



Histoire & Mémoire

Décembre 2007 / n° 52

Editorial

Le Conseil Général du Pas-de-Calais, à l'occasion des Journées du Patrimoine, en septembre dernier, a célébré l'œuvre de Vauban en invitant à une visite sur le terrain des vestiges des fortifications de nos villes. Tout en passant au cours des siècles de la première à la deuxième ligne de défense du pays, l'Artois, le Boulonnais et le Calais ont gardé des marques bien visibles de leur insertion dans le système du Pré carré du grand ingénieur.

Et dans le département où travailla et fut élu le grand Carnot, l'organisateur de la victoire, ingénieur lui-même et grand admirateur de Vauban, l'hommage au grand aîné est aisé.

A la direction des archives, c'est d'abord au témoignage du document ancien représentant des murs et des bastions disparus que l'on a eu recours pour exposer le souvenir de Vauban. Mais pas exclusivement pour parler de ce qui n'est plus visible, car les archives permettent aussi de retracer l'histoire du remplacement des boulevards, ouvrages militaires, par des boulevards, avenues civiles, larges et agréables, et l'histoire du remplacement des servitudes militaires par des équipements collectifs modernes (lycées, hôpitaux, parcs et jardins).

C'est de cette histoire que nous voulons parler à tous ceux qui parcourent le jardin public de Saint-Omer et le parc Richelieu à Calais, qui envoient leurs enfants aux lycées Carnot et Gambetta à Arras et qui laissent leur automobile sur les esplanades ceinturant Hesdin, par exemple.

Le présent fascicule d'*Histoire et Mémoire* ne prétend pas à l'exhaustivité. Le temps des fortifications classiques a été si long et a engendré de telles contraintes urbanistiques qu'on ne pouvait l'aborder que par de courtes synthèses ou des évocations précises mais limitées.

Mais il donnera, je l'espère, l'idée à beaucoup des habitants de ce département de voir leur ville ou la ville voisine d'un autre œil et de se poser la question : l'infatigable Vauban est-il passé chez nous ?

Dominique DUPILET
Président du Département

- 2 **LE TEMPS DES MURS**
(XVI^e-XVIII^e siècles)
L'avant Vauban
 - Les places du Boulonnais, du Calais et de l'Artois : le qui-vive permanent
 - Le cas particulier d'Arras
 - Arras à l'heure française : les sièges de 1640-1654**Vauban à l'œuvre**
 - Vauban et Arras
- 9 **LE SIÈCLE DU DÉCLIN**
(1792-1891)
 - Lazare Carnot, un illustre admirateur de Vauban
 - Le début de la fin : au temps du grand empire
 - La fin des places secondaires : Hesdin, du déclassement au démantèlement
 - Le Pas-de-Calais rendu aux civils : le démantèlement de la deuxième ligne de Vauban
- 12 **ARRAS :**
UN NOUVEAU VISAGE
(de 1891 à nos jours)
 - Boulevards et nouveaux quartiers
 - Une timide implantation industrielle
 - L'utile et l'agréable au service des civils
 - Des aménagements tardifs

Vauban et son œuvre dans le Pas-de-Calais mériteraient une thèse : les trois auteurs qui ont collaboré pour ce numéro d'*Histoire et Mémoire* ont traité l'histoire des fortifications dans notre département sous la forme des trois évocations chronologiques : le temps des *murs*, qui est celui de Vauban, de ses prédécesseurs et de ses élèves, celui du *déclin* et celui de la *mutation*. Destiné à accompagner l'exposition « *Vauban en Artois : des fortifications aux boulevards* », présentée à Dainville du 21 novembre 2007 au 6 janvier 2008, ce fascicule fait la part belle à Arras, car la « belle inutile » fut la pièce maîtresse du système dans la province, mais il ne doit pas faire oublier Saint-Omer ni Hesdin ni les places des côtes de la Manche, hors de l'Artois, ni les autres, Aire, Saint-Venant, Béthune, Bapaume...

Le temps des murs (XVI^e-XVIII^e siècles)

Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, l'hégémonie française en Europe s'est affirmée par l'exaltation de la puissance du roi de guerre, de son triomphe dans les pays conquis symbolisé par la prise de villes et de places fortes. Or depuis Richelieu, les Pays-Bas espagnols constituaient le principal obstacle à l'expansion de la souveraineté française ; aussi allaient-ils devenir le champ clos de l'affrontement de la France et de l'Espagne et, par conséquent, un lieu privilégié pour le développement et l'amélioration de l'architecture militaire. Sur les 221 places des frontières que Vauban répertoriait en 1682, 67 étaient situées sur la frontière du nord (soit près d'un tiers de celles qui défendaient l'ensemble du territoire). Celle-ci constitua bien jusqu'au début du XIX^e siècle un des enjeux les plus importants dans la défense du royaume de France. Œuvre de longue durée conduite jusqu'à la Révolution française, la fortification des places conduite par les ingénieurs français façonna le visage urbain des villes de Flandre et d'Artois, jusqu'à ce que ce patrimoine soit confronté au XIX^e siècle à l'expansion économique et démographique des villes. L'œuvre de Vauban en Artois fut significative et dictée par une stratégie bien précise ; il s'agissait d'ériger des villes et des territoires récemment rattachés en glacis protecteurs de la capitale.

L'avant Vauban

Les places du Boulonnais, du Calaisis et de l'Artois : le qui-vive permanent

Le renom du maréchal de Vauban a trop souvent masqué les réalisations antérieures à la conquête française en Flandre et en Artois. Celles-ci n'ont jamais atteint l'ampleur de l'époque française ; cependant, les anciens Pays-Bas espagnols étaient loin d'être dépourvus de fortifications : il existait déjà un vaste réseau de villes fortes, remontant au Moyen-Âge, et formant une véritable barrière tournée cette fois contre la France. Au sein de cette barrière espagnole, les villes frontalières d'Hesdin, de Béthune et d'Arras étaient les premières exposées en temps de guerre.

De l'autre côté, il ne faut pas oublier non plus la fortification des villes françaises d'alors : dans la première moitié du XVI^e siècle, les places de Boulogne et de Montreuil, situées à la lisière nord du royaume de France, constituèrent la première ligne des places du dispositif de défense de la capitale ; leur sécurité ne fut définitivement assurée qu'en 1558, avec la conquête de Calais par les troupes du duc de Guise. Par la suite, les acquisitions du règne de Louis XIV reléguèrent davantage ces places en deuxième ligne, tandis que le dispositif de défense eut tendance à basculer vers le nord, de Dunkerque à Lille.

Le Boulonnais

Lors des guerres du règne de François I^{er}, le Boulonnais fut un territoire particulièrement menacé au nord par la garnison anglaise de Calais et à l'est par le contact immédiat avec l'Artois impérial. Le lien du pays avec la France n'était assuré que par une mince bande côtière défendue par la ville de Montreuil. Conscient de cette situation particulière et stratégique, le roi de France avait exempté les habitants de Boulogne de toutes tailles et gabelles pour consacrer l'argent ainsi épargné au renforcement de ses fortifications et à l'entretien de sa garnison. 1544 fut l'une des années les plus noires pour ce pays. Le 18 juillet, le roi d'Angleterre arrivait au pied des murailles de la ville pour en commencer le siège, accompagné d'une armée de 30 000 hommes. La reddition de la ville, qui eut lieu le 14 septembre, s'accompagna d'une mise à sac dramatique. François I^{er} ne put reprendre la ville que cinq ans plus tard, au terme d'un long siège et seulement après versement de 400 000 écus d'or.

Le Calaisis

De la guerre de Cent Ans jusqu'à la fin du XVI^e siècle, la possession de la ville de Calais et du Calaisis revêtit une importance stratégique et symbolique de premier ordre, d'abord dans le cadre de la rivalité franco-anglaise, puis lors des guerres incessantes menées entre la France et l'Espagne. Elle connut trois sièges majeurs dont les deux premiers sont les plus connus : le siège de 1346-1347 mené pendant onze mois par les troupes d'Edouard III



Plan du siège de Boulogne-sur-Mer par l'armée française en 1549. - 3 Fi 482.

Face aux Anglais qui tenaient les villes haute et basse de Boulogne, les Français occupaient toute la rive gauche de la Liane ; pour bloquer le ravitaillement de la ville basse, ils firent construire en vis-à-vis le fort d'Outreau, achevé en 1546 et armé d'une puissante artillerie (ce fort est aujourd'hui situé dans la commune du Portel). Presque tous les chênes de la forêt d'Hardelot, visible sur l'image, avaient été employés pour sa construction. De l'autre côté, pour assurer le déplacement de leur marine, les Anglais avaient édifié un fort avancé sur la mer. Les deux camps séparés par la Liane sont parfaitement reconnaissables : on reconnaît les lys français d'une part (Outreau et Hardelot) et sur Boulogne, les lions anglais alliés au lys de France (les rois d'Angleterre se sont prétendus rois de France dans leur titulature jusqu'au début du XIX^e siècle).

En Artois : l'exemple de Béthune

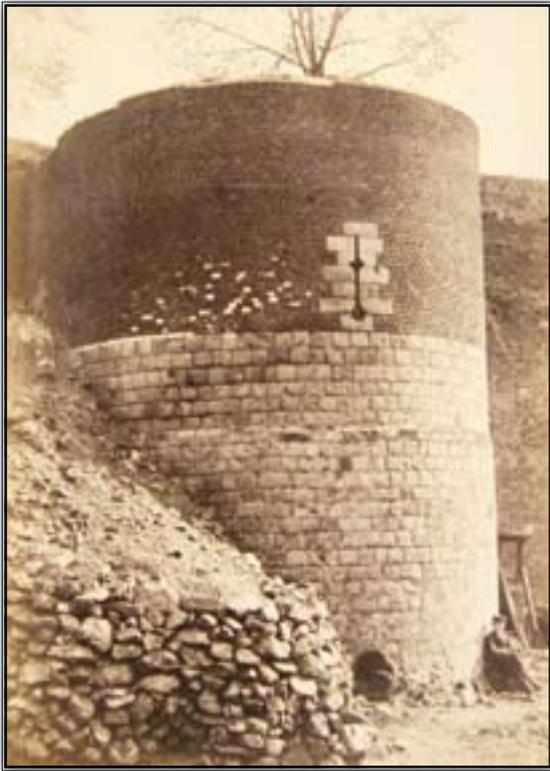
se conclut par la reddition de la ville. Possédée par les Anglais pendant plus de deux siècles, Calais ne fut reprise par le roi de France qu'en 1558, au terme d'un siège audacieux mené en huit jours par les troupes du duc de Guise. Ne proposant pas d'épisode comparable au sacrifice des « Bourgeois de Calais » de 1347 et ne flattant pas non plus l'orgueil national comme celui de 1558, le troisième grand siège de Calais, mené cette fois par les Espagnols, n'a pas laissé dans la mémoire collective de souvenirs aussi vivaces que les précédents. La prise de la ville, puis de la citadelle par les troupes de l'archiduc Albert en avril-mai 1596 s'accompagna du massacre systématique de sa population. Calais redevint définitivement française deux ans plus tard. Jusqu'à la fin de l'époque moderne, et en dépit des conquêtes postérieures, Calais et le Calais furent renommés « pays reconquis ».

Au XVI^e siècle, la place de Calais était alors protégée par deux forts. Au nord, entre la mer et le port, la tour du Risban avait été construite par les Anglais lors du siège de 1346 à l'extrémité du cordon dunaire de la rivière de Hames. Stratégiquement, elle permettait de surveiller lors des sièges l'arrivée de secours par mer et de leur verrouiller l'accès au port. A l'ouest, la citadelle avait été construite en 1560 par les Français sur l'emplacement de l'ancien château entièrement rasé après la reprise de la ville. Protégée par ses quatre bastions, la citadelle sut opposer une résistance acharnée devant les troupes espagnoles en 1596.

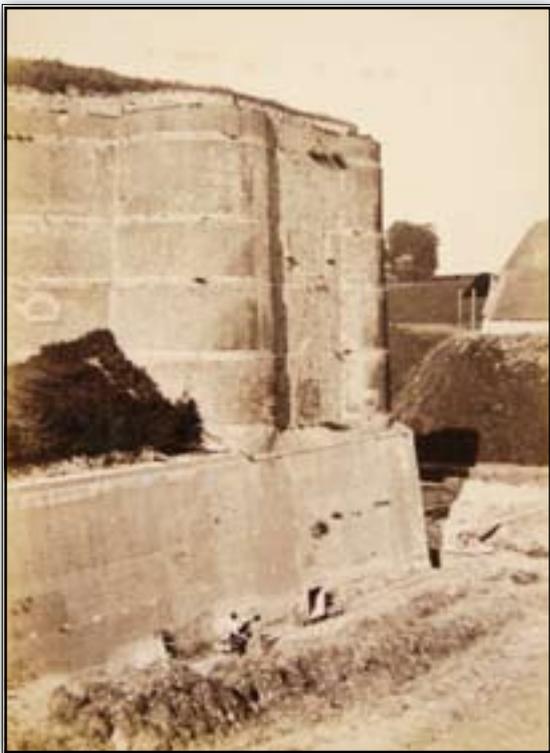
Du côté espagnol, les places fortes de la province d'Artois subirent dès le commencement les contrecoups de la longue lutte entre le royaume de France et la Maison d'Autriche ; parmi elles, la ville-frontière de Béthune vécut pendant près de deux siècles « l'obsession obsidionale des Temps modernes¹ ». Ce n'est pas que la ville ait été souvent prise ou livrée aux horreurs du sac. Bien au contraire, elle fut relativement épargnée et quand elle fut assiégée en 1645, elle n'opposa qu'une faible résistance aux Français. Mais la guerre permanente, les alertes constantes et la ruine des campagnes obligèrent la ville à consentir de gros efforts pour le renforcement de ses défenses. Les grands travaux commencèrent à la fin du XV^e siècle, mais prirent leur véritable dimension sous les règnes de Charles Quint et de Philippe II, quand les tours et les portes se hérissèrent de bastions, barbacanes et autres défenses avancées. A la fin du XVI^e siècle, les travaux les plus importants se situaient sur les portes de Saint-Omer, de Lille et d'Hesdin avec pour chacune la construction d'un imposant bastion, le « mur » appareillé en grès, venant s'appuyer contre le mur du rempart.

Dans l'ensemble les fortifications du Boulonnais et de l'Artois, généralement construites en terre par manque de moyens financiers, se révélèrent d'une défense insuffisante lors des sièges et souffrirent souvent de leur inachèvement ou du manque de défenseurs. Erigées par des ingénieurs et

¹ Claude Fouret, *Histoire de Béthune et de Beuvry*, Paris, 1985, 334 p.



Tour du XV^e siècle du côté du bassin Saint-Michel dite « île de Cythère » à Arras. - 36 Fi (collection Lecointe). A la fin du XV^e siècle, les fronts nord de l'enceinte conservaient plusieurs tours de plan semi-circulaire ou légèrement outrepassé, avec deux niveaux en élévation, le premier en grès sur 5,50 m, le second en brique. Toutes ces tours, qui dataient des années 1460, étaient dotées au second niveau d'archères-canonnières dont la hampe avait une hauteur d'un mètre.



« Boulevard » Saint-Nicolas à Arras. - 36 Fi (collection Lecointe). Construit de 1499 à 1501, le « boulevard » Saint-Nicolas de plan polygonal, possédait plusieurs niveaux percés de gaines dans lesquelles s'ouvraient des canonnières. D'une hauteur de 32 mètres, le bastion croisait ses feux avec ceux du bastion Saint-Michel (dont le flanc-droit est visible en arrière-plan). Au pied de la tour, la fausse-braie construite à la fin du XVI^e siècle permettait des tirs rasants sur les fossés. Dans la masse du rempart, on devine l'arc brisé de l'ancienne église Saint-Nicolas, détruite lors de l'édification du boulevard.

architectes originaires de l'Espagne, des Provinces-Unies ou des Pays-Bas, ces fortifications reflétaient sensiblement les règles de l'école néerlandaise ; les bastions au périmètre défensif dilaté étaient dotés de places de tir découvertes protégées par des flancs droits.

Le cas particulier d'Arras

Au Moyen-Age, Arras présentait la particularité d'offrir deux enceintes fortifiées distinctes, l'une englobant la ville proprement dite et remontant au XII^e siècle, l'autre entourant la cité épiscopale et ne présentant pas d'éléments antérieurs au XIV^e siècle. Ces deux enceintes furent modernisées sous Charles Quint et Philippe II ; jusqu'au début du XVII^e siècle, les ingénieurs espagnols ajoutèrent de puissants ouvrages avancés.

La grande enceinte de la ville d'Arras, généralement datée du XII^e siècle, fut entièrement refaite après les luttes de la guerre de Cent Ans qui ravagèrent le pays. Au cours de la seconde moitié du XV^e siècle, après destruction des faubourgs, furent construites les courtines – dont la majeure partie n'était encore que des levées de terre – puis des tours de flanquement. Les travaux portèrent aussi sur les fortifications de la Cité qui ne conservaient que des murailles antiques plus ou moins restaurées, et qu'ils permirent d'ériger une nouvelle enceinte se développant sur 2000 mètres et enfermant une surface de 30 hectares.

Prise par les armées de Louis XI en 1477, la ville d'Arras retomba entre les mains des Impériaux en 1492. Par la suite, l'état de guerre entre la France et l'Empire fut incessant : la rivalité entre François I^{er} et Charles Quint s'exerça en particulier sur les frontières méridionales des anciens Pays-Bas. Dès lors, les travaux portés à l'amélioration des fortifications des villes d'Artois ne cessèrent plus : construction de la porte de la Cité (1498), des « boulevards » des portes Saint-Nicolas (1500), d'Hagerue (1508), de Méaulens (1508) et de Ronville (1510) ; ces trois boulevards, à la puissance de feu multipliée, adoptaient un plan polygonal tout en étant rattachés au corps de place.

D'une manière générale, à la fin du XVI^e siècle, les fortifications restaient médiévales avec leurs courtines renforcées de tours et de boulevards d'artillerie construits à la fin du XV^e siècle. Deux bastions étaient néanmoins venus renforcer le circuit fortifié, celui de Roeux au nord-ouest de la cité et, sur le côté oriental de la ville, le premier bastion Saint-Michel érigé entre 1547 et 1550. Le bastion de Roeux, dit « des chouettes », est le seul à avoir échappé aux destructions du XIX^e siècle.

Après la signature du traité de Vervins conclu entre Philippe II et Henri IV en 1598, l'Artois connut trente années de paix correspondant au gouvernement des archiducs Albert et Isabelle. Cet « âge d'or » de la domination espagnole, période de construction civile et religieuse, de poussée démographique et de reconquête catholique prit brutalement fin en 1635 ; dès l'entrée de la France dans la guerre de Trente Ans, l'Artois redevenit le théâtre d'opérations militaires. Arras, située en première ligne contre les places de Picardie, tenait un rôle primordial dans la défense des Pays-Bas. Sa chute, en 1640, constituait à terme une menace contre toutes les places de la barrière fortifiée espagnole.

Arras à l'heure française : les sièges de 1640-1654

Après des débuts malheureux (chute de Corbie en 1636) les troupes françaises prirent l'avantage à partir de 1639, avec la prise d'Hesdin, assiégée par Louis XIII en personne. En 1640,

les maréchaux de Châtillon, de Chaulnes et La Meilleraye mirent le siège devant Arras. Les lignes achevées en 25 jours étaient longues de 5 lieues ; précédées de fossés de 10 pieds de profondeur, elles étaient protégées de 7 forts et 8 redoutes. La ville fut investie le 13 juin 1640, la tranchée ouverte le 4 juillet. Les attaques françaises se portèrent aux abords de la porte de Ronville et près de la sortie du Crinchon. Malgré une belle défense, Arras, dont les fortifications étaient en mauvais état, fut emportée ; jusqu'au dernier moment on avait tenté de les réparer, mais les contrescarpes étaient à demi-indiquées et les demi-lunes, inachevées, ne pouvaient servir à la défense. La ville capitula le 9 août.

L'événement fit sensation à l'époque, car la capitale de l'Artois passait pour imprenable. Les Espagnols en étaient persuadés et pendant le siège avaient fait graver sur la porte de Baudimont les vers suivants :

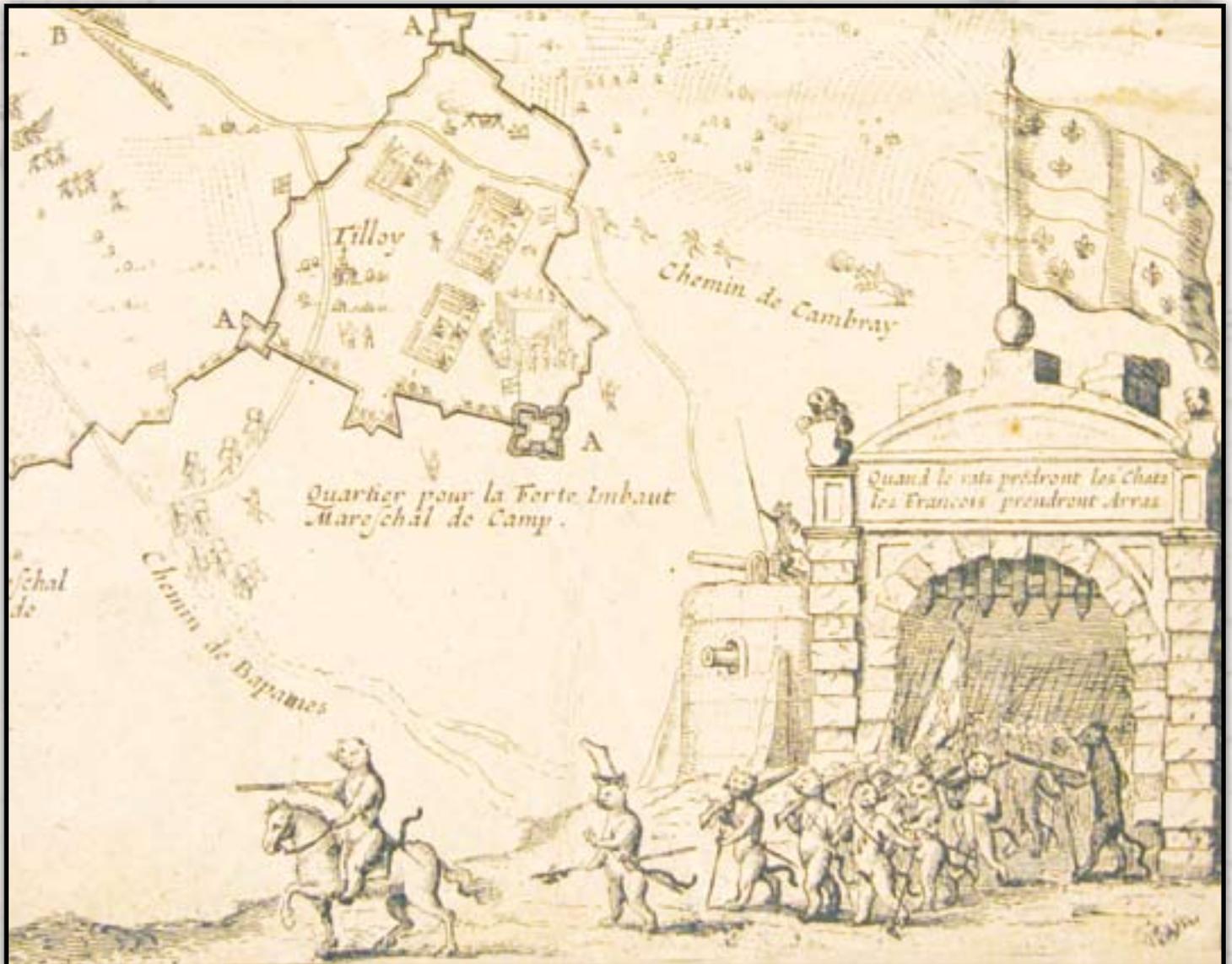
*Quand les Français prendront Arras
Les souris mangeront les rats.*

Une fois la ville prise, les Français se contentèrent d'enlever une lettre au premier vers :

Quand les Français rendront Arras.

Pour conserver le bénéfice de cette place devenue française, les fortifications furent rapidement renforcées par l'ingénieur italien De Valle. Furent ajoutés deux ouvrages extérieurs, le

grand ouvrage de Baudimont et la corne de Guiche, avec un chemin couvert couronné de places d'armes saillantes dites « en bonnet de prêtre ». Les travaux n'étaient pas achevés lorsque les Espagnols tentèrent de ressaisir Arras en juillet 1654. Face à la garnison, forte de 2000 hommes seulement, l'armée assaillante avait pour elle l'avantage du nombre, 30 000 hommes placés sous le commandement du prince du Condé, passé à l'ennemi pendant la Fronde. Deux attaques furent lancées contre les ouvrages avancés du front de Ronville ; la tranchée ouverte dans la nuit du 14 au 15 juillet par les troupes de Condé gagna successivement la contrescarpe où les Espagnols minèrent les deux saillants de la petite corne, puis la grande corne. Mais la très bonne résistance offerte par les ouvrages avancés (et notamment la corne de Guiche toute proche du front de Ronville) ne leur permit pas d'atteindre les courtines du corps de place. C'est l'arrivée de Turenne, venu au secours de la place à la tête d'une armée de 15 000 hommes, qui permit de faire lever le siège. Dans la nuit du 24 au 25 juillet, Turenne força les lignes ennemies sur Sainte-Catherine et les Espagnols durent se retirer sur Douai. Après cet échec, les Espagnols n'eurent plus par la suite les moyens de menacer réellement la capitale de l'Artois. Parmi les troupes de Turenne se trouvait Vauban, jeune lieutenant au régiment de Bourgogne.



Plan du siège d'Arras pris par les armées du roi de France. - 4 J 438/60.

Vauban à l'œuvre

Les fortifications construites sous le règne de Louis XIV frappent par leur homogénéité, si bien que l'on a pu parler d'un « style Vauban ». Certes, Vauban ne fut pas l'auteur de tous les travaux, et c'était bien le roi et Louvois qui arrêtaient les plans et choisissaient les ingénieurs. Reste que par rapport aux ouvrages antérieurs, les réalisations françaises sont remarquables non pas tant par des innovations techniques que par la cohérence de leur programme résultant de l'ampleur des moyens mis en œuvre, Louis XIV disposant de ressources en hommes et en argent sans commune mesure à celles des villes qui, individuellement, devaient faire l'effort de leur défense. Alors qu'avant la conquête française existaient plusieurs styles de fortification dans les Pays-Bas espagnols, les ingénieurs français vont imposer des modèles stéréotypés.

Vauban et Arras

La citadelle

Le seul ouvrage personnel de Vauban à Arras fut la citadelle, édifiée à partir de 1668. Dans l'un de ses ouvrages, il explique l'importance stratégique d'une citadelle : « La principale maxime à observer dans la construction des citadelles est de les placer toujours sur le côté de la ville le moins attaquable afin d'obliger l'ennemi, si faire se peut, à attaquer la ville la première, et la raison que j'ai pour cela est que quand on perd la ville, on ne perd que la ville encore avec quelque espoir de retour mais quand on vous

prend la citadelle, on perd l'une et l'autre sans ressource » (*Mémoire des raisons qui sont pour ou contre les desseins proposés pour la construction d'une citadelle à Arras*, 1668).

Le choix de construire une citadelle à Arras était motivé à la fois par la position géographique du site et par la méfiance que les Arrageois inspiraient au roi. Louis XIV ordonna la construction de la citadelle non seulement afin de repousser les ennemis du dehors, mais aussi de tenir une population restée dans sa majorité pro-espagnole. Située au sud, elle tenait sous ses feux les routes d'Amiens et de Doullens et balayait les fronts orientaux de la cité et de la ville. Dans une lettre adressée à Louvois, Vauban précisait : « Elle commandera fort bien la ville, enfilera beaucoup de rues et en abattra les édifices ». Cette dernière raison fut déterminante dans le choix de l'emplacement : formant équerre avec la ville et la cité, la citadelle était avant tout destinée à surveiller la ville et cité d'Arras.

La situation géographique a aussi joué : situés au confluent de deux ruisseaux, l'un venant d'Achicourt (ruisseau dénommé le Crinchon) et l'autre de Dainville (ruisseau des Hautes-Fontaines), les fossés pouvaient très facilement être inondés grâce à la capture de leurs eaux, Vauban ayant ménagé une retenue créant un plan d'eau sur une longueur de 500 mètres.

Vauban opta donc pour cet emplacement ; son projet soumis au Conseil du roi étant approuvé, les travaux commencèrent immédiatement et la citadelle fut édifiée



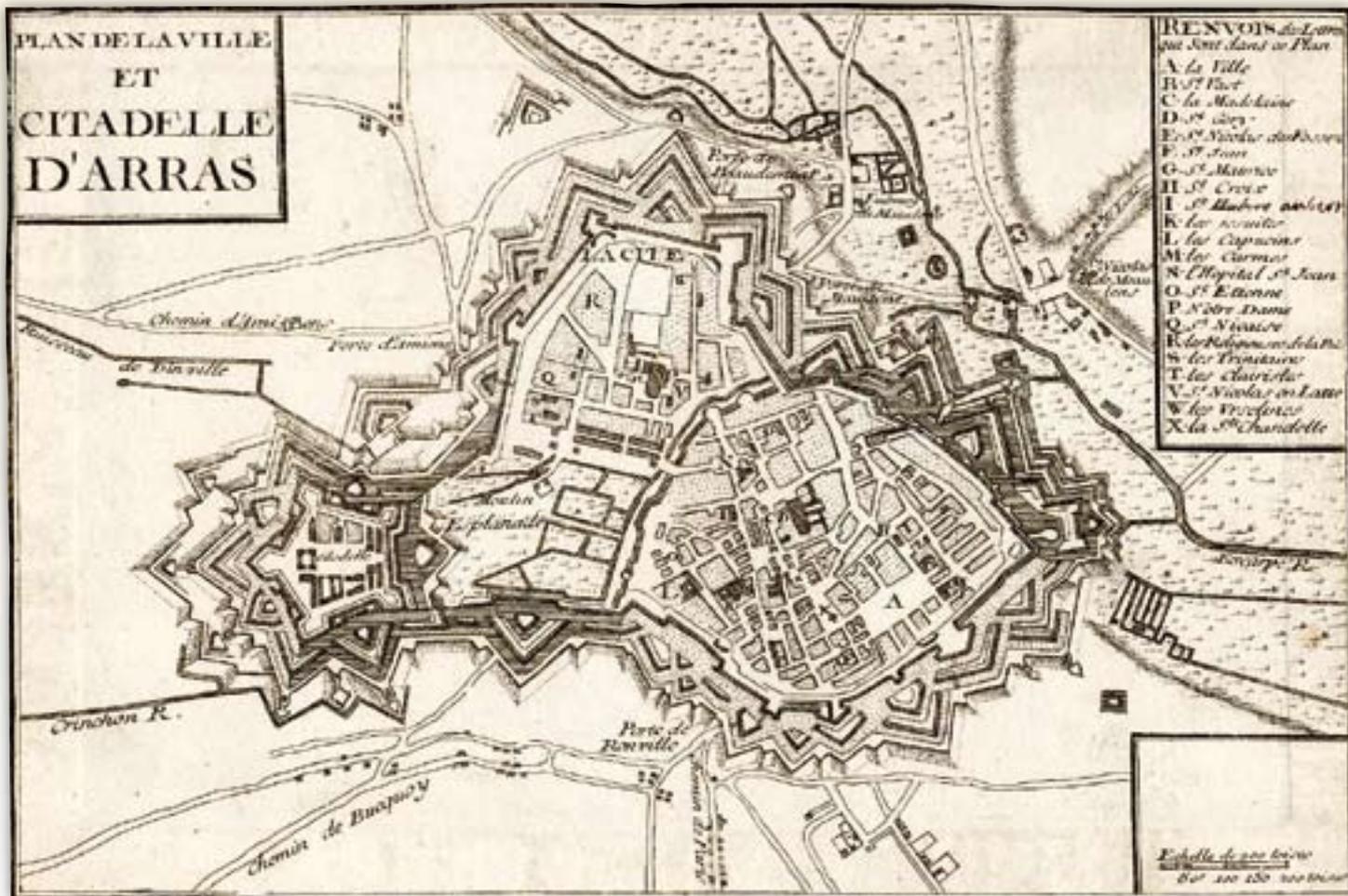
Sébastien Le Prestre de Vauban, maréchal de France.
- 4 J 471/153.

Issu de la petite noblesse nivernaise, **Sébastien Le Prestre de Vauban** reçut le baptême du feu à 19 ans. Nommé capitaine d'infanterie en 1655, il reçut au siège de Landrecies le brevet d'ingénieur ordinaire. Lors de la guerre de Dévolution, il fut marqué d'une manière indélébile au visage au siège de Douai. Chargé de la principale attaque pendant le siège de Lille, il se vit confier après la prise de cette ville la construction de la citadelle dont il devint gouverneur. Travailleur infatigable, nommé commissaire général des fortifications en 1678, lieutenant général en 1688, il parcourut jusqu'à 4000 km par an. En 1703, la dignité de maréchal de France couronne une carrière consacrée toute entière à l'attaque et à la défense des places.

Dans l'art de la guerre, Vauban a apporté des évolutions certaines : pour la défense des villes, les nécessités d'adaptation au terrain et d'une résistance optimale l'amènèrent à définir un système de fortification-type. S'est généralisé de manière systématique l'emploi des bastions et des demi-lunes, chaque ouvrage protégeant le bastion voisin. La citadelle d'Arras en est un bon exemple.

Le traité des Pyrénées a permis à la monarchie française de poser les bases de la conquête des Pays-Bas ; la poussée française s'accrut au cours des décennies suivantes, les acquisitions territoriales se succédant au fil des campagnes. Au travers de ces gains territoriaux souvent désordonnés, avec des saillants, des rentrants et de nombreuses enclaves, l'idée conductrice de Vauban fut la consolidation systématique de ces villes prises. Dans une lettre adressée à Louvois le 3 janvier 1673, Vauban conseillait au roi d'établir son

« pré carré ». Pour resserrer le royaume dans des limites nettes, il fallait réduire le nombre de villes fortifiées et renforcer celles qui le restaient ; sur la frontière du Nord, le pré carré s'est traduit par la mise en place d'une double ligne de places fortes allant de la mer du Nord à la Meuse, véritable ceinture de pierre permettant de fermer un territoire. Les villes retenues en Artois firent toutes partie de la deuxième ligne du pré carré allant de Gravelines à Avesnes et passant par Arras, Aire et Saint-Omer. Il faut bien avouer que dans l'esprit des ingénieurs du roi, cette deuxième ligne était d'une importance moindre : si l'œuvre de Vauban en Artois fut significative, c'est surtout en Flandre qu'elle prit sa mesure. A la fin du XVII^e siècle, s'éloignait la crainte de voir tomber la capitale du royaume, au fur et à mesure que remontait vers le Nord-est la frontière fortifiée.



Plan de la ville et citadelle d'Arras. - 4 J 438/13.

au sud-est de la ville. Si Vauban régla lui-même les plans, il confia la responsabilité de la réalisation au vicomte d'Aspremont ; le projet offrait un plan identique à celui des citadelles de Tournai et de Lille : à l'intérieur d'une enceinte pentagonale à cinq bastions, la répartition des bâtiments était organisée sur un plan orthogonal, ménageant une place d'armes de forme rectangulaire. Autour de cette place s'ordonnaient les bâtiments, pavillons, arsenal (construit en 1678), chapelle et magasins aux vivres. Les fronts bastionnés étaient précédés par une tenaille-basse et par une demi-lune, à l'exception du front directement relié à la ville.

Le raccordement de l'ancienne enceinte de la ville à la citadelle se faisait par des fausses braies appelées « branches de jonction ». Entre ces branches, à l'intérieur du périmètre des fortifications, une esplanade fut laissée libre pour créer un terrain de manœuvre à la garnison et dégager le champ de tir en avant du glacis de la citadelle. Le reste du terrain était loti en cité militaire avec casernes et magasins.

Si les travaux furent officiellement terminés en 1670 (comme indiqué sur le fronton de la porte Royale), en réalité ils se poursuivirent jusqu'au début du XVIII^e siècle. Succès architectural en tout point comparable à celui de Lille, la citadelle d'Arras souffrit dès le départ de sa position éloignée des terrains de combat : cette position peu stratégique car en retrait lui valut le surnom de « Belle Inutile ». Qui plus est, la citadelle n'a jamais soutenu aucun siège.

Pour la ville, un savant système de protection

Contrairement à une idée reçue, les fortifications d'Arras ne sont pas dues à Vauban, qui comprit l'utilisation que l'on pouvait faire des anciens systèmes de défense hérités du XVI^e siècle. Il jugeait ces derniers largement suffisants à condition de les couvrir d'une suite de dispositions d'approche pour les rendre inaccessibles.

Son effort principal porta donc sur les abords. Si Vauban ne modifia pratiquement pas l'enceinte, il bouleversa par contre le tracé des ouvrages extérieurs. Il s'agissait de répondre à un objectif clair : rendre la progression de l'ennemi difficile et le détruire avant qu'il ne puisse atteindre les murs de la ville. Pour cela, Vauban proposait donc de modifier le glacis, c'est à dire le terrain incliné en pente douce entre le chemin couvert et le niveau naturel du terrain entourant les fortifications. Il fallait également généraliser les contre-gardes et les fossés.

Ce projet de Vauban - *Instruction générale pour le rétablissement des dehors d'Arras*¹ -, présenté en 1671, fut scrupuleusement suivi comme en attestent les plans des années ultérieures. Dans un premier temps, furent rasés les ouvrages de terre considérés comme mal tracés – comme celui de Baudimont – mais aussi des ouvrages bien tracés, mais que la proximité avec la citadelle rendait désormais inutiles, comme la grande corne de Guiche, en dépit « de la belle deffence qu'elle a fait et sa bonne structure ». Dans un second temps, Vauban fit construire de nouveaux flanquements, demi-lunes et redoutes, refondre le chemin couvert et enfin réaliser un système de défense par contremine. En raison du relief de la place, seule

¹ Service historique de la Défense, Archives du génie, art. 8, section 1.

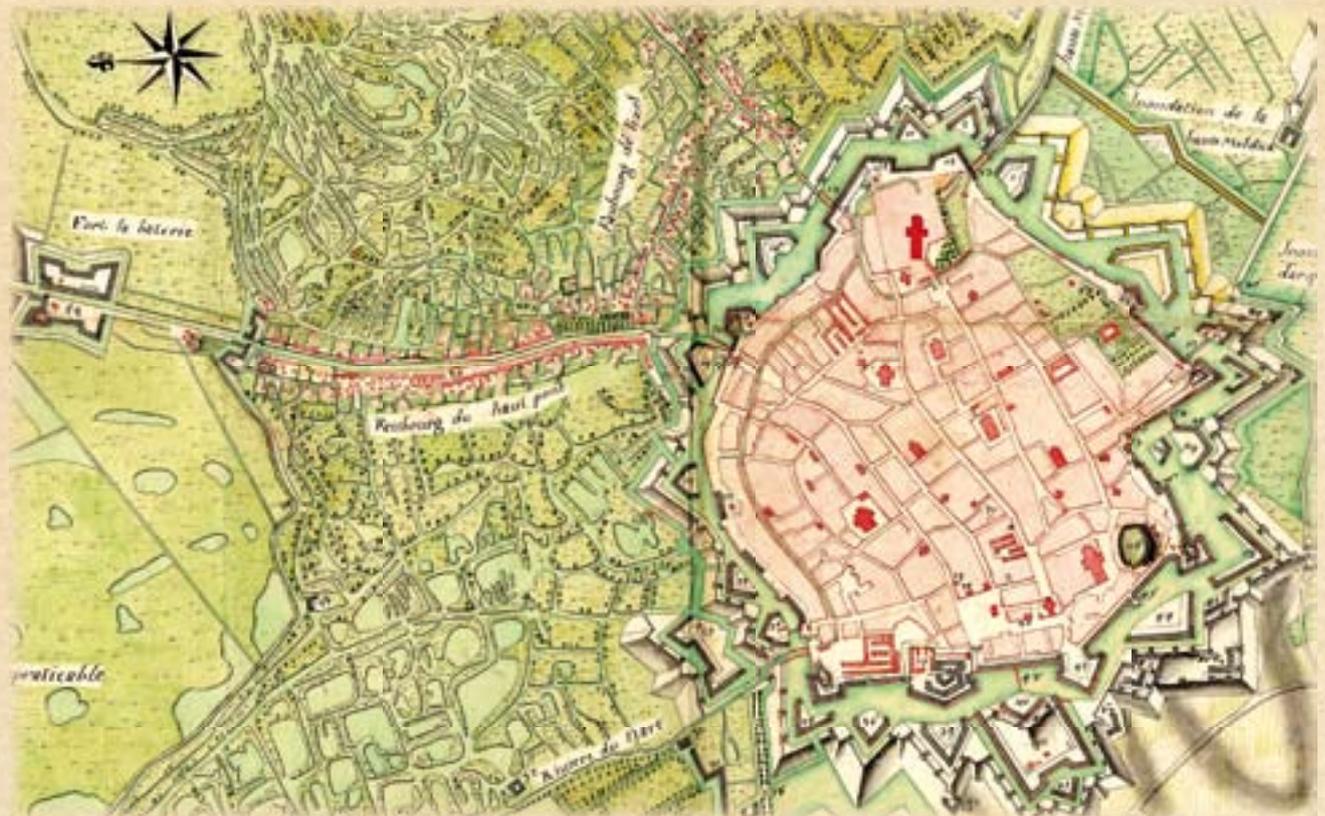
une partie des fronts, située à l'ouest le long de la rivière de Crinchon, qui se jetait dans la Scarpe, était facilement inondable. Il prévoyait donc un système de contre-mines autour du corps de place et de ses dehors jusqu'à 20 ou 30 toises au-delà du glacis, en particulier sur les fronts exposés des bastions de Baudimont et de Roeux et surtout de la Brèche à la porte Ronville. Les différents rameaux des contre-mines étaient pourvus entre eux de nombreuses communications pour assurer la retraite des défenseurs.

Le projet de 1670, évalué à 360 000 livres, ne devait jamais recevoir l'épreuve du feu. Les revers militaires des années 1708-1711 concrétisés par la chute de Lille et de Douai, rétablirent un temps l'intérêt stratégique de la pla-

ce dont les fortifications furent augmentées de demi-lunes, contre-gardes et tenailles : demi-lunes de Bourgogne et de la Paix en 1709, demi-lunes d'Amiens et de Saint-Fiacre en 1710. Au XVIII^e siècle, la ville servit d'entrepôt militaire, avec ses dépôts de poudre, ses bâtiments militaires, ses casernes et ses hôpitaux. Furent reconstruites quelques portes, celle de Ronville en 1763 et celle d'Amiens. A la fin de l'Ancien Régime, Arras était une cité close à l'abri d'une ligne continue de défenses.

P. GOMBERT

L'adaptation au terrain : l'exemple de Saint-Omer



Plan militaire des fortifications de Saint-Omer et des alentours. - 4 J 366.

Comme de nombreuses villes implantées dans une vallée alluviale, Saint-Omer présentait des fronts de configuration différents, les uns au nord et nord-est pouvant être inondés par l'Aa et ses dérivations, les autres au sud et à l'ouest étant dépourvus de défenses aquatiques. C'est sur ces derniers fronts, les plus vulnérables, que portèrent les travaux de renforcement des fortifications ; on le voit clairement ici, les ouvrages défensifs au sud et à l'ouest de la ville sont bien plus avancés. Cinq bastions y furent ajoutés au XVI^e siècle, complétés au XVII^e siècle par des demi-lunes et des ouvrages à corne. Du côté des zones inondables, les Espagnols édifièrent à la fin de la guerre de Trente Ans les deux forts des Vaches et de la Batterie, le premier à 500 mètres de la ville, le second à plus de mille mètres ; ces forts barraient les cours d'eau de l'Aa et de la Meldick comme la route d'Aire.

Restée espagnole après le traité des Pyrénées, capitale de l'Artois réservé pendant une vingtaine d'années, Saint-Omer fut définitivement réunie à la France en 1678.

Le projet de Saint-Omer concrétisé par Vauban consista surtout dans la reprise du tracé des ouvrages des fronts occidentaux : il réduisit le nombre des ouvrages avancés (cornes et demi-lunes) en augmentant leurs dimensions, tout en conservant une grande partie du tracé antérieur. Sur les autres fronts, des modifications de tracé furent apportées ; si quelques contre-gardes furent ajoutées, le circuit de l'enceinte urbaine ne fut pas foncièrement modifié.

Le démantèlement opéré de 1892 à 1898 n'a laissé subsister qu'une toute petite partie du front occidental des fortifications du XVII^e siècle.

Le siècle du déclin (1792-1891)

Lazare Carnot, un illustre admirateur de Vauban

Comment faire l'*Eloge de Vauban* à 30 ans et révolutionner l'art de la guerre à 40 ans ? Lazare Carnot est bourguignon, comme Vauban, mais ses carrières militaire et politique commencent dans le Pas-de-Calais, où il a passé une vingtaine d'années de sa vie (il est en poste successivement à Calais, Béthune, Arras et Aire de 1773 à 1792). « L'organisateur de la victoire » a mené l'armée française sur de nouvelles voies, celles des gros bataillons et des victoires décisives sur le champ de bataille, et, sans le savoir, il a contribué à périmer l'œuvre de Vauban, qui reposait sur la guerre de siège, que n'illustreront après 1793 ni les généraux révolutionnaires ni Napoléon Bonaparte, le héros du siège de Toulon. Cet homme cultivé, académicien et Rosati à Arras, fut à 31 ans le lauréat de l'académie de Dijon pour son *Eloge du maréchal de Vauban*, qui ouvrit une controverse savante et technique avec Choderlos de Laclos, officier d'artillerie autant que romancier. La controverse dura plusieurs années dans le corps des officiers, qui prirent parti pour ou contre le système de Vauban, et ce malgré les interdictions de la hiérarchie militaire. En 1790 encore, parut (sans lieu d'édition) un nouvel *Eloge du maréchal de Vauban*, par un officier « membre d'un corps qui s'honore à jamais de l'avoir eu pour chef », qui pourrait être Carnot, puisque celui-ci participa à cette bataille de mots des années 1786-1790¹. Les détracteurs de Vauban avaient mis en avant le coût colossal de ses travaux, qualifiés d'inutiles.

C'est en Flandre, c'est dans ces plaines, théâtre éternel des fureurs de la guerre, c'est cette partie de nos frontières ouverte dans tous ses points, où la fertilité du sol fournit abondamment à la subsistance des armées, où la sûreté des communications favorise leurs marches, où le grand nombre des rivières, des canaux navigables, facilitent les transports de leurs munitions, qu'il prodiguera les ressources de son art, qu'une triple ligne de places sera peut-être nécessaire. Et si néanmoins, peu rassurés¹ par la confiance que doit inspirer le génie de Vauban, les malheurs d'une guerre trop célèbre² n'en justifioient pas le nombre aux yeux de ses critiques, s'ils pouvoient croire que ce grand ingénieur les a quelquefois multipliés (sic) au hasard sur cette frontière mal défendue par la nature, qu'ils apprennent que, loin d'être des créations précipitées de son génie, elles sont au contraire l'ouvrage lent et progressif de l'expérience et du temps ; qu'en un mot cette frontière s'est insensiblement formée d'elle-même (...) et que ce grand homme qui s'attacha souvent moins à édifier qu'à détruire, fit à peine construire deux places neuves dans toute son étendue, en indiqua quelques autres à faire et n'augmenta, du plus au moins, les forces de celles existantes, qu'en vertu de ces considérations, dont il a surtout le mérite suprême d'avoir habilement saisi les rapports et l'ensemble (...).

Bibliothèque des arch. dép. Pas-de-Calais, Barbier A 1347, 59 p. (p. 30-32).

¹ *Rasurer* dans le texte. L'opuscule, assez répétitif, a la valeur d'un témoin d'une querelle mémorielle et technique plus qu'il n'est un monument de la littérature polémique.

² La guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), durant laquelle la première ligne et la deuxième ligne de places furent partiellement emportées en Flandre et en Artois.

¹ Sur cette affaire, Marcel Reinhard, *Le grand Carnot : de l'ingénieur au conventionnel*, Paris, 1950, p. 108.

Le début de la fin : au temps du grand empire

Le chef du génie de la place de Saint-Omer livre le 16 avril 1810 des « observations un peu générales et succinctes » sur l'état de la place au commandant d'armes, interrogé lui-même par l'état-major général du commandant du 1^{er} corps, le général Vandamme. Le constat est clair, les conclusions impitoyables : la dilatation du territoire et les changements de frontières condamnent les places de deuxième ligne.

Après la conclusion du traité d'Amiens¹, le gouvernement a mis en état de paix la place de Saint-Omer, dont l'importance était beaucoup diminuée par la conquête de la Belgique. Son palissadement a été dès lors supprimé et vendu, plusieurs ponts levés d'ouvrages avancés ont été privés de leurs bascules, les ouvrages défensifs en construction ont été laissés dans l'imperfection où ils se trouvaient et le ministre de la guerre, après avoir ordonné ces mesures, n'a depuis accordé sur la masse des fortifications que les fonds strictement indispensables à l'entretien des ponts, au maintien des communications et aux mouvements des eaux dans les fossés : cette dernière branche du service n'a même pas pu obtenir les fonds qui lui étaient nécessaires et qui sont demandés par les projets de cette année. Plusieurs batardeaux ont des dégradations que l'on réparera dès que son Excellence aura jugé à propos d'en donner l'ordre. Beaucoup de parties des fossés s'encombrent sensiblement tant par les détrimens² des végétaux que par les acoulines³ qui y tombent de la campagne, surtout dans les avant-fossés des fronts du sud. Le revêtement du corps de la place a des écorchemens très étendus mais ils ne sont que d'une demi-brique d'épaisseur et ils sont choquants à l'œil sans altérer sensiblement la solidité des maçonneries.

La place de Saint-Omer est soumise à l'inondation sur les trois-quarts de son pourtour, mais le terrain qui lui est soumis au sud-est, entre la chaussée d'Aire, la fortification et la digue de la rivière étant souvent inondé par les eaux sauvages, reçoit chaque année des accoulines qui en ont un peu élevé le sol. L'autre quart du pourtour, c'est-à-dire les fronts de l'ouest, sont au pied d'une colline qui en facilite les approches : on a compensé cette faiblesse naturelle par la construction d'ouvrages extérieurs qui commencent à vieillir et ont de fortes dégradations aux couronnements de leurs murs. On y a depuis établi une galerie de mines, il y a quinze ans, lorsque le pays était menacé et même entamé par l'ennemi, mais leur construction faite en charpente avec la célérité commandée par les circonstances et dans le pied d'une montagne imbibée de sources pourrissent chaque année ; chaque année des rameaux s'enfoncent : on propose depuis longtemps de les rétablir en maçonnerie. Ce grand travail a cédé à des besoins plus pressants. Au sud est une hauteur (le mont Saint-Mic[hel]) très préjudiciable à la défense : on y a commencé il y a 16 ans une lunette à feux de revers : ce travail n'est environ qu'à moitié de sa construction. Il a été interrompu depuis que l'agrandissement du territoire a éloigné les dangers. Autant cet ouvrage fini serait avantageux aux assiégés, autant il leur

¹ Traité de paix franco-britannique qui met un terme en 1802 à l'état de guerre en Europe (la paix de Lunéville, en 1801, avait été conclue avec François de Habsbourg, empereur et surtout ancien prince de ce qui est appelé désormais Belgique, et auparavant Pays-Bas autrichiens, conquis par les Français en 1794). En vérité, depuis le siège de Lille par les Autrichiens en 1792, les opérations se sont déroulées hors du territoire français.

² Débris.

³ Alluvions.



Vue romantique de Saint-Omer ceinturée par ses murs, avant 1830. – 6 Fic 557.

serait préjudiciable dans son état d'imperfection par les couverts qu'il offrirait à l'assaillant.

Si Saint-Omer a perdu de son importance comme frontière continentale, il la conserve relativement à la côte disposée en arc autour de lui. La facilité de ses communications avec Boulogne, Calais, Dunkerque etc. l'a fait considérer comme ville de dépôt du premier ordre et lui conserve toujours les propriétés inhérentes à sa position centrale par la promptitude et l'abondance des secours que les canaux et routes partant de ses murs permettent de diriger sur tous les points.

Arch. dép. Pas-de-Calais, 34 J 103.

La fin des places secondaires : Hesdin, du déclassement au démantèlement

La France militaire vivait encore au début du XIX^e siècle sous la protection des barrières de places fortes héritées de Vauban, alors que les frontières nationales avaient changé et que la manière de faire la guerre avait considérablement évolué depuis 1793. Il fallut bien en tirer les conséquences, déjà clairement perçues en 1810 pour le cas audomarois, comme on l'a vu plus haut. La première mesure de déclassement de places d'envergure intervient par ordonnance du 6 décembre 1842 : elle touche de plein fouet Hesdin, Ardres et Bapaume et rétrograde Saint-Venant au rang de simple poste. A Hesdin, on savait combien le statut de place forte comportait de contraintes vexatoires et blessantes¹, mais comme la ville « ne s'est soutenue que par ses établissements militaires », après avoir protesté contre une opération qui aboutissait à changer la direction des routes, à déplacer notablement des établissements particuliers et à créer « le plus grand froissement des intérêts de la plus grande partie des habitants, moyennant des dépenses énormes » occasionnées par la future « appropriation des terrains dont la ville serait obligée de demander la cession » en contractant des « emprunts ruineux »², et avoir espéré un retour en arrière de l'Etat, la municipalité, de longues années de tergiversations et de vaines négociations ayant passé, se résolut à envisager une prise en charge des anciennes fortifications. Mais ce ne pouvait être à n'importe quel prix, parce qu'on savait qu'il en coûterait près de 300 000 F pour niveler les fortifications³. La ville produisit une délibération du comité d'hygiène cantonal du 16 mai 1853, pour motiver une cession des terrains à la ville (pour peu d'argent, cela va sans dire). Mais elle avança d'autres arguments : la lutte contre le chômage de la « classe ouvrière, qui est très nombreuse, très pauvre et sans

ressources en hiver », l'urbanisme, par la création des « rues, places, marchés, boulevards et promenades dont elle manque », le développement urbain « le long des routes nouvelles » et le logement dans des conditions plus salubres de la population « ouvrière »⁴, arguments qui ne pouvaient que plaire à l'empereur, qui avait reçu le maire Houzel.

(...) Le comité, après en avoir délibéré et d'après sa connaissance particulière des lieux projetés, **considérant**

- que les fièvres typhoïdes qui ravagent nos contrées sévissent d'une manière plus terrible dans les communes où les tourbières sont le plus nombreuses ;

- que l'état actuel des fossés d'enceinte où l'eau croupit partout est de nature à alarmer sérieusement ses habitants, que l'odeur qui s'en exhale deviendra de plus en plus délétère si de nouvelles fosses étaient ouvertes et par suite mal comblées¹ ;

Considérant en outre qu'à supposer qu'on dût jamais reconnaître la possibilité de faire des extractions tourbeuses, cette possibilité ne pourra jamais exister qu'autant que les terrains se trouveraient entre les mains de personnes qui n'auraient pas seulement en vue un bénéfice comme le feraient des spéculateurs qui naturellement cherchent à en tirer le plus possible sans s'inquiéter des résultats fâcheux qui en sont les conséquences ;

En d'autres termes, **considérant** que la possibilité d'un tourbage ne pourra exister qu'à la condition que ce tourbage ne sera fait que sur une petite échelle et qu'il sera pourvu immédiatement au comblement des fosses ;

Considérant que de pareilles conditions ne peuvent être acceptées que par la ville d'Hesdin ;

Est d'avis à l'unanimité qu'il est du plus haut intérêt pour la salubrité et la santé des habitants que ces terrains puissent être concédés à la ville selon le vœu exprimé et la demande formulée par le conseil municipal [le 10 mai précédent] et que la mesure de les livrer à l'adjudication partielle et aux entreprises particulières aurait des résultats désastreux.

Arch. dép. Pas-de-Calais, 2 Q 556.

¹ Juste après la promulgation de l'ordonnance portant déclassement de la place, le maire fait part à l'avocat de la ville des dernières « prétentions du génie militaire » pour des usurpations commises au détriment du domaine de l'Etat (arch. dép. Pas-de-Calais, E-DEPOT 447/D28, lettre du 26 décembre 1842).

² Délibération du conseil municipal du 13 mars 1843 (arch. dép. Pas-de-Calais, 2 Q 556).

³ Devis du 20 septembre 1855 (arch. dép. Pas-de-Calais, 2 Q 557).

⁴ Délibération du conseil municipal du 25 avril 1856 (arch. dép. Pas-de-Calais, 2 Q 557).

¹ La municipalité envisage le cas d'une concession des terrains en question à des exploitants privés des tourbières.

Post-scriptum : l'Etat attendit encore six mois pour accorder une mise en possession provisoire (janvier 1854), plus de deux ans encore pour ordonner l'estimation des terrains en vue de leur cession (mai 1856), et encore un an pour faire voter la loi du 6 juin 1857, qui fixait les conditions de la cession définitive et du dérasement des fortifications dans un délai de 20 années. Il avait donc fallu 15 ans pour seulement régler la dévolution des murs de la place d'Hesdin. On fit mieux pour les places déclassées à la fin du siècle.

Le Pas-de-Calais rendu aux civils : le démantèlement de la deuxième ligne de Vauban

Après les guerres américaines et européennes des années 1860, on sait par expérience vécue en grandeur réelle qu'à une artillerie nouvelle doit répondre une organisation nouvelle de la défense du territoire. Le général Séré de Rivières, en charge de l'ancien département des fortifications de 1874 à 1880, a donné son nom à cette nouvelle organisation, qui aboutit mécaniquement à éloigner des villes les malheurs de la guerre de siège à l'ancienne, dont elles seraient d'inutiles victimes. Cependant le système défensif Séré de Rivières ne condamne pas les anciennes conceptions, il les complète et les complexifie, en tenant compte des nouvelles menaces, qui viennent essentiellement de l'est et du sud-est, et non plus du nord. Ce sont, à partir de 1885, les progrès destructeurs des nouveaux obus-torpilles à la mélinite et le coût du béton armé qui permettent la conjonction des points de vue des militaires et des municipalités, soucieuses du développement économique et du bien-être sanitaire des populations qu'elles représentent, plaidant désormais pour la disparition du carcan des enceintes fortifiées, des portes, des servitudes, des zones inondables et des accès malaisés pour le chemin de fer, les présentant comme des contraintes insupportables. Et ce sans aucune espèce d'égards pour le caractère historique et patrimonial des murs, défendus par des notables cultivés mais dépourvus de toute influence politique si l'on en juge par l'anéantissement méthodique de tout ce qui avait été conservé, entretenu et réparé jusqu'aux plus récentes années (la porte Ronville et la porte Baudimont d'Arras ne dataient que du Second Empire). La loi du 27 mai 1889 rendit les places d'Arras, de Saint-Omer et d'Aire ainsi que la citadelle de Montreuil aux civils, moyennant « *des négociations avec les villes* » préalables à l'inscription des « *crédits nécessaires au règlement des dépenses qu'entraînera le démantèlement des fortifications déclassées* ». La loi du 23 décembre 1890 régla le partage des dépenses entre l'Etat et la ville d'Arras, qui accepta de s'endetter pour s'équiper (comme celle de Saint-Omer du reste, en application de la loi du 18 décembre 1891). Tout

étant réglé, le décret du 2 juillet 1891 prononça la radiation d'Arras et de sa citadelle du tableau de classement des places de guerre.

Mais la ville d'Arras n'avait pas attendu le vote de la loi pour engager les négociations et les réflexions en vue du démantèlement ; le ministère de la guerre avait fait part du projet de déclasser dès octobre 1888 et le conseil municipal, qui n'attendait que ce signal de départ, se mit au travail. Des voix minoritaires opposées au démantèlement se firent entendre lors de la grande séance du 30 janvier 1889, qui fixa le cadre général et financier de l'opération. Ce ne fut pas pour des motifs historiques, mais bien plutôt financiers.

Toutes les personnes qui n'ont qu'une connaissance superficielle de la question et ne l'embrassent pas dans son ensemble et dans les suites épousent cette idée du déclasser avec enthousiasme. On se figure qu'à la suite du déclasser (...) les murs de la ville, sur tout le périmètre, vont tomber comme par enchantement ; que la ville va respirer à pleins poumons, que l'industrie attend impatiemment cette ère de liberté pour s'implanter à Arras et qu'enfin la carte à payer ne sera pas énorme : que d'illusions !

(...)

Les grandes trouées dans le corps de place sont faites derrière la préfecture, la prison, le Saint-Sacrement¹, les promenades, le quartier de la porte des soupirs² et celui de la rue des quatre-crosses. L'air et la lumière sont donc distribués dans des quartiers qui n'en sont pas privés.

(...)

Les quartiers du Vivier et de la porte Méaulens ne seront nullement assainis puisqu'il n'est pas touché aux fronts d'eau et aux fortifications de la porte Méaulens.

(...)

Non seulement les maisons sont diminuées de 30% de leur valeur, mais il est beaucoup d'habitations qu'on ne peut louer (...). Il faut donc reconnaître que la population d'Arras n'est pas à l'étroit dans ses murs.

(...)

Après cette opération de dérasement [celle qui est à la charge du génie militaire] et de la mise en état provisoire des grandes voies d'accès, tous les terrains militaires depuis la caserne Lévis³ et la plus grande partie du grand fossé de la place resteront en un état chaotique plus triste et plus dangereux au point de vue hygiénique que l'état actuel.

Arch. dép. Pas-de-Calais, 2 Q 445, extrait du procès-verbal imprimé de la délibération du 30 janvier 1889, arguments du conseiller Morel, p. 9-11.

¹ Le couvent des bénédictines du Saint-Sacrement, rue d'Amiens.

² Le débouché de l'actuelle rue Victor-Hugo sur l'actuel boulevard Vauban.

³ Site du lycée Carnot.

Jean-Eric IUNG



Un rescapé du démantèlement...
et des urbanistes du XX^e siècle :
le poste de garde de la porte Méaulens,
rues Méaulens et Saint-Maurice à Arras
(détail d'un trophée).
Cl. D. Chapon.

Arras : un nouveau visage (de 1891 à nos jours)

Le démantèlement, réputé être la condition du développement de la ville, modifie le visage d'Arras où l'on avait dès 1875 conçu des projets d'agrandissement, dont un tracé préliminaire de voies nouvelles proposé par l'architecte de la ville, Alphonse Fouret. L'élaboration d'un programme de travaux par la municipalité génère le tracé de plans d'alignement, éléments déterminants qui entraîneront notamment multiples expropriations pour le prolongement de certaines rues, la construction de voies et places publiques à ouvrir et le déplacement de la gare, le tout donnant naissance à un nouvel espace urbain.

Outre les constructions nouvelles qui s'élèvent alors en différents points du territoire, donnant naissance à de nouveaux quartiers, des édifices et espaces publics, dont une nouvelle gare et l'hôtel des postes, voient le jour pendant que les terrains libérés au nord de la ville, propices au commerce et à l'industrie offrent de nouvelles possibilités d'extension.

Boulevards et nouveaux quartiers

Les travaux de voirie entrepris sur les terrains militaires cédés à la ville concernent en premier lieu le sud de la ville, à savoir la section comprise entre le cours du Crinchon supérieur et l'ancienne porte Saint-Michel, en application du plan d'alignement dressé par l'architecte de la ville Eugène Couturaud¹, le 19 janvier 1891. Outre la mise en exécution du plan général d'alignement, les nouveaux quartiers, les boulevards, la place de la gare, l'hôtel des postes et le jardin Minelle sont de son œuvre. Les boulevards² Sadi-Carnot, Vauban, de Strasbourg et Faidherbe reçoivent donc leurs noms respectifs dès le démantèlement et donc dès leur création, contrairement aux boulevards de l'est et du nord de l'ancienne enceinte.

Eugène Couturaud dresse un second plan d'alignement en vue de l'ouverture des voies sur l'espace libéré compris entre la porte Saint-Michel et la porte Baudimont au nord,

le 3 avril 1895. Une ligne continue de boulevards spacieux à travers les terrains à mettre en valeur est créée en vue de les relier facilement à la gare tout en prolongeant à travers ces terrains certaines rues afin de raccorder directement l'intérieur de la ville avec les faubourgs et les localités avoisinantes. Les boulevards actuels Robert-Schuman (à l'origine boulevard de la Scarpe) et de la Liberté sont ainsi créés.

Le boulevard Vauban, qui à l'ouest conduit de l'ancienne porte médiévale d'Hagerue aux abords de la citadelle, se termine alors en cul-de-sac dans les terrains immenses conservés par l'armée. Le barreau occidental, connu aujourd'hui sous le nom de boulevards Charles-de-Gaulle et Salvador-Allende (via le boulevard Georges-Besnier, desserte des quartiers ouest dès les années 1960), n'est complété qu'après 1970 lorsque l'ex-boulevard de Newcastle, simple desserte du cimetière et mémorial britannique, est raccordé au boulevard Vauban par le boulevard Charles-de-Gaulle au sud et au boulevard de la Liberté par les boulevards Allende et Besnier au nord.

Parallèlement aux travaux de voirie effectués par la municipalité, des particuliers font l'acquisition de plus de 20 hectares de superficie de terrains qui voient s'élever bon nombre d'habitations, à l'architecture structurée unique : briques et pierres composeront théoriquement les façades sur rue ; ardoise, zinc et plomb constitueront les couvertures : une ville nouvelle est édifiée.

¹ E. Couturaud fut architecte de la ville d'Arras de 1882 à 1898 puis architecte en chef du département du Pas-de-Calais du 15 décembre 1898 à janvier 1910, date à laquelle Paul Decaux lui succéda. Avec Traxler, il est l'architecte qui a le plus contribué à modifier le paysage urbain d'Arras au cours du XIX^e siècle.

² Au XVI^e siècle, le mot boulevard était très éloigné de sa signification actuelle ; il s'agissait d'ouvrages avancés pouvant constituer des éléments essentiels dans les premières fortifications bastionnées. Le terme peut donc prêter à confusion, n'ayant strictement rien à voir avec l'acception d'aujourd'hui dont il est question ici (large voie faisant le tour d'une ville sur l'emplacement des anciens remparts).

Plan d'alignement des voies et places publiques projetées par suite du démantèlement de la place entre le Crinchon supérieur et la porte Saint-Michel au sud de la ville. - 6 Fic 474.

L'administration municipale procède à la dénomination des voies nouvelles qui, jusqu'à présent, étaient identifiées sur le plan par des lettres de l'alphabet. C'est le boulevard Carnot (boulevard N) qui reçoit le premier sa dénomination (délibération municipale du 13 juillet 1894), suivi en 1895 du boulevard Vauban et du nouveau quartier attenant, dont voici quelques noms de rues : rues Adam-de-la-Halle (rue H), Jeanne-d'Arc (rue K), Beffara, Frédéric-Degeorges, place Vauban (actuelle place de Marseille). S'y ajoutent en 1897 les boulevards de Strasbourg et Faidherbe.





Maison située rue Jeanne-d'Arc, n° 9. - Cliché D. Chapon.
On peut encore admirer actuellement cette très belle maison bourgeoise datée de 1897 signée de Paul Ridoux, architecte né à Saint-Omer, qui, ayant ouvert un cabinet à Arras, construisit des maisons bourgeoises et des hôtels particuliers dans les quartiers neufs de la ville. Ridoux travaille aussi sur la côte à la construction de nombreuses villas, notamment au Touquet où, adjudicataire des lais de mer s'étendant des pêcheries à la pointe du Touquet, il procède au lotissement et établit une vaste digue-promenade

Une timide implantation industrielle

Parallèlement à l'agrandissement matériel de la ville, un développement commercial et industriel est prévu. Le boulevard de la Scarpe qui passe sur la rivière au pont de grès après le démantèlement devait accueillir les industries.

En 1896, le remblaiement du bassin du rivage intérieur est effectué. Un nouveau bassin est creusé au rivage extérieur et une ligne de chemin de fer de ceinture est construite entre la gare nouvelle et la porte Méaulens, avec embranchement vers la grand-place. En effet, il fallait redonner une impulsion aux marchés d'Arras, florissants, mais en déclin. Cet embranchement permettra d'approvisionner le marché en grains par voie de fer et de charger ou décharger à découvert les marchandises par wagons complets à destination ou en provenance du réseau du Nord.

A proximité directe des vastes terrains militaires libérés des fortifications, ces voies propices à l'élévation de bâtiments industriels, vont desservir la plupart des usines existantes et comptent mettre en valeur l'espace propre à l'industrie. Dès 1867, le besoin de création d'un entrepôt de marchandises à Arras se fait sentir afin de faciliter le commerce par le stockage des denrées à moindres frais, limitant les dépenses au niveau des déplacements et transports. La mise en entrepôt des marchandises permet notamment de ne les retirer que par fractions et par conséquent de ne verser les droits que proportionnellement aux quantités écoulées. La nécessité est d'autant plus marquée que les sucres de l'arrondissement d'Arras ainsi que les alcools des distilleries encombrant les entrepôts de Douai et de Cambrai et que l'on pourrait stocker

sur place les productions locales, farines, huiles, tourteaux, laines, savons, bougies, carton, lins, chanvre, cuirs ainsi que les approvisionnements en vins et eaux-de-vie... C'est ainsi qu'à peine les servitudes militaires libérées, 25 000 mètres carrés de terrains sont aliénés pour la somme de 75 000 F au profit de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, destinés à installer l'entrepôt réel des sucres (créé à Arras par décret du 14 octobre 1899).

On espérait que la position d'Arras, au milieu d'un si grand réseau de voies de transport, ferait prospérer l'établissement et développerait l'économie locale. Pourtant, le gazomètre et les magasins généraux, remplacés après 1919 par l'usine de la Société anonyme d'éclairage et d'applications électriques, sont les principaux grands établissements visibles. Le démantèlement aurait dû permettre l'installation d'une zone industrielle grâce à la facilité d'accès du nouveau rivage. Ce fut un échec total.



Arras : le canal et le port. - 38 Fi 488.

Un arrêté préfectoral en date du 3 janvier 1900 officialise la cession à la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris d'une parcelle de terrain provenant des anciennes fortifications. Elle est située entre le chemin de contre-halage du canal Saint-Michel, le boulevard de la Scarpe (actuel boulevard Robert-Schuman) et la rue de l'école de natation (actuelle rue de la piscine). La construction de l'entrepôt des sucres (en arrière-plan à côté du gazomètre) est alors entreprise. Sa proximité des voies navigables et ferrées laissait tout espoir de développement. Cependant, la compagnie, face à la décroissance du stockage du sucre, en raison de la mauvaise conservation et du prix plus élevé qu'à Douai et Cambrai, se sépare de ses biens. Les magasins généraux deviennent alors, après 1919, une usine de la Société anonyme d'éclairage et d'applications électriques (fabrication de lampes de mineurs située dès 1898 rue Constant-Dutilleux), appelée par la suite Arras Maxéi lors de sa fusion avec la manufacture de machines auxiliaires pour l'électricité et l'industrie de Neuilly-sur-Seine. C'est aujourd'hui la Cité Nature, centre d'exposition sur l'environnement et l'agro-alimentaire.

L'édifice, témoignage unique de la vie industrielle et des technologies de pointe en matière de mécanique et d'applications électriques depuis la Première Guerre mondiale, est inscrit à l'Inventaire au titre du patrimoine industriel.

L'utile et l'agréable au service des civils

La municipalité décide aussi de réaliser des équipements collectifs inexistantes et d'agrandir ceux qui étaient à l'étroit à l'intérieur de l'ancienne enceinte.

En premier lieu, s'impose l'étude de l'emplacement de la gare, liée intimement à celle du plan général d'alignement. En effet, l'ancienne gare, édifiée en 1845 à l'époque de la création des premiers chemins de fer, ne pouvait plus faire face à l'accroissement incessant du trafic. Dès 1884, le conseil d'administration de la compagnie du Nord présentait à la ville un projet d'agrandissement général qu'elle réfuta. C'est donc le

démantèlement qui met fin à de nombreux pourparlers, et finalise la décision de la déplacer dans le prolongement direct de la rue Gambetta, à proximité de la zone commerciale. La question des intérêts du commerce est capitale, c'est le commerce qui assure la prospérité de la ville. En lui donnant les plus grandes facilités, l'emplacement est censé favoriser les affaires commerciales concentrées essentiellement dans les quartiers de la place du théâtre, de la petite place et de la grand-place. Le projet nouveau comporte trois entrées pour les marchandises : entrée principale placée presque à la porte Ronville sur les terrains militaires ; le commerce de la Basse-Ville est desservi par l'entrée avenue de la gare et celui des faubourgs par l'entrée existante des marchandises près de la route de Bucquoy. Le commerce trouve donc des avantages par ces facilités d'accès à la gare des marchandises.

Les trois passages à niveau de Ronville, de Saint-Sauveur et du cimetière sont remplacés par la construction des deux ponts supérieurs de Ronville et de Saint-Michel. La dépense totale est évaluée à 6,5 millions de F en 1890 et la part de la ville fixée à 300 000 F mais en réalité elle ne verse que 60 000 F à la compagnie du Nord, l'autre partie étant récupérée par la vente des 3 hectares 88 ares de terrains à la compagnie. Le projet est officiellement approuvé le 22 juin 1895 par la ville d'Arras et c'est à cette date que commencent les premiers travaux, divisés en deux groupes : terrassements et déplacement des voies puis construction des bâtiments. La nouvelle gare fut inaugurée le 30 octobre 1898 par le ministre des travaux publics.

L'année suivante, la ville d'Arras cède gratuitement à l'Etat une parcelle de terrain provenant des anciennes fortifications, située rue Gambetta, d'une contenance de

1895 m², pour l'édification aux frais de l'Etat d'un hôtel des postes et des télégraphes, où seront centralisés tous les services de direction d'administration et de recette, avantage certain pour la population arrageoise. Le 14 août 1899, E. Couturaud dresse le plan du bâtiment qui est inauguré le 5 octobre 1902.



Arras : le square du Méaulens. - 38 Fi 1301.

Etabli autour d'une source (bassin du Vivier) qui se jette dans le bassin du nouveau rivage, débouché du canal de la Scarpe, juste sous un énorme massif bastionné situé à l'est de la porte Baudimont, le square Méaulens (nom du quartier nord d'Arras-ville, contigu à Baudimont qui est dans Arras-cité) fut élaboré à la manière des Buttes-Chaumont à Paris, mais sur une surface moindre. Il devint le jardin Minelle, du nom du maire d'Arras (1903-1912) sous le mandat duquel les conséquences du démantèlement furent soldées.

Arras : la gare. - 38 Fi 1242.

Etablie 50 ans plus tôt plus à l'ouest, face à la courtine qui reliait la ville à la citadelle, la gare fut déplacée (pour la partie voyageurs) pour faire face à la porte Ronville et à la rue Gambetta prolongée, principale artère de la ville. Très endommagée lors de la Première Guerre mondiale, elle est reconstruite en 1919-1920 mais disparaît dans les bombardements de la Seconde Guerre mondiale.





Arras : Hôtel des postes. -38 Fi 1631.

L'établissement de squares et de jardins publics au cœur des villes était déjà regardée en 1861 comme une nécessité sous le double rapport de l'hygiène et de l'agrément. La commission du démantèlement décide d'aménager les abords des sources du Vivier et d'établir un jardin public autour des sources et sur le terre-plein de l'ancienne porte Méaulens. C'est à nouveau E. Couturaud qui se charge du projet et propose un plan d'aménagement du jardin le 25 février 1898. L'opération, jointe à des travaux de voirie indispensables par la suppression de rues ou parties de rues reconnues inutiles, ne représente qu'une dépense proportionnellement minime. Elle a, en outre, l'avantage de valoriser les terrains voisins et de doter le quartier populaire de la porte Méaulens, déshérité par le passage du Crinçon, égout naturel au cœur des murs, d'un square embelli par la présence des sources que l'architecte propose d'agrémenter de rocailles et de nombreuses plantations¹.

Par ailleurs, en 1894, le jardin botanique, qui se trouvait au jardin du palais Saint-Vaast², est réuni au square des allées et clôt la partie de ce jardin touchant aux dépendances de la citadelle, qui côtoie aussi le premier équipement sportif de la ville.



Arras : monument du Souvenir français (boulevard Carnot). -38 Fi 611.

Complété des monuments Legrelle et Lenglet, le boulevard Carnot devient un véritable boulevard de la mémoire.



Arras : Le vélodrome. - 36 Fi (collection Lecoinge).

Le 7 juin 1895, la ville d'Arras concède à la société du « Cyclist Club artésien » la jouissance pendant 30 ans d'un terrain situé à l'extrémité du boulevard Vauban, destiné à l'établissement d'un vélodrome et à l'organisation de jeux de plein air. Cet aménagement répond au besoin d'une grande partie de la population et les propositions de la société sont avantageuses. Elle s'engage en effet à prendre en charge les travaux de nivellement, d'aménagement et de clôture tout en réservant à la ville, pendant toute la durée de la concession, le droit de disposer du terrain pour l'organisation de fêtes municipales. Par ailleurs, cet espace de loisirs ne pouvait que mettre en valeur les terrains voisins. Le vélodrome est transformé en stade. Après la mort d'Eugène Degouve, président du Racing Club d'Arras en 1925, le comité décide de lui donner l'appellation toujours actuelle de stade Eugène-Degouve en hommage à ce sportif accompli, membre du club depuis 1904.

¹ L'aménagement d'un jardin public sur la tenaille du nord-est de la ville avait été projeté en 1903 mais le projet ne fut pas exécuté.

² Le jardin du palais Saint-Vaast, acquis par la ville en 1831 (ainsi que la moitié des vastes constructions) attirait un grand nombre de promeneurs. Il fut affecté en majeure partie à l'établissement d'un jardin botanique utile aux élèves de l'école de médecine d'Arras, au détriment du public qui ne tarde pas à regretter la nouvelle affectation. Il fut donc rendu au public, transformé en square après transfert du jardin botanique réuni au square des allées en 1894.

Des aménagements tardifs

Les nombreuses transformations qu'imposait une nouvelle charte hospitalière¹ en 1943 ainsi que la mise en vigueur des assurances sociales, puis de la Sécurité sociale, tendant à ouvrir l'accès des services hospitaliers à tous imposèrent la création d'un nouveau centre hospitalier qui remplaça l'hôpital Saint-Jean.

La ville achète un terrain d'une superficie de 6953 m² faisant partie du domaine militaire et dépendant d'un ancien champ de tir au lieu-dit Baudimont. L'hôpital est construit face au dernier bastion d'Arras, sur un nouveau boulevard au nord-ouest qui prend le nom de l'archiviste départemental et ancien secrétaire général de la mairie d'Arras, Georges Besnier. Le projet, retenu le 5 janvier 1951, ne voit son aboutissement qu'en octobre 1960, la construction et l'équipement ayant été poursuivis de 1954 à cette date.

A la même période, le lycée Lazare-Carnot, sur le boulevard Sadi-Carnot, prend la place de la caserne Lévis (anciennement caserne d'Héronval et terrain des Arbalétriers), remise par le service du génie à celui des domaines en 1927. Une année plus tôt, la ville d'Arras avait déjà fait part de son intention d'acquérir cet immeuble et les terrains en dépendant pour y créer une école professionnelle de commerce et d'industrie. Elle concrétise son projet en 1928 pour la somme de 500 000 F tout en se chargeant des frais résultant du transfert à la caserne Schramm des services militaires évincés. A côté, un grand bâtiment en rotonde est élevé au carrefour Sainte-Marguerite pour agrandir le lycée de jeunes filles de la rue Gambetta, autrefois couvent des ursulines qui occupaient l'ancien monastère des grands carmes.

Près de la citadelle, au sud-ouest de la ville à l'ancienne porte d'Amiens, l'Imperial War Graves Commission construit le cimetière et le mémorial aux soldats britanniques tombés dans la région pendant la Grande Guerre sur l'actuel boulevard Charles-de-Gaulle (ex-boulevard de Newcastle). Ce monument, construit avec l'assentiment du gouvernement français et de la municipalité d'Arras, se trouve à l'entrée du cimetière sur un terrain concédé à perpétuité et commémore les noms des officiers et soldats qui n'ont pas de sépulture connue.

Si l'on considère le vieil Arras des fortifications de 1880, circonscrit par la ceinture des boulevards actuels, on peut dire que la ville a pris une extension considérable au niveau de sa surface sans connaître pour autant la croissance démographique et industrielle escomptée. Toutefois, cet espace agrandi, embelli, assaini, bénéficiant de l'éclairage électrique généralisé et d'une voirie en constante amélioration et enfin doté de nombreux services permet à l'agglomération arrageoise de concilier sereinement une vocation première commerciale, administrative, religieuse et bourgeoise avec un environnement industriel axé sur les banlieues.

Chantal DELEPOUVE

Tous les documents qui ont servi d'illustrations appartiennent aux collections des archives départementales du Pas-de-Calais.



Lycée Lazare Carnot. - Cliché D. Chapon.



Lycée Gambetta. - Cliché D. Chapon.

¹ Elle consacrait l'évolution du rôle dévolu aux hôpitaux publics. Ces établissements, jusqu'alors essentiellement charitables, devaient être exploités selon des méthodes analogues aux institutions commerciales ou industrielles, par suite de l'admission de malades payants. Cette transformation accompagnée de l'afflux des malades grâce aux nouvelles mesures sociales nécessitait une modernisation des services dans un espace adapté. La création du nouvel hôpital marque une nouvelle étape dans l'évolution hospitalière à Arras.

**ABONNEMENT
à reproduire
sur papier libre**

**Prix : 2€ à l'unité
ou 6€
(frais de port compris)
pour 4 numéros**

Histoire & Mémoire - Bulletin d'information trimestriel édité par les Archives départementales du Pas-de-Calais : 1, rue du 19 Mars 1962 - 62000 DAINVILLE - Tél. : 03 21 71 10 90
Directeur de la publication : Dominique DUPILET - Rédacteur en chef : Jean-Eric IUNG - Coordination : Lydia HUGUET
Iconographie : Archives départementales du Pas-de-Calais sauf mention particulière - Conception : Direction de la Communication - Imprimerie : Chartrez, St Nicolas lez Arras
Tirage : 2500 exemplaires - ISSN 1254.1184 - Dépôt légal : 4^e trimestre 2007 - © Les Archives départementales du Pas-de-Calais - 2007

Nom : Prénom :
Adresse :
Profession :

Les chèques sont à libeller à l'ordre de Monsieur le payeur départemental du Pas-de-Calais et à adresser à :
Archives du Pas-de-Calais - Madame la chargée des actions culturelles - 12, place de la préfecture - 62018 ARRAS CEDEX 09