



**HAL**  
open science

## Le tramway à Caen, un catalyseur du local

Anne-Marie Giffo-Levasseur, Bernard Vrignon

► **To cite this version:**

Anne-Marie Giffo-Levasseur, Bernard Vrignon. Le tramway à Caen, un catalyseur du local. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2005, Les échos du local, 8, pp.127-150. hal-03176374

**HAL Id: hal-03176374**

**<https://hal.science/hal-03176374>**

Submitted on 22 Mar 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# Le tramway à Caen, un catalyseur du local<sup>1</sup>

**ANNE-MARIE GIFFO-LEVASSEUR**

**BERNARD VRIGNON**

Anne-Marie Giffo-Levasseur, ethnologue,  
chargée de recherche au CESUR

Bernard Vrignon, anthropologue,  
chargé de recherche au CESUR  
(Centre d'Études sur le Social et l'Urbain)

A partir de l'exemple de l'implantation du tramway à Caen, nous proposons l'analyse de la tension produite entre d'une part, le « local » perçu comme lieu de ressources et de protection et défendu par les couches populaires des quartiers H.L.M. traversés, et d'autre part, le « désenclavement » promu facteur de lien social par les élus et les techniciens de l'agglomération. Il s'agit en fait de la confrontation entre les rapports sociaux structurés au niveau micro-local (quartiers d'Hérouville et deux quartiers de Caen) et d'une conception urbanistique. Celle-ci s'est élaborée notamment à partir de la critique de la « ségrégation urbaine » et de la valorisation de la « mobilité ».

Le tramway apparaît ainsi à beaucoup d'urbanistes et de décideurs comme un objet emblématique de la ville européenne compacte différente de la ville américaine disséminée et

(1) Cet article est écrit à partir d'une recherche menée dans le cadre de la consultation « Apprentissages, transmission et créativité de et dans la ville » du programme interministériel « Cultures, villes et dynamiques sociales » regroupant les Ministères de la Culture, de l'Équipement (PUCA), de la Jeunesse et des Sports ainsi que le FAS, la DIV, la Caisse des Dépôts et Consignations.

organisée par l'automobile. Dans ce contexte, il lui est prêté de multiples avantages : modernisation du transport public, aménagement urbain, facilitation des échanges avec limitation du gaspillage et de la pollution, image d'une ville cohérente, unifiée, égalitaire. Mais le coût de la mise en œuvre et les bouleversements induits par les travaux sont importants. En conséquence, les élus doivent emporter l'adhésion des habitants en faisant partager l'objectif de refonte de la ville. Comme l'indique A. Chénard, ancien maire de Nantes : « au départ, on a un transport, à l'arrivée on a la ville »<sup>2</sup>. Les réactions des habitants sont diverses en fonction de leurs intérêts et l'enjeu politique n'est pas mince. Nous verrons plus loin que la ville étant d'ores et déjà segmentée, les réactions sont différentes d'un quartier à l'autre. C'est au niveau du micro-local que ces réactions s'expriment : ainsi, les commerçants des centres-villes refusent une désorganisation des habitudes et une circulation plus aisée de populations qu'ils perçoivent comme non clientes et gênantes pour eux. Une partie de l'opinion habitant ces centres suit, en ne supportant pas que des liens soient créés entre les différentes périphéries, favorisant ces populations. Ailleurs, des riverains craignent « des passages » non souhaités troublant leur quiétude. Dans d'autres secteurs, ce nouveau service est perçu comme un élément de valorisation probable, soit par des propriétaires fonciers, des investisseurs ou encore par des acteurs économiques, politiques ou même associatifs.

La gouvernance municipale, à la fois en termes d'idéologie et de méthode, est mise à l'épreuve dans une situation de rencontre entre le fonctionnement interne des rapports sociaux liés à différents territoires et la logique de l'intervention extérieure (ici le tramway). En effet, l'intervention est réinterprétée dans le cadre du mode de communication qui donne sens aux échanges locaux à différentes échelles. C'est dans cette perspective de co-construction sociale, au sens symbolique et non matériel, que nous avons enquêté dans trois sites spécifiques de l'agglomération caennaise (la ville nouvelle d'Hérouville et les quartiers Guérinière et Grâce de Dieu de Caen) choisis en

(2) Interview du 10 novembre 2003. Nantes a été la première ville pour cette génération de transport en commun.

fonction de leur rapport au centre. Ces trois sites classés en « zone sensible » font partie de ces parties de ville considérées comme symboles de la ségrégation urbaine et, partant, de la « fracture sociale ». Les critères de classement prennent en compte l'éloignement de la sphère du travail, la dégradation de l'habitat et la modicité des revenus. L'argument du « lien » est mis en scène en rapport avec ces quartiers, même si, pour une grande part, il s'agit de favoriser la circulation entre tous lieux d'habitat et zones de travail, grandes institutions (universités...) et services (hôpitaux, stades, hypermarchés...). C'est malgré tout cette mise en scène qui est le moteur du débat politique beaucoup plus que celle de la modernisation du transport public. La réponse à la ségrégation urbaine se superpose à la réponse à la segmentation de la ville.

Le transport public, et donc le tramway, sous-tend la notion d'égalité républicaine dans l'usage de la ville, c'est-à-dire la possibilité d'y circuler comme droit offert à tous ou du moins au plus grand nombre. Pour les habitants des quartiers dégradés et paupérisés, l'amélioration du droit à circuler est proposée comme un rattrapage. Il y a là une recherche d'homogénéisation le plus souvent perçue comme « de gauche » ou progressiste. Mais cette volonté d'un traitement égalitaire s'adresse d'abord à des individus appréhendés à travers l'idéal abstrait de l'intérêt général et évacue la compréhension de la manière collective dont s'enchevêtrent liens sociaux et liens spatiaux.

Les réactions tonitruantes, parfois très politiciennes, évoquées plus haut, ont abouti à la mise en œuvre d'une consultation des Caennais sur le bien-fondé du tramway : un « référendum » dont le résultat n'a pas été pris en compte. De ce fait, il y a eu un déplacement, dans le cadre de la communication municipale, de la notion d'amélioration du transport vers l'utilisation polysémique de la notion de « lien ». Cette utilisation servait ainsi à arrimer le tramway au Grand Projet de Ville de Caen et d'Hérouville. Or, dans ces deux cas, ville « de droite » comme à Caen ou ville « de gauche » comme à Hérouville-Saint-Clair,

le processus de l'implantation du tramway est resté enfermé, bien que pour des raisons différentes, dans une sphère politico-technicienne d'autant plus opaque qu'elle fut un lieu de conflits. Face à cette situation, il est apparu intéressant d'aller voir du côté des habitants des quartiers dont le tramway est censé participer au désenclavement. Reprennent-ils à leur compte ou au compte de leur quartier ces objectifs affichés d'amélioration du lien à la ville et de mobilité ? A partir de leurs territoires, quel sens donnent-ils à cette intervention ?

#### HÉROUVILLE : MÉLANGE DES FONCTIONS URBAINES ET ÉCLATEMENT D'UNE VIE SOCIALE FAMILIÈRE

Créée de toutes pièces en 1963, Hérouville-Saint-Clair est une ville de la banlieue de Caen qui comprend aujourd'hui 25 000 d'habitants. Elle est composée à 65% de logements d'habitat social<sup>3</sup> organisés en cités autour de leurs équipements de proximité. Ces « quartiers » sont disposés autour d'un centre administratif et culturel auquel ils sont reliés par des passerelles piétonnes surplombant un anneau voué à la circulation automobile. Malgré plusieurs tentatives pour lui donner une forme et des fonctions urbaines, Hérouville est restée marquée par son caractère de ZUP, la zone d'activité étant extérieure et le centre proprement dit ne comportant pas d'activité commerciale conséquente, hors un hypermarché placé en décalage.

Hérouville va devenir en vingt ans la deuxième ville du Calvados. François Geindre applique, dès 1971, pour développer et gérer sa ville, une stratégie fondée sur deux volets : l'ambition et la solidarité. Pour l'ambition, il situe le plus possible toutes les réalisations d'Hérouville dans une perspective d'agglomération. Il a la volonté politique d'attirer au-delà des frontières de sa commune avec l'implantation d'activités économiques, culturelles et commerciales qui servent un bassin de population intercommunal sinon régional. Cette stratégie est d'autant plus affirmée qu'elle lui apparaît comme le gage que l'identité de sa ville ne puisse être ramenée à la dimension d'une ZUP et

(3) La ZUS comporte 8 500 habitants.

« diabolisée » à l'image d'une cité-dortoir. Cette stratégie de développement lui est d'autant plus facilitée qu'il dispose d'une stature nationale, de par ses fonctions de président de la Commission Nationale pour le Développement Social des Quartiers (C.N.D.S.Q.).

C'est ainsi que la galerie commerciale avec l'hypermarché Carrefour, créé en 1976 sur 95 000 m<sup>2</sup>, le théâtre avec son centre d'art dramatique national, la mission locale d'agglomération, la technopole de Normandie baptisée « Citis », l'inspection académique pour le département du Calvados, la direction régionale et départementale du Travail, pour ne prendre que quelques exemples (et sans tenir compte des zones d'activités ouvertes aux entreprises), visent une population qui va bien au-delà d'Hérouville.

Les réalisations les plus emblématiques telles que la technopole « Citis » en 1984 donnent parfois lieu à des confrontations et des conflits avec la ville de Caen qui estime être seule légitime en tant que capitale régionale pour de telles opérations. De même, l'inspection académique départementale (après que le rectorat d'académie n'ait pu être accordé par manque de financement) sera gagnée de haute lutte alors que Caen voulait l'implanter sur son territoire. Il semble bien qu'à chaque fois la dynamique hérouvillaise l'emporte et que la municipalité de Caen doit s'associer bon gré mal gré aux projets portés par François Geindre.

Pour le second volet qu'est la solidarité, l'idée est aussi d'affirmer une identité de ville, mais cette fois « *intra-muros* ». Constituée par une majorité de logements sociaux et peuplée majoritairement d'ouvriers et d'employés, la municipalité joue sur cette condition commune pour faire valoir la symbolique d'une unité et d'un dessein collectif : on est Hérouvillais d'abord, avant d'être d'un quartier particulier, ou même d'une origine étrangère. Cet effort tend à neutraliser la diversité sociale et culturelle entre les différents peuplements. Tous les dispositifs favorisant la cohésion sociale sont très vite adoptés. Un modèle spécifique de gestion municipale est ainsi mis en place : il se

caractérise par une forte organisation de la société civile, cité par cité, à l'aide d'associations de quartier jouant un rôle d'accueil des locataires et de porte-parole de leurs besoins. Dans un dialogue constant avec la Mairie, ce qui n'exclut pas certains conflits, elles deviendront plus tard un vivier pour le conseil municipal. Les associations d'habitants en charge du cadre de vie sont présentes dans chaque quartier d'habitat social, mais aussi de nombreuses associations de type communautaire. L'interculturalité est très développée avec une fête annuelle des communautés. Avec toutes ces associations intimement reliées au fonctionnement municipal, François Geindre s'efforce de créer un sentiment d'appartenance à la commune. Bien que les réalisations promues par François Geindre apparaissent parfois comme démesurées à certains, un dialogue régulier est établi avec la population à travers la vie associative et un certain nombre de difficultés liées au développement urbain (refus de nouveaux immeubles et revendication d'espaces verts par les habitants) seront résolues de cette manière. De plus, une grande importance est donnée aux équipements culturels. La culture est vue comme facilitant les échanges et l'ouverture aux autres. L'accès et la sensibilisation de tous les publics à la culture sont une priorité politique de la Ville. Là aussi, cette orientation municipale consiste à ne pas se laisser enfermer dans le modèle zupien de la cité-dortoir réduite au rôle d'appendice de Caen.

En 1978 la Documentation Française<sup>4</sup> décrit de cette manière la situation d'Hérouville : « (...) une extraordinaire caisse de résonance politique et un atelier permanent d'urbanisme où s'affrontent les usagers, les élus locaux, l'administration préfectorale et la municipalité de Caen, en un débat fort complexe et qui est devenue le symbole d'un certain socialisme municipal face à la ville voisine. »

Face à une ville-centre marquée par la droite traditionnelle, la gauche voulait représenter la modernité de la « ville nouvelle », pôle de culture et d'initiatives innovantes dans le domaine urbain et social. Hérouville n'est donc pas la simple « annexe » de Caen,

(4) Citée, page 174, dans « Il était une fois Hérouville-Saint-Clair », monographie de la commune dont l'auteur Lucien Geindre est le père du maire. Editeur : Association pour le Développement d'Hérouville-Saint-Clair, imprimerie Maury, avril 1988.

mais une ville qui veut exister par elle-même et avec laquelle les échanges avec sa grande voisine s'organisent tant bien que mal. Dans ce domaine, l'organisation des transports en commun joue un rôle central comme dans beaucoup d'autres agglomérations. La mise en service en 1975 d'un réseau d'autobus (Compagnie des Transports de l'Agglomération Caennaise), placé sous la responsabilité d'un syndicat intercommunal sera le précurseur du tramway intercommunal entre Hérouville, Caen et Ifs. Cette stratégie qualifiée de « système Geindre » a eu des effets certains, encore perçus aujourd'hui. Cependant, la crise économique, la fermeture de grandes entreprises, ont particulièrement touché la commune qui hébergeait une grande partie de la main-d'œuvre ouvrière du bassin d'emploi. Face à la paupérisation, le « système Geindre » montre ses limites à produire de l'unification entre les couches intermédiaires et la population ouvrière durement touchée par le chômage. La « ghettoïsation » de certaines cités est crainte par la Mairie. La création d'une intercommunalité effective fournit alors des perspectives de répartition du traitement social et d'accroissement des dotations d'Etat. Le maire d'Hérouville défend aussi une embauche importante d'habitants dans le cadre de grands travaux d'infrastructure. La crise économique et sociale rend possible des alliances entre communes politiquement opposées. Le tramway participe à cette coopération, entraînant par la suite d'autres dispositifs qui procurent des moyens que, seule, chacune des communes ne peut pas réunir.

A Hérouville, ces financements permettent de remanier la ville. Le tramway va dans le sens de la nouvelle notion d'« urbanité » qui suppose un mélange des fonctions en général, notamment celles des voiries qui doivent faire coexister de manière civile, piétons, voitures et transports en commun. Le centre doit perdre son statut de « citadelle douce »<sup>5</sup> surplombant la circulation, pour se mettre à niveau et accueillir des fonctions commerciales sans rupture avec les groupes résidentiels. L'autonomie de ces derniers doit disparaître, certains sont directement mis en contact avec l'espace public et la circulation. La priorité n'est

(5) Ce nom a été donné par l'architecte au centre-ville en référence aux anciens manoirs seigneuriaux normands placés en surplomb dans les villages, selon « Il était une fois Hérouville-Saint-Clair » de L. Geindre.

plus donnée à une vie familiale dans la proximité ni à la protection accordée aux piétons, notamment les enfants. La suppression de certaines passerelles liant les cités les plus paupérisées, dont quelques immeubles sont voués à la démolition, devient alors le symbole de cette profonde transformation.

Celle-ci n'est pas réinterprétée de la même façon par tous les habitants. Les militants associatifs plutôt partie prenante des classes moyennes, habitant les cités les moins dégradées et les plus diversifiées socialement, sont moins impliqués personnellement par les transformations. Ils sont en même temps les plus favorables à la rénovation urbaine due à l'arrivée du tramway. Ils adhèrent au projet municipal qui veut rendre la ville plus attractive, plus ouverte, plus fluide. Le tramway en lui-même restructure profondément le centre-ville et ses abords.

Des familles ouvrières maghrébines habitant depuis longtemps les cités plus dégradées se sentent moins concernées par le nouveau moyen de transport proposé parce qu'elles ont le sentiment d'avoir « tout sur place ». Hors des services proposés par la commune, y compris le grand centre commercial, l'utilité du transport en commun se résume pour elles à l'accès aux grandes surfaces les moins chères, au marché et à l'hôpital. Elles sont cependant sensibles à une commodité plus grande du transport si son coût n'est pas supérieur à celui des bus et surtout aux arguments du maire sur l'emploi. C'est sur ce dernier point qu'elles mettent l'accent, montrant une grande inquiétude pour le devenir de leurs enfants, entre chômage, racisme et délinquance. Elles sont même inquiètes pour la place qui leur est faite aujourd'hui en France. Elles se font aussi l'écho d'une certaine insécurité, craignant les incendies dans les cages d'escalier et le vol des voitures. Elles évoquent enfin la crainte de voir leur immeuble démoli et leur réseau de voisinage communautaire démantelé.

Le tramway se voit totalement rejeté par des familles assistées, ayant trouvé sur place des repères, à travers l'école pour les enfants, les services sociaux et la proximité avec la mairie. Le logement et l'environnement protecteur pour les mères de

famille et leurs jeunes enfants leur conviennent. Le tramway et la rénovation qu'il entraîne viennent bouleverser leur espace domestique, les habitudes et les relations qu'elles se sont faites. Elles regrettent amèrement la suppression des passerelles piétonnes qui permettaient une circulation d'une cité à l'autre en passant par le centre, avec une commodité pour les poussettes et une absence de danger pour les enfants seuls. Ceux-ci pouvaient ainsi se rendre facilement à la bibliothèque et aux divers équipements jouxtant la mairie. Ces familles craignent la nouveauté d'un transport en commun qui risque d'entraîner la suppression de certaines lignes intercommunales alors qu'elles ne disposent pas de véhicules personnels. Par-dessus tout, l'arrivée du tramway est identifiée comme cause d'une démolition possible de leurs immeubles. Ce serait la perte d'un logement difficilement obtenu après un parcours résidentiel chaotique. La certitude d'être parmi les « délogés » leur fait craindre de se voir attribuer un logement en dehors d'Hérouville, par exemple à la Grâce de Dieu, aujourd'hui perçue comme la « cité-dépotoir » de l'agglomération. C'est l'écroulement d'une réassurance liée à une ville « sociale », gérée par un *pater familias* attentif à ses citoyens. L'élection d'un jeune maire de droite, coïncidant avec la mise en œuvre effective du tramway, est alors associée à la fin de la protection municipale des plus démunis.

Le projet de transformation urbaine avec l'arrivée du tramway signe la fin d'un urbanisme typé et d'un socialisme municipal. Il est mis en œuvre par une autre équipe municipale. Pensé pour faire pièce à la dégradation du cadre de vie, à l'exclusion qu'elle manifeste, à leurs effets en chaîne, il est réinterprété comme la fin d'une période de reconnaissance et de protection des ouvriers et des ménages démunis. Le traitement social (démolition et relogement) à l'échelle de l'agglomération a des effets de répartition des coûts mais engendre des craintes d'éclatement des réseaux et des repères. Même dans une commune comme Hérouville où l'hétérogénéité sociale n'est pas très importante, les ménages ressentent et anticipent différemment une intervention publique comme le tramway et la

rénovation. L'unification réalisée à travers une histoire commune et des modes d'habiter assez proches éclate, car tous les habitants ne sont pas impliqués de la même façon et n'ont pas les mêmes craintes pour leur propre sort. En voulant lutter contre le dépérissement social et patrimonial de certains quartiers, la municipalité tend à supprimer un cadre de vie familial. Elle élimine ainsi paradoxalement les ressources que des groupes sociaux peuvent y trouver.

#### LA GUÉRINIÈRE : UNE UNITÉ INTERNE MENACÉE PAR LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET L'ARRIVÉE DU TRAMWAY

A Caen, ville plus hétérogène qu'Hérouville, les enjeux du tramway sont différents, au sein de la municipalité comme dans les divers quartiers. L'opposition de gauche, comme une bonne partie des classes moyennes, ne voyait pas l'utilité d'un tel outil pour une ville de cette taille. Elle en a fait, sans succès, un cheval de bataille électoral afin de gagner la municipalité. La majorité municipale était elle-même divisée. L'adjoint aux transports et à l'urbanisme avait une vision globale et prospective de l'agglomération et s'était fait le promoteur du tramway. L'adjointe aux affaires sociales, liée à un électorat plus conservateur, était sensible à la défense des intérêts des commerçants et habitants du centre-ville, qui craignaient la venue des « voyous » de la banlieue. Son hostilité au tramway était aussi fondée sur le refus d'engager la ville dans une opération coûteuse. Elle estimait par ailleurs que les grands ensembles H.L.M. de la rive droite (la Guérinière en particulier) avaient été trop privilégiés. Après des combats fratricides, où l'histoire mouvementée du tramway joue un rôle essentiel, elle devient tête de liste et est élue maire. L'information et la sensibilisation sur le tramway et ses avantages restent donc très limitées et ne sont pas adaptées aux quartiers d'habitat social traversés. Cependant, la situation dans les deux quartiers de la Guérinière et de la Grâce de Dieu n'est pas la même. Leur histoire et leurs caractéristiques, les opérations qui y sont menées, leur situation vis-à-vis du tramway, sont différentes. Du coup, la réinterpréta-

tion du nouveau transport en commun, de ses aménagements et des événements qui lui sont liés, s'organise de façon spécifique dans chaque quartier.

La Guérinière<sup>6</sup> est un quartier construit entre 1955 et 1960 qui a permis de reloger des habitants sinistrés suite aux bombardements alliés, particulièrement des familles ayant longtemps habité les bidonvilles du secteur, ainsi qu'une main-d'œuvre venue travailler dans les usines proches. Au fil du temps, un quartier ouvrier s'est constitué avec son entre-soi et son histoire commune, fortement animé par l'A.C.O.<sup>7</sup>, les associations et les travailleurs sociaux. Depuis quelques années, une rénovation urbaine a été engagée : elle comprend la réalisation d'un îlot-pilote avec « résidentialisation », des démolitions des immeubles habités par les familles les plus paupérisées dont certaines ont été relogées dans le quartier, la réalisation de balcons dont les premiers ont été construits le long de la ligne de tramway. Celle-ci passe au cœur du quartier et continue vers le terminus dans la commune voisine d'Ifs. La Guérinière se voit devenir un lieu de passage et un lieu en voie de revalorisation.

Un effort de soutien aux associations est réalisé et des habitants participent à des réunions pour l'îlot-pilote, l'aménagement des espaces extérieurs, ce qui correspond à une certaine co-production appréciée. Cependant, le « tri » opéré entre habitants dignes d'être relogés sur place, tout comme le jeu de miroir instauré par le passage du tramway (voir/être vu), transforment l'entre-soi et font resurgir un clivage ancien entre habitants du nord et du sud de la cité.

En effet, la cohésion du « village guérinois » a été le fruit d'un travail d'unification opéré entre les habitants de « Tonneauville », ancienne cité d'urgence, relogés au sud, et les autres locataires de l'époque (petits cadres, employés, ouvriers qualifiés ou non). Face à la Mairie, aux bailleurs et même à l'opinion publique caennaise, il s'agissait, à travers des revendications collectives, de fabriquer un front commun face au stigmatisme et de permettre ainsi une reconnaissance sociale positive avec une prise en compte légitime des besoins du quartier. Cependant, les divisions

(6) La ZUS comprend 6 171 habitants au recensement de 1999. 96% sont des logements sociaux.

(7) Action Catholique Ouvrière.

internes entre bons et mauvais Guérinois restaient latentes et souvent ravivées par la rubrique des faits divers de la presse locale.

La rénovation urbaine produit de nouveaux motifs de distinction et crée une tension. Une partie des habitants qui ont été relogés après démolition d'immeubles identifient cette rénovation à une réhabilitation sociale, tout en craignant de ne pas en être dignes. Pour s'en sentir capables, ils s'efforcent de se rapprocher des normes d'hygiène, de propreté, d'un mode d'habiter plus individualiste. Ils demandent une intervention de l'autorité extérieure et s'éloignent de la convivialité quotidienne du « village guérinois » fondée sur le sort commun et la solidarité collective. Ce faisant, ils mettent à distance les habitants qui leur semblent les moins aptes à bénéficier de cette revalorisation. Le tramway en pénétrant dans l'intimité du quartier oblige à se rendre présentable, le rajout de balcons étant interprété comme la nécessité d'une vitrine destinée au regard extérieur des passagers. De cette manière, c'est toute la symbolique du « ghetto » qui tend à être battue en brèche, mais dans le même temps c'est aussi la particularité guérinoise qui s'efface.

Cette construction identitaire s'est faite dans l'altérité avec le centre de Caen : d'un côté, les ouvriers logés dans le premier ensemble H.L.M. situé à proximité des usines, de l'autre, les bourgeois de la ville. A l'intérieur du quartier, les porteurs de l'identité collective ont changé. Les militants du cadre de vie, souvent liés au mouvement ouvrier, ont laissé la place à un monde associatif moins revendicatif et beaucoup plus préoccupé de l'organisation du sport et des loisirs pour les différentes catégories de population ainsi que de l'aide à la vie quotidienne pour les mères de famille et nombreux chômeurs. Pour ces représentants associatifs, il s'agit moins de revendications collectives que de coopération avec les travailleurs sociaux ou certains services de l'Etat qui financent les postes de permanents de leurs activités. Ils perçoivent le tramway comme avantageux pour tous ceux qui ne possèdent pas de voitures même s'ils considèrent que l'existence antérieure d'un bon réseau de

bus était suffisante. Le tramway leur semble avoir été inventé surtout pour servir les campus étudiants et les touristes qui visitent la ville.

A partir de certaines observations, il semble que certains groupes de jeunes soient les plus résistants aux changements apportés par le tramway. Quelque temps avant l'inauguration de celui-ci dans le quartier, les agents des H.L.M. ont trouvé des parpaings et cailloux qui avaient été rassemblés par des jeunes au sommet d'une tour jouxtant la ligne. Cette découverte a été perçue comme une tentative de représailles car la ligne emprunte la rue droite qui servait à faire des rodéos. Pour ces jeunes, le trajet du tramway crée une brèche dans le tissu urbain de la cité et le quartier ne correspond plus à un terrain de « jeux » qu'ils se sont appropriés.

A la Guérinière, le tramway apparaît comme un élément de plus justifiant, aux yeux des habitants, le projet des élus et du bailleur social de vouloir « résidentialiser » un quartier stigmatisé. Cette tentative de normalisation et de « moyennisation » sociales (projets de maisons de ville pour y favoriser la mixité sociale et urbaine) a des effets dans le fonctionnement des rapports sociaux locaux. L'homogénéité et la solidarité du quotidien se réduisent au profit d'une nouvelle mise à distance sociale. Les améliorations le long du trajet (balcons, réfection des façades des immeubles etc.) sont interprétées comme des marqueurs destinés à montrer aux passagers venus de l'extérieur le renouveau du quartier. Pour nombre d'habitants ayant fait de leur assignation à résidence une ressource constituée par la proximité et la familiarité, les nouvelles exigences urbaines et l'intrusion du tramway créent un déséquilibre. Ils essaient cependant d'intégrer les nouvelles normes.

#### LA GRÂCE DE DIEU : UN ACCROISSEMENT DU SENTIMENT D'INEXISTENCE COLLECTIVE

Situés à peu de distance l'un de l'autre et séparés par un grand axe de circulation, les deux ensembles de la Guérinière et la Grâce de Dieu sont souvent comparés. Or, si chacun s'accorde à

reconnaître le caractère homogène et relativement solidaire de la Guérinière, la Grâce de Dieu apparaît comme une zone d'habitat difficile à cerner<sup>8</sup>. Ces deux quartiers diffèrent par leurs caractéristiques spatiales et par leur histoire. Les immeubles de la Grâce de Dieu, un peu plus récents que ceux de la Guérinière, sont répartis dans un tissu urbain lâche comprenant des immeubles privés, des pavillons, des lotissements anciens, des espaces verts. Ils sont difficiles à isoler visuellement et statistiquement.

La cité H.L.M. elle-même, avec des bâtiments aux formes et aux aspects contrastés de barres compactes et de tours anciennement et diversement réhabilitées a notamment servi au logement des rapatriés d'Algérie et de harkis. Plus tard, elle accueille une population immigrée dont la deuxième génération s'enracine sur place et cherche une reconnaissance sur la base du territoire. Elle a connu des ruptures plus brutales que d'autres quartiers au niveau du peuplement. Son histoire, mal connue, semble incompréhensible. Zone H.L.M., elle n'a pas d'unité sociale. Sa population n'a jamais montré un front uni et les associations y sont faibles. Les équipements y connaissent des problèmes toujours renouvelés auxquels la Mairie réagit brutalement. Les professionnels de terrain sont divisés et épuisés. Sans histoire commune, la Grâce de Dieu est vécue et se vit comme un cul-de-sac et un « dépotoir », dont les collectivités se désintéressent. Le projet urbain ne parvient pas à émerger et à être porté : vingt ans de retard ont été pris selon certains professionnels du Contrat Ville. Plusieurs bâtiments sont dans un très mauvais état et une grande barre est totalement vacante, dans l'attente, qui se prolonge, d'être démolie. Dans cette situation, un terminus (peut-être provisoire) du tramway est mis en œuvre au centre de la cité. Il accentue l'aspect cul-de-sac, n'apporte pas de passage, ne met pas en évidence de nouveaux liens. Comme le processus de restructuration globale du quartier n'est pas commencé, que la population et les professionnels ne sont pas informés des projets, la co-production est absente, le nouveau mode de transport n'est pas interprété comme un signe de renouveau et ne participe pas à une unification.

(8) La zone comprend 8 500 habitants et 61% de logements sociaux. La ZUS comprend 5 730 habitants.

Quelques militants associatifs peu représentatifs et proches de la Mairie l'ont réclamé, y voyant une nécessaire prise en compte du quartier après un long abandon. Le tramway ne participe pourtant pas à une dynamique collective que ce quartier recherche constamment. En effet, sur le modèle de ce qui s'est pratiqué à certaines époques à la Guérinière, des opérations d'animation mettent en œuvre la mémoire pour construire une identité commune et des rapports plus solidaires. Cependant, l'identité collective ne peut se développer que sur la base de ceux qui revendiquent une appartenance en raison d'un attachement au quartier. Ce sont particulièrement des familles maghrébines et surtout leurs enfants nés sur place. Or, reconnaître à ceux qui continuent à être considérés comme des « étrangers » la qualité de leaders dans le portage d'une identité collective ne se fait pas, car ce serait dénier la légitimité des « autochtones ». Il y a un rejet par la municipalité des propositions des jeunes d'origine maghrébine et de leurs familles qui souhaitent faire vivre le quartier sur un mode plus actif et entreprenant. Les élus caennais, Français « de souche », ne comprennent pas sur le fond, comme beaucoup de leurs homologues, la dynamique de ces propositions qu'ils confondent le plus souvent avec un communautarisme conquérant.

Pour la majorité des autres habitants, le tramway est perçu comme un simple moyen de transport, jugé à son coût et à son confort, qui ne peut concurrencer la voiture lorsqu'ils en ont une. Dans ce quartier il ne semble pas contrarier les jeunes, car il n'induit pas le passage d'étrangers au territoire, et pour les enfants, il devient une sorte de jouet qui anime l'espace vide de la grande place. Le centre socioculturel déplace son entrée, auparavant tournée vers une église aujourd'hui désertée, vers ce nouveau pôle d'animation.

Ce sont les ménages les plus démunis qui expriment le plus nettement l'inutilité de l'implantation d'un tramway dans ce quartier en raison du cadre délabré. Au bout de parcours résidentiels descendants, ils sont souvent dans la crainte de l'expulsion ou d'un nouveau déménagement contraint. C'est

pourquoi ils attendent en priorité une amélioration de leur logement, de la propreté de l'immeuble et du calme entre voisins. Le tramway leur apparaît crûment comme un gaspillage. En ne répondant pas à l'essentiel, la dégradation de la vie quotidienne et le mauvais entretien de la cité, il est pris dans un système d'inversion. Il devient une preuve que les autorités ne s'intéressent pas aux vrais besoins des familles : à leurs yeux non seulement la Mairie méprise « les gens » en général comme l'a bien montré le « référendum », mais elle méprise encore plus les habitants du quartier. Ces familles vont jusqu'à interpréter le moindre incident comme un signe que ce matériel ne peut et ne pourra pas fonctionner. Pour elles, le tramway n'est pas un plus, mais un moins, de l'argent qui aurait été beaucoup mieux utilisé à autre chose, à leurs logements.

Pour les habitants de ce quartier, la mobilité dans la ville n'est pas essentielle dans la production de lien social. C'est plutôt le développement social et urbain lié à leur territoire qui pourrait jouer ce rôle. Le mode de gouvernance de la Ville de Caen a sous-estimé cet aspect : la Grâce de Dieu ne cessant de se comparer à la Guérinière qui, elle, n'a pas été oubliée. La situation aurait peut-être été différente si la rénovation urbaine avait précédé l'arrivée du tramway. Les familles les plus démunies n'arrivent pas à lui donner un sens alors qu'elles se débattent dans des situations de survie quotidienne où l'environnement hors le logement ne parvient pas à prendre de l'importance. Quant aux habitants ayant des conditions d'existence moins précaires, la décrépitude physique et sociale du quartier (fermeture des commerces, dégradations, etc.) est ressentie comme un déclassement. Le tramway ne leur apparaît pas capable de la combattre. Le tramway, instrument proclamé du désenclavement social, est en définitive repris dans un système d'inversion où il apparaît comme une preuve supplémentaire de l'inexistence sociale des habitants puisqu'il n'a été ni souhaité, ni considéré comme une priorité par eux.

A la Grâce de Dieu, la mise en place de l'A.P.L. et des surloyers a provoqué un départ significatif des locataires liés aux couches moyennes. Les survivants de cet « exode » vivent leur logement

comme un patrimoine qui ne doit pas être dévalorisé. Ils protègent leur cadre de vie individuel et se mettent à distance des immigrés comme de ceux qu'ils désignent « cas sociaux ». De fait, ce sont des familles ayant de multiples difficultés qui arrivent par vagues successives dans les immeubles les plus dégradés. L'hétérogénéité et l'instabilité du peuplement pose des problèmes évidents pour l'adhésion commune à des actions de défense du cadre de vie qui seraient pourtant très utiles dans l'attente d'un projet de réorganisation urbaine, sans cesse remis à plus tard. Les porteurs de l'identité collective sont des natifs du quartier, issus de l'immigration. Ils ne disposent pas suffisamment encore d'une reconnaissance interne ni d'une légitimité externe.

#### LE « LOCAL » ENTRE ENFERMEMENT ET RESSOURCE

Les résultats d'enquête sur l'implantation du tramway dans l'agglomération caennaise constituent une approche de « ce qui construit concrètement le local », les notions de sédimentation sociale ainsi que le rôle des porteurs de l'identité collective dans la construction d'une mémoire sinon d'une histoire. Le « local » est situé ici en rapport avec la « cité H.L.M. », figure d'acteur collectif ou d'espace bâti qui fait couler tant d'encre. Il s'agit d'un espace délimité, nommé, désigné, revendiqué, lieu d'usage et d'intervention. Ces lieux-là sont devenus des entités à part entière, loin du vague quartier dont on ne sait plus ce qu'il recouvre, ou de la définition technique de nature opérationnelle telle que « ZUP », etc.

Tout d'abord, il faut rappeler que la modicité et la précarité des ressources de la plupart des habitants des cités H.L.M. d'aujourd'hui ne sont pas des conséquences du lieu habité, qu'il soit perçu comme privé de fonction économique, décrit comme « enclavé », éloigné, interprété comme territoire de relégation ou de ségrégation. Ce lieu habité a été construit par des stratégies économiques d'appel et de rémunération d'une main-d'œuvre acceptées par l'État, des stratégies foncières des villes (les

cités étant érigées sur des délaissés, des terrains militaires, des terres agricoles, à une époque où l'espace disponible bon marché ne manquait pas). Quand il y avait relogement, les cités étaient souvent construites dans des lieux proches et déjà marqués. Les habitants des taudis des centres-villes étaient évacués vers les périphéries. Les cités n'ont pas été une « erreur » ou un « échec » comme il a été souvent dit, mais le résultat de volontés correspondant à une période économique et aussi démographique. Construire vite et groupé, c'est toute l'histoire des H.L.M. L'assentiment de la population était acquis en raison de la crise du logement et de la cristallisation de l'emploi dans les villes.

Habiter ces lieux provoque des adaptations individuelles, familiales, une manière de vivre en famille, de voisiner, d'occuper les espaces extérieurs. Ces adaptations se cristallisent en différents modes d'habiter qui peuvent être les mêmes pour des groupes en raison de parcours résidentiels similaires, de composition des ménages identiques, de conditions de travail proches, et surtout de ressources relativement peu élevées. Ces modes d'habiter s'articulent entre eux, se régulent, se confrontent.

Habiter ces lieux crée aussi des intérêts communs « objectifs » : locataire d'un même bailleur, électeur d'une même municipalité, etc. Des problèmes de chauffage, de malfaçons, des hausses de charges, lient les locataires entre eux, et sur cette base des revendications se forment, des organisations se développent. De même, le manque de services publics, le mauvais état des voiries, unissent les voisins. Enfin, pour faire entendre leur voix, alors que la chronique leur fait porter le stigmate des « classes dangereuses », surtout si une partie de la population est issue d'un relogement de taudis, des habitants cherchent parfois à donner une image positive notamment basée sur le labeur, la famille, la force et l'unité. De ce point de vue, la solidarité souvent évoquée, basée sur les nécessités d'une survie quotidienne, fait partie de cette image unifiante.

Or, le temps passant, le peuplement des cités se modifie. Cette transformation se fait différemment dans chacune. A chaque fois, le peuplement est le résultat de nouvelles politiques de

main-d'œuvre, ou encore de l'inscription des locataires dans le marché du logement. Ce sont donc là encore des facteurs extra-locaux, mais s'inscrivant dans le territoire. Comme chaque cité a pu avoir une physionomie différente en fonction de son premier peuplement, elle vieillit différemment suivant sa localisation, le statut des logements, le contexte. Les habitants les plus anciens qui restent sur place y élèvent leur famille, les nouveaux, par strates, qui s'installent, restent ou repartent, inscrivent dans le territoire leurs modes d'habiter et le sens qu'ils lui prêtent. Les nombreux départs d'une fraction d'ouvriers qualifiés, ceux des jeunes fonctionnaires, ceux des rapatriés d'Algérie, ont organisé suivant les cités des fractures, avec des pertes de mémoire et des cassures d'organisation, qu'elles soient syndicales, confessionnelles, artisanes. Les identités collectives qui s'étaient construites se transforment et parfois disparaissent. Elles sont parfois reprises et réinterprétées par les groupes anciens, demeurés sur place, par des arrivants, parfois des familles élargies qui se sont « territorialisées » ou « reterritorialisées ». Parfois aussi, elles disparaissent, laissant la place à un territoire où des ménages précaires, nomades, sont trop nombreux pour faire histoire ensemble et trouver d'autre ressource locale que le logement.

Ces lieux, construits par des logiques extra-territoriales, ont un sens pour l'autorité extérieure et pour tous ceux qui n'y habitent pas. Ils prennent aussi fortement sens pour les habitants eux-mêmes : identité familiale, identité collective positive ou négative, réseau et ressource, handicap... Les rapports sociaux qui en découlent, mode et forme de communication, produisent des usages sociaux et spatiaux relativement spécifiques. Ils reprennent néanmoins constamment les interventions extérieures dans leur champ, leur prêtant des significations qui ne sont pas identiques d'un lieu à l'autre.

L'enracinement local et la stabilité ne constituent pas en eux-mêmes des facteurs de précarité dans le cas des H.L.M.. Ils sont l'expression de la modicité des ressources des habitants de longue date. C'est cette modicité qui crée la précarité et qui oblige ces

habitants à rester sur place. Ainsi, paradoxalement le territoire devient leur ressource et leur réseau principaux. Le développement local voudrait que ce territoire-ressource soit reconnu comme tel et valorisé, particulièrement soigné, avec une adjonction de qualités supplémentaires. Mais il passe aussi par le développement social, c'est-à-dire le desserrement des contraintes des habitants : une reconnaissance individuelle et collective, une prise en compte de la précarité du statut de locataire et de locataire du logement social dans une société de citoyens propriétaires, avec des possibilités de mutation et d'adaptation du logement, une préservation des ressources créées par les habitants dans cette situation, une prudence sur la valorisation de la mobilité physique qui « chosifie » l'individu en le rendant interchangeable, lorsque sa place et sa promotion sociales ne sont pas assurées.

#### QUELLE AUTONOMIE POUR LE « LOCAL » ?

Le « local » est une notion d'autant plus difficile à saisir qu'elle ne se définit que dans un rapport d'échelle. Autrement dit, sous une même notion on peut être amené à considérer comme relevant du « local » des niveaux d'organisation d'une ampleur très différente. Nous employons ici la dénomination « micro-locale » pour parler des morceaux de ville dans lesquels nous avons mené notre enquête. Parler du « local » oblige à faire le rapport constant et interactif avec les différentes échelles qui l'englobent, de ce fait la définition est instable et peut osciller dans un sens plus ou moins précis.

Au titre de la Politique de ville, la définition du « local » peut-être analysée moins comme l'établissement précis d'un territoire physique que comme une invention stratégique destinée à faire reconnaître celui-ci dans un contexte plus large et souvent dominant. En ce sens, la référence au « local » est souvent une manière de poser concrètement des problèmes dont les solutions sont liées à un environnement plus large (politique de l'emploi, du logement, etc.). La mobilisation des habitants du « local » assure une prise sur le concret identifié le plus souvent au

quotidien mais si elle reste enfermée à ce premier stade, elle aboutit à une impuissance, si elle n'arrive pas à agir, ne serait-ce qu'au niveau immédiatement supérieur. L'action dans le « local » emprunte alors de multiples figures et dispose d'une autonomie relative qu'il ne faut pas surestimer.

Le plus difficile est sans doute de cerner ce que peut être l'irréductibilité du caractère autonome pour pouvoir faire la part du relatif. Dans cet esprit du lieu, il faut reconnaître que la geste mythique de certains « quartiers populaires » comme celui de la Guérinière repose d'abord sur la base concrète de leur peuplement. On peut alors parler d'enracinement quand, cinquante ans plus tard, plusieurs générations de Tonneauvillais (habitants relogés du bidonville) sont encore présents dans les lieux. La stabilité de ce peuplement dans la durée est essentielle pour caractériser le quartier même s'il y a eu une évolution du cadre bâti. Il s'agit alors d'une sédimentation, métaphore géologique que l'on peut coupler si l'on veut avec la formule agraire qui consiste à « prendre racine ». Une manière un peu passive de « faire histoire » dans un lieu sans que l'on dise grand chose de sa construction identitaire. Un peu comme parlait des « villes nouvelles » Paul Delouvrier chargé de l'aménagement du territoire et grand commis de l'Etat, lorsqu'il déclarait sous la forme de boutade : « les villes nouvelles deviendront vivantes du jour où leurs cimetières seront remplis ».

En dehors des familles d'origine immigrée dont les jeunes se caractérisent justement par l'attachement au territoire de leur enfance, cette notion de permanence est absente de la Grâce de Dieu qui a connu des mouvements incessants de population. Par contre, à Hérouville, malgré l'offre banale de logements qui a d'abord primé dans l'édification urbaine, on remarque une nette volonté de faire souche en raison d'un attachement à la ville, y compris lors des demandes de mutation H.L.M.. Le sentiment d'appartenance hérouvillais neutralise la hiérarchie sociale des cités qui composent la commune même si, par ailleurs, celle-ci a tendance désormais à se fondre dans l'intercommunalité. C'est pourquoi la seule notion « sédimentaire », au sens où les couches se déposeraient les unes sur les autres pour constituer

une identité de lieu, ne suffit pas à l'analyse. Il faut aussi ajouter une notion stratégique pour essayer de comprendre pourquoi et comment des acteurs sociaux arrivent à s'unifier en produisant notamment un acteur collectif alors que d'autres, placés dans des conditions de bâti et de peuplement relativement similaires, n'y arrivent pas. L'identité du « local » se définit par une cohésion interne et une reconnaissance externe. La question identitaire apparaît toujours comme un jeu dual, il n'y a pas d'identité sans altérité.

## BIBLIOGRAPHIE

- ALTHABE G., LEGE B., SELIM M.** (1984),  
*Urbanisme et réhabilitation symbolique*, Anthropos.
- ALTHABE G.** (1994),  
*Regards sur la ville*, éditions du Centre Pompidou.
- ANSELME M.** (2000),  
*Du bruit à la parole, la scène politique des cités*, L'Aube.
- AUGUSTIN J.-P., LATOUCHE D.** (1998),  
*Lieux culturels et contextes de villes*,  
Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.
- BAGNASCO A., LE GALES P.** (1997),  
*Villes en Europe*, La Découverte.
- BERTAUX J.-J.** (2002),  
*La Reconstruction de Caen*, Ed. Mémorial de Caen.
- BIGEY M.** (1993),  
« Les élus du tramway : mémoires d'un technocrate »,  
*Lieu Commun*.
- BLAESUS J.J., GERARD P.** (1994),  
*Le tram de Strasbourg : un chantier et des hommes*,  
Nuée bleue.
- BLEICHER F.** (1985),  
*Le Tramway. Aspects des faubourgs*, Oberlin.
- BOUDON P.**,  
*Langages singuliers et partagés de l'urbain*,  
LOUEST, CNRS, L'Harmattan.
- CHALAS Y, DUBOIS-TAINE G.** (1997),  
*La ville émergente*, L'Aube.
- CHAUDOIR P.** (2000),  
« Discours et figures de l'espace public à travers  
les arts de la rue : la ville en scène »,  
*Les Cahiers du CEFRESS*, L'Harmattan.
- CHOPART J.-N. et alii** (ss la dir.) (1997),  
*Produire les solidarités : la part des associations*.  
Chapitre II – Vie associative et réseaux  
institutionnels, MIRE et Fondation de France, juillet.
- Collectif** (1996),  
*Etat des lieux (art public)*, Editions du Regard.
- GIFFO-LEVASSEUR A.-M., VRIGNON B.**,  
*Action culturelle et action sociale, production  
d'un espace symbolique d'échanges et de pratiques*.  
Rapport de recherche pour la CAF du Calvados,  
Ministère de la Culture et CNAF.
- GIFFO-LEVASSEUR A.-M., VRIGNON B.** (1997),  
« Entre ville ouvrière et ville nouvelle, Saint-Nazaire  
et le symbole du paquebot » in *Les Aléas du lien  
social*, Ministère de la Culture et de la  
Communication.
- JANVIER Y.** (1996),  
« Nouveaux processus d'aménagement »  
in *L'Aménagement en question*, DAEI, ADEF.
- JOLE M.** (1999),  
« Le parler de la négociation dans le projet urbain »  
in BOUDON P. *Langages singuliers et partagés  
de l'urbain*, L'Harmattan.
- LEVY J.** (2000),  
« La ville en Europe : force d'une singularité » in  
*Regards sur l'actualité*, La Documentation française, avril.

**METRAL J.** (coord.) (2000),  
*Cultures en Ville ou de l'art du citoyen*, L'Aube.

**METRAL J.** (coord.) (1997),  
*Les aléas du lien social, constructions identitaires  
et culturelles dans la ville*, Ministère de la Culture  
et de la Communication.

**MONTFORT J.-M., VARINE H. de** (1995),  
*Ville, culture et développement : l'art de la manière*,  
Syros.

**NEVEUX F.** (2002), *Caen des origines  
à nos jours*, Ed. Mémorial de Caen.

**PAQUOT T.** (2000),  
« L'urbanisme du tramway » in *Urbanisme*,  
n°315, novembre-décembre.

**ROMAN J.** (sous la dir. de) (1993),  
*Ville, exclusion et citoyenneté, entretiens de la ville*,  
t. II, Editions Esprit.

**SEGRETAIN P.** (2000),  
« Un projet de tramway est d'abord une vision  
politique », in *Urbanisme*, n°315, novembre-décembre

**TSIOMIS Y.** (1998),  
*Ville-cité, des patrimoines européens*, Picard, mai.

#### Reuves

(1999), « Quand la ville se défait »,  
*Esprit*, novembre.

(1999), « Esthétiques populaires »,  
*Lieux communs*, n°5, Cahiers du LAUA, EAN, Nantes.

(2000), « La ville en question »,  
*Regards sur l'actualité*, n° spécial 260,  
La Documentation française, avril.

(2000), Dossier tramway,  
in *Urbanisme* n°315, novembre-décembre.

(2003), « Vertiges et prodiges de l'interdisciplinarité »,  
*Lieux communs*, n°7, Cahiers du LAUA, EAN, Nantes.