L'esplanade à Lille : l'espace multiple de l'eau dans la ville (1858-1900)

The Esplanade in Lille: many functions for a space linked to the water in the city (1858-1900)

Die Esplanade von Lille : Werdegang einer Wasserstraße in der Stadt (1858-1900)

Léonard Bourlet

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/235>

DOI : 10.4000/lha.235

ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 10 juin 2010

Pagination : 25-34

ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Léonard Bourlet, « L'esplanade à Lille : l'espace multiple de l'eau dans la ville (1858-1900) », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 19 | 2010, mis en ligne le 10 juin 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/235> ; DOI : 10.4000/lha.235

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Tous droits réservés à l'Association LHA

L'esplanade à Lille : l'espace multiple de l'eau dans la ville (1858-1900)

The Esplanade in Lille: many functions for a space linked to the water in the city (1858-1900)

Die Esplanade von Lille : Werdegang einer Wasserstraße in der Stadt (1858-1900)

Léonard Bourlet

- 1 Lille est, au XIX^e siècle, une place militaire de premier plan (ill. 1). Elle appartient à la ligne de défense de la frontière nord de la France et, à ce titre, le rôle de l'Armée sur l'urbanisme de la ville est essentiel. Lors du remaniement des places françaises par Napoléon III, Lille demeure en première classe, quand la plupart des villes du pays sont déclassées.

III. 1 : Projet de plan de la ville de Lille agrandie présenté par la commission chargée de l'étude du plan d'alignement, 1858.

Arch. dép. Nord, 56 Fi 497 ¹

Cl. L. Bourlet.

- 2 Mais d'abord, rappelons comment se définit une esplanade et quelles sont les caractéristiques propres à celle de Lille. L'Esplanade est un espace géographique formant une aire libre et dégagée que son statut de zone militaire isole de l'ensemble urbanistique dans lequel il se trouve. Sa vocation première consiste à servir de champ de manœuvre à l'armée, lors d'exercices. Sa constitution en zone dégagée lui permet également d'être un élément-clé dans le système de défense de la ville. À Lille, l'Esplanade se situe entre la citadelle, le centre urbain et la Deûle, ce qui lui a permis de développer d'autres fonctions. L'analyse des différents moyens de mise en œuvre de cet espace fluvial permet de décrire les liens qui se sont tissés entre ville et eau.
- 3 III. 2 : Plan annexé à la conférence sur les rectifications de la Deûle et de la route impériale n° 42 à Lille en conséquence de l'agrandissement de la ville, 22 décembre 1860.

Arch. dép. Nord, 66 J 1496

Cl. L. Bourlet.

- 4 L'Esplanade lilloise possède la particularité d'être traversée par la Moyenne Deûle, section du cours d'eau qui forme un unique bief à l'intérieur des limites de la ville (ill. 2). C'est cette partie de la Deûle qui prête le plus à modifications et à confusion. En effet, l'emprise des terrains autour de la Deûle se caractérise par une superposition de propriétés foncières et d'activités qui ne se recoupent pas, même au niveau du droit, celui-ci s'appliquant différemment selon les servitudes liées au système de défense, et ce jusqu'à l'intérieur de la ville. Pour l'ensemble des berges de la moyenne Deûle, qui font partie, après l'agrandissement de 1858, de l'Esplanade au sens large (c'est aussi le moment où celle-ci est spatialement la plus grande), les terrains ont appartenu ou ont été achetés par la ville à des particuliers à la suite d'expropriations puis remis gratuitement aux militaires et soumis à des servitudes contraignantes. S'ajoute à cela le statut problématique de la Deûle, rivière et canal, qui engendre un débat sur la légitimité de jouissance et d'exercice de prérogatives de l'État – par l'intermédiaire de l'Armée et des Ponts et chaussées – ou des riverains. Sur l'Esplanade, elle s'exprime par la puissance militaire, qui a su s'imposer dans les questions urbaines liées à l'eau dans cette ville.
- 5 Élément éminemment structurant de la ville et de l'espace traversé par l'eau, l'Esplanade joue un rôle social essentiel pour les habitants de Lille parce qu'elle rassemble. En outre, toutes les problématiques liées à la Deûle, qui la traverse et la sépare en deux¹, se répercutent sur elle, et notamment ce qui concerne les rapports entre administrations. Enfin, c'est le cadre de nouveaux aménagements autour de la voie navigable avec les promenades, lieux de loisirs civils comme l'Esplanade, sur laquelle elles débordent largement, et en même temps lieux hybrides fabriqués, car créés sur un territoire à l'origine uniquement dédié au transport fluvial.
- 6 L'Esplanade suit les évolutions de la voie d'eau et est modelée en fonction des tracés du bief intra-muros. Espace véritablement libre, seul vaste vide de la ville, à l'écart par sa situation sur la rive gauche principalement, que représente-t-il pour l'Armée, la municipalité, et dans l'esprit des habitants de Lille ? Les uns et les autres la voient très

différemment, ce qui en fait un lieu complexe mais essentiel pour la vie civile aussi bien que militaire.

Rapports entre administrations

- 7 L'Esplanade demeure symptomatique des rapports et des équilibres qui se jouent entre les divers acteurs de l'urbanisme. Elle illustre les relations entre municipalité, Génie militaire et Ponts et chaussées par la multiplicité de ses fonctions, mais surtout elle permet de connaître l'opinion du public sur son rapport à l'eau dans la ville de Lille.
- 8 Tous les intérêts s'entremêlent sur le territoire de la ville, aussi bien dessus, comme nous l'avons vu, que dessous : la distribution d'eau et l'organisation du réseau souterrain d'alimentation en eau sont l'objet, de même que sur l'Esplanade, de jeux d'équilibre. Ainsi, l'acquisition des terrains supplémentaires pour l'Esplanade, lors de l'agrandissement de 1858, est faite par expropriations opérées par la ville à ses frais avant que ceux-ci ne soient remis gratuitement à l'Armée pour l'usage exclusif de cette dernière. S'ensuivent nécessairement des tensions entre ces acteurs puisqu'une injustice de fait est créée par le pouvoir militaire sur les questions d'urbanisme.

Rectification de la moyenne Deûle

- 9 La rectification effectivement réalisée en 1864-1865 consiste à compléter « la ceinture d'eau » de la citadelle, déjà pourvue à l'ouest et au nord par ses propres fossés, et que la Deûle achèverait de protéger au sud et à l'est avec l'Esplanade. Cette étude suppose la reconstruction de l'écluse en amont de sa situation actuelle, l'adaptation de la route principale passant sur une berge et l'établissement de ponts fixes. Ce projet obtient l'aval des administrations qui y voient chacune leur intérêt : les militaires avec l'extension de l'Esplanade, la navigation avec une marge de manœuvre plus grande pour adapter les gabarits et rationaliser les transports par eau et le commerce – avec le remaniement total du port du Wault où le transit ne se fait plus puisqu'il devient un bassin fermé –, la ville qui conserve en son sein un vecteur de l'économie et en même temps satisfait une partie des exigences hygiénistes, par l'éloignement relatif de l'eau et surtout la suppression quasi complète de tout un quartier pauvre à ses portes, le faubourg de la Barre. L'Esplanade, combinée à l'eau, assure la défense de la citadelle aussi bien lors d'un siège extérieur qu'en cas de mouvement civil venant de la ville.
- 10 La rectification du canal entre sa nouvelle entrée dans la ville et le pont du Ramponneau a modifié en profondeur le quartier au sud-est de la citadelle et de l'Esplanade. Le faubourg de la Barre se situait sur la rive gauche, physiquement « coincé » entre la Deûle et la citadelle, et par conséquent en bordure d'Esplanade. Détruits en grande partie par le passage de la voie d'eau qui fend ce quartier en plein milieu, les terrains qui le constituaient sont intégrés à l'Esplanade militaire sur la nouvelle rive gauche, ou intégrés à la ville sur la rive droite. Jusque-là l'eau séparait, comme le rappelle l'ingénieur en chef Henri Kolb dans un rapport du 16 janvier 1863², la ville et la berge opposée considérée en trois entités distinctes :

Le champ de manœuvre, sur lequel se tiennent les fêtes et cérémonies publiques, ainsi [qu'] une partie très fréquentée des promenades [...], la citadelle dans laquelle sont casernés plusieurs régiments et qui renferme les principales dépendances du

service militaire, [...] le faubourg de la Barre, l'un des plus peuplés de la banlieue de Lille.

- 11 Pour l'ingénieur, il est évident que « les relations d'une rive à l'autre [étaient] incessantes ». On ne percevait pas une coupure mentale comme l'eau a pu en constituer une par la suite, dans la mesure où l'activité existait également répartie sur les deux berges communiquant en permanence. Et en même temps, vue comme séparation physique, la Deûle distingue un espace sous-entendu qui semble clairement défini pour l'auteur du rapport et ses destinataires entre « toute la partie habitée » et l'« autre », c'est-à-dire trois espaces aux fonctions déterminées et monolithiques. Ces derniers ne présentent pas de potentiel d'adaptation, restent compartimentés ; ils n'ont pas de cohérence géographiquement parlant ; c'est une rive hétérogène comprenant l'Esplanade définie comme un vaste espace utilisé par les militaires et les civils, polyvalent, mais un espace vide, non aménagé, utilisé néanmoins pour les grands événements et donc espace de partage.
- 12 Ici est mise en évidence l'élaboration d'une logique d'espaces, constituant à proprement parler l'espace fluvial de la Deûle à Lille, espaces qui sont diversement affectés par les travaux d'aménagement et par l'agrandissement urbain. L'étude des zones sous servitude militaire, de l'Esplanade et des promenades, du chemin de halage et des ponts permet de se poser la question de la cohésion de l'espace fluvial et de sa connexion à l'ensemble urbain.

Navigation et port

- 13 Le port Vauban se situe également sur l'Esplanade, ce qui met en jeu des relations directes entre la navigation et le Champ-de-Mars. Dès 1868, la municipalité, qui a intégré ce complexe lors de l'agrandissement, cherche à l'étendre en creusant un nouveau bassin plus grand dans le port Vauban. Cet endroit se révèle très stratégique puisqu'avec la proximité de la route n° 42 de Lille à Boulogne, particulièrement fréquentée, un véritable nœud de communications se développe dans la dynamique et le cœur de l'agglomération nordiste, et plus précisément sur l'Esplanade. Le maire de l'époque, Catel-Béghin, en a conscience, lui qui s'élève³ contre le refus du Génie militaire – encore une illustration de l'influence de l'Armée en matière d'urbanisme – d'autoriser cette construction, car elle empiète sur les terrains militaires de l'Esplanade. Celle-ci se déploie sur les deux rives de la Deûle, quand bien même la rive droite n'a jamais été considérée ni par la ville ni par la population comme relevant des autorités militaires. Et de fait, une certaine tolérance s'y était installée qui permettait l'usage des terrains appartenant aux militaires par la ville de Lille en échange d'un loyer. En outre, le maire rappelle que ce qui est construit est considéré comme propriété de la ville, même si le bâti est sis sur un terrain propriété de l'État.
- 14 Les sources ne précisent pas l'issue, favorable ou non à la ville, de ce contentieux mais on distingue déjà une nuance dans les décisions prises concernant des entreprises urbanistiques : dans le dernier quart du XIX^e siècle, du moins au niveau des pouvoirs décisionnels entre les acteurs administratifs, les militaires cèdent du terrain et leur légitimité à régenter les questions d'urbanisme est remise en cause.

Les promenades

- 15 Nous pouvons associer à l'Esplanade, par leur proximité géographique et leur importance pour la ville entière, les promenades (ill. 3) qui jouent le rôle d' uniques poumons verts d'une cité dont l'augmentation de la densité de population ne connaît qu'un répit transitoire grâce à l'agrandissement urbain⁴. Ces espaces verts, installés sur les glacis de la citadelle et sur le chemin de halage de la Deûle, assurent une respiration à la ville, tout en cherchant à prendre prise sur le moins de terrains possible. La circulation exerce son influence sur l'aménagement et la perception de cet espace. Chevaux, piétons et voitures parcourent ces lieux et leur impriment leur mouvement. Un équilibre se crée entre l'Esplanade et la Deûle.

Ill. 3 : Esplanade. La Deûle. Vue prise du pont du Ramponneau. Fin du XIX^e s.

Bib. mun. Lille, fonds Lefebvre, 13, 74

Cl. L. Bourlet.

- 16 L'Esplanade, trop limitée pour les pratiques militaires, voit les manœuvres se déplacer hors enceinte. Le lieu demeure libre pour une occupation municipale – qui reste, dans l'esprit de l'Armée, provisoire et destructible. Les promenades longeant la Deûle sur l'Esplanade se développent dans la deuxième moitié du XIX^e siècle dans ce cadre. La mairie cherche constamment à les étendre sur l'emprise des digues, chemins de halage ou glacis de la citadelle, ou sur l'Esplanade, endroit d'où la ville a été évincée, et qu'il semble relativement aisé de convertir en lieu de détente et de loisirs (ill. 4).

III. 4 : Esplanade. Lille. [Fin du XIX^e s.]

Bib. mun. Lille, fonds Lefebvre, 13, 56

Cl. L. Bourlet

- 17 L'enjeu est pourtant controversé : ce type de transformation de l'espace enferme l'endroit choisi dans cette fonction ludique. De même, que les activités économiques s'emparent de territoires urbains qu'elles cloisonnent, les lieux de loisirs imposent leur fonction unique. Certes, la cité a besoin de respirer et les promenades sont accueillies avec enthousiasme par le public tant que d'autres intérêts comme les transports commerciaux, par exemple, n'entrent pas en conflit. Il y a opposition entre l'espace-transport et l'espace-lieu de vie, qui trouve son illustration sur l'Esplanade.
- 18 Les projets d'extension des promenades sur les glacis de la citadelle⁵ précèdent par là les revendications d'appropriation, par la ville et ses habitants, d'espaces demeurés jusqu'à présent hors de leur contrôle. Il s'agit d'une véritable reconversion des ouvrages militaires assurant la protection extérieure de la citadelle. Étonnamment, à partir du début des années 1870, le ministère de la guerre n'y fait pas obstacle⁶.
- 19 Un inspecteur des travaux municipaux résume⁷ : « Le projet de la ville a pour objet l'agrandissement des promenades extérieures de la citadelle et la création de deux allées à voitures, l'une située au pied des glacis dans l'emplacement de l'allée actuelle des cavaliers, l'autre sur le haut des glacis et ayant son origine près de la porte d'eau ». Il n'y a pas de gêne du service de halage non plus, car les voitures « auront toujours la tendance à se rapprocher du trottoir et à s'éloigner de la vue de l'eau ». Il se montre tout à fait enthousiaste et soutient une nouvelle approche visuelle de l'eau et de l'Esplanade : « Vous remarquerez encore que l'allée du haut des glacis apportera une diversion très sensible à la circulation du bord de l'eau, parce que cette allée étant plus près de la ville et offrant

un trajet bien plus court et une vue plus agréable aux promeneurs, les voitures, les chevaux et les piétons s'y porteront plus volontiers. »

L'Esplanade, lieu de rassemblement

- 20 L'Esplanade demeure, même en évolution, un lieu essentiel de la vie publique. C'est l'unique endroit assez vaste de la cité qui permette les grands rassemblements populaires – l'Esplanade est plus grande que la Grand-Place –, et en particulier les fêtes (nationales et foraines, militaires et populaires). L'eau participe activement de l'ambiance puisque les événements se passent la plupart du temps de part et d'autre de la Deûle ou à proximité sur l'une des rives. En outre, l'accès à l'Esplanade depuis la ville ne peut s'effectuer qu'en traversant la voie d'eau. D'où des aménagements provisoires nécessités lors de ces occasions, et qui changent la physionomie du paysage fluvial.
- 21 La navigation est, par exemple, interdite pour les réjouissances de la fête nationale le 14 juillet⁸ ou lors de l'exposition internationale de Lille en 1902⁹. Les régates de la fête communale, les concours de natation et de bateaux nécessitent la demande auprès de la préfecture de la suspension spéciale de la navigation¹⁰, qui profite parfois aux travaux d'entretien ou d'aménagement du lit et des berges. En outre, et c'est ce qui montre l'influence de l'eau sur les rives et leur bâti, ou plutôt l'impact réciproque d'un lieu de vie à proximité du canal lorsqu'on se trouve au cœur d'une ville de cette taille, une deuxième raison implique l'arrêt de la circulation commerciale sur la voie d'eau : il s'agit des activités prévues le jour de l'événement sur les rives de la Deûle, et plus particulièrement localisées sur l'Esplanade et à ses abords immédiats. Les courses de chevaux – dans les prairies de Lambersart proches de la citadelle – et de vélocipèdes – sur le chemin de halage et les promenades – ainsi que l'afflux de population qu'attirent ces occasions de réjouissance obligent à mettre en place des structures provisoires telles que des ponts volants entre ville et citadelle afin de ne pas entraver les déplacements de foules incessants et de ne pas actionner sans arrêt la manœuvre des ponts permanents. L'eau crée alors un lieu hybride, étendu des deux côtés de la Deûle et au-dessus de celle-ci, qui rassemble la population dans une atmosphère joyeuse.
- 22 De surcroît, la densité humaine impose des zones de sécurité pour éviter tout accident lié au transport sur la voie d'eau. L'investissement et la pratique de ce territoire – esplanade et berges de Deûle – par les Lillois, créent une cohésion sociale. En cela, l'eau joue un rôle essentiel dans la mesure où elle participe symboliquement à la liesse liée aux festivités.
- 23 Les ponts tout autant que l'Esplanade sont des indicateurs de la perception du territoire. Et là encore, nous pouvons observer un mouvement contradictoire : la Deûle sert aussi bien de coupure que de lien. Et il est évident que la trajectoire transversale des déplacements reste prépondérante dans la ville, par le simple fait qu'il n'existe pas de voie de circulation importante longeant le cours d'eau ou à proximité qui reprendrait la direction sud/nord de celui-ci.

Lieu de défense et influence des militaires

- 24 Les zones de servitudes des fortifications concentrent une partie des contraintes de l'aménagement des berges de la Deûle puisqu'elles s'étendent, en raison de la configuration de la nouvelle enceinte et le déplacement du canal à proximité de la

citadelle, de part et d'autre de la voie d'eau. Elles existent à cause de la place, qui est classée militairement : parce qu'il y a classement, la servitude s'applique. Toute servitude se veut, dans son objectif, défensive. Trois zones de servitude militaire se superposent à partir du bord extérieur des fortifications¹¹.

- 25 À cette théorie juridique ne souffrant aucune exception, s'oppose la réalité, faite de compromis et de tolérances. Ainsi, la préfecture multiplie les autorisations portant sur les constructions, destinées à ne pas durer mais qui en fait demeurent. Les terrains des zones de fortifications, qu'on ne peut confondre avec les zones de servitudes, comprennent les terrains extérieurs annexes de la fortification, tels que les esplanades, avant-fossés et autres ouvrages défensifs. L'Esplanade appartient donc aux zones de fortifications qui s'intègrent dans la première zone de servitudes et sur laquelle s'appliquent en sus des contraintes militaires spécifiques. Cet espace demeure au début de la période étudiée un lieu contrôlé par l'Armée, ce qui change dans le dernier quart du XIX^e siècle.
- 26 Les servitudes posent problème sur l'Esplanade puisqu'elles y empêchent toute construction et gèlent en définitive l'espace ; or, cette réglementation n'est pas forcément justifiée ni légitime car les militaires eux-mêmes mettent en doute les capacités de défense de la citadelle, pour laquelle l'Esplanade joue le rôle de dégagement vers la ville. D'aucuns reconnaissent qu'invoquer la défense de la place et, surtout, de la citadelle seule, pour empêcher une construction est, en 1871 déjà, devenu obsolète¹². Des doutes sont émis sur la capacité de la citadelle à tenir s'il y a siège. Par conséquent, tout le système défensif, donc la Deûle et l'Esplanade, est remis en cause. Le fait que la Deûle coupe en outre l'Esplanade en deux la rend inutile pour l'opinion publique, puisqu'elle ne joue plus de rôle séparateur clair entre ville et espaces militaires et la rend gênante pour les militaires car elle empêche l'utilisation totale du champ de manœuvres. N'assumant aucune fonction (hors de la navigation) qu'on veut lui attribuer, la voie d'eau est jugée nuisible et, à ce titre, nous pouvons observer que la Deûle est perçue négativement. L'Esplanade s'en éloigne alors, pour faire corps avec la citadelle, son autre élément référent, se recentrant de ce fait sur la fonction militaire et justifiant le vide urbain.
- 27 Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les militaires perdent peu à peu leur légitimité et leur influence dans les questions d'aménagement de la Deûle et de l'espace urbain à Lille. Deux raisons le justifient : tout d'abord, le développement démographique et le dynamisme de l'agglomération en formation, mais surtout la disparition de toute pertinence et légitimité du système de défense. Ces éléments expliquent en partie la tolérance que l'on observe au tournant du siècle : alors que, dans les années 1860, l'absence de prises d'eau sur l'Esplanade marquait le territoire de l'Armée – quand sur la haute Deûle ces prises se multipliaient –, nous pouvons observer cinquante ans plus tard l'épanouissement des projets d'aménagement portés non par le Génie mais par la mairie de Lille.
- 28 L'Esplanade, par sa proximité avec la Deûle à Lille, est liée à l'espace fluvial et aux transformations urbaines. À la fois lieu de vie militaire et civile, elle accueille différentes pratiques en rapport avec les berges du cours d'eau, la ville et sa population : élément de défense en relation étroite avec la citadelle dont elle assure le dégagement, elle devient occasionnellement lieu de rassemblement, lieu festif, puis lieu de loisirs et de détente. Son évolution accompagne celles de la navigation et du commerce. Son histoire traduit enfin le déclin du pouvoir militaire dans ces domaines.

NOTES

1. . La rive droite de la Moyenne Deûle appartient aussi à l'Esplanade mais elle ne se distingue pas du tissu urbain de la ville, au contraire du Champ-de-Mars. Pour exemple, c'est sur cette berge qu'est rectifiée la route n° 42 de Lille à Boulogne, qui fait le lien entre les îlots construits de la cité et l'eau.
 2. . Arch. nat., F¹⁴ 6886, dossier 56 : rapport du 16 janvier 1863 par l'ingénieur Henri Kolb sur la reconstruction de la passerelle du Ramponneau à Lille.
 3. . Arch. dép. Nord, 66 J 1419, lettre du maire de Lille au ministre de la Guerre (1^{er} avril 1874).
 4. . Celui-ci est un demi-échec car il n'avait pas été prévu que les espaces annexés libres fussent si rapidement occupés.
 5. . Arch. dép. Nord, 141 J 529, lettre du maire de la ville de Lille à l'ingénieur de la Navigation Stoclet sur un projet de promenades extérieures (20 décembre 1882).
 6. . *Ibid.*, lettre du 28 avril 1873 du ministre de la Guerre, le général de Cissey, au directeur des fortifications à Lille.
 7. . *Ibid.*, note de l'inspecteur principal des travaux municipaux à M. Coyaux du service des voies navigables [s.d.].
 8. . Arch. dép. Nord, S 7056, lettre du 2 juillet 1889 du maire de Lille au préfet du Nord, demandant l'interdiction de naviguer et de stationner entre l'écluse de la Barre et la passerelle du bois de Boulogne à cause d'un concours de natation prévu le 14 juillet suivant. Accord des ingénieurs. Arch. dép. Nord, S 7057, même procédure administrative pour les années 1890, 1891, 1892.
 9. . Arch. mun. Lille, 2 H 2, demande du maire de Lille au colonel chef du Génie de connaître ses desiderata sur la manière de rendre le Champ-de-Mars à la manœuvre militaire après l'exposition terminée le 15 octobre 1902.
 10. . Arch. dép. Nord, S 7056, rapport de l'ingénieur ordinaire du 19 avril 1886, « proposant de prendre un arrêté relatif à l'interdiction du stationnement des bateaux entre le pont de Canteleu et la porte d'eau pendant les courses de l'hippodrome du bois de la Deûle ».
 11. . Arch. mun. Lille, 2 H 4, démantèlement de la place de Lille (1921) reprenant le décret des 10 août et 23 septembre 1853 sur le classement des places de guerre et des postes militaires, et sur les servitudes imposées à la propriété autour des fortifications.
 12. . Arch. dép. Nord, 66 J 1419, rapport sur une demande en permission de bâtir formée par le maire de Lille, remis le 16 octobre 1871 par le lieutenant-colonel commandant du Génie.
-

RÉSUMÉS

Cet article se penche sur les multiples usages de l'Esplanade à Lille et leurs évolutions dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Ces fonctions dépendent principalement de la Deûle, dont le bief, traversant la ville, coupe l'Esplanade. La fonction militaire de Champ-de-Mars et de défense de la citadelle qui la borde, devient de moins en moins évidente au cours de la période, et se transcrit

par le déclin d'influence de l'armée dans les questions d'aménagement de l'espace fluvial, et par conséquent de l'utilisation de l'Esplanade. Ainsi se développent les activités commerciales et de navigation – qui se traduisent physiquement par l'extension des ports – ou encore les loisirs, à travers les promenades sur les berges notamment. Enfin, l'Esplanade se révèle être un lieu de rassemblement participant de la cohésion sociale et de la vie urbaine, ce qui apparaît, entre autres, dans les fêtes et foires qui y sont organisées. À travers les évolutions de la Deûle et des aménagements urbains de ses berges au niveau de l'Esplanade, se dessinent les rapports continuellement contradictoires entre Lille et le cours d'eau.

This article focuses on the numerous uses of the Esplanade in the city of Lille, France, and their evolutions in the second half of the 19th century. They mainly depend on the Deûle river, which flows through the Esplanade inside the town. The military function of this space, including the defence of the citadel, is less and less clear during the period, and it can be underlined in the decline of the capacity of the army to make a decision in the urban debates. Consequently, its power on the esplanade becomes less strong and it allows the development of other uses of this riverine space, such as trade activities and navigation – physically transcribed in the extension of harbours – or leisure with the walking paths on the banks.

At last, the Esplanade reveals itself as a space for the community and its expression through the official and popular gatherings: the space becomes part of the social cohesion and city life. Analysing the evolutions of a space like the Esplanade allows to observe the urbanisation of the Deûle river and its banks, and the relations between Lille and its watercourse appear permanently contradictory.

Es handelt sich in diesem Aufsatz um die vielfachen Gebrauchsänderungen der Liller *Esplanade* in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Stadtentwicklung wird hauptsächlich von dem Fluss Deûle geprägt, dessen Umleitungskanal durch die Stadt verläuft und die *Esplanade* kreuzt. Deren frühere militärische Funktion als *Champ-de-Mars* und Verteidigungselement der angrenzenden Zitadelle lässt sich in diesen Jahren immer weniger erkennen, da die Armee an Einfluss über die Flussplanung und somit über den Gebrauch der *Esplanade* verliert. So entwickeln sich dort einerseits Geschäfts- und Schifffahrtsbetrieb, was die Ausdehnung der Häfen erfordert, andererseits Freizeitaktivitäten, die unter anderem die Ausstattung an den Uferpromenaden beanspruchen. Schließlich erweist sich die *Esplanade* als ein Versammlungsplatz, der zum sozialen Zusammenhalt und zum städtischen Leben beiträgt. So werden dort regelmäßig Feste und Messen veranstaltet. Durch die andauernden Änderungen an der Deûle und die urbanen Einrichtungen an deren Ufer hat sich so ein andauernder Dialog zwischen Lille und der Wasserstraße entwickelt.

AUTEUR

LÉONARD BOURLET

Léonard Bourlet est né en 1986. Il a obtenu sa licence d'histoire en 2007 à l'université Paris IV-Sorbonne puis son master d'histoire des techniques et de l'environnement en 2009 au Cdhte-Cnam (Paris) sous la direction d'André Guillerme. Parallèlement, il est élève à l'École nationale des chartes, où il soutient sa thèse d'école en 2010 (*Aménagement, paysage urbain et perception de l'eau. La Deûle à Lille (1858-1921)*) sous la direction de Jean-Michel Leniaud. Il poursuit actuellement en thèse de doctorat en co-tutelle (Cnam/Ephe). Il a participé à une journée d'étude organisée aux Archives nationales du monde du travail (9 mars 2009) sur les ponts construits par les ingénieurs français (publication prévue) ainsi qu'au III^e colloque international du Groupe d'histoire des zones humides (mars 2010). Adresse électronique : leonardbourlet@yahoo.fr