

Textes extraits de l'ouvrage « Up la ville, comprendre les villes du Nord ».

Du Vème au XVème siècle

La ville médiévale

Forme urbaine née entre le XIIIème et XVème et qui s'est parfois maintenue jusqu'au XVIIIème

La ville est petite et close. On peut la traverser en 10 ou 15 minutes à pieds. Elle est extrêmement dense. Elle est très minérale. Sa silhouette est à l'image des trois pouvoirs : ecclésiastique (église), seigneurial (château), et commercial (beffroi). Une enceinte fortifiée l'entoure pour se protéger des guerres de rivalités féodales. La cité médiévale est un espace de conversations, d'échanges, de dialogue où l'on se réunit. En son centre, on retrouve les halles du marché, sur la place centrale, le beffroi, l'hôtel de ville. L'urbanisation se fait progressivement autour de cette centralité.

XVIIème et XVIIIème siècle

La ville classique fortifiée

La ville classique, c'est la mise en scène du pouvoir. Les plans d'urbanisme apparaissent. On trace des nouveaux quartiers avec des avenues, des places, des rues droites qui tranchent avec l'entremêlement des ruelles de la ville médiévale. Les façades deviennent le décor de ces nouveaux vides géométriques. Le mur d'enceinte est remplacé par la fortification. Elle est une réponse à l'apparition du canon qu'il faut éloigner au vu de sa portée de tir plus grande. Elle prend un espace considérable avec l'épaississement des enceintes, la création d'esplanade, de citadelle... L'ensemble fortifié couvrant souvent une superficie supérieure à celle de la ville. L'eau y est intégrée comme système de défense. Par ailleurs, le rôle de l'eau comme voie de communication pour transporter les marchandises et matières premières (laine, pierres, bières, ...) est renforcé.

De 1840 à 1914

La ville industrielle (Liée à l'industrie, anarchique, avec des faubourgs industriels)

La révolution industrielle va générer une poussée démographique et donc, une croissance spatiale accélérée. On adapte la ville aux exigences de la production, de la consommation et de l'échange marchand. On démantèle les remparts pour faciliter à la fois les mobilités entre ville ancienne et travail et à la fois pour l'expansion de la ville.

Le faubourg industriel apparaît à côté de la ville (métallurgie, textile, ...) à proximité d'un cours d'eau et de voies de chemin de fer, notamment pour l'acheminement des matières premières.

L'organisation se fait autour d'une grosse usine avec des logements, école, place, maisons ouvrières (corons, maisons de rang,...), salle des fêtes,... Pour la ville minière, on parle d'"urbanisme patronal" : le développement urbain est pris en main par les industriels.

De 1914 à 1939

La ville de l'Entre Deux guerres (tentative de rétablir l'anarchie)

On veut maîtriser le monstre urbain né de la révolution industrielle. Les destructions liées à la guerre donnent « l'occasion » de repenser la ville. La loi Cornudet impose aux villes un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. On en profite pour assainir la ville en élargissant les rues, les carrefours. Cette politique d'assainissement va jusque dans le logement avec la création des HBM (Habitation Bon Marché), des cités jardins et des maisons de la loi Loucheur (construction de maison individuelle à taux réduits). On démantèle totalement les remparts, la guerre a démontré leur inutilité. Les équipements destinés à tous se développent notamment le long des nouveaux boulevards et des nouvelles avenues : établissements scolaires, hôpitaux et dispensaires, nouvelles mairies avec d'importants services sociaux, bains-douches et piscines, parcs et stades. Les villes profitent souvent, pour ces réalisations, des terrains libérés par le démantèlement des fortifications. Le rail dessine le contour de l'aire d'urbanisation qui s'organise autour des lignes de chemin de fer principales.

De 1945 à 1953

La ville reconstruite (Reconstruction d'après guerres)

Les destructions sont telles que la ville peut être totalement repensée, la tentation de la « tabula rasa » est forte. L'influence du Mouvement Moderne prend son importance. Le logement collectif en hauteur remplace la maison de ville. Le confort moderne du logement est vraiment le point de départ (une architecture pensée de l'intérieur), c'est le début de la standardisation de certains éléments (encadrements de fenêtres, portes...) Le bâti se détache de la rue et on peut désormais circuler à travers les îlots. L'adaptation de la ville à la voiture est encore assez douce.

De 1951 à 1975

La ville des Trente Glorieuses

La ville grossit. Il y a plus de constructions en 30 ans qu'en 1000 ans ! Il y a de nombreux plans d'aménagement et de reconstruction de la ville. Le mode de construction devient industrialisé, on assiste à une standardisation massive avec les grands ensembles (loin de la ville), ou les ZUP (Zone à Urbaniser en Priorité) qui, à part le logement et le commerce, n'ont pas d'activités et donc dépendent de la ville ancienne. Les constructions en centre-ville sont réservées aux bureaux.

Des lois vont soutenir l'extension du pavillon en lotissement. Une vague pavillonnaire, cette fois pour les plus riches, se retrouve en banlieue. Les occupants des pavillons plus anciens et vétustes, qui seront pour la plupart démolis, eux, sont dirigés vers les Grands Ensembles. La ville s'adapte à la voiture en lui consacrant beaucoup d'espaces, notamment avec la création d'autoroutes et de routes.

De 1973 à aujourd'hui

La ville contemporaine et renouvelée

Les maîtres mots de cette époque sont "crise" et "reconversion". Les fermetures des usines et de la mine vont entraîner un changement radical du paysage urbain : friches, logements à l'abandon, fermetures de commerces,... Le centre se spécialise de plus en plus dans les tâches de gestion, d'information et de décision (l'informatique permet la concentration des données). La ville s'étale, en plusieurs couronnes. Il y a de nouvelles zones industrielles, des zones commerciales très étendues, et une multiplication de lotissements, notamment vers les zones rurales. Le réseau des transports se développe aussi fortement (autoroute, TGV, aéroport). C'est dans les années 80 qu'apparaît l'idée de la ville renouvelée, en réaction à cet étalement. On réinvestit les espaces délaissés de la ville, en démolissant et en reconstruisant, en réhabilitant les bâtiments désaffectés. Cette nouvelle façon de faire la ville est renforcée par les préoccupations environnementales. On parle de ville durable. On réintroduit la nature en ville. On privilégie les modes de transports doux (pistes cyclables, tramway,...).