



HISTOIRE ET DYNAMIQUE URBAINE.

Pour connaître et comprendre les caractéristiques fondamentales et l'organisation du territoire métropolitain d'aujourd'hui, il apparaît nécessaire d'opérer un « retour sur histoire ». On peut en retenir que certains éléments du passé, même lointains, l'imprègnent encore largement.

La plaine de Caen, un espace densément peuplé et exploité très tôt.

Les premiers foyers de peuplement bas-normands apparaissent au Néolithique¹. Ils ne sont pas rares, mais dispersés. A la fin des Ages de Bronze et de Fer², le territoire qui s'étend de la plaine d'Alençon au Plain³ et qui se centre sur la plaine de Caen actuelle, connaît une forte augmentation de la population.

A l'époque Gauloise, la plaine de Caen est déjà un espace agricole riche. Elle est occupée par la tribu des Viducasses. La description ci-après permet d'imaginer son peuplement :

« A l'aube de la conquête, la Gaule est prospère et très peuplée. La campagne est ponctuée de petits hameaux et villages. Des habitats groupés -lieux d'activités agricoles et artisanales variées (métallurgie, salaison...)- existent à côté de fermes isolées (fermes indigènes). De grosses exploitations agricoles appartenant à l'aristocratie locale côtoient des habitations plus modestes. A partir du IIe siècle avant J-C., se développent, le plus souvent sur les hauteurs, des sites fortifiés (oppida), véritables agglomérations proto-urbaines. » (site Internet du Musée de Normandie – exposition permanente : Préhistoire et Antiquité de la Normandie)

Les archéologues estiment qu'il existait de grandes fermes gauloises tous les 300 ou 400 mètres dans la Plaine de Caen et que, lors de la conquête romaine, cet espace était déjà très habité et cultivé.

L'occupation romaine se traduira par la constitution des premières villes. Dans la Plaine de Caen, il s'agira d'Aregenua, aujourd'hui site du village de Vieux à quelques kilomètres au sud-ouest de Caen. Cette villa antique atteindra son apogée entre le Ier et le IIIème siècle. Elle s'insère dans le réseau de voies romaines qui passe par Lisieux, Bayeux et Sées. Elle fut une ville romaine importante, que l'absence de rempart amena à la quasi-disparition au IVe siècle.

¹ -7 000 et -2 500 avant Jésus-Christ

² 3 et 4^{ème} millénaires avant Jésus-Christ

³ Sud-est du Cotentin

Carte des voies romaines



A l'époque gallo-romaine et jusqu'au haut Moyen-âge, un chapelet de villages s'étire le long des coteaux et en lisière des marais.

Durant la période des invasions barbares, il semble que l'Orne fasse office de frontière entre le peuplement franc et le peuplement saxon. On peut, à titre d'information, se référer aux propos figurant sur le site Internet du Musée de Normandie :

« Les premières grandes attaques de pirates francs et saxons sur les côtes normandes ont commencé à la fin du IIIe s. (...). Rouen, la vallée de Seine et l'est de la Normandie sont rapidement intégrés au monde franc. L'ouest de la Normandie reste plus longtemps en marge. »

Les fouilles archéologiques laissent deviner *« une société de guerriers dont les objets rendent compte de diverses influences d'Europe de l'Est et du Nord, mais aussi, par les routes du Sud, d'Aquitaine, de la Méditerranée et de l'Orient. L'encadrement est assuré par des chefs locaux, distingués par le port des armes, et une aristocratie certainement mêlée d'anciens notables romains et de nouveaux arrivants "barbares". C'est aussi un monde de paysans dont le réseau des villages et des paroisses commence à se préciser aux VIIe – VIIIe siècles.(...) »*

La frontière normande est particulièrement concernée par l'activité des pirates saxons. Au IV^e siècle, les Romains organisent contre eux un réseau de fortifications, le litus saxonicum (rivage des saxons), dirigé contre les incursions maritimes. Installés en Normandie, notamment dans le Bessin et la basse vallée de l'Orne, les Saxons passent au service des rois francs, aux VI^e et VII^e siècles. Leur présence a ainsi maintenu ouverte la route vers l'Angleterre et la mer du Nord, route que reprennent, dès la fin du VIII^e siècle, les premiers raids vikings.

Pendant tout le IX^e siècle, les côtes de la future Normandie ont été l'objet d'incursions répétées, venues de Scandinavie ou des colonies vikings des îles britanniques (danois et norvégiens). Les envahisseurs lancent d'abord des raids de pillages, puis rançonnent les autorités franques, avant d'établir des colonies permanentes, notamment sur les côtes du Cotentin, du Pays de Caux et en vallée de Seine.

On relève cependant peu de traces archéologiques de la présence viking. Les colonies de peuplement furent en effet peu nombreuses et les chefs se sont alliés aux élites locales. La mémoire des origines a cependant été entretenue dès le XI^e siècle par les historiens au service des ducs de Normandie.

Dès 911, le Viking Rollon obtient du roi carolingien la concession d'un territoire axé sur la basse Seine, mais ce n'est qu'à partir de 924, puis en 933, que de nouvelles concessions royales consacrent l'extension vers l'ouest d'un territoire qui prend le nom de comté, puis duché de Normandie, du nom des "Nordmen", les "hommes du Nord".

On le voit, le mode de peuplement initial de la Plaine de Caen est complexe et fait appel à des influences très diverses. Très tôt, le secteur apparaît à la confluence de grands flux Est/Ouest et Nord/Sud.

1000 ans d'histoire... ou presque

La naissance de Caen, une « ville-pouvoir » ...

De nombreux historiens affirment que le caractère d'openfield de la plaine de Caen était déjà affirmé au X^{ème} siècle.

Dans ce terroir particulièrement riche, la géographie villageoise serait solidement établie depuis au moins le premier tiers du XI^e siècle. Ce fait est d'autant plus remarquable qu'il s'agit souvent de paroisses minuscules, souvent contraintes à fusionner pour pouvoir survivre au début du XIX^e siècle.

Dès le début du XI^{ème} siècle, deux « Burgus »⁴ sont réellement identifiés : Caen et Saint-Sylvain. Mais, on sait que l'essor urbain des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles amènera la création d'un véritable maillage urbain du territoire par des bourgs ruraux, qui s'est perpétué jusqu' à aujourd'hui. Par ailleurs, au XII^{ème} siècle, la Plaine de Caen apparaît comme une zone de forte concentration d'établissements d'origine monastique.

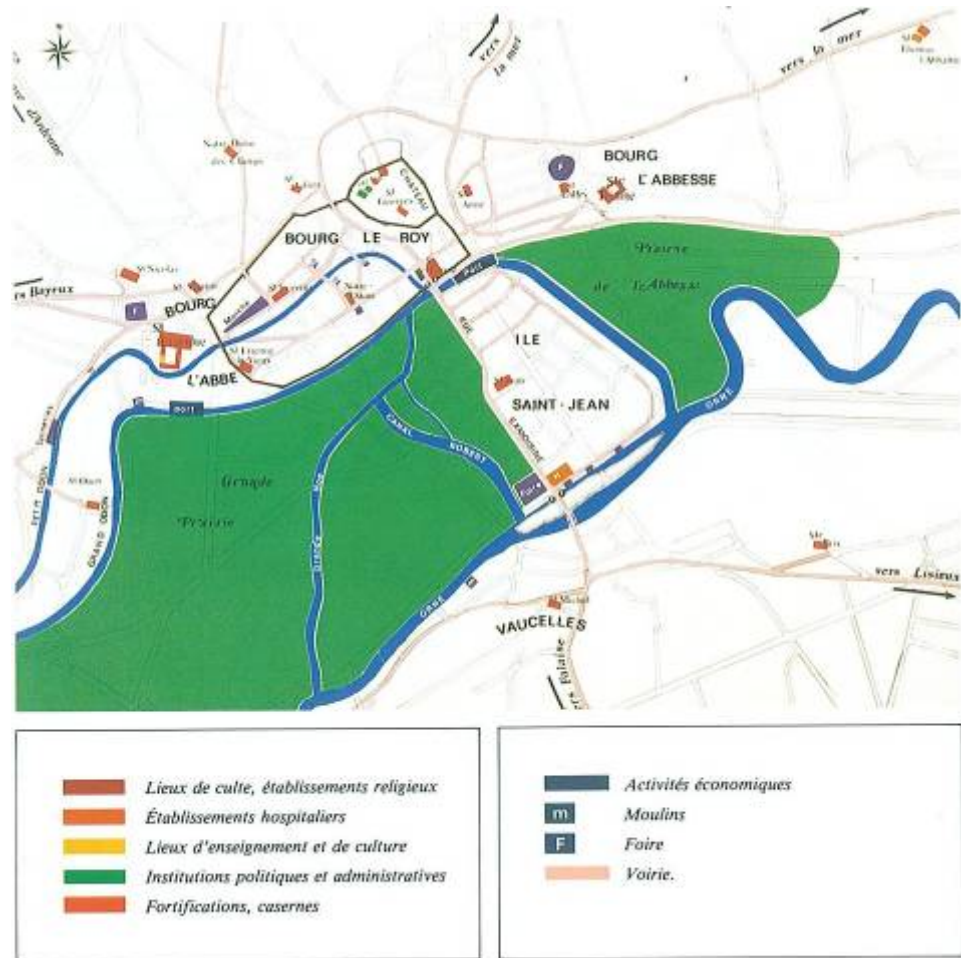
La véritable naissance de Caen a lieu sous l'impulsion de Guillaume le Conquérant, qui souhaite contrôler au plus près les très remuants barons du Cotentin qui se sont souvent rebellés contre l'autorité ducale. La cité devient sa résidence favorite et il décide d'en faire l'autre capitale du duché de Normandie. Le site de Caen présente de nombreux atouts : il est facilement fortifiable, laissant une vue panoramique et stratégique sur l'Orne, les Odon, la plaine et les plateaux environnants. La cité se situe également à l'intersection d'un fond d'estuaire protégé et d'une route importante reliant Bayeux et Lisieux.

Dès la fin du XI^{ème} siècle, un chroniqueur proche de Roger, comte de Sicile d'ascendance normande, qualifie Caen de « grande ville », mais peut-être s'agit-il de flatter le pouvoir seigneurial ?

L'organisation urbaine de Caen apparaît originale. Au lieu de se développer autour d'un noyau, elle se déploie autour de trois bourgs principaux qui ont chacun leur identité : un autour de chacune des deux abbayes bénédictines édifiées par le Duc (Abbaye aux Hommes et Abbaye aux Dames) et un autour du château, lui-même paroisse. Chacun de ces sites est entouré à l'époque par des remparts pour protéger des agressions. Le reste du centre-ville actuel, notamment l'Île Saint-Jean, constitue à l'époque des faubourgs hors les murs et de vastes prairies humides.

⁴ Traduisible par « bourg »

Histoire et dynamique urbaine



Le rôle de capitale politique de Caen se réduira avec le rattachement de la Normandie au domaine des Capétiens par Philippe Auguste, au tout début du XIII^{ème}. Elle conservera cependant un rôle administratif important et sera le siège d'une généralité jusqu'à la Révolution.

Malgré un rôle stratégique limité après le XV^{ème} siècle, Caen restera longtemps une ville de commandement militaire. Les remparts ne seront abattus qu'au XVIII^{ème} siècle. De nombreuses garnisons s'y installent et l'armée prendra, pendant de longs siècles, part à la vie commerciale, artistique et économique de la cité.

A la fin du XIX^{ème} siècle, cinq casernes principales animent la ville : la Caserne Lefèvre, située dans le château avec le 129^{ème} régiment d'infanterie, la Caserne Moulin à la Maladrerie dont les troupes sont chargées de surveiller les prisonniers civils logés juste en face, la Caserne Claude Decaen avec le 43^{ème} régiment d'artillerie, la Caserne Hamelin, dont les bâtiments ont disparu, située le long de l'Orne (place du 11 Novembre) et le dépôt de la remonte, dans le quartier Lorge, chargé d'améliorer et d'assurer la reproduction des chevaux.

Caen est également une ville de pouvoir religieux, même si elle n'abrite pas d'évêché comme Bayeux et Lisieux. Les deux abbayes et les nombreux congrégations et couvents animent une riche vie religieuse et sont par ailleurs d'importants propriétaires fonciers.

...A la tête d'un terroir riche...

Pendant plusieurs siècles, la Normandie est considérée comme la province la plus riche de France et constitue une véritable réserve fiscale pour la royauté. Caen sera toujours au centre de campagnes très peuplées et fertiles. La culture du froment est largement répandue et permet une sécurité alimentaire enviée par les autres provinces.

En effet, si la région a connu, comme partout ailleurs, des périodes de disette alimentaire tout au long de son histoire, cette richesse agricole a toutefois permis d'éviter les famines structurelles qui ont dévasté périodiquement le reste de l'Europe jusqu'au XVIII^e siècle. La densité peut s'élever jusqu'à 100 habitants au kilomètre carré, soit à peine moins que la densité française actuelle !

Cette fertilité extraordinaire du sol permettra d'y maintenir ce système de l'openfield céréalier, généralisé initialement à tout le territoire Normand, alors qu'à partir du XVII^e siècle, le Pays d'Auge et le Cotentin évolueront vers un système de production agricole basé sur l'élevage, les produits laitiers et les vergers, système qui transformera fortement le paysage.

Dans cette plaine, l'habitat est donc groupé. Autour de l'église et de la mare se concentrent de grosses fermes à cours fermées, qui protègent du vent et des vols, et les maisons des ouvriers agricoles, carriers et dentellières (du XVII^e au XIX^e siècle, la plupart des fermes sont dentellières). Les villages deviennent au XVIII^e siècle un lieu de villégiature. Fuyant l'insécurité, la misère et les épidémies qui sévissent à Caen, la classe dirigeante s'y installe. Une multitude de petits châteaux et manoirs, à l'architecture ouverte contrairement à l'habitat traditionnel, apparaissent alors.

En revanche, cette richesse du terroir altère le développement manufacturier du XVIII^e et du XIX^e siècle tel que l'Europe le connaît et pourtant encouragé par le pouvoir : la richesse agricole accapare l'investissement et les élites économiques sont peu attentives à l'innovation technique (contrairement à Rouen). Cette richesse permet néanmoins de faire vivre un tissu proto-industriel⁵ urbain spécialisé successivement au XVIII^e siècle, dans la draperie, la bonneterie, les toiles, puis la dentelle. Par ailleurs, la population rurale, bien nourrie et occupée, n'éprouve pas le besoin de développer des activités annexes pour augmenter ses revenus, d'où des difficultés chroniques de main-d'œuvre.

Cela fait écrire à l'historien Fernand Braudel⁶ : *« comment bousculer une ville si paisiblement attachée à ses habitudes, aux avantages d'une véritable rente de situation (...) Du malheur, en somme, d'être trop à l'aise chez soi ; du malheur de ne pas être un peu talonné par les difficultés, de ne pas voir se dresser, devant soi, un défi »*

Caen, carrefour commercial

Dès le XI^e, Caen vit une importante croissance commerciale grâce à son marché et à son port. Situé en fond d'estuaire de l'Orne, il permet aux bateaux de remonter jusqu'aux portes de la ville. Les produits agricoles,

⁵ Tissu d'industries rurales dispersées et familiales

⁶ L'identité de la France pages 242 à 249 - 1986

notamment le vin⁷, les minerais, les chevaux et la pierre de Caen y sont exportés principalement vers l'Angleterre. Cette activité commerciale donne lieu à une foire annuelle de huit jours.

Quelques siècles plus tard, le port étend son commerce au sel provenant de la Côte de Nacre, aux draps et au cidre. Le rôle des protestants est très important dans le commerce aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles⁸ et leur départ, à la fin du XVII^{ème} siècle, porte largement préjudice à l'économie locale.

C'est Rouen qui étend son hégémonie commerciale et Caen reste jusqu'à nos jours un carrefour commercial de niveau régional.

A ce sujet, Fernand Braudel n'écrit-il pas : « *Par rapport à Rouen, toujours à l'affût des procédés révolutionnaires de la proche Angleterre et qui n'hésite pas à pratiquer l'espionnage industriel, Caen à toujours eu 50 ans de retard. Ses marchands ne communiquent avec l'étranger que par l'intermédiaire des foires de Caen et de Guibray. En France même leur rayon d'action ne dépasse que sporadiquement la zone Bretagne-Normandie-région parisienne ; ils ignorent l'est et le sud du pays (...) sans doute [Caen] se soucie-t-elle peu que son influence ne dépasse guère la Dives. Au delà de ce petit cours d'eau, c'est l'attraction de Rouen qui est prédominante. Rouen, la vraie métropole, surchargée de monuments, de richesses, tournée vers le monde extérieur et vers le large...* »⁹

L'achèvement de la construction du canal, en 1857, a des effets favorables sur l'économie locale, ainsi que l'ouverture des premières lignes de chemin de fer (arrivée à Caen en 1855 – gare inaugurée en 1858). Au début du XX^{ème} siècle, Caen devient le site d'une étoile ferroviaire. A la ligne principale reliant Paris et Cherbourg s'ajoute des liaisons vers le bocage Virois, le Pays d'Auge et, par des gares secondaires¹⁰, vers la Côte de Nacre. Le chemin de fer permet d'exporter les produits agro-alimentaires vers Paris et d'attirer les touristes caennais et parisiens sur le littoral.

Caen, foyer intellectuel et culturel

Ville, riche d'une tradition intellectuelle, ce n'est pas par hasard que Stendhal¹¹ la nomme « *l'Athènes normande* ». En 1432, l'Université de Caen est fondée par Henri VI d'Angleterre. Elle est influencée par le calvinisme qui touche les classes dirigeantes caennaises, ainsi que l'élite intellectuelle que forment les nombreux libraires et imprimeurs. La Normandie et Caen sont une citadelle de la Réforme, qui permet le développement de l'esprit individualiste et de l'alphabétisation (le taux d'alphabétisation est, à cette époque, plus du double de la moyenne française).

L'Université constitue au XV^{ème} siècle le principal pôle universitaire de l'ouest de la France. Au XVI^{ème} siècle, l'enseignement de l'Université de Caen est même considéré comme supérieur à celui de Paris.

⁷ On trouve des vignes dans les villages alentours et sur les coteaux St-Julien, du Moulin au Roy et de Saint-Gilles.

⁸ 1685 : 1/3 des Caennais sont protestants

⁹ Cf. opus déjà cité – page 249

¹⁰ Saint-Martin et Saint-Pierre

¹¹ 1783-1842

La création de la ville moderne

Malgré son surnom plutôt élogieux de « *Venise normande* », la présence des Odon à ciel ouvert fait initialement de la ville de Caen une ville insalubre (épidémies de choléra en 1847, 1865, 1873, variole en 1871). La ville conserve longtemps arrière-cours pestilentielles et taudis. Ainsi, à partir du XVIII^{ème} siècle, au nom d'un urbanisme rationnel, de l'ordre est remis dans le tissu urbain jusque-là anarchique. La ville s'ouvre sur l'extérieur en organisant un réseau de voies de communication. Le centre de la cité devient un carrefour. Les murailles sont éventrées, car elles corsetaient la cité et entravaient son développement. Une nouvelle entrée est réalisée par la place Saint-Sauveur et la place Royale¹² est créée afin de relier les différentes parties de la ville.



La rue du vingtième siècle (photos tirées de « Mémoire en image : Caen » © JL Kourilenko)

La deuxième moitié du XIX^{ème} siècle voit l'image de ville bourgeoise se renforcer. Une nouvelle modernisation de la ville se réalise. Le quartier de la foire¹³ est assaini, des réseaux d'adduction d'eau et l'éclairage au gaz sont créés. La petite Orne et les Grands-Odons sont couverts. Les musées, bibliothèque et hippodrome sont construits et de belles promenades autour de la prairie et des rives de l'Orne sont aménagées.



Images de la ville moderne (photos tirées de « Mémoire en image : Caen » © JL Kourilenko)

La Côte de Nacre, un développement récent

La Côte de Nacre est longtemps restée un espace délaissé. En effet, la forte productivité agricole de la plaine de Caen n'a pas obligé les habitants des villages les plus proches du littoral à développer la pêche. Elle constitue souvent une activité complémentaire à l'agriculture et les quelques villages de pêcheurs du littoral sont, à l'origine, souvent les plus misérables.

¹² Place de la République actuelle

¹³ la Prairie



Le Decauville de Caen à la mer (photos tirées de « Mémoire en image : Caen » © JL Kourilenko)

Avec la mode des bains de mer et l'arrivée du chemin de fer, à la fin du XIX^{ème} siècle (le « Tortillard » Caen / Courseulles est inauguré en 1876), les cités balnéaires se développent sur la Côte de Nacre, contrastant avec les bourgs originels tant en termes d'urbanisme que de population. La première d'entre-elles est Luc-sur-Mer qui bénéficie de la proximité de Caen et du pèlerinage de la Délivrande à Douvres. Puis, les baigneurs se mettent à fréquenter les ports de pêche : Lion-sur-Mer, Ouistreham, et la frange littorale s'urbanise petit à petit.

...mais qui a subi l'impact de la « grande histoire » du XX^{ème} siècle.

L'industrialisation et l'émergence d'un embryon d'agglomération

La fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} voient Caen avancer vers la modernité : ligne téléphonique Caen-Ouistreham et éclairage électrique en 1890, mise en service du tramway électrique en 1901, 1^{er} meeting aérien en 1910, à Cormelles-le-Royal et premier règlement d'urbanisme pour Caen, cette même année.

A la Veille de la Première Guerre Mondiale, c'est parce que son canal permet à Caen de toujours disposer d'un port permettant d'acheminer le charbon que l'Allemand Thyssen lance l'exploitation industrielle des minerais de fer de la Vallée de l'Orne, exploité depuis l'Antiquité, installant sur le plateau de Colombelles et au bord du Canal l'une des premières usines sidérurgiques « sur l'eau », qui utilisera aussi le chemin de fer pour son alimentation en minerai. Elle sera rachetée par ces capitaux français en 1916, et prendra le nom de Société Métallurgique de Normandie, la SMN.

La ville sera épargnée par la Première Guerre Mondiale, au cours de laquelle elle deviendra une base arrière avec de nombreux hôpitaux. En 1917 est créé un chantier naval à Blainville-sur-Orne.

Dès 1919 sera créé « l'Office Municipal des Habitations à Bon Marché » et seront construites les premières cités.

Les résultats des recensements successifs de l'entre-deux guerres montrent, à partir des années 30 l'émergence d'une banlieue autour de Caen. C'était auparavant le territoire communal de la rive droite qui en faisait office, mais l'installation de la SMN et de ses milliers d'emplois va permettre aussi le développement urbain des villages les plus proches : Giberville (+1300 hab.) Colombelles (+1400) et Mondeville (+2500). Par ailleurs, dans la plaine de Caen, des villages miniers du sud connaissent déjà un développement démographique depuis le début du siècle (Potigny, Gouvix).

C'est dans un contexte de fort développement urbain de l'agglomération caennaise qu'intervient la Seconde Guerre Mondiale. Les bombardements alliés, les combats du débarquement et la Bataille de Normandie vont profondément changer le visage de la ville, qui perd une part importante de son centre historique, mais aussi l'ensemble des villages de la plaine de Caen, plus particulièrement au sud. Rares sont les villages ou les bourgs qui ont pu conserver leur centre originel.



Caen et la plaine sous les bombes

Une reconstruction qui se veut exemplaire

La reconstruction sera l'occasion de repenser l'urbanisme de la ville et des villages, tout en respectant une forme de tradition, l'usage de la pierre de Caen. Elle donnera le jour à un urbanisme de forme classique, plus aéré, qui anticipe sans doute le développement de l'usage de l'automobile.



La reconstruction : Place Foch et rue du 11 novembre

Elle durera cependant 20 ans durant lesquels perdureront, en périphérie du centre-ville, bidonvilles et logements d'urgence dont subsistent encore quelques traces aujourd'hui (les maisons « suédoises »).

Le centre reconstruit de Caen remodèle le visage de la ville centre et à sa périphérie, les nouveaux quartiers résidentiels accueillent une population qui ne cesse de croître, Baby Boom et exode rural se conjuguant. Dès 1947, la SMN, pourtant lourdement touchée, sera à nouveau opérationnelle.

Pour faire face à la crise du logement des années 50, un premier grand quartier d'habitat collectif est conçu : la Guérinière, sur le site de l'ancien aérodrome de Cormelles-le-Royal (ex-bidonville baptisé *Tonneau-ville*) commencé en 1955 et achevé en 1961. Il s'agit de créer, « une ville moderne de 10 000 habitants ». Un deuxième quartier collectif suivra en rive droite à partir de 1963, avec pour objectif l'accueil des rapatriés d'Algérie : la Grâce-de-Dieu.

Histoire et dynamique urbaine

Cependant, la reconstruction de Caen a été conçue sur la base de ce qu'était la ville d'avant-guerre, une petite ville de province française forte de 65 000 habitants. Or, le recensement de 1962 montre que s'est constituée une agglomération de plus de 100 000 habitants.

C'est l'Etat qui tentera, par une politique volontariste d'apporter les réponses aux enjeux de la croissance démographique et économique des 30 Glorieuses, à travers de nouveaux outils de planification urbaine.

Organiser le développement, d'abord une volonté de l'Etat

Le boom démographique, le renouveau industriel, génère un important besoin en logements et en équipements ; la mécanisation de l'agriculture libère une main-d'œuvre nombreuse que le développement industriel va pouvoir mobiliser. La traduction est un exode rural massif vers les grands bassins de production. Entre 1954 et 1962, la Basse-Normandie est devenue la région française où le pourcentage d'émigration nette a atteint le taux le plus élevé : 5,2 %.¹⁴

Dès 1947, J-F GRAVIER, avec son livre « Paris et le désert français », dressait le constat du risque de fractures entre la France industrielle de l'est et la France rurale de l'ouest. En réaction l'Etat promeut une stratégie de rééquilibrage du territoire qui vise à lutter contre la désertification de la France rurale. Pour cela, il convient de créer sur place un nombre suffisant d'emplois non agricoles. Une série de lois et de décrets seront promulgués à cet effet en décembre 1958.

A l'échelle régionale sont établis des Plans Régionaux de Développement et d'Aménagement (P.R.D.A.) et à l'échelle des grandes agglomérations, les Plans d'Urbanisme Directeurs (P.U.D.). Les P.U.D. doivent préciser les périmètres d'urbanisation, les tracés des grandes infrastructures et la localisation des principaux équipements.

Pour la Basse-Normandie, la nécessité s'impose de développer simultanément la capitale régionale et un certain nombre de pôles secondaires appelés à jouer le rôle d'écran pour éviter que Paris, Caen et Rouen n'exercent sur l'espace rural bas-normand une attraction susceptible de désertifier la région.

La volonté de l'Etat de mener de front l'établissement de ces documents de planification est bien illustrée par leurs dates d'approbation respectives, sous forme de décrets signés tous deux Georges POMPIDOU : 21 septembre 1965 pour le Plan Régional bas-normand et 9 novembre 1965 pour le Plan d'Urbanisme Directeur du groupement d'urbanisme de l'Agglomération Caennaise.

Le PUD de 1965, définit les bases du futur grand Caen :

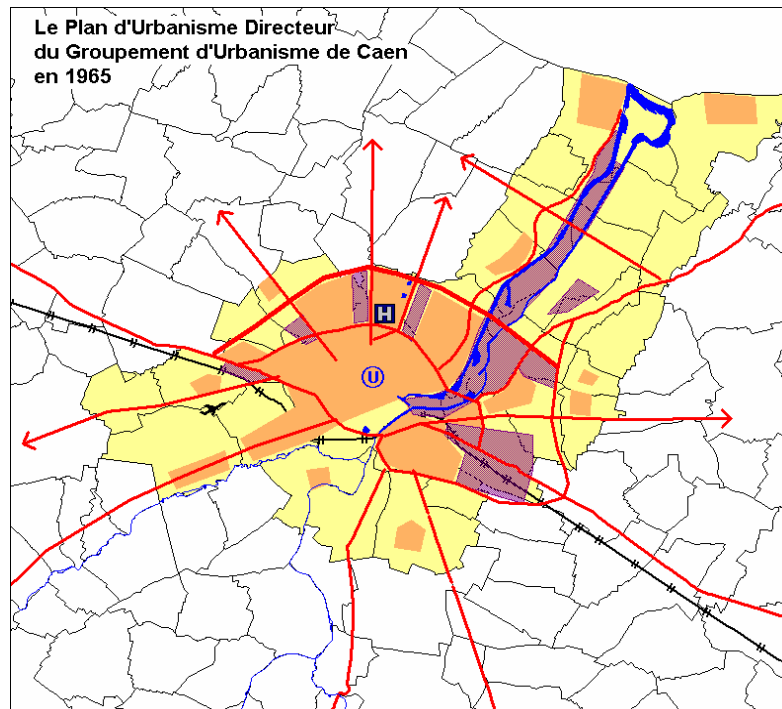
Le site de la capitale bas-normande se prête au développement d'un grand centre industriel, favorisé par une bonne desserte routière et ferroviaire et par le canal de Caen à la mer.

L'aménagement d'un ensemble de 30 communes situées de part et d'autre de l'Orne et du canal fera de Caen une capitale pouvant revendiquer une gamme complète de fonctions socio-économiques, et, dans l'aménagement national du territoire, contribuer avec Rouen et Le Havre, à affirmer la personnalité traditionnelle de la Normandie.

¹⁴ La construction de la grande agglomération caennaise : du PUD de 1966 au Schéma Directeur révisé de 1994 - Alain Rabec - revue *Norois Etudes normandes* 1996. Le présent chapitre reprend de larges extraits cet article.

Les urbanistes qui élaborent le P.U.D. ont prévu que la cité de demain s'étendrait vers la mer¹⁵, prenant en compte les grands sites industriels existants, (S.M.N. et S.A.V.I.E.M., aujourd'hui Renault Trucks.), et les aménagements prévus pour favoriser l'accroissement des fonctions portuaires.

Le parti d'aménagement apparaît simple et réaliste. Il s'appuie sur la création d'un boulevard périphérique nord, un boulevard urbain classique, avec carrefours à niveaux et à feux, sur lesquels se greffent, en alternance, des « Zones à Urbaniser en Priorité » (Z.U.P) et des zones d'activités et ce, de Carpiquet à Mondeville.



Source : Caen-Métropole

Assurant les relations domicile - travail, ce boulevard doit être doublé plus au nord (au niveau du pont de Colombelles) d'une rocade à 2x2 voies, marquant la limite de l'urbanisation et destinée à assurer l'écoulement du trafic de transit. Au sud et à l'est de l'agglomération, une autre rocade de déviation, dite voie de liaison inter-régionale, relie entre eux tous les axes à grande circulation et assure la liaison vers le Pont de Tancarville de même que vers la future autoroute de Normandie qui, s'arrêtant à Pont-l'Évêque, devrait être reliée à Caen par la RN 815 (aujourd'hui RD675) élargie éventuellement à 3 voies.

La ZUP la plus importante est Hérouville Saint-Clair, commune qui ne compte que 1.700 habitants en 1962. Elle est conçue pour accueillir 8.000 logements. Les autres grandes opérations d'habitat de cette époque constituent aujourd'hui de grands quartiers collectifs du nord de l'agglomération (Chemin-Vert -4.000 logements, la Pierre-Heuzé -1.500 logements).

Dès cette époque, le P.U.D. donne la possibilité d'urbaniser des secteurs de la Folie-Couvrechef sur le territoire de la Ville de Caen, et de l'ouest de l'Abbaye d'Ardenne sur le territoire de la commune de Saint-Germain-la-Blanche-Herbe.

¹⁵ Le PUD est élaboré dès 1959 par l'urbaniste I. WIENER sous l'autorité des services du Ministère de la Construction.,

Au niveau des zones d'activités, le P.U.D. se veut extrêmement ambitieux, car en 1959, l'Agglomération Caennaise ne dispose d'aucune capacité d'accueil. Le plus vaste espace ouvert à l'industrialisation est celui qui s'étend entre Orne et canal, du Bassin Saint-Pierre à l'embouchure de l'Orne. Il couvre une superficie d'environ 1.000 hectares et illustre des espoirs que l'on porte sur le développement du port de Caen, qui est alors le 8ème port de France.

Second grand secteur de développement industriel, la zone sud-est bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire et routière et abrite déjà quelques activités installées dans la zone U.F.R.A.M.E.C. A côté de ces grandes zones, le P.U.D. autorise le long du boulevard périphérique la création de nouvelles zones de plus petite taille, destinées à l'accueil d'activités légères.

Avec ces binômes, zones d'habitat - zones industrielles, bien reliées entre elles par des infrastructures routières modernes, l'agglomération semble apte à remplir le rôle qui lui a été assigné par le Plan Régional. Le PUD, en localisant également les principaux équipements (nouvel hôpital, station d'épuration, etc.), constitue le premier projet de développement et d'aménagement de l'Agglomération Caennaise entendue au sens large.

L'objectif affiché sur le plan démographique (185 à 200.000 habitants en 1985) correspond à peine à un doublement de la population de 1954 (104.000 habitants) en un peu plus de trois décennies.

Le PUD, approuvé en novembre 1965, sera mis en révision dès mars 1966, compte-tenu d'un développement plus rapide que celui qui était envisagé.

C'est la vocation du boulevard périphérique nord constitue le cœur du débat. Toutes les études montrent que le trafic de la rocade de transit au nord restera relativement faible, tandis que le boulevard urbain se saturera beaucoup plus rapidement, compte-tenu notamment des relations domicile - travail. La décision est prise par l'Etat et le Conseil Général, dès 1964, de regrouper les deux voies en une seule généreusement traitée.

Ainsi naîtront les premières esquisses du futur boulevard périphérique qui doit être constitué par une autoroute urbaine à 2x2 voies, prolongeant l'autoroute de Normandie jusqu'à la sortie ouest de Caen en direction de Bayeux.

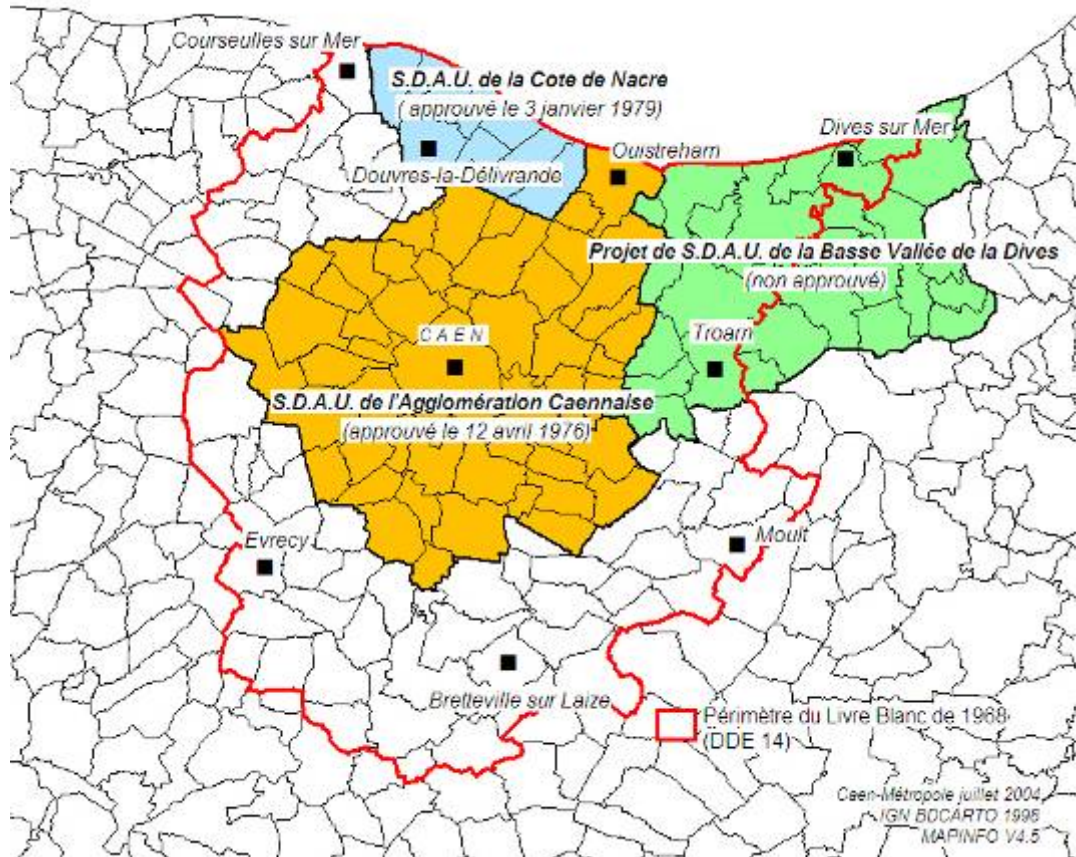
Ce projet ambitieux illustre les quasi certitudes dans la poursuite du développement de l'agglomération. En quatre ans, de 1961 à 1964, l'agglomération accueille une dizaine d'industries (SONORMEL, Citroën, Jaeger, Moulinex, ...). De 1962 à 1968, les 6 grandes entreprises relocalisées à Caen créent plus de 8.000 emplois nouveaux (8). Le recensement de 1968 atteste de cette croissance. L'agglomération atteint le seuil des 150.000 habitants. L'hypothèse d'un développement accéléré de l'Agglomération Caennaise semble confirmée.

Les scénarii étudiés par la D.D.E. en 1968, dans le cadre d'un livre Blanc portant sur 136 communes, envisagent une population de l'ordre de 320 à 350.000 habitants à l'horizon 1980 et de 440 à 600.000 habitants à échéance 2010 dans ce périmètre.

La Loi d'Orientation Foncière de 1967 dotera les pouvoirs publics de nouveaux outils de planification : les SDAU, (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) pour les agglomérations et les P.O.S (Plan d'Occupation des Sols) pour les communes. Contrairement aux P.U.D., élaborés par les administrations centrales, les élus seront associés à l'élaboration des SDAU par les services de l'Etat en région.

Trois SDAU seront prescrits, sur le territoire du Livre Blanc : le SDAU de l'Agglomération Caennaise, le SDAU de la Côte de Nacre et le SDAU de la Basse Vallée de la Dives, qui ne sera jamais élaboré.

Le Livre Blanc de 1968 et les SDAU prescrits



A l'aube des années 70, rien ne semble devoir remettre en cause les prévisions démographiques. L'agglomération pour le réaliser, dispose de multiples atouts : le turbotrain met la capitale de Basse-Normandie à 1 heure 50 de Paris, l'Autoroute de Normandie doit arriver en 1975, les deux entreprises « phares » de l'agglomération, S.A.V.I.E.M. et S.M.N., comptent plus de 6 000 employés, les premiers terrassements du futur viaduc de Calix commencent. Les disponibilités en logements, la qualité urbaine, la vie intellectuelle, une main-d'œuvre abondante, sont autant d'atouts qui justifient les ambitions.

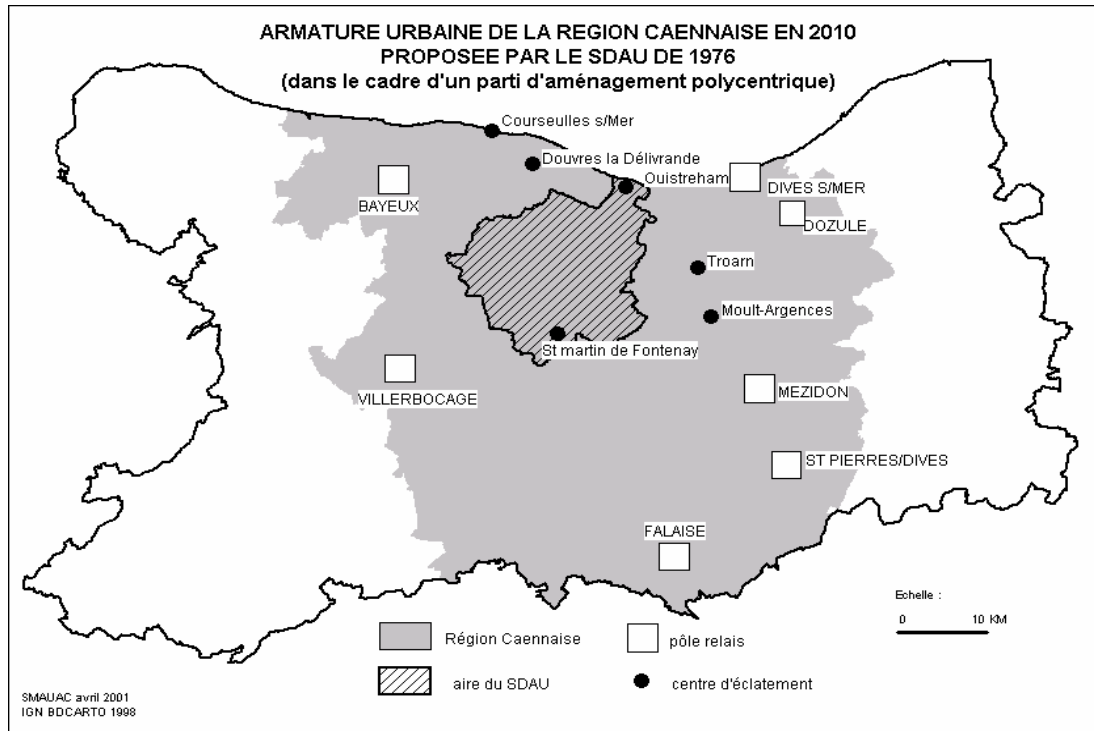
Les SDAU des années 70 : la fin des trente glorieuses

Le SDAU de l'Agglomération Caennaise

Portant sur un territoire de 52 communes (50 après les fusions), c'est-à-dire l'agglomération et une première couronne périurbaine, ce document sera approuvé en 1974.

Histoire et dynamique urbaine

Le SDAU de Caen intègre la croissance attendue de l'agglomération dans une stratégie d'aménagement intéressant l'ensemble de la Région Caennaise : le polycentrisme.



Source : Caen-Métropole

Cette organisation urbaine ne peut fonctionner que dans la mesure où les liaisons entre l'agglomération et le reste de la Région sont facilitées, d'où la réalisation d'un boulevard périphérique complet, favorisant la continuité des circulations entre les grands axes convergents vers Caen (A13, RN13, RN158, RN175,...) et les pénétrantes urbaines (Montalivet, Pépinières, Tourville, etc.) desservant l'hyper-centre.

Ce schéma de voiries entérine définitivement l'abandon de la Rocade nord, inscrite au P.U.D., au bénéfice du seul Boulevard périphérique. Il prévoit, pour desservir le secteur d'extension nord, des voies de desserte locale, dont la continuité ne peut être assurée que par quelques « baïonnettes ». Quant au secteur nord-ouest (communes de Saint-Germain-la-Blanche-Herbe et de Saint-Contest), sa nouvelle vocation de zone protégée au titre de l'agriculture semble justifier l'absence de toute voie structurante.

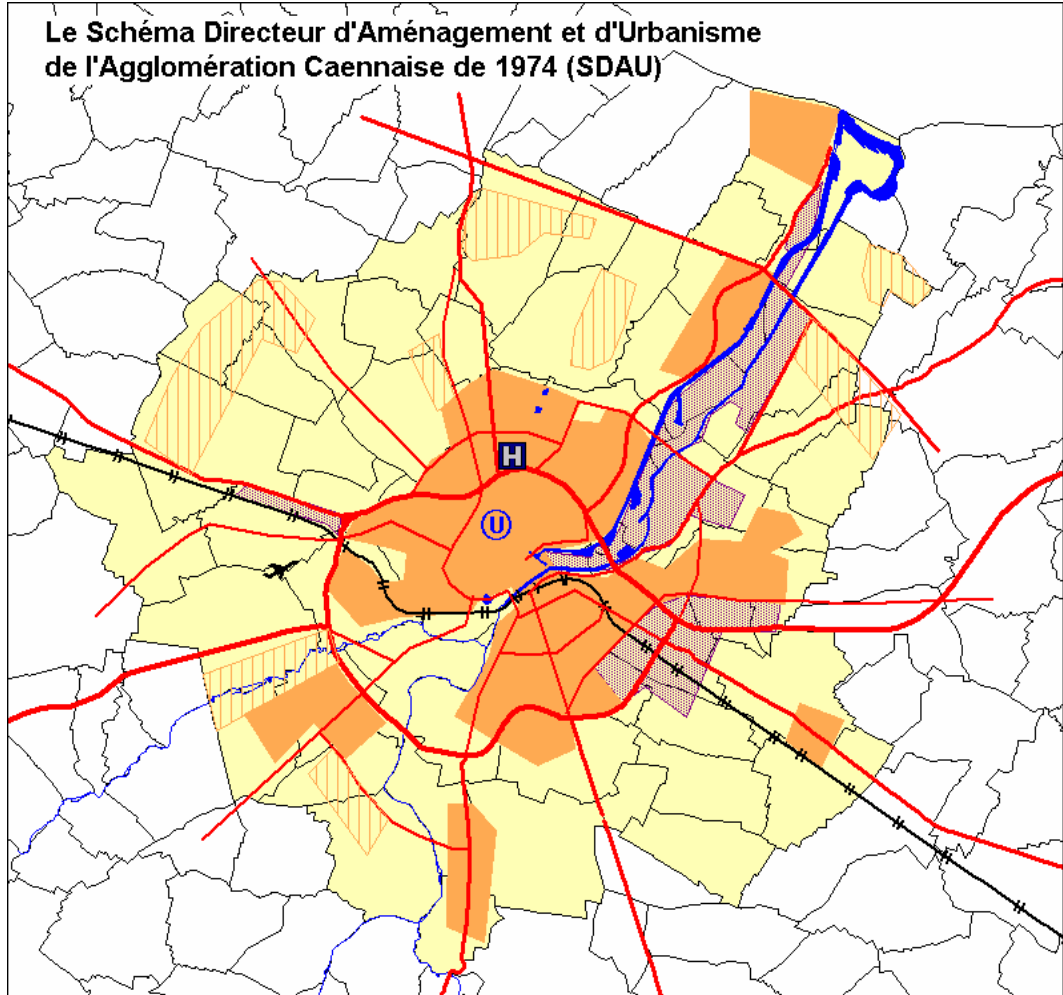
Parallèlement à cette confirmation du développement de l'urbanisation nord vers la mer, le S.D.A.U. inscrit parmi ses principales options, le nécessaire rééquilibrage de l'agglomération au sud qui ne peut qu'être favorisé par la réalisation du boulevard périphérique. Dans ce cadre, deux grandes zones d'urbanisation sont localisées : la plaine d'Ifs a vocation à devenir un centre secondaire tandis qu'à long terme le plateau d'Eterville est réservé, dans le cadre d'une opération lourde, pour l'accueil de quelques 20.000 habitants.

Au-delà de cette urbanisation agglomérée et des coupures naturelles qui en marquent les limites, le S.D.A.U. préconise le développement de zones d'accueil d'une urbanisation marginale intégrée dans le cadre végétal et ce, dans des secteurs attractifs pour l'accueil d'un habitat résidentiel de faible densité (vallée de l'Odon, vallée de la Mue, etc.).

Le parti d'aménagement, équilibré mais très contrasté, alternant urbanisation et espaces naturels ou agricoles, refusant le développement en tâche d'huile

au profit de pôles relais, est conçu pour accueillir 295.000 habitants à l'horizon 1988 et 380.000 en 2010 (185.000 habitants en 1968). Les perspectives pour la région caennaise s'élèvent à 465.000 habitants pour 1988 et 625.000 habitants en 2010 (334.000 en 1968).

Le SDAU de Caen sera approuvé en 1976.



Source : Caen-Métropole

Le SDAU de la Côte de Nacre



*

* *

La fin de la décennie 70 est marquée sur le plan national par la mise en place d'un plan d'austérité, suite aux chocs pétroliers de 1973 et 1979. La crise économique, la montée du chômage, les difficultés sociales, les changements de comportement sur le plan démographique (baisse de la natalité,...), font passer au second plan la politique d'aménagement du territoire.

Sur le plan local, et en l'absence de structure intercommunale, les communes se replient sur elles-mêmes et entendent prouver, dans cette période difficile, leurs capacités de développement. Une forte demande en matière d'habitat individuel justifie les demandes d'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation lors de l'élaboration des P.O.S. La réalisation de petites zones d'activités semble par ailleurs de nature à favoriser la création d'emplois.

Au fil des années, l'opposabilité du S.D.A.U. aux communes devient de plus en plus difficile, d'autant que la moitié des dites communes, lorsqu'elles avaient été consultées sur le projet de S.D.A.U. avant approbation, n'avaient pas délibéré, d'où la réserve parfois exprimée vis à vis du document.

L'après décentralisation : les Schémas Directeurs

Les Lois de décentralisation de 1982 /1983 vont permettre aux collectivités de se saisir directement de la politique d'aménagement et de développement de leur territoire. Cependant la Loi impose à nouveau la stricte compatibilité des Plans d'Occupation des Sols avec le S.D.A.U. devenu « Schéma Directeur ». L'Etat donne le pouvoir aux communes, mais souhaite qu'au niveau des

agglomérations subsiste un cadre permettant une cohérence notamment au niveau des infrastructures et des réseaux.

Dès 1984, apparaissent les premiers conflits entre les services de l'Etat et certaines communes dont les projets de zones d'activités ne sont pas compatibles avec le S.D.A.U. de 1976.

Une décennie après l'approbation du SDAU, un premier bilan dresse le constat de sa dérive par rapport à ses objectifs et enclenche le processus de mise en révision du Schéma Directeur à l'initiative d'une structure intercommunale qui sera effectivement créée en 1987 : le Syndicat Intercommunal d'Aménagement et d'Urbanisme de la Grande Agglomération Caennaise (S.I.A.U.A.C.), communément appelé le syndicat du SDAU.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise de 1994

Le syndicat lance la révision dès 1988, accompagnée par un lourd programme d'études. Celle-ci aboutira à l'approbation du Schéma le 1^{er} juillet 1994.

Le Schéma Directeur révisé ne peut que prendre en compte les nouvelles formes d'urbanisation, plus particulièrement l'explosion périurbaine, ainsi qu'un certain nombre d'opérations déjà plus ou moins engagées souvent de façon irréversible.

Il les traduit dans un parti d'aménagement à long terme qui s'inscrit dans le temps et la continuité d'évolution de l'Agglomération.

Le parti d'aménagement retenu résulte d'un compromis entre les différents scénarios étudiés. Il permet de répartir l'urbanisation nord sur les deux grands axes d'accès à la mer, RD 515 et RD 7, et de mieux équilibrer la croissance entre rive droite et rive gauche, tout en affirmant de façon forte une structure générale nord-sud.

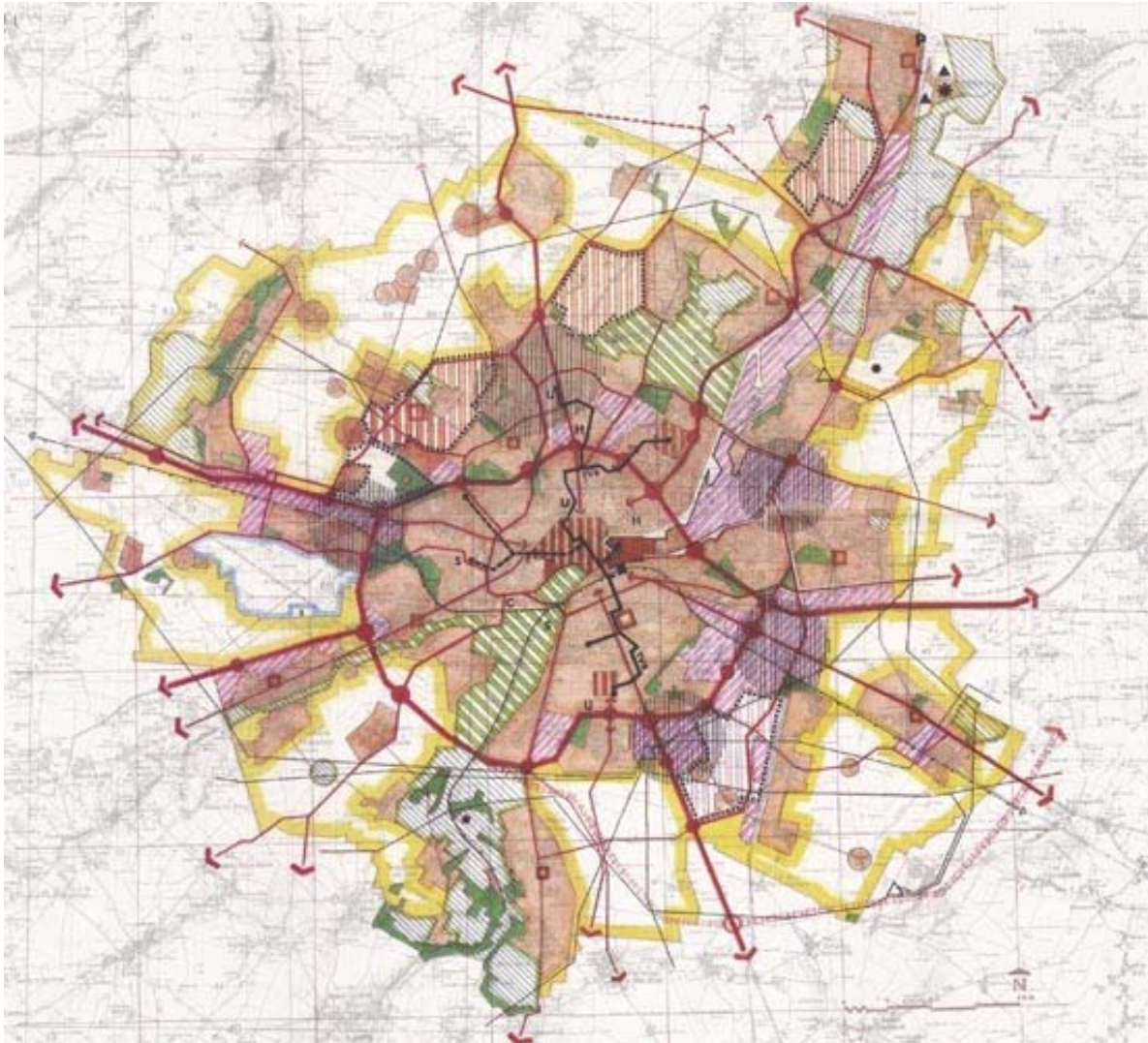
Le parti retenu répond aux ambitions suivantes :

- Miser sur la qualité de vie en projetant une ville aérée et bien intégrée à son cadre naturel. Une grande trame verte, image traditionnelle de la Normandie, vient souligner les vallées, et introduit le végétal jusqu'au cœur des quartiers.
- Organiser l'agglomération suivant des axes fortement structurants, associant étroitement habitat, activités et sites de loisirs. S'inscrivant dans la logique du site, l'axe nord-sud (Grande-Bretagne, Péninsule Ibérique) sera appelé à jouer un rôle de premier plan.
- Faire de l'agglomération une « ville de bord de mer », en développant sa façade littorale et ses vocations liées à la mer. Le développement vers le nord, la reconversion urbaine de la Presqu'île, répondent à cet objectif.
- Promouvoir aux abords des nœuds d'intersection des grandes liaisons, les espaces porteurs de fortes potentialités. Le Schéma retient cinq « sites de développement économique majeurs » (est, nord, ouest, sud et Lazzaro) auxquels s'ajoutent bien évidemment la zone portuaire et le centre. Leur mise en œuvre doit mobiliser tous les efforts de l'agglomération afin, dans un environnement de plus en plus concurrentiel, de mieux faire face aux défis de l'avenir.

Ce parti d'aménagement est conçu pour accueillir selon les prévisions de l'INSEE 257.000/ 268.000 habitants en l'an 2000, 290.000/ 300.000 habitants en l'an 2010 (au recensement de 1990, 235.000 habitants).

Pour le long terme cinq secteurs stratégiques, pour lesquels un consensus sur leur aménagement reste à dégager, doivent faire l'objet d'un Schéma de secteur. L'élaboration de 3 d'entre eux sera entreprise en 1998, mais la promulgation de la Loi S.R.U, rendra la procédure caduque et ils resteront au stade d'avant-projet.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération caennaise



Source : Caen-Métropole (site internet)

Le Schéma Directeur de la Côte de Nacre de 2001

Alors que le Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise va être approuvé, le Syndicat d'Aménagement et d'Urbanisme de la Côte de Nacre, par délibération en date du 10 mai 1994, engage la révision du SDAU de la Côte de Nacre de 1979. Le périmètre, légèrement remanié pour tenir compte de l'inclusion de Ouistreham et Saint-Aubin-d'Arquenay dans le Schéma Directeur de l'Agglomération caennaise, comprend 10 communes. Le Schéma Directeur révisé est approuvé le 23 janvier 2001, peu après l'entrée en vigueur de la Loi S.R.U.

L'adhésion des communes du Syndicat d'Aménagement et d'Urbanisme de la Côte de Nacre à des intercommunalités différentes, se traduira par la dissolution du Syndicat et donc la perte de la validité juridique du document. Toutes les communes intégreront, soit directement (Colleville-Montgomery), soit via leur EPCI (Cœur de Nacre ou Caen la Mer), le Syndicat Mixte Caen-Métropole.

Cependant, pour la communauté de communes Cœur de Nacre, les grands principes du Schéma Directeur restent un fil directeur commun dans sa politique d'aménagement et de développement. Le Schéma s'appuyait sur les deux axes majeurs suivants :

- Renforcer la cohésion de la Côte de Nacre, ce qui passait notamment par la constitution d'un EPCI ;
- Mener une démarche de valorisation de la Côte de Nacre, notamment en organisant une croissance urbaine harmonieuse, qualitative et respectueuse de l'identité locale, en développant les activités économiques, en diversifiant l'activité touristiques,...

La carte ci-après expose le parti d'aménagement à horizon long terme.

Le Schéma Directeur de la Côte de Nacre

