

UN PEU D'HISTOIRE

La presqu'île hérouvillaise

1684

Plan Colbert
ARCHIVE DE LA VILLE
D'HEROUVILLE SAINT-CLAIR



Moyen-Age et Renaissance

Un port existe déjà à Caen au IX^{ème} siècle, à l'époque de Guillaume le Conquérant. A partir du XVI^{ème} siècle les échanges maritimes s'intensifient, mais les nombreux méandres de l'Orne et son ensablement rendent la navigation difficile. Le fleuve est redressé en 1679 entre Ranville et Clopée, puis en 1780 entre Clopée et Caen; mais la navigation reste tributaire des marées.

A cette époque, les bourgs de Colombelles et d'Hérouville Saint-Clair Saint-Clair se font face, de part et d'autre du lit de l'Orne.

Le secteur de la Presqu'île Hérouvillaise est alors une vaste plaine située entre les deux coteaux de la rivière, constituées de prairies marécageuses, drainées de nombreux canaux.

1888

Plan de la rivière de
l'Orne et du canal
ARCHIVE DU CALVADOS



XIX^{ème} siècle

Avec la révolution industrielle, les commerçants, les industriels, réclamèrent l'établissement d'une liaison aisée par la voie d'eau. De nombreux projets sont imaginés et c'est en 1797 que l'ingénieur en chef Joseph Cachin propose de creuser un canal de navigation parallèle à l'Orne entre Caen et Colleville. Mais devant le coût financier jugé exorbitant, le projet est abandonné. En 1811, Napoléon I^{er} en déplacement à Caen est convaincu de l'avenir portuaire du site et le projet est repris. Les travaux de percement du canal commencent en 1844 et la nouvelle voie d'eau est ouverte officiellement le 1^{er} juillet 1857. L'Orne restera utilisé cependant par la navigation à vapeur jusqu'en 1910.

Avec le canal les Prairies d'Hérouville deviennent alors une Presqu'île. Un pont tournant est construit rue Abbé Calix.

1946

Photo aérienne
IGN



XX^{ème} siècle

La Société Métallurgique de Normandie (SMN) s'implante en 1910 sur le plateau de Colombelles surplombant la Presqu'île Hérouvillaise.

En 1917, la SMN et la société des Chantiers navals français réalisent un bassin sur la presqu'île d'Hérouville. Ce port dédié à la SMN sert à l'importation de houille d'Allemagne, de Grande-Bretagne, des Etats-Unis, et à l'exportation de ses produits de la métallurgie.

Lors de la Seconde Guerre mondiale, la zone portuaire de Caen et l'usine de la SMN sont fortement bombardées, le pont tournant sur le canal est détruit.

📍 panneau « Franchir l'Orne et le Canal »

1964

Photo aérienne
IGN



1971

Photo aérienne
IGN



Années 1960

En 1961, L'Etat décide d'aménager une ZUP (Zone à Urbaniser en Priorité) à Hérouville dans le cadre de la décentralisation industrielle en Basse-Normandie.

En 1963, les travaux démarrent par la construction des quartiers de Montmorency et Belles Portes. La commune va passer de 1800 habitants à plus de 23 000 en une douzaine d'années. Le port de la SMN sur le bassin d'Hérouville est agrandi. L'usine commence à utiliser la presqu'île comme « verse », un lieu de dépôt de matériaux en vrac (déchets des démolitions, process...). La presqu'île est remblayée sur plus de 5m.

Parallèlement, pour les besoins d'entretiens du canal, des boues de dragages du canal sont également stockées sur la presqu'île Hérouvillaise dans une chambre de décantation de 5 hectares.

1990

Photo aérienne
IGN



Années 1990

La route départementale 402 traversant la presqu'île est créée.

En 1993, la SMN ferme définitivement ses portes et ses installations de Colombelles sont démantelées.

Le bassin d'Hérouville est repris par la Chambre de Commerce et d'Industrie, qui installe sa Direction des Equipements Portuaires (administration, maintenance, exploitation, remorquage).

Le bassin sert également au trafic de marchandises diverses, notamment bois et engrais.

Un nouveau siècle

En 2010 est creusée dans le canal maritime la zone d'évitage de Blainville-sur-Orne. Tous les sédiments de cette opération estimés à 120 000 m³ sont déposés sur la presqu'île hérouvillaise sur une hauteur variant de 3 à 4 m.

Aujourd'hui, l'ancien site de la SMN à Colombelles accueille différentes activités dont le campus technologique EffSciences et la Grande Halle, tiers lieux solidaire installé dans l'ancien atelier électrique de la SMN, dernier vestige d'avant-guerre de cette industrie.

La presqu'île hérouvillaise est alors une vaste friche de plus de 70 hectares, accueillant sur environ 5 hectares une aire dédiée aux gens du voyage et le parking du festival de musique Beauregard l'été.

Un viaduc enjambant l'Orne a été inauguré en 2020 pour effectuer la liaison entre le plateau de Colombelles et la zone portuaire. L'aménagement d'une nouvelle voie et la construction d'un nouveau pont mobile sur le canal permettra de relier l'A13 aux terminaux transmanches.

Initié en 2014, le projet métropolitain de réhabilitation de la presqu'île portuaire de Caen à Hérouville Saint Clair rentre dans sa phase opérationnelle avec les premiers travaux en 2022.

DÉCOUVREZ le futur ÉcoQuartier
de la Presqu'île Hérouvillaise
SUR LES AUTRES PANNEAUX !



UN PEU D'HISTOIRE

Franchir l'Orne & le canal

1628

Le Bac

ARCHIVES DE LA VILLE
D'HÉROUVILLE-SAINT-CLAIR



1942

Pont du Bac

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
DU CALVADOS



Emprunter le bac

Un bac reliant Hérouville à Colombelles existe depuis le Moyen Âge. Il connut une grande importance à partir de la fin du XVII^e siècle sous l'impulsion de Colbert, Ministre de Louis XIV.

Possédant des terres sur Hérouville et Colombelles, il use de son influence pour imposer cet itinéraire comme route principale vers Rouen permettant d'augmenter les recettes du bac. Il en profite également pour faire construire un véritable petit centre commercial (auberge, halle) sur la rive d'Hérouville.

Emprunter le pont

Le bac de Colombelles est remplacé par une passerelle piétonne entre les deux guerres.

En 1942 pour les besoins de l'armée Allemande, un pont est construit. C'est le « Matterstock Brücke » du nom du General Otto Matterstock le commandant de la 716. Division d'infanterie.

Pour les civils français il restait le « pont du Bac ».

1944

Bombardement
de la SMN

PHOTO AÉRIENNE DE LA RAF



Les destructions de la Seconde Guerre mondiale

L'après-midi du 6 juin 1944, l'abbé Leroy, curé de Colombelles, vint prévenir les riverains du pont qu'ils seraient bombardés dans la soirée et leur conseilla de se mettre à l'abri. Les bombes qui explosaient, dans l'Orne, projetaient d'énormes paquets de vase qui se répandaient sur les maisons.

Le pont fut en partie détruit, mais resta utilisable.

Photo aérienne de la RAF du 4 août 1944 du bombardement de la SMN. On constate que le Matterstock Brücke est en place (1). En revanche, le pont tournant d'Hérouville sur le canal est détruit (2).

Dans les années 1950 un pont Bailey est installé (pont en kit) pour permettre l'accès à la future usine SAVIEM (actuel Renault Trucks) sur les anciens terrains des chantiers navals de Blainville.

Dans les années 1960 deux nouveaux ponts sont construits sur l'Orne : l'un sur la nouvelle route départementale entre Hérouville-Saint-Clair et Colombelles, l'autre pour les besoins de la SMN pour rejoindre la zone portuaire. L'ancien pont, à l'emplacement de l'ancien bac, est détruit.

Après 60 ans de service, l'actuel pont mobile de Colombelles sera remplacé par un nouveau pont en 2023.

Ouverture du Canal

Commencé en 1843, le canal de Caen à la mer est ouvert en 1857. Il est traversé par quatre ponts tournants, dont un à Hérouville-Saint-Clair dénommé le « Pont de Colombelles ».

Le pont d'origine est remplacé vers 1905 pour élargir les passes de navigation de 12 mètres à 18 mètres.



Avant 1905

Pont
de Colombelles

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
DU CALVADOS



Pont tournant
d'Hérouville
dans le canal

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
DU CALVADOS



La Libération

Lors du débarquement de la Seconde Guerre mondiale, le pont tournant de Colombelles, est tenu par la 21^{ème} division Panzer avec trois canons antichars autopropulseurs, protégés par des maisons contre le feu incessant de l'artillerie terrestre et navale.

Malgré les bombardements Alliés, les franchissements sur le canal et l'Orne sont encore utilisables, permettant aux troupes Allemandes de franchir facilement la vallée de l'Orne.

A la fin de juin, alors que les alliés avancent, sans arriver à prendre Caen, des plongeurs allemands ont pour mission de contre-attaquer et de remorquer des torpilles dans la direction de l'ennemi afin de détruire le pont Pégasus Bridge de Bénouville utilisé par les Alliés.

Le pont devait sauter le 3 juillet à 6 heures du matin, mais quand le moment approcha, c'est le pont d'Hérouville qui explosa ! Drôle de surprise pour les Allemands ! Un de leur hommes-grenouilles, parti d'en amont avait très mal apprécié la distance parcourue et attaché sa torpille au mauvais pont. Un Allemand venait de réussir ce que les Anglais n'avaient pu faire.

Après la guerre, le pont fut remplacé de 1945 à 1959 par une passerelle piétons tournante flottante très haute sur l'eau (3 m) sur caissons métalliques venant d'Arromanches. Puis remplacé à son tour en 1959 par un pont tournant en aval qui est aujourd'hui le Pont de Colombelles.



Écoquartier de la PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE

Nature et Paysage



| Concevoir par le paysage

Face aux nouveaux enjeux et défis planétaires et à la consommation de nos territoires ruraux et naturels, il est indispensable s'interroger sur la pertinence de continuer à construire sur des terres fertiles. Le nouvel écoquartier d'Hérouville Saint-Clair vient donc prendre place sur une friche industrielle qui servait de dépôt à la Société Métallurgique de Normandie (SMN) et aux gestionnaires du port.

Cette friche est située au milieu d'une vallée, entre l'Orne et le canal. La rivière est encore soumise aux marées à ce niveau. La rencontre de l'eau de mer et de l'eau douce crée un potentiel écologique et paysager très important. L'objectif de l'Eco-quartier est donc de favoriser et valoriser un maillage écologique entre Caen et la mer.

Etant bordé par deux cours d'eau, le futur Ecoquartier devra composer avec cet élément qui peut être autant source d'émerveillement et de contemplation que de contrainte. L'approche de l'Ecoquartier est de ne pas lutter contre les eaux en créant des digues par exemple, mais de composer avec en s'inspirant des anciennes prairies humides, drainés de canaux, qui étaient présents avant le creusement du canal et le remblaiement du site par la SMN.

L'objectif est de restaurer ses conditions naturelles, mais aussi anticiper sur les changements climatiques à venir. De larges « chenaux », en creux et inondables, accompagnés de noues aux tracés naturels, vont venir entourer des îlots d'habitation, comme des îles urbaines perdues dans la nature verte et foisonnante.

| Faire réapparaître la nature

Le projet d'Ecoquartier propose de pousser plus loin la relation entre ville et nature pour inverser leur relation habituelle : avoir une ville dans la nature et non l'inverse.

Cette doctrine novatrice doit permettre de repenser les façons d'habiter plus durablement.

Un peu comme une cabane en pleine nature permet de ressentir plus intensément son environnement, la presqu'île hérouvillaise doit permettre de révéler la vallée de l'Orne et de la faire passer du statut de zone portuaire abandonnée à une vallée verte et foisonnante.

| La Darse

Une nouvelle encoche sera creusée dans le Canal, créant une nouvelle Darse au centre du futur quartier.

Aménagée comme une « place - plage » qui descend doucement vers l'eau, ouverte sur la rue principale, elle symbolise la centralité du quartier avec ses commerces de proximité, ses terrasses, son esprit de détente et d'insularité.



| Le Mot de Thierry Laverne

Paysagiste Concepteur de l'Ecoquartier

Habiter l'estuaire de l'Orne au cœur de la nature métropolitaine et des paysages extraordinaires de Caen-la-Mer, est une exception et un privilège.

Presque comme une île, l'écoquartier de la Presqu'île hérouvillaise propose de composer avec la dimension du fleuve et l'écosystème de l'estuaire, pour offrir de nouveaux modes d'habiter, précisément inventés sur cette immersion dans une nature exceptionnelle et au cœur de ces paysages convoités.

Composés en archipel sur des chenaux naturels et réunis par une vaste promenade centrale, les quartiers s'adressent à la fois au miroir de l'Orne canalisé et à la nature profonde de l'Orne naturelle et inventent des relations attractives et différenciées avec la nature, à partir de leurs situations et conditions riveraines.

Le miroir lumineux du canal et la promenade riveraine mettent en scène des vues spectaculaires et offrent des espaces animés et attractifs de dimension métropolitaine au bord de l'eau. (darse, plage, bac, halte fluviale...)

Les prairies arborées de l'Orne naturelle offrent des espaces d'observation et de récréation, qui révèlent les secrets de sa nature profonde. Les chenaux, armature hydraulique et naturelle de l'archipel sertie entre les quartiers, offrent l'intimité et l'urbanité de leurs jardins et de leurs espaces publics, au confort et activités quotidiennes de leurs habitants et usagers.

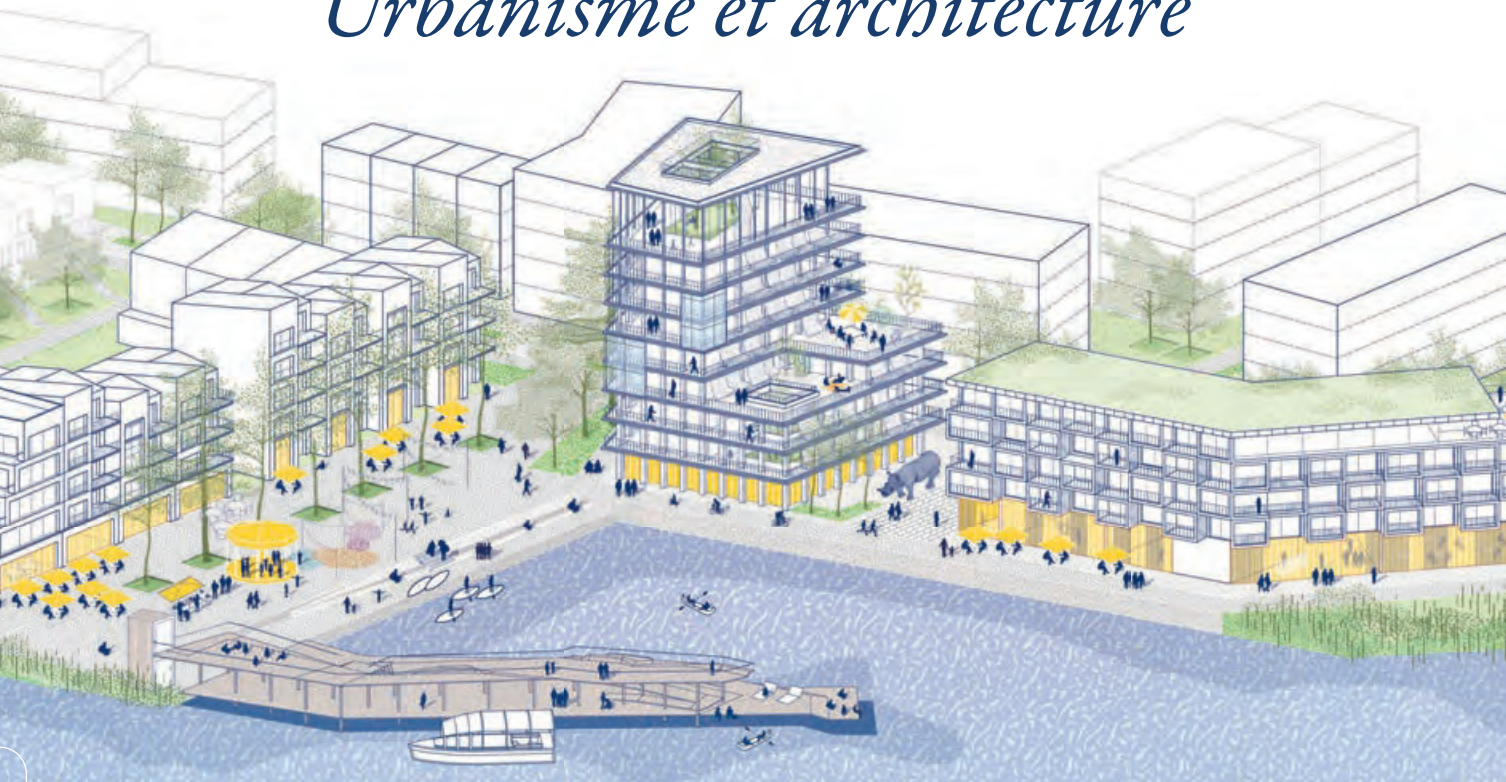
| En chiffre

- 1 500**
Longueur de la promenade le long du canal (en mètres)
- 3**
Chenaux paysagers
- 1**
Plage



Écoquartier de la PRESQU'ÎLE HÉROUVILLAISE

Urbanisme et architecture



| Concevoir à hauteur d’habitant

La philosophie de l'Ecoquartier s’inspire de l’architecte danois Jan Gehl, qui s’oppose aux théories urbaines modernes de zonage et au calibrage des espaces publics par la voiture, et milite pour des « villes à échelle humaine ».

Pour la conception du projet de la presqu’île Hérouvillaise, l’ordre habituel de fabrication de la ville a été renversée : d’abord imaginer LA VIE, ensuite LES ESPACES PUBLICS, et après seulement L’ARCHITECTURE. C’est un quartier qui est conçu à hauteur du regard et à la vitesse du piéton, pour créer un quartier apaisé agréable pour tous.

| Des îlots-hameaux

La trame paysagère qui reprend l’esprit des canaux présents il y a plusieurs siècles, permet de dégager 4 îles urbaines au milieu de la nature. Chaque île propose une ambiance et des espaces de convivialités différents pour favoriser les rencontres de voisinage et la vie de quartier.

| Priorité aux piétons et vélos

A chaque entrée d’une île urbaine seront placés des parkings silo, qui regrouperont la majorité des stationnements de l’écoquartier. En déposant sa voiture aux abords, les centres des îlots seront libérés de la circulation, créant des espaces apaisés et surs pour les piétons et les vélos.

| La Proue

La proue de la Presqu’île Hérouvillaise sera un nouveau lieu de vie inédit à l’échelle de toute l’agglomération.

Situé plein sud, il bénéficie d’une vue extraordinaire à 180° sur le plan d’eau du bassin d’Hérouville. Cet espace sera la place principale du nouveau quartier, regroupant des commerces, des services, un hôtel, des bars et des restaurants.

Il sera dimensionné pour accueillir des évènements : fêtes, concerts, marchés. La mise en place d’un bac ou de bateaux bus permettra de traverser facilement le canal pour s’y rendre sans prendre la voiture !



Le Mot de Claire Schorter

Architecte Urbaniste, Conceptrice de l'Ecoquartier

Habiter au bord du canal...

Sur la presqu’île Hérouvillaise, se dessine un nouveau quartier, en vis-à-vis du bourg historique de Montmorency.

L’ère industrielle y a transformé le lit majeur de l’Orne et ses prairies humides inondables, en terrasses surélevées par les remblais. Le nouveau quartier est l’occasion de restaurer des liens naturels et hydrauliques entre l’Orne et le canal.

Quatre grandes prairies dessinent quatre hameaux entourés d’eau et de nature. On y habitera partout à proximité immédiate du canal ou d’un espace naturel, en maison ou petit collectif. Chaque hameau disposera d’une identité spécifique selon sa position et les espaces publics qui le jouxtent : une darse et un espace dédié au nautisme pour le premier hameau proche du pont de Colombelle ; une placette de quartier et des espaces associatifs pour le second ; une avancée sur l’eau avec des terrasses et restaurants ouverts sur le bassin d’Hérouville pour les hameaux situés le plus au sud.

La proue et son extraordinaire ouverture à 180° plein sud sur le bassin, connectée au « continent » Hérouvillais au niveau du restaurant « l’Espérance » par un bac, sera un nouveau lieu de vie majeur pour la ville et l’agglomération, à 20mn à vélo de la gare de Caen depuis la rue de l’Orne !

| En chiffre

22
Superficie du futur quartier (en hectares)

1 300
Nombre de logements envisagés

4
Îles urbaines



Hérouville Saint-Clair

Bienvenue sur le futur écoquartier de la presqu'île

Construisons ensemble un avenir durable



www.herouville.net

ARCHITECTE-URBANISTE-PAYSAGISTE EN COURS D'ÉTUDE : LAQ – ALPS