

Le tissu urbain de Caen
Balade urbaine sous la conduite d'Anne-Marie Fixot
Géographe Université de Caen

La visite de terrain commence par l'observation de la vue panoramique sur la ville depuis l'esplanade du château.

Au premier plan, les trois secteurs bien individualisés du centre-ville :

- l'hyper-centre, devenu un secteur commerçant, avec ses rares maisons rescapées des bombardements de juin 1944, rappelle l'existence d'un centre ancien ;
- le secteur administratif et les équipements, à l'ouest ;
- la zone résidentielle au nord et au sud, jusqu'à l'Orne.

La trouée (SO-NE) de l'Orne qui entaille le plateau, appelé localement "plaine", et ses affluents, entraîne une coupure soulignée par des îlots de verdure, comme la Prairie.

Il n'est pas difficile d'imaginer la vaste zone marécageuse qu'était le site de Caen, traversée par l'Orne et les Odon, ses affluents.

Au second plan, séparé de la ville basse, par l'Orne, on distingue le plateau.

[Voir Le fonctionnement actuel du centre-ville, document extrait du projet urbain pour l'îlot Bellivet, réalisé par l'Aucame, mars 2012.](#)

[Voir le plan du cours de l'Orne et des Odon, au XIVe s., Utopia, d'après un plan du SIG. Ville de Caen](#)

Brève histoire de Caen

Caen n'est pas d'origine romaine car la ville romaine était **Aregenua**, actuellement Vieux-la-Romaine.

Au Moyen Age, il n'y avait que quelques habitations. C'est la construction du château par Guillaume le Conquérant qui entraîna la création de trois villages : le bourg ducal, le bourg l'abbé autour de l'abbaye aux Hommes, le bourg l'abbesse autour de l'abbaye aux Femmes qui forment l'embryon de Caen.

Le toponyme Caen viendrait de **cadomus**, le champ de combat. Le château a été précédé d'une motte castrale.

Le site a été fouillé par Michel de Boüard.

Des casernes militaires et des baraquements ont été implantées au XIXe s. Le musée des Beaux-arts et le musée de Normandie ont été créés sur le site du château.

La découverte du tissu urbain de Caen avec ses composantes spatiales et historiques s'effectue en car et comprend trois haltes, pour commenter des paysages, l'organisation ou l'aménagement de l'espace urbain.

Le centre-ville

– **L'université** occupe un vaste espace. La **grande galerie** vitrée surnommée **l'aquarium** singularise ses bâtiments. La bibliothèque symbolisant la culture, le donjon symbolisant le pouvoir affirment une centralité renouvelée.

– En descendant la rue du Gaillon, on peut voir quelques vieilles maisons de ville caennaises, aux façades étroites. On passe aussi au pied de la barbacane du château.

[Voir la planche présentant l'architecture des maisons du XVe au XIXe s.](#)

– **L'urbanisme de la reconstruction** est le fruit d'une conception originale. Un plan de masse géométrique a été élaboré mais chaque îlot a été reconstruit par la copropriété, ce qui entraîne des différences architecturales, visibles notamment dans les fenêtres. Aujourd'hui, les immeubles de la reconstruction font l'objet de projets de réhabilitation.

On constate aussi que la reconstruction a ouvert le centre-ville et permis une circulation automobile bienvenue dans les années 60 mais qui pose problème aujourd'hui.

– **La Prairie** avec son hippodrome reste un vaste espace naturel, encore marécageux, drainé par l'Odon, affluent de l'Orne. En face du lycée Malherbe, une mare artificielle, avec une île au milieu, sert de halte aux oiseaux migrateurs.

Le quartier Gardin a été réaménagé récemment. A la place des baraquements et ateliers d'après-guerre, on trouve un stade nautique, une piscine, une patinoire. Le zénith et le parc expo ont été aménagés pour les jeux équestres mondiaux. Il a aussi été densifié par la construction de logements privés et sociaux qui se prolonge jusqu'au complexe nautique.

Halte sur la hauteur sud, rive droite

En contrebas, la vallée de l'Orne forme une trouée verte.

La construction d'une usine métallurgique par Thyssen a fait la fortune de Mondeville, de Colombelles et de Giberville. La production a commencé en 1913. Devenue SMN (Société métallurgique normande), avec ses 7 000 emplois pendant les Trente Glorieuses, c'était une usine-phare. Sa fermeture en 1993 a été une catastrophe pour l'agglomération caennaise, notamment Colombelles et les ouvriers.

Dans l'entre-deux-guerres, elle a accueilli des immigrés d'Europe de l'Est : Russes, puis Polonais. Ils étaient nombreux dans les cités ouvrières de Potigny, attirés par l'exploitation du minerai de fer. On retrouve les noms de ces familles au cimetière.

Le minerai de fer local et le **canal de l'Orne** de Caen à la mer ont favorisé la création de ce complexe métallurgique et ont permis d'importer le charbon et d'exporter la production par voie maritime.

Le cours de l'Orne a beaucoup évolué. Au XVIIIe s, il a été régularisé, mais les effets de la marée rendaient le cours de l'Orne dangereux dans sa partie aval. Le canal de l'Orne a été construit en 1851. Il est venu se greffer sur le bassin Saint-Pierre, engendrant la création de la presqu'île, décriée par les habitants à l'époque. Ceci a permis le glissement du port vers l'aval, jusqu'à Ouistreham.

Coup d'œil sur les première et deuxième couronnes du sud-est

La **première couronne** autour de Caen est constituée de quartiers pavillonnaires, composés de maisons avec jardins pour les classes moyennes, encore pimpantes, conçues par la loi Loucheur de 1928.

[Voir le plan de l'agglomération caennaise, années 1970 ? Extrait du livre blanc de Caen](#)

La seconde couronne, avec ses grands ensembles, date des années 1960.

Ainsi, le quartier de la **Grâce de Dieu**, construit pour les rapatriés d'Algérie.

L'heure est à la réhabilitation, avec un programme de destructions de barres pour favoriser la mixité sociale.

L'installation des usines de la décentralisation dans cette partie de l'agglomération explique la forte croissance démographique alimentée par l'exode rural. Le premier grand ensemble a été expérimenté à **la Guérinière**. Le quartier a été rénové et restructuré avec l'arrivée du tram.

Plus loin, dans le quartier des **Alizés**, sur l'ancien terrain des gens du voyage, des maisons en dur ont été construites pour les gens du voyage semi-sédentarisés, en concertation avec eux. Dix-huit familles vivent là et continuent de garer leur caravane sur la parcelle.

Boulevard R. Poincaré, la **cité cheminote** est en voie de restructuration.

Vers la route de Trouville

De cet endroit, on distingue le rebord du plateau et on comprend mieux les problèmes de communication dus à la vallée de l'Orne. Deux viaducs seulement la franchissent. On voit aussi que la ligne Caen-Paris fait une coupure dans le paysage urbain.

Temps fort du circuit : le site SMN du plateau, à Mondeville et Colombelles

L'industriel allemand **Thyssen** prend le contrôle de l'entreprise sidérurgique en 1903. Le nationalisme ambiant fait qu'il est mal accepté par les Français. Lors de la Première guerre mondiale, ses installations sont mises sous séquestre et revendues après la guerre à la famille Schneider.

En 1925, l'entreprise prend le nom de **SMN** (Société métallurgique normande).

La cité ouvrière Le Plateau, créée au début du XXes., est construite à l'image de la hiérarchie professionnelle : dans un parc boisé, la villa du directeur, à proximité, les villas des ingénieurs, plus loin, le quartier ouvrier. Dès le début du XXe s, le paternalisme est de rigueur : la cité fonctionne avec une école, un centre de formation d'apprentis, une crèche, des bibliothèques, des clubs sportifs pour les jeunes où Hidalgo fit ses premières armes.

L'immense site de la SMN (160 ha) s'étendant sur le plateau de la rive droite de l'Orne, regroupait plusieurs hauts-fourneaux, une aciérie, des laminaires.

Mais après la fermeture du site, presque toutes les installations industrielles ont été démantelées, comme s'il fallait faire table rase du passé industriel. Il est vrai que l'aciérie qui venait d'être modernisée, a été cédée à la Chine qui l'exploite encore. Dans un paysage de terrain vague, il ne reste plus que la "**poche**", lourd récipient qui permettait le transport du métal en fusion, d'une valeur symbolique pour les ouvriers et le "**chaudron**", une tour de refroidissement, mise en lumière la nuit, ainsi que les axes structurants. Les bâtiments administratifs de la SMN ont été transformés en logements.

Dans cette branche de l'industrie lourde, la CGT régnait en maître.

Après une opération de dépollution du site, une lente reconversion s'amorce, assurée par quelques entreprises de haute technologie et de services, des laboratoires de recherche, regroupés dans un campus technologique nommé **Effiscience**.

Le long de la route de Cabourg, la zone d'activités **Normandial** regroupe des entreprises du secteur agroalimentaire, notamment la cuisine centrale des centres hospitaliers de Caen.

L'ancien site SMN a aussi été utilisé par les trois communes concernées : Colombelles, Giberville, Mondeville, pour faire des logements sociaux collectifs et du pavillonnaire.

Faut-il voir dans l'abandon du patrimoine industriel la suite d'un désintérêt originel pour l'industrie ? Pendant l'âge industriel, l'argent gagné dans l'industrie était réinvesti dans la terre, source de prestige incommensurable en Basse-Normandie.

En longeant l'Orne

Nous avons quitté l'ancien site SMN, traversé une zone boisée du plateau, d'où émerge l'**église orthodoxe Saint-Serge** de Colombelles, construite dans les années 1920 pour les Russes blancs immigrés. Puis nous avons emprunté la pittoresque D402, longeant l'Orne. Les rives boisées, les vasières en font un espace naturel propice aux échassiers.

Passé le **viaduc de Calix**, on se retrouve dans le secteur portuaire de la Presqu'île.

Temps fort du circuit : la Presqu'île

Voir [Au cœur de la ville, un espace à réinventer](#) et [Cartographie des activités sur la Presqu'île](#), La Presqu'île de Caen, Regards d'habitants, Diagnostic d'habitants, Atelier d'urbanisme de l'association **Démosthène**, octobre 2011.

Délimitée par le fleuve Orne, le canal de l'Orne, le bassin Saint-Pierre, bordée de cours, d'avenues et de quais, cernée par les axes majeurs de communication de l'agglomération caennaise, la Presqu'île est une friche industrialo-portuaire au cœur de la ville, promise à un bel avenir au sein de la Normandie réunifiée.

Intégrée dans un ensemble de 600 ha, s'étendant sur trois communes : Caen, Hérouville, Mondeville, elle est devenue le paradis des aménageurs. La **SPLA** (Société Publique Locale d'Aménagement) a été créée à cet effet en 2007. L'enjeu est la définition d'un nouveau quartier, intégré dans la future métropole Caen-Rouen-Le

Havre. Le défi est de réussir à concilier diverses vocations, renforcer l'accessibilité de la Presqu'île et assurer la protection écologique du site.

Une halte s'imposait.

Le lieu a actuellement une allure de chantier. L'espace central est dégagé et remblayé de matériaux de destruction. Des édifices anciens subsistent à la périphérie et déjà des immeubles d'architecte sont sortis de terre. Le tout dans un écrin de plans d'eau.

Parmi les bâtiments patrimoniaux se dresse une minoterie en brique.

Dans la pointe de la presqu'île, parmi les bâtiments nouveaux, donnant au site une fonction tertiaire supérieure, il y a la nouvelle école régionale des Beaux Arts, l'Esam, le Cargö, salle de spectacle de musique actuelle, la Maison de la vulgarisation scientifique. Il y a surtout la **BMVR**, (Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale), œuvre de l'architecte Rem Koolhaas, et le nouveau **Tribunal de grande instance**, œuvre de Pierre Champenois, qui se singularisent par leur esthétique audacieuse. Construite sur une parcelle de 5200m², la BMVR est un spacieux bâtiment avec une forme en X, ménageant quatre parvis (fin des travaux 2016). De forme cubique, avec une série de poteaux en béton évoquant les temples grecs, et une salle des pas perdus en verre offrant une vue panoramique sur la ville, le TGI offre une version contemporaine du palais de justice-temple.

L'aménagement concerne aussi les rives du canal et de l'Orne.

Près du Cargö, le **déversoir Victor Hugo** permet de maîtriser les hautes eaux de l'Orne.

Le long du canal subsiste des vestiges d'entreprises charbonnières. Des constructions d'immeubles résidentiels sont en cours. Une autre alternative est l'option nautisme et croisières.

Des **promenades piétonnes** avec des **estacades** sont prévues ainsi que l'organisation de navettes de bacs, la communication entre les rives étant compliquée.

L'aménagement a été confié à Michel Desvigne, paysagiste connu pour le réaménagement du Vieux port de Marseille.

Le bassin Saint-Pierre concentrera des activités de plaisance. On voit encore le bâtiment de l'ancienne ligne Caen-Le Havre.

L'aménagement de la presqu'île est tangible, mais celui du site en entier est programmée sur cinquante ans.

Chantal Cormont

Merci à **Anne-Marie Fixot** pour cette balade urbaine géographique de haut vol.