

# — PIÉTONNISER LES CENTRES-VILLES EUROPÉENS, UNE FAUSSE POLÉMIQUE ? RETOUR SUR LE CAS DE LA FRANCE ET DU ROYAUME-UNI DANS LES ANNÉES 1960

Cédric Ferial, Agrégé d'Histoire, docteur  
en histoire, ATER  
Paris Saclay, Léav,  
Université Rennes 2

Courriel :  
cedric.feriel@gmail.com

## RÉSUMÉ

Les projets piétonniers demeurent marqués aujourd'hui par une dimension nettement polémique (berges de Seine à Paris 2013 et 2016 ; projet Pentagone à Bruxelles, 2015). Pourtant, les premières opérations de ce type ont déjà plus d'un demi-siècle et remontent aux années 1960. Force est de constater l'incapacité à apaiser un débat toujours passionné et la rapidité avec laquelle les pouvoirs municipaux sont accusés soit d'inaction, soit au contraire de passage en force. Le caractère nécessairement clivant de l'idée piétonne paraît constituer un acquis. Revenir sur les premiers projets réalisés sur le continent européen mène cependant à nuancer grandement cette vision qui, pour partie, participe de la reconstruction a posteriori d'équipes municipales surjouant leur caractère « visionnaire ». À travers les exemples de Rouen, en France, et de Norwich, au Royaume-Uni, considérées toute deux comme les premières villes de leur pays à avoir mené un plan piétonnier, il est possible de montrer que, même dans les années 1960 et dans des cultures urbanistiques très différentes, l'aménagement des premiers espaces piétonniers n'est pas le résultat d'un passage en force, mais d'un projet urbain collectif.

## MOTS-CLÉS

Piétonnisation, centre-ville, mobilisations sociales, pouvoirs municipaux, gouvernement urbain, plan d'urbanisme, France, Royaume-Uni.

## ABSTRACT

Pedestrianisation is still controversial (berges de Seine, 2013 and 2016 ; Brussels Pentagon pedestrian area, 2015), although first schemes of this type appeared in european city centers fifty years ago. Traffic began to be excluded from certain shopping streets in the 1960s, but it has to be recognized that, even today, the subject can prompt impassioned debates. Looking back on past projects, this paper seeks to clarify the commonly accepted idea that pedestrian schemes are necessarily the result of local struggles. Using the case of Norwich (UK) and Rouen (France), which were both first cities in their respective country to complete a pedestrian scheme, it is possible to show that, during the 1960's, and despite differences between Britain and France, the precondition to achieve a project was to make pedestrianisation a participatory urban project.

## KEYWORDS

Pedestrianisation, city-center, social mobilisations, local governments, planning, France, United Kingdom.

—

Le regain d'intérêt pour les espaces dédiés aux piétons dans la ville depuis le début des années 2000 fait parfois oublier que la question a déjà connu un premier développement dans les décennies 1960-1970. Les travaux les plus récents sur la place du piéton en ville ne citent pas cette première génération d'aménagements (Terrin, 2011). Certes, les recherches actuelles sur les mobilités, valorisant le partage des espaces publics, se différencient de l'approche radicale des secteurs piétonniers mis en place il y a quarante ou cinquante ans, à une époque où la stricte séparation des circulations prévalait.

Mais il est des héritages qui accompagnent encore tout projet piétonnier : une dimension polémique et une répartition des rôles semble-t-il connue d'avance (pouvoirs municipaux passant au culot, commerçants défendant farouchement l'automobile). Un examen rapide des cas documentés les plus anciens semble confirmer cette vision. S'inspirant des exemples allemands du début des années 1960 (Essen, Cologne), les villes de Norwich et de Rouen sont les premières de leur pays (respectivement en 1967 et 1970) à oser réserver définitivement une rue de centre-ville aux seuls piétons. Très observés par les contemporains, les responsables de ces opérations n'ont pas tardé à diffuser le récit de leur action (Wood, 1969 ; Atelier d'urbanisme de Rouen, 1971). Ces opuscules ont fixé pour longtemps des références sans cesse reprises dans les ouvrages des années 1970 (OCDE, 1974, Brambilla, Longo, 1977) : la piétonnisation aurait été le projet d'équipes municipales visionnaires confrontées aux réticences de l'opinion et surtout des commerçants.

Entre les récits français et britannique, seul diffère le moyen utilisé pour dépasser ces difficultés. À Norwich, c'est la culture de la négociation qui est mise en avant, à Rouen, le passage en force du politique. Dans les deux cas, l'opposition, trop parfaite, valorise l'exécutif municipal.

Accepté depuis plus de quarante ans, ce récit s'est passé d'un examen précis des conditions d'émergence de tels projets. À partir d'un travail d'archives, il est possible de reprendre un questionnement simple : a-t-il existé localement une histoire de l'idée piétonne précédant les réalisations effectives ? Que nous apprend-t-elle des rapports de force à l'œuvre ? Le présent article repose sur deux enquêtes de terrain menées aux archives de Rouen<sup>1</sup> et à Norwich<sup>2</sup>. Pour chaque cas, nous avons consulté les archives des instances municipales, des services techniques de la ville, mais aussi d'autres acteurs urbains (association de commerçants, société de défense du patrimoine local), ainsi que la presse locale (*Paris-Normandie* et *Normandie-Matin* pour Rouen ; *Eastern Daily Press* et *Eastern Evening News* pour Norwich).

---

**1** Archives municipales de la ville de Rouen et archives départementales de la Seine-Maritime.  
**2** Norfolk Record Office et Norwich & Norfolk Millenium Library.

## — LES SPÉCIFICITÉS DE DEUX VILLES MOYENNES FACE AUX MUTATIONS URBAINES DES ANNEES 1960

Les défis de l'aménagement urbain des décennies de croissance de l'après-guerre ont surtout été vus à travers le cas des plus grandes villes, Paris et Londres en tête, dont la démesure appelait des politiques centralisées (new towns, ceinture verte, grands ensembles, villes nouvelles). Ce n'est cependant pas des capitales que naît le phénomène piétonnier, mais des villes « moyennes »<sup>3</sup>, qui présentent pour cette période un échelon particulier d'aménagement. Norwich et Rouen partagent ainsi des problématiques proches qui permettent d'effectuer un certain nombre de parallèles.

### DES VILLES AU DYNAMISME MARQUÉ

Tout d'abord, elles sont suffisamment grandes pour être confrontées de manière aiguë aux défis urbains contemporains. Or ce phénomène doit se conjuguer avec l'existence de tissus urbains anciens vastes et bien préservés, malgré les bombardements du second conflit mondial. Les deux villes ont été, aux 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> siècles, les deuxièmes villes de leur royaume respectif et en ont gardé un riche patrimoine. Elles se modernisent cependant rapidement après 1945.

L'agglomération rouennaise, entraînée par le développement d'une Basse-Seine qui sert l'expansion de la capitale, voit les communes périphériques concentrer progressivement plus d'habitants que la ville centre. De grands projets d'équipements accompagnent cette croissance, dont l'implantation d'une nouvelle université (Mont-Saint-Aignan, 1964), un programme autoroutier et un projet de ville-nouvelle (Le Vaudreuil). Le cas de Norwich n'est pas exactement comparable tout en étant cependant proche. La ville est demeurée, depuis la révolution industrielle, en dehors de l'axe prioritaire de développement de l'Angleterre (Londres-Midlands). Néanmoins, au sein de sa région, le Norfolk et plus largement l'East Anglia, elle renforce sa polarisation, notamment administrative et économique (elle abrite la puissante Norwich Union), et accueille elle aussi une nouvelle université (University of East Anglia, 1963).

Dans les deux villes, l'équipement automobile, demeuré limité avant 1945, est très rapide au cours des années 1960 et pose de plus en plus de problèmes de régulation. Face à ces difficultés, les deux villes font preuve d'une

---

**3** La définition d'une ville moyenne est nécessairement relative. Nous utilisons ici le terme 'moyen' pour qualifier les grandes villes qui polarisent leur région mais qui jouent un rôle secondaire sur le plan national ou européen.

capacité d'innovation certaine. Rouen est ainsi la première ville de France à se doter d'un atelier d'urbanisme (dès 1959). De son côté, Norwich fait partie des premières municipalités travaillistes à confier les questions d'aménagement urbain non plus à un ingénieur (*city engineer*) mais à un architecte-urbaniste (*city planning officer*) au sein d'un département autonome, et ce dès 1965<sup>4</sup>.

### UNE CENTRALITÉ BIEN IDENTIFIÉE

D'un autre côté, ces villes sont suffisamment petites pour que les problèmes s'y présentent de manière moins complexe que pour les très grandes agglomérations. Si on s'intéresse à la question des centres-villes, il n'existe pas, par exemple, de phénomène de polycentralité. Le cœur économique est concentré sur quelques rues et organisé autour d'un axe principal qui, depuis des siècles, accueille les enseignes huppées. C'est lui qui, le premier, est visé par l'idée piétonne : à Rouen, il s'agit de la rue du Gros-Horloge, à Norwich, de London Street. Toutes deux relient l'ancienne place du marché à la cathédrale. Toutes deux ont des profils commerçants très proches (une nette domination du secteur de l'habillement et la présence de deux grands magasins très modernes exerçant une attraction sur l'agglomération). Dans les années 1960, le développement de la société de consommation lié à celui de l'automobile crée une situation de saturation sur ces axes.

Le parallélisme entre ces deux villes, où l'aménagement urbain est marqué par la confrontation particulièrement forte entre modernisation et conservation, est renforcé par d'autres éléments : les deux municipalités sont remarquablement stables durant les années 1960-1970 (travailliste à Norwich, indépendante-centriste à Rouen). Enfin un jumelage est signé entre les deux villes en 1959. Pourtant, contrairement à ce que l'on pourrait attendre, ce faisceau de ressemblances – qu'il ne faut pas exagérer – ne débouche pas sur des similitudes dans les processus en œuvre autour de l'apparition et du développement de l'idée piétonne qui sont curieusement opposés.

## — UNE ASYMÉTRIE ORIGINELLE À INTERROGER (DÉBUT DES ANNÉES 1960)

### NORWICH : LA PIÉTONNISATION COMME IDÉE CONTESTATAIRE ISSUE DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

À Norwich, interdire la circulation dans le centre-ville est, initialement, une idée contestataire portée par une très active association locale de défense du

---

4 Après Newcastle-upon-Tyne en 1960 et Liverpool et Leicester, toutes deux en 1962.

patrimoine, formée d'architectes et d'archéologues, la Norwich Society. Cette dernière, fondée en 1923, s'est déjà illustrée dans les années 1930 en sauvant de la destruction un quartier historique proche de la cathédrale (Elm Hill). Habituee aux mobilisations, elle s'oppose depuis 1945 au plan de modernisation du centre-ville mené par la municipalité travailliste et orchestré par le *city engineer* Horace C. Rowley. Le cœur du projet est la construction d'une quatre-voies autour du centre et de deux quatre-voies qui doivent le traverser.

À la veille des années 1960, la conviction d'une urgence automobile allant plus vite que la réalisations de ces grands projets rend ces derniers de moins en moins crédibles. Seule la rocade est maintenue et va constituer la condition *sine qua non* de toute intervention sur la circulation automobile et sur le centre-ville. Or à cette date, à peine un tiers du projet est achevé et il paraît peu probable que la totalité soit construite avant la fin de la décennie. La Norwich Society profite alors de ces contradictions pour proposer un contre-plan d'urbanisme opposable à la municipalité et qu'elle intitule les *Guiding Principles* (1959). Il repose sur des principes simples mais diamétralement opposés aux options de la ville : afin de préserver les qualités d'un cœur historique tout en permettant son développement, le centre serait divisé en trois *precincts* (secteurs) piétonniers spécialisés à partir des activités qui y sont déjà présentes (un pôle commercial, un pôle ecclésiastique, un pôle mixte).

L'aménagement des *precincts* serait régi par le concept de *sanctity* (sancturisation). Les dessertes automobiles ne seraient autorisées qu'aux limites de ces secteurs. L'idée des *precincts* n'est pas sans rappeler le plan Forshaw-Abercrombie de 1943 pour Londres, bien que ce dernier ait été beaucoup moins axé sur l'impératif de préservation patrimoniale. La Norwich Society représente donc une capacité des acteurs urbains locaux à réinvestir des idées relativement récentes pour proposer une autre politique d'aménagement urbain. Éconduite par la municipalité, la Société ne s'avoue pas vaincue et envoie son plan aux parlementaires de la ville et même au ministère des Transports, à Londres, sans plus de succès. La piétonnisation est donc initialement, à Norwich, une proposition ouvertement polémique appelant la mobilisation contre les pouvoirs locaux.

## ROUEN : LA PIÉTONNISATION COMME HYPOTHÈSE DE TRAVAIL MUNICIPAL

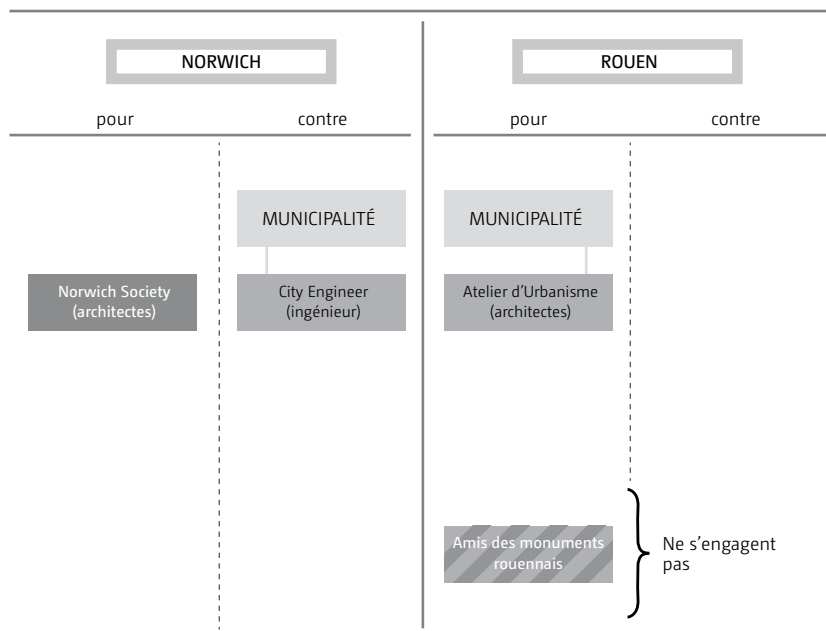
La situation est très différente à Rouen. Il existe bien des projets de modernisation de la ville, notamment pour convertir les grands boulevards entourant le centre-ville en une autoroute urbaine, elle-même connectée à un ensemble d'autoroutes qui rayonneraient vers le reste de l'agglomération et, au-delà, vers la Normandie et Paris. Néanmoins, depuis les premiers plans de reconstruction de la ville (plan Gréber, 1941), le principe d'une préservation

du centre historique a été acquis. La ville mêle ainsi projets modernisateurs et conservation. Elle est une des premières en France à demander à bénéficier du dispositif de la loi Malraux (4 août 1962).

Cependant, comme à Norwich, la municipalité est confrontée à la contradiction croissante entre l'urgence automobile et la lenteur d'achèvement des grandes infrastructures financées par l'État et qui doivent permettre de détourner le trafic du centre-ville. C'est dans ce contexte que l'atelier d'urbanisme de Rouen, officiellement dirigé par l'architecte François Herr, mais en pratique largement géré par son adjoint, l'architecte Alain Gaspérini (1929-2014), élabore en 1964 la proposition d'une piétonnisation de la rue du Gros-Horloge.

À vrai dire, le projet est même plus ample et vise à créer un parcours touristique qui relierait les principaux monuments ou lieux historiques de la ville (de la place du Vieux-Marché où a été brûlée Jeanne-d'Arc jusqu'à l'église Saint-Maclou). Il existe peu de détails sur ce premier projet. Il est cependant possible d'avancer le primat des considérations patrimoniales. Gaspérini est en effet un membre actif et influent de la Société des amis des monuments rouennais qui, depuis 1886, veille à la protection des richesses architecturales de la ville. Cette communauté de vue et même de personnel entre la municipalité et la Société désamorce tout conflit majeur. À Rouen, l'idée piétonne est une hypothèse de travail municipale qui, *a priori*, n'appelle pas de mobilisations particulières.

Il existe donc une différence fondamentale entre les prémices des projets piétonniers à Norwich et à Rouen (*figure 1*). Dans un cas, l'idée se joue contre le pouvoir en place et ses services chargés de l'urbanisme ; dans l'autre, il s'agit d'un plan municipal qui abonde dans le sens des partisans de la préservation de la ville ancienne. Dans les deux villes cependant, la piétonnisation est une proposition locale qui vise à dépasser les limites des grands plans nationaux de modernisation.



**Figure 1** : Les promoteurs de l'idée piétonne à Rouen et à Norwich : une asymétrie initiale. (réalisation : auteur)

## — PROMOUVOIR OU IMPOSER L'IDÉE PIÉTONNE ? DEUX CULTURES DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DES MOBILISATIONS SOCIALES, UN MÊME RÉSULTAT (1964-1965)

L'asymétrie initiale laisserait supposer deux trajectoires opposées, l'une marquée par les rapports de force à Norwich, l'autre illustrant le déroulement rapide d'une politique officielle à Rouen. Il n'en est pourtant rien. Pour des raisons très différentes, une expérience piétonne se déroule dans les deux villes au tout début de l'année 1965 qui débouche dans les deux cas sur un échec retentissant qui appelle une analyse sur le rôle des mobilisations sociales dans l'aménagement urbain à cette époque.

### ROUEN : L'ÉCHEC DU PASSAGE EN FORCE DU POUVOIR MUNICIPAL FACE AUX MOBILISATIONS SOCIALES

La première opération piétonne permanente est initiée à Rouen à l'occasion des fêtes de fin d'année 1964-1965. Elle illustre une culture du pouvoir centralisé propre à la France où la participation citoyenne, qui anime les discours depuis plusieurs années, n'est pas encore entrée dans les pratiques. En effet, la ville fait fermer la rue du Gros-Horloge (par arrêté du 18 décembre 1964) à



compter du 22 décembre 1964 et jusqu'au 2 janvier 1965. La décision n'a pas été annoncée à l'avance et n'a fait l'objet d'aucune concertation.

Il s'agit même d'une stratégie dissimulée : quelques jours après la mise en œuvre de l'arrêté, la ville en publie un second (30 décembre 1964) qui annonce qu'il s'agissait en fait d'une expérience – annoncée comme concluante – autorisant à fermer définitivement la rue à la circulation. Le pouvoir municipal passe donc à la hussarde en jouant sur les excellents résultats des chiffres d'affaires des commerces en cette période de festivités.

La démarche est intentionnelle : en 1961, la ville avait tenté de fermer la rue à la circulation les jours de marché (une simple mesure réglementaire, qui ne s'articulait à aucun plan piétonnier). Opérée au printemps, l'expérience s'était trouvée confrontée à l'opposition virulente des commerçants qui s'étaient organisés dans un « Syndicat de défense » et qui avaient pris l'initiative d'un referendum où une majorité des deux tiers rejetait toute idée piétonne quand le reste demandait au minimum d'assouplir les dispositions. Face à cette mobilisation réactionnelle, la ville de Rouen n'avait nullement cherché à faire jouer ses soutiens potentiels (la Société des amis des monuments rouennais) pour renverser la situation, se trouvant dans un face à face solitaire avec des commerçants numériquement peu nombreux mais très actifs. Dans la précipitation, elle avait fini par abroger son arrêté.

Fin 1964, la ville de Rouen joue donc sur le calendrier, mais ne modifie pas son approche du gouvernement urbain. Or le subterfuge ne tient pas au-delà des fêtes. À partir de janvier 1965, les commerçants de la rue du Gros-Horloge réactivent la même mobilisation qu'en 1961 et lancent une pétition qui, à nouveau, réunit deux-tiers de signataires (essentiellement des enseignes d'habillement et de luxe). Toujours seule face à la profession, la municipalité démontre une incapacité complète à réunir autour d'elle les groupes susceptibles de la soutenir. Les défenseurs du patrimoine n'agissent pas. La presse (notamment *Paris-Normandie*, favorable depuis plusieurs années à l'idée) reste discrète. Plus surprenant, la ville ne tente même pas de tirer profit du tiers de commerçants qui n'ont pas signé le document : parmi eux, les deux grands magasins (Printemps et Monoprix) sont pourtant de fervents partisans de l'idée piétonne, non pour des questions de conservation, mais parce qu'ils souhaitent une stratégie qui ferait du cœur de la ville un centre commercial d'envergure régionale. À quelques semaines des élections municipales de 1965, la mairie annule dans la précipitation son arrêté le 21 février, ce qui aura pour conséquence de geler pour plusieurs années le dossier.

L'échec de 1965 tient moins à la virulence des mobilisations (une pétition de 60 commerçants) qu'à une erreur de stratégie de la municipalité qui s'est enfermée dans un face à face avec les commerçants, sans mobiliser ses nombreux relais dans la société civile (*figure 2*).

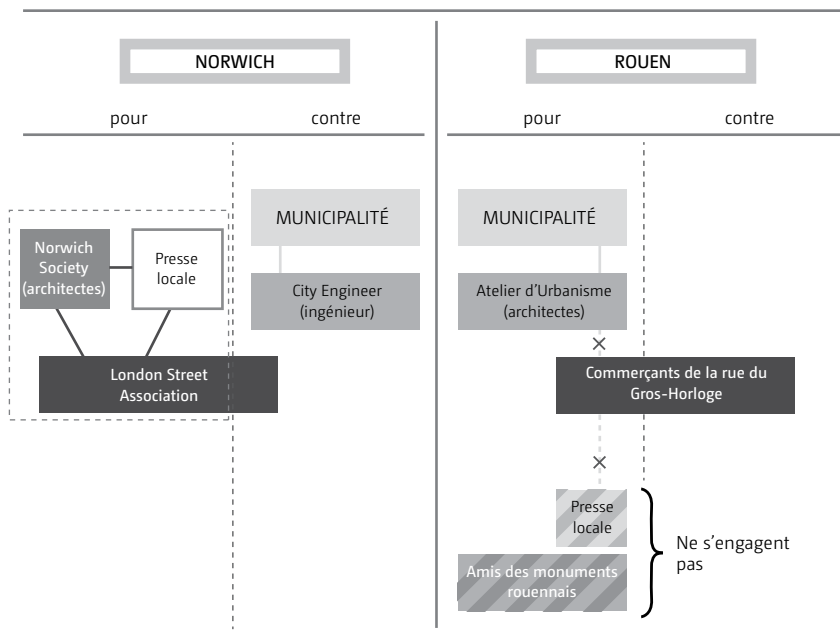


Figure 2 : Les échecs de la période 1960-1965 : des erreurs de stratégies. (réalisation : auteur)

### NORWICH : L'ÉCHEC DES MOBILISATIONS SOCIALES EN FAVEUR DE LA PIÉTONNISATION FACE À LA RÉSISTANCE DU POUVOIR MUNICIPAL

Exactement au même moment, de l'autre côté de la Manche, la ville de Norwich mène aussi une expérience piétonne dans London Street. Elle n'a pas été voulue et est en fait liée à un accident : la rupture d'une canalisation dans la rue à la fin du mois de janvier 1965. Les travaux durent jusqu'au début du mois de mars, rendant de fait la rue piétonne pendant deux mois. Fidèle à sa tradition de mobilisation, la Norwich Society lance une campagne pro-piétonnisation dans la presse locale (*Eastern Evening News*) dix jours avant la date de réouverture de la rue aux automobiles, prévue pour le 11 mars 1965. Elle n'est cependant pas seule : elle parvient à convaincre l'association des commerçants de la rue, la London Street Association, de faire une demande officielle de piétonnisation à la municipalité. Dans un pays où la tradition associative est très vivante et où la culture de la mobilisation l'est tout autant, la Norwich Society tire en fait ici les fruits de plusieurs années de travail d'acculturation locale. En 1960, au lendemain de l'échec de ses *Guiding Principles*, elle avait su saisir une opportunité exceptionnelle pour diffuser l'idée piétonne auprès des acteurs urbains. À la demande du ministère des Transports, l'expert Colin Buchanan devait préparer un rapport sur l'avenir du trafic

automobile en ville<sup>5</sup>. À cette fin, il avait dû choisir des études de cas et s'était tourné vers Norwich pour illustrer la situation des villes au patrimoine bien préservé. Les archives de la Société montrent que Buchanan a étroitement travaillé avec elle. Le rapport, paru en 1963, préconisait la piétonnisation des cités historiques. La Norwich Society en avait alors intelligemment tiré parti pour légitimer localement l'idée en invitant cet expert national à s'exprimer devant les élus, la presse et les commerçants, tournant au passage en ridicule l'ingénieur municipal. C'est de cette période que date l'adhésion des journaux locaux (*Eastern Evening News, Eastern Daily Press*) à la fermeture du centre-ville au trafic automobile. C'est aussi à cette occasion que les commerçants de London Street se sont formés en association, convaincus qu'une rue piétonne pourrait être un moyen de renforcer l'image de leur rue et son influence régionale.

En 1965, la Norwich Society réactive facilement ce réseau. Elle trouve le soutien des deux-tiers des commerçants de la rue (essentiellement du luxe et de l'habillement), dans un surprenant effet de miroir avec Rouen qui remet en cause l'idée selon laquelle cette profession serait en soi opposée à la restriction du trafic automobile. Le problème est ici le manque de relais politique (*figure 2*). Toujours fermée à l'idée et malgré la triple campagne en faveur de la piétonnisation, la municipalité travailliste joue parfaitement de l'existence d'un tiers de commerçants sceptiques et de quelques difficultés de procédures pour faire rétablir la circulation le 11 mars 1965, trois semaines après l'échec rouennais.

Les deux échecs de 1965 sont curieusement absents des récits officiels des années 1970. Ils ne répondent pas à la « geste » de pouvoirs municipaux visionnaires surmontant les résistances : dans le cas de Rouen, la Ville a dû reculer ; dans le cas de Norwich, c'est elle-même qui bloque les projets désirés par les commerçants eux-mêmes.

## — L'ABOUTISSEMENT DES PROJETS PIÉTONNIERS : UN NOUVEAU PROJET URBAIN, UN URBANISME NEGOCIÉ

À Norwich comme à Rouen, c'est à seulement à l'approche des années 1970 que les projets déjà anciens de piétonnisation aboutissent. En juillet 1967, London Street est fermée définitivement à la circulation. Il est fait de même avec la rue du Gros-Horloge en mai 1970. Immédiatement repérées dans leur

---

<sup>5</sup> Le fameux rapport *Traffic in Towns* (L'automobile dans la ville) dit « rapport Buchanan », paru en 1963.

pays respectif comme un événement, ces deux réalisations bénéficient alors d'une médiatisation nationale qui, à chaque fois, met en scène l'action d'un seul homme. Dans le cas britannique, c'est au nouvel urbaniste de la ville, l'écossais Alfred Arden Wood (1926-1995), qu'est attribué le mérite d'une initiative pionnière. Ce dernier construit lui-même le récit de son action dans un opuscule (Wood, 1969) et dans plusieurs articles de la presse spécialisée<sup>6</sup>. Il y met en valeur son sens de la négociation rendu nécessaire, selon lui, par la rigidité des autres acteurs. À Rouen, c'est l'adjoint du maire Jean Lecanuet, l'ancien assureur Bernard Canu (1923-2008), qui est considéré comme le principal responsable, ce que lui-même se plaît à défendre lors d'invitations dans les colloques ou d'interviews télévisées<sup>7</sup>. Il est cependant possible de nuancer ces récits.

### NORWICH : UN PROJET D'AMÉNAGEMENT MÉTROPOLITAIN POUR CONVAINCRE LA MUNICIPALITÉ

Arrivé en poste en juin 1965, quelques mois après l'échec des mobilisations en faveur de la fermeture de London Street au trafic, Alfred Arden Wood (1926-1995), premier à occuper le poste dans la ville et lui-même fervent partisan de la piétonnisation, a surtout à convaincre la municipalité qui demeure la principale opposition aux restrictions de trafic.

Sa stratégie consiste à déplacer la question en détachant l'idée piétonne des inextricables débats sur la place de la voiture en ville. En 1966-1967, il prépare un *Draft Urban Plan* qui est le premier document d'urbanisme local qui considère le développement de Norwich d'un point de vue métropolitain. Dans cette hypothèse, le cœur historique, qui doit polariser la région toute entière, est destiné à être progressivement réservé aux piétons pour être plus attractif. C'est en développant une stratégie de long terme qu'il parvient à convaincre la municipalité de Norwich dès la fin de l'année 1966, faisant sauter le dernier verrou (*figure 3*).

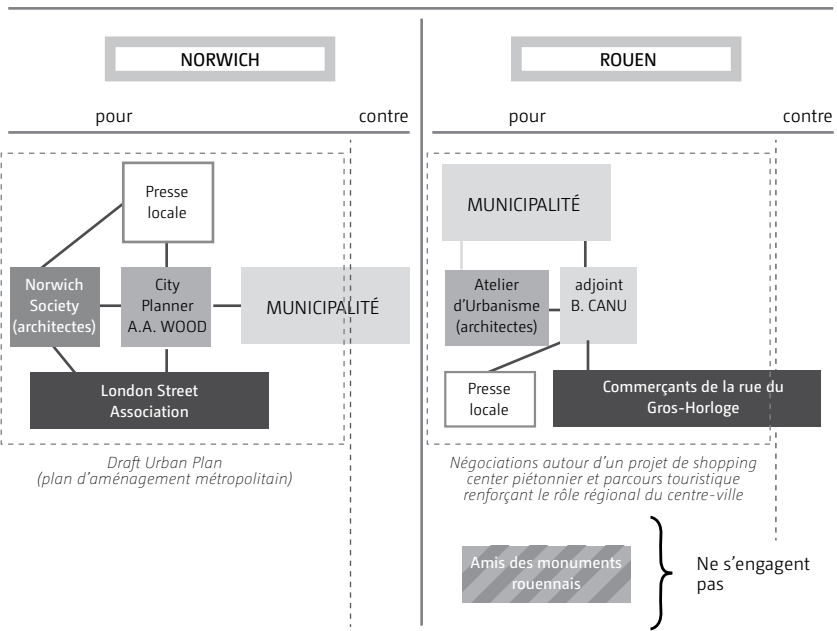
À partir de là, le déroulement du projet au printemps 1967 est en fait bien moins mouvementé que les grandes mobilisations des années précédentes. Selon le *Road Traffic Act* de 1962, tout projet qui modifie les conditions de circulation de manière durable dans une ville britannique doit être soumis pendant trois mois au public afin de recevoir des objections. Les pouvoirs publics doivent en obtenir le retrait par la négociation, sous peine de risquer une suspension du projet par le ministère des Transports. Or, loin d'une levée

<sup>6</sup> A.A. Wood, « Foot Streets. Managing the environment », *Traffic Engineering & Control*, vol. 11, n°10, 1970, p. 478-470 ; A.A. Wood, « Norwich », *Ciudad y Territorio*, n°3, 1971, p. 34-38.

<sup>7</sup> Par exemple dans l'émission *La France défigurée* du 3 juin 1973.

de boucliers, le service d'urbanisme doit seulement traiter huit objections ponctuelles (des demandes de dérogations pour des livraisons).

Wood ne se montre d'ailleurs pas si conciliant qu'il aime à le présenter. Selon lui, une rue piétonne doit être fermée à toutes les circulations 24h/24h, y compris les livraisons. Il demeure intraitable sur ce sujet, même s'il est souple sur le reste (modification des sens de circulation dans les rues adjacentes par exemple). Les objections sont levées pour juillet 1967 et la mise en œuvre du projet se fait avec le soutien actif et la pleine mobilisation de la London Street Association, de la Norwich Society et de la presse. La piétonnisation n'a pas été un projet solitaire, mais un exemple d'urbanisme comme projet collectif.



**Figure 3** : L'aboutissement des projets piétonniers : un projet urbain négocié (1967-1970). (réalisation : auteur)

### ROUEN : UN CHANGEMENT DE STRATÉGIE MUNICIPALE

À Rouen, le récit du courage politique d'un adjoint visionnaire mérite lui aussi d'être nuancé. Arrivé en poste à la mairie en mars 1965, quelques semaines après l'échec de la rue du Gros-Horloge, Bernard Canu n'a engagé aucune action concrète avant 1969. Mais ces années ont été mises discrètement à profit pour corriger l'isolement de la municipalité face aux commerçants lors des précédentes expériences (figure 3).

En 1965, la ville a diffusé largement dans la presse les conclusions – pourtant assez techniques – d’un rapport commandé à la SORETUR<sup>8</sup> qui constituait le premier document d’aménagement de l’agglomération d’un point de vue métropolitain et qui appelait à donner un nouveau rôle au centre-ville au niveau régional, sous peine de le voir disparaître à brève échéance. Canu a aussi utilisé, pour la première fois, le jumelage avec Norwich pour servir la promotion de l’idée piétonne. En 1967, puis en 1968 et enfin en 1970, il avait invité un architecte municipal de la cité britannique parfaitement francophone, David Percival, à présenter le projet de London Street piétonne aux commerçants et aux élus rouennais. Loin du passage au culot, Canu a en fait entamé une véritable pédagogie sur le sujet et a su tisser des réseaux.

Il finit même par emprunter les pratiques d’outre-Manche. Alors que, jusqu’ici, le changement urbain se décrétait sans consultation, l’adjoint prend soin de convoquer deux rencontres avec les commerçants (décembre 1969 puis avril 1970) pensées comme de sessions de travail en collaboration avec l’atelier d’urbanisme. Canu y défend une stratégie d’avenir pour le centre de Rouen, comparé à un « *shopping center* » devant des commerçants invités à présenter leurs objections, en amont du projet définitif, afin qu’elles puissent être intégrées à une nouvelle mouture. La démarche est très proche de celle qui existe au Royaume-Uni, alors qu’elle ne répond à aucune obligation légale à l’époque en France.

Lorsque la rue est fermée à la circulation à titre provisoire en mai 1970, il n’y a aucune mobilisation particulière. C’est en fait un excès de zèle de la mairie qui, un moment, déstabilise cet équilibre. Devenue soucieuse de promouvoir son action dans les médias, la ville organise une lourde campagne pro-piétonnisation au début du mois de juin dans les colonnes de *Paris-Normandie* au rythme d’un article par jour en deuxième page (du 1er au 7 juin 1970). Les rares opposants, jusqu’ici très discrets, sont ulcérés d’un tel procédé et tentent dès lors de reformer la mobilisation de 1961 et de 1965. Un éphémère « Comité de Défense » voit le jour, qui ne réunit que sept personnalités. Tout au contraire, la moitié des commerçants de la rue envoie une lettre de soutien à la municipalité. Malgré le récit postérieur, l’année 1970 n’a pas été celle des grandes mobilisations.

L’image polémique qui accompagne les projets piétonniers depuis les années 1960 demande à être bien comprise. Il faut pour cela se détacher des récits forgés au tournant des années 1970 par les élus locaux et les services muni-

---

**8** La Société rouennaise d’études urbaines, fondée en 1963 pour servir de laboratoire à l’aménagement urbain de l’agglomération toute entière.

cupaux, prompts à « héroïser » leur action en surjouant la thèse des luttes locales. L'étude des cas « pionniers » de Norwich et de Rouen, pourtant si différents, révèle des enseignements dessinant une toute autre histoire. La longue phase d'échecs procède d'une approche polémique de la piétonnisation : soit du point de vue du gouvernement urbain, en en faisant un projet imposé sans discussion (Rouen), soit du point de vue du projet, en en faisant le symbole d'une opposition entre modernité et conservation, ou entre voiture et piéton (Norwich). C'est à partir du moment où la piétonnisation devient le premier élément d'un projet urbain collectif pour redéfinir la centralité contemporaine que le thème acquiert sa légitimité et perd son caractère polémique. Le problème tient donc moins à l'idée piétonne en soi qu'à son articulation à un projet urbain et à la manière de mener le gouvernement local. Que les récits municipaux aient préféré souligner les confrontations relève d'un choix discutable.

## — BIBLIOGRAPHIE

**Brambilla, R. et Longo, G. (1977).** *For pedestrians only. Planning, Design, and Management of Traffic-Free Zones.* New York : Whitney.

**Buchanan, C. (1963).** *Traffic in Towns,* London : HMS Office.

**OCDE (1974).** *Les rues piétonnes.* Paris : OCDE.

**Rouen. Atelier d'urbanisme (1971).** *Voies piétonnes à Rouen.* Rouen : Atelier d'urbanisme.

**Terrin, J.-J. (dir.) (2011).** *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé : Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien.* Marseille : Parenthèses.

**Wood, A.A. (1969).** *Norwich. The Creation of a Foot Streets.* Norwich : City of Norwich.