

Claire Delbos



beaux livres
déclics

grandes villes de France

Texte **Claire Delbos**

Conception et direction éditoriale **Bertrand Dalin**

Assisté de **Paméla Cauvin**

Conception graphique **Olivia Willaumez**

■ COUVERTURE

La place Stanislas à Nancy est au centre d'un ensemble architectural unique au monde classé par l'Unesco.

■ DOUBLE PAGE PRÉCÉDENTE

Bordeaux. Les quais et le pont de pierre, inauguré en 1822. Il a longtemps été le seul moyen pour franchir la Garonne.



■ **PERCHÉE TOUT EN HAUT DE LA CATHÉDRALE NOTRE-DAME,**
l'intemporelle chimère d'Eugène Viollet-le-Duc contemple l'incessant ballet parisien.

■ avant-propos

Nos métropoles françaises ont bien des points communs. Souvent nées d'un rassemblement sur les rives d'un fleuve ou autour d'un château fort pour se protéger de l'envahisseur, elles se sont développées au Moyen Age avec la multiplication des échanges commerciaux, ont connu un nouvel âge aux XIX^e et XX^e siècles avec l'industrialisation, l'exode rural, puis, plus récemment, la sensibilisation à un urbanisme aux exigences sans cesse croissantes.

Et pourtant, chacune d'elles est bien unique. Ancrées dans des régions aux identités fortes, modelées par le caractère de leurs populations et par l'influence de leurs grands hommes, elles sont marquées par les grands événements de leur histoire, par leurs choix urbains et architecturaux. Lille, Lyon, Strasbourg, Toulouse, Nice, pour ne citer qu'elles, chacune d'elle à son âme unique, ses atmosphères, ses chefs-d'œuvre.

Le présent ouvrage vous invite à un captivant tour de France des grandes villes, en un texte illustré relatant à la fois leurs racines, leur histoire et leur réalité actuelle. ■



■ LILLE La richesse architecturale de la métropole se lit sur la place du Général-de-Gaulle, épicentre de la ville.

SOMMAIRE

■	AVANT-PROPOS	3	LYON	66
■	VILLES D'AUTREFOIS	6	MARSEILLE	70
	DES ORIGINES AU MOYEN AGE	8	METZ	74
	L'ÉPOQUE MODERNE	10	MONTPELLIER	78
	LES GRANDS TRAVAUX		MULHOUSE	82
	D'HAUSSMANN	12	NANCY	86
	DU XX ^e SIÈCLE À NOS JOURS	14	NANTES	90
	DES AMÉNAGEMENTS		NICE	94
	EN VERT ET BLEU	16	ORLÉANS	98
■	VILLES D'AUJOURD'HUI	20	PARIS	102
	AMIENS	22	PAU	106
	ANGERS	26	REIMS	110
	BORDEAUX	30	RENNES	114
	BREST	34	ROUEN	118
	CLERMONT-FERRAND	38	SAINT-ETIENNE	122
	DIJON	42	STRASBOURG	126
	GRENOBLE	46	TOULON	130
	LE HAVRE	50	TOULOUSE	134
	LE MANS	54	TOURS	138
	LILLE	58	■ CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE	142
	LIMOGES	62		



8 DES ORIGINES AU MOYEN AGE

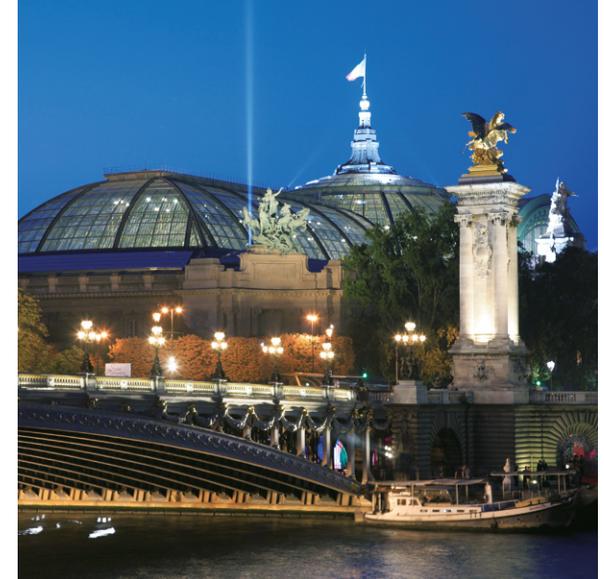
villes d'autrefois



10 L'ÉPOQUE MODERNE



12 LES GRANDS TRAVAUX
D'HAUSSMANN



14 DU XX^e SIÈCLE À NOS JOURS

CI-CONTRE

Le Vieux-Tours est marqué par ses nombreuses maisons et ruelles médiévales.

PAGE SUIVANTE

Maisons à pans de bois de la rue Toussaint, à Angers.

Des origines au Moyen Age

Les premières villes françaises sont apparues à l'époque gallo-romaine sous forme de cités, souvent implantées au bord des cours d'eau. Elles étaient bâties sur le même plan : deux axes perpendiculaires et des ensembles de monuments (forum, capitole, thermes, amphithéâtre). Au III^e siècle, les premières invasions les conduisent à s'entourer à la hâte de remparts en bois et elles prennent des formes nouvelles : ovale pour Sens, Reims, Bourges et Grenoble, rectangle pour Bordeaux ou Le Mans, carré pour Orléans ou Troyes. A l'époque des Mérovingiens – du V^e au VIII^e siècle –, les villes deviennent des cités épiscopales, l'Eglise est riche et les rois confient aux évêques une mission de surveillance morale et administrative. En revanche, elles sont peu peuplées : 4 000 pour les plus grandes, comme Paris.

A partir du X^e siècle, la multiplication des échanges commerciaux entraîne des transformations urbaines. On vient vendre ce que l'on produit, parfois même du lointain Orient. Des ports comme Marseille sont de plus en plus animés avec les gens de mer et un public cosmopolite. La ville voit le développement d'ateliers artisanaux. Il arrive que les marchands s'installent hors de l'enceinte de la cité, dans ce que l'on appelle des bourgs. Pour gérer les villes, les rois concèdent des pouvoirs aux comtes, aux évêques et aux abbayes édifiées dans des parties suburbaines.

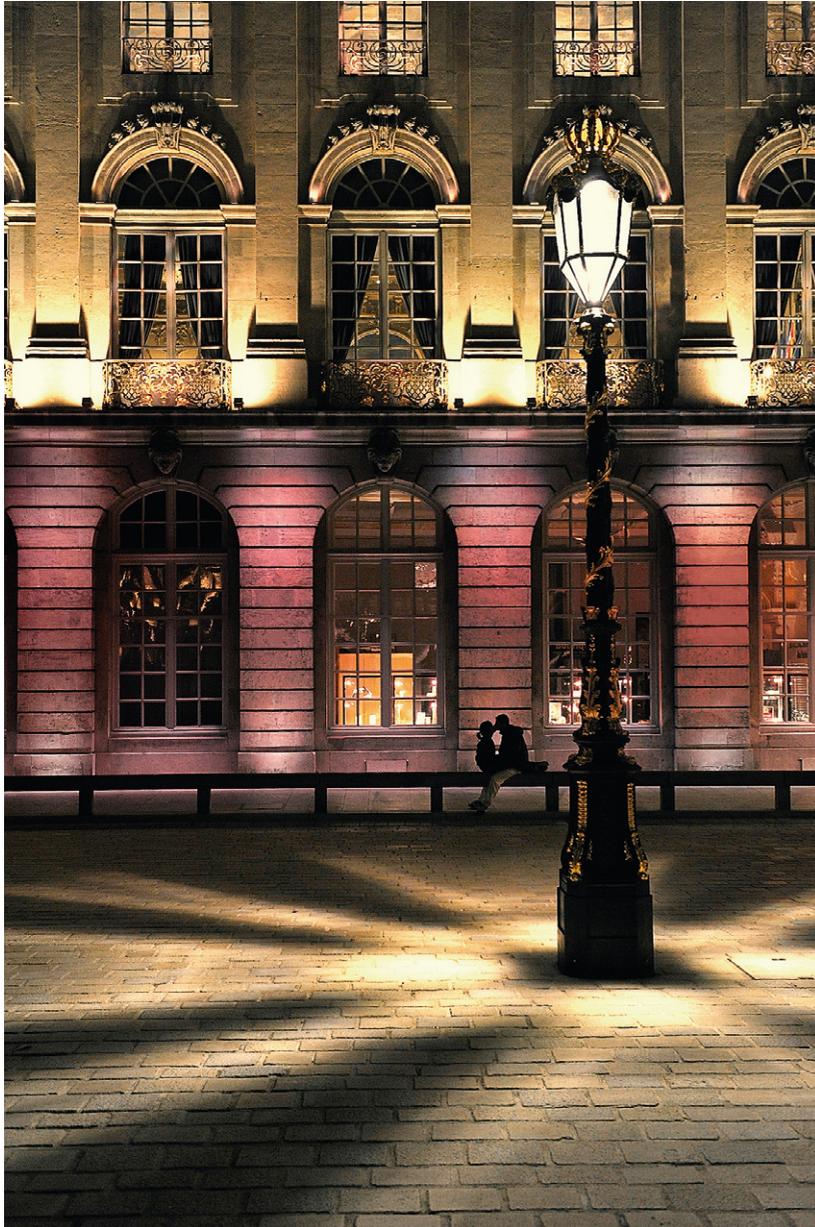
La rénovation urbaine à la fin du XI^e siècle modifie les conditions d'habitation. Les bourgs qui se créent aux abords de seigneuries s'entourent de murailles de protection avec, à l'intérieur, la construction de maisons essentiellement en bois alors que celles des grands bourgeois sont réalisées de plus en plus fréquemment en pierre. La densité de population croît à l'intérieur des remparts. La maison urbaine se présente en général avec une façade étroite sur la rue et un développement en profondeur avec jardins et courettes. Les familles riches ont une chambre, les autres vivent dans une seule pièce. La maison à étage apparaît à Paris dès le XIII^e siècle.

Le développement de la civilisation urbaine entraîne nécessairement la construction d'édifices administratifs, de salles de réunions et de justice ainsi que des halles pour les marchés. Les petites églises romanes se transforment en de belles cathédrales gothiques ; c'est un endroit où l'on s'abrite et où l'on vient demander une grâce. Avec la Renaissance, les maisons des riches bourgeois s'embellissent avec des façades à encorbellements, des fenêtres à meneaux, etc. En revanche, il existe encore peu de ponts pour passer d'une rive à l'autre et l'on est obligé de payer un octroi.









■ PAGE PRÉCÉDENTE

A Lyon, la fameuse place Bellecour, imaginée par Henri IV et dessinée sous Louis XIV, est ornée d'une statue équestre du Roi-Soleil.

■ CI-CONTRE

La façade de l'hôtel de ville de Nancy, sur la place Stanislas, est un chef-d'œuvre de l'art baroque lorrain.

L'époque moderne

Arrive le XVII^e siècle. La vie urbaine s'organise de façon différente. Paris offre le meilleur exemple d'ailleurs valable, toutes proportions gardées, pour les grandes villes de province. Avec son demi-million d'habitants, son étendue qui va de la Bastille au Palais-Royal et de nos actuels grands boulevards aux alentours modernes du boulevard Saint-Germain, reste restreinte. Mises à part les maisons en pierre aux portes cochères surmontées des armoiries de leurs propriétaires avec cour intérieure et écurie, les autres sont souvent anciennes avec des façades de bois enduites de plâtre. Elles sont sombres, étroites, mal alignées. Une boutique ou une échoppe occupe le rez-de-chaussée, ornée d'une enseigne qui tient lieu de numérotation. Le rébus et le calembour sont de mise : un cygne blanc et une croix doivent se lire « Au signe de la croix »...

Les villes ne sont pas aérées, les rues sont des venelles en terre battue engorgées de cul-de-sac, les trottoirs n'existent pas et un ruisseau central laisse écouler aussi bien les eaux de pluie que les eaux ménagères que l'on jette par la fenêtre en criant « gare à l'eau ». Les rues occupées par les étalages des boutiques, les charrettes, les troupeaux d'animaux, les fiacres, les chaises à porteurs ou les grands cochés qui transportent des voyageurs, sont encombrées en permanence. Les tavernes et les cabarets étaient les seuls lieux de distraction depuis le Moyen Âge. Au XVII^e siècle, les villes se dotent de cafés et de théâtres : Marseille vit le premier café en 1671 et à Paris en 1675 (« Le Procope »). En 1662 apparaissent des transports publics, les « carrosses à cinq sols », ancêtres de nos bus. On tente d'assainir et de sécuriser les rues, notamment à Paris avec la construction des premiers égouts, le pavage des rues principales, l'éclairage nocturne aux chandelles l'hiver. En province, les villes sont moins encombrées, de grandes places sont ornées de statues de Louis XIV comme à Arles, Marseille ou Poitiers. Tours construit même un arc de triomphe pour son roi. Partout la bourgeoisie accapare toutes les charges publiques, qu'elles soient administratives, judiciaires ou financières.

Côté circulation, ce n'est guère brillant. Sous Henri IV il n'existait que 30 grands chemins dans le royaume, en fort mauvais état pour la plupart. La route Paris-Orléans était pavée mais ce n'était pas le cas pour toutes. Sous l'impulsion de Louis XIV et de son ministre Colbert, toutes les routes menant à la capitale furent pavées. Mais les voies d'eaux restaient les plus empruntées.

CI-CONTRE

Immeubles haussmanniens, terrasses et grands magasins,
un concentré de Paris.

PAGE SUIVANTE

Petits pâtés de maisons ponctués de carrés de verdure,
boulevards haussmanniens..., Grenoble se lit du ciel !

Les grands travaux d'Hausmann

Au XVIII^e siècle, la plupart des capitales régionales sont en croissance, grâce à l'essor du commerce, l'enrichissement des particuliers et à l'impulsion donnée par les intendants. Le pouvoir royal intervient de plus en plus pour la construction de logements, de bâtiments publics comme les halles, les hôpitaux ou les théâtres. Une politique de voies publiques est définie et un alignement est fixé pour chaque rue. Les égouts, les ramassages de boues, les adductions d'eau s'améliorent. On voit apparaître les plaques indicatrices des rues et le numérotage des maisons, ainsi que les trottoirs dans quelques rues et la construction de quais le long des fleuves.

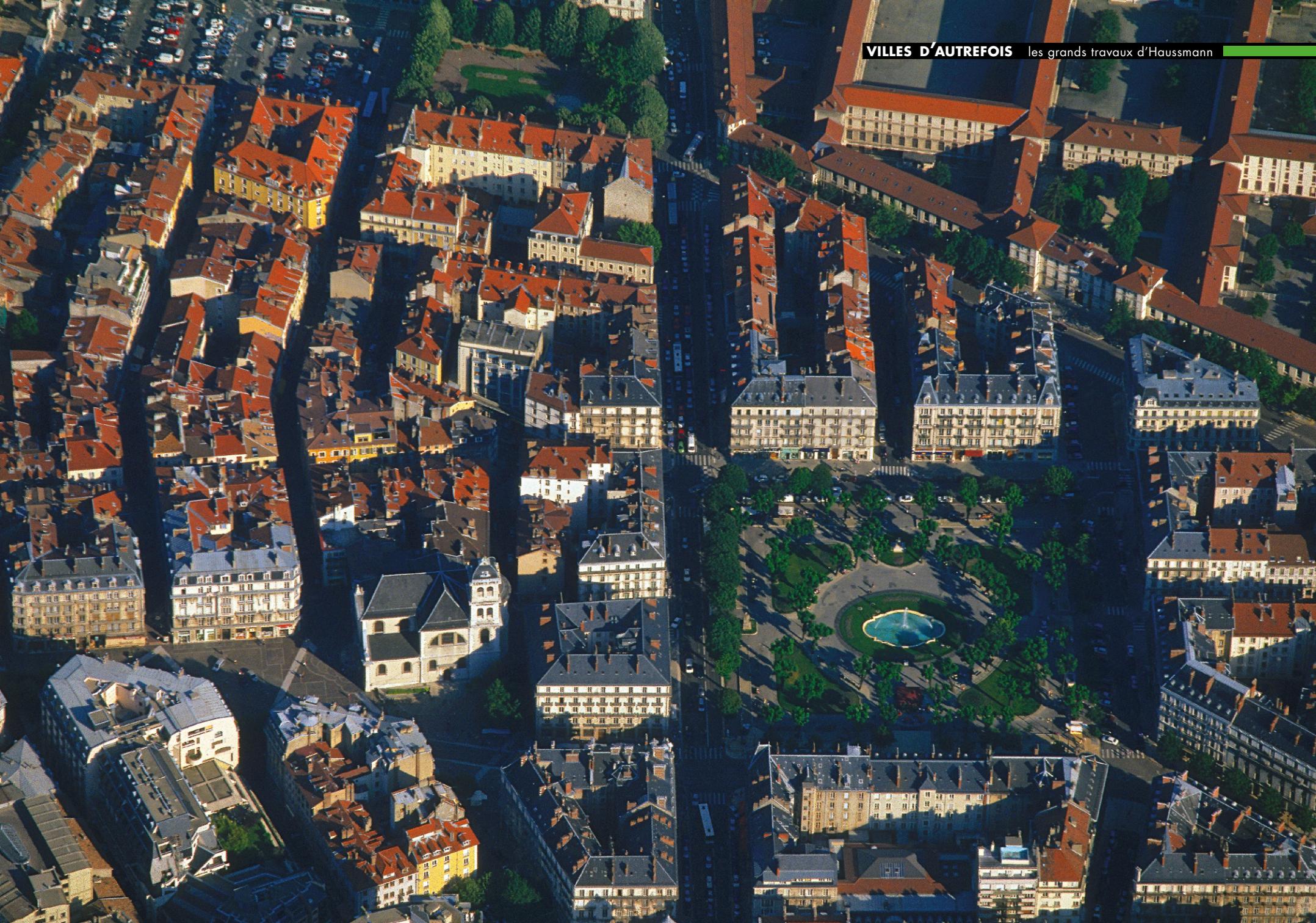
A la veille de la Révolution de 1789, Paris compte 600 000 habitants, Lyon 150 000, Marseille et Bordeaux 110 000, Rouen 100 000, Nantes 80 000, Strasbourg et Toulouse 50 000. On commence à construire dans les faubourgs, notamment à Paris, où viennent s'entasser les ouvriers. Mais une fois passées les barrières de l'enceinte, c'est la campagne.

Sous le Premier Empire, l'habitation individuelle subsiste mais se multiplient les maisons où les appartements se superposent, entre des rues encaissées et des cours étroites. Les boutiques donnent sur la rue, le premier étage est occupé par des familles aisées ; à mesure que l'on monte, le prix des loyers baisse et les catégories sociales également.

Il faudra attendre le Second Empire et la deuxième moitié du XIX^e siècle pour que les villes prennent un nouvel essor, d'une part à cause de l'industrialisation, d'autre part grâce au baron Haussmann qui élaborait un vaste plan de démolition et de rénovation à Paris : larges avenues, places aérées, immeubles de rapport, hôtels particuliers, multiplication des ponts, aménagement de parcs et de jardins, annexion de communes voisines, etc. L'arrivée du chemin de fer et la construction de halles achèvent de donner à la ville son image du futur. Si Paris fut le plus grand chantier d'Hausmann, son savoir-faire se propagea en province.

Les beaux immeubles en pierre de taille aux courbes savantes et aux nombreux balcons font la fierté de leurs riches habitants et les appartements bourgeois se dotent d'un certain confort : l'ascenseur fait sa première apparition en 1885. Mais subsistent encore des immeubles insalubres où s'entassaient sans aucun confort des familles ouvrières... La ville est par excellence le lieu des inégalités sociales où le grand luxe côtoie en permanence la misère la plus noire.









■ PAGE PRÉCÉDENTE

A Paris, le pont Alexandre III et le Grand Palais, construits pour l'exposition universelle de 1900, forment un ensemble architectural d'une très grande originalité.

■ CI-CONTRE

L'Araignée rouge de l'esplanade de la Défense à Paris, érigée en 1976, est une œuvre monumentale du sculpteur américain Alexander Calder.

Du XX^e siècle à nos jours

Au XX^e siècle, l'accroissement démographique, l'exode rural, l'arrivée de populations migrantes et le développement de l'automobile ont créé un nouveau paysage urbain. Dans les années 30, c'est le début des HLM et des premiers grands ensembles qui côtoient encore des petits immeubles ou des maisons individuelles. Pendant la Seconde Guerre mondiale, des villes furent très endommagées et des quartiers entiers reconstruits comme au Havre, Marseille, Amiens, etc. Les années 60 ont vu la construction d'immeubles de grande hauteur à Paris, l'apparition d'immenses « barres HLM » sans aucun caractère, principalement dans les périphéries des villes, l'urbanisation à outrance des banlieues et des implantations anarchiques avant que l'on établisse de vraies règles d'urbanisme dans les années 80. Avec cette forte croissance, les villes tentent de réguler les afflux quotidiens de voitures car à côté des grandes avenues, les petites rues étroites existent toujours. On invente alors les boulevards extérieurs, les périphériques, les rocade, les voies sur berges afin de désengorger les centres.

Le XXI^e siècle apporte ses nouveautés. Le prix du mètre carré flambe dans les centres-ville. De plus en plus de familles sont contraintes d'aller s'installer en périphérie. On parle désormais d'agglomérations pour les grandes métropoles – ou d'unités urbaines – qui ne font plus qu'un avec leurs communes limitrophes : mise en commun des moyens de transports urbains, des infrastructures, des logements sociaux, etc. Aujourd'hui l'unité urbaine de Paris représente plus de 10 millions d'habitants. En revanche les élus sont de plus en plus soucieux de l'environnement et du bien-être de leurs habitants. Pour cause, entre autres, de pollution, l'idée est de développer des moyens de transports « plus propres » afin que les usagers délaissent leur voiture. C'est le grand retour des tramways, délaissés après la Seconde Guerre mondiale. Parmi les villes pionnières, on peut citer Nantes en 1985 et Strasbourg en 1994. Électrique, peu bruyant, évoluant souvent sur des tapis verts, le tram a déjà séduit une trentaine de villes grandes ou petites et la liste est loin d'être terminée.

CI-CONTRE

Le boulevard maritime au Havre a été réaménagé. Une longue promenade de 2 kilomètres, avec un cours d'eau et des palmiers, fait le bonheur des marcheurs, cyclistes, joggers...

PAGE SUIVANTE

Les quais de Seine à Paris. Un lieu de détente particulièrement agréable le dimanche matin, lorsque la circulation des véhicules à moteur y est interdite.

Les écologistes ont également poussé à la mise en place de pistes cyclables. Comme tout le monde n'a pas un vélo à sa disposition, la première ville de France à implanter des vélos en libre accès fut La Rochelle en 1974... Un système qui fonctionne toujours mais il faudra attendre 2005 pour qu'une autre ville lui emboîte le pas, ce sera le Grand Lyon avec les Vélov's. Deux ans après Paris lancera les Vélib', Orléans le Vélo + et Montpellier le VéloMagg. Depuis, Valence, Saint-Etienne, Strasbourg et Lille se sont équipées. Après le succès du vélo, c'est au tour de la voiture électrique d'être en libre-service. On emprunte un véhicule pour une courte virée et on le remet à sa place ou dans une autre aire de stationnement prévue à cet effet. C'est le cas à Lille, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Lyon ou La Rochelle, toujours ville pionnière en matière de transports écologiques, qui pratique ce système depuis dix ans. Besançon, Strasbourg, Montpellier, Chambéry et Marseille se sont elles aussi dotées d'un système de partage d'automobile, baptisé Carliberté, Autotrement ou Autocité. Enfin Paris a mis en service Autolib', basé sur le même principe que les vélos, au début 2012.

Remettre la nature au centre de la ville passe aussi par l'aménagement de parcs et de jardins, soit existants, soit nouveaux. Depuis de nombreuses années on peut pique-niquer dans presque tous les parcs, des aires de jeux sont aménagées spécifiquement pour les enfants et l'accès au Wi-Fi gratuit fait partie des dernières nouveautés.

Du vert mais aussi du bleu... L'eau, source de vie, fut longtemps le parent pauvre des aménagements urbains, les voies d'eau ne servant plus beaucoup aux transports de marchandises. Aujourd'hui les villes cherchent à retisser des liens avec leur fleuve. Parmi les reconquêtes des bords de l'eau, Bordeaux est l'exemple même d'une belle réussite. Au pied des immeubles du XVIII^e siècle, aujourd'hui ravalés, les quais le long de la Garonne ont progressivement été réaménagés dans le sillage du tramway. Toute l'agglomération découvre un nouvel art de vivre autour de multiples escalas : pelouses, parcs, jardins, détente, shopping, promenade, fête, etc.







**PAGE PRÉCÉDENTE**

Des quais entièrement réaménagés pour le bonheur des promeneurs sur l'île de Nantes.

CI-CONTRE

A Mulhouse, comme dans bien d'autres villes, un tapis vert sur lequel glisse le tramway écarte le trafic automobile.

Lyon avec son « Plan bleu » a également aménagé les berges du Rhône sur 5 kilomètres, faisant cohabiter piétons, cyclistes, rollers, jeux urbains, etc. Angers pense à restructurer les berges du Maine tout comme Orléans, qui ouvrira même une partie de la Loire à la navigation fluviale.

Paris de son côté souhaite réduire la place des voitures sur les quais, ce qui ne va pas sans soulever un tollé de la part des automobilistes. En effet, le projet prévoit la fermeture d'un tronçon rive gauche entre le musée d'Orsay et le pont de l'Alma et la réduction de la circulation rive droite, la voie rapide accueillant voitures, vélos et piétons sur un vaste boulevard...

Enfin Marseille veut rendre son Vieux Port plus vert, le mettre à l'ombre, tamiser la lumière, redonner la priorité aux piétons. L'inquiétude des Marseillais aujourd'hui porte sur la perte d'identité de ce lieu mythique mais les initiateurs du projet affirment que les travaux vont remettre le Vieux Port au cœur de la ville. Ils permettront, à terme, de relier en un seul tous les espaces verts déjà existants autour du Pharo.

Les plans d'urbanisme intègrent désormais toutes les entités de la ville et plus seulement les logements ou la circulation. C'est un grand pas pour que les agglomérations redeviennent des lieux de vie proches de la nature et soucieux de l'environnement. Alphonse Allais en 1905 voulait « construire les villes à la campagne car l'air y est tellement plus pur ». Au XXI^e siècle, la campagne tente de s'installer dans la ville.



22 AMIENS

26 ANGERS

30 BORDEAUX



34 BREST

38 CLERMONT-FERRAND

42 DIJON



46 GRENOBLE

50 LE HAVRE

54 LE MANS



58 LILLE

62 LIMOGES

66 LYON

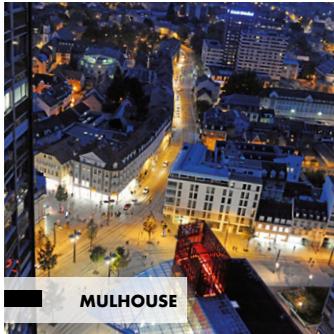


70 MARSEILLE

74 METZ

78 MONTPELLIER

villes d'aujourd'hui



82 MULHOUSE

86 NANCY

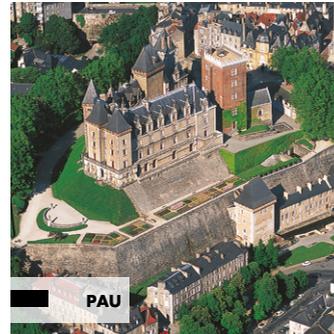
90 NANTES



94 NICE

98 ORLÉANS

102 PARIS



106 PAU

110 REIMS

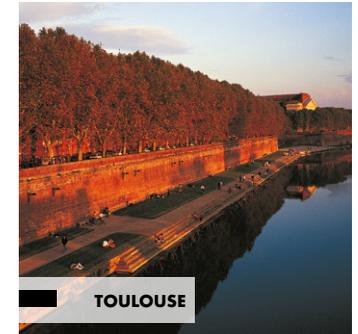
114 RENNES



118 ROUEN

122 SAINT-ÉTIENNE

126 STRASBOURG



130 TOULON

134 TOULOUSE

138 TOURS





■ PAGE PRÉCÉDENTE

La tour Perret, coiffée d'un croissant de lune et illuminée de toutes parts, brille comme un immense phare au milieu de la ville.

■ CI-CONTRE

Vue plongeante sur le parvis de la cathédrale et les anciennes maisons bourgeoises reconstruites après le bombardement de 1940.

Amiens

La petite Venise du Nord

Population intra-muros : 134 381 habitants, aire urbaine : 274 700 habitants.

Capitale de la Picardie, cité épiscopale, ville d'Art et d'Histoire, dominée par son imposante cathédrale, c'est d'un lieu de passage sur la Somme qu'Amiens, tire son origine. Sur la dernière terrasse alluviale du fleuve, les Romains fondent la ville, dont le nom sera donné plus tard par la tribu celte des Ambiens. Ville étape sur la route de l'étain reliant la Bretagne insulaire à l'Italie, la cité des Ambiens est après Reims la plus grande ville de Gaule Belgique. C'est entre les XI^e et XII^e siècles que la cité connaît sa première grande évolution. Assainir et embellir Amiens au parcellaire très dense, tels sont les buts des grands travaux d'urbanisme entrepris au XVIII^e siècle où la population s'élève à 40 000 habitants. Florissante, Amiens se dote sous le Second Empire et la III^e République des infrastructures dignes d'une grande ville de province : musée, cirque, hôtel des postes. Jules Verne choisit d'y résider et devient conseiller municipal.

Malgré les bombardements allemands lors de la Seconde Guerre mondiale qui détruisirent les deux tiers du centre-ville, Amiens s'est relevée de ses cendres en restaurant ses monuments historiques. L'architecte Pierre Dufau établit un nouveau plan d'urbanisme qui se traduit par l'agrandissement des rues, la création de vastes places ordonnancées, comme en témoigne celle de l'hôtel de ville. Auguste Perret construit une tour, face à la gare. Avec ses 104 mètres et ses 30 étages, elle fut pendant longtemps le plus haut gratte-ciel d'Europe de l'Ouest. Dans les années 80, de nouveaux quartiers représentatifs des grands ensembles en périphérie voient le jour.

Du passé subsiste le quartier de Saint-Leu avec son église et ses maisons à pans de bois, parcouru par une dizaine de bras de la Somme au pied de la cathédrale. Lieu privilégié des étudiants, il est aussi le cœur des soirées amiénoises avec ses nombreux bars, restaurants et théâtres, place du Don et quai Bélu.

CI-CONTRE

Le quartier Saint-Leu et son quai Bélu, rénovés dans les années 80, ont été envahis par des restaurants, salles de concerts, galeries d'art, etc. Les maisons affichent leurs murs colorés et leurs façades souvent très étroites.

PAGE SUIVANTE

Notre-Dame d'Amiens révèle toute sa splendeur de « dentelle gothique » lors des illuminations de Noël et d'été.

A l'ouest, se dévoile l'un des plus anciens quartiers populaires: le quartier Saint-Maurice, haut lieu industriel du XVIII^e siècle en cours de réhabilitation. L'ancienne teinturerie accueille l'Ecole supérieure d'art et design d'Amiens et la faculté des Arts, non loin de l'Ecole d'ingénieurs des sciences et technologie de la communication et de l'information. Bordé par le canal de la Somme, les plaisanciers y font escale et le promeneur se plaît à y découvrir le jardin des Plantes. Dans le quartier d'Henriville (XIX^e siècle) se côtoient les styles néoclassique et néogothique. On y remarque l'hôtel d'Acloque et la maison de Jules Verne. Dans ces vastes faubourgs se mêlent maisons de briques, tantôt bourgeoises, tantôt ouvrières, dont la physionomie si particulière se laisse aujourd'hui encore admirer. Dans le quartier Saint-Acheul, on parcourt librement un jardin archéologique. Il est surnommé le « quartier anglais » à cause de ses maisons au style purement british. Dans son cimetière, sont inhumés nombre de personnages célèbres tel le dessinateur de Bécassine, Joseph Pinchon, ainsi que de nombreux Résistants. Pour admirer un large éventail architectural, il suffit de se rendre autour du palais de justice ou encore partir de la place René Goblet et terminer par la rue de la République.

La position géographique d'Amiens en fait une destination intéressante pour un week-end depuis Paris, Lille ou Bruxelles. Un circuit balisé permet une visite indépendante de la cité. Mais Amiens, c'est aussi et avant tout sa cathédrale Notre-Dame, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco. Elle est la plus vaste de France, élevée à l'apogée de l'art gothique classique, et présente une rare unité architecturale et un mobilier miraculeusement épargné par la Révolution. Enfin, le plus célèbre jardin d'Amiens n'en est pas un, mais plusieurs, ce sont les hortillonnages. Etendus sur 300 hectares de zone marécageuse, ces jardins flottants entrecoupés de 65 kilomètres de canaux, existent depuis l'époque gallo-romaine, mais n'ont été pleinement exploités par les maraîchers qu'à partir du XIX^e siècle. Ils sont l'âme verte de la ville et se visitent en barque.

De passage en novembre, il ne faut surtout pas manquer le Festival international du film qui est la plus grande manifestation cinématographique du nord de la France. Avec 400 films, le festival accueille plus de 63 000 spectateurs en présence de plus de 450 professionnels du monde entier. La « petite Venise du Nord » ne manque pas d'atouts.

