

2.1.1.6  
CON

ATRE ROUEN, T1

UNITE  
2.1.1.

Médiathèque EAN 20



0000007354

D1/16

# L'Avenir de Rouen

par Alain GASPÉRINI

Architecte D.P.L.G.

*Directeur Adjoint de l'Atelier  
d'Urbanisme de la Ville*

LE CERF  
ROUEN  
1970

1.1.6  
ON

UNITÉ PÉDAGOGIQUE D'ARCHITECTURE  
201.1. ROUEN D 1/16

« CONNAITRE ROUEN »

ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NORMANDIE  
MEDIA THEQUE  
B.P. 4 - 76161 DARNÉTAL CEDEX  
Tél. 02 32 83 42 00 Poste 4325

## L'Avenir de Rouen

par Alain GASPÉRINI

Architecte D.P.L.G.

Directeur Adjoint de l'Atelier  
d'Urbanisme de la Ville

Le visage que les siècles passés ont donné à notre ville, dans sa géographie comme dans ses formes monumentales, a été décrit et analysé tout au long de ce cycle de conférences. Mais le temps qui court ne connaît pas d'instant privilégié : l'avenir s'ouvre devant nous comme un point d'interrogation au terme de notre étude. Et pourtant l'histoire nous apprend que des décisions prises en un instant ou après de longs débats, ont influé sur la vie quotidienne de plusieurs générations, ou marqué pour de longs siècles le paysage. L'implantation d'un pont, d'une abbaye, d'une manufacture, la création d'une ville nouvelle (Le Havre, par exemple) modifient pour longtemps les structures d'une contrée. Lorsqu'entre 1930 et 1939, on a voté la loi sur les raffineries de pétrole, et choisi le pont de Saint-Cloud comme origine de l'autoroute de l'Ouest, n'a-t-on pas fixé le destin de la Basse-Seine jusqu'à la fin du siècle ?

Alors se pose la question fondamentale : qui décide ? Des responsables, certes, mais aussi chacun d'entre nous : dans le domaine politique, parce que nous votons, mais aussi dans le domaine économique puisque nous achetons.

Or, la somme de ces choix individuels, si elle est quantifiable, ne présente aucune garantie d'homogénéité et peut aboutir au chaos, la preuve en est donnée par la croissance désordonnée des villes depuis 150 ans.

La tâche de *l'urbanisme* discipline récente aux racines millénaires, sera donc de déceler toutes les corrélations qui lient entre elles les fonctions de la Société urbaine et d'en déduire une *organisation de l'espace aussi cohérente que possible* et cependant assez souple pour que la spontanéité de la vie n'y soit pas prise au piège. Tâche redoutable s'il en est.

## LA GUERRE 1939-1945 ET SES CONSÉQUENCES

Mais revenons à Rouen. En 1939, la zone fortement urbanisée se limitait à la cité historique à l'intérieur des boulevards et au quartier de l'Hôtel Dieu créé au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le centre actif ne s'était pas déplacé depuis le Moyen Age en raison de la permanence du point de franchissement de la Seine : le pont Boieldieu et depuis 1828, le pont Corneille. La ville était tournée vers le fleuve tandis qu'au-delà, sur la rive gauche, s'étendait le faubourg Saint-Sever avec ses docks, ses usines, ses gares, mêlés à un habitat pauvre. Au nord, au contraire, les quartiers résidentiels plus aérés avaient escaladé les pentes.

La guerre frappa durement la cité en plein cœur, en juin 1940 et d'avril à août 1944. Le bilan fut lourd : les ponts, les installations portuaires, 8 000 logements et 1 300 bâtiments industriels ou commerciaux étaient détruits sur une zone de 110 ha, pour la seule ville de Rouen. Dans la banlieue, Sotteville-lès-Rouen et sa gare de triage, avaient également terriblement souffert.

### LE PLAN GREBER

Ces destructions posèrent à notre ville, comme partout en France, des problèmes d'urbanisme d'une ampleur jusqu'alors inconnue en raison de la stagnation démographique et économique qui sévissait chez nous depuis la première guerre mondiale. L'urbaniste Greber fut chargé des études de 1943 à 1947, date de l'approbation du plan de Reconstruction (21 août 1947). Ce document prévoyait, rive droite, la surélévation des quais et la création d'une voie est-ouest, parallèle au fleuve, à partir de la rue Alsace-Lorraine, créée au XIX<sup>e</sup> siècle. Rive gauche, de grandes options étaient prises ; non seulement la voie ferrée était dissimulée, les docks, l'usine à gaz des Emmurées et la gare d'Orléans supprimés, mais l'on décidait, geste essentiel, d'y planter la nouvelle préfecture et une vaste cité administrative (6 ha au total).

Par contre, ce plan envisageait un tracé en patte d'oie, à l'entrée rive gauche du Pont Corneille, très classique et peu fonctionnel. Le modificateur élaboré peu de temps après, élimina cette disposition en infléchissant le tracé de l'avenue de Caen, prolongée (aujourd'hui avenue de Bretagne) vers le pont Jeanne d'Arc. De même, se précisait « l'entrée Sud » (place des Chartreux-avenue Jean-Rondeaux-pont des Belges). Celui-ci décidé dès 1940 en remplacement du « transbordeur » devenait un pont fixe et faisait par conséquent, reculer vers l'aval le port maritime. Il s'appelle aujourd'hui « Guillaume le Conquérant ».

Ces plans sont réalisés (à l'exception de l'élargissement de la rue Racine) et cela en 27 ans, 27 ans au cours desquels on a plus construit et plus investi qu'au cours des 100 années précédentes.

## LA POUSSÉE DÉMOGRAPHIQUE ET L'EXPANSION SUR LES PLATEAUX

Mais en 1947, nul n'imaginait ce qui allait se passer. L'activité du bâtiment due à la Reconstruction était considérée comme passagère et l'on craignait les crises futures. Et pourtant, la moyenne de la vie humaine s'allongeait, la natalité marquait des taux jusqu'alors inconnus en France, les ruraux attirés par les offres d'emplois, reprenaient leur mouvement d'émigration vers les villes, interrompu en 1914. Et les grandes firmes automobiles comptaient bien faire de chaque Français un client potentiel, à l'époque où les Rouennais repoussaient l'idée d'une voie « expresse » sous les quais hauts de la rive droite.

Par contre, la crise du logement ne pouvait être ignorée car, malgré la reconstruction, elle s'aggravait. En effet, aux 8 000 logements détruits, celle-ci n'en avait substitué que 3 170 au 1<sup>er</sup> janvier 1960 et tout local habitable devait être conservé. Il n'y avait qu'une solution : bâtir à la campagne, escalader les pentes pour urbaniser les plateaux. Dès 1956, la ville de Rouen achetait les fermes des Sapins et du Chatelet, où 4 200 H.L.M. ont été construits en 13 ans, tandis que l'Office départemental utilisait à Canteleu les 20 ha du domaine de la Moissonnière, que Grand-Quevilly et Saint-Etienne-du-Rouvray s'étendaient en direction du Madrillet. Ce fut l'ère des grands ensembles, tant critiqués. Disons que c'était la réponse improvisée mais efficace à un problème urgent et grave.

## RÉGIONALISATION ET PLANIFICATION

Ce bourgeonnement des agglomérations ne pouvait faire oublier la décrépitude de certains quartiers centraux, ni surtout permettre que l'on néglige les problèmes de circulation : l'automobile entrait dans les mœurs et devenait une nécessité pour les habitants des nouveaux ensembles.

Aussi, le Gouvernement prenait en 1958 une série de mesures : création de *zones à urbaniser par priorité*, possibilité d'exproprier pour *rénover* c'est-à-dire raser les quartiers insalubres, obligation faite aux villes de plus de 50 000 habitants d'avoir un *plan directeur d'urbanisme*.

C'est dans ce cadre réglementaire que fin 1959, la Municipalité de Rouen confiait à M. Arretche le soin d'établir le plan directeur et créait un Atelier Municipal d'Urbanisme, dirigé par M. Herr. Après avoir subi l'épreuve de ce qu'on appelle la « *conférence inter-service* », ce plan fut profondément modifié en particulier pour intégrer le schéma de circulation élaboré par un groupe d'étude des Ponts et Chaussées. Ce nouveau plan, publié en 1964 a dû à son tour être transformé dans plusieurs de ses dispositions essentielles, comme nous allons le voir par la suite.

Les problèmes de l'avenir se posaient en effet, en termes beaucoup plus généraux. La planification économique jusqu'alors menée à l'échelon national devait être décentralisée : pour celà, le département, cadre trop restreint, devait céder le pas à la *région de programme*.

Mais lorsque le Gouvernement limita à huit le nombre des « métropoles d'équilibre » destinées à compenser la croissance trop rapide de la région parisienne, Rouen ne fut pas comptée parmi elles, bien que chef-lieu de Haute-Normandie. S'était pour nous, au seuil du V<sup>e</sup> Plan, un handicap certain.

Toutefois, depuis quelque temps, déjà, la Seine-Maritime était l'un des départements-pilotes de la réforme administrative et le Préfet de région d'alors, M. Pierre Chaussade fit appel à des spécialistes parisiens pour la préparation du Plan (P.M.E.). Ces techniciens appartenaient à la S.C.E.T. et au B.E.R.U. et l'un d'eux, M. Archer, faisait partie de la Commission des Equipements Urbains du V<sup>e</sup> Plan, au sein de laquelle œuvraient des novateurs, comme MM. Macé et Stern, et où s'élaboraient de nouvelles méthodes d'urbanisme axées avant tout sur les notions *d'agglomération* et *d'aire métropolitaine*, préparant longtemps à l'avance le cadre que constitue aujourd'hui la *loi d'orientation foncière*.

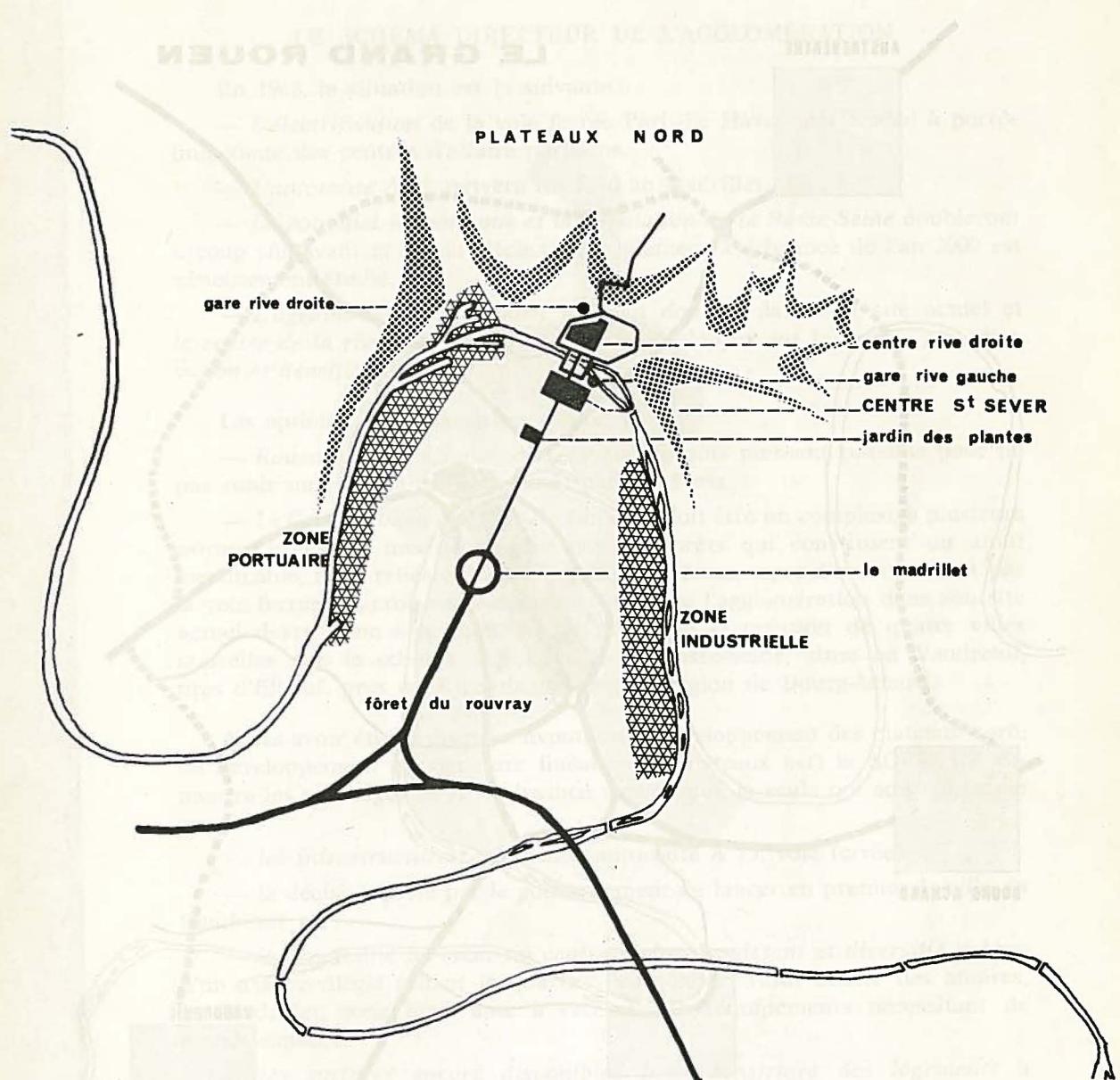
L'idée même de régionalisation était opposée à un va-et-vient de techniciens entre Paris et Rouen, et notre agglomération posait des problèmes d'une complexité telle qu'il apparut indispensable de créer sur place une équipe permanente.

Ainsi fut créée en 1963 la *S.O.R.E.T.U.R.* (Société rouennaise d'études urbaines), de statut privé, mais travaillant essentiellement pour l'Etat et les collectivités locales. Elle recevait pour mission de préparer, sous l'égide du Préfet, la tranche régionale du V<sup>e</sup> Plan et d'élaborer un *schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* pour l'ensemble de l'agglomération. Son originalité résidait dans sa constitution pluridisciplinaire, réunissant en une même équipe : géographes, ingénieurs, architectes, économistes et sociologues.

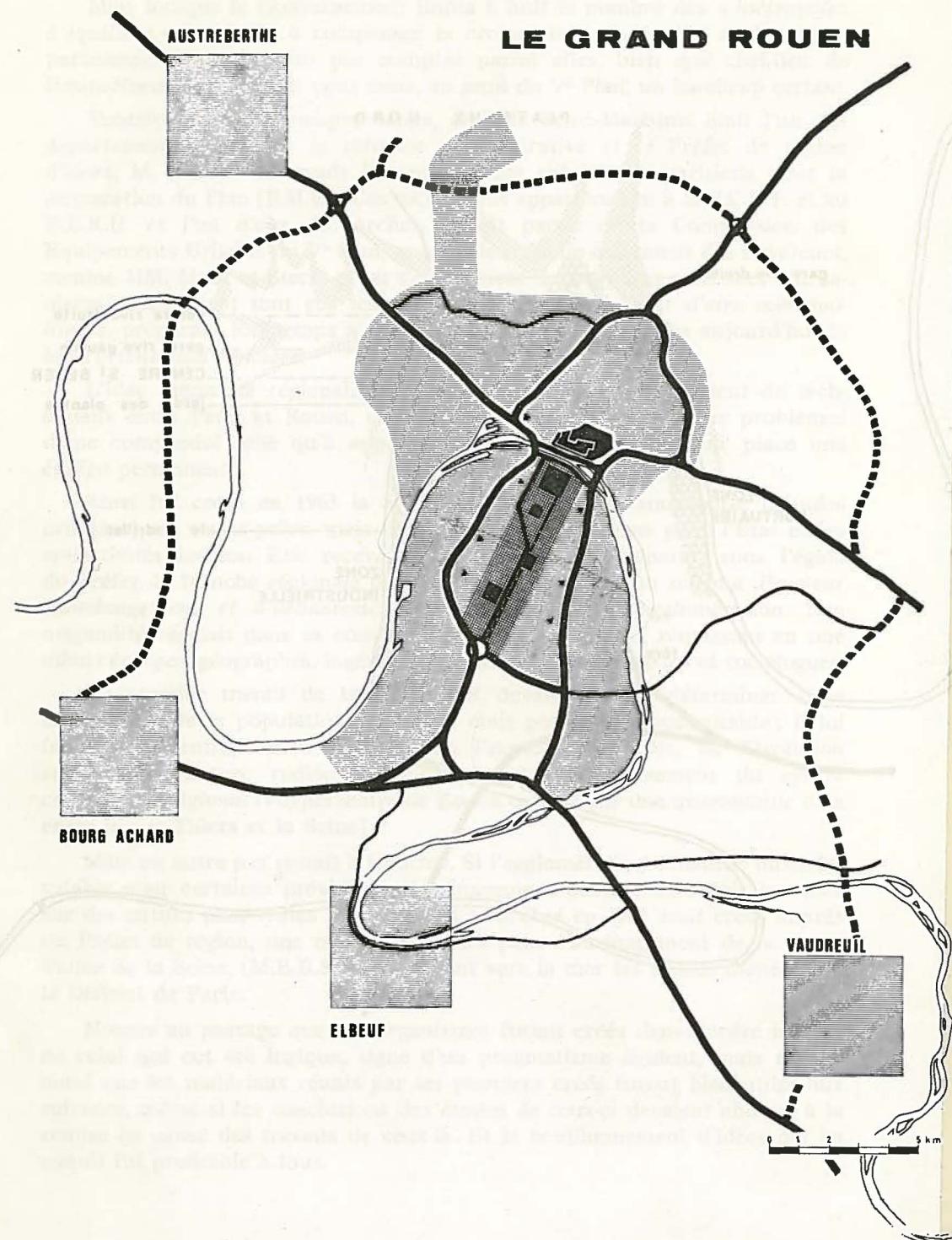
Le premier travail de la SORETUR devait être de déterminer si le doublement de la population en 20 ans était possible ou souhaitable ; il lui fallut donc entreprendre l'analyse de *l'espace disponible, de l'évolution récente* (de nature radioconcentrique) et le fonctionnement du *centre commercial régional* (l'hypercentre de Rouen confiné sur une quarantaine d'ha entre la rue Thiers et la Seine).

Mais un autre pas restait à franchir. Si l'agglomération constitue un cadre valable pour certaines prévisions, l'aménagement du territoire doit se baser sur des entités plus vastes encore : c'est pourquoi en 1965 était créée auprès du Préfet de région, une mission d'études pour l'aménagement de la Basse Vallée de la Seine, (M.E.B.S.) prolongeant vers la mer les études menées par le District de Paris.

Notons au passage que ces organismes furent créés dans l'ordre inverse de celui qui eut été logique, signe d'un pragmatisme évident, mais notons aussi que les matériaux réunis par les premiers créés furent bien utiles aux suivants, même si les conclusions des études de ceux-ci devaient aboutir à la remise en cause des travaux de ceux-là. Et le bouillonnement d'idées qui en naquit fut profitable à tous.



## LE GRAND ROUEN



## LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION

En 1968, la situation est la suivante :

- *L'électrification de la voie ferrée Paris-Le Havre met Rouen à portée immédiate des centres d'affaire parisiens.*
- *L'autoroute A 13 arrivera fin 1970 au Madrillet.*
- *Le potentiel économique et la population de la Basse Seine doubleront à coup sûr avant la fin du siècle : un triplement à échéance de l'an 2000 est sérieusement étudié.*
- *L'agglomération de Rouen ne peut doubler dans son site actuel et le centre de la rive droite ne peut pas se développer sur lui-même par rénovation et densification.*

Les options, alors, paraissent claires :

- *Rouen centre régional*, doit devenir le plus puissant possible pour ne pas subir un effet de banlieue de la part de Paris.
- *Le Grand Rouen* (cf. p. 6) de l'an 2000 doit être un complexe à plusieurs noyaux isolés les uns des autres par les forêts qui constituent un atout inestimable, mais reliés efficacement par un réseau serré d'autoroutes et par la voie ferrée. La croissance démographique de l'agglomération dans son site actuel devra donc être modérée au profit de la création de quatre villes nouvelles que le schéma directeur de la Basse-Seine, situe au Vaudreuil, près d'Elbeuf, près de Barentin, et dans la région de Bourg-Achard.

Après avoir étudié diverses hypothèses (développement des plateaux nord, ou développement en structure linéaire des plateaux est) la SORETUR démontre les avantages de la croissance vers le sud, la seule qui soit cohérente avec :

- *les infrastructures existantes* (autoroute A 13, voie ferrée)
- la décision prise par le gouvernement de lancer en premier *la ville du Vaudreuil*
- la possibilité de créer un *centre régional puissant et diversifié* le long d'un axe privilégié reliant le quartier Saint-Sever, futur centre des affaires, au Madrillet, zone libre apte à recevoir des équipements nécessitant de grands espaces
- *les surfaces encore disponibles pour construire des logements à proximité des zones d'emplois* (Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray).

Corrélativement, la SORETUR préconise l'étude de la pollution atmosphérique et la mise en place de mesures efficaces pour la réduire.

Encore faut-il s'assurer que ce schéma pourra fonctionner correctement c'est-à-dire que les individus comme les approvisionnements pourront y circuler aisément. C'est ainsi qu'en 1967, un arrondissement spécial chargé de

l'étude des autoroutes, et plus généralement des transports, est créé au sein de la Direction départementale de l'Equipement. Dirigé par M. Getti, il réussit en deux ans à définir avec précision un *réseau de voirie rapide* qui constitue l'ossature du schéma directeur d'aménagement de l'agglomération.

Une analyse rapide de ce réseau nous fera comprendre la profonde cohérence des options prises et la façon très réaliste dont on a utilisé les dernières possibilités de passage dans un tissu urbain déjà très colmaté.

*Un réseau de voirie rapide (autoroutes) doit non seulement permettre aux véhicules arrivant de l'extérieur d'atteindre les points vitaux de l'agglomération, mais surtout de faciliter les déplacements au sein même de celle-ci et rendre directement accessible le centre des affaires.*

La solution a été trouvée sous la forme d'un double anneau soudé en son centre sur les rives de la Seine, dessinant le chiffre 8.

L'anneau supérieur dessert l'urbanisation périphérique des plateaux nord et recueille trois radiales principales : l'autoroute A-15 venant de Barentin, la nationale 28 (route de Neufchâtel et d'Amiens) et un autre tronçon de l'A-15 prévu à plus longue échéance en provenance de Paris et de Pontoise. A noter une innovation : cette autoroute périphérique passera en tunnel sous le Mont-au-Malades.

L'anneau inférieur, dans la boucle de la rive gauche, collecte le trafic en provenance de l'autoroute A-13 et passe, de façon fonctionnelle, au voisinage immédiat des zones industrielles amont et aval, encadrant la zone centrale réservée à l'habitat et aux activités tertiaires.

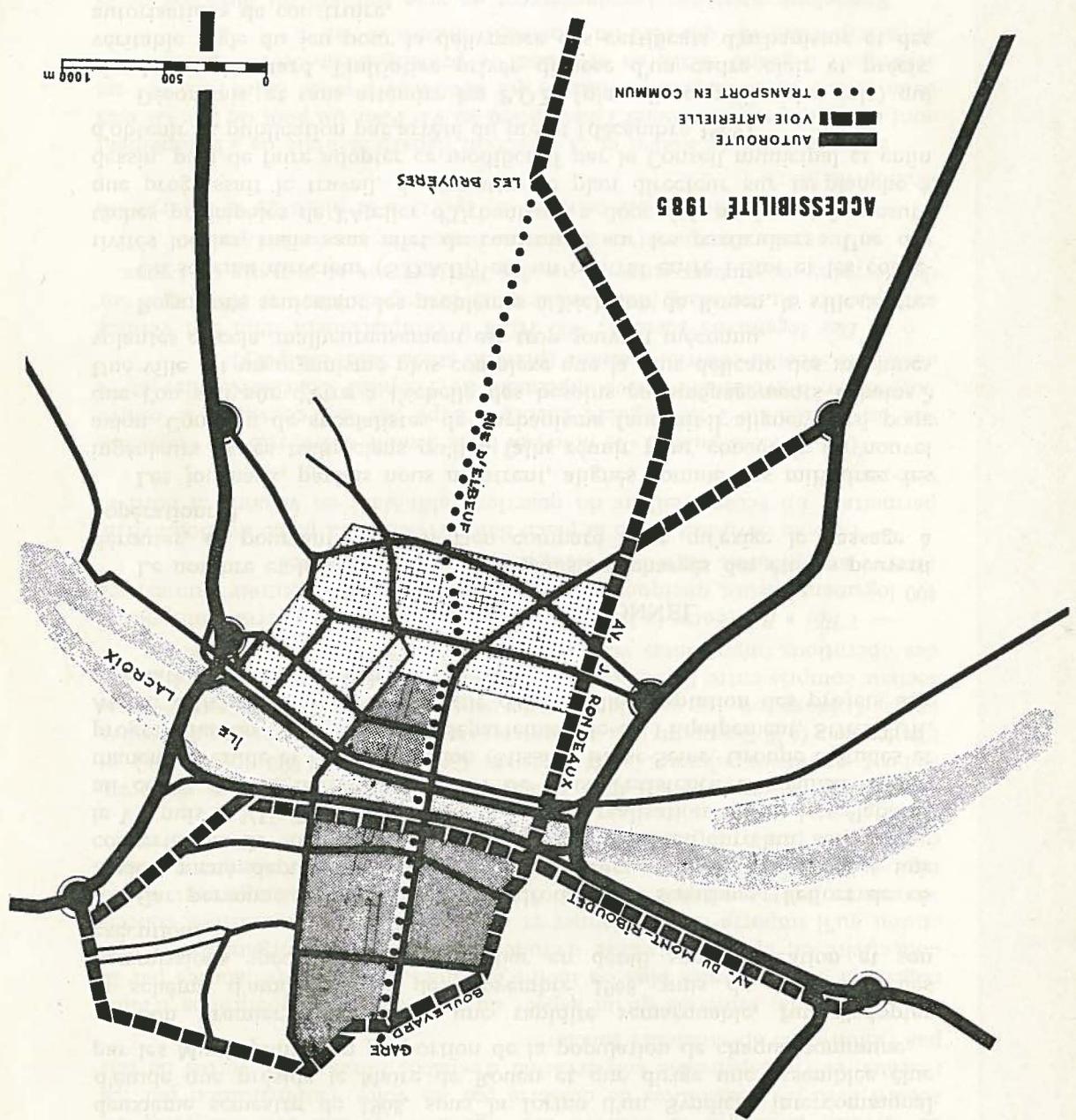
Mais le nœud du problème, bien sûr, était au centre (cf. p. 9). Là doivent être assurés :

— *La desserte du noyau ancien*, sans qu'on puisse y toucher ni même le tangenter de trop près.

— *La desserte du centre nouveau* (rive gauche) sans que la réalisation complète du système autoroutier conditionne le démarrage de l'opération.

— *Le franchissement de la Seine* et les trajets croisés selon les diagonales géographiques.

La solution adoptée consiste à intégrer un pont sur l'île Lacroix étudié précédemment par l'Atelier d'Urbanisme, créer un nouvel ouvrage courbe très important en aval du pont Guillaume le Conquérant et relier le tout par deux autoroutes à sens unique sur les quais bas de la Seine, chaque branche ayant le même sens que la voie urbaine la plus proche (quais hauts) pour permettre les échanges de trafic et assurer ainsi la desserte du Centre. Le système est complété par des « *voies artérielles* » traditionnelles (les boulevards par exemple) améliorées par des passages à niveaux différents en remplacement des carrefours à feux tricolores actuels.



Ce travail considérable étant accompli par les techniciens, il fallait une « réponse » du côté des responsables politiques. Elle est venue, dans le deuxième semestre de 1968, sous la forme d'un Syndicat intercommunal d'étude que préside le Maire de Rouen et que dirige une assemblée élue par les Municipalités en proportion de la population de chaque commune.

Son premier souci, avec une rapidité remarquable, fut d'adopter le schéma d'aménagement dès novembre 1968, puis de constituer des commissions spécialisées pour étudier en détail son application et son exécution.

Car personne aujourd'hui, n'a le droit d'être sceptique : l'effort de réflexion mené depuis 10 ans avec des moyens sans cesse accrus et une concertation de tous sans cesse améliorée, porte aujourd'hui ses fruits : le VI<sup>e</sup> puis le VII<sup>e</sup> Plan seront les étapes de la réalisation des projets élaborés au cours de ces dernières années. De plus, l'existence d'organismes permanents d'étude et de planification (Mission Basse-Seine, Groupe d'études et programmation de la Direction départementale de l'Équipement, SORETUR, Atelier d'Urbanisme) est la garantie d'une réelle adaptation des projets aux fluctuations de la conjoncture.

### L'URBANISME OPÉRATIONNEL

Le nombre et la complexité des organismes chargés des études peuvent dérouter, et pourtant ce n'est rien comparé à ce qu'exige le passage à l'opérationnel.

Les journaux, parfois nous montrent, alignés comme des militaires, les ingénieurs et les techniciens qu'il a fallu réunir pour concevoir un nouvel avion. Combien de spécialistes de l'urbanisme faudrait-il aligner ainsi pour que l'on soit sûr d'être à l'échelle des besoins en aménagements urbains ? Une ville est un organisme plus complexe que la plus délicate des machines volantes et cela, malheureusement est trop souvent méconnu.

Regardons seulement les problèmes à l'échelon de Rouen, la ville-centre.

Un schéma directeur (S.D.A.U.) est un contrat entre l'Etat et les collectivités locales, mais sans effet de contrainte sur les particuliers : Une des tâches principales de l'Atelier d'Urbanisme a donc été, au fur et à mesure que progressait le travail, de remettre le plan directeur sur la planche à dessin, puis de faire adopter ce modicatif par le Conseil municipal et enfin d'obtenir sa publication par arrêté du préfet (décembre 1969).

Désormais, et sans attendre les P.O.S. (plan d'occupation des sols) qui viendront plus tard, l'initiative privée dispose d'un cadre clair et précis, véritable règle du jeu pour la délivrance des certificats d'urbanisme et des autorisations de construire.

Il faut comprendre en effet que des règles doivent être respectées, en particulier en matière de *hauteur*, pour que chacun ait sa part de soleil, et

en matière de *densité* (rapport de la surface totale de plancher à la surface de terrain) pour que le nombre des logements et des activités reste en accord avec les possibilités de desserte par les voies, l'alimentation par les réseaux, et l'indispensable conservation d'espaces libres. Cela, certes ne fait pas l'affaire des spéculateurs fonciers.

Ce n'est là, toutefois qu'un aspect du problème. Des opérations d'aménagement sur des zones plus ou moins étendues, doivent être lancées par la collectivité et, après une phase d'étude, concédées à des organismes d'exécution qu'il importe de coordonner et de conseiller. Ces organismes concessionnaires sont essentiellement la S.A.R.R. (Société d'aménagement de la région de Rouen) et l'office public d'H.L.M. de la ville de Rouen, mais aussi des groupes privés de promotion immobilière.

Les opérations peuvent être réalisées à un rythme rapide et rigoureusement planifiées comme la ZUP de la Grand-Mare (4 000 logements) et l'île Lacroix (620 logements) ou au contraire subir des retards et des difficultés graves (rénovation des quartiers est du centre). C'est toutefois dans le vaste secteur compris entre l'Hôtel-de-Ville, la côte Sainte-Catherine et Darnétal que des opérations importantes vont se réaliser dans les prochaines années :

— *L'îlot « B »* (entre le jardin de l'Hôtel-de-Ville et la caserne Philippon) : 400 logements neufs, quelques commerces et des parkings, autour d'un espace réservé aux piétons, dans le prolongement du jardin actuel.

— *La voie nord-sud* entre la place Saint-Vivien et la place du Boulingrin, permettant un accès meilleur du quartier Saint-Marc en venant du nord et vice-versa.

— *Des services publics - le nouveau lycée Jeanne d'Arc, rue des Capucins*, sur un terrain de 2 ha naguère encore occupé par des couvents, le *centre hospitalier universitaire* (développement de l'hôpital Charles-Nicolle) et le *centre de secours contre l'incendie* (près du stade Saint-Exupéry).

— *Des logements sociaux* : 400 HLM à l'emplacement d'un îlot vétuste entre la rue du faubourg Martainville et le Champ de Mars et 600 autres sur des terrains maraîchers entre la rue des Petites-Eaux et la route de Lyons.

— *Une zone d'artisanat et de petites industries*, route de Lyons.

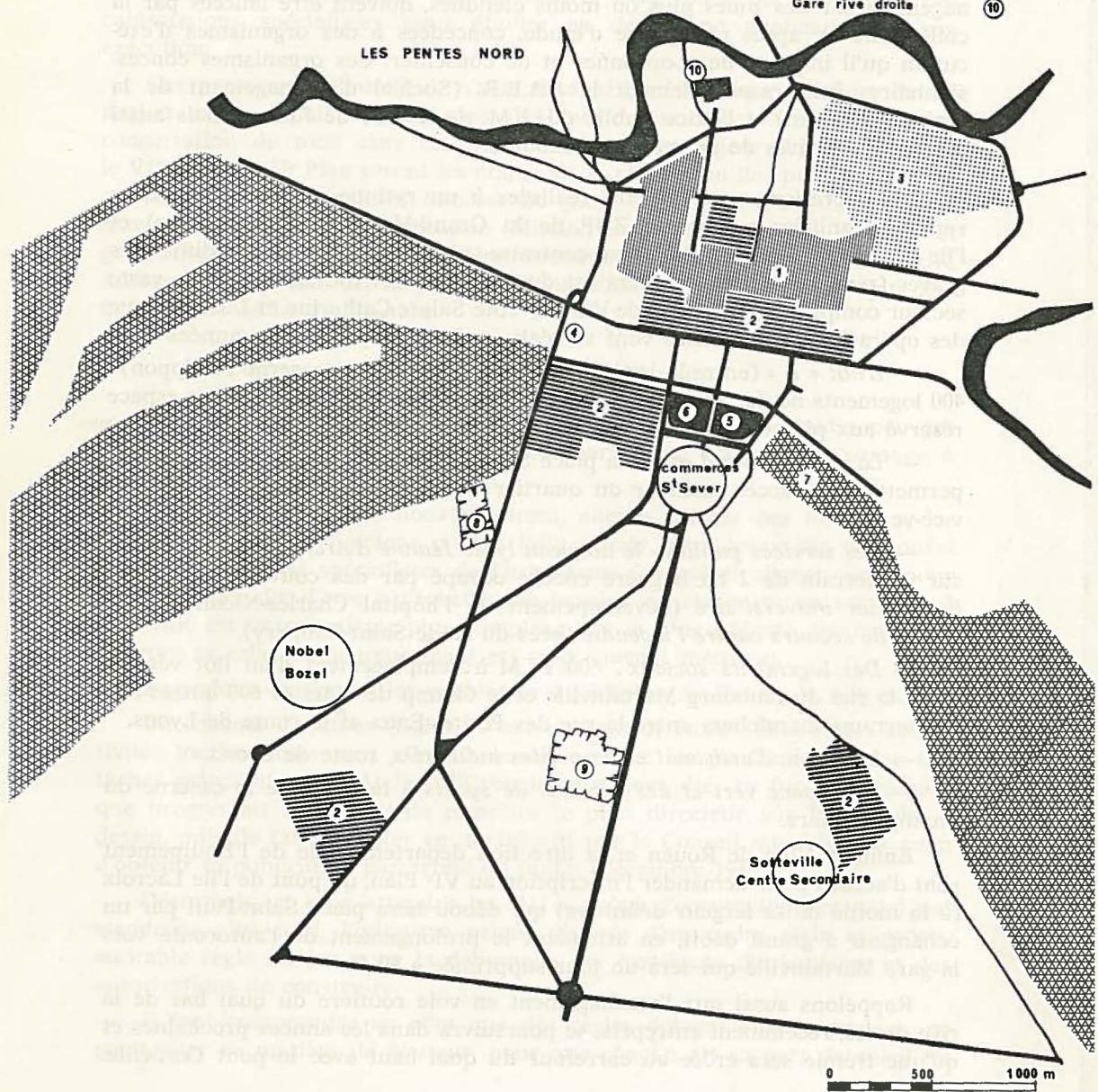
— *Un espace vert et des terrains de sports* à la place de la caserne du Champ de Mars.

Enfin la Ville de Rouen et la direction départementale de l'Équipement sont d'accord pour demander l'inscription au VI<sup>e</sup> Plan, du pont de l'île Lacroix (à la moitié de sa largeur définitive) qui débouchera place Saint-Paul par un échangeur à grand débit, en attendant le prolongement de l'autoroute vers la gare Martainville qui sera un jour supprimée à 90 %.

Rappelons aussi que l'aménagement en voie routière du quai bas de la rive droite, récemment entrepris, se poursuivra dans les années prochaines et qu'une trémie sera créée au carrefour du quai haut avec le pont Corneille.

## LES CONTRAINTES – LE CENTRE URBAIN

- Secteur Sauvegardé ①
- Zone neuve ②
- Secteur Est dégradé ③
- Pont G. le Conquérant ④
- Préfecture ⑤
- Cité Administrative ⑥
- Gare rive gauche ⑦
- Stade J. Mermoz ⑧
- Jardin des Plantes ⑨
- Gare rive droite ⑩



#### LE SECTEUR SAUVEGARDÉ ET LES PROBLÈMES DU CENTRE RIVE DROITE

Une autre mission devait également incomber à l'Atelier d'Urbanisme : l'étude du secteur sauvegardé.

La loi du 4 août 1962 apportait une innovation essentielle en associant urbanisme et sauvegarde du patrimoine historique. Amateurs du passé et bâtisseurs du futur s'étaient, en général, combattus en refusant d'aller jusqu'au fond du problème. Désormais, un cadre était défini pour qu'ils puissent se rencontrer et collaborer.

Le secteur sauvegardé de Rouen est exigu et sans limites géographiques très logiques : c'est pourquoi nous avons juxtaposé à l'étude demandée, une analyse très globale de l'ensemble compris entre la Seine et les boulevards. Dès cette époque - 1967 - le besoin s'en faisait sentir, car l'asphyxie du centre était prévisible si l'on ne prenait à temps les mesures nécessaires.

Du point de vue de la sauvegarde proprement dite, les maisons anciennes, d'un grand intérêt architectural ou ayant simplement valeur d'accompagnement pour former un ensemble de caractère ancien, ont été répertoriées. Leur démolition est désormais interdite. Une première opération de restauration systématique va, je l'espère, être bientôt entreprise dans le quartier Saint-Maclou, grâce au concours d'un bureau spécialisé, la S.A.R.P.I.

Mais ces maisons à conserver ne couvrent pas toute la surface du secteur : des possibilités de construction subsistent, à condition que l'initiative privée retrouve un certain dynamisme dans le domaine des curetages d'ilôts.

De plus, un examen attentif nous a montré que l'une des plaies du centre ancien, le stationnement, était parfaitement guérissable sans opération chirurgicale : des parkings souterrains ou à étages pouvaient venir s'insérer sans dommage dans ce tissu ancien, et plusieurs d'entre eux sont en construction ou à l'état de projet très avancé : place de la Pucelle, en partie sud 350 places, au-dessus de la gare routière, 550, et place de l'Hôtel-de-Ville, en souterrain, 500 environ. D'autres suivront.

La circulation aussi est un problème d'urbanisme : on ne peut à la fois faire d'un quartier donné un centre de commerce et de loisirs, et un passage de voie rapide. Mais il est bien difficile en ce domaine de recueillir un large consensus sur les idées émises. Notre souhait était que l'on décharge au maximum du trafic de transit le centre historique et que l'on y réserve certaines rues aux piétons. En ce qui concerne l'axe nord-sud, (rue des Carmes) où il aurait peut-être été possible de réduire le flux des voitures, notre appel, pour l'instant n'a pas été entendu. Mais un grand succès bientôt couronnera nos efforts : la rue Gros-Horloge sera enfin fermée à la circulation, sauf le matin pour les livraisons.

Que l'on ne se méprenne pas surtout sur le sens d'une telle mesure : comme les parkings, comme la restauration du patrimoine immobilier, elle doit concourir à sauver l'activité du centre et à renforcer l'attrait face à la concurrence puissante des unités commerciales périphériques.

A Rouen comme dans toutes les villes d'Europe où se pose le même problème, le centre historique ne peut ni ne doit devenir un jour un musée silencieux et sans vie : le commerce, les spectacles, la foule furent sa raison d'être - ils doivent s'y maintenir.

#### LE DÉVELOPPEMENT DE ROUEN SUR LA RIVE GAUCHE

Mais quels que soient nos efforts pour animer et pour sauver ce centre traditionnel, il ne pourra pas suffir à l'avenir au développement des bureaux, des grandes unités commerciales et des activités de toutes sortes qu'exige la vocation de capitale régionale clairement attribuée à Rouen par les schémas d'aménagement. L'activité ne peut croître indéfiniment dans ce tissu médiéval sans risque d'étouffement ou d'altération grave du paysage urbain légué par nos ancêtres et dont la permanence est un élément essentiel de la symbolique urbaine.

Or, la ville de Rouen, si elle impose aux urbanistes toutes les difficultés imaginables, leur offre aussi une chance exceptionnelle : la Seine a limité vers le sud la cité historique et au-delà, dans ce qui n'est encore, passé la Préfecture, qu'un faubourg, toutes les possibilités sont offertes pour créer un centre d'affaires et de commerce à l'échelle d'une agglomération millionnaire.

La Ville de Rouen, le Syndicat d'agglomération et les instances régionales ont saisi cette chance et manifestent concrètement aujourd'hui leur volonté de réussir.

D'abord par la mise en place de moyens d'étude adéquats : une équipe d'ingénieurs et d'architectes a été constituée sous la direction de M. Getti, Directeur général des services techniques de la Ville de Rouen ; la SORETUR et l'Atelier d'Urbanisme sont associés à ces travaux.

Ensuite, en maîtrisant le problème foncier : une Z.A.D. (zone d'aménagement différée) créée en 1967, permet d'exercer un droit de préemption sur les ventes d'immeubles ; des D.U.P. (déclarations d'utilité publique) seront bientôt prises ; le concours financier de l'Etablissement public de la Basse-Seine et, tout récemment, de l'Etat, a été obtenu et permet d'acquérir les terrains à un rythme accéléré.

Tout ce qui s'élabore actuellement au sein de cette cellule d'études ne peut être divulgué avant que les élus n'en aient eu la primeur. Mais un certain nombre de principes directeurs sont dès maintenant acquis :

— Dans le centre Saint-Sever, les surfaces de plancher utilisées en commerces, bureaux, activités de loisirs et services de toutes sortes, seront nettement majoritaires par rapport aux surfaces réservées à l'habitation.

— C'est pourquoi des opérations d'accompagnement sont prévues et seront réalisées avant ou en même temps que le centre, comportant essentiellement des logements sociaux (H.L.M. ou P.L.R.).

— L'accessibilité et le parking devront à chaque phase de réalisation être largement assurés pour rendre ce centre attractif et concurrentiel. Une part importante des études est consacrée à ce problème : en phase finale, une ou plusieurs voies est-ouest permettront d'accéder au Centre à partir des autoroutes alors réalisées ; en phase initiale, l'avenue de Bretagne complétée par divers dispositifs de détail, remplira le rôle principal. Mais une potentialité supplémentaire est à l'étude par un moyen original ; un transport collectif suspendu à un rail et se déplaçant en site propre, c'est-à-dire à un niveau différent des autres circulations. Avouons que l'*Urba 30* de M. Barthalon et de son équipe correspond parfaitement à cette définition ; des élus et des techniciens rouennais ont déjà expérimenté sur quelques dizaines de mètres ce moyen de transport pratique et au stade actuel dit « *Urba 4* » (cabines légères à quatre passagers) assez amusant quand ses créateurs veulent prouver ses exceptionnelles qualités de décélération.

La ligne *Urba 30* (cabines de trente passagers) pourrait relier le Madrillet à la gare S.N.C.F. rive droite en 15 minutes de trajet total, avec des stations tous les 500 mètres desservant les deux centres, l'ancien et le nouveau, pour lesquels la Seine ne sera plus qu'une séparation dérisoire, face aux moyens techniques de déplacement dont nous disposerons alors et dont plusieurs restent à expérimenter ou même à inventer.

Les projets d'avenir, élaborés par les techniciens les plus sérieux, ont toujours leur part de rêve. Le rêve des urbanistes, c'est que là où ils ont décidé que l'urbanisation devait s'arrêter, pour préserver un site, une forêt, un espace naturel, celle-ci s'arrête effectivement ; que lorsqu'un retard dans certains équipements leur ont fait répéter qu'il fallait agir vite et fort dans ce domaine (les autoroutes par exemple) cela ne fasse pas oublier tout ce qui rend une ville agréable : l'air pur, les loisirs, le calme ou l'animation des espaces réservés aux piétons, la beauté de l'architecture.

Tout ce qui leur fait croire, en somme, que la ville est le lieu par excellence du développement de la civilisation.

28 avril 1970

## PETIT LEXIQUE DES SIGLES

- BERU — Bureau d'études et de réalisations urbaines (coopérative privée)  
DAFU — Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme au Ministère de l'Equipement (Paris)  
DATAR — Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (auprès du Premier Ministre)  
D.D.E. — Direction départementale de l'équipement  
D.U.P. — Déclaration d'utilité publique  
FDES — Fonds de développement économique et social (national)  
FNAFU — Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme  
FSIR — Fonds spécial d'investissement routier  
GCPU — Groupe central de planification urbaine (national)  
G.E.P. — Groupe « d'études et programmation » (de la D.D.E.)  
INFRA — Section « infrastructure » de la D.D.E.  
MEBS — Mission d'études Basse-Seine  
OPHLM — Office public d'habitation à loyer modéré  
OREAM — Organisme régional d'étude d'aire métropolitaine (métropole d'équilibre)  
O.T.R. — Office technique régional des Ponts et Chaussées  
P.L.R. — Programmes à loyer réduit  
P.S.R. — Programmes sociaux de relogement  
SARPI — Société auxiliaire de restauration du patrimoine immobilier  
SARR — Société d'aménagement de la région de Rouen (filiale de la SCET)  
SCET — Société centrale d'équipement du territoire (filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations)  
SCIC — Société centrale immobilière de la Caisse des Dépôts  
SDAU — Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (d'où dériveront des P.O.S. - plans d'occupation des sols - comportant un C.O.S. (coefficient d'occupation du sol - selon la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967)  
SEARE — Syndicat d'études de l'agglomération Rouen-Elbeuf  
SORETUR — Société rouennaise d'études urbaines  
Z.A.C. — Zone d'aménagement concerté  
Z.A.D. — Zone d'aménagement différé  
Z.U.P. — Zone à urbaniser en priorité

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Françoise CHOAY — *L'Urbanisme : utopies et réalités* (Ed. du Seuil), 1965.  
Ed. N. BACON — *D'Athènes à Brasilia*, (Edita), Lausanne.

### DOCUMENTATION LOCALE

- Revue *Urbanisme*, 62, rue Ampère à Paris - n° 113 : *L'agglomération Rouen-Elbeuf*.

Je remercie M. Bernard Canu, adjoint au Maire d'avoir bien voulu m'autoriser à publier ce texte, et M. Ecrement, Directeur de la SORETUR, pour la documentation qu'il m'a fournie.

## TABLE DES SCHÉMAS

- Sch. 1 — Le site de Rouen.  
Sch. 2 — Le grand Rouen et la voirie rapide.  
Sch. 3 — L'accessibilité du centre en 1985.  
Sch. 4 — Les contraintes du centre urbain.