



> Venise, Bruges, Paris...  
La ville moderne, une invention médiévale

# La ville au Moyen Âge

Le grand réveil du monde urbain



> Architecture  
les hauts lieux de la cité

> A Troyes, l'archéologie  
raconte la ville

> L'expansion des villes  
fortifiées

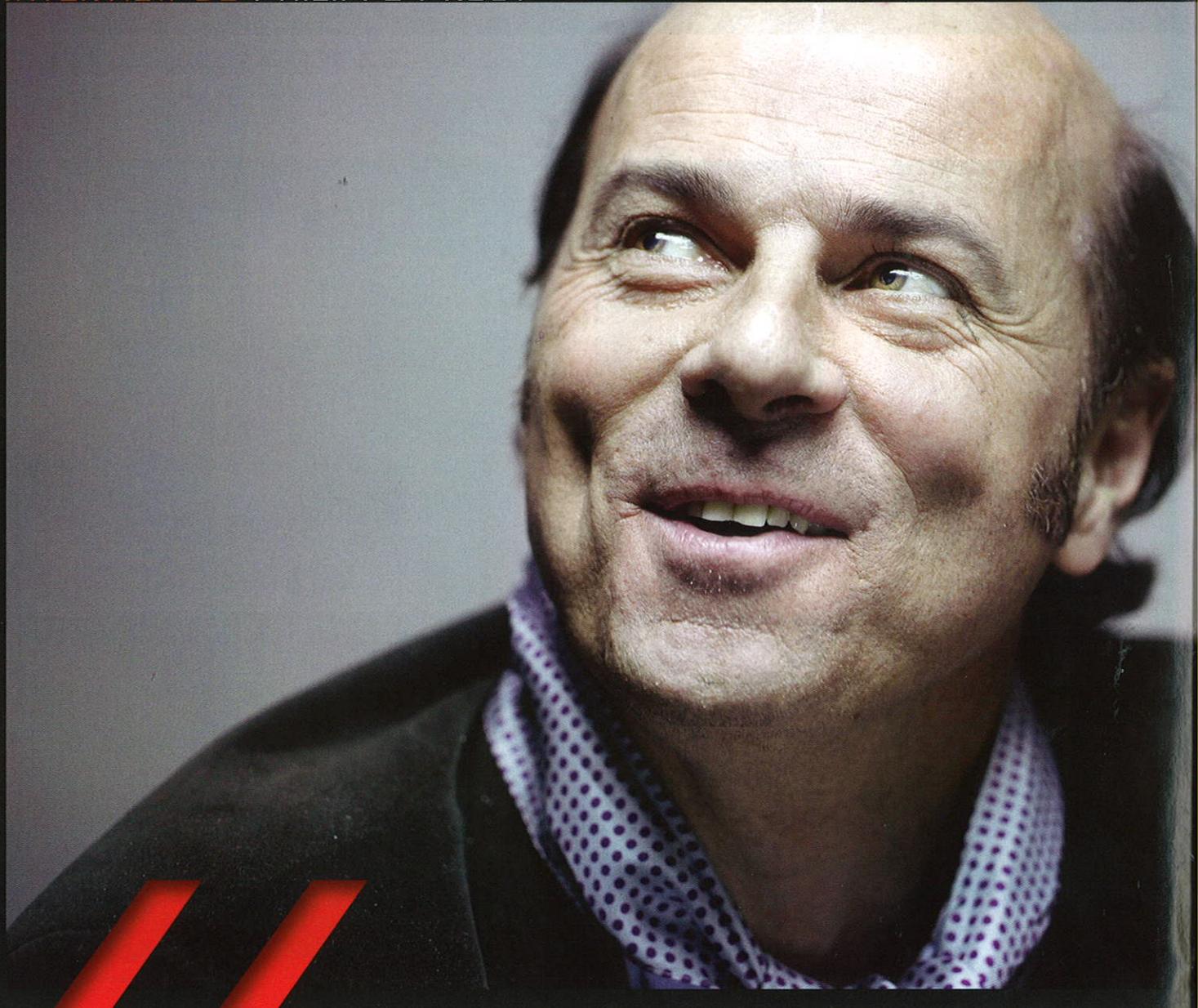


N° 120 DÉCEMBRE 2010 - JANVIER 2011 France métro : 5,95 €  
DOM. Suisse : 6,95 € - BEL. : 6,95 € - CH. : 7,50 € - CAN. : 8,95 \$ CAN.  
AND. : 6,00 € - ESP. : 5,95 € - GR. : 5,95 € - ITA. : 6,50 € - LUX. : 7,00 €  
MAR. : 65 DH - TOM. Suisse : 8,50 CHF - TOM. Japon : 14,50 CHF  
PORT. CONT. : 5,95 € - TUN. : 9,2 DTU

T 02281 - 120 - F: 5,95 € - RD



INTERVIEW DE PHILIPPE PROST



AUJOURD'HUI, LA VILLE  
SE PLACE DANS UNE  
LOGIQUE INVERSE DE  
CELLE DU MOYEN AGE

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN-FRANÇOIS MONDOT - PHOTOS OLIVIER ROLLER

## DERRIÈRE SES REMPARTS, LA VILLE MÉDIÉVALE RÉUNISSAIT DANS UN MÊME ESPACE RICHES ET PAUVRES. LA VILLE D'AUJOURD'HUI PRATIQUE L'ÉTALEMENT, RELÉGUANT LES CLASSES LES MOINS FAVORISÉES DANS LES BANLIEUES.

**Cahiers de Science & Vie:** Qu'est-ce qui, pour vous, caractérise essentiellement la ville du Moyen Âge?

**Philippe Prost:** La ville médiévale est avant tout une ville close, entourée de remparts. On distingue fortement ce qui est à l'intérieur de la ville de ce qui se trouve en dehors. La nuit, les portes sont fermées, et un paysan qui ne vit pas en ville ne peut y accéder. Les murailles forment une limite non seulement défensive mais mentale et psychologique. Cette ville close perdure au-delà du Moyen Âge. Au XVII<sup>e</sup> siècle encore, la ville se définit par son antiquité, son inscription dans l'histoire, et la clôture qui permet sa défense. Certains bourgs, dont la population est pourtant nombreuse, ne sont pas identifiés comme villes car dépourvus de murailles.

**CSV:** Mais au XVII<sup>e</sup> siècle, les remparts des villes ont cessé d'avoir une fonction défensive...

**Ph. Prost:** Absolument. Ce qui a changé la donne, c'est la décision de Vauban de créer un dispositif de défense en concentrant les places fortes sur les frontières du royaume. Entre 1667 et 1707 il construit ou améliore les fortifications de trois cents villes, notamment au nord et à l'est, où l'on ne peut s'appuyer sur une frontière naturelle. C'est une révolution dans la doctrine militaire défensive du royaume. Dans certaines villes, situées sur la frontière, les fortifications tiennent une place prédominante: c'est le cas par exemple à Huningue, fortifiée par Vauban à partir de 1680. La superficie des fortifications y est huit fois supérieure à celle de la ville proprement dite. Louis XIV dispose désormais d'un pré-carré protégé par une solide ceinture de forteresses. Ce glacis défensif va d'ailleurs prouver son efficacité dès la fin de son règne: alors même que la France est affaiblie, ses finances asséchées et ses armées épuisées, aucun ennemi ne parvient à envahir le royaume. Et cela, grâce au système de Vauban...

A partir du moment où existe ce dispositif qui garantit la sécurité du territoire, la question de la conservation des enceintes est posée. Elle suscite d'ailleurs à l'intérieur des municipalités des débats importants. Certains habitants se montrent disposés à abattre ces enceintes pour développer l'activité économique et accueillir une population plus nombreuse. D'autres pensent que la ville doit assurer elle-même sa sécurité et répugnent à la voir se transformer en ville ouverte. Et par ailleurs, les murailles font partie de l'identité de la ville. La décision est donc toujours difficile à prendre...

**CSV:** A quel moment les villes décident-elles d'abattre leurs enceintes?

**Ph. Prost:** Un des premiers cas de démantèlement est celui de Paris. En 1705, Louis XIV fait raser ses enceintes, d'une part pour pouvoir transférer aux frontières des troupes devenues inutiles, et d'autre part pour dompter une ville encline à se rebeller: le roi n'a pas oublié l'épisode de la Fronde. Après Paris, tout au long du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle, de plus en plus de villes se débarrassent de leurs enceintes en demandant à chaque fois l'autorisation au roi, à l'empereur, ou à la République selon les régimes en place.

Les conséquences de ces démantèlements vont être extrêmement importantes, notamment en ce qui concerne la mixité sociale. Tant que la ville est enclose dans ses remparts, tout le monde vit dans le même espace: riches et pauvres, religieux et laïcs. Certains quartiers s'individualisent, certaines activités polluantes sont mises à l'écart, mais il n'y a pas de ségrégation nettement affirmée.

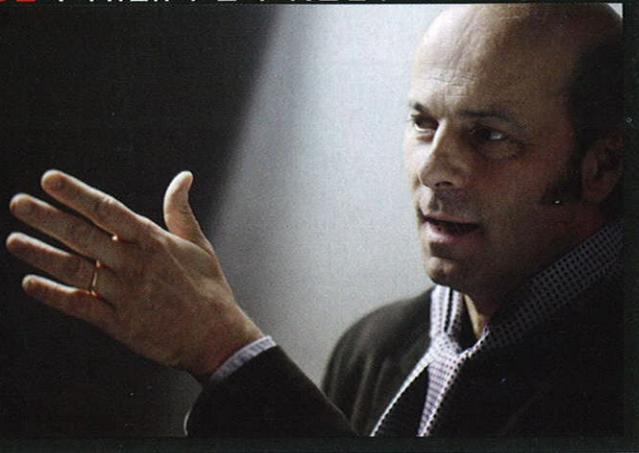
A partir du moment où la clôture tombe, on peut urbaniser des espaces plus importants. La problématique du développement des villes est totalement changée. Les villes les plus dynamiques vont pouvoir étendre leur activité économique, accueillir une population nouvelle, construire de nouveaux quartiers.

**CSV:** Quand se met en place la ségrégation sociale telle que nous la connaissons aujourd'hui?

**Ph. Prost:** Il faut différencier ségrégation horizontale et ségrégation verticale. On peut prendre l'exemple de Paris. Vers 1870, après les grands travaux d'Hausmann, la ségrégation est verticale. Dans le même immeuble habitent des populations de ressources et de conditions très différentes. Le premier étage, où l'on monte facilement à pied, est réservé à une population aisée. C'est l'« étage noble ». Plus on monte, plus on va vers des étages moins prisés car plus difficiles à atteindre. Sous les toits, on retrouve la population la plus économiquement fragile: ouvriers ou domestiques. La pauvreté n'a donc pas encore été refoulée au loin dans ces immenses faubourgs qui deviendront plus tard la banlieue. Riches et pauvres se croisent et se côtoient.

Pour autant, il ne faut pas idéaliser cette mixité sociale. Les immeubles haussmanniens ne sont pas aussi uniformes qu'on le dit parfois. Ils relèvent en réalité de trois catégories différentes selon leur surface, leur hauteur

Philippe Prost est architecte et professeur à l'École nationale de Paris-Belleville (ENSAB). Il est l'auteur de nombreux ouvrages dont *Vauban. Le style de l'intelligence: une œuvre source pour l'architecture*. (Ed. Archibooks, 2008).



## « ON POURRAIT RÉINTRODUIRE LA MIXITÉ SOCIALE EN RÉINVESTISSANT LA VILLE »

sous plafond, leur façade plus ou moins décorée. Haussmann a donc pensé la ville dans sa globalité mais aussi dans le détail, en anticipant une hiérarchisation des habitations. Par ailleurs, dans les immeubles les plus cossus, les domestiques habitent le plus souvent avec leurs employeurs. Ils disposent souvent d'une cage d'escalier secondaire alors que la cage d'escalier noble est réservée aux maîtres de maison. Par conséquent, si tout le monde vit dans la même parcelle, les occasions de se croiser (dans la cour, sous le porche, un peu moins dans l'escalier) restent limitées. Néanmoins, même s'ils ne se fréquentent pas, ces gens de conditions économiques et sociales différentes se connaissent au moins de vue.

### CSV: Quand cette mixité sociale à l'intérieur d'un même immeuble a-t-elle pris fin ?

**Ph. Prost:** Avec l'apparition de l'ascenseur, qui est mis au point vers 1870 et constamment perfectionné ensuite. Celui-ci est au début cantonné aux grands hôtels ou aux grands magasins. Il pénètre dans les immeubles privés à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les derniers étages, rendus aisément accessibles par l'ascenseur, deviennent à nouveau attractifs : ils ne sont plus relégués aux populations les plus défavorisés. On commence dès lors à découvrir les charmes des vues lointaines et urbaines. Les immeubles s'homogénéisent, la mixité sociale s'estompe. Les classes les plus pauvres sont rejetées vers les faubourgs. On entre dans une dynamique que l'on connaît bien : c'est celle de notre monde actuel.

### CSV: En quoi, justement, la ville du XXI<sup>e</sup> siècle se différencie-t-elle ?

**Ph. Prost:** Aujourd'hui, les villes sont dans une logique inverse de celle du Moyen Âge. Elles ne sont plus enclavées dans un rempart, mais se sont lancées dans un étalement non contrôlé dont les conséquences se révèlent dramatiques à tous points de vue. Cela a un impact sur le brassage de la population, car au cours des trois dernières décennies le coût toujours en augmentation de l'immobilier et la saturation des infrastructures de transport (routières, ferrées) ont repoussé les classes

sociales les moins favorisées loin de la ville. Mais cela a aussi des répercussions sur le développement durable. En effet, nous avons désormais mangé notre pain blanc en termes de consommation d'espace. Ces hectares dévorés par l'urbanisation ne sont plus disponibles pour l'agriculture. Or, on prône aujourd'hui une agriculture locale, attentive non seulement à la qualité des produits mais à leur bilan carbone, autrement dit à la distance parcourue jusqu'à l'assiette du consommateur. Cela est rendu très problématique si l'urbanisation remplace totalement la ceinture maraîchère qui jusque dans les années 1970 entourait les grandes villes.

Par ailleurs, cet étalement urbain pose le problème de la saturation des transports et des réseaux. Aujourd'hui les collectivités font des dépenses colossales pour pouvoir étirer sur des kilomètres et des kilomètres leurs réseaux d'assainissement, d'eau, d'électricité et bien sûr de transports. Mais sans que cela suffise toujours à éviter l'engorgement. Nous arrivons aujourd'hui à la limite de la logique insouciance qui a été la nôtre depuis trente ans.

Nous sommes à un moment clé où nous nous rendons compte que tous les éléments sont liés : les questions de réseaux, de transport, de ségrégation sociale. Et finalement la réponse se trouve sans doute dans la manière de penser la ville de demain.

Le passé peut nous y aider même si les échelles et les problématiques sont radicalement différentes. On ne reviendra bien sûr jamais à la ville médiévale entourée de remparts. Mais je prône pour ma part le retour à une certaine « compacité », terme que j'emprunte d'ailleurs à Vauban. Je pense que l'on pourrait freiner l'étalement urbain, et réintroduire de la mixité sociale en ville en réinvestissant tous les espaces disponibles : les grandes zones d'emprise ferroviaire, les grandes enclaves industrielles, les casernes abandonnées. Ce serait un moyen de recentrer la ville et de réduire son étalement. La réflexion sur la compacité de la ville est selon moi d'un enjeu crucial pour la mixité sociale et le développement durable.