation du coke de houille), qui sert de liant dans la fabrication des boulets et des briquettes.

Outre la production d'agglomérés, France Charbons distingue plusieurs activités:

- le lavage du charbon: cette opération en améliore les qualités ;
- le criblage: il consiste à trier les morceaux de charbon par taille. Quelle que soit sa qualité, le charbon peut être commercialisé en vrac ou en sac de 25kg ;
- l'opération d'ensachage est maintenant complètement automatisée, alors qu'elle nécessitait autrefois une main d'œuvre importante.



La fabrication des agglomérés cessant, les autres activités de traitement du charbon peuvent se poursuivre.

Si le dernier bateau de « fines » est venu à quai début 2007, cela ne signifie pas de manière absolue qu'il n'y aura pas de nouveaux bateaux, en dépit de la fermeture du site prévue et de sa reconversion engagée.



Une vingtaine de personnes est encore en activité. Cinq partiront en retraite d'ici la fin 2008. Plusieurs postes sont très spécialisés comme pressier ou conducteur de four de séchage qui nécessitent un long apprentissage. Les salariés concernés auront leur emploi maintenu tant que l'entreprise sera en activité.

Aujourd'hui l'entreprise occupe 6,75 ha de la Presqu'île, dont une partie est polluée notamment par le brai.

Un nouvel usage des terrains exige une décontamination. Plusieurs normes de dépollution existent en fonction de l'usage prévu des terrains. France charbons s'engage à une dépollution maximum qui peut permettre par exemple l'implantation de jardins potagers ou de terrains de jeux pour les enfants. Ces normes sont moins contraignantes pour construire des parkings ou des immeubles d'habitation.

Les travaux de dépollution ont commencé sur une profondeur qui peut atteindre 2,50m selon l'usage antérieur du terrain. La terre mélangée au brai est triée. Le brai ainsi recyclé, est réutilisé dans la fabrication des boulets.



Les travaux de dépollution. Photos Démosthène



L'importation de la houille a occupé longtemps une place prépondérante dans l'activité du port de Caen, notamment pour les besoins de la SMN.

1951: 444 862 T dont 332 332 pour la SMN

1952: 727 542 T dont 587 805 pour la SMN

1954: 646 004 T dont 498 456 pour la SMN

En 1952, le bulletin de la Chambre de Commerce de Caen note : « en 1952, les importateurs caennais fabricants d'agglomérés ont reçu 37 093 tonnes de charbon par wagon en provenance des USA et déchargées à Cherbourg. Ils ont reçu également 73 095 tonnes de fines françaises provenant des mines nationalisées et non nationalisées. Le total du tonnage passé à l'agglomération s'élève donc à 160 637 tonnes dont 50449 tonnes seulement ont été reçues par le port de Caen ».

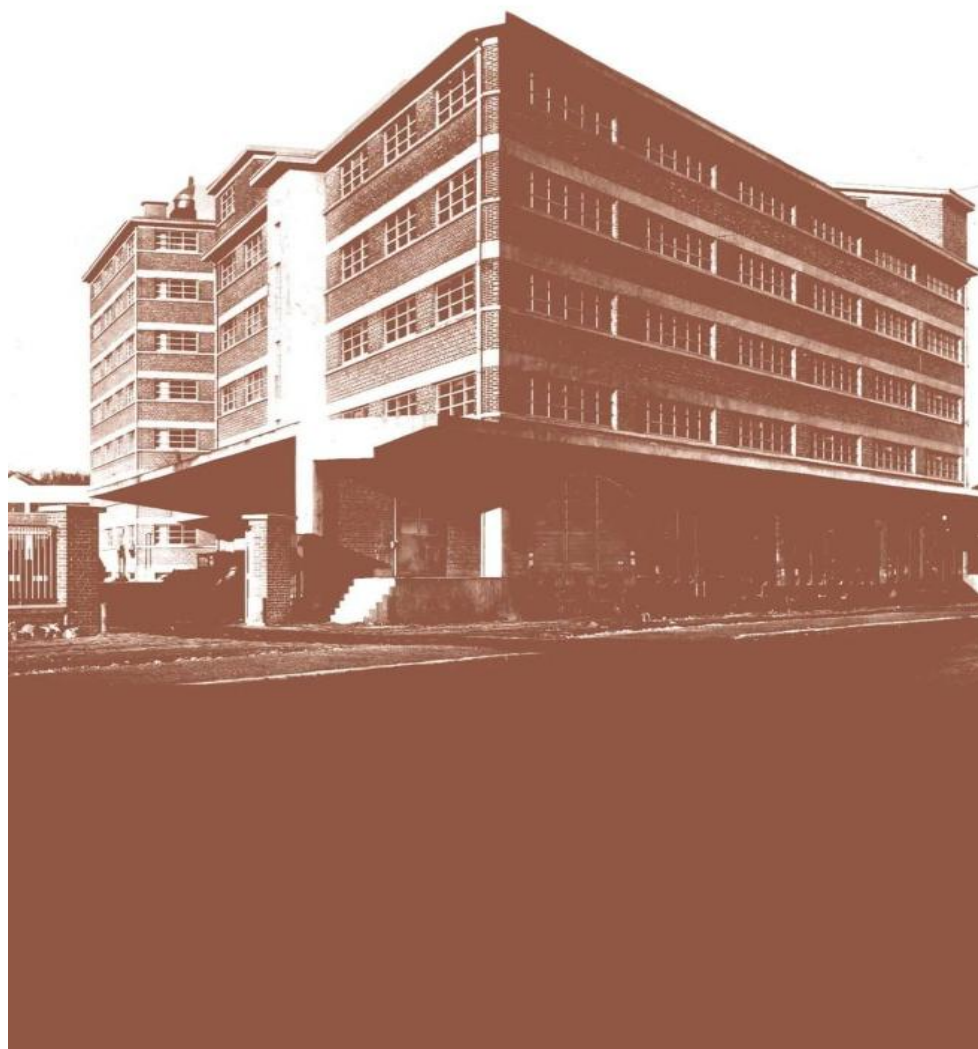
Ainsi le port de Caen n'avait pas le monopole de l'importation du charbon. Par ailleurs, nous avons une base de comparaison avec les tonnages actuels traités à France Charbons:

12 000 tonnes, au regard des 160 000 tonnes en 1952.

	1968	1972
<i>Nb d'établissements</i>	4	4
<i>Total des salariés</i>	198	186
<i>Cadres</i>	23	18
<i>Employés</i>	61	50
<i>Ouvriers</i>	114	118
<i>Hommes</i>	173	166
<i>Femmes</i>	25	20
<i>Durée moyenne hebdomadaire du travail</i>	52 H	50 H

Les effectifs salariés dans l'industrie charbonnière en 1968 et 1972

E. La minoterie de 1880 à nos jours



En 1880, Charles Anger petit meunier des bords de l'Orne à Bully, s'associe avec le fils de son propriétaire pour créer un moulin rue Victor Hugo, sur le port de Caen, à proximité de la future usine électrique.

A cette époque, la France comptait environ 50000 moulins dont 2000 à vapeur. Dix moulins traditionnels (hydrauliques) étaient installés sur le cours de l'Orne entre Evrecy et Bully.

En 1915, célibataire sans enfant, il cède son moulin à ses deux neveux Edmond et Joseph Lemanissier. Joseph est docteur en médecine et grand père de l'actuel directeur. La raison sociale devient : E et J Lemanissier.



Le moulin de Caen endommagé par les bombardements du 6 juin 1944.

Le moulin passe alors des meules aux broyeurs à cylindre et fonctionne exclusivement à l'énergie électrique (tout premier client de la Société d'Electricité de Caen) et sa capacité d'écrasement est de 50 tonnes de blé par 24 heures.

En 1926, Jean Dupuis, issu d'une famille de meuniers de Seine-Maritime et diplômé de l'Institut Catholique des Arts et Métiers et de l'Ecole Française de Meunerie, se voit confier la direction de l'entreprise par les frères Lemanissier. Jean Dupuis engage rapidement une modernisation de l'entreprise et entre dans le capital de la société en 1934. Il fait construire des silos à blé d'une capacité de 1100 tonnes, portée à 2200 en 1936. La production passe à 50 tonnes par jour.

Les bombardements de juin 1944 provoquent l'incendie du moulin.



La reconstruction demande plusieurs années, en raison de l'importance du déblaiement de toute la ville de Caen mais aussi parce que les matériaux de construction étaient introuvables.

En octobre 1948 le moulin redémarre sous l'enseigne de la Minoterie Lemanissier - Dupuis.

Jean Dupuis est toujours aux commandes de l'entreprise. Une nouvelle évolution technique est engagée. Le transport par élévateurs est remplacé par un système pneumatique. Une installation d'étuvage des farines est montée en 1952 pour assurer de nouveaux débouchés à l'exportation. Sa capacité d'écrasement est de 75 tonnes de blé par 24 heures ; c'est le premier moulin de cette importance en France à utiliser un circuit de manutention pneumatique des farines.

En 1955, son fils Jean-Paul Dupuis, ingénieur ICAM et EFM, entre dans l'entreprise dont il deviendra cogérant en 1964 et directeur en 1970.

En 1986, la SA Lemanissier-Dupuis intègre le groupe familial Celbert (Francine), qui, après l'acquisition des moulins de Saint Gabriel Brécý, fusionne les deux entités à Caen et crée AMO Moulin de **Calix**.





La minoterie de Caen dans les années 1950

La minoterie de Caen en 2012



Photo Démosthène

Le Moulin transforme le blé tendre en farine destinée exclusivement à l'alimentation humaine.

Au cours des 60 années passées à la direction des Moulins de Caen, les familles Dupuis et Lemanissier ont poursuivi leur action dans trois directions :

- La modernisation de l'outil de production qui a permis à l'entreprise de garder sa place alors que la profession a dû faire face à une double évolution : diminution de la place du pain dans l'alimentation humaine et croissance de la capacité d'écrasement. La suppression des opérations manuelles du grain dans les minoteries, depuis la réception du blé jusqu'à la livraison des farines, a permis des gains de productivité tout en maintenant l'effectif stable.

- La restructuration de la profession : une politique de rachat de moulins a été poursuivie pendant 50 ans de telle sorte qu'aujourd'hui il ne reste que deux moulins en activité dans le Calvados, l'un à Etouvy et l'autre à Caen.

- La politique sociale : l'entreprise a eu le souci d'améliorer les conditions de vie du personnel de l'entreprise. Quelques exemples parmi d'autres : achat de terrains à Venox pour la création de jardins potagers destinés au personnel ou encore la création d'une caisse de solidarité à gestion paritaire afin de couvrir les risques maladie du personnel de l'entreprise.

La Minoterie en quelques chiffres

Les exigences des clients d'AMO obligent l'entreprise à s'approvisionner exclusivement en Beauce et la production des farines se répartit de la façon suivante :

40% destinée à 500 boulangers artisans de la région bas-normande.

40% vers les industriels bas-normands de l'agro-alimentaire : biscuiterie Mont Saint Michel, biscuiterie Jeannette...

15% destinée au groupe Celbert pour la fabrication par exemple de la farine fluide de marque Francine.

5% à l'exportation vers l'Afrique de l'Ouest, l'Océan Indien et les Antilles.

Le moulin écrase 75000 tonnes de blé par an, pour produire 57000 tonnes de farine.

L'entreprise fait travailler 70 personnes dont environ une vingtaine de prestataires de service.

Aujourd'hui le groupe familial CELBERT est le quatrième groupe français et le moulin de Caen fait partie des grosses unités françaises; son débit est de de 300 tonnes par jour.



**Le Groupe Celbert,
l'attachement à une tradition
de qualité et de service.**

PRODIGES

Groupe Celbert : 20, rue de la Gare - 51220 Maure-de-Bretagne - Tél. : 02 99 14 03 81 - Fax : 02 99 14 03 82
Visitez notre site Internet : www.ajmo-fz.com

Groupe Celbert, jour après jour, faisons avancer la tradition.

Pour se développer dans le bon sens, il faut être à l'écoute des besoins de ses clients, cerner les désirs des consommateurs, anticiper les tendances du marché... et savoir des chemins balisés. Cette stratégie d'innovation est la clé de voûte de la réussite du Groupe CELBERT. Elle s'est traduite par la création, au fil des années, de produits, de services et de marques leaders sur tous les marchés :

- Francine, la farine grand public par excellence.
- Treblec, une farine de blé noir... priseée des ménagères comme des professionnels.
- Banette, pour les artisans boulangers.
- Melix, un grand nom des farines composées.
- Lemaire, un grand nom sur le marché du biologique.

GROUPE CELBERT

En 2008, la famille Celbert quitte la meunerie et cède l'ensemble de ses moulins au groupe coopératif agricole

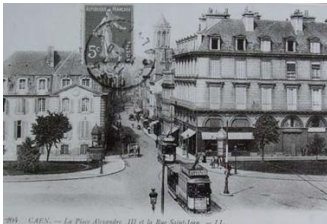
AXEREA

F. L'énergie électrique à Caen





Le poste de transformation de l'avenue Victor Hugo, avant et après modernisation



C'est à partir de 1891 que la ville de Caen décide de s'éclairer à l'électricité. Une concession est établie au bénéfice de la Compagnie Nationale d'Electricité.

Une filiale locale est créée en 1893: la Société Régionale d'Electricité, Réseau Normand, la SRE qui deviendra en 1909 la S.E.C (Société d'Electricité de Caen) jusqu'à la nationalisation en 1946.

La production est assurée à partir de juin 1894 par la centrale construite promenade du Fort, baptisée le jour de son inauguration par l'évêque de Bayeux.

Une deuxième centrale rue Fresnel est mise en service le 2 décembre 1901. Sa construction a été rendue nécessaire pour alimenter le réseau de tramways électriques :

Ligne 1 : de Gare Etat à la gare Saint Martin

Ligne 2 : de l'octroi de la rue de Falaise à la Maladrerie

Ligne 3 : du Pont de Courtonne à Venoix

Ligne 4 : de la Gare Etat à la rue de Bayeux

Suite à des défauts de construction, la vie de cette centrale fut brève. A partir de 1917, elle n'est plus opérationnelle; mais il faut attendre 1949 pour la démolition des bâtiments.

Les travaux d'aménagement de la centrale de la Presqu'île rue Victor Hugo, débutent en 1911; la mise en service est effective en 1913. Une statistique du ministère de la guerre établie en 1918 nous apprend qu'elle dessert 4995 clients soit 67800 lampes et 639 moteurs.

La Société d'Electricité de Caen dans les années 30

Les tarifs, pour l'éclairage étaient de 0,07 F les 100 W de 1917 à 1930 ; pour le chauffage et la force motrice, ils étaient de 0,004 F les 100 W.

La capacité de production de la centrale ne cesse de s'accroître jusqu'en Juin 1944 ; les bombardements de la ville de Caen n'épargnent pas la centrale de l'avenue Victor Hugo. Le 7 juin, elle n'est plus en état de produire.

En 1937, est installée la première chaudière alimentée au fuel. Jusqu'à cette date, seul le charbon était utilisé comme combustible.



Photo
Archives
municipales
de Caen

Dès juillet, un plan de réparation est adopté et mis en œuvre avec l'aide de l'armée britannique. En 1945, la centrale a été en capacité de fournir 6MW.

Une nouvelle unité de production est créée en 1950, au titre des réparations allemandes. Le matériel de la centrale souterraine de Mannheim est démantelé et réinstallé à Caen en 1950.



Bombardement de la centrale électrique de l'avenue Victor Hugo le 6 Juin 1944

Ces deux unités de production deviennent de moins en moins rentables. La "vieille" est arrêtée en 1960, la centrale de Mannheim est déclassée en 1972 et démolie en 1977.

La Caisse d'Action Sociale s'installe dans les bureaux et dans les laboratoires de la centrale jusqu'en 1985.



Grévistes à la centrale de l'avenue Victor Hugo en 1951 ou 1953

Pendant un demi-siècle, la production d'électricité est réalisée de façon autonome par les centrales de Caen. A la fin du XIX^e siècle, une capacité de production de 334 KW suffisait aux besoins ; un siècle plus tard, en 1987, la puissance maximum était de 82,9 MW. Pour répondre à cette croissance de la demande, l'interconnexion des réseaux a été développée, condamnant les petites centrales, et consacrant les centrales nucléaires.

Actuellement, le site de l'avenue Victor Hugo abrite le poste de transformation THT / MT (Très Haute Tension, Moyenne Tension) et l'agence de conduite régionale, qui contrôle par télécommande tous les appareils de coupure du réseau bas normand. Le poste de transformation de 220 000 Volts en 20 000 Volts alimente la plus grosse partie de la Ville de Caen

Du temps où on produisait de l'électricité sur la Presqu'île

Témoignage d'un employé ayant passé 34 années dans cette activité

« Après une formation d'électricien suivie à l'Usine des Hauts Fourneaux et une expérience de six mois à l'Usine Electrique de l'Ouest, j'ai décidé, à l'âge de 25 ans, de retourner à l'usine électrique aussitôt après la guerre, malgré les nombreuses opportunités offertes dans le bâtiment pendant la période de la Reconstruction.

En 1945, on a relancé les vieux alternateurs qui tournaient au charbon et dataient d'avant la guerre. Puis, en 1950, on a démarré la nouvelle centrale, fonctionnant au fioul et qui était à la pointe de la technologie. Le rendement était grandement amélioré grâce à l'élévation du point de vapeur à 500 degrés :

350g de fioul suffisaient à produire 1kW .Dans les années cinquante, l'usine a été intégrée au groupe EDF.

Suite à l'arrêt de la production d'électricité dans l'usine de Caen, j'ai terminé ma carrière dans les services administratifs des locaux EDF situés Promenade du Fort. Sur la Presqu'île, seuls les transformateurs sont encore visibles aujourd'hui. »

Les métiers exercés au sein de l'usine électrique

Sur une photo tirée des archives de l'Usine électrique, notre ancien électricien situe sans la moindre hésitation et avec un vif intérêt, chacun de ses différents compagnons posant devant l'entrée de l'usine.

«Les chaudronniers étaient les plus exposés au danger car ils devaient intervenir sur la tuyauterie de la chaudière atteignant une température très élevée. Nous étions parfois appelés la nuit pour des opérations de dépannage.

Différents corps de métier étaient représentés sur le site. Il y avait des menuisiers, des électriciens, des chauffeurs chargés de la surveillance de la chaudière, des contremaîtres, des techniciens et des laborantins chargés de la production d'eau déminéralisée à partir de l'eau extraite de l'Orne. On faisait aussi appel à de la main d'œuvre occasionnelle proposant ses services à la journée sur les quais pour le déchargement du charbon nécessaire au fonctionnement de la chaudière et acheminé par bateau depuis la Pologne. Parfois, certaines personnes étaient chargées d'inspecter les lignes électriques de Caen à Argentan.»

Les conditions de travail

«J'ai exercé de nombreux métiers dans l'usine. Les appels à candidature permettaient de changer de métier au fil de sa carrière ; il suffisait de répondre aux critères et d'être disponible. J'ai terminé ma carrière dans les bureaux en tant que contremaître sécurité. Je conserve malgré tout le souvenir de conditions de travail particulièrement difficiles. Certains furent victimes d'accident du travail, d'autres prenaient des risques incroyables lors des interventions de dépannage de la chaudière. Tous, nous étions aussi plus ou moins exposés à l'amiante de la chaufferie. Les revendications des grèves des années cinquante portaient justement sur l'amélioration des conditions de travail et une hausse des salaires.

Ainsi, je me rendais à pied à mon travail depuis la rue du Gaillon jusqu'à la rue « Sans-Joie »! C'était le nom donné au passage formé par l'espace entre le bâtiment de l'ancienne centrale et celui de la nouvelle centrale. Quelqu'un avait eu l'idée d'accrocher un panneau bleu de signalisation de nom de rue à l'entrée du passage. Il est resté accroché...en souvenir. Symbole de la pénibilité des tâches et de l'ambiance chaleureuse au sein de l'usine.»

G. Le marché de gros



Avant la guerre de 39-45 le boulevard Leclerc n'existait pas. De la place Gambetta au chevet de l'église St Pierre se succédaient le boulevard du théâtre et le boulevard St Pierre. L'impasse Sohier longeait et longe toujours l'église St Pierre entre la rue Montoir Poissonnerie et l'actuel boulevard des Alliés (ex boulevard St Pierre)

Le marché de gros jusqu'aux années 80

Avant la guerre

Le marché de gros se situe à l'emplacement de l'actuel boulevard Maréchal Leclerc jusqu'au Bassin de plaisance.

Témoignage de Monsieur Jean Genestar, issu d'une famille de détaillants en fruits et légumes, grossiste au Marché de gros de 1938 à 1980.

«Dès quatre heures du matin, les grossistes installaient les bascules, les stands tout le long du boulevard Maréchal Leclerc. Notre boutique étant située à proximité, nous pouvions réapprovisionner le stand au fur et à mesure des ventes. A 8 heures, le boulevard devait être libéré.»

Du boulevard du Maréchal Leclerc à l'emplacement actuel, rue de Cardiff

Pendant la guerre, la Mairie décide de déplacer le marché de gros au lycée Malherbe (actuel Hôtel de Ville) pendant deux ans, puis Quai de la Londe dans le bâtiment de l'usine de charbonnage Allain Guillaume qui avait été réquisitionné.



Le marché de gros avant et après la guerre 39-45
Photo Démosthène

Provenance des marchandises vendues au Marché de gros.

Pendant la guerre de 39-45, Jean Genestar assure la gestion du commerce familial. Disposant d'un laissez-passer en tant que négociant professionnel, il pouvait passer en zone libre et s'approvisionner auprès des producteurs du sud de la France. Certains contacts établis au préalable par son père et renforcés pendant la guerre perdureront bien après.

«Nous achetions les fruits dans le Sud de la France, le raisin dans l'Hérault, les abricots en Ardèche, les pêches et les melons dans le Lot et Garonne. Les oranges étaient achetées à quai soit dans le port du Havre ou sur le port de Marseille dans lequel on trouvait tous les produits d'Afrique. Nous nous fournissions en régimes de bananes dans le port de Dieppe. Les légumes étaient généralement produits par les maraîchers de la région bas-normande ou de Bretagne (carottes, choux-fleurs, artichauts). Les fraises provenaient de Plougastel.»

Après la guerre, Jean Genestar et son frère s'associent et créent Genestar Frères SA. Les deux frères deviendront responsables du syndicat des grossistes du Marché de gros et sauront développer l'entreprise familiale notamment en se répartissant judicieusement les activités.

«L'entreprise fonctionnait 24 heures sur 24. Je commençais ma journée vers 23 heures et retrouvais à la gare de Caen nos employés pour le déchargement des marchandises. A deux heures, les employés devaient avoir terminé l'installation des marchandises au marché pour les premières ventes aux demi-grossistes de la région. Ensuite, jusqu'à 10h, se succédaient les ventes aux détaillants (de 4h30 à 7h) puis aux

restaurateurs et économes des collectivités (de 7 à 10h). Mon frère rejoignait le marché de gros vers 8 heures. Vers 9 heures 30, je m'éclipsais de la vente et contactais nos fournisseurs pour leur passer de nouvelles commandes et m'assurer du bon déroulement des expéditions de la journée. Mon frère assurait de son côté les dernières ventes, le chargement des marchandises invendues dans nos entrepôts frigorifiques situés Quai de la Londe ainsi que la surveillance du mûrissement des bananes dans nos mûrissiers à bananes aussi situés sur le quai de la Londe. J'allais ensuite me recoucher vers 15 heures.»

Les grossistes avaient un personnel relativement important pour assurer le déchargement des marchandises en gare, leur transport en camion vers le Marché de gros, leur déchargement pour les ventes, la pesée puis le rechargement des palettes ou caisses dans les camions des acheteurs...etc.

Quel mode de transport pour les marchandises ?

Jusqu'au début des années 50, les marchandises sont acheminées par transport ferroviaire. Le transport est relativement long, environ 3 jours.

Les marchandises transportées en vrac dans les wagons sont parfois abîmées.

« Entre l'Espagne et la France, les oranges sont déchargées des wagons espagnols puis rechargées dans les wagons français, la largeur des voies ferroviaires étant différente entre les deux pays. Lorsqu'un grossiste se plaignait de la mauvaise qualité des marchandises à la réception en gare de Caen,

nous devons faire appel dans la nuit à un expert pour constater les dégâts».

Les marchandises sont expédiées en groupe depuis les lieux de production. Un même wagon comprend plusieurs lots pour différents grossistes.

Après la guerre, le développement des wagons réfrigérés et du transport routier permet d'améliorer les conditions de transport des produits et de réduire à une journée la durée du transport des marchandises.

Le transport maritime est resté marginal, faute de volumes suffisants à décharger dans le port de Caen ; les bateaux en provenance du Maroc se dirigent vers les ports du Havre ou de Rouen.

A leur départ à la retraite en 1980, les frères Genestar cèdent leur affaire à Yves Foissier. L'entreprise familiale Foissier dont les entrepôts sont situés sur la ZAC Lazzaro de Colombelles est aujourd'hui intégrée au groupe breton Le Saint, spécialisé dans la distribution de fruits et légumes dans le grand Ouest.

«Le Marché de gros d'aujourd'hui n'est plus le même» constate Jean Genestar qui estime avoir eu «beaucoup de chance de cesser son activité avant la mise en place de nouveaux circuits de distribution liés au développement des grandes surfaces.»

Le marché de gros aujourd'hui

Le marché a changé de statut juridique et commercial : alors qu'il était une société de droit public gérée par la ville de Caen, il a été privatisé en 1988 et transformé en S.A.R.L. «Marché de Gros caennais». M. Jacques Noris en est depuis le directeur. C'est M. Bruno Saint-Lô, gardien et réceptionniste au Marché de gros, qui nous a guidés dans notre découverte de l'entreprise.

Halte au surmenage !

Les horaires d'ouverture ont évolué, à la demande de tous les intervenants : qu'ils soient grossistes ou marchands au détail, tous ont voulu éviter le travail de nuit beaucoup plus éprouvant. « En effet, dans les années 60 ou 70, un détaillant gérant une supérette venait s'approvisionner vers 5 heures du matin, mais devait ensuite enchaîner sur une journée complète dans son commerce ! ». Aujourd'hui, le marché a presque adopté des horaires de bureau : il n'ouvre qu'à 7 h 30 le matin (mis à part le lundi où l'ouverture reste fixée à 4 h 30 pour arranger certains grossistes) et, à 16 h 30, l'activité s'arrête. « Les conditions de travail se sont améliorées, la manutention étant fortement mécanisée grâce aux élévateurs que conduisent les caristes, grâce aussi à l'informatisation de la vente et de la gestion des stocks. »





Photos Démosthène

Le camion roi

Aujourd'hui, le convoyage des marchandises ne se fait plus ni par voie ferroviaire ni par voie maritime : même si certaines marchandises arrivent au Havre par porte-conteneurs (les produits exotiques tels que bananes, ananas, papayes... en provenance des Antilles françaises ou de l'Afrique de l'Ouest), tout est acheminé vers Caen par camion. Les autres produits maraîchers proviennent pour l'essentiel du Cotentin, de la Bretagne, du sud de la France, de l'Italie et de l'Espagne.

«Sitôt arrivés, les poids-lourds (souvent frigorifiques) sont déchargés par des «dégroupeurs», des caristes de la société Farcy, qui isolent les marchandises par lots d'origine et les positionnent dans les stands de vente».

La loi du marché

Les acheteurs peuvent alors venir «faire leur marché». Selon qu'ils sont grossistes (livreurs des hypermarchés), semi-grossistes (livreurs des petits supermarchés) ou détaillants (marchands ambulants sur les marchés ou bien restaurateurs), ils touchent la marchandise à des prix

différents : ceux-ci varient en effet suivant les cours mondiaux mais aussi la quantité achetée...

Quoi qu'il en soit, l'activité varie aussi suivant les saisons, les intempéries (« le cyclone qui vient de dévaster les Antilles risque de faire monter le prix des bananes en flèche ! », prédit M. Saint-Lô). Malgré cela, l'entreprise est assez prospère et pourvoyeuse d'emplois : les mandataires du marché de gros caennais (c'est-à-dire les grossistes) représentent treize sociétés employant environ 200 salariés. Caen reste un marché important, même si le marché de gros de Rouen est une plate-forme de vente beaucoup plus développée.

Puisque même de grosses sociétés de «fast-food» font aujourd'hui de la publicité en conseillant à leurs clients (avec une duplicité bien assumée) de consommer, en plus des hamburgers, au moins cinq fruits et légumes par jour, le marché de gros a encore de beaux jours devant lui, du moins peut-on l'espérer.

III. La Presqu'île, premiers projets

A. Diagnostic et préconisations établis en 1988

La situation stratégique des terrains de la Presqu'île est exceptionnelle. C'est à la fois l'espace qui marque l'entrée principale de la ville de Caen (en venant de l'autoroute) et le seul espace qui par un changement d'affectation, peut encore permettre l'extension du centre-ville.

Extrait du rapport d'étude « *A la recherche du génie des lieux* » réalisé par une équipe pluridisciplinaire d'étudiants de l'université de Caen et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées :

- Un diagnostic dont les enjeux paraissent encore valables aujourd'hui :
 - les transformateurs du site EDF qui alimentent la ville ne peuvent être déplacés ;
 - le réseau électrique sillonne la Presqu'île. La modification de la trame viaire (voirie) sur la Presqu'île sera très coûteuse et à la charge des investisseurs ;
 - le site n'est pas assez desservi par des voies routières et piétonnes ;
 - un barrage sur l'Orne à la hauteur du viaduc de Calix semble nécessaire pour des raisons esthétiques et symboliques (aussi pour des raisons hydrauliques) ;
 - la ville de Caen n'a pas la maîtrise du foncier et ne met pas en place les outils d'interventions foncières (ZAC, ZAD préemption...) pour en garder la maîtrise et éviter les spéculateurs,

- l'eau isole le quartier du centre ville,
 - Le potentiel touristique de la ville n'est pas entièrement exploité et il y a un manque d'hôtels de qualité supérieure.
- Quelques préconisations :
- créer de nouveaux logements (dont une partie à loyer modéré) pour détendre le marché de l'habitat à Caen notamment pour les types 3 et plus (les plus demandés) ;
 - implanter de nouveaux équipements « phares » à pouvoir d'attraction élevé pour participer à l'animation du quartier ;
 - mélanger les fonctions urbaines : logements, bureaux, commerces, équipements administratifs à vocation régionale, de loisirs..... ;
 - créer un second site universitaire sur la « Presqu'île ».



Photo Démosthène

Ce projet fixait quatre priorités pour transformer la Presqu'île et sept objectifs pour y parvenir.

- Les priorités :

- initier un processus de maîtrise foncière ;
- régler le problème juridique du domaine public maritime ;
- modifier le POS ;
- relier la presqu'île au reste de la ville.

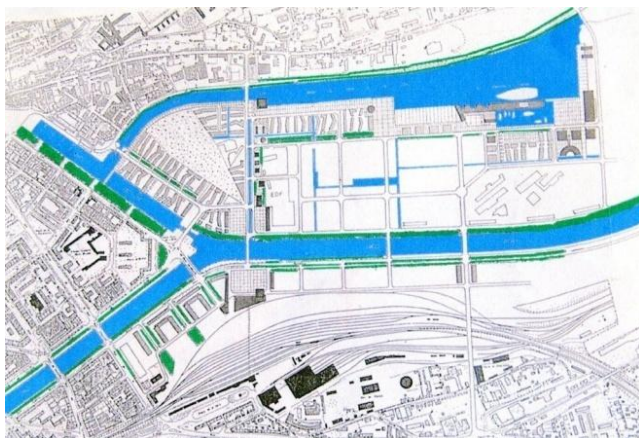
- Les objectifs

- étendre le centre ville ;
- créer une entrée de ville, reconquérir les plans d'eau ;
- restructurer les abords de la presqu'île ;
- régler le problème de stationnement du quai Vendœuvre ;
- éviter le « mitage » de l'avenue de Tourville ;
- reconquérir les terrains libérables de la SNCF ;
- recomposer le quartier en utilisant les perspectives sur l'Abbaye aux Dames.

B. Un premier projet celui de pierre Riboulet (1991 à 1993)

Pierre Riboulet architecte urbaniste, réalise un projet d'aménagement de la presqu'île portuaire pour la ville de Caen

Pierre Riboulet propose de réconcilier la ville avec sa gare. La place située sur la rive gauche prolongée par une « prairie » (reconstitution partielle de l'ancienne prairie Saint-Gilles) crée une échappée sur l'Abbaye aux Dames.



Plan Riboulet

Ce plan met en place des ruelles et des passages, des cours intérieures, des vues ménagées tant vers l'eau que vers l'Abbaye aux Dames. Les bâtiments sont positionnés perpendiculairement à l'Orne et au Canal afin que tout le quartier puisse profiter de la vue agréable. Il propose aussi le déplacement du barrage vers l'aval.

De nouveaux accès sont préconisés depuis l'autoroute ; une liaison Sud-Nord, « Demi-Lune » /rue Basse ainsi que la

création d'un boulevard de la gare. L'idée d'un ponton flottant est conservée sur le bassin St Pierre.

Pierre Riboulet suggère aussi l'aménagement de l'avenue de Tourville et la mise en valeur du patrimoine maritime. Pour garder la mémoire spécifique du port liée aux activités industrielles et à son rôle en 1944/45, la création d'un musée est évoquée. Pour développer les sports nautiques, la pratique de l'aviron et de la voile est recommandée dans le cadre d'un centre de la navigation et de la plaisance.

C. Le livre blanc du projet de ville : 1993 – 1997

Le Livre Blanc du projet de ville affiche les grands principes et une orientation des politiques publiques. Il constitue un cadre de référence politique précieux pour travailler à l'élaboration des futurs documents réglementaires et à la définition des grands projets d'aménagement de la ville et de son agglomération.

Cadre de vie et couleurs de Caen

La première partie vise à préserver le cadre de vie et à conforter les couleurs de Caen :

- le vert : présence d'une véritable coulée verte et d'une zone naturelle ;
- le bleu : forte dominante de l'eau dans la ville ;
- le ton de la pierre de Caen : empreinte de l'identité patrimoniale de la ville.

Elle traite de l'habitat, de la ville équilibrée, des quartiers et des transports. L'idée de structurer les quartiers autour d'un pôle de vie est affirmée ainsi que la mise en place de transports équilibrés avec notamment des voies douces.

Caen, cœur d'agglomération et capitale régionale

La deuxième partie positionne Caen comme cœur de l'agglomération pour affirmer sa vocation de capitale régionale. Ses responsables politiques insistent sur le maintien et le développement de son identité administrative, judiciaire, universitaire, commerciale et touristique.

Ensuite elle traite de l'attractivité économique de la ville et, pour finir, de la requalification de certaines zones dont font partie les quais et la Presqu'île vers laquelle s'effectuera l'extension du centre-ville.

Pour finir on revient sur le renforcement du centre-ville en l'ouvrant sur la rive droite de l'Orne. Cette partie met en avant l'importance de ne pas retourner la gare mais de l'ouvrir des deux côtés pour renforcer la communication et les échanges entre les deux rives du fleuve. La gare est à considérer comme une vitrine de la ville capitale régionale.

L'agglomération, une échelle indispensable de réflexion

La troisième partie traite de la ville dans son environnement à l'échelle de l'agglomération en ce qui concerne les transports, le logement, l'urbanisme, les zones d'activités....

Ce livre blanc est achevé en 1997 lorsque commence la révision du Plan d'Occupation des Sols (POS) menée par DBW, avec Dominique Wurtz. C'est à partir de ce livre blanc que sont menées les réflexions pour la révision du POS.

Il est intéressant d'étudier attentivement ces documents car ce sont eux qui prennent le plus en compte l'avis des citoyens depuis le début des réflexions sur la zone portuaire. La procédure de révision du POS et ces temps de concertation alliés aux réflexions menées pour la réalisation du Livre Blanc en font un outil intéressant. Les procédures concernant la révision du POS s'achèvent en 2001.

D. L'étude de définition de la presqu'île et de ses abords en 2000

Le projet de ville a mis en exergue, s'il en était besoin, l'importance du futur aménagement de deux zones de plus de 100 hectares :

- d'une part, le quartier du Calvaire St Pierre/Mont Coco
- d'autre part, la zone est de Caen comprenant la Presqu'île portuaire, les abords de la gare et de l'Orne ainsi que ceux du canal.

Ces deux secteurs ont fait l'objet d'une étude de définition auprès de trois équipes d'urbanistes qui ont travaillé simultanément avec les services municipaux de la commune sur les deux sites en 2000

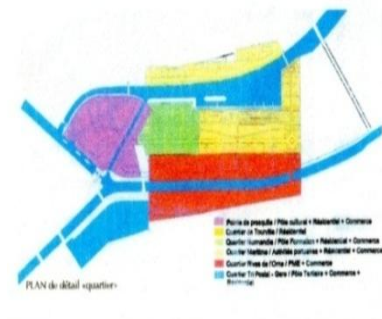
Projet EDAUW France PROJETUD/QUATERNAIRE



Plan de masse projet EDAUW France/PROJETUD/QUATERNAIRE

Cette équipe établit un diagnostic des dysfonctionnements constatés qui recoupe pour la plupart ceux relevés en 1988.

- Problématique de l'extension du centre-ville / manque de générateur (projets de marché couvert / quai Vendeuvre).
- Isolement de la Presqu'île par l'eau : canal existant / rivière Orne / projet de chenal.
- Manque de valorisation des perspectives visuelles du centre-ville.
- Problème de l'acquisition foncière sur les deux secteurs : Presqu'île et gare.
- Question de l'avenir des marchands de matériaux de construction / commerce de gros matériaux / PME.
- Manque de valorisation des cours Caffarelli et Montalivet.



- Avenue de Tourville : manque de valorisation du quai.
- Questionnement sur l'avenir du faisceau de voies ferrées.
- Orientation et isolement de la gare SNCF par rapport au centre-ville et au secteur Presqu'île problème de dimensionnement du passage souterrain.
- Manque général de valorisation des espaces verts.
- Questionnement sur l'existence d'un marché solvable pour la création d'un pôle tertiaire.

Le projet consiste à développer des fonctions mixtes et préconise de soigner l'accessibilité piétonnière mais aussi routière en provenance du périphérique. Il conseille de prendre en compte les projets structurants de l'agglomération (site de Normandial sur le plateau de la SMN, zone d'activités du périphérique sud, boulevard urbain Nord).

Il note l'importance de l'équilibre entre investissement public et privé sur le site et la nécessité de l'adaptation du projet aux caractéristiques locales (risques naturels, activité existantes sur place ...). Il préconise la prudence dans les anticipations de croissance du marché caennais pour les 20 ans à venir.

Ce projet préconise ainsi la construction de logements de standing sur le site, la mise en place de cheminements vers le marché couvert et l'implantation d'équipements publics permettant de renforcer la fréquentation du lieu.

Sans fortement accroître l'offre commerciale, il veut aussi accroître l'offre d'emplois stratégiques en accueillant près de la gare des sites de directions régionales ou autres pôles de recherche et développement. Pour finir, il souhaite le bouclage du boulevard périphérique urbain et l'extension du tissu urbain vers l'Est.

Ce projet prévoit un passage routier d'une rive à l'autre, mais ne met pas en place l'idée de gare-pont. Le projet de la gare et le rapport rive droite/rive gauche est d'ailleurs très peu évoqué dans ce document au profit d'une vision plus globale et problématique de l'ensemble de la zone. Enfin, les liens entre la Prairie, le centre-ville et la Presqu'île ne sont pas évoqués.

Projet Vouquette, Devigne, Ingerop (2000)

L'enjeu essentiel de ce projet est fondé sur l'élargissement du centre ville grâce à la reconquête de la Presqu'île et de la rive droite.

Il prévoit l'urbanisation de la pointe de la Presqu'île composée de 650 à 900 logements mais aussi la mise en valeur d'un caractère maritime de Caen et le renforcement de la qualité résidentielle sur la Presqu'île.

Le projet envisage l'installation de commerces de proximité et une moyenne surface indispensable à la vie du quartier tout en faisant remarquer que l'installation de grandes enseignes jusqu'à la Presqu'île semble peu réaliste.

Pour assurer un lien avec le centre reconstruit, il est nécessaire d'éviter des ruptures (ex : le parc de stationnement

de la place Courtonne dans la continuation des chemins piétonniers).

Ce projet insiste sur l'importance du secteur de la gare et de son ouverture vers le centre ville. Il prévoit sur « les rives de l'Orne » un nouveau quartier de ville, axé sur un centre d'affaires et sur l'installation d'un cinéma.

Il indique que Caen dispose d'une main d'œuvre relativement bon marché et d'un prix du foncier compétitif qui rendent la ville attractive. Le stock de bureaux de l'agglomération caennaise restant limité, à terme, le projet prévoit la construction de 40 000m² de bureau.

Concrètement, le projet propose une gare permettant un passage vers l'autre rive par une passerelle mobile donnant accès à une place libérant la vue sur l'Abbaye aux Dames



(plans Vouquette)

La Presqu'île est fortement boisée et la part de l'habitat se concentre sur sa pointe sud et sur l'avenue de Tourville, le corps de la Presqu'île étant promis à des activités non définies mais évoquées. Suite à la disparition de l'usine à charbon le site présente alors des atouts indéniables pour un développement des activités nautiques et résidentielles.



Plan de masse - projet Vouquette/Devigne/INGEROP

Projet PANERAI

Ce projet situe Caen comme capitale régionale en compétition avec d'autres villes européennes

Le projet vise à conforter le centre principal en organisant l'extension du centre ville en pensant la polycentralité dans une ville dont les limites communales sont celles de la « ville-mère »

Il parle de projet global d'une ville conquérante, verte et bleue..... ». L'identité de la ville s'est construite sur son histoire, les qualités de son site, le choix d'une identité mesurée et l'abondance de la présence végétale ».

La population souhaite ainsi :

- revaloriser la place de l'eau dans le paysage urbain, ouvrir la ville sur la vallée et révéler le rapport à la campagne ;
- établir des relations entre les quartiers nouveaux et les monuments historiques ;
- qualifier les espaces en rendant complémentaires la voirie principale et les espaces de circulations douces ;
- constituer des tissus « ouverts » où la qualité d'urbanité se combine avec la présence végétale, la discontinuité du bâti, et une densité mesurée.

Ce projet urbain « s'inscrit dans la durée (...) Il permet de constituer les bases d'un aménagement durable et d'optimiser l'investissement public. Il forme un cadre stable pour une programmation ouverte.»

Concernant les relations au centre-ville, ce projet sur la Presqu'île conduit à :

- intégrer le nouveau pôle gare au centre-ville ;
- affirmer la situation maritime de Caen ;
- développer un centre-ville vivant et dynamique grâce aux réseaux ferrés, maritimes et à la mise en place du TVR.

Enfin, le projet vise à conserver ou réimplanter dans le centre des activités de loisirs ou de commerce de grande distribution qui s'implantent aujourd'hui en périphérie.



Plan de détail projet panerai

Du point de vue de la circulation, un accès facile et des stationnements doivent permettre l'accueil des habitants, des employés, des chalands et des touristes.

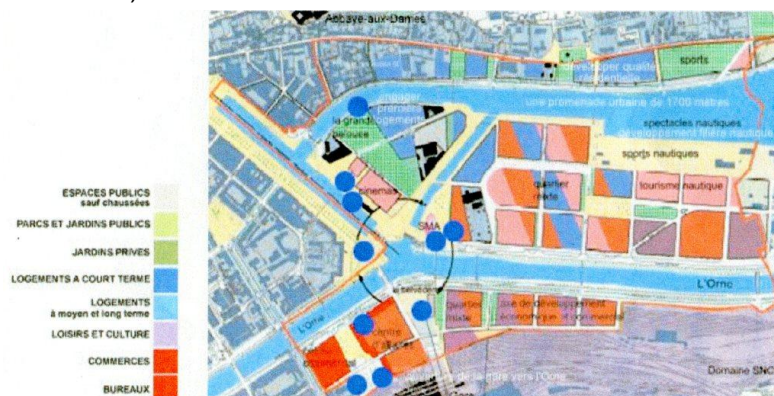
Ce projet définit un plan de circulation pour le quartier dont le positionnement définitif est soumis à la création ou au rétablissement de ponts sur l'Orne et sur le canal. Le passage d'une rive à l'autre et l'accès à la gare sont déterminants dans l'organisation de la voirie. Tout ceci est lié à la libération des terrains, la ville n'ayant pas la maîtrise du foncier sur la Presqu'île.

La question de l'eau et de la gestion de son écoulement est prise en considération pour l'amortissement et l'évacuation des crues. Les espaces publics offrant des possibilités de stockage des eaux sont évoqués ; la « pelouse » en se transformant en prairie humide, permettrait de limiter la montée des eaux.

Ce projet est celui qui envisage le plus la conservation des empreintes, la réutilisation des bâtiments existant (tri postal, criée, minoterie, EDF) ; et la voirie existante (prolongement des rues de la Presqu'île).

Ce projet se différencie des deux autres par la reprise des idées du projet de ville de manière très prononcée.

La solution proposée pour le secteur de la gare intitulé « Little Manhattan et la cité d'affaires » est strictement identique à celui du projet de ville avec une ouverture de la gare vers la ville, la création de deux parkings-silo de part et d'autre des voies actuelles, l'extension de la gare pour l'arrivée des trains rapides avec salle d'attente, pont au-dessus des voies. Cette nouvelle façade donne sur une esplanade surélevée qui accueille la gare routière et met en relation par-dessus les voies le quartier de la gare et l'Orne, les coteaux sud (tours d'habitation) et les coteaux nord (Abbaye aux Dames, château...)



Plan Panerai modification 2001 suite aux concertations

Ce projet a retenu l'attention de la municipalité de l'époque et son instigateur, le cabinet Panerai, a été incité à poursuivre sa réflexion pour sa mise en œuvre.

E. De l'étude de définition en 2000 aux plan guide et schémas de secteur 2005-2007

L'architecte urbaniste doit alors constituer :

- un plan guide du territoire, véritable schéma directeur d'aménagement à long terme ;
- une charte de paysage urbain et architectural décrivant, par quartiers, les ambiances recherchées.

Au-delà de la mise en place des principes fondateurs du projet, le cabinet va travailler plus en détail, en réalisant notamment des avant-projets sur les espaces publics, en assurant la maîtrise d'œuvre de certains de ces espaces publics comme la réalisation du quai Hamelin et du quai Caffarelli sur le bassin Saint Pierre ou la place des arts. Ces deux missions devaient être achevées fin 2003.

Les grandes lignes du projet

Elles sont en cohérence avec le projet de ville et le plus proche de la vision municipale concernant le site choisi.

Sont proposés :

- sur les rives de l'Orne, la mise en place d'une esplanade publique, de jardins plantés, d'un cinéma multiplex (10 salles), d'une galerie marchande (3000m²), d'une salle de musique amplifiée, de nombreux bureaux et des logements ;

- sur la pointe de la Presqu'île, l'élaboration d'un quartier mixte (240 logements dont 25% de logements sociaux), le maintien des bureaux et des activités existantes, la création de la grande pelouse, d'une place devant la médiathèque, d'un musée des vieux gréements et d'équipement culturels ou de loisirs ;
- Sur la Presqu'île, la transformation progressive des activités présentes.

Le site existant s'organise en trois parties :

- l'Ouest avec la prolongation du tissu mixte de la pointe de la Presqu'île ;
- le centre, face au Nouveau Bassin, dédié aux activités commerciales liées aux sports, aux loisirs nautiques et à la fonction portuaire (base d'aviron, canoë kayak, voile) ; entretien de bateaux, salon nautique de l'occasion. Une part du site le long de l'Orne pourrait être consacrée au jardinage (Garden center) ;
- l'Est continuant à abriter les fonctions industrielles et logistiques pourrait intégrer le développement d'un chantier de construction navale ;
- Concernant l'Avenue de Tourville, il est prévu :
 - la création d'ouverture systématique entre la rue basse et le canal ;
 - la prépondérance de la fonction résidentielle ;
 - la mise en valeur du Manoir des gens d'Armes ;
 - la requalification de l'avenue de Tourville en une vaste promenade (piétons, cyclistes).

Les prescriptions sur les formes bâties

Limiter les hauteurs pour laisser passer les vues vers l'Abbaye aux Dames, exception faite des tours d'affaires de la gare.

Maintenir la densité mesurée sur la Presqu'île.

Par différence avec la ville ancienne, offrir des alignements bâtis discontinus ou des constructions en retrait de manière à rendre depuis l'espace public, la présence végétale sensible et à amplifier les effets paysagers.

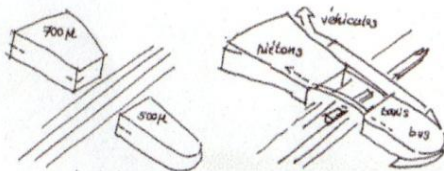
Ces dispositions permettent de créer un tissu mieux adapté aux contraintes de l'environnement (limitation des surfaces imperméables, et facilitation de l'écoulement de l'eau.)

Conserver les couleurs dominantes du centre-ville : l'ocre jaune de la pierre, le gris bleu des ardoises.

Promouvoir une architecture contemporaine employant la copie de matériaux traditionnels, notamment la maçonnerie de pierre, pour leurs qualités plastiques, pour leur bonne tenue dans le temps et facilités d'entretien.

Favoriser des dispositions simples adaptées aux usages. Pour que les habitants s'approprient leur logement, ceux ci devraient avoir soit un jardin, soit une terrasse, soit un vaste balcon afin de permettre vie familiale, repas en plein air, jardinage...

Les grands principes du projet « Presqu'île – gare – rive gauche de l'Orne »



Croquis sur l'idée de gare pont - ETUDE DE DEFINITION PANERAI

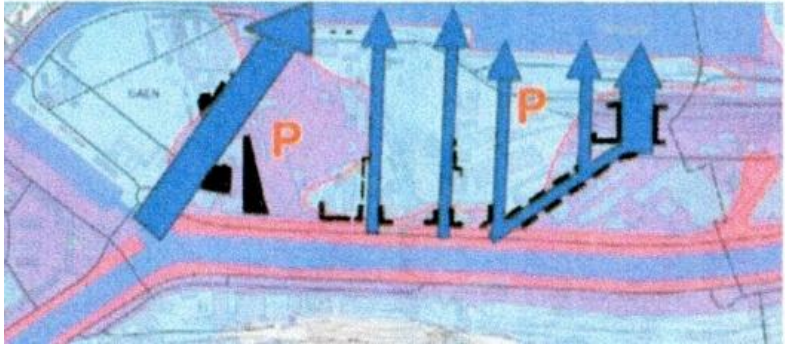
- Ouverture de la gare SNCF vers la ville par un franchissement aérien au dessus des voies avec au débouché la création d'un centre tertiaire auquel s'ajouteraient des activités ludiques commerciales et de loisirs sur la Presqu'île.
- Création d'un nouveau morceau de ville en premier lieu sur la partie devenue une île avec le creusement d'un chenal.
- Consolidation de la filière nautique sur la rive Nord du canal, renforcement de la vocation résidentielle.

Mais le projet ainsi défini à partir du projet de ville et du projet Panerai va subir des évolutions au gré des réflexions, des opportunités, des choix politiques, des contraintes du site....

Une nouvelle consultation est alors lancée par la nouvelle équipe municipale. Elle conduit à l'évolution du cahier des charges.



ci-dessus schéma sur les vocations des espaces en 2005 PANERAI
ci- dessous schéma d'écoulement des eaux 2005



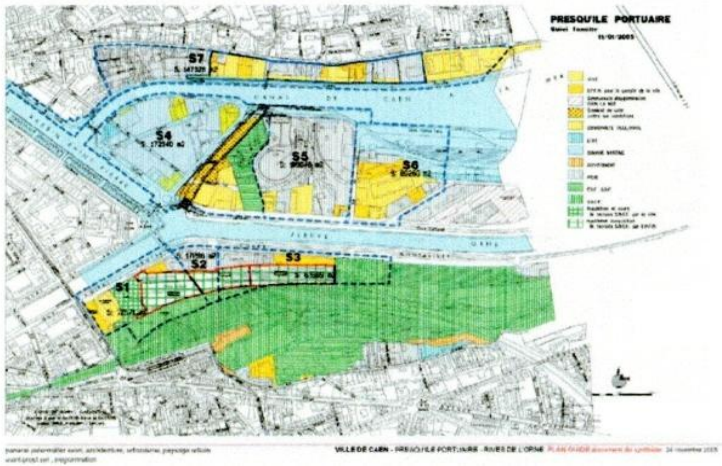
En 2002 dans le cadre de la lutte contre les inondations les travaux du chenal Victor Hugo débutent pour s'achever en 2003.

Un nouveau concours : l'équipe Panerai, lauréat

Deux profondes modifications apparaissent au cahier des charges :

1. l'état foncier de la Presqu'île ne permet pas d'envisager le projet à court terme tandis qu'une opportunité foncière est acquise sur le secteur de la gare « les Rives de l'Orne » ;
2. implanter très rapidement, un équipement commercial et culturel type salle de cinéma dans le centre de Caen.

2.3 Le foncier



Le secteur « Les Rives de l'Orne » devient donc immédiatement opérationnel et bouleverse la hiérarchie des phases et les priorités du projet de définition.

Peu à peu, le projet finalement validé par l'équipe municipale se vide de certains éléments majeurs issus du projet de ville. Certains éléments primordiaux du projet de ville vont peu à peu disparaître :

- gare pont ;
- bouclage du boulevard urbain ;
- question de l'accessibilité et des servitudes piétonnes et routières ;
- conservation de certains bâtiments (tri postal, criée) ;
- question de la gestion des eaux et des inondations et de la vocation des quais et des bassins.

Le cabinet Panerai-Peterluller à l'issue du travail rendu en 2003 garde ses fonctions de conseil auprès de la mairie de Caen.

En 2005, le plan guide et la charte du paysage sont validés par le conseil municipal. Le plan guide propose un plan actualisé.

Le projet devient opérationnel sur le secteur des rives de l'Orne :

La 1ère tranche prévoit la réalisation :

- d'un quartier d'affaires pour étendre le centre-ville sur la rive droite. Il s'agit non seulement de constituer un pôle d'affaire conduisant à attirer de nouveaux sièges sociaux et de nouvelles implantations à proximité de la gare, mais aussi de provoquer et d'anticiper la demande de bureaux. Un pôle commercial doit offrir une nouvelle dynamique autour de la gare en complément du pôle tertiaire.

- d'un complexe cinématographique pour pallier la fermeture progressive des cinémas dans le centre ville.
- de logements pour assurer une continuité de la vie du quartier. Il convient de créer un quartier résidentiel où le logement social aura sa place à la hauteur de sa présence déjà importante sur l'ensemble de la ville.



Perspective projet Rives de l'Orne

Tous les aspects en lien avec la gare, comme le devenir de la parcelle devant accueillir l'esplanade et l'Hôtel du département ou la présence de grandes tours de bureaux sont ignorés. Aucun lien avec le reste du projet n'est en fait réellement visible, le projet ne semblant pas tenir compte de son environnement. Des travaux sont d'ailleurs engagés pour rénover la gare sans que soit discuté le projet de gare-pont (pourtant officiellement d'actualité) prévu par le projet de ville et le premier projet Panerai.

En 2007, le Cargö est le premier équipement public construit par la mairie sur la Presqu'île entre l'Orne, le canal maritime et le chenal Victor Hugo. Cet espace de 3500m² est dédié aux musiques actuelles. Le chantier de l'école des Beaux-Arts de Caen la Mer débute.

L'actualité 2007

Certaines évolutions importantes sont en décalage voire parfois en contradiction avec le projet d'origine comme la réalisation du Cargö ou de l'esplanade des arts très minérale bien loin des prescriptions initiales du marché de définition Panerai (choix des matériaux, perméabilisé du sol, présence de verdure...).

D'autres éléments nouveaux (comme les normes HQE, le développement durable) apparus avec plus d'importance aujourd'hui qu'en 2000, ne sont pas à l'ordre du jour.



Plan Panerai

En 2007, une nouvelle version plus précise du projet Panerai est votée en conseil municipal.

Aujourd'hui, les prochaines échéances locales pourraient bouleverser le paysage politique de la région et relancer les études et les spéculations sur la zone.

La révision du Plan d'Occupation des Sols (POS) en Plan Local d'Urbanisme (PLU), des étapes d'études et de concertations qui y sont liées, relance automatiquement les réflexions intégrant des problématiques en phase avec les réflexions de société actuelles. Le PLU devant s'inscrire dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) (prenant en compte les problématiques à l'échelle de l'aire urbaine de Caen), des modifications là aussi pourraient voir le jour.

De ce fait, une réflexion plus large à l'échelle de la zone portuaire intégrant la zone d'activités de Colombelles et les nouveaux franchissements prévus et à prévoir pourraient sensiblement influencer le projet.

Des questions plus larges (industrielles, économiques, sociales) seront alors posées sur les stratégies prospectives de développement à mettre en place.

Cet espace qui a une importance majeure sur le futur de la ville et de l'agglomération n'a pas fini de faire parler de lui.

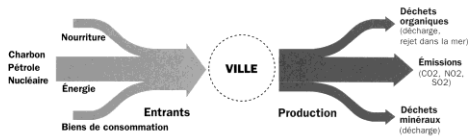
IV. Et ailleurs ? Quelques projets d'urbanisme durable pour lesquels les habitants deviennent des acteurs

A. La ville appréhendée comme un système

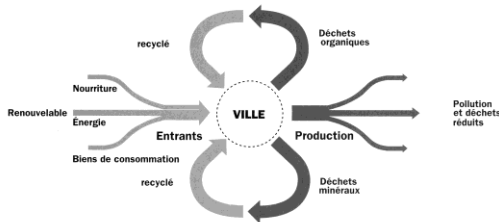
L'urbanisme est une discipline en perpétuelle évolution, étroitement liée à l'évolution de la compréhension du phénomène urbain. Il faut donc comprendre avant d'agir.

Prenons quelques exemples de mécanismes urbains susceptibles de réduire les dépenses d'énergie.

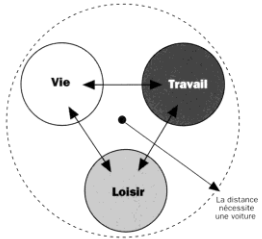
Les villes à métabolisme **linéaire** consomment et polluent dans de larges proportions



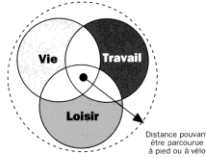
Les villes à métabolisme **en circuit** minimisent les nouveaux entrants et optimisent le recyclage



Les pôles mixtes et compacts réduisent les besoins de déplacements et créent des quartiers animés et durables

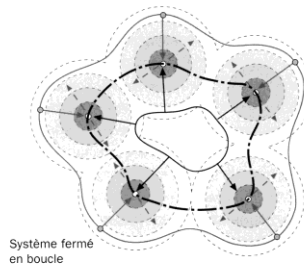
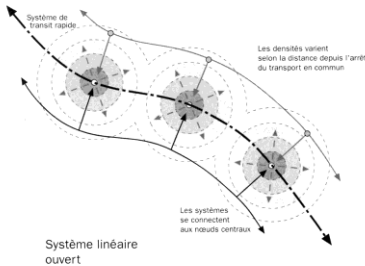


L'éclatement des zones d'activités entraîne une dépendance à la voiture privée



Les pôles compacts réduisent les déplacements et permettent de circuler à pied ou à vélo.

Les pôles compacts reliés par un système de transit de masse peuvent être disposés pour répondre aux contraintes locales



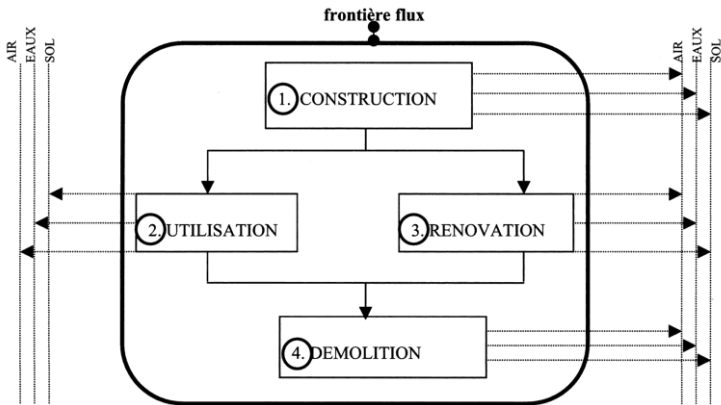
« Certaines villes nord-américaines sont parvenues à un taux d'efficacité de 70% en matière de recyclage des déchets urbains. En comparaison, Copenhague atteint 55% et Londres 5%. Les déchets des villes doivent être considérés comme des ressources exploitables.

Extraits de Philip Grumuchdjan, Richard Rogers, *Des villes pour une petite planète*, Paris, éditions Le Moniteur, 2000

B. L'urbanisme pensé comme un processus

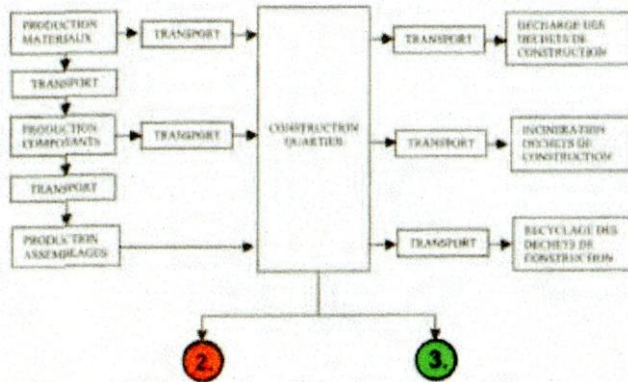
L'urbanisme nécessite des outils pour évaluer l'impact des projets.

Par exemple : un outil émergeant d'aide à la décision ; une analyse du cycle de vie des quartiers, pensée de manière globale à toutes les étapes en termes de dépense d'énergie primaire :



Cycle de vie du quartier

« Le cycle de vie d'un système est l'ensemble des phases consécutives depuis l'acquisition des matières premières ou la génération des ressources naturelles jusqu'à leurs élimination. L'intérêt de l'analyse du cycle de vie (ACV) par rapport aux autres outils d'analyse environnementale est de mettre en évidence la répartition des masses et des énergies tout au long du cycle de vie du système considéré ».

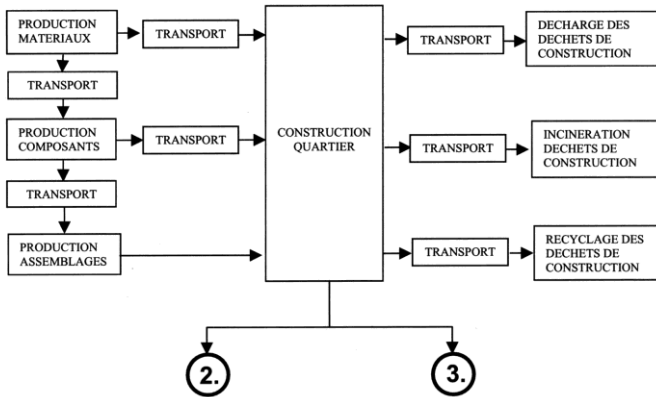


Processus pris en compte dans la phase de construction

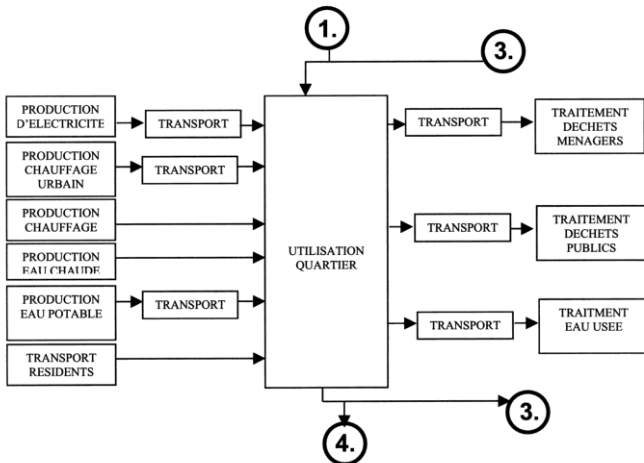
Un système peut être étudié par ACV dans le but de :

- comparer des alternatives sur leur cycle de vie complet ou partiel ;
- comparer les étapes de son cycle de vie ;
- comparer les résultats obtenus avec une référence.

Extraits de Emil Corneliu Popovici, *Contribution à l'analyse du cycle de vie des quartiers*, thèse de docteur de l'Ecole des Mines de Paris, spécialité énergétique. 2006.



Procédés pris en compte dans la phase de construction

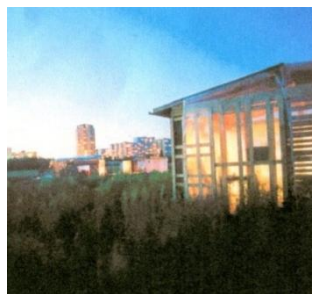
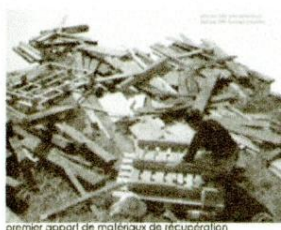


Procédés inclus dans la phase d'utilisation

C. Quelques exemples européens

- **Un projet participatif d'urbanisme durable sur une friche au sud de Berlin**

Il s'agit d'une expérience concrète d'auto expérimentation pour laquelle des habitants deviennent acteurs et citoyens actifs. En effet, pour exercer un nouveau regard sur les possibles, eux-mêmes se saisissent du lieu où, espace de débats, éolienne, chambres à louer légères et démontables, sont rassemblés.



1. « La ville en tant que ressource ...la poubelle d'un homme est le trésor d'un autre homme »



2. Quelques notions clés

Les habitants

Sont, d'une manière générale, les personnes susceptibles d'être impliquées dans un projet urbain par ce qu'elles y habitent, en sont riveraines, ou se saisissent de leur responsabilité citoyenne. Elles peuvent être légitimées par leur indépendance, leur implication à long terme.

L'appropriation

Il s'agit de rendre propre à l'usage une destination, de s'approprier le fait de pouvoir intégrer à ses propres schémas de vie, les modes de penser, les valeurs, les dire, les créations des autres ; de reprendre à son compte, et de se sentir partie intégrante d'un projet en participant à son élaboration. Les habitants d'un quartier se l'approprient

d'autant plus facilement qu'ils ont été consultés et que le paysage dans lequel ils vivent, est conçu de manière à susciter leur imaginaire (selon Bruno Tanant).

La consultation, la concertation et la participation

Plusieurs instances interviennent dans la démarche de projet : les décideurs, les concepteurs, les habitants. Chacun pouvant être assisté d'experts. Il y a alors les trois grands types d'implication dont les deux premiers sont explicitement prévus par la loi française. La consultation se fait par enquête et requiert un avis. La concertation nécessite une information et un débat. La participation, elle, en tant que co-construction, est peu expérimentée en France.

En Angleterre, en Allemagne ou au Danemark se mettent en place des ateliers urbains, des coproductions de projets avec les habitants.

3. Mise en œuvre concrète à Berlin

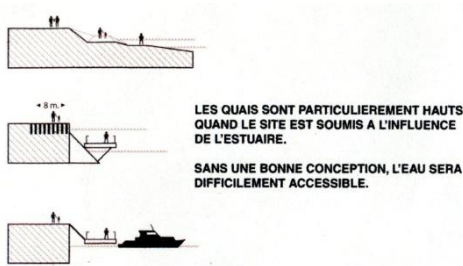
La ville et l'Etat participent au financement des dispositifs de participation à hauteur de 500 000€ sur deux ans. Les associations sur demande gèrent elles-mêmes leur budget ; les instances de management sont constituées à 49% d'acteurs locaux (associations, communautés...) choisis par les services municipaux ou de consultants mandatés par la ville pour conduire les projets, et à 51% d'habitants tirés au sort, à partir d'un registre où sont inscrits tous les habitants y compris les étrangers. Il est possible de refuser de participer et le nombre des membres est proportionnel au nombre d'habitants du quartier. Quant aux projets, ils peuvent être proposés par des associations, des individus ou des entreprises comme par les membres de ces instances de management.

- **Imaginer la terre et l'eau en France et à l'étranger**

Les villes portuaires et fluviales ayant mené des grands projets urbains de reconquête ou conquête de l'espace au bord de l'eau sont confrontées à de multiples contraintes.

1. Contraintes physiques :

La place de la rive : Le Havre, Rouen, Cherbourg, Angers, Nantes, Dunkerque. Rotterdam, Amsterdam, Londres, Hamburg, Copenhagen.

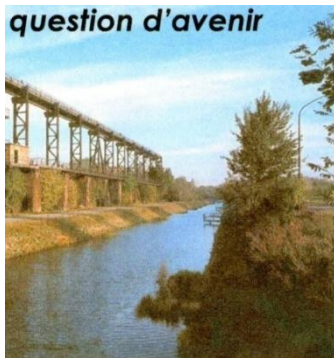


2. Contraintes socio-économiques:

- mutations des installations industrielles, du développement du transport des marchandises, l'échelle des volumes à traiter, l'évolution et le déplacement des infrastructures vers l'aval ...
- l'évolution de la demande sociale de la population : exigences en matière de confort, de sécurité, refus du bruit, du risque, des nuisances, des pollutions ; désirs de paysage, de se rapprocher de l'eau ; participation quant à la prise de décision ; exercice d'un droit de regard...

extraits de Dun Zåndbelt and Rogler van den Berg with Bart Wiltman, Dani Sheng and Jeannette de Waard, *Big and beautiful comparing Stadshavensin Europe*, Rotterdam, éditions Stadshavens, 2005.

Vues du port de Duisburg nord.
Projet 1994 Réalisation
2000. Aire : 230 ha



ville de Duisburg concepteur Latz et Partner



L'exemple de l'IBA Emscher Park,

Nord du district de la Ruhr

Étendue: 800 km²

Population: 2 500 000 habitants

Sous la maîtrise d'ouvrage du land Nordrhein-Westfalen

La vallée de la Ruhr, vaste bassin minier et industriel s'est révélée dans les années 80 une structure obsolète aux sols pollués, ne créant plus d'emplois. Les sites étaient désaffectés et devenaient des friches.

Au début des années 90, l'Etat de Westphalie s'est saisi de ce dossier du devenir de la vallée de la Ruhr avec l'Etat Fédéral Allemand et l'Europe.

Une vaste réflexion a été menée sur les nouvelles destinées de cet ensemble régional.

Certains secteurs se sont tournés vers l'aide aux entreprises innovantes (en particulier les nouvelles techniques du bâtiment : filière photovoltaïque, modélisations thermiques,

recherche sur la dépollution des sites ...) et la formation à ces nouveaux métiers.

D'autres secteurs sont devenus des témoins de l'activité passée au sein d'un nouveau réseau de parcs de loisirs, de jardins et de promenades.

D. La démarche de projets

Le projet urbain est à chaque fois unique, singulier, tant il est lié à une histoire de l'occupation humaine, à un moment donné, dans un contexte socio-économique et géographique particulier.

Qui réunir? Qui est légitime? Comment s'organiser? Comment planifier et pour quelle vision de l'avenir ?

Quelques notions de méthode

La démarche de projet nécessite une méthode adaptée à chaque cas de figure:

- question d'échelle : un quartier, une agglomération, un territoire ;
- question de temps : urgence, moyen terme, long terme ;
- question d'argent : intervention légère ou restructuration lourde ;
- question d'objectif : consolidation, restructuration, transformation.

L'Etat à travers la Mission Interministérielle pour la qualité des constructions publiques édite des ouvrages de recommandations à l'usage des collectivités territoriales confrontées aux projets d'urbanisme.

1. La phase préalable

Cette phase initiale est fondamentale et incontournable.

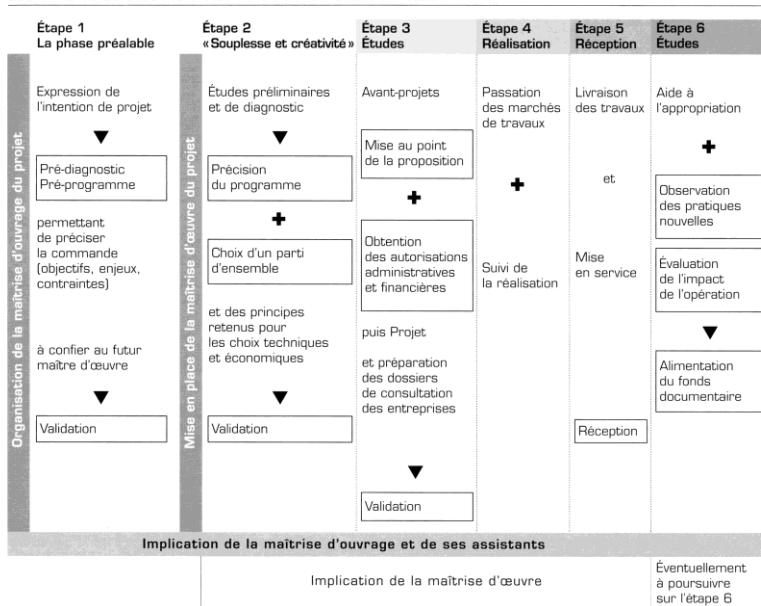
Cette phase permet:

- de composer et de mettre en place une organisation de conduite de projet adéquate et spécifique (rôle des services intégrés associés à la maîtrise d'ouvrage ; groupe de pilotage ; désignation éventuelle d'experts extérieurs ; modalités et organisation de la concertation) ;
- de forger sa conviction et de valider la définition de son projet ;
- d'organiser les modalités de la concertation à assurer tout au long du processus ;
- d'identifier les compétences qu'elle devra rechercher et mettre en place à chaque étape du processus
- de « construire » sur ces bases la commande à passer aux différents partenaires.

Extraits de *Les espaces publics urbains. Recommandations pour une démarche de projet*, MIQCP.1998.

2. Résumé des six étapes clés-jalons de la démarche projet

LES SIX ÉTAPES-CLÉS – JALONS DE LA DÉMARCHE DE PROJET



N.B. - La maîtrise d'ouvrage aura soin d'organiser la concertation des partenaires intéressés, avant d'arbitrer la validation de chaque étape.

3. Un exemple de méthode qui Introduit, dès le diagnostic territorial, un référentiel de développement durable

Cette approche méthodologique permet de réintégrer dans le processus de décision la dimension prospective de l'action publique et l'évaluation des décisions et de leur impact.

D'après Françoise Rouxel. *Traversières*. 2002

Il s'agit d'une méthode basée sur les principes d'amélioration continue et utilisée pour améliorer la quotité des process.

La roue de Deming est une illustration de la méthode (Plan Do Check Act. PDCA).

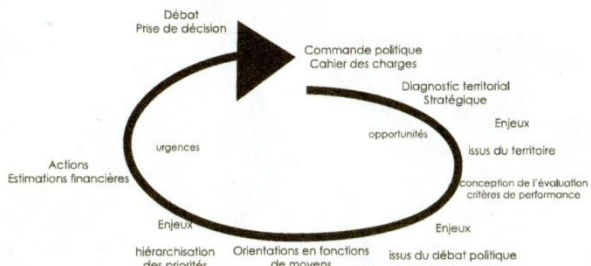
Son nom vient du statisticien William Edwards Deming. La méthode comporte quatre étapes, chacune entraînant l'autre ; elle vise à établir un cercle vertueux. Sa mise en place doit permettre d'améliorer sans cesse la qualité d'un produit, d'une œuvre, d'un service.



4. Pilotage du projet

Il est possible de recourir à une AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage), à des experts, à des partenaires institutionnels pour ouvrir le débat.

Il est souhaitable d'intégrer un réseau de portage des savoirs et d'expériences et de mettre en place un référentiel transversal de développement durable.



Exemple de référentiel transversal de développement durable, le système ISDI et les 6 principes de DD

Liens entre les 21 cibles de développement durable (DD) du système ISDI et les 6 principes de DD							
N°	Cibles de développement durable	Principes de développement durable					
		Efficacité économique	Equité sociale	Qualité environnement	Long terme	Global	Gouvernance
1	Réduire la consommation d'énergie et améliorer la gestion de l'énergie	X	X	X	X	X	
2	Améliorer la gestion de la ressource eau et sa qualité	X		X	X		X
3	Eviter l'étalement urbain et améliorer la gestion de l'espace			X			X
4	Optimiser la consommation de matériaux (matières premières) et leur gestion			X	X		
5	Préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel			X	X		X
6	Préserver et valoriser le paysage et la qualité visuelle		X	X			
7	Améliorer la qualité des logements et des bâtiments	(X)	X				
8	Améliorer la propreté, l'hygiène et la santé		X	X			
9	Améliorer la sécurité et la gestion des risques (dans les logements et le quartier)		X	X	X		
10	Améliorer la qualité de l'air (intérieur et du quartier)			X		X	
11	Réduire les nuisances sonores		X	X			
12	Minimiser les déchets et améliorer leur gestion	X	X	X	X		
13	S'assurer de la diversité de la population	X	X				
14	S'assurer de la diversité des fonctions (économiques et sociales)	X	X				
15	S'assurer de la diversité de l'offre de logements		X		(X)		
16	Augmenter les niveaux d'éducation et la qualification professionnelle	X	X		X		X
17	Favoriser l'accès de la population à l'emploi, aux services et équipements de la ville	X	X	X		X	X
18	Améliorer l'attractivité du quartier en créant des espaces de vie et de rencontre pour tous les habitants de la ville	X			(X)	X	
19	Eviter les déplacements contraints et améliorer les infrastructures pour les modes de déplacement à faible impact environnemental (transports en commun, 2 roues, marche à pied)	X	X	X	X	X	X
20	Renforcer la cohésion sociale et la participation		X		X		X
21	Améliorer les réseaux de solidarité et le capital social	X	X		X	X	X

Source: Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin

5. Quelques outils dont le programme « HQE2R »

L'objectif du programme européen HQE2R était de fournir aux collectivités locales et à leurs partenaires une démarche composée de méthodes et d'outils leur permettant d'intégrer le développement durable dans leurs projets sur les quartiers. Cette démarche appliquée au renouvellement urbain des quartiers s'appuie sur le système intégré ISDIS (integrated sustainable development indicators système).

Catherine Charlot Valdieu et Philippe Outrequin ont participé au programme européen HQE2R mené de 2001 à 2004. A l'issue de ce programme de recherche, un ouvrage *Développement durable, le renouvellement urbain. Des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers* est paru aux éditions de l'Harmattan en 2006.

En conclusion de ce travail, les auteurs comparent des projets de quartiers durables européens avec les outils de la démarche HQE2R.

Ces quartiers concernent soit des projets d'aménagement d'éco-quartiers (Kronsberg à Hanovre, Vliki à Helsinki, quartier Vauban à Freiburg, quartier Leisdcherijn à Ulrecht) soit des projets de renouvellement urbain (Auguslenborg à Molmö, Hedebygade à Copenhague).

A l'issue de ces comparaisons, ils émettent des recommandations pour mener un projet de quartier durable :

A propos de l'organisation du projet :

- un partenariat engagé très en amont ;
- une conception ouverte ;
- un diagnostic partagé de développement durable ;
- la flexibilité du projet et ses innovations technologiques ;
- la participation des habitants et des usagers ;
- le droit à l'expérimentation et à l'Innovation.

A propos des points clés du projet :

- la délicate gestion des mixités sociales et urbaines ;
- la lutte contre l'effet de serre ;
- l'économie des ressources (énergie, eau, matériaux) ;
- la densité urbaine et l'économie d'espace ;
- la mise en place d'un dispositif foncier.

A propos de la gestion du projet

- des cahiers des charges retenant des niveaux de performance pour chacun des objectifs retenus ;
- le suivi du projet et la qualité de la maîtrise d'œuvre ;
- l'évaluation de la performance économique, de l'impact social et environnemental.

Ainsi sur l'île Saint Denis, petite commune coincée entre Paris et Saint Denis a été expérimentée la démarche de programmation générative et participative à partir de 2002. Cette démarche vise à favoriser :

- d'une part l'amélioration de la qualité d'usage et d'appropriation des projets portant sur une opération de proximité ;
- d'autre part, une élaboration démocratique de ces projets.

Cette démarche concerne plus particulièrement l'échelle de la proximité:

- l'échelle de bâtiments publics et des logements ;
- l'opération de requalification de logements sociaux ou d'espaces publics ;
- l'échelle du quartier, des commerces, des centres de villes moyennes.

Postface

Ce document, reprise du texte de l'exposition de 2007, est une trace du travail en commun réalisé par l'atelier d'urbanisme de Démosthène.

Cette première approche constitue un « moment » préalable d'appropriation de ce territoire qui était méconnu de beaucoup d'habitants.

Par cette publication, l'atelier actuel souhaite mettre en valeur cette étape nécessaire de restitution de mémoires individuelles et collectives.

Que tous les membres qui y avaient participé, soient ici remerciés.

Annexes

1. Quelques rappels du code de l'urbanisme

Code de l'urbanisme

Article L121-5 associations d'usagers

Les associations locales agréées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, ainsi que les associations agréées mentionnées à l'article L141-1 du code de l'environnement sont consultés à leur demande pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCOT), des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme (PLU).

Article L121-10 évaluation environnementale

Pour l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions prévues par la présente section,

- 1 les directives territoriales d'aménagement
- 2 le schéma directeur de la région Ile de France
- 3 les schémas de cohérence territoriale
- 4 les plans locaux d'urbanisme susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement compte tenu des superficies du territoire auxquelles ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci vont être réalisés

Article L121-11

Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés à l'article précédent décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives. Il expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

2. Glossaire des notions principales du projet urbain

Maître d'ouvrage

Personne physique ou morale à qui le projet élaboré par l'équipe de maîtrise d'œuvre est destiné. Cette dénomination est utilisée dans tous les documents officiels ou les revues, comme dans les contrats pour désigner celui que l'on appelle plus ordinairement le client : collectivité publique ou locale, office public d'HLM, etc.(<http://www.caue74fr>) maîtrises d'ouvrage publique : autorité publique compétente, le donneur d'ordre par exemple une collectivité territoriale

Maître d'œuvre

Celui qui crée ou conçoit l'œuvre dans le domaine du bâtiment (construction, rénovation, réhabilitation...) ou des travaux publics et en dirige la réalisation pour le compte d'un client.(<http://www.caue74fr>)

Mais la compétence d'urbanisme (gérer le droit des sols, délivrer les permis de construire....) est une compétence communale. Elle peut être transférée à un EPCI.

Etablissement Public de Coopération Intercommunal

Les EPCI sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de projets communs de développement au sein d'un « périmètre de solidarité ». Ils sont soumis aux règles communes, homogènes et comparables à celles des collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelles, syndicats de communes et les syndicats mixtes sont des EPCI. (<http://www.caue74fr>)

La commune fixe la règle sur son sol au travers du PLU, plan local d'urbanisme. Le PLU est établi en cohérence avec les

documents d'urbanisme du niveau supérieur : les lois « montagne » et « littoral » le cas échéant, les DTA, (directives territoriales d'aménagement) au niveau de l'Etat ; les SCOT, schéma de cohérence territoriales.

Zone d'aménagement concerté (ZAC)

Zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation, décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder (ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés (article L311-1 du code de l'urbanisme)

Elle a pour objet l'aménagement et l'équipement de terrains bâtis ou non bâtis, notamment en vue de la réalisation :

- de constructions à usage d'habitation, de commerce, d'industrie, de services
- d'installation d'équipements collectifs, publics ou privés.
(<http://www.caue74fr>)

La mise en œuvre d'une ZAC comporte plusieurs étapes : la concertation, la création, le dossier de réalisation, l'achèvement.

La personne publique qui a pris l'initiative de la ZAC doit conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme, délibérer sur les objectifs poursuivis et les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et autres personnes concernées. La concertation se poursuivra jusqu'à la délibération approuvant le dossier de réalisation.

La création de la ZAC produit de nombreux effets parmi lesquels il faut mentionner :

- la faculté pour l'autorité compétente à sursoir, à statuer sur des demandes d'autorisation de construire susceptibles de compromettre la réalisation du projet ;
- la possibilité pour les propriétaires des terrains inclus dans la ZAC de mettre la personne publique qui en a pris l'initiative en demeure d'acquérir le terrain, selon le régime défini à l'article L123-9 du code de l'urbanisme ;
- l'exclusion du régime de lotissement pour les divisions foncières effectuées par l'aménageur de la zone (<http://www.droitdelurbanisme.com>).

Zone d'aménagement différée (ZAD)

A l'intérieur de cette zone, les communes dotées ou non d'un POS peuvent exercer un droit de préemption pendant 14 ans. Cela permet de mettre en œuvre une politique locale de l'habitat et de constituer des réserves foncières (<http://www.caue74fr>).

Actions foncières

Partie de la politique foncière localisée consistant, pour la puissance publique à intervenir par des acquisitions et des ventes de terrains, soit à l'amiable, soit par préemption, expropriation ou cession gratuite obligatoire.

La conduite de l'action foncière suppose un savoir faire et un fonds d'intervention dont les collectivités locales ne disposent pas toujours.

Elle peut alors être confiée à un opérateur foncier, organisme spécialisé dans les actions foncières (<http://www.caue74fr>).

L'établissement public foncier normand (EPFN)

C'est un établissement qui procède à des opérations immobilières et foncières, à l'appui de projets d'aménagement des collectivités et des établissements publics de l'Etat.

L'EPF Normandie est un réducteur d'incertitudes ; son intervention permet à des collectivités d'anticiper et de maîtriser à un coût connu d'avance, les emprises nécessaires à une politique d'aménagement. En outre, grâce à sa ressource propre levée sur une vaste région, l'établissement public joue son rôle de mutualisation des politiques foncières. Par ses interventions, l'établissement facilite l'aménagement des terrains concernés. L'établissement, mettant en œuvre des études et des travaux, participe activement aux opérations préalables à l'aménagement des terrains et à la résorption des friches urbaines, en partenariat avec l'Etat, les régions et les collectivités locales.

L'EPF Normandie a vu sa zone de compétence s'étendre progressivement de la Basse Seine à l'ensemble de la Basse et Haute Normandie (<http://www.epbs.fr>).

Le Programme d'Action Foncière (PAF)

C'est une convention pluriannuelle entre une collectivité et l'EPF Normandie, regroupant l'ensemble des acquisitions sollicitées par la collectivité sur la base des priorités de développement de celle-ci, et dans le cadre d'un plafond financier fixé contractuellement. Le PAF permet des partages fonciers à court, moyen et long terme -jusqu'à 15 ans- en fonction de l'échéance opératoire d'aménagement ou du renouvellement urbain à mener, ainsi que du temps de mutation des terrains. Le PAF facilite et permet la réalisation d'opérations urbaines longues et complexes avec un coût foncier supportable pour la collectivité.

Les programmes d'action foncière sont destinés aux agglomérations structurantes du territoire de plein exercice d'EPF Normandie.

Il s'agit des trois agglomérations métropolitaines de Caen, Rouen et Le Havre, des agglomérations d'Evreux, de Dieppe et d'Elbeuf, ainsi que des pôles urbains de développement tels

l'agglomération Seine-Eure (secteur de Louviers-Val de Reuil)
et l'agglomération des Portes de l'Eure (secteur de Vernon)
(<http://www.epbs.fr>).

Principe de subsidiarité

Notion européenne pour définir l'autorité de compétence.

Le principe de subsidiarité (...) vise à assurer une décision la plus proche possible du citoyen.

Par extension, c'est le souci de veiller à proportionner l'action publique à l'échelle du territoire concerné.

Ce texte et les documents qui l'accompagnent sont pour une large part ceux qui figuraient sur les panneaux d'une exposition consacrée à la Presqu'île, présentée au Hangar en 2007. Cette précision place ce travail collectif dans le contexte des projets élaborés par la municipalité précédente et date toute la documentation jointe au texte.

Cette production écrite, sans prétention scientifique, ne dit pas tout sur le passé du territoire et sur son état en 2007. Ses réalisateurs, ni historiens ni urbanistes, se sont lancés avec passion dans un travail de recherche; fréquentant les archives, enquêtant sur le terrain, s'enrichissant des savoirs et savoir faire, ils ont réussi à présenter aux Caennais ce travail, document-synthèse d'une première approche du territoire.

Il fallait faire connaître ce nouveau territoire tout en rappelant les temps forts de son histoire et les projets d'urbanisme qu'il avait suscités au cours des 20 dernières années au tournant du XX^e et XXI^e siècles.

