

Michèle Virol et Jean Boucon Romain Bourson

18 septembre 2008

Vauban et la ville : un héritage à gérer

Metz, 18 septembre 2008 Café géographique animé par :

- . Michèle VIROL, Maître de Conférences d'Histoire Moderne, habilitée à diriger des recherches, Université Paris Sorbonne (Paris IV-IUFM)
- . Jean BOUCON, professeur agrégé d'histoire-géographie au collège Vauban de Longwy.

Après avoir rappelé le programme de la saison 2008-2009 des Cafés Géographiques de Metz, Jean Salque, président de l'Association, présente les intervenants, dont la spécialité est l'œuvre de Vauban. Michèle Virol a notamment publié « Vauban, de la gloire du Roi au service de l'Etat » aux éditions Champ Vallon (2003, rééd. 2007) et a dirigé l'édition critique des « Oisivetés de monsieur de Vauban » (octobre 2007) et Jean Boucon « Sur les pas de Vauban en Lorraine » aux éditions Serpenoise (octobre 2007).

Cette intervention à 2 voix commence par celle de Michèle VIROL.

Afin de mettre en évidence l'héritage légué par Vauban en termes d'espace et d'aménagement urbains, Michèle Virol invite à retenir trois particularités de sa carrière au service du roi Louis XIV : il sert comme ingénieur du Roi et réalise des aménagements urbains, il accède à la charge de commissaire général des fortifications et change d'échelle en agissant sur l'ensemble du territoire, il développe et argumente sa pensée dans de nombreux écrits. Du terrain à la théorisation, Vauban invite à un parcours de géographe « aménageur ».

Sébastien le Prestre (1633-1707), plus connu sous le nom d'une terre familiale du Morvan, Vauban, est un gentilhomme entré dans la carrière des armes à 17 ans. Sans fortune et donc incapable d'acheter une compagnie, il obtient un brevet d'ingénieur du Roi à 22 ans, ce qui l'engage dans les principaux sièges du début du règne. Après la prise de Lille en 1667, il présente un projet de citadelle pentagonale qui est accepté. Désormais soutenu par le jeune secrétaire d'Etat à la guerre, le marquis de Louvois, il va déployer ses talents d'architecte de la fortification bastionnée, adaptant au terrain et aux circonstances un système de défense rasante que les ingénieurs italiens du XVI^e siècle avaient contribué à imposer en Europe.

Le chantier de la citadelle de Lille (Vauban sera gouverneur de cette ville dès 1668) permet de mettre en évidence les enjeux d'une construction défensive dans un espace urbain dense aux activités économiques variées et menacées par les expropriations, ou par les dérivations et captations du réseau hydrographique à des fins d'inondation défensive. Tout en surveillant la construction, Vauban va réfléchir à l'intégration de la citadelle à la ville existante en réglant démolitions, nouvelles constructions urbaines et travaux de voirie. Les responsabilités de l'ingénieur qui intègrent dessins, mesures précises du toisé afin d'établir le devis avant l'ouverture du marché public à des entrepreneurs puis la surveillance des travaux permettent à Vauban d'avoir une approche globale d'un chantier, de la vie économique locale mais aussi des conflits de pouvoir entre les magistrats urbains et le pouvoir royal. L'aménagement d'une place-forte qui inscrit le monopole de la violence dévolu au pouvoir royal dans un espace urbain préexistant ou dans un espace nouvellement conquis a été pour Vauban une école

d'observation et de réflexion. Il a compris la nécessité de prendre en compte globalement un aménagement associant coût de l'entreprise, négociations avec les pouvoirs locaux, mais aussi enjeu symbolique (ainsi à Brest, il entrera en conflit avec les Jésuites dont l'église est sise sur le point le plus haut, place qu'il veut réserver à l'église du roi).

Appelé sur tous les fronts terrestres et maritimes, sous le contrôle de Louvois et de Colbert, l'ingénieur va déployer ses talents pour réparer, créer mais aussi démolir les places et villes que Louis XIV conquiert, fonde ou perd au gré des guerres qui se succèdent tout au long du règne (rappelons que le roi a confessé sur son lit de mort « avoir trop aimé la guerre »).

Des arsenaux de Toulon, Rochefort ou Brest aux villes nouvelles de Longwy, Montdauphin (Hautes-Alpes) ou Montlouis (Pyrénées Orientales), Vauban, qui a appris son métier auprès du chevalier de Clerville, avant de lui succéder en 1678 comme commissaire général des fortifications, gère tous les aspects des aménagements des chantiers des places-fortes, dirige les ingénieurs et bien sûr décide des aspects techniques des sièges. Celui qui a conduit plus de 53 sièges et a pour maxime « De la sueur plutôt que du sang » souhaite protéger les hommes lors des attaques des places (par exemple grâce aux « parallèles » d'attaque qu'il fait creuser pour la première fois lors du siège de Maastricht en 1673 (où périt d'Artagnan)), et surtout imposer une méthode rationnelle qui repose sur l'organisation et l'obéissance de tous à un commandement.

Ses déplacements dans tout le royaume (à cheval, en voiture de poste ou en basterne) pour rejoindre toutes les frontières dont il surveille les défenses lui permettent de connaître la variété des provinces, leur richesse et leur pauvreté, l'état des routes et des voies d'eau, lui donnant assez rapidement une approche générale de l'ensemble. Il appréhende la France comme un territoire, souhaitant que le roi fasse « son pré carré » (lettre à Louvois de Janvier 1673) c'est-à-dire délimite clairement les frontières afin de les défendre, notamment de la mer du nord au Rhin par deux lignes de treize places-fortes reliées entre elles. Cette conception d'une défense organisée et pensée pour tout le royaume atteste du changement d'échelle que Vauban opère : penser globalement la défense en l'associant à la logistique, aux revenus et à la population disponible dans le royaume, penser globalement l'économie en rendant les provinces solidaires les unes des autres, penser le développement des villes en étroite relation les unes avec les autres.

Vauban a associé ses nombreuses actions (le terrain) à une réflexion dont ses nombreux écrits attestent. Correspondance et mémoires permettent de suivre sa pensée sur l'aménagement d'une place-forte, d'une ville ou du royaume, voire des colonies notamment d'Amérique. Les ingénieurs sont pour lui des techniciens compétents et les auxiliaires d'une politique royale d'aménagement. Ils peuvent réaliser des descriptions précises des lieux, lever des cartes, procéder à des dénombrements de population et de richesses, évaluer les coûts des aménagements, passer les marchés et réaliser de nombreux travaux. Par exemple, le développement des voies d'eau auquel il est très attaché, notamment lors de la construction du canal de la Bruche pour apporter le grès des Vosges sur le chantier de Strasbourg, lui semble un vecteur essentiel de l'aménagement d'une province (voir son mémoire sur le canal du Languedoc). A ce titre, il écrit que le pouvoir royal doit en assurer la décision mais aussi l'investissement utile à tous, et non dépenser des sommes folles dans des projets extravagants comme la construction de l'aqueduc de Maintenon (qui ne sera jamais achevé) pour alimenter les fontaines des jardins de Versailles.

Vauban l'homme de terrain, des chantiers des places-fortes et des villes neuves, des écluses et des ports, a essayé d'uniformiser et de normaliser les techniques de construction dans le domaine des matériaux (briques aux mesures définies), des techniques (application du mortier), des formes (modèle de « porte Vauban » qui évolue ensuite selon la charge symbolique qu'on veut lui attribuer : l'ennemi doit être impressionné par la porte) et de la conception des places fortes (ouvrages à corne, citernes, casernes, magasins à poudre etc...) a voulu persuader la puissance publique de la nécessité d'intervenir sur l'espace du royaume. Il a conceptualisé le territoire, appelé de ses vœux des mesures et une quantification précise, une représentation cartographique détaillée et envisagé quelques actions d'aménagement pour l'intérêt commun. Il a soulevé de nombreuses questions qui continuent à intéresser aujourd'hui le géographe.

Vauban laisse donc derrière lui un héritage précieux, des écrits et des réalisations de pierre dont 12 sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco.

Michèle VIROL passe ensuite la parole à Jean BOUCON pour son intervention centrée sur la Lorraine.

Jean Boucon commence par rappeler que 10 villes en Lorraine ont été aménagées par Vauban, ainsi que 3 villes dans la partie voisine de l'Allemagne, 2 en Belgique proche et 1 au Luxembourg. La première difficulté pour gérer un tel héritage est celle de la pression foncière et immobilière qui s'exerce dans ces villes et qui fait qu'une partie de l'héritage a été détruit pour « faire de la place ». Les fortifications occupent en effet de vastes espaces qui coûtent cher à aménager. De leur côté, les casernes sont peu fonctionnelles. La crise économique lorraine fait que peu d'argent est consacré à l'aménagement et à la restauration du patrimoine militaire. Voici quelques éléments concernant les différents sites en suivant la chronologie de la carrière de Vauban.

I/ La carrière de Vauban commence en Lorraine

- Montmédy a été fortifiée par Charles-Quint. Le jeune Vauban se distingue lors du siège de 1657. Par ses futurs travaux, il a contribué à 20% des fortifications de la cité haute. On peut suivre un circuit sonorisé et visiter le très intéressant musée de la fortification.
- . Nancy : les fortifications ont été démolies en 1661 par Vauban puis reconstruites en 1672. Le bastion d'Haussonville est aujourd'hui intégré au musée des Beaux Arts.
- . Thionville : les fortifications datent de l'époque espagnole mais Vauban les améliore, en particulier par un pont couvert sur la Moselle. Aujourd'hui, le bastion de Luxembourg en briques a été restauré.

II/ La frontière avance (1679-1680)

Après le traité de Nimègue, Vauban construit 3 villes neuves dans la région sur la 1^{ère} ligne de la nouvelle frontière. Outre Longwy, il s'agit de Sarrelouis et Phalsbourg.

- . Sarrelouis avec son plan en étoile est la sœur jumelle de Longwy. Le « ring » suit le tracé des fortifications. Une caserne de l'époque de Vauban a été reconvertie en logements. Lors de travaux récents, une partie des remparts a été exhumée.
- . Phalsbourg : Il reste les deux portes ; une caserne a été réaménagée en logements et accueil des services.
- . Bitche : les fortifications construites par Vauban ont dû être démolies en 1698. Elles ont été reconstruites par Cormontaigne à partir de 1737 à l'emplacement des fondations de Vauban ;

cette citadelle est la plus visitée en Lorraine devant celle de Montmédy.

. Hombourg en Sarre : depuis 1981 des travaux ont permis de dégager les ruines. Un circuit touristique a été réalisé : panneaux sur l'ouvrage à cornes, la caponnière....

. Bouillon : Vauban réaménage le château médiéval et fortifie la ville basse en préfigurant son « deuxième système ». Un archéoscope a été créé à vocation touristique.

III/Une nouvelle avancée (1680-1688)

. Luxembourg. Après le siège en 1684, Vauban renforce les fortifications de la ville. La citadelle devient actuellement la nouvelle cité judiciaire de Luxembourg. Des destructions ont été faites à cause de l'énorme pression foncière dans cette capitale européenne riche et convoitée. Mais, d'un autre côté, on exhume et on reconstruit même les anciens remparts. Un circuit Vauban a été mis en place. Les forts de Grünewald ont été restaurés autour du Musée d'Art Moderne de l'architecte Pei. Les casernes du Rham sont en cours de réaménagement.

. Mont-Royal : Cette 4^e ville neuve a été construite par Vauban à partir de 1687 puis démolie 10 ans plus tard après le traité de Ryswick. Depuis les années 30, des fouilles ont été entreprises. Aujourd'hui un circuit accrobranches a été aménagé dans cette ville engloutie.

IV/Le repli et la deuxième ligne (1688-1703)

. Namur est assiégé par Vauban en 1692 pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg. L'arsenal construit par Vauban a été transformé en restaurant universitaire. Plusieurs circuits d'interprétation guident les visiteurs dans une découverte très vivante de la citadelle.

. Marsal : des panneaux permettent de découvrir les vestiges des fortifications. La caserne de Bourgogne a été transformée en logements.

. Verdun : Vauban renforce la citadelle et construit de nouveaux remparts autour de la ville. Le pont écluse Saint-Amand a conservé son système de manœuvre d'origine. Plusieurs circuits touristiques ont été mis en place..

. Toul : ses fortifications sont les dernières construites par Vauban en Lorraine (1700). Elles ont fait l'objet de travaux importants de réhabilitation avec un projet de circuit de promenade en barques.

. Metz : où Vauban a aménagé par exemple la corne de Chambière. Mais la plupart des travaux projetés par l'ingénieur de Louis XIV seront réalisés, après sa mort, par Cormontaigne.

V/ L'exemple de Longwy

Parmi les 160 fortifications sur lesquelles Vauban a travaillé, Longwy a une place tout à fait originale : elle fait partie des 9 villes construites ex nihilo par l'ingénieur de Louis XIV qui traduisent le mieux ses conceptions de la cité idéale

A Longwy, c'est le Roi qui décide de l'emplacement de la ville neuve et Vauban s'en remet à cette décision. L'enceinte forme un hexagone. Le plan en damier est centré sur la place d'armes. La ville révèle un urbanisme très réfléchi et fonctionnel : elle est équipée de tous les éléments nécessaires pour la vie des soldats et des civils.

A la suite du siège d'août 1914, la cité haute a été reconstruite après la Première guerre mondiale en respectant la trame des rues. Aujourd'hui, il reste 3 côtés des fortifications. Le tourisme est un enjeu majeur de la reconversion : le puits de siège accueille d'ailleurs l'office de tourisme de Longwy depuis 1991.

L'inscription à l'Unesco a été précédée par de multiples actions de mise en valeur. En 1993 a été créé un sentier-découverte des fortifications. L'entretien des murs est effectué chaque année par une entreprise du Jura utilisant la technique des alpinistes. La Porte de France a été restaurée. En 2006-2007, Longwy a été choisi pour être candidate à un classement au patrimoine mondial de l'Unesco avec 13 autres sites français unis dans le « réseau des sites majeurs ». L'inscription au patrimoine mondial a eu lieu en juillet 2008. Cette inscription donne un nouvel élan. Le premier acte pendant l'été 2008 a été le dégagement de la contrescarpe de Vauban enterrée dans le secteur de la porte de Bourgogne et la mise en valeur des contremines. Un enjeu important pour l'avenir est de mieux lier la ville et la zone des remparts qui constitue un poumon vert. Et d'animer ce patrimoine, de le rendre vivant au service de la population.

En conclusion, Vauban apparaît ,tout particulièrement dans les études récentes, comme un urbaniste ayant l'intelligence du territoire. Aujourd'hui, cette zone partagée entre quatre pays se trouve au cœur de l'Europe. Elle correspond pour une large part à la “Grande Région” qui lie la Lorraine, le Luxembourg, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat pour l'Allemagne, ainsi que la Wallonie pour la Belgique. Ce patrimoine militaire, qui témoigne de nos divisions, aide à mieux comprendre notre passé et notre histoire commune et devient un symbole de paix. Les seize sites aménagés par Vauban en Lorraine et dans les régions voisines de Belgique, du Luxembourg et d'Allemagne, et d'autres liés à son histoire, comme Clermont-en-Argonne ou Stenay constituent un patrimoine particulièrement intéressant. La mise en réseau de ces villes peut devenir demain une belle réalisation permettant de mieux découvrir notre environnement urbain, notre espace transfrontalier et notre culture commune.

Compte rendu : Romain Bourson