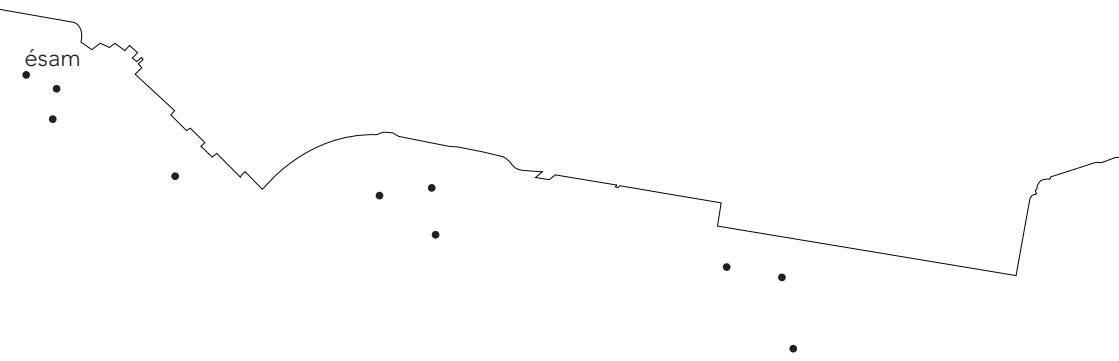
La presqu'île de Caen, à mon échelle

Aude Jourdain



Sommaire

Avant-propos - 9

Introduction - 11

La presqu'île de Caen - 15
- Développement du port de Caen - 16
- L'activité maritime - 17
- La question de l'énergie - 20
- Le développement de la production électrique sur la presqu'île - 22
- La Société Métallurgique de Normandie (SMN) ; une entreprise emblématique qui a contribuer à forger le territoire - 24
- Une industrie en lien avec la production agricole de la région - 29
- Le marché de gros - 30

La presqu'île aujourd'hui - 33
- Caen Presqu'île, un projet urbain élaboré par l'agence MVRDV - 35
- Une reconquête de la presqu'île par la culture - 35

Ma rencontre avec la presqu'île - 39
- La Boussole - 40
- Le village mobile - 41
- La prostitution - 42
- Mon approche de la presqu'île - 43
- Le Marais - 48
- La presqu'île de Caen; arrière-ville de l'aglomération - 60

Bibliographie - 63

Remerciements - 65

Paysage d’enfance.

Avant-propos

L'enfance est par définition la période de la vie humaine, phase pendant laquelle se constitue la matière mentale et physique du futur adulte, allant de la naissance à l'adolescence.

De manière plus littéraire, c'est l'origine, le commencement, le début d'une chose susceptible de se développer.

Nous sommes tous marqués de façon plus ou moins significative par cette ère de construction.

Pour ma part, ces années ont fortement structuré mes intérêts.

J'ai grandi dans le bocage Normand, dans la ferme de mon père. Éleveur bovin, d'abord de race Normande, puis Limousine, ayant su faire évoluer sa production du lait à la viande. Très vite nous avons été impliqué pour aider nos parents à la ferme, que cela soit pour changer les vaches d'un pré à l'autre; pour aider notre père en été durant la période du foin; participer à l'automne à la cueillette des pommes tombées des arbres, ainsi que des noix, ou encore ramasser le bois et le ranger après que les arbres est été élagués à la fin de l'hiver...

Un quotidien qui s'est construit en proximité avec la terre et le pays.

Ces années ont nourri mon intérêt vis à vis du territoire, ce qui fait sens pour moi se trouve dans le fait de pouvoir travailler à mon échelle, au sein d'un espace dans lequel je peux me mouvoir. L'histoire et l'évolution de ces espaces est également un sujet d'importance, je m'intéresse à apprendre et à connaître leur passé, car cette histoire à participer à forger ce qu'un territoire est aujourd'hui, son histoire contribue également à définir la potentielle évolution de sa fonction, ces éléments n'ont cessé de nourrir mon intérêt et ma curiosité. Ce sont les interactions des hommes qui forgent leur espace et donc transforme la nature originelle. Nous pourrions résumer ça par la manière dont le monde paysan transforme la structure du lieu dans lequel il s'inscrit.

Introduction

Je suis à l'Esam depuis bientôt six ans, j'ai effectué une année de classe préparatoire ainsi que la première année sur le site de Cherbourg, depuis j'ai poursuivi le cursus sur le site Caennais.

Lors de ces deux années à Cherbourg je me suis intéressé à deux territoires particulièrement : un ancien quartier à proximité de l'école : La Cité Coloniale; ainsi qu'un terrain proche de la gare maritime : le terre-plein des Mielles. Ces deux espaces étaient alors en mutation, le terre-plein des Mielles était en phase d'aménagement pour y développer une industrie de production de palme hydrolienne, animé par une volonté de développement du mix énergétique. L'aménagement du territoire visé a alors grignoté l'espace maritime afin de récupérer de la surface constructible dans un territoire alors initialement enclavé entre la mer et les constructions urbaines.

D'autre part, la cité coloniale se situait à proximité de l'ancien Hôpital Maritime face à l'Arsenal. Le passé militaire de la ville a forgé cette dernière. Au début des années 1930, la Cité Coloniale est alors construite pour permettre d'héberger une partie des militaires et leurs familles. Un peu moins d'une centaine de personnes résident alors dans le quartier à la fin de cette décennie.

Après la guerre, alors que l'activité militaire sur Cherbourg décline, la cité s'ouvre donc aux civils, jusqu'en 2010, où la population a été incitée à quitter leur logement dans un projet futur de démolition du lotissement au profit de la construction d'un quartier plus moderne.

Cet ensemble de constructions chers au cœur des Cherbourgeois (car témoin de l'ancienne activité prolifique autour de la Marine Nationale) a fait l'objet d'un travail d'enregistrement de paroles, de récolte de souvenirs, de matériaux.., par un collectif d'artistes, le CCCCCC : Collectif des Chercheurs de la Cité Coloniale de Cherbourg en Cotentin. Cette démarche avait pour objectif de rentrer en contact avec d'anciens habitants de la cité, afin d'en recueillir le témoignage mais également de proposer une exposition autour de cette dernière.

Ces deux expériences Cherbourgeoises liées au cadre dans lequel j'ai grandi, ont naturellement imprégné le travail que j'ai développé depuis mon arrivée sur le site Caennais.

L'Esam de Caen est située au 17 Cours Caffarelli, entre le Cargö, salle de spectacles qui met notamment en scène des musiciens aux styles divers mais actuelles; le Dôme, centre de culture scientifique, technique et industrielle; et enfin le site Victor Hugo de Enedis, poste de transformation électrique.

L'essentiel du territoire de la Presqu'île de Caen est pour sa part en état de friche, de nombreuses constructions restent néanmoins visibles et manifestent d'activités économiques passées prolifiques et d'importance non négligeable. Néanmoins bien qu'aujourd'hui des entreprises restent actives sur le territoire, des populations sont venues s'installer au sein de ces espaces délaissés; pourtant le projet d'aménagement urbain a pour objectif de "reconquérir" cet espace, comme le formulent les acteurs de la communication de Caen presqu'île. Au cours de ces années passées à Caen, je me suis alors intéressé au passé industriel de cet espace, ainsi qu'aux personnes s'étant approprié ces lieux.

La presqu'île de Caen

La presqu'île de Caen est la langue de terre entre l'Orne et son canal. Longue de 14 kilomètres, elle fut inaugurée le 23 aout 1857, contribuant depuis lors à l'essor économique et portuaire du territoire Caennais et de sa plaine.

Elle est devenue lors de ces dernières décennies une véritable friche industrialo-portuaire.

Le territoire de la presqu'île s'étend sur 11 municipalités : Caen, Mondeville, Hérouville, Colombelle, Blainville-sur-Orne, Bénouville, Ranville, Sallenelles, Merville-Franceville lui partagent un fragment de territoire. Elle prend fin face à la Manche, à la pointe du siège, sur la commune de Ouistreham.

La presqu'île forme alors une frontière à traverser, et des multiples ponts permettent son enjambement. Toutefois, en réalité, le terme qui la désigne est erroné scientifiquement puisque depuis la construction du canal, ce territoire, étant entièrement entourée d'eau, est géographiquement une île.

Le lieu actuel qui forme la presqu'île est le résultat du travail successif des Hommes au cours de l'Histoire. Lors de l'Antiquité, l'estuaire de l'Orne était traversé par des routes romaines sur l'actuel territoire de la ville de Caen et de Bénouville. Le court de l'Orne était déjà utilisé comme une voie fluviale avant le XIe siècle, son activité ayant pris une importance grandissante depuis le règne de Guillaume le Conquérant. A cette même époque, la pierre de Caen était employée à grande échelle sur le territoire. Elle a notamment été utilisée dans la construction du château de Caen, ainsi que dans l'édification de l'Abbaye-aux-Hommes et de l'Abbaye-aux-Dames. Elle est, avec la conquête du royaume britannique, également exportée et vers l'Angleterre. Les nouvelles conquêtes du duc de Normandie ont également signifié le début de grands travaux de fortification outre-Manche. Guillaume devait s'assurer de la stabilité de sa conquête, et pour cela il engagea des grands chantiers de construction. Le duc Normand avait pris la décision de bâtir ces nouveaux chantiers avec la pierre de sa région. Cette décision permit au nouveau roi d'Angleterre de s'assurer du débouché de la pierre extraite des galeries normandes, car à cette époque les constructions qu'il avait entamé dans le duché étaient arrivées à leur terme. L'Angleterre assure alors un débouché pour cette ressource, permettant l'essor de l'économie Normande. La Tour de Londres est l'un des exemples les plus notables des chantiers menés à l'époque du duc. Mais bien après sa disparition, l'Angleterre poursuivit l'emploi de la pierre de Caen.

Nous retrouvons par exemple cette pierre dans l'édification de bâtiment bien plus récent comme au sein du palais de Buckingham (XVIIIe) ou encore de The Tower Bridge (fin XIXe). La pierre de Caen a ainsi quitté les terres normandes durant plusieurs siècles en empruntant les voies fluviales de l'Orne, puis en accédant au canal maritime de Caen.

L'essor des carrières de la région s'est tari en parallèle du développement des matériaux de construction bien moins coûteux, comme le béton, où les dernières carrières fermèrent au début des années 60. Depuis 2004, un arrêté préfectoral autorise à nouveau l'extraction de la pierre de Caen dans la carrière de Cintheaux. Initialement cette ré-ouverture devait répondre aux besoins de matériaux pour la construction du mémorial de Caen, mais aujourd'hui la carrière poursuit l'extraction de la pierre. Celle-ci est dorénavant dédiée aux chantiers de conservation et de réhabilitation du patrimoine.

Au cours du XVIe siècle des travaux sont entrepris sur l'Orne afin de permettre la traversée à de plus grands bâtiments, néanmoins cette traversée resta impossible pour les grands voiliers. Le projet d'établir une liaison aisée jusqu'à Caen, alors capitale de Basse-Normandie, devint alors un enjeu primordial.

La réalisation du canal de Caen a permis au XIXe siècle d'intensifier le flux fluvial en ne dépendant plus des marais pour naviguer. La voie fut donc sécurisée. Cette dernière a également permis l'industrialisation de la presqu'île, permettant ainsi de fournir matériaux et charbon en quantité acheminés par bateaux et trains.

Développement du port de Caen

Le port de Caen n'est pas situé en front de mer, sa construction s'est faite dans le prolongement de l'Orne au milieu du XIXe siècle. Ses infrastructures se retrouvaient sur les 15 kilomètres du chenal, du bassin Saint-Pierre en centre-ville jusqu'à Ouistreham. La construction du canal semble alors nécessaire car les navires les plus imposants, par manque de voies navigables fiables et par l'ensablement de l'estuaire, ne peuvent rallier la Manche au bassin du centre-ville. Il n'est d'ailleurs pas rare à cette époque de voir de nombreux navires échoués le long de l'Orne, sur les fonds vaseux au moment des marées basses. Alors que la région produit à cette époque une grande quantité de minerais de fer extraite en partie au sud de Caen, il est nécessaire d'avoir une capacité de débouché rapide pour les marchandises ; d'autant qu'à la fin de ce siècle, Caen ne répondait plus aux exigences commerciales car le trafic diminuait au

profit du port de Rouen, plus accessible aux navires de haute mer.

Et si Sebastien Le Prestre de Vauban avait déjà initié en son temps les esquisses d'un projet de voie d'eau nouvelle, le projet le plus connu a été réalisé en 1798 par le Baron Joseph Marie François Cachin, intitulé ''Plan général du cours de la rivière de l'Orne depuis Caen jusqu'à son embouchure à la mer".

Ce projet supposait le creusement d'un grand canal afin de permettre à tout navire de le traverser. Toutefois, les circonstances de l'époque avortèrent rapidement cette ébauche. En effet, suite aux troubles liés à la Révolution puis à l'Empire, les moyens financiers manquèrent ne permettant pas dans l'immédiat de rendre viable ce dessein architectural.

En 1837, une autorisation fut finalement délivrée pour initier les travaux de creusement. En 1857, le canal longtemps espéré fut inauguré au mois d'août. Il permit alors le doublement de l'Orne, ainsi que le maintien constant à flot des navires entre la ville et la basse vallée du fleuve. Les travaux définitifs intervinrent jusqu'en 1860.

L'activité maritime

La région, riche en minerais de fer, est un territoire stratégique d'industrialisation au cours du XIXème siècle. A cette époque, l'exploitation des mines du département permet d'employer une grande quantité de main-d'œuvre et, favorise ainsi l'immigration. C'est le cas notamment de la mine présente sur la commune de Soumont-Saint-Quentin.

Cependant, la région reste pauvre en charbon. C'est pourquoi, l'activité portuaire s'orienta plutôt vers l'importation de combustible.

A cette époque, le minerai de fer n'est pas transformé dans la région mais est exporté vers Rotterdam et les ports Anglais.

Entre 1874 et 1907, l'activité portuaire prend rapidement de l'importance. En effet, les tonnages importés triplent durant cette période et, ceux exportés quintuplent. En 1874, le port de Caen importa 172 845 tonnes de marchandises contre 482 872 en 1907. De même, en 1874, il exporta 53 527 tonnes de marchandises contre 269 389 tonnes en 1907. Cette augmentation du flux marchand conduisit à une forte augmentation du trafic fluvial.

Le Bassin Saint-Pierre devint alors rapidement insuffisant pour accueillir le nombre croissant de navires.

Des aménagements furent alors conduits pour augmenter la capacité d'accueil des navires : les berges du canal furent élargies, les quais aménagés et, 500 mètres de maçonnerie furent réalisés en 1880.

Le canal poursuivit son extension. Puis, en 1906, une nouvelle bande de 540 mètres de maçonnerie fut réalisée. En 1914, des travaux d'allongement des quais furent à nouveau entrepris au niveau du bassin vers l'Est.

Voiliers à quai, photo prise à l'écluse de Caen.

Par ailleurs, l'agrandissement du port permit le développement des sociétés de transport et, en particulier, celle de la compagnie Lamy.

Avant de devenir une société, la société navale caennaise fut une compagnie maritime fondée par la famille Lamy. C'est en 1837 que l'histoire de l'entreprise commença avec l'acquisition, par Jacques Edouard Lamy, de la "Julienne" (un sloop de 27 tonneaux). L'acquisition de ce bâtiment concorde avec l'année du début des travaux de percement du canal de Caen à la mer. C'est après 20 ans de travaux, en 1857, que le canal de Caen est achevé. Tout cela participa au développement du port de Caen. En effet, le canal permit d'améliorer la navigation et, facilita le développement du flux maritime.

En 1872, la société Lamy alors gérante de plusieurs voiliers, fait l'acquisition de bateaux à vapeur. Le premier d'entre eux , le "Progrès", prit attache à Caen.

Les activités de la famille Lamy se sont rapidement tournées vers le transport de marchandises ; or à l'époque, de nombreuses familles d'armateurs avaient pour activité le cabotage (transport de marchandises ou de passagers sur de courtes distances). Cependant la famille Lamy, dans le tournant des années 1870, s'intéressa de plus en plus au négoce du charbon et, en importa alors d'Angleterre sur le territoire Caennais. Elle s'orienta également dans l'export du minerai Bas-Normand à partir de 1875.

L'importation du charbon et l'exportation du minerai constitueront, durant près d'un siècle, les activités principales de la société permettant à la fois son développement et, le développement industriel du territoire.

La compagnie pris une ampleur conséquente à la fin du XIXème siècle, ce qui conduisit la famille Lamy à fonder en 1903 la SNC. Monsieur Gaston Lamy, alors gérant de la société, resta aux commandes de celle-ci jusqu'à sa mort en 1951.

En 1938, 75% du tonnage de marchandises transportées est entre les mains de la SNC. Gaston Lamy est également trésorier de la chambre de commerce; il participe ainsi à favoriser le développement d'emprunt, dans le but de financer l'allongement des quais, l'élargissement du canal, l'achat de grues pour le déchargement plus rapide des navires.

A l'aube des années 70, décennie de crise avec le début de la désindustrialisation en France, la SNC se lança dans la création de filiales liées ou non aux activités maritimes.

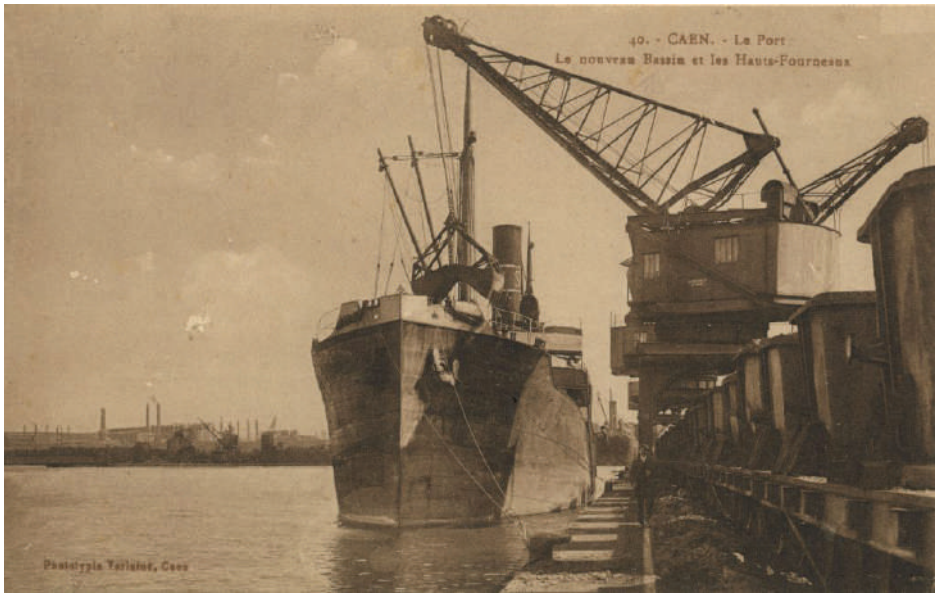
Le déclin de l'activité minière Bas-Normande, conduisit à la fermeture en 1989 des mines de Saumont et, à l'abandon progressif de l'industrialisation du territoire (fermeture de la SMN annoncée à la fin des années 80) impactant de facto les activités de la SNC. En effet le fret maritime assuré par cette dernière dépendait alors en grande partie de l'importation du charbon et de l'exportation du minerai ; les commandes se réduisant les héritiers de Gaston Lamy décidèrent alors de céder leurs actions en 1988 au groupe Bolloré.

Néanmoins, la famille Lamy a maintenu sur la presqu'île de Caen l'une de ces filiales, Sofrilog, dédiée au transport et à la logistique de marchandises nécessitant le respect de la chaîne froid (produits surgelés).

Aujourd'hui le groupe est toujours présent sur 3 sites autour de la Presqu'île.

La question de l'énergie

Le charbon est au XIXe siècle la principale ressource énergétique employée dans l'industrie grâce à l'usage domestique de ce produit. La région étant relativement pauvre de cette ressource, cette dernière est acheminée par voie d'eau et chemin de fer, comme en atteste la proportion d'importations grandissantes arrivant jusqu'au port de Caen.



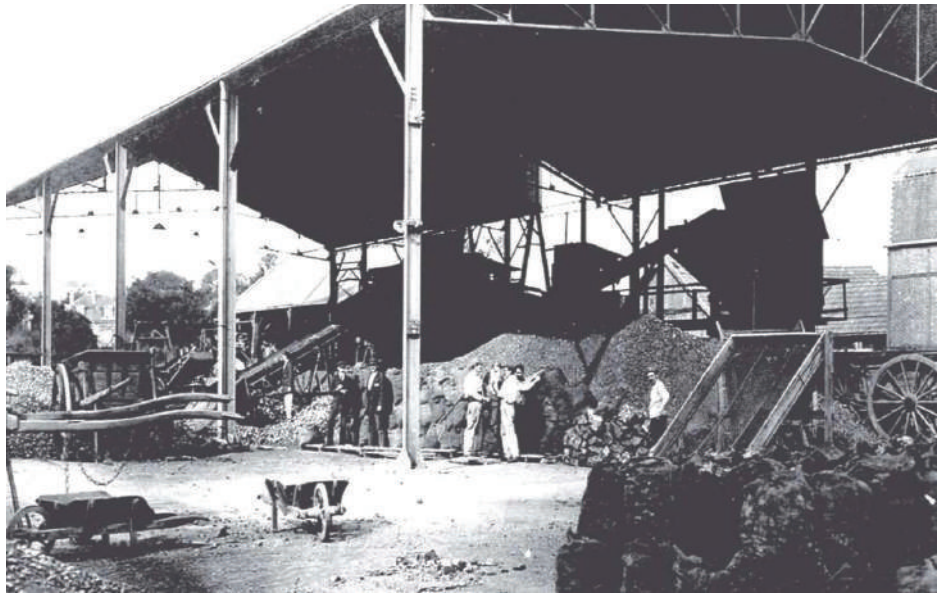
Déchargement du charbon par les grues, quai du nouveau bassin, port de Caen.

Cette activité a pour conséquence de centraliser la présence des charbonniers autour du bassin Saint-Pierre, puis sur le nouveau bassin. Encore une fois l'influence de la famille Lamy impacte l'activité économique du territoire ; alors que la famille est à l'origine de la création de la société navale caennaise, principale flotte marchande du port de Caen, elle intervient également dans le négoce de la houille. À la fin du XIXe siècle le territoire compte trois principales

entreprises importatrices : la société Charbonnière du Calvados, la société Patin Allain Guillaume et la société Lamy.

En 1961, l'usage domestique du charbon décline fortement au profit de l'énergie électrique, cette dernière développant en France, à la fin des années cinquante, l'emploi de la technologie nucléaire pour faire tourner les turbines génératrices de courant.

Les trois entreprises décidèrent de fusionner pour former Les Combustibles de Normandie (LCN). En 1997, la société installée Quai de Normandie devient France charbon, filiale de LCN qui en parallèle se développe dans la distribution d'hydrocarbure liquide. France charbon se distingue alors par la transformation de l'hydrocarbure solide. L'activité principale de l'entreprise est la transformation du charbon en boulet pressé.



Les ouvriers de France Charbon, XXème siècle.

L'abandon de l'industrie sur le territoire scelle le sort de l'entreprise, alors que la dernière mine de charbon ferme en France en 2004 : l'entreprise reçoit pour la dernière fois du charbon en 2007, puis cesse son activité en 2008 (le dernier boulet ayant été pressé en avril).

Les bâtiments sont démolis en 2009. Les deux grues à l'arrière de l'école (Quai de Normandie) sont les seuls vestiges témoignant de l'activité de France charbon. L'activité charbonnière a fortement contribué à la pollution du sol, notamment dû à la présence de brai.

Le développement de la production électrique sur la presqu'île

La ville de Caen ambitionne à la fin du XIXe siècle de s'éclairer à l'énergie électrique, pour cela en 1893 une filiale locale de la Compagnie Nationale d'électricité est créée. La société Régionale d'Électricité, Réseau Normand, devient en 1909 la Société d'Électricité de Caen, jusqu'à la nationalisation conduite par le ministre Marcel Paul en 1946 de l'ensemble des filiales électriques et gazières.

Le premier site de production électrique est opérationnel en 1894, situé promenade du Fort à Caen, alors que le tramway électrique se développe dans la ville après l'accord du conseil municipal du 13 mars 1895, accordant aux exploitants de développer un réseau urbain de transport. Les besoins électriques se font alors croissants et en 1901 une nouvelle centrale est mise en service rue Fresnel. A cette même période la ville compte 4 lignes de tramways :

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

La construction de cette centrale comportant d'importantes failles, sa fermeture est annoncée en 1917. En 1911 des travaux sont initiés sur la presqu'île, rue Victor Hugo, dans l'objectif de créer un nouveau lieu de production. Deux ans plus tard le site est fonctionnel. Les données relevées par le ministère de la guerre en 1918 établissent que 4995 clients ont recours aux services de la centrale et leur usage représente 67 800 lampes et 639 moteurs. A partir de 1937, alors que seul le charbon était employé pour la production, la première chaudière à fioul est mise en service.

La capacité de production de la centrale ne cesse de croître, proportionnellement au développement industriel du territoire, jusqu'en 1944 où elle subit les bombardements.

L'usine électrique de la presqu'île bombardée en 1944.

En 1950, à la reconstruction, le matériel de la centrale de Mannheim est démantelé et installé à Caen, la ville bénéficie ainsi d'une nouvelle unité de production au titre des réparations Allemandes.

Le progrès technique ne cesse de croître en dépit des installations du site qui deviennent de moins en moins rentables. Les anciennes installations s'arrêtent en 1960, le matériel réquisitionné à l'Allemagne opère jusqu'en 1972. La ville est restée énergiquement autonome pendant près d'un demi siècle.
Quand à la fin du XIXe siècle, une capacité de production de 334KW suffisait aux besoins, elle est en 1987 à une puissance maximum de 82,9MW. Cette croissance des besoins met fin au développement des petites centrales, consacrant les moyens sur la mise en service de centrales nucléaires, seul moyen technique étant en capacité de répondre aux besoins énergétiques.

Actuellement le site Victor Hugo de la Presqu'île est un poste de transformation de moyenne tension à très haute tension. Le poste transforme les 220 000 Volts qui arrivent par THT en 20 000 Volts pour desservir les divers quartiers de l'agglomération. Le site héberge aussi une part des services techniques de la société Enedis.

La Société Métallurgique de Normandie (SMN) ; une entreprise emblématique qui a contribuer à forger le territoire.

Les mines de fer de la haute vallée de l'Orne avaient permis une modeste activité métallurgique de l'époque moderne, jusqu'à la révolution française.

A la fin du XIXe siècle, l'exploitation du minerai de fer de Saumont à Potigny, relance l'activité métallurgique dans le département. Cette production prend une grande ampleur avec l'intervention au début du XXe siècle d'un industriel allemand, le baron August Thyssen. Il achète en 1903 la majorité des actions de la société métallurgique du Calvados. Son projet initial était de récupérer le minerai extrait afin de l'importer en Allemagne et ainsi approvisionner ses usines à moindre coût.

Jusqu'en 1907 le Baron fit également l'acquisition des concessions minières de Perrières (Calvados) ainsi que celle de Diélette (Manche). En 1909, Thyssen investit à nouveau dans le Calvados, il achète des terrains à Colombelles pour y construire une usine métallurgique, le terrain positionné le long du canal de Caen facilitait l'exportation par voie maritime.

Le projet fut vivement contesté par la population locale, à l'aube du conflit

1914-1918, les relations entre Français et Allemand était déjà tendues. Thyssen décide en 1910 de s'associer avec un industriel Français, Louis Le Chatelier.

Le 30 mai 1910 ils fondent ensemble la société des Hauts-fourneaux de Caen. En 1914, les hauts fourneaux emploi 3 000 personnes, l'éclatement de la Grande Guerre écarte progressivement August Thyssen de la gestion de l'usine. Cette dernière sera temporairement convertie à la fabrication d'obus après avoir été réquisitionnée.

Le 19 août 1917, le ministre Albert Thomas y allume symboliquement le premier haut fourneau, le plus grand du monde à cette époque.
La société prend le nom de Société Normande de Métallurgie, puis changera en 1925 pour s'appeler Société métallurgique de Normandie. Elle emploie alors 4007 ouvrier et produit 205 514 tonnes de fonte ; en 1938 la SMN produit 250 000 tonnes d'acier et couvre 160 hectares (1,6 km²) sur la Presqu'île ainsi que sur le plateau situé sur la rive droite de l'Orne.

La SMN exporte son acier à travers l'Europe et l'Afrique, l'usine a bouleversé la démographie de la région au début des années 40 ; 4 000 ouvriers travail sur le site, principalement venues des pays de l'Est et majoritaire de Pologne. Les concessions minières emploient également une grande partie de mains d'oeuvre immigrée : Italiens, Espagnols, Russes, Polonais... Sont sollicités et viennent peupler le Calvados.

La population de Colombelle a décuplé en 10 ans, la SMN se plie au paternalisme industriel et finance la construction de cités ouvrières, la plus grande d'entre elle : Le plateau, perdure encore de nos jours malgré la disparition du bassin métallurgique. Il est aujourd'hui devenu un quartier résidentiel, à cheval sur les communes de Colombelle, Giberville et Mondeville.

Cette cité est bâtie dès les années 1920 et loge une grande partie des ouvriers travaillant pour la SMN, l'entreprise finance église, cinéma, théâtre, école, club sportif, bain douche, bibliothèque.., lui permettant d'être une source économique, sociale, mais aussi culturelle et éducative centrale dans la vie de centaine de familles.

L'essor est important durant les Trente Glorieuses, la production de la SMN ne cesse d'augmenter et atteint 1 000 000 de tonnes en 1973, dont la moitié est exporté via le canal. Dès 1912, l'implantation d'un chemin de fer entre l'usine et les mines au sud de Caen est déclarée d'utilité publique : la voie longue de 29km ouvre en 1920.

L'usine possède sa propre gare de marchandise ; une autre gare, celle de la Clopée, fut ouverte pour assurer la liaison et la rotation entre le port privé de la SMN, son chemin de fer ainsi que le réseau ferré de l'État. Le Fret-ferroviaire

avait une part dominante du transport de marchandise, l'activité industriel de la presqu'ile est encore marquée de nos jours par les vestiges des lignes.

Voitures de fret-ferroviaire, Caen.

La ligne ferroviaire de la SMN se développe en même temps que l'expansion de l'usine, au plus haut de sont activité la ligne pouvait supporter le transport de 5 000 000 de tonnes annuel, transporté par 450 wagons, sur 132 km de voies ferrées gérées par trois postes d'aiguillage tout relais à transit souple (PRS).

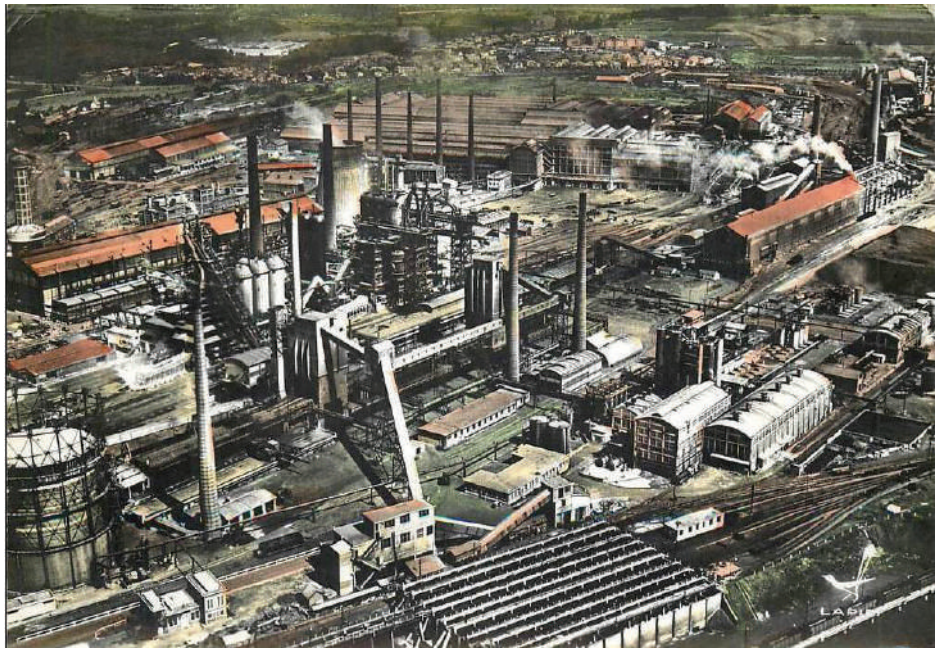
La SMN alors propriétaire d'Unimétal du groupe usinor-sacilor, n'est pas épargnée par la crise des années 70, tentant de faire face à cette dernière, l'entreprise se spécialise dans la production de fil machine : transformer le minerai de fer en acier puis le transformer en fil d'acier afin d'être vendu aux industries pour un usinage ultérieur (vis, écrou, ressort, tige…).

Les années 80 sont celles de nombreux licenciements, le sort de l'entreprise est clos à la fin de cette décennie, le groupe officialisera le projet de fermeture du site. Cette annonce provoque alors une colère sociale sur le territoire Caennais, de nombreux manifestants se regroupent dans la lutte populaire. Les ouvriers de la SMN ont tenté de sauver leurs emplois en vain.

La SMN peut être perçue comme symbole de l'industrialisation du territoire, ainsi que de sa désindustrialisation. Les diverses crises des années 70 ont liquidé l'industrie des pays occidentaux, de nombreuses entreprises Françaises ont entamé leur délocalisation ; ces années et les choix qui ont été fait ont marqué les territoires au fer rouge. Cet espace autrefois bassin d'emploie et de vie, s'est transformé progressivement en désert urbain.

En 80 ans d'existence, près de 100 000 personnes ont travaillé au sein de cette usine métallurgique. La SMN a eu une grande incidence démographique, elle fut le fleuron industriel de l'agglomération Caennaise. Elle reste vive dans les esprits, par l'emploie, les services qu'elle finança mais également par le paysage qu'elle prit sur le territoire.

Au delà de la grandeur remarquable du site, la SMN était aussi source de phénomènes qui impactaient le paysage urbain. L'usine laissait apparaître des milliers d'ouvriers, rentrant et sortant quotidiennement afin de fabriquer de l'acier ; a marqué depuis le début du XXe siècle jusque 1993 l'ensemble du territoire à chacune de ses grandes coulées provocants ces cieux rougeoyants.



Vue générale de la société métallurgique de Normandie(SMN)

Dynamitage de trois des réfrigérants de la SMN (2013).

Ces entreprises marquent le quotidien des populations limitrophes, qu'elles y ai travaillé ou non, l'activité de ces dernières ont une incidence direct sur le quotidien des populations.

L'abandon de site ayant nécessité d'autant d'efforts laisse un goût amer mais aussi de nostalgie.

Le 1er Janvier 2020 la Sucrerie de Cagny a définitivement fermé suite à la décision du groupe Südzucker d'arrêter la production sur 3 site, 1 en Allemagne, 2 en France dont celui de Cagny au sud de Caen.

De nombreux témoignages ont fleuri sur le sentiment de la population, de la même manière que chaque coulée de la SMN embrasent le ciel d'une teinte rouge, l'activité de la sucrerie alimentait l'atmosphère d'une odeur de confiserie qui nourrissait le quotidien de la population depuis 1951.
La sucrerie en arrêtant sa production impact également le reste du tissu économique de la région, plus de 2 000 betteraviers produisent pour alimenter la sucrerie, la disparition de ce maillon de la filière met en péril tout le reste de cette dernière, de la même manière que la fermeture de la SMN a mis fin à l'exploitation minière Bas-normande.

Une industrie en lien avec la production agricole de la région

En 1880, Charles Anger, meunier installé au bord de l'Orne, s'associe avec le fils de son propriétaire dans l'objectif de bâtir un moulin rue Victor Hugo (face à la centrale électrique).
Le département et la région ont une économie rurale fortement développée, qui nécessite alors la présence de lieux de transformation du blé ; le long de l'Orne c'est une dizaine de moulins traditionnels qui sont opérationnels pour broyer les céréales en farine.

La nouvelle meunerie de la rue Victor Hugo ambitionne d'évoluer. Alors que les moulins traditionnels emploient la force hydraulique, en 1915 la meunerie remplace ses meules par des broyeurs à cylindre ; elle devient également le premier client de la jeune centrale voisine, employant à présent l'énergie électrique.

Le moulin se développe continuellement, la construction d'un silo de 1 100 tonnes en 1934, puis de
2 200 tonnes deux ans plus tard permet la production de plus de 50 tonnes de farine par jour, écrasant celle de l'ensemble des moulins traditionnels.

Les bombardements de 1944, endommagent également la meunerie, ces derniers provoquent un incendie au sein de l'entreprise. Après-guerre la reconstruction du moulin industriel nécessite plusieurs années, alors que la ville est en grande partie rasée, la priorité de la reconstruction est au déblaiement des zones d'habitations, les matériaux de construction manque alors également.

En 1948 le moulin fonctionne à nouveau, sous l'enseigne Minoterie Lemanissier - Dupuis. En 1986, le moulin intègre le capital du groupe Celbert (Francine), le groupe fusionne le moulin de la rue Victor Hugo et ceux de Saint Gabriel Brécy. AMO Moulin de Calix est le résultat de cette fusion. Malgré une forte concurrence dans le domaine et une diminution de la production du fait de l'évolution de la consommation (recul important de la consommation du pain), le moulin de Caen à su perdurer jusqu'à nos jours, son évolution technique lui a permis de rester compétitif dans une filière ou les acteurs se réduisent, le moulin de la presqu'île est d'ailleurs le dernier du département avec celui d'Etouvy.

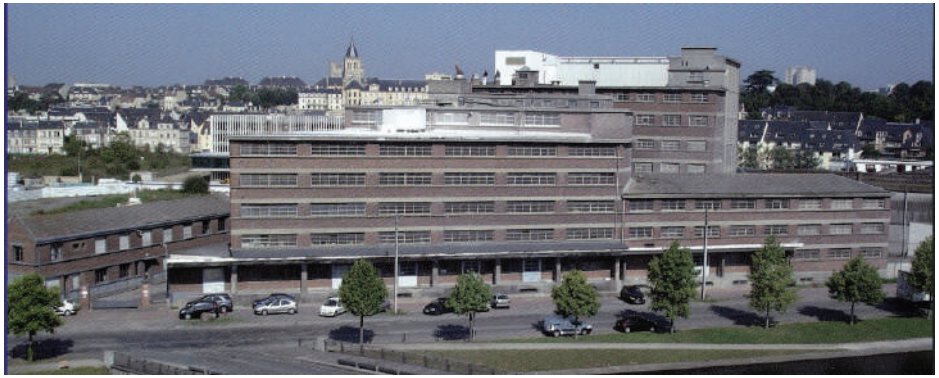
La production du moulin est à 80% dédiée au boulangers, artisans et industriel Bas-Normands :

15% est employé pour la fabrication de farine destinée aux consommateurs, 5% est dédié à l'export international. Le moulin écrase 75 000 tonnes de blé

par an, pour produire 57 000 tonnes de farine. L'entreprise fait travailler 70 personnes dont environ une vingtaine de prestataires de service.

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

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



Moulin industriel de Caen.

Le marché de gros

Avant-Guerre, le marché de gros se déroulait du Boulevard Maréchal Leclerc jusqu'au bassin de plaisance, les détaillants installent leur stand à partir de quatre heures du matin ; à huit heures le boulevard devait être libéré.

Pendant la guerre, le marché s'est déroulé successivement au sein du lycée Malherbe, puis dans un bâtiment de l'usine de charbonnage Allain Guillaume quai de la Londe. Les détaillants disposent d'un laisser-passer en zone libre en tant que négociant détaillant, Jean Genestar, un de ces membres, témoigne pour Démosthène :

«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 Basse-Normande ou de Bretagne (carottes, choux fleurs, artichauts). Les fraises provenaient de Plougastel».

Après la guerre, Jean s'associe avec son frère, ils deviennent ensemble responsables du syndicat des grossistes du Marché de gros. Depuis une cinquantaine d'année le petit rungis normand occupe la même place sur la presqu'île, au 21 rue de Cardiff. Les horaires ont grandement changé, alors qu'à ses débuts le marché prenait fin à 8h, permettant de libérer le boulevard alors occupé, il a pu à la sortie de la guerre fonctionner 24h/24 dans des bâtiments dédiés aux transactions, aujourd'hui les horaires ce sont adaptées aux aspirations contemporaines du rythme de travail, de 7h30 à 15h.

Le marché de gros a nécessité par le passé, d'une très forte main d'oeuvre pour pouvoir fonctionner 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 re-chargement des palettes ou caisses dans les camions des acheteurs…etc. Les tâches sont devenues moins pénible avec le développement des outils de manutention, la main d'oeuvre à pu être fortement détruite. La presqu'île alors fortement industrialisé jouit d'un réseau ferroviaire développé pour assurer aux entreprises le fret des diverses marchandises, les produits du marché de gros été également acheminées par fret-ferroviaire, avant d'être vendu aux restauratrices, marchands, semi-grossiste et collectivités. Le transport routier c'est aujourd'hui totalement substitué au transport ferroviaire. Les voies maritimes n'ont quasiment pas été employées pour le transport des marchandises du marchés, faute de volume suffisant, les bateaux en provenance entre autre du Maroc déchargés alors au port du Havre ou de Rouen. Le marché de gros c'est aujourd'hui treize sociétés qui emploies aux alentour de 200 personnes. Il distribue une part importante de la production agricole de la région, son activité est dans le prolongement de l'activité économique bas-normande, aujourd'hui 73% de la surface de l'ex-région est encore dédié à ces filières.

La presqu'île aujourd'hui

La presqu'île est un territoire qui a été délaissé pendant plus de vingt ans. Certes, une part de l'activité clef, présentée précédemment est encore active sur le territoire: site edf, meunerie, sofrilog, marché de gros (bien que le déménagement du marché soit en cours, les activités sont transférées à Soliers, en périphérie de l'agglomération.), mais également d'autres entreprises de moindres envergures.

Le territoire est jonché de friches industrielles, témoins de l'activité passée, de bâtiments abandonnés et de terrains laissés libres à la nature. Ce phénomène de réapparition de la faune et de la flore a marqué la rupture avec l'activité humaine. Ces dernières années, nombres de bâtiments ont disparu du paysage ; pourtant certains vestiges perdurent, et il est par ailleurs question de leurs conservations.

Les grues de France Charbon deviendront peut-être des vestiges péren, ainsi que le "Chaudron", le dernier réfrigérant encore debout de l'immense site passé de la SMN, qui deviendra peut-être un témoin de l'activité du territoire aux côtés de la grande halle reconvertie en tiers lieux, le WIP.

Depuis la fin des années 1980, la presqu'île est un espace convoité pour le futur développement périurbain de l'agglomération. Un premier diagnostique établi en 1988 souligne les contraintes liées au territoire. On retrouve entre autre les problématiques liées à l'enclavement maritime, la possible inondation des sols, la présence de transformateurs électriques qui ne peuvent être déplacés, et une modification de la voirie serait coûteuse et à la charge des investisseurs.

L'espace de la presqu'île de Caen, c'est à dire de l'extrémité de celle-ci jusqu'au viaduc, dispose par ailleurs de très peu de logement. De 1991 à 1993, Pierre Riboulet, architecte, propose un premier projet d'aménagement du territoire, non retenu. La ville de Caen, entre 1993 et 1997, établi un livre blanc du projet de développement à venir. Dans ce livre est stipulée l'importance du cadre chromatique de la ville.

En effet, celle-ci est remarquable par ses dominantes de bleu, résultat des eaux du canal et du fleuve ; de vert cristallisé par la végétation ; puis ca teinte beige, dorée, propre à la pierre de Caen présente sur de nombreuses façades.

La question de la mobilité est également un enjeu ; la seconde partie de ce livre souhaitait réaffirmer Caen comme capitale régionale. Aujourd'hui, Caen a en partie perdu ce statut depuis la fusion des régions en 2015. Dans ce livre encore, la presqu'île est explicitement identifiée comme le futur de l'expansion du centre-ville. Plusieurs études et projet se sont succédées jusqu'en 2013, où le conseil municipale a acté la délégation de la conception du projet à l'équipe d'architectes-urbanistes de l'agence MVRDV.

Projet Caen Presqu'île.

Caen Presqu'île, un projet urbain élaboré par l'agence MVRDV

Le projet de réaménagement de la presqu'île couvre au total 300 hectares, découpés en 4 zones: la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Nouveau Bassin, la ZAC presqu'île Hérouvillaise située sur la municipalité d'Hérouville-saint-clair, la ZAC Coeur de Calix située à Mondeville, ainsi que la pointe de la presqu'île (partie la plus avancée du projet global). La ZAC du Nouveau Bassin s'étend sur 40 hectares et près d'1km de façade portuaire. Elle est le lieu identifié comme pouvant répondre à un territoire en grande partie dédié à l'espace public.

La longueur du quai sur la zone est propice au développement d'une offre d'activité nautique.

L'espace du Nouveau Bassin constituerait un espace d'habitations, de loisirs et de commerces, avec pour volonté de constituer un éco quartier. La ZAC presqu'île Hérouvillaise constitue une surface plus importante que celle du nouveau bassin avec ses 70 hectares. Il s'agit d'un espace propice au développement d'un projet urbain. En effet, les constructions industrialo-portuaires qui jonchaient le territoire ont quasiment toutes disparu depuis la fermeture de la SMN, qui a contribuée au développement et donc à la disparition du bassin d'Hérouville.

A terme, le projet prévoit la construction de 1 200 logements. Le site de la ZAC de Calix constituera un ensemble de 200 logements sur 17 hectares. L'ambition est de faire perdurer une zone d'activité.

La pointe de la presqu'île est la quatrième zone de ce projet (presqu'île), les aménagements du territoire ont relativement avancé. Depuis 2007, de nombreux bâtiments dédiés à la culture ont été bâtis, à commencer par le Cargö, salle de musique actuelle.

Une reconquête de la presqu'île par la culture

En 2009 l'ESAM (École Supérieure d'Art et Médias) Caen/ Cherbourg s'installe à son tour sur la presqu'île, suivie en 2016 par l'inauguration du Dôme, centre de recherche en science. En 2017 c'est au tour de la bibliothèque Alexis de Tocqueville de voir le jour. La pointe de la presqu'île compte également les Ateliers Intermédiaires, atelier d'artistes, le Pavillon, espace dédié à l'architecture et l'urbanisme ainsi que le club de canoë / kayak d'Hérouville- Caen.

À ces espaces culturels s'ajoute la présence depuis 2016 du tribunal judiciaire. Par ailleurs AXEREAL meunerie, Enedis et Sofrilog sont également toujours présents sur cet espace. Le développement de la culture et des services est un enjeu majeur du projet.

Vue aerienne de la pointe de la presqu'île (2011).

Vue aerienne de la pointe de la presqu'île (2017).

Le site http://caen-presquile.com/ formule ainsi le rôle de ces services dans l'aménagement du territoire:

"Les équipements publics nombreux sont les témoins de cette dynamique de reconquête de friche industrielle. Ces nouveaux espaces ouverts au public créent de nouveaux usages et flux sur un espace peu fréquenté il y a seulement 10 ans. Cette dynamique de reconquête est aujourd'hui lancée.

Dans la continuité de la Pointe Presqu'île, active, cette friche industrielle est en mutation avec des points forts existants (les structures culturelles, un pôle économique nautique, des bases nautiques…) et à venir (l'accueil de croisières, sont des points clés du territoire)".

La culture semble alors au service du projet de reconquête du territoire, elle réhabitue les habitants à s'emparer de ce territoire, longtemps délaissé avec le déclin de l'activité industrialo-portuaire.

Cependant, est-ce le rôle de la culture de répondre à ces objectifs ? En l'état, cette dernière semble être instrumentalisée. Cette concentration de lieux culturels est-il le choix des structures, ou celui de la ville qui les a incité à s'installer sur ces terrains ? Dernier arrivé en date, durant l'été 2020, le Bazarnaom s'est installé sur la presqu'île suite à la non conformité des locaux prêtés par la ville au nord de Caen. La ville leur a permis cet unique possibilité de mise à disposition de locaux. Pourtant, l'équipe s'est retrouvée en rupture: une partie d'entre eux a refusé de continuer le projet du bazar, consciente de ce à quoi les individus prenaient part.

En effet, ces dernières années la gentrification opère sur la presqu'île. Celle-ci n'est pas restée totalement vierge depuis le recul très marqué de l'industrialisation du territoire, avec la fermeture d'entreprises de plus ou moins grande importance. Le lieu connaît alors l'appropriation par des personnes identifiées comme marginales par la société.

Ma rencontre avec la presqu'île

Je me suis déplacée dans une fraction de la presqu'île, de sa pointe, affleurant le centre-ville jusqu'au viaduc de Caen. Le périphérique traverse le territoire par voies aériennes, permettant de se déplacer de la rive du canal à celle de l'Orne. Sur cet espace défini, j'ai rencontré divers groupes d'individus. Je me suis attachée à comprendre les raisons de leur présence sur le territoire, ainsi que d'entrer en dialogue avec eux sur l'avenir de la presqu'île. De manière satellitaire, je me suis attachée à me confronter physiquement à l'espace de la SMN et aux personnes qui y ont travaillé ; car cette entreprise, bien que précédemment implantée au-delà du viaduc, a forgé la mémoire collective, la mémoire ouvrière, ainsi que le développement économique et démographique de la région.

J'ai aussi dépassé mon périmètre initial de la presqu'île pour suivre les personnes qui résidaient au sein du squat du marais. Ce squat était l'un des plus grands de France, de par sa superficie ou bien par le nombre de personnes qui y résidaient. Il était situé à quelques minutes à pieds de la presqu'île, au-dessus de la gare, dans les anciens locaux d'enedis. L'une des premières choses que l'on observe sur le territoire, c'est la présence importante de personnes sans domicile fixe. Que ce soit autour de l'ésam, sur le bord de l'Orne ou plus loin sur la presqu'île, il y a chaque jour des centaines de personnes qui se déplacent sur la presqu'île.

Leur présence est justifiée par plusieurs raison. La première étant qu'ils sont relativement exclue du centre-ville ; en effet, la police interviendrait régulièrement pour leur demander de circuler, entre autre devant le casino de la place de Malherbe, lieu important de mendicité. La consommation d'alcool étant réprimé dans l'espace publique, il y a donc incitation à quitter le centre. Sur la presqu'île la police intervient moins.

Il y a également la présence de la Boussole depuis 2007, lieu d'accueil de jour. Ce service a déménagé du quai Hamelin pour s'installer Cours Caffarelli, en raison du projet de construction des Rives de l'Orne, centre commercial.

La Boussole

La Boussole est un lieu dans lequel les personnes peuvent disposer d'un casier pour y stocker quelques affaires, ils y ont aussi la possibilité de recharger leur téléphone, consommer des boissons chaudes, prendre une douche, accéder à des toilettes, laver leur linge. Ils disposent également d'un espace de loisirs. Ce sont en moyenne 120 à 130 personnes qui viennent quotidiennement à la Boussole.

Le centre d'accueil dispose également de permanences d'accès aux soins de santé (PASS), qui permet au public fragile d'avoir accès à un service minimal de santé gratuitement. Des permanences psychologiques y sont également mises à disposition, ainsi que des temps d'entretiens avec des assistants de sécurité sociale. Les personnes possédant des animaux peuvent également déposer ces derniers dans le chenil de la Boussole le temps de leur rendez-vous , au sein de la structure ou en dehors.

Par ailleurs, le centre d'accueil organise régulièrement des initiatives culturelles pour permettre aux bénéficiaires de prendre part à des activités et sorties, dans le but d'entretenir du lien social. J'ai passé plusieurs jours à observer comment se déroulent les journées d'accueil, j'ai référencé ces données au sein d'un carnet en y annotant l'heure. Les moments d'ouvertures sont les plus chargés. Pour ces personnes arrivant à l'aurore, c'est l'espoir d'obtenir un café chaud. Peu de personnes acceptent de s'exprimer sur la Boussole en son sein, une seule) a accepté de m'en parler en dehors. Cependant, ce service qui est une vraie richesse pour des personnes dont la situation est celle d'un quotidien précaire, peut également être violent à l'encontre des personnes sans domicile, en effet faute de moyens garantissant une plénitude des services.

De nombreuses personnes se détournent des services de l'accueil de jour. En effet, ces dernières années les conditions d'accueil ce sont dégradées. Avec la fin de la jungle de calais, de nombreux migrants se sont répartis sur l'ensemble du territoire français et également sur le lieu en question. Faute d'anticipation des pouvoirs publics, le service d'accueil de jour n'a pas été en capacité d'absorber les nouveaux besoins.

Des tensions ont parfois éclaté entre personnes partageant pourtant la même précarité. Des bénéficiaires souhaitant alerter le reste de la population sur ces conditions se sont retrouvés sanctionné par la Boussole en leur restreignant l'accès au lieu durant plusieurs jours. Hors, pour de nombreuses personnes ce service est le seul dont ils sont en capacité de disposer.

Le village mobile

La presqu'île accueille également un service d'hébergement d'urgence ouvert depuis avril 2015, il s'agit du village mobile (2 choses lune), situé à proximité de la Boussole. C'est un lieu composé de 58 bungalows qui peuvent aider jusqu'à 148 personnes. Les ¾ des personnes hébergées sont des familles, la structure accueille également des personnes isolées, femmes ou hommes.

Les 58 bungalows ne sont pas exclusivement dédiés à l'hébergement, en effet des espaces collectifs existent (salle commune, réfectoire, buanderie, bureaux…), le village mobile ambitionne d'organiser l'accompagnement social des personnes accueillies, que cela soit par la présence de lieux de vie commune, mais également par la présence de personnel éducatif.

Le village mobile de la presqu'île.

Les personnes accueillies sont de tout type de profil, de nationalité et de parcours, le lieu dispose également d'un espace dédié aux demandeurs d'asile au travers du centre d'accueil et d'examen des situations (CAES). Les personnes accueillies au village mobile sont généralement des personnes qui ont été hébergé par le 115 via des nuitées en hôtellerie pour des séjours plus ou moins longs, faute de place en hébergement d'urgence conventionnel.

L'objectif de la structure est d'associer des conditions d'accueil optimal dans un cadre sûr pour permettre aux personnes accueillies de travailler sereinement à leur insertion. Le lieu est ouvert en permanence en journée où ils peuvent solliciter une équipe socio-éducative, la nuit des veilleurs prennent le relais.

La prostitution

La presqu'île de Caen est l'espace dans lequel s'organise la prostitution de rue, de nombreux camions sont visibles en borne des axes routiers de la presqu'île, la nuit de nombreuses bougies y scintillent.

La prostitution à Caen ne s'est pas toujours déroulée au sein de cet espace, elle s'est déplacée géographiquement, jusqu'au début des années 2000, l'activité se déroulait bien plus proche du centre-ville. Non loin de la gare sur le quai Hamelin, le long de l'orne jusqu'aux abords de la piscine municipale, à deux pas de l'abbaye aux hommes et donc de l'hôtel de ville. Les prostituées ont été délogé et se sont retrouvées dans la zone portuaire, cet espace il y a quinze ans était plus austère qu'aujourd'hui, exposant les femmes aux dangers de la prostitution clandestines. La nuit ce sont en majorité des femmes Nigérianes, le jour principalement des Camerounaises , toutes doivent recouvrir des dettes auprès de réseaux.

L'évolution de la presqu'île repousse continuellement ces femmes plus loin sur le territoire. J'ai tenté de rencontrer ces femmes pour échanger avec elles sur le regard qu'elles portaient au sujet de l'évolution de la presqu'île, après plusieurs tentatives dans un anglais très timide ne permettant pas de faciliter l'échange. Toutes m'ont fait comprendre qu'il leur était impossible de prendre le temps d'échanger sur le sujet, il est vrai qu'elles ne sont pas ici pour discuter d'autant qu'elles sont régulièrement surveillée.

Je regrette quelque peu que cet échange n'ait pu être possible, car dans l'évolution de la presqu'île et le projet d'urbanisation qui s'y développe j'attache une importance aux regards des populations présentes sur le territoire, leurs regards et préoccupations n'ont été pris en compte par la ville de Caen. En 2017 plusieurs réunions publiques ont été organisé, aucune d'elles n'a pris le temps d'exposer l'avenir de la présence des sans domicile fixe, migrants et prostituées sur la presqu'île, ainsi que la question de l'avenir des structures à destination des publics fragiles qui existent actuellement. Cette non considération m'a incité à m'orienter principalement vers la rencontre de ces personnes, échanger avec ces derniers sur leur condition de vie ainsi que sur leur perception de la presqu'île et son évolution.

Mon approche de la presqu'île

Dans un premier temps je me suis attachée à mieux connaître le territoire et à mieux l'appréhender, pour cela j'ai fais plusieurs marches pour m'imprégner du cadre. Lors de ces marches j'ai effectué de multiples empreintes le long des parcours que je réalisais. J'ai formé des cylindres d'argile au sein des ateliers techniques, puis plus tard en quittant l'école je les ai posé au sol, puis roulé le long de mon parcours, ces derniers ont laissé apparaître les empreintes du sol agglutinant également dans leur masse de nombreux morceaux de verres, cailloux ou encore objets métalliques, ces cylindres d'argile ont ensuite été cuit.

Chacun de ces rouleaux est le témoin d'un parcours, il retranscrit l'image, la palpation d'une rencontre inédite avec un espace de la presqu'île, ils sont les témoins de cette première rencontre, je les considère comme une forme de carnet de voyage.

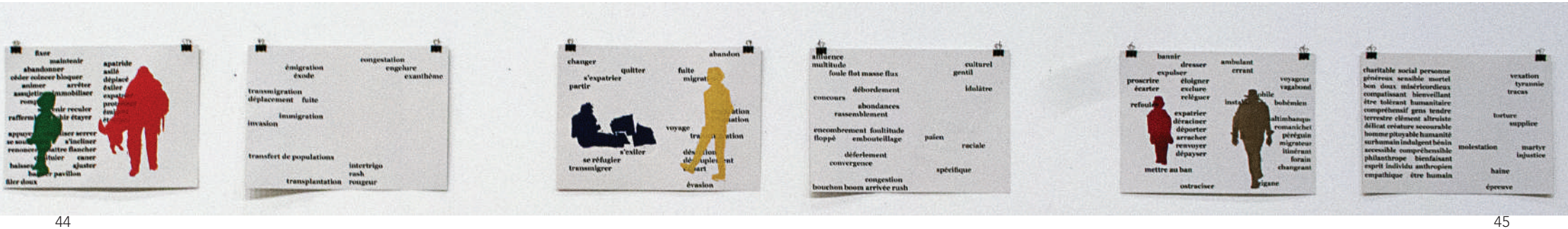
Marches sur la presqu'île.

La seconde étape de ce processus de rencontre avec le territoire et les personnes s'y déployant s'est faite à la boussole, comme retranscrit précédemment je me suis attachée à observer durant plusieurs jours le fonctionnement de ce lieu et j'y ai établit mes premiers échanges verbaux avec ces personnes. Lors de mes marches j'ai également rencontré des personnes résidant sur la presqu'île, au sein de bâtiments industriels abandonnés, j'ai retrouvé une partie de ces personnes au sein de la boussole, il s'agissait en majorité de jeunes Soudanais qui était présent pour tenter de traverser la Manche via le port de Ouistreham. Après le démantèlement de la jungle de Calais, nombreux sont ceux qui se sont déplacé à travers le territoire pour tenter leur chance ailleurs. Ils s'étaient installés de manière précaire dans ces lieux qui leur servaient de refuges entre deux tentatives de traversé via les ferrys, ces lieux étaient situés à proximité du centre d'accueil, ceux-ci leur permettant de faire une pause et de disposer non loin des commodités sanitaires.

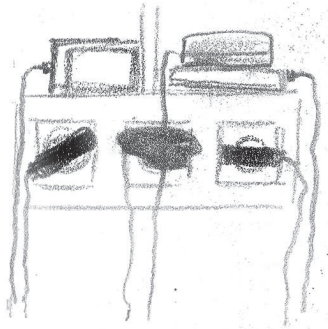
Échange avec un usager de la presqu'île.

Glaneur.

Planche de synonyme du champ lexical du mot migrant.



TOUTES LES PRISES SONT OCCUPÉ PAR LES PORTABLES, LES RELAIS S'ENCHAINENT, UNE PRISES NE RESTE PAS INUTILISÉ PLUS DE DEUX MINUTES. CERTAIN REGARDE DES VIDÉO SUR LEUR PORTABLE EN MÊME TEMPS QUE CEUX-CI SON BRANCHÉ CHACUN SE DIVERTIE À SA MANIÈRE. MALGRÈS QUELQUES CONTACT ENTRE INDIVIDU LES GROUPES RESTES DÉMARQUÉ, CHACUN JETTE RÉGULIÈREMENT UN OEIL SUR SON PORTABLE IL Y A UNE MÉFIANCE IMPORTANTE. DE MÊME ILS SONT ÉNORMEMENT VIGILENT PAR RAPPORT À LEUR AFFAIRES, SAC, BAGAGE, ...
ILS SEMBLENT TOUS AVOIR LEU RHABITUDE DANS CE LIEU.



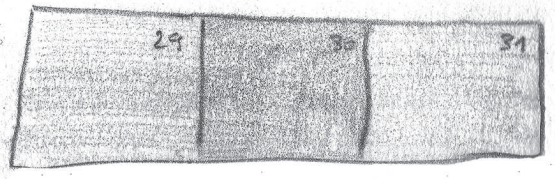
9h00 LES GRILLES NE SONT PAS ENCORE OUVERTE UNE DIZAINE DE PERSONNES ATTENDENT À L'ENTRÉE.

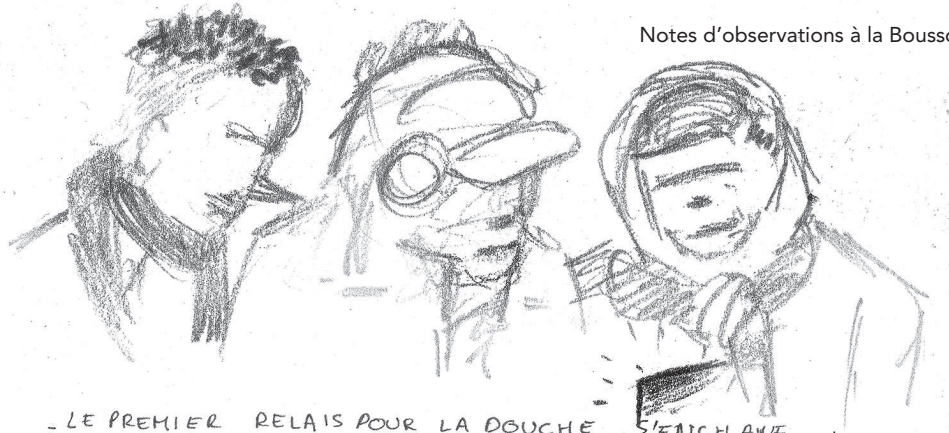
9h05 UNE PERSONNE VIENT POUR OUVRIR L'ENTRÉE TOUT LE MONDE S'Y ENGOUFFRE LES PREMIERS RELAIS VERS LES SANITAIRES S'ENCHAINENT EN ATTENDANT LEUR TOUR CHACUN S'INSTALLE EN GROUPE AUTOUR DES TABLES, CERTAIN SE SERVENT UN CAFÉ OU UN THÉ. LE CONTACT FROID DE LA GRILL S'INHIBE, LES PERSONNES DELIENT LEUR LANGUES ET COMMENCE À DISCUTER DANS LEUR LANGUE RESPECTIF RARE SONT LES PERSONNES QUI N'ONT PAS DE GROUPE, PARMIS EUX UN HOMME ASSIS SUR UN FAUTEUIL QUI CHERCHAE À S'ÉTALER DE LA MANIÈRE LA MOINS INCONFORTABLE POSSIBLE POUR TENTER DE SE REPOSER UN PEU

9h18 "tu dors où en ce moment ? là par derrière et toi ? moi du coté du centre, ça va ? oui et toi, j'ai froid"

9h20 LE CENTRE SE REMPLI D'UNE TRENTAINE DE PERSONNES, LE FLUX D'ENTRÉE NE CESSE PAS

9h25 LES SANS ABRIS LOCAUX SE RASSEMBLENT DEHORS IL NE SEMBLENT PAS VOULOIR SE MÉLANGER AUX RESTE DES USAGERS, ILS SONT EXTRÊMEMENT DISTANT PAR RAPPORT À LEUR PRÉSENCE.





- LE PREMIER RELAIS POUR LA DOUCHE S'ENCHAINE, ILS ONT TOUS UN BANG DE PASSAGE.

9h30 UN HOMME À RECURÉRÉ DANS UN DES BUREAUX DES PAPIERS IL S'INSTALLE POUR LES REMPLIRENT. IL Y A, À PRESENT UNE QUARENTAINE DE PERSONNES DANS LE CENTRE, LES BLOCS PRISES COMMENCENT À ÊTRE CONVOITÉ. LE PERCOLATEUR SE VIDENT À GRANDE VITESSE, IL RESTE PEUT DE PLACES ASSISENT. LA LIMITE NORMALEMENT QUOTIDIENNEMENT DU CENTRE EST BIENTOT LARGEMENT DÉPASSÉ.

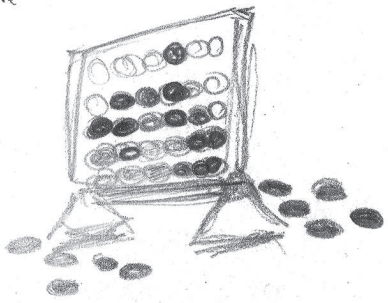
9h35 IL Y A TROIS FEMMES DANS LE CENTRE LEUR NOMBRE RÉDUIT DANS LE CENTRE LEUR PERMET DE PROFITER PRESQUE SANS ATTENTE DE LA DOUCHE, ETANT DONNÉ QU'IL Y EN A UNE À LEUR UNIQUE DESTINATION.

9h40 UN HOMME À COTÉ DE MOI ESSAYE DE RENTRER EN CONTACT AVEC LE 115 DANS LE BUT DE FAIRE DÈS MAINTENANT UNE DEMANDE D'HÉBERGEMENT POUR CETTE NUIT.

9h50 - LES PREMIÈRES RÉPONSES DU SAMU SOCIAL LEUR PARVIENNENT, IL N'Y A PLUS DE PLACES, CERTAINS S'ÉCHAUFFE UN PEU OU D'AUTRESSE RESIGNE FACE À CETTE ANNONCES.
- EN CINQ MINUTES LE CENTRE C'EST VIDÉ DE MOITIÉ EN LIEN AVEC CETTE ANNONCE, UN GROUPE D'HOMME À DEMANDÉ À SORTIR UN JEU DE PUISSANCE 4 - ILS SE REUNISSENT AUTOURS DE CE JEU AUQUELS ILS S'Y DEFISSENT TOUR À TOUR.

9h55 "Excuse moi est ce que tu aurais une roulé S'il te plait"

"Je me souviens la dernière fois il est venu pour nettoyer son linge il avait deux pulls qui n'avait pas séché il les avait alors laissé, deux ou trois petites journées sont passé et on n'a plus trouvé ses affaires".



10h00 UNE ODEURE DE BRULER EMBAUME LA PIÈCE PRINCIPALE DU CENTRE CETTE ODEUR SEMBLENT VENIR DE L'EXTÉRIEUR.

J'ai également rencontré une seconde catégorie de personnes exilées, majoritairement composé de familles des pays de l'Europe de l'Est désireuses de s'installer en France, alors que leur demande d'asile sont souvent déboutées, ces familles persistent à vouloir se réfugier ici, fuyant pour la plupart les dangers des mafias, les enfants sont pour la plupart scolarisés dans les établissements scolaires de l'agglomération. Ces personnes ne disposent pas de solutions de logement pérennes, un collectif citoyen s'est d'ailleurs constitué en 2013 pour apporter une aide à ces personnes. Ce collectif a pris le nom d' » Assemblée générale de lutte contre toutes les expulsions », il promeut le droit à l'installation des personnes exilées ainsi que le droit au logement, il revendique en effet qu'un toit est un droit. A ce titre le collectif aide les exilés à s'installer au sein de logements ou bâtiments laissés à l'abandon, ces lieux sont alors des squats, mais cette solution immédiate de relogement est une solution précaire, les individus occupant les squats sont plus ou moins rapidement expulsés par les force de l'ordre.

Entre le 11 mai 2020 et le 31 octobre 2020, c'est à dire entre la fin du premier confinement et le début de la trêve hivernale, ce sont douze squats qui ont été perquisitionnés par les forces de l'ordre sur directive du préfet du Calvados, ces douze opérations représentent l'expulsion de près de 400 personnes. Ces squats ne sont pas ouverts sur la presqu'île mais étant donné qu'une part de ces personnes se rendent sur la presqu'île, il semblait important de suivre les gens y vivant, car en effet je me suis fortement intéressé au quotidien des personnes qui se rendent sur la presqu'île et dont la présence est menacée par le projet urbain.

Comme énoncé précédemment, plusieurs dizaine de squats ont été ouverts par les familles exilées avec le soutien des personnes mobilisées à leurs cotés, puis fermé par les autorités publiques.

Le Marais

J'ai accompagné l'ouverture d'une vingtaine de ces lieux, j'ai cependant porté mon attention en particulier sur l'un d'entre eux, car ce dernier se situait non loin de la presqu'île, il hébergeait à la fois des demandeurs d'asile ainsi que des jeunes en quête de traverser, il s'agit d'une ancienne usine a gaz qui devenue par la suite un site technique qui fut laissé à l'abandon fin 2017 après le déménagement d'Enedis dans l'ancienne caserne de Koening à Breteville-sur-Odon. Ces anciens locaux situé au 5 rue du Marais sont devenus entre le 25 avril 2018 et le 22 octobre 2019 le squat du marais. 250 personnes y avaient établis leur domiciliation. Sur les 3,2 hectares des anciens services de l'énergie

de nombreuses activité se sont développées; un hangar inhabitable est devenu un espace festif dans lequel des soirées pouvaient être organisées, ainsi que débats, projections… Un autre bâtiment fut transformé en cuisine collective, à proximité de ce dernier une boulangerie s'est établie suite au don d'une personne de son four à pain, tout les jeudis il était donc possible de venir acheter son pain au fournil du marais. L'école nomade, association d'éducation populaire qui oeuvre à destination des enfants réfugiés, s'y était également installée, des activités étaient proposées aux enfants, ils pouvaient développer leur français mais également trouver des personnes en soutien pour réaliser leurs devoirs scolaires.

Les habitants du marais tenaient également un free shop, un espace de don de vêtements dans lequel n'importe qui pouvait venir pour y glaner des affaires ou bien en déposer. Dans la salle de bain commune d'un des bâtiments, plusieurs fois par semaine, Salman un jeune Tchétchène de 14 ans y installait de manière improvisée et provisoire un salon de coiffure, cette activité lui permettant de se faire une petite rentrée d'argent, et également de rendre service à la communauté pour des prix modestes.

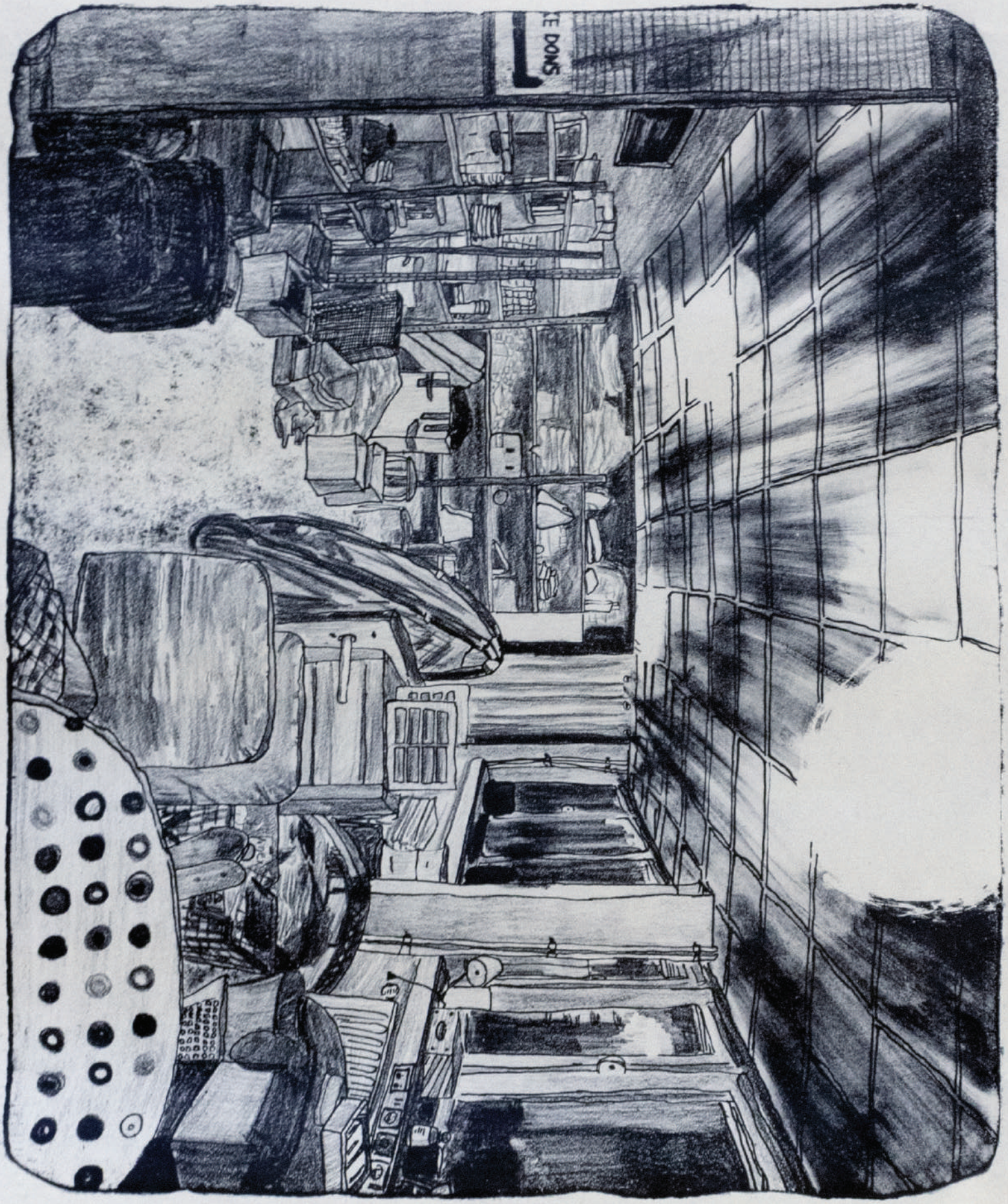
La superficie du marais, les activités déployées sur le site ainsi que le nombre d'habitants y résidant en faisait l'un des plus grands squats de France. Pour les personnes y habitant ce lieu à eu un impact inédit, le squat n'était pas qu'un lieu d'habitation mais également un lieu de vie qui permettait nombre d'activités.

Dans ce lieu j'ai échangé avec les personnes sur leur histoire, sur les raisons qui les ont amenées à venir s'installer ici, sur leur regard vis à vis de leur situation et sur la précarité de leur quotidien, nombreux sont ceux qui vivent de petit boulots non déclarés, nombreux sont également ceux qui ont reçu une obligation de quitter le territoire, mais qui persistent à vouloir s'installer ici, car ils sont beaucoup à craindre les vendettas qu'ils pourraient subir en rentrant chez eux, bien plus particulièrement en Albanie où le Kanun, loi médiéval accordant à une personne de tuer autrui qui lui a porté préjudice, bien que non reconnue légalement, est encore appliqué aujourd'hui. Cette loi du talion est également orienté contre les enfants des personnes mises en causes. J'ai également discuté avec les enfants, enregistré des extraits de discussion qui se sont transformé en jeu d'échange verbaux. Durant ces mois passés au marais j'ai également photographié les lieux, j'ai travaillé en lithographie en me focalisant spécifiquement sur l'un des espaces du squat, celui des dons, un espace dans lequel étaient déposés et distribués les multiples objets donnés par des personnes extérieures.Cet espace, du faite du nombre important d'habitants ainsi que du nombre important de dons, était en constante évolution. D'une semaine à l'autre le contenu de la pièce évoluait de manière importante, j'ai souhaité archiver des moments vécus dans ce lieu pour rendre comptes, de manière détournée, de l'effervescence de l'espace global du marais.

Squat du Marais.

Une habitante du Marais dans l'une des cuisines collectives.

Espace don du Marais.



22 octobre 2019, l'expulsion.

Le 22 octobre 2019, la précarité et les bouleversements de cette vie d'exil sont à nouveau venus s'abattre sur les habitants du marais. La veille des dizaines de camions de gendarmes mobiles avaient été aperçues dans le nord de Caen sur le parking d'un motel. Cette présence conséquente des forces de l'ordre annonçait probablement la possible expulsion imminente des habitants du squat.

Les occupants des lieux avaient obtenu de la justice un délais d'un an pour quitter les lieux. Une fois ce délai passé, tout ceux qui y résidaient savaient que cette expulsion pouvait avoir lieu du jour au lendemain.

Dans la nuit et jusqu'à 5h du matin des dizaines de personnes ont quitté les lieux. Il s'agit de personnes qui étaient sous le coup d'une OQTF ou d'une IRTF (obligation de quitter le territoire français, interdiction de retour sur le territoire français), ces deux attestations, ou bien l'absence de récépissé de demande d'asile, justifient leur mise en rétention en CRA (centre de rétention administrative).

Au moment de l'intervention des forces de l'ordre, il reste alors un peu moins d'une centaine d'habitants dans les lieux, et tout autant d'individus venus soutenir et accompagner les personnes expulsées. Les personnes venues en soutien étaient en partie à l'extérieur des bâtiments mais également à l'intérieur, barricadées sur le toit ainsi que dans l'open space du premier étage du bâtiment. A 6h du matin, les premiers véhicules de la gendarmerie, de la police et des pompiers sont arrivés aux abords de la rue du marais.

À 6h du matin, les premiers véhicules de la gendarmerie, de la police et des pompiers sont arrivés au abords de la rue du marais. L'intervention à été d'une incroyable violence, près de 200 agents ont été déployés, une partie d'entre eux est arrivéepar les voies ferrés, ils ont disposé des spots lumineux pour éclairer l'ensemble du site, trois autres groupes étaient présents à chaque portail équipés de meuleuse thermique pour faire tomber ces derniers.

L'intervention à été d'une incroyable violence, près de 200 agents ont été déployés, une partie d'entre eux est arrivée par les voies ferrées, ils ont disposé des spots lumineux pour éclairer l'ensemble du site, trois autres groupes étaient présents à chaque portail équipés de meuleuse thermique pour faire tomber ces derniers. Le RAID s'est déployé sur le toit avec des chiens pour déloger les personnes qui s'y étaient barricadées. Les équipes de gendarmerie sont rentrées simultanément dans chaque bâtiment, équipées de béliers. Ils ont fait sauter une à une l'ensemble des portes, des chambres, bureaux, salles, toilettes. Ils ont saisis l'ensemble des exilés qu'ils ont regroupés dans un entrepôt en attendant que les services de la direction départementale de la cohésion sociale, avec la préfecture, établissent la situation de chaque personne exilée.

Les soutiens présents sur le toit ainsi que dans l'open space ont été menottés et conduits dans la cours pour y rester agenouillés pendant près d'une heure, après avoir été fouillés et leur papier d'identité pris en photos. Ils ont pu quitter les lieux, restant alors spectateurs à l'extérieur de la scène qui se joue devant eux.

Malgré les départs anticipés des habitants susceptibles d'être envoyés en CRA, une dizaine de personnes y a été expulsée, une famille Mongole a été expatriée, le reste des habitants, alors en règle, s'est vue accorder une solution de relogement de 1 nuit à 1 semaine au sein de gîtes dans le sud du département.

Après cela ils n'ont eu comme seule solution que de retourner loger dans les rues de la ville jusqu'à la prochaine ouverture de squats, leur permettant d'avoir à nouveau un écrin temporaire de protection.

Cette épisode de l'expulsion du squat du marais, de par son ampleur, a touché énormément de personnes ne vivant pas ce quotidien de la précarité. Associé au total manque de perspective, sans réponse positive de l'administration quant à leur demande d'asile, les individus restent dans l'impossibilité de vivre dignement, ainsi que dans l'impossibilité de trouver un emploi stable et déclaré.

Cette question de l'instabilité et de la précarité de ce quotidien est un élément qui est devenu important dans mon travail, il est impossible de retranscrire la violence de ce dernier, et je ne cherche pas forcément à montrer des choses qui peuvent être violentes mais plutôt travailler sur l'instabilité même et la non reconnaissance. Si je m'intéresse au quotidien des personnes identifiées comme marginales et qui se déploient sur la presqu'île c'est justement parce que leur vie et leur opinion ne sont pas pris en compte ou très rarement, leur vécu est souvent rendu invisible, caché dans des méandres souterrains…

La presqu'île de Caen; arrière-ville de l'aglomération

La presqu'île est à première vue un territoire négligé, laissé à l'abandon, en quête de renouveau, à coup de déploiement culturel. Cependant la presqu'île est aussi un territoire nécessaire pour la ville, il permet de rendre invisible ce qu'on ne souhaite voir. Il est le lieu où la détresse humaine se manifeste, se rassemble, celle liée à la précarité : sans-abris, réfugiés, ou encore prostitués, la presqu'île est l'espace dans lequel les pouvoirs publics les tolèrent.

Cet espace accueille également des structures essentielles à la ville, comme les services d'espaces verts, qui y stockent leurs camions ainsi que les déchets verts récupérés de la ville pour en faire du composte.

La presqu'île est aussi le le lieu où on retrouve des monticules de pavés, de rails du tram, de pierres de voiries ou encore de blocs de béton présents dans toutes les villes depuis les séries d'attentats.

C'est également un espace dans lequel le milieu associatif et social est pleinement intégré; resto du cœur, village mobile, association de réinsertion ou encore la boussole sont des espaces de solidarité destinés à répondre aux besoins matériels d'existence les plus précaires de notre société.

Les friches industrielles de la presqu'île sont propices aux graffitis; elle accueille également des espaces comme la pétroleuse, espace de lutte pour l'autonomie.

Elle permet à cet ensemble de cohabiter, elle est toléré car écarté du coeur de ville, le projet Caen Presqu'île rebat à l'avenir la possibilité de cohabitation pacifique de ces ensembles sur cette espace du territoire qui est voué, d'après la volonté politique, à redevenir un quartier au coeur de la ville de Caen.

La presqu'île en devenant l'arrière-ville de Caen, devient l'entrepôt de ce qui ne peut et ne doit pas être vu. Du sale, de l'inutile, du moche, du pestilentiel voire du pestiféré. Il n'y a en effet rien d'anodin à ce que les catégories de personnes les plus précaires se retrouvent reléguées dans cet espace. "Habiter" la Presqu'île semble décrit à partir des risques et des nuisances, des peurs et de l'absence de reconnaissance des populations existantes. S'intéresser au territoire de la périphérie donne à voir des quartiers qui vivent au rythme de décisions ou de grands projets dont les populations résidentes sont déconnectées.

Des dynamiques qui se donnent à voir dans les revendications et les luttes urbaines de la Presqu'Île : les squats, les graffitis mais aussi les associations présentes sont la preuve d'une bataille qui se mène déjà. La marginalité visible dans cette espace est une affirmation de la nécessité d'exister.

Bibliographie

La marginalité urbaine, Pierre Sansot, 2017
La révolution urbaine, Henri Lefebvre 1970
Le squat; problème social ou lieu d'émancipation ? Florence Bouillon, 2011
La ressemblance par contact, archéologie, anachronisme et modernité de l'empreinte, Georges Didi-Huberman
Une trop bruyante solitude, Bohumil Hrabal, 1976
L'Oeuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique, Walter Benjamin, 1935
Écrits autours de l'exposition **L'empreinte**, 1997, centre pompidou
Écrits d'André Leroy Gourhan

Des maisons et des hommes, Pierre Jallaud, François Villiers, 1953
La SMN et la main d'oeuvre d'origine étrangère, reportage FR3, 2016

Moments de presqu'île, association Démosthène, 2007
Caen, ses transports urbains en histoire(s), Martial Leroux et Marc Bernard, 2019
Association Mémoire et Patrimoine de la SMN
Site internet du projet **Caen Presqu'île**
Divers articles de presse et reportages des médias locaux; liberté, ouest-france, normandie actu, France 3

Remerciements

Au terme de ce travail je tiens à remercier mon tuteur Phil Stephens, les enseignant·e·s et technicien·ne·s de l'école supérieure d'arts et médias de Cherbourg et de Caen pour tous le temps qu'elles et ils m'ont consacré, leur directives précisieuses.

Mes remerciement vont enfin à tous ceux et toutes celles qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire; César, Loïse, Niki, Judicaël, Octave, Nicolas, Marie, Garance et en particulier à Ôde Michel.

Imprimé à l'école supérieure d'arts et médias de Caen/Cherbourg
2020