



HAL
open science

Les villes d'Alsace-Lorraine dans le contexte de l'essor urbain en Allemagne à la fin du XIXe siècle

Hélène Antoni

► **To cite this version:**

Hélène Antoni. Les villes d'Alsace-Lorraine dans le contexte de l'essor urbain en Allemagne à la fin du XIXe siècle. Architecture, aménagement de l'espace. Université de Strasbourg, 2019. Français. NNT : 2019STRAG034 . tel-04416252

HAL Id: tel-04416252

<https://theses.hal.science/tel-04416252v1>

Submitted on 25 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ÉCOLE DOCTORALE 519 Sciences Humaines et Sociales - Perspectives européennes

EA 3400 ARCHE - Arts, civilisation et histoire de l'Europe

THÈSE présentée par :

Hélène ANTONI

soutenue le : 12 décembre 2019

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : histoire de l'architecture

**Les villes d'Alsace-Lorraine dans le contexte de
l'essor urbain en Allemagne à la fin du XIX^e
siècle**

Volume 1/2

THÈSE dirigée par :

Mme CHÂTELET Anne-Marie

Professeure, École Nationale Supérieure d'Architecture de
Strasbourg

RAPPORTEURS :

Mme MAZZONI Cristiana

Professeure, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-
Belleville

M. BERTONI Angelo

Maître de conférences, Institut d'urbanisme et d'aménagement
régional, Université Aix-Marseille

AUTRES MEMBRES DU JURY :

M. JORDAN Benoît

Conservateur en chef du patrimoine, Archives de Strasbourg

M. LIPPERT Hans Georg

Professeur, Université Technique de Dresde

M. BOCQUET Denis

Professeur, École Nationale Supérieure d'Architecture de
Strasbourg

Remerciements

Je souhaite adresser mes sincères remerciements à Madame Anne-Marie Châtelet, qui m'a accompagnée et guidée tout au long de ces recherches. Ses conseils avisés et exigeants, sa disponibilité et son soutien ont été précieux et déterminants.

Ma gratitude s'adresse également aux personnes qui ont bien voulu accepter de siéger dans mon jury de soutenance : Madame Cristiana Mazzoni, Monsieur Angelo Bertoni, Monsieur Benoît Jordan, Monsieur Hans Georg Lippert, et Monsieur Denis Bocquet.

J'adresse une pensée reconnaissante aux personnels des services d'archives et des centres de documentation où ces travaux ont été menés, notamment celui des archives municipales de Strasbourg et de Metz qui m'ont accompagnée au cours de mes recherches et de mes dépouillements et m'ont permis de consulter des documents exceptionnels et inédits.

Ce parcours, je le dois également aux personnes qui m'ont accordé leur confiance sur le plan professionnel, Monsieur Éric Chenderowsky, directeur de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat, et Madame Valérie Maire, chargée de mission patrimoine à Strasbourg qui ont enrichi ma connaissance de la ville et son évolution par des approches pratiques du territoire.

Sommaire

Introduction	7
1) L'approche choisie.....	9
2) État de l'art.....	11
3) Sources utilisées.....	21
4) Plan de la thèse.....	23
Le contexte en Alsace-Lorraine après la guerre de 1870.....	27
1) Une annexion politique et stratégique.....	27
2) Les vicissitudes de la politique d'assimilation des populations.....	32
3) Les enjeux identitaires	35
4) L'organisation institutionnelle spécifique de l'Alsace-Lorraine dans l'Empire allemand	38
Partie 1 : Le développement d'un réseau de professionnels et la naissance de la discipline du Städtebau.....	41
I. Un modèle parisien pour les premiers pas de la discipline ?	43
1) La réglementation parisienne comme modèle pour les autres villes françaises	43
2) La mise en place de plans de régulation dans les villes françaises.....	46
II. Un urbanisme technique, la Stadt-Erweiterung (1860-1888) de Reinhard Baumeister	48
1) Reinhard Baumeister : ingénieur, fonctionnaire, enseignant	48
2) La première formalisation des principes de l'extension de la ville	51
3) Des principes entre l'usage et la règle	57
III. L'apport d'un regard esthétique (1888-1893).....	61
1) Une vision esthétique de la ville apportée par Camillo Sitte (1889)	61
2) Karl Henrici, la tentative de mise en œuvre pratique des idées de Camillo Sitte	63
IV. Josef Stübben et la publication de Der Städtebau.....	69
1) Le parcours professionnel de Josef Stübben avant 1904 (Aix-la-Chapelle et Cologne) : sa contribution au débat sur le Städtebau.....	69
2) Le plan d'extension de Cologne, une première confrontation pratique aux questionnements du Städtebau.....	71
3) L'œuvre écrite de Josef Stübben.....	75
V. Aperçu du paysage des réseaux professionnels	80
Partie 2 : Le plan d'extension de Strasbourg.....	84
VI. Strasbourg avant l'annexion de 1871	85
1) Le plan d'alignement	85
2) Les projets annonciateurs.....	87
VII. Le plan d'extension de Strasbourg	91
1) Une nouvelle situation politique, un nouvel espoir pour l'agrandissement de la ville ?	91
a) La mise en place d'un nouveau pouvoir politique	91
b) Le rapport Moltke (2 juin 1871) et une nouvelle configuration du pouvoir municipal	93
2) Les conditions générales du plan d'extension	97
a) Le nouveau périmètre de l'enceinte	97
b) L'implantation de la gare et de l'université (1872-1875).....	99
c) La cession des terrains militaires à la ville (1875)	103
d) La question de l'emplacement du port en suspens	104
3) La commission pour l'élaboration du plan d'extension : un débat à la fois politique et technique.....	104
a) Les trois projets soumis.....	107
b) Son fonctionnement	108
c) Première réunion : l'emplacement du port	110
d) Deuxième réunion : suite de la discussion sur l'emplacement du port et les aménagements des quais.....	112
e) Troisième réunion : la liaison de la porte de Pierre à la porte de Kehl et l'orientation de	

<i>la place impériale</i>	112
f) <i>Quatrième réunion : le quartier de l'université et la création d'un groupe de travail</i>	114
g) <i>Cinquième séance : différentes questions de voirie</i>	115
h) <i>Sixième réunion : questions diverses</i>	115
4) Les principales caractéristiques des projets	116
a) <i>Quatre thématiques d'analyse des projets</i>	116
b) <i>La validation du plan d'extension</i>	120
c) <i>Conclusion</i>	122
VIII. La mise en place du plan	124
1) Une première réglementation pour les nouveaux quartiers de Strasbourg	125
a) <i>La Bauordnung de 1879</i>	125
b) <i>La police du bâtiment et le cadre administratif</i>	131
c) <i>La Bauordnung de 1892</i>	136
d) <i>La Bauordnung de 1904</i>	138
e) <i>La Bauordnung et la loi régionale de 1910</i>	139
2) Les applications successives du <i>Bebauungsplan</i>	140
a) <i>Les premières constructions dans le cadre du Bebauungsplan de 1880</i>	140
b) <i>Karl Ott, un tournant esthétique et une nouvelle échelle de compréhension de la ville</i>	142
c) <i>Une nouvelle démarche dans l'aménagement urbain introduite par Fritz Beblo : le recours aux concours</i>	154
3) Le plan d'extension de Strasbourg dans le contexte du début de la discipline de planification urbaine en Allemagne	158
a) <i>Le plan de Strasbourg de 1880, une influence française ?</i>	158
b) <i>L'influence de Reinhard Baumeister</i>	160
c) <i>La réception du plan après 1880</i>	162
d) <i>Après 1900, les expositions</i>	163
e) <i>Conclusion</i>	165
Partie 3 : Les extensions des autres villes d'Alsace	169
IX. Le plan d'extension de Mulhouse (1895) : l'intervention de Stübben	170
1) Des projets précurseurs	170
2) Le rôle moteur de Strasbourg dans la législation sur la réglementation de bâtir	174
3) Carl Hack, un maire-administrateur pour Mulhouse, de nouvelles considérations urbaines.....	176
4) L'élaboration d'un plan d'extension et d'alignement pour Mulhouse (<i>Bebauungsplan</i>) en 1895	179
5) L'influence des concours de Munich et Vienne sur l'élaboration du plan de Mulhouse	185
6) Le devenir du plan d'extension de Mulhouse après son adoption en 1896	189
X. Colmar, un projet de <i>Groß-Stadt</i> ? (1901)	195
1) Une lente adaptation à la gouvernance allemande et les premières mesures réglementaires pionnières dans le Reichsland (1870-1892)	197
2) Les premières réflexions autour d'un plan d'extension de Colmar, l'expertise de Karl Kölle de Stuttgart (1896-1900).....	206
3) La place de la gare au cœur du projet du <i>Bebauungsplan</i> de Colmar (1898-1900).....	210
4) Le <i>Bebauungsplan</i> de Colmar : une ambition urbaine de <i>Groß-Stadt</i> ? (1901).....	214
5) Le quartier de villas <i>Hinter St. Peter</i> , l'unique réalisation du <i>Bebauungsplan</i> (1902-1915).....	220
6) Les bâtiments militaires en marge du plan d'extension de la ville	226
7) Une <i>Bauordnung</i> tardive (1912)	228
Partie 4 : Les extensions des villes du <i>Bezirk Lothringen</i>	233
XI. Sarreguemines, un plan d'aménagement morcelé	233
1) Des initiatives pour un projet ambitieux : une <i>Bauordnung</i> commune à toutes les villes d'Alsace-Lorraine	234
2) Un <i>Bebauungsplan</i> à petits pas	240
XII. La révision du projet d'extension de Thionville par Stübben (1901)	247
1) La langue, pierre d'achoppement avec le pouvoir allemand, le bras de fer entre la municipalité et le <i>Reichsland</i>	248
2) Un projet d'extension et de modernisation de la ville pour favoriser son intégration dans le <i>Reichsland</i>	250
3) Le devenir du plan après sa validation.....	260

XIII. La dernière extension urbaine en Alsace-Lorraine, Metz (1901)	266
1) Une première tentative de rédaction de <i>Bauordnung</i> (1890-1895)	267
2) Le bras de fer entre la ville de Metz et les autorités militaires : de la mobilisation citoyenne à l'intervention de l'Empereur (1890-1898)	273
a) <i>L'altercation entre la ville de Metz et les autorités militaires : la question des rayons de servitude</i>	274
b) <i>Des intérêts divergents (entre les autorités militaires et la ville de Metz) et la mobilisation municipale</i>	277
c) <i>L'impasse des négociations pour l'emplacement des gares de voyageurs et de marchandises</i>	283
d) <i>L'intervention de Carl Otto Gleim, ingénieur ferroviaire, pour débloquer les négociations</i>	286
3) La mise en place du plan d'extension de Metz et son évolution	293
a) <i>L'urgence de l'adoption d'une Bauordnung pour lancer les travaux de l'extension (1903)</i>	293
b) <i>La réalisation du plan d'extension de Metz</i>	296
Épilogue : les expositions d'urbanisme	307
Conclusion	315
- La mise en place d'une structure administrative au niveau communal	316
- La définition de textes réglementaires qui encadrent l'extension et sa mise en oeuvre	318
- Les différents intervenants (administratifs et spécialistes)	321
- Les acteurs et les réseaux	324
- Les formes urbaines	326
Bibliographie	331
Sources primaires	331
Sources imprimées	341
Sources secondaires	349
Webographie	370

Introduction

Le visiteur des villes d'Alsace et de Moselle découvre avec étonnement des quartiers avec un patrimoine architectural original. On les qualifie volontiers d'« allemands » ou de wilhelminiens, parfois avec condescendance, parfois avec admiration, rarement avec indifférence. Ces quartiers sont contemporains d'une période où la révolution industrielle et l'exode rural ont provoqué une croissance urbaine sans pareille dans tous les pays. C'était une période où les chemins de fer réduisaient les distances, où les stratégies militaires de défense évoluaient fondamentalement, où des préoccupations hygiénistes reconsidéraient les modes de vie urbains. La question de l'agrandissement des villes se posait partout avec une réelle acuité. Presque jusqu'à la fin du XIXe siècle la planification structurée à grande échelle de la ville était rare et relevait surtout des services d'arpentage et de ceux chargés des fortifications. L'objectif premier de ces services était de distinguer l'espace privé du public, qui s'organisait en places et espaces libres autour des bâtiments importants. La ville devenait le centre névralgique de tous ces développements et changements, ce qui engendrait une complexité aussi bien dans la gestion des infrastructures et des flux que dans leur planification.

En Allemagne, cette question de l'extension des villes (*Stadterweiterung*), et de façon plus générale de la construction des villes (*Städtebau*), a été abordée d'une façon méthodique et même encyclopédique. Charles Buls, le bourgmestre de Bruxelles, écrivait que les Allemands « ont une volonté assez tenace pour diriger avec méthode leur intelligence vers la solution de tous les problèmes de la vie pratique¹ ». Plus loin, en découvrant le volume imposant de 561 pages avec 857 gravures de Josef Stübben intitulé *Der Städtebau*², il ajouta « nous nous empressâmes de nous procurer cet ouvrage et nous y trouvâmes notre rêve réalisé : c'est-à-dire une étude complète et méthodique de tout ce qui a rapport à la construction des villes ».

¹ Préface à la traduction de Josef STÜBBEN, *La construction des villes, règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration de plans de villes, rapport présenté au Congrès international des ingénieurs de Chicago en 1893*, traduit par Charles BULS, Bruxelles : E. Lyon-Claesen, 1895.

² Josef STÜBBEN, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur IV, Band 9*, Darmstadt : Bergsträsser, 1890, 561 p.

Durant son annexion à l'Empire allemand de 1871 à 1918, l'Alsace-Lorraine, malgré un contexte particulier de terre d'empire appelée *Reichsland*, avait participé à sa manière, à une réelle institutionnalisation de la discipline du *Städtebau* telle qu'elle se déployait alors dans les villes allemandes. L'historien Niels Wilcken fait même ressortir que « les approches en matière de conception urbaine des extensions de Strasbourg et de Metz peuvent être considérées comme des modèles du développement de l'urbanisme du Deuxième Empire allemand³. »

Aussi curieux que cela puisse paraître, l'étude de la mise en place des idées du *Städtebau* dans les régions annexées n'a encore jamais été écrite. Aucun ouvrage ne traite du développement urbain de façon transversale des villes d'Alsace-Lorraine au XIXe siècle. En effet, les villes du *Reichsland* ont suivi une dynamique d'extension et de planification similaire aux autres villes de l'Empire. On peut supposer qu'elles adoptèrent les modes opératoires de planification, de gestion et de régulation en place ou en voie de l'être dans les villes allemandes. C'est sans compter le contexte politique et culturel particulier de la région, dans laquelle, le passé français était encore très présent. Quel fut le poids de la culture française dans les plans d'extension des villes d'Alsace-Lorraine ? Quels ajustements entre des logiques de fonctionnement bien différentes furent-ils trouvés ?

En s'interrogeant sur le contexte particulier de l'Alsace-Lorraine et les mécanismes mis en place pour permettre une extension urbaine, cette étude met au jour les liens étroits et parfois conflictuels qui se tissèrent entre les édiles locaux et les autorités régionales et nationales. En effet, on peut interroger le rôle qu'eurent les différentes autorités, comme les administrations militaires et régionales, les chemins de fer mais aussi les municipalités qui furent amenées à débattre au sujet des extensions de villes. Les intérêts des uns et des autres étaient souvent bien différents et parfois contradictoires, et évoluaient au fil du temps. Quels furent les arguments mis en avant ? Les différents protagonistes nationaux poursuivirent-ils les mêmes intérêts dans chacune des villes ? Ou leur position changeait-elle en fonction d'une stratégie géo-politique, ou du degré d'intégration du *Reichsland* dans l'Empire ?

³ « Wegen ihrer städtebaulichen Planungskonzepte gelten die in Strassburg und Metz entstandenen Neustädte als Modelle für die Entwicklung des Urbanismus im Zweiten deutschen Kaiserreich », Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871–1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, p. 17.

1) L'approche choisie

Cette thèse s'intéresse aux extensions de villes et à la façon dont elles furent mises en place. Quels étaient les principaux acteurs ? Dans quel contexte social et culturel ces extensions furent-elles conduites ? Quels mécanismes, quelles procédures et quels outils furent-ils mis en œuvre ?

Cette étude se situe dans le cadre d'une longue histoire commune entre la France et l'Allemagne, faite de conflits et d'hostilités, mais surtout d'échanges et d'influences réciproques. Elle concerne une région frontalière, que chacun des pays considère comme lui appartenant « naturellement », dans une période où celle-ci était annexée à l'empire allemand, où une partie de la population était exclusivement francophone, où la réglementation française était partiellement maintenue pour diverses raisons, notamment d'ordre politique. L'Alsace-Lorraine évoluait ou était soumise à une politique culturelle tendant clairement à encourager l'intégration des populations dans l'empire allemand. Un exemple était la volonté affirmée à faire prévaloir la langue allemande sur la langue française dans la sphère publique. Tout au long de l'annexion, on demandait des « gages » à la population et au territoire pour être considérés comme pleinement allemands et bénéficier du même statut et des mêmes droits que les autres États fédérés. Ces gages, qui n'étaient jamais clairement définis, nécessitaient visiblement une plus longue période d'acculturation.

Le choix de ce sujet, resitué dans ce contexte particulier du dialogue franco-allemand, nous a paru indiqué et même porteur à plusieurs titres. D'abord, parce que les sources allemandes du corpus théorique de l'histoire de l'urbanisme souffrent d'un manque de notoriété en France et que les réalisations urbanistiques faites pendant la période allemande dans les villes d'Alsace-Lorraine méritent assurément une plus grande audience. Ensuite, parce que les nouveaux principes urbanistiques trouvent leur application dans ces villes au moment même où les débats « théoriques » battent leur plein en Allemagne. Approcher ce sujet de plus près est l'occasion de déchiffrer les mécanismes spécifiques qui ont conduits aux projets d'extension de villes d'Alsace-Lorraine pendant la période allemande.

Le choix des villes s'est porté sur celles qui ont fait l'objet d'un plan extension. Pour cela, une analyse de celles qui ont connu une importante croissance démographique a été faite. Après une étude des effectifs de population⁴ des villes d'Alsace-Lorraine, un premier tri a été effectué pour définir les villes de plus de 8 000 habitants en 1910. Dans les années qui ont suivi l'annexion, on observe une certaine stagnation de la population qui s'explique en partie par une émigration vers la France suite au droit d'option, compensée par une immigration de *Altdeutsche* (allemands de souche) essentiellement des fonctionnaires. Les grandes villes (Strasbourg) et les villes moyennes (Mulhouse, Metz et Colmar) ont connu une croissance assez régulière, au cours des presque 50 ans d'annexion.

Parmi les villes de petite taille dont la population augmente fortement, on peut citer Sarreguemines et Thionville. La première subit un boom démographique entre 1871 et 1890 tandis que la seconde voit sa population doubler suite au dérasement des remparts en 1895. Ces deux villes ont donc été intégrées au corpus d'étude car leur dynamisme démographique et leur mutation urbaine sont caractéristiques du développement urbain de l'époque et qu'elles ont été dotées d'un plan d'extension. (annexe IV.1)

D'autres paramètres ont été pris en compte tels que : la diffusion des interventions urbaines à l'échelle nationale (colloques, revues spécialisés, expositions) où les villes d'Alsace-Lorraine sont citées, les enjeux politiques, industriels et économiques que représentent les villes étudiées. Les villes, même les chefs-lieux de district (*Kreishauptstädte*) de moins de 8 000 habitants en 1910 n'ont pas été prises en compte pour l'étude du développement urbain en Alsace-Lorraine. Le choix des villes retenues, c'est-à-dire Colmar, Metz, Mulhouse, Sarreguemines, Strasbourg et Thionville, s'appuie également sur le choix fait par Rolf Wittenbrock pour étudier la réglementation comme instrument du développement urbain. Avec trois villes en Alsace et trois villes en Lorraine, on peut considérer que le territoire du *Reichsland* est couvert dans sa diversité.

⁴ En particulier dans Walter HUBATSCH (Hg.), *Grundriss zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815-1945*, Band 22, Bundes- und Reichsbehörden, Marburg/Lahn, 1983, *Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen, 1913-1914*, Strasbourg, 1914.

2) État de l'art

Certains aspects de l'histoire du développement urbain dans les villes du *Reichsland* et de la mise en place de la discipline urbaine en Allemagne, ont déjà été abordés par des historiens locaux, de l'architecture ou encore de l'urbanisme en Allemagne. Quatre perspectives peuvent se dégager.

La première traite de l'histoire de l'urbanisme en France qui commença, dès l'entre-deux-guerres. Pierre Lavedan s'engagea alors à décrire l'histoire de l'urbanisme de l'antiquité à la période contemporaine dont la dernière partie parut en 1952⁵ et inaugura ainsi une série de publications sur l'histoire des villes et de l'urbanisme. Sont également à citer les ouvrages de Michel Ragon⁶ et Jean-Louis Harouel⁷ qui présentent un panorama de l'histoire de l'urbanisme français et européen au cours du XIXe siècle. Pour Paris plus précisément, il y a lieu d'évoquer les ouvrages de Michael Darin, sur les percées urbaines, leur mise en œuvre et leur environnement réglementaire⁸. La thèse de Anne Bondon traite de la mise en place des cadres législatifs et administratifs qui permirent les premières mutations urbaines durant la première moitié du XIXe siècle dans trois villes moyennes françaises, Bourges, Colmar et Laval⁹. Ces ouvrages donnent des clés de compréhension du bagage réglementaire que les villes d'Alsace-Lorraine emportèrent avec elles lors de l'annexion à l'Allemagne. Ils permettent de comprendre l'organisation de la structure administrative en place et les règlements maintenus en vigueur en Alsace-Lorraine, parfois plusieurs décennies après l'annexion.

La deuxième orientation porte sur le cadre théorique de la construction des villes au XIXe et au début du XXe siècle en Allemagne. Dès le milieu des années 1970, de nombreux experts, allemands pour la plupart, mais aussi italiens et anglais, se sont intéressés à cet héritage. La

⁵ Pierre LAVEDAN, *Histoire de l'urbanisme, époque contemporaine*, Paris : Henri Laurens, 1952, 446 p.

⁶ Michel RAGON, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 1. Idéologies et pionniers, 1800 – 1910*, Paris : Castermann, 1971, 349 p.

⁷ Jean-Louis HAROUEL, *Histoire de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 1981, 127 p.

⁸ Michael DARIN, *La Comédie urbaine. Voir la ville autrement*, Paris: Infolio Editions, 2009, 559 p. et *Paris, la forme d'une ville. Précis d'anatomie urbaine du Moyen-Âge à nos jours*, Paris: Parigramme, 2016, 215 p.

⁹ Anne BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848, Chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre PINON, Université de Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2009, 635 p.

bibliographie concernant l'histoire de l'urbanisme en Allemagne est trop dense pour être évoquée ici exhaustivement. Citons néanmoins quelques étapes de son écriture. En 1983, l'ouvrage de Giorgio Piccinato *Städtebau in Deutschland 1871-1914 : Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*¹⁰ expose les causes de l'émergence de l'urbanisme en Allemagne, ses modalités de mise en œuvre, les outils dont la discipline se dote et les principaux acteurs. Gerd Albers propose plusieurs ouvrages pour comprendre l'évolution de cette discipline, au travers des idées qui se propageaient, des thèses qui se développaient ou encore des écrits qui marquèrent des étapes dans l'évolution de la discipline¹¹. Dans les années 2000, une nouvelle génération de chercheurs interroge les mécanismes qui se mettent en place au début de cette discipline parmi lesquels on peut citer Jörn Düwel et Niels Gutschow *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert, Ideen – Projekte – Akteure*¹², ou encore les travaux de Karsten Ley¹³.

Une première vague d'études sur les acteurs de la discipline a également vu le jour dès la fin des années 1970, soit de façon concomitante aux travaux sur l'histoire du *Städtebau*. La première étude sur Reinhard Baumeister et son œuvre à l'université de Karlsruhe, réalisé par Karl-Heinz Höffler, est parue en 1977¹⁴. Au sujet de ce pionnier, près d'une trentaine d'année plus tard, une nouvelle étude a vu le jour, celle de Christina West, qui étudie les contributions de James Hobrecht et Reinhard Baumeister dans l'émergence de la discipline¹⁵. Concernant Camillo Sitte, Daniel Wiczorek, a, dans les années 1980, traduit l'ouvrage *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, et a publié une étude critique de l'influence que

¹⁰ Giorgio PICCINATO, *Städtebau in Deutschland 1871–1914 : Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig : Vieweg, 1983, 204 p.

¹¹ Gerd ALBERS, *Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945 : Texte und Interpretationen*, Düsseldorf : Bertelsmann, 1975, 267 p. et *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig, Wiesbaden : Vieweg, 1997, 395 p.

¹² Jörn DÜWEL, Niels GUTSCHOW, *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen - Projekte – Akteure*, Stuttgart: Teubner, 2001, 331 p.

¹³ Karsten LEY, « Il pensiero urbanistico in Germania : Trattati e formazione disciplinare alla fine del XIX secolo » In: *Bollettino del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio / Università degli studi di Firenze*. - 9 (2003), 1/2, p. 3-12 et *The urban Matrix, towards a theory of the Parameters of Urban Forms and their Interrelation*, Dissertation an der Fakultät für Architektur der RWTH Aachen, 2009, 344 p.

¹⁴ Karl Heinz HÖFFLER, *Reinhard Baumeister : (1833 – 1917) ; Begründer der Wissenschaft vom Städtebau*, Karlsruhe : Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, 1977, 86 p. (Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Fakultät für Bauingenieur- und Vermessungswesen, Universität Karlsruhe ; 9).

¹⁵ Christina WEST, « James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim). Die Anfänge des modernen Städtebaus in Deutschland » In : Christoph JENTSCH, *Visionen von der idealen Stadt. Beiträge zur Ausstellung « Ildefonso Cerda (1815–1876) » an der Universität Mannheim 2002*, Mannheim : Institut für Landeskunde und Regionalforschung der Univ. Mannheim, 2002, p. 87-101.

l'architecte viennois eut dans la discipline qui se mit en place¹⁶. En 1902 était parue une traduction de l'ouvrage de Camillo Sitte par l'architecte suisse Camille Martin (1877-1928). Cependant cette traduction était insatisfaisante étant donné que Martin la rédigea dans l'intention de « compléter » les formulations de Sitte et réécrivit certains passages¹⁷. Une démarche similaire d'étude critique des textes de Camillo Sitte a été réalisée par des chercheurs allemands dans les années 2000 parmi lesquels on peut citer les travaux de Klaus Semsroth ou ceux de Karin Wilhelm et Detlef Jessen-Klingenberg¹⁸. D'autres acteurs et pionniers de la discipline ont également fait l'objet d'études critiques de leurs écrits, tels que ceux de Karl Henrici, dont les articles ont été compilés par Gerhard Curdes¹⁹. La thèse d'Oliver Karnau sur Josef Stübben²⁰ complète ce panorama et permet d'appréhender ce personnage clé de la théorisation du *Städtebau* à la fin du XIXe siècle²¹. Dans une présentation monographique, l'auteur brosse le tableau du contexte professionnel qui se met en place et dans lequel évolue Josef Stübben. Il y présente ses projets, ses expérimentations mais aussi son abondante contribution aux débats sur la discipline du *Städtebau*, dans des domaines aussi variés que la question du réseau viaire, des principes esthétiques, pratiques, réglementaires, d'hygiène et d'économie. Une publication parue en 2010, intitulée *Les faiseurs de villes*, présente une sélection de vingt-six « faiseurs de villes », « urbanistes, architectes, aménageurs, [...] de Haussmann à Aalto... ». Force est de constater que des personnalités comme Baumeister et Stübben ne sont pas sélectionnées dans cet ouvrage²². On peut s'étonner que d'un point de vue français, ces « faiseurs de villes » allemands ne trouvent pas leur place dans ce corpus.

La troisième perspective porte sur l'histoire croisée des transferts de connaissances, notamment entre la France et l'Allemagne qui semble aller bien au-delà du simple récit national des deux pays, qui est évidemment réducteur. Dans le désir de comprendre les causes

¹⁶ Daniel WIECZOREK, *Camillo Sitte et le début de l'urbanisme moderne*, Bruxelles: P. Mardaga, 1981, 222 p.

¹⁷ Camillo SITTE, *L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte traduites et complétées par Camille Martin*, Genève : Ch. Eggimann et Cie, 1902, 192 p.

¹⁸ Klaus SEMSROTH (Hg.), *Kunst des Städtebaus : neue Perspektiven auf Camillo Sitte*, Wien, Köln, Weimar : Böhlau, 2005, 289 p., Karin WILHELM, Detlef JESSEN-KLINGENBERG (Hg.), *Formation der Stadt, Camillo Sitte weitergelesen*, Gütersloh-Berlin : Birkhäuser Bauverlag, 2006, 354 p.

¹⁹ Gerhard CURDES, *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende : der Beitrag von Karl Henrici*, Stuttgart, Berlin, Köln : Kohlhammer, 1981, 312 p.

²⁰ Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876-1930*, Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg, 1996, 663 p.

²¹ Oliver KARNAU, « Stübben in Aachen (1876-1881) », in : *Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins*, 103, 2001, p. 323-368.

²² Thierry PAQUOT (dir.), *Les faiseurs de villes, 1850-1950*, Gollion : Infolio, 2010, 509 p.

et la formation de la discipline urbaine, deux approches historiographiques semblent pertinentes. Une première démarche consiste à tenter de donner à l'urbanisme une place dans une histoire des idées et des mentalités qui serait donc le résultat d'une évolution de pensée depuis la « ville idéale » du XVIII^e siècle par un cheminement de concepts, de mouvements, de productions théoriques qui se déroulent dans un « territoire intellectuel » sans frontière, comme le présente Peter Uyttenhove dans son article « Face à l'urbanisme français. Josef Stübben en Belgique, en France et au Luxembourg²³ » où il met en cause le concept de « nationalité » de la discipline urbaine. À y regarder de plus près, on remarque que le territoire germanique et sa situation économique-politique de la fin du XIX^e siècle étaient propices au développement de ces idées, et que les échanges – pour ne pas utiliser le mot ambivalent « d'interférences » - avec les voisins étaient plutôt denses. En effet, Angelo Bertoni s'intéresse dans sa thèse aux réseaux professionnels d'architectes et d'urbanistes et à leurs rôles dans les réflexions urbaines à l'aube du XX^e siècle. Se penchant sur une sélection de villes d'Europe francophones à la frontière de l'aire germanique (Bruxelles, Lausanne, Lille, Luxembourg, Nancy), son travail et sa démarche ne sont pas sans rappeler des similitudes avec la présente étude. Dans les deux cas, l'objectif est de mieux appréhender les mobilités transnationales des acteurs et des idées à l'origine d'une nouvelle discipline de construction de la ville²⁴.

Ainsi l'intérêt pour une histoire métissée²⁵ s'est développé vers la fin des années 1990. Plusieurs ouvrages traitant d'approches interculturelles et interdisciplinaires croisées, ont vu le jour et permettent ainsi de saisir des aspects de ce panorama complexe. Dix ans plus tôt, pourtant, le professeur d'urbanisme Gerhard Fehl et son équipe de chercheurs de Aix-la-Chapelle s'intéressaient à la naissance de l'urbanisme au tournant du siècle et à l'aide de contributions internationales présentaient déjà une vision à plusieurs facettes de cette discipline en devenir²⁶, notamment grâce aux contributions de Giorgio Piccinato, « Die Rolle

²³ Peter UYTENHOVE, « Face à l'urbanisme français. Josef Stübben en Belgique, en France et au Luxembourg », in : *Metropolen 1850-1950. Mythes – images – projets*, Jean-Louis COHEN, Hartmut FRANK (dir.), Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2013 , p. 151-176.

²⁴ Angelo BERTONI, *Les architectes et la naissance de l'urbanisme de plan, pratiques locales, réseaux nationaux et transnationaux en France et en Europe Francophone (1880-1920)*, thèse de doctorat, sous la direction de Christian TOPALOV et Donatella CALABI, Écoles des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, Università di Venezia Ca Foscari, 2006, 518 p.

²⁵ Michel ESPAGNE, *Les transferts culturels franco-allemands*, Paris : Presses universitaires de France, 1999, 286 p.

²⁶ Gerhard FEHL, Juan RODRIGUEZ-LORES, (Dir.) *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, 224 p. (Schriftreihe: Politik und Planung).

der Stadtplanung beim Aufbau der kapitalistischen Stadt », ou de l'anglais Anthony Suttcliffe « Zur Entfaltung von Stadtplanung vor 1914 : Verbindungslinien zwischen Deutschland und Grossbritannien ». Gerhard Fehl et Juan Rodriguez-Lopez publient en 1988 l'ouvrage *Städtebaureforme 1865-1900, von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit*²⁷, dans lesquels les mutations de la discipline durant la seconde moitié du XIXe siècle sont présentées. Composé de deux parties il regroupe des contributions d'un colloque d'histoire de l'urbanisme.

Des études au-delà du contexte national ont vu le jour dans les années 1980, notamment celles initiées par Rainer Hudemann et Rolf Wittenbrock. Abordant plusieurs villes de la région transfrontalière Allemagne-France-Luxembourg étudiées dans cette recherche, cet ouvrage constitue une des rares documentations scientifiques pour des villes comme Thionville ou Sarreguemines²⁸. La même approche transnationale a été adoptée par Christoph Corneließen, Stefan Fisch et Annette Maas pour traiter la question urbaine à Strasbourg, en particulier la politique de logement et l'opération de la Grande Percée²⁹. Niels Wilcken³⁰ quant à lui, élargit le panorama et s'intéresse à l'architecture publique et son impact dans les villes d'Alsace-Lorraine durant la période d'annexion. Durant la même période, Rolf Wittenbrock s'intéresse à la mise en place de la réglementation urbaine dans les villes d'Alsace-Lorraine³¹.

Côté français, le seul ouvrage qui traite de ce sujet est celui publié sous la direction de Denise Turrel en 2003 sur les villes rattachées entre le XVI et le XXe siècle³² avec deux

²⁷ Juan RODRIGUEZ-LORES, Gerhard FEHL, *Städtebaureform 1865 – 1900 Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit*, Hamburg: Christians Verlag, 1988, 280 p. (Coll. Stadt, Planung, Geschichte).

²⁸ François ROTH, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*, Saarbrücken : Kommissionsverlag : SDV Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 119-128, Sigrid SCHMITT, « Saargemünd von 1890-1918. Stadtplanerische Probleme einer Kleinstadt in Elsass-Lothringen », p. 129-146, et Rolf WITTENBROCK, « Die Anfänge kommunaler Wohnungspolitik im deutsch-französischen Grenzraum: die Stadt Saargemünd 1910-1930 », p. 237-262 dans le même ouvrage.

²⁹ Christoph CORNELIEßEN, Stefan FISCH, Annette MAAS, *Grenzstadt Straßburg : Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St-Ingbert : Röhrig Universitätsverlag, 1997, 291 p.

³⁰ Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871–1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, 384 p. (Veröffentlichungen des Institut für Landeskunde im Saarland, Band 38).

³¹ Rolf WITTENBROCK, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870–1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, St. Ingberg : Werner J. Röhrig Verlag, 1989, 336 p. (Saarbrücken Hochschulschriften 11. Geschichte).

³² Klaus NOHLEN, *Strasbourg après 1871 : réorganisation des espaces*, Disponible sur internet : <http://books.openedition.org/puf/3064>. Et Laurent COMMAILLE, *Un exemple de villes rattachées : les*

contributions, l'une de Klaus Nohlen pour Strasbourg et l'autre de Laurent Commaille pour Metz, et les deux ouvrages issus des recherches du français Jean-Louis Cohen et de l'allemand Hartmut Frank. Ces derniers ont récemment mis en place l'exposition *Interférences*³³ et publié *Metropolen*³⁴. Ces deux travaux exposent les interactions, de la réception et de la transmission des idées dans l'urbanisme entre la France et l'Allemagne au XIXe et XXe siècle. Le premier ouvrage, le catalogue de l'exposition, était plutôt destiné au public de visiteurs de l'exposition, le second à un lecteur plus averti. On peut donc observer que l'approche « transversale » de l'urbanisme se caractérise essentiellement par un regard allemand pour la période de 1870 à 1918. Une dernière recherche d'ampleur parue récemment est celle menée dans le cadre d'une collaboration entre l'université de Strasbourg, de Karlsruhe et de Mayence sur les transferts culturels dans l'architecture et l'urbanisme entre 1830 et 1940 à Strasbourg³⁵. Au-delà de l'étude de cas qu'est Strasbourg, cette recherche transdisciplinaire permet de révéler et d'analyser des phénomènes qui apparaissent dans de nombreuses autres villes traitant de sujet tels que le parcours des professionnels ou encore la mise en place des structures des services techniques municipaux.

Un quatrième volet historiographique concerne l'histoire des villes étudiées. Strasbourg se démarque des autres villes par le nombre de travaux publiés au sujet de son extension par rapport aux autres villes. Dès les années 1980, les publications de Klaus Nohlen³⁶ ou

villes de Lorraine annexée entre 1870 et 1918 Disponible sur internet :

<http://books.openedition.org/puf/fr/3050>, in : Denise TURREL (dir.), *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVIe- XXe siècles*. Nouvelle édition [en ligne]. Tours : Presses universitaires François-Rabelais, 2003 (consulté le 24 juillet 2019).

³³ Jean-Louis COHEN, Hartmut FRANK (dir.), *Interférences/ Interferenz. Architecture Allemagne-France 1800 – 2000*, (Catalogue d'exposition, Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg, 30 mars 21 juillet 2013), Strasbourg : Editions des Musées de Strasbourg, 2013, 465 p.

³⁴ Jean-Louis COHEN, Hartmut FRANK (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes - Images – Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, (Coll. Passages, Passagen).

³⁵ METACULT, *Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg : lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, 599 p. ; les cahiers de recherches sont disponibles en ligne : <https://ea3400.unistra.fr/travaux-de-larche/anciens-projets/metacult-metissages-architecture-culture/> (consulté le 15.01.2018),

³⁶ Klaus NOHLEN, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871–1918 : die repräsentativen Staatbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Strassburg*, Berlin : Mann Verlag, 1982, 372 p.

Stéphane Jonas³⁷ et Théodore Rieger³⁸ sont devenues des références en ce qui concerne l'architecture wilhelminienne à Strasbourg pendant la période de l'annexion. Sans parler de la longue liste d'historiens professionnels et amateurs qui ont mis sur papier l'histoire de Strasbourg³⁹.

Plusieurs ouvrages du sociologue-urbaniste Stéphane Jonas sont dédiés à Strasbourg et à sa cité-jardin⁴⁰. Il désigne la ville comme « ville typique d'un *Mittleuropa* 1900 » à la limite de frontières, capable de profiter de la dynamique conflictuelle entre autochtones et colons-immigrés. La qualification de Strasbourg comme « ville du *Mittleuropa* » s'applique au-delà de l'exemple de la cité-jardin et va-t-elle jusqu'au fonctionnement même de la ville et son développement ? Son point de vue est donc plutôt original car il resitue Strasbourg dans un contexte européen plus global. La frontière n'est pas que géopolitique mais également culturelle.

A côté de ces ouvrages plutôt généraux sur l'urbanisme strasbourgeois un certain nombre d'auteurs se concentrent sur des aspects plus détaillés, voire architecturaux de l'aménagement urbain. Stéphane Jonas, déjà cité plus haut, réalise avec Annelise Gerard, Marie-Noële Denis et Francis Weidmann une étude sur l'impact de l'université dans l'aménagement de la ville à la fin du XIXe siècle⁴¹ tandis que Denis Durand de Bousingen se penche sur l'histoire de

³⁷ Stéphane JONAS, entre autres : « Strasbourg 1900, ville de frontière et d'innovation (1890–1918) », In : *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est : villes mémoires, villes frontières*, 1991–1992, 19, pp.13-30. *Le Mulhouse industriel : un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848*, Paris : Ed.

L'Harmattan, 1995, 2 Vol. *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université : 1871 – 1918* (Dir.), Strasbourg : Oberlin, 1995, 280p, « Mulhouse une ville industrielle », in : *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est : Urbanité et citoyenneté*, 1998, 25, p.88-96, *Les cités-jardins du Mittleuropa. Etude de cas de Strasbourg, Dresde, Wroclaw et Budapest*, Budapest : Magyar Képek, 2002, 144p. (Coll. Villes, Sociétés, Idées).

³⁸ Théodore RIEGER, « L'architecture strasbourgeoise en 1890, premier bilan de l'éclectisme de la fin du XIXe siècle », In : *Cahier alsaciens d'archéologie d'art de d'histoire*, 1990, N.33, pp.189 – 200. et avec Denis DURAND DE BOUSINGEN et Klaus NOHLEN, *Strasbourg architecture : 1871 – 1918*, Strasbourg : Le Verger, 1991, 175p. (Coll. Art Alsace).

³⁹ Citons toutefois Georges LIVET, Francis RAPP (dir.), *Histoire des origines à nos jours, Tome 4 : de 1815 à nos jours, XIXe et XXe siècles*, Strasbourg : Editions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1982, 799 p., Jean-Louis FAURE, Georges FOESSEL, Jean-Pierre KLEIN, (et al.), *Strasbourg : panorama monumental et architectural des origines à 1914*, Strasbourg : G4J, 2003, 374 p. ou encore *Strasbourg 1900, naissance d'une capitale* (acte du colloque, Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg, 1–4 décembre 1999), Strasbourg : Musée de Strasbourg, 2000, 261p.

⁴⁰ Stéphane JONAS, *Les cités-jardins du Mittleuropa, Etude de cas de Strasbourg, Dresde, Wroclaw et Budapest*, Budapest : Magyar Képek, 2002, 144 p.

⁴¹ Stéphane JONAS, (dir.), *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université : 1871-1918*, Strasbourg : Oberlin, 1995, 280 p.

l'hôpital civil⁴². Ainsi le catalogue de l'exposition⁴³ qui s'est tenue aux Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg en 2010 est consacré à la Grande Percée, de la genèse du projet au déroulement des travaux et au relogement des habitants dans la cité-jardin du Stockfeld précédemment citée. Cette publication est particulièrement riche en sources d'archives. Les illustrations et les citations nombreuses dressent un panorama précis de la réalisation de ce projet urbain. L'extension de la ville intramuros, la construction de la nouvelle enceinte achevée en 1880 et son déclassement en 1919, ont rythmé les rapports de la ville à ses faubourgs⁴⁴.

Plus récemment, deux ouvrages collectifs se concentrent sur plusieurs aspects de l'urbanisme et son évolution à Strasbourg avec un accent sur le XIXe siècle⁴⁵ réalisés dans le cadre de l'inscription de l'ensemble urbain construit sous la période allemande au patrimoine mondial de l'UNESCO et témoignent ainsi de l'intérêt croissant de l'histoire et de la formation de la ville au tournant du siècle. Deux thèses de doctorat sur le sujet de la patrimonialisation du quartier dit « allemand » ont été soutenues⁴⁶. La première, de Sophie Eberhardt, soutenue en 2015, se penche sur la construction et l'évolution des valeurs patrimoniales à Strasbourg et en particulier de l'extension réalisée pendant la période allemande⁴⁷. La seconde est celle de Cathy Blanc-Reibel, soutenue en 2018, qui étudie la place des habitants dans le processus de patrimonialisation d'un territoire, le quartier allemand de Strasbourg⁴⁸.

⁴² Denis DURAND DE BOUSINGEN, *L'hôpital de Strasbourg, une ville dans la ville*, Strasbourg : Hôpitaux universitaires de Strasbourg, le Verger, 2003, 275 p.

⁴³ Laurence PERRY (dir.) *Attention Travaux : 1910 : de la Grande Percée au Stockfeld*, (Exposition du 5 février au 18 juin 2010, Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg), Strasbourg, Archives de la Ville de Strasbourg, 2010, 63 p.

⁴⁴ Angéla Kerdilès-Weiler, *Limites urbaines de Strasbourg, évolution et mutation*, Strasbourg, Publication de la Société Savante d'Alsace, 2005, 344 p.

⁴⁵ *L'urbanisme à Strasbourg au XXe siècle*, (acte des conférences organisées dans le cadre des 100 ans de la cité-jardin du Stockfeld) Strasbourg : Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, 2011, 144 p. et Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, 256 p. et Marie POTTECHER, Hervé DOUCET, Olivier HAEGEL (dir.), *La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain : 1871-1930*, Lyon : Lieux Dits, 2017, 325 p.

⁴⁶ Le vocable « Neustadt » est apparu récemment pour désigner les quartiers qui avaient fait l'objet du plan d'extension de 1880 et correspond à la dénomination utilisée pour valoriser ce patrimoine et concourir à son inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco (juillet 2017).

⁴⁷ Sophie EBERHARDT, *Entre France et Allemagne, de la ville ancienne à la Neustadt de Strasbourg : la construction du regard patrimonial*, thèse de doctorat, Université de Lyon, Université de Strasbourg, sous la direction de Bertrand GAUTHIEZ et Alexandre KOSTKA, soutenue en 2015, 427 p., en ligne, consulté le 31.05.2019 : https://scd-resnum.univ-lyon3.fr/out/theses/2015_out_eberhardt_s.pdf

⁴⁸ Cathy BLANC-REIBEL, *Transmissions, appropriations et mises en valeur du patrimoine de l'Autre : le cas de la Neustadt*, Strasbourg, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, sous la direction de Florence RUDOLF et Sandrine GLASTRON, soutenue en 2018.

Pour les autres villes d'Alsace-Lorraine, la littérature est bien moins abondante.

Pour Metz, l'ouvrage de Christiane Pignon-Feller⁴⁹ publié en 2005 couvrant la période de 1848 à 1918 est incontournable. En historienne de l'art, elle y évoque les styles et les protagonistes de l'architecture messine et évoque l'extension de la ville ainsi que la participation de la municipalité à l'exposition *Städteausstellung* de Dresde en 1903 et aux publications qui s'ensuivirent. Ces aspects, peu développés, méritent d'être approfondis et complétés. Quelque vingt-cinq ans plus tôt, une analyse morphologique de la ville de Metz croisée avec les théories urbaines de Baumeister, Stübgen et Sitte⁵⁰, avait été réalisée par Dominique Laburte, Jean-Jacques Cartal et Paul Maurand.

Pour Mulhouse et Colmar, l'histoire urbaine et architecturale durant la période de l'annexion allemande a été peu abordée par les historiens. En effet, de nombreux ouvrages traitent de la période française, avant 1870, période durant laquelle les industriels investirent beaucoup dans la vie sociale et politique et donnèrent les premières orientations de l'évolution de ces deux villes⁵¹. Pour Mulhouse et Colmar, les annuaires historiques abordent les thématiques urbaines et d'histoire de l'urbanisme de façon disparate. Certains articles apportent des éléments importants à la compréhension de l'évolution urbaine de la ville. Quelques-uns publiés entre 2004 et 2010 ont été recensés⁵². En 2011, Pierre Dolivet publia une biographie du maire mulhousien Carl Hack⁵³ qui permet de mieux comprendre le contexte politique et social de Mulhouse au tournant du siècle. Pour Colmar, quelques travaux universitaires et des articles sont disponibles dans l'annuaire de la société d'histoire de Colmar⁵⁴. Parmi lesquels,

⁴⁹ Christiane PIGNON-FELLER, *Metz, 1848–1918*, Metz: Editions Serpenoise, 2005, 631 p.

⁵⁰ Dominique LABURTE, Jean-Jacques CARTAL, Paul MAURAND, *Les villes pittoresques. Etudes sur l'architecture et l'urbanisme de la ville allemande de Metz entre 1870 et 1918*, Nancy : CEMPA, 1981, 292p.

⁵¹ Georges LIVET, Raymond OBERLÉ (dir.), *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours*, Strasbourg : Éditions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1977, 493 p. et Georges LIVET (dir.) *Histoire de Colmar*, Toulouse : éditions Privat, 1983, 331 p.

⁵² Marie-Claire VITOUX, Nicolas SPECKLIN, « Mulhouse au XIXe siècle : comment gérer ses croissances ? », in : *Annuaire Historique de Mulhouse* N. 14, 2004, p. 127-146, *Annuaire Historique de Mulhouse, Mulhouse et ses urbanistes*, N. 20, 2009, *Annuaire Historique de Mulhouse, Travailler à Mulhouse*, N. 21, 2010.

⁵³ Pierre DOLIVET, *Carl Hack. Mulhousien d'Outre-Rhin, maire de Mulhouse de 1887 à 1901 : face à un monde en mutation*, Mulhouse : AZ Impr., 2011, 142 p.

⁵⁴ *Société d'histoire et d'archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N. 48, 2007-2008, 187 p. parmi lesquels : Etienne ACKERMANN « La gestion de l'urbanisme par la municipalité de 1815 à 1870 », p. 7-34, Jean-Marie SCHMITT, « A l'aube du Colmar contemporain. Réflexion sur les conditions de la dynamique urbaine de la Monarchie de Juillet au début du Second Empire (1830-1852) », p. 35-48, Francis LICHTLÉ « Du puits au château d'eau. La création du réseau d'eau potable à Colmar (1858-1886) », p. 49-58, Paul-André CATTIN, « Et l'industrie vint à Colmar », p. 59-72, Philippe HEINITZ, « Colmar – Urbanisation, urbanisme et architecture. Période 1870-1918 »,

le travail de Paul-André Havé sur l'influence militaire dans le développement de la ville de Colmar et celui de Philippe Heinitz sur les relations entre architecture et urbanisme pendant la période de l'annexion sont à citer. Ils ont notamment eu accès à des documents d'archives qui ont soit disparu, soit ne qui ne sont plus consultables⁵⁵.

Concernant les autres villes de Lorraine, les ouvrages concernant la période de l'annexion sont plus clairsemés. Dès le milieu des années 1990, des recherches historiques furent menées notamment par François Roth, professeur émérite à l'université de Nancy. Il s'est intéressé, dans sa thèse de doctorat, à l'histoire de la Lorraine annexée entre 1870 et 1918, resituant dans un contexte politique et social les événements et les décisions prises dans le domaine de l'urbanisme⁵⁶. Pour les autres villes, seules quelques études thématiques permettent d'éclairer ponctuellement la recherche, et complètent le travail réalisé sous la direction de Rainer Hudemann et Rolf Wittenbrock, qui étudient plusieurs villes lorraines et sarroises de façon transversale. François Roth a également écrit plusieurs textes sur l'histoire de Thionville⁵⁷. Il a publié en particulier *Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine* en 1991 dans le même ouvrage évoqué précédemment dirigé par Rainer Hudemann et Rolf Wittenbrock sur le développement urbain dans la zone frontalière⁵⁸. La thèse de Lionel Metzler étudie la politique de « germanisation » en Lorraine pendant la première annexion et les mécanismes administratifs et sociaux qui se mettent en place alors⁵⁹. En 1995, est paru *Histoire de Thionville* qui retrace l'histoire de la ville des origines à nos jours, et un autre sur l'histoire de

p. 73-116, Paul-André HAVÉ, « Les bâtiments militaires de Colmar. Un aspect particulier de l'architecture et de l'urbanisme sous le Reichsland (1870-1914) », p. 117-140.

⁵⁵ Paul-André HAVÉ, *Colmar. Une ville de garnison dans le Reichsland 1870-1914*, Strasbourg. Université Marc Bloch, 1999, 111 p. (mémoire de maîtrise en histoire contemporaine).

Philippe HEINITZ, *Les relations entre architecture et urbanisme dans le Reichsland 1870-1914, Eléments pour une histoire urbaine de la ville de Colmar*, Strasbourg : Université Marc Bloch, 2002, 192 p. (mémoire de diplôme d'études approfondies)

⁵⁶ François ROTH, *La Lorraine annexée. Étude sur la présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918)*, Université de Nancy, 1976, 765 p. (Thèse de doctorat)

⁵⁷ François ROTH, « Thionville sous l'annexion (1870-1918) », in : *Les Cahiers lorrains*, n°1, 1983, p. 71-83.

⁵⁸ François ROTH, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*, Saarbrücken : Kommissionsverlag : SDV Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 119-128, ici p. 122.

⁵⁹ Lionel METZLER, *La politique de germanisation en Lorraine annexée (1870-1914), culture et enjeux identitaires*, Université de Metz, U.F.R. des Sciences Humaines et des Arts, 2007, thèse de doctorat sous la direction de Alfred Wahl, 2 volumes. Consulté le 30 mai 2018: <http://docnum.univ-lorraine.fr/public/UPV-M/Theses/2007/Metzler.Lionel.LMZ0721.pdf>

la ville entre 1903 et 1918, période de l'extension urbaine⁶⁰. Pour Sarreguemines, on peut citer le mémoire de Sigrid Schmitt sur l'histoire urbaine entre 1871 et 1918 à Sarreguemines⁶¹. Une publication disponible en ligne réalisée par Didier Hemmert et Bruno Neiss survole l'histoire de Sarreguemines et apporte quelques éléments se rapportant à la période allemande⁶² ainsi que le travail de recherche de Sigrid Schmitt⁶³.

3) Sources utilisées

Une première étape fut de se pencher sur le processus décisionnel au plus proche de l'action, par la consultation, dans les archives municipales, des débats des conseils municipaux de chaque ville étudiée pendant la période de l'annexion. Ce dépouillement permet d'avoir un aperçu assez précis des positions des différents membres des conseils municipaux, mais aussi de leur pouvoir de décision par rapport à des instances régionales ou nationales. Les comptes rendus des délibérations des conseils municipaux, sont, selon les villes, écrits en français au début de la période de l'annexion et en allemand à partir de 1880-1890. A Metz, les autorités du *Reichsland* autorisent la rédaction des comptes rendus des séances en français et en allemand. Les comptes rendus des conseils municipaux étaient rédigés à la main dans un premier temps ; à Thionville, ils le restèrent jusqu'à la Première guerre mondiale, ce qui rend leur lecture parfois difficile. Ce dépouillement systématique permet également d'observer les points abordés et ainsi d'appréhender les niveaux d'importance des différents problèmes aux yeux des édiles. Afin de compléter la compréhension de ce qui se passe à l'échelle municipale, les dossiers d'archives des services techniques compétents (alors appelé *Bauamt*, *Stadtbauamt*) et les plans établis à cette époque sont également consultés. Les contenus des

⁶⁰ Gérard KLOPP, *Thionville 1903-1918*. Thionville, chez l'auteur, 1979, 714 p. et *Histoire de Thionville*, Thionville/Metz : G. Klopp Editions et Editions Serpenoise, 1995, 309 p. dont : « Diedenhofen, une petite ville de l'empire allemand », in : François ROTH (dir.), *Histoire de Thionville*, Thionville : éditions Klopp, Metz, éditions Serpenoise, 1995, p. 191-220.

⁶¹ Sigrid SCHMITT, *Stadtenwicklung und Stadtplanung von 1871-1918 in Saargemünd*, Universität Saarlandes, Fachrichtung Geschichte, sous la direction de Rainer Hudemann, 1989, 155 p.

⁶² Didier HEMMERT, Bruno NEISS, *Le développement urbanistique de Sarreguemines*, chap. « Naissance des faubourgs », s.d., s.p. en ligne, consulté le 15 septembre 2018 : <http://www.sarreguemines.fr/UserFiles/File/histoire/histoire-urbanisme.pdf>

⁶³ Sigrid SCHMITT, *Stadtentwicklung und Stadtplanung von 1871-1918 in Saargemünd*, sous la direction de Rainer Hudemann, Université de la Sarre, faculté d'Histoire, 1999, 154 p.

fonds d'archives consultés dans les différentes villes sont très inégaux à la fois en ce qui concerne le type de matériel conservé et son indexation. Tandis qu'à Strasbourg, on dénombre plusieurs dizaines de cartons concernant l'extension, classés thématiquement et millésimés, auxquels s'ajoutent des dossiers pour d'autres projets urbains comme la Grande Percée, ou l'aménagement des faubourgs par exemple, enrichis par des coupures de journaux, des échanges de lettres, des extraits de délibérations, des esquisses graphiques... Pour d'autres villes, comme par exemple Sarreguemines ou Thionville seuls quelques dossiers visiblement « épurés » selon des critères inconnus, intitulés laconiquement « extension », sont disponibles à la consultation.

Là où les fonds d'archives étaient trop lacunaires ou laissaient ouvertes des interrogations, les archives départementales de la Moselle, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin ont été consultées. Certains échanges de lettres avec les autorités, par exemple du *Bezirk*, y sont conservés, ainsi que des copies des plans d'extension, en particulier aux archives départementales de la Moselle. Les archives des ministères allemands tels que le ministère de la guerre, ou celui du *Reichsland* n'ont pas pu être consultées, n'ayant pu déterminer la localisation des fonds. Ont-ils été reversés aux chefs-lieux des départements concernés après la guerre, et le cas échéant auprès de quel service ? Sont-ils restés à Berlin ? Ont-ils été versés aux archives militaires ?

Une autre source d'importance sont les mémoires, les comptes rendus, les témoignages ou les argumentaires des protagonistes des extensions urbaines. Sont à citer par exemple les mémoires du maire strasbourgeois Otto Back, où ce dernier explique ses positions dans le contexte de lendemain de guerre et d'annexion, le texte rédigé par August Orth sur sa proposition pour un *Bebauungsplan* pour Strasbourg en 1878 ou encore les argumentaires accompagnants les projets que Josef Stübgen proposa aux administrations municipales de Mulhouse, Sarreguemines et Thionville. Pour mieux saisir le débat dans l'aire germanique de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, nous avons eu recours à des sources imprimées. Ainsi, les revues d'architecture germanophone (*Deutsche Bauzeitung*, *Die Bauwelt*, *Der Städtebau*, *Schweizerische Bauzeitung*, *Zentrallblatt der Bauverwaltung*, *Neudeutsche Bauzeitung* etc.) ont été consultées en fonction des projets des villes évoqués ou encore des articles qui relatent les problématiques rencontrées lors de l'élaboration de l'extension⁶⁴. La presse locale a été ponctuellement consultée, afin d'avoir un aperçu de l'état de l'opinion

⁶⁴ Voir bibliographie des sources imprimées.

publique et de pouvoir évaluer l'importance et les retombées des décisions prises concernant l'extension des villes sur la population.

Il apparaît que les sources utilisées pour cette étude sont essentiellement des matériaux d'archives allemandes dont les plus significatifs sont retranscrits en annexes. Des textes ou des passages ont été laissés en version originale en notes, pour faciliter la compréhension pour les lecteurs germanophones, et le traducteur, s'il n'est pas l'auteur de cette thèse, est indiqué dans la mesure du possible. Les sources imprimées, en particulier la littérature scientifique et technique ou les revues professionnelles sont principalement en allemand, étant donné que le développement de ce qu'on appellera plus tard l'urbanisme en Allemagne, était très peu traité en France entre 1870 et 1914. Le paysage des publications concernant l'architecture, l'ingénierie et tous les domaines connexes, histoire de l'architecture, aménagement intérieur, urbanisme etc. ont été catalogués par Stephan Waetzoldt en 1977 dans son ouvrage *Bibliographie zur Architektur im 19. Jahrhundert : die Aufsätze in den deutschsprachigen Architekturzeitschriften, 1789-1918*. Constituée de huit volumes, cette *Bibliographie zur Architektur im 19. Jahrhundert* classe les articles selon des thèmes aussi variés que le logement et ses types, les architectes et les intervenants dans le domaine de l'architecture, les bâtiments publics classés selon leur fonction, les aménagements urbains, classés par rues, places, espaces verts etc, mais aussi des articles plus généraux sur l'architecture, ses missions et son rôle dans la société. Ce travail bibliographique permet d'avoir un aperçu très précis des préoccupations touchant à l'architecture au XIXe siècle. Il en est de même pour les manuels à vocation encyclopédique des théoriciens fondateurs de la nouvelle discipline et qui seront largement évoqués au cours de ce travail : Baumeister, Stübgen et Sitte. On s'aperçoit ainsi qu'un projet de thèse de ce type, largement axée sur l'histoire croisée franco-allemande, peut plus facilement être mené à bien par quelqu'un qui n'est pas étranger à cette double culture.

4) Plan de la thèse

On distingue deux temps dans la chronologie des extensions urbaines étudiées en Alsace-Lorraine. La première entre 1871 et 1885 avec celle de Strasbourg et la seconde à partir de 1895 et jusqu'à la Première guerre mondiale avec les extensions de Mulhouse, Colmar,

Sarreguemines, Thionville et Metz. Entre ces deux périodes, la discipline encore balbutiante, qui ne portait d'ailleurs pas encore officiellement le nom de *Städtebau*, a été enrichie de plusieurs contributions majeures qui témoignaient des préoccupations concernant la gestion de la ville et plus globalement l'hygiène, le fonctionnement de grands territoires et sa réglementation. Ces textes publiés eurent-ils une influence lors de la conception des plans d'extension en Alsace-Lorraine ? Strasbourg, qui comptait parmi les premières villes à faire l'objet d'une extension, fut-elle prise comme modèle par les autres villes allemandes ? À partir des revues d'architecture et de la presse spécialisée, cette étude resitue les villes d'Alsace-Lorraine dans un contexte national et le développement de la discipline. On trouve dans ces publications à la fois des articles sur les projets d'extension, les concours, mais aussi des commentaires sur ces opérations. Les ouvrages de Camillo Sitte *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* et celui de Josef Stübben *Der Städtebau*, respectivement parus en 1889 et en 1890, marquèrent un tournant dans l'institutionnalisation de la discipline. Stübben tout particulièrement, se vit consulté régulièrement par de nombreuses villes européennes comme expert ou conseiller. Ainsi dans les villes du *Reichsland*, il proposa son expertise pour Mulhouse, Sarreguemines, Thionville et Metz. Quelles similitudes trouve-t-on dans le dessin des extensions de ces villes ?

Une première partie, nécessaire à la compréhension du contexte, présente à la fois les aspects historiques, politiques et culturels du *Reichsland* après l'annexion ainsi que la discipline de la construction des villes qui se mettait alors en place en Allemagne. Il paraissait nécessaire, pour mieux appréhender le sujet, de présenter le caractère géopolitique de cette annexion, les enjeux identitaires auxquels sont exposés les populations, la permanence d'une politique d'acculturation et enfin l'organisation institutionnelle spécifique de l'Alsace-Lorraine dans l'Empire allemand. Qui sont les pionniers de la discipline et dans quel état d'esprit ont-ils œuvré pour donner une visibilité et une audience à cette activité nouvelle de construire des villes ? Comment évolue le concept d'extension des villes plutôt technique de Reinhard Baumeister (*Stadt-Erweiterung*) vers une mise en place plus institutionnelle, puis vers une vision plus esthétique de la ville apportée par Camillo Sitte, et enfin vers la formalisation complète du *Städtebau* de Josef Stübben ?

Une deuxième partie expose comment se déroulaient les négociations autour de la définition du plan d'extension de Strasbourg et sa concrétisation sur le terrain. Cette extension était-elle

voulue par les nouveaux occupants allemands, ou était-elle déjà dans les esprits bien avant l'annexion ? On s'interroge sur la portée de la démarche inédite du maire de fonction Otto Back, qui organisa une sorte de concours fermé entre deux architectes, puis anima une commission d'une composition très éclectique pour débattre des plans proposés. Quel rôle joua Reinhard Baumeister, considéré comme le premier théoricien de l'extension urbaine, qui siégea dans cette commission ? Quelles furent les vicissitudes de la réglementation de la construction, le cheminement de la création d'une police du bâtiment et l'évolution des missions des services municipaux ?

Une troisième partie présente les autres villes d'Alsace et leurs extensions, Mulhouse (1895) et Colmar (1901). La première bénéficia de l'intervention de Josef Stübgen qui réalisa un projet d'extension. La seconde, quelques années plus tard, décida de s'adresser à un autre spécialiste, Karl Kölle. S'inspira-t-elle d'un retour d'expérience en provenance de Mulhouse ? Étant donné que ces deux villes, non fortifiées, n'eurent pas comme Strasbourg et les villes de Lorraine, la nécessité de négocier avec les autorités militaires, avaient-elles pu projeter leur extension au-delà du périmètre de leurs bans communaux ?

Les mises en place des opérations d'extension des villes du *Bezirk Lothringen* sont développées dans la quatrième partie. Comment se déroulaient la mise en œuvre du plan d'extension de Sarreguemines, Thionville et Metz, engagées quasiment simultanément dans cette démarche au tournant du siècle ? Les relations avec les autorités et avec l'opinion étaient-elles plus aisées ou plus laborieuses que dans les villes alsaciennes ? Les négociations étaient-elles plus consensuelles ou plus conflictuelles ?

L'idée que l'Alsace-Lorraine aurait pu être un « laboratoire » dans lequel les autorités allemandes expérimentaient ou recherchaient les bonnes solutions pour étendre les villes a été évoquée, surtout après le retour à la France en 1918. Quelle est la réalité ? Peut-on déduire que les réalisations importantes et parfois même imposantes qui ont vu le jour dans les villes de la région en font un laboratoire ? La volonté politique des nouveaux occupants pour agrandir et moderniser les villes ne devait-elle pas d'abord montrer le savoir-faire allemand ? Ou était-elle aussi destinée à convaincre l'opinion et faire adhérer davantage la population aux idéaux de l'Empire ? Mais globalement les villes de la région, généralement dirigées par des maires nommés par les pouvoirs publics, ont-elles bénéficié du même régime que les autres

viles allemandes et ont-elles connu les mêmes difficultés et les mêmes contraintes ? On peut aussi se demander si en un demi-siècle de gouvernance étrangère, les « provinces perdues » n'ont pas évoluées à un rythme différent de celui de l'imaginaire collectif français.

Le contexte en Alsace-Lorraine après la guerre de 1870

Afin de mieux comprendre l'histoire urbaine des villes d'Alsace-Lorraine, il paraît nécessaire de brosser au préalable un aperçu factuel du contexte politique, social mais aussi des problèmes identitaires et linguistiques dans lequel elles évoluaient après la guerre de 1870. Cet environnement particulier occasionnait souvent des tensions entre les autochtones et les autorités allemandes, mais cette double culture avait également des retentissements féconds sur les processus de développement des villes.

1) Une annexion politique et stratégique

Le 18 juillet 1870, la France déclara la guerre à la Confédération de l'Allemagne du Nord⁶⁵ (*Norddeutscher Bund*) suite à un incident diplomatique connu sous le nom de la « dépêche d'Ems »⁶⁶. Cette guerre, à laquelle les États sud-allemands participaient en vertu de

⁶⁵ État fédéral de 22 États allemands situés au nord du Main, qui a existé de 1867 à 1871. La confédération fut créée sur l'initiative du ministre-président de Prusse, Otto von Bismarck, à la suite de la guerre austro-prussienne de 1866 et de la victoire de Sadowa. Pour des raisons diplomatiques, Bismarck, sachant que dans les États du sud de l'Allemagne (les royaumes de Bavière et de Wurtemberg, le grand-duché de Bade le sud du Hesse-Darmstadt) le sentiment démocratique et antiprussien est vif, ne les inclut pas dans la confédération de l'Allemagne du nord, mais sous sa pression, ces quatre États signent avec la Prusse des traités d'alliance militaire, défensive et offensive. La constitution de la Confédération, adoptée le 16 avril 1867, prévoit que la présidence revient au roi de Prusse, qui nomme le chancelier confédéral (*Bundeskanzler*), fonction nouvellement créée. La constitution permet également l'adhésion ultérieure des États du sud de l'Allemagne.

⁶⁶ Dépêche d'Ems : le 13 juillet 1870, le roi de Prusse Guillaume I^{er} rencontre à Bad Ems, où il prend les eaux, l'ambassadeur de France Benedetti au sujet de la succession au trône d'Espagne. Il rend compte de son rendez-vous à Bismarck qui, en fin tacticien, déforme la dépêche royale en y introduisant des termes humiliants pour la France et pour l'opinion publique allemande. La France, insultée par la dépêche d'Ems, déclare la guerre à la Confédération de l'Allemagne du Nord, ce qui était le but recherché par Bismarck.

l'application des traités d'alliance militaire, fut marquée par une succession de défaites militaires de l'armée impériale française devant la Prusse et ses alliés. À peine un mois après le début des hostilités, le 14 août 1870, le territoire occupé par les troupes allemandes était placé sous l'autorité d'un gouverneur général (*Generalgouverneur*) puis, les arrondissements de Metz, Thionville, Sarreguemines Sarrebourg et Château-Salins furent retirés au gouverneur général pour former un nouveau district administratif (*Verwaltungsbezirk*), à côté de l'Alsace, la Lorraine allemande : *Deutsch-Lothringen*⁶⁷. Bismarck, qui était exclu des décisions militaires pendant la guerre, était du même avis que le général von Moltke avant 1871 qui demandait uniquement l'annexion des territoires de langue allemande, en particulier lors de la guerre prusso-danoise de 1864. Mais il accepta finalement, à contre cœur, la demande des militaires d'annexer la bande frontalière non germanophone pour protéger le flanc ouest de l'empire⁶⁸. Bien que les contours du nouveau territoire fussent à peu près arrêtés un mois après le début de la guerre, les territoires que la France devait céder à l'Empire allemand furent définis lors du traité de Francfort près d'un an plus tard, le 10 mai 1871⁶⁹. La volonté d'annexion de territoires français était très tôt exprimée par les États allemands qui devaient ainsi affirmer leur victoire : « Dès les premières victoires des armées unies allemandes, s'éleva de toute part dans l'opinion publique allemande, la revendication d'une récompense territoriale, par la récupération des anciennes provinces allemandes à l'ouest⁷⁰. » Ce désir laissait transparaître l'ambition d'unité du pays sur le modèle de l'ancien Saint-Empire romain germanique en annexant les provinces germanophones. Bismarck devait cependant

⁶⁷ Sont annexés en Alsace, les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin à l'exception de l'arrondissement de Belfort qui deviendra l'actuel territoire de Belfort. En Moselle, sont annexés les arrondissements de Sarreguemines, de Metz et Thionville ainsi que onze communes de l'arrondissement de Briey. En Meurthe il s'agit de l'arrondissement de Sarrebourg et de Château-Salins. Dans les Vosges les cantons de Saales et Schirmeck sont également annexés.

⁶⁸ Sophie Charlotte PREIBUSCH, *Verfassungsentwicklung im Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918 : Integration durch Verfassungsrecht ?*, Berlin : Berliner Wissenschafts-Verlag, 2006, p. 29.

⁶⁹ Les territoires qui correspondent aujourd'hui aux départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin furent cédés par la France à l'Empire allemand par le traité préliminaire de paix signé à Versailles le 26 février 1871, ratifié par l'Assemblée nationale le 1er mars 1871, puis entériné par le traité de Francfort le 10 mai 1871. Ces documents ne prévoyaient pas une consultation de la population concernée. Dès lors, il fut juridiquement abusif de parler d'annexion de ces territoires, même si aux yeux des populations concernées le sentiment d'une annexion de fait subsistait. Il est d'usage d'utiliser dans la littérature historique le vocable « annexion » pour définir cette cession de territoires à l'Empire allemand.

⁷⁰ « [...] schon gleich nach den ersten Siegen der verbündeten deutschen Armeen [wurde] spontan von verschiedenster Seite in der deutschen Öffentlichkeit die Forderung nach einem territorialen Siegpriis, nach Wiedergewinnung der 'alten deutschen Reichsgebiete im Westen'. », Statistisches Bureau des Ministeriums für Elsass-Lothringen, 1896-1901, cité par Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum : das Öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871-1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, p. 22.

vaincre les réticences des pays de l'Allemagne du sud devant une annexion de l'Alsace, notamment la Bavière, dont le ministre-président Otto von Bray-Steinburg s'était clairement prononcé contre une annexion des territoires français, et avait proposé la création d'un territoire neutre, avant de rejoindre la position de Bismarck⁷¹. Celui-ci avait proposé une administration commune des territoires annexés, qu'il dénomma Terre d'Empire (*Reichsland*), une appellation qui désignait des seigneuries et des villes qui faisaient partie du Saint-Empire romain germanique. L'Assemblée nationale, déplacée à Bordeaux, ratifia le 1^{er} mars 1871 les accords de paix⁷², lesquels comprenaient entre autres la cession des départements du Haut-Rhin, Bas-Rhin et la partie nord de la Moselle à l'Allemagne. Le traité de Francfort, signé le 10 mai 1871 scella le « retour » à l'Allemagne de l'Alsace et de la Lorraine germanophone annexées par Louis XIV en 1648 et 1697 par les traités de Westphalie et de Ryswick. Ces territoires annexés avaient peu de relations entre eux, et Sophie Charlotte Preibusch constate dans son ouvrage sur l'évolution de la constitution dans les territoires annexés que ce qui unissait l'Alsace et la Lorraine était uniquement le partage d'un destin commun, celui d'une séparation d'avec la France⁷³. Les raisons de l'annexion étaient diverses. Il a déjà été cité plus haut le sens politico-national que revêtait l'annexion pour l'affermissement de la conscience nationale en vue d'une future unité allemande. Toutefois, il y avait aussi des raisons militaires indéniables : celle de former un glacis face à la France et en quelque sorte neutraliser ses places fortes que sont Strasbourg et Metz. Ainsi, lors de la séance du 2 mai 1871, le *Reichstag* se pencha sur un premier projet de loi pour les territoires annexés. A cette occasion, Bismarck fit un long discours, dit la *Glacisrede* (discours du glacis), pour justifier cette décision politique. « Maintenant, après notre glorieuse victoire avec nos alliés allemands et la fin de la guerre, il nous appartient de nous efforcer très sérieusement, de donner un univers de paix à nos enfants⁷⁴. » Il s'agissait donc, pour Bismarck de trouver les moyens d'une paix durable,

⁷¹ Voir à ce sujet Eberhard KOLB, *Der Weg aus dem Krieg : Bismarcks Politik im Krieg und die Friedensbahnung 1870-1871*, München : Oldenburg, 1990, p. 180 et suivantes, ainsi que l'article « Bray-Steinburg, Otto Graf », de Karl Alexander von MÜLLER, in : *Allgemeine Deutsche Biographie*, Band 55, Leipzig : Duncker & Humblot, 1910, p. 680-687.

⁷² Retranscription de la « protestation de Bordeaux », disponible en fac-similé sur le site de l'Assemblée Nationale : <http://www2.assemblee-nationale.fr/decouvrir-l-assemblee/histoire/1914-1918/les-deputes-protestataires-d-alsace-lorraine#prettyPhoto> consulté le 20. 11. 2017. Le même jour, Émile Kuss (1815-1871), député et maire de Strasbourg, décéda à Bordeaux d'une crise cardiaque.

⁷³ Sophie Charlotte PREIBUSCH, 2006, *op. cit.*, p. 21.

⁷⁴ « Jetzt, nachdem wir mit deutschen Bundesgenossen den Krieg glorreich beendet, müssen wir mit vollen Ernste darauf hinwirken, daß unseren Kindern Ruhe gegeben wird. », Wilhelm MÜLLER, *Politische Geschichte der Gegenwart. Das Jahr 1871 nebst eine Chronik der Ergebnisse des Jahres 1871* (Band V), Berlin: Verlag von Julius Springer, 1872, p. 140.

en restant cependant persuadé du danger que représente Strasbourg (et l'Alsace-Lorraine) française. Il cita le roi de Wurtemberg :

*Tant que nous n'aurons pas pris possession de Strasbourg, des troupes ennemies vont pouvoir nous envahir avant que l'union allemande ne puisse venir à notre secours. Le point névralgique est Strasbourg : tant qu'elle n'est pas allemande, ce sera pour les États du sud-ouest allemand un obstacle à l'adhésion à la politique allemande*⁷⁵.

De ce fait, l'établissement d'un glacis face à la France semblait être la seule solution envisageable pour assurer la protection du jeune État allemand. « Pour cette raison, il ne restait pas d'autre solution que d'entrer en possession de ces territoires avec ses puissantes places fortes, et de l'ériger en glacis fortifié allemand face à la France⁷⁶. » Dans ses discours, Bismarck faisait clairement apparaître que l'annexion était davantage motivée par des raisons de réalisme politique que par des raisons émotionnelles de libération et de fraternité. A l'usage des autres pays d'Europe il faisait savoir que l'objectif n'était pas de rassembler l'ensemble des populations de langue allemande, mais de sécuriser la frontière avec la France. Dans sa thèse, soutenue en 2007, Lionel Metzler remarque que

*[...] la seule logique qui ait véritablement procédé à la constitution de cette nouvelle frontière fut celle de l'ancienne et traditionnelle préemption de territoires sur un voisin vaincu, décidée par le fait de princes souverains dans le but d'assurer militairement la défense de l'État. C'est au demeurant le seul argument qui fut officiellement pris en compte pour légitimer le droit d'annexion, les autres ne venant que l'appuyer. D'ailleurs la terminologie officielle de l'époque, choisie pour caractériser l'annexion, s'en faisait parfaitement l'écho. La loi officialisant la nouvelle situation des territoires et dite 'Loi concernant l'union' (Vereinigung) de l'Alsace et la Lorraine avec l'Empire allemand et n'utilisait pas le mot de 'réunion' (Wiedervereinigung)*⁷⁷.

⁷⁵ « So lange Straßburg nicht in unseren Hände ist, wird mein Land von feindlichen Truppen überschwemmt werden, bevor der deutsche Bund mir zu Hilfe eilen kann. Der Knoten liegt in Straßburg : so lange es nicht deutsch ist, wird es für die süddeutschen Staaten stets ein Hinderniß sein, sich der deutschen Politik hinzugeben. », *ibid.*, p. 140.

⁷⁶ « Es blieb deshalb nichts anders übrig, all diese Landstriche mit ihren starken Festungen vollständig in den Besitz Deutschlands zu bringen und sie als ein starkes Glacis Deutschlands gegen Frankreich zu erhalten. », *ibid.*, p. 141.

⁷⁷ Lionel METZLER, *La politique de germanisation en Lorraine annexée (1870-1918), culture et enjeux identitaires*, Université de Metz, thèse de doctorat sous la direction de Alfred Wahl, 2007, p. 55.

Dans les faits, il s'avéra que cette affirmation de la fonction de glacis, tout comme celle d'une annexion – prise de guerre, était un obstacle majeur pour une réconciliation de la population avec le jeune Empire. Bismarck avait compris que ce discours encourageait les mouvements de protestation et empêchait les plus coopératifs de justifier leur collaboration avec un État allemand. Il semblait en effet peu réaliste de vouloir faire collaborer quelqu'un qu'on ne nécessite que pour des raisons stratégiques. Et Bismarck, au fil du temps, tenait de moins en moins à la théorie du glacis et s'efforçait de réussir l'annexion en étant une force d'entraînement dans le sens d'une plus grande intégration du *Reichsland* dans les institutions de l'Empire. Bismarck pensait que renforcer le particularisme local ne pouvait que conduire les populations à se sentir mieux intégrés dans l'empire allemand. Dans le même esprit, il avançait, le 2 mai 1871, que le souhait naturel d'autodétermination de la population dans tous les domaines, et en particulier dans celui des affaires communales, pourrait mieux se réaliser dans la nouvelle Allemagne unie que dans l'Etat français centralisé⁷⁸. La suite des événements montrait que la naissance d'une nouvelle conscience citoyenne et une intégration politique dans l'empire allemand étaient des objectifs plus difficiles à atteindre. Si la constitution de 1879 restait en-deçà des attentes de certains, ce n'était en tous cas pas à cause de Bismarck, mais en raison de la désunion et des tergiversations des responsables du *Reichsland*⁷⁹. La constitution de 1911, bien que représentant un pas supplémentaire vers un alignement sur les autres régions de l'empire, rencontrait elle aussi beaucoup de scepticisme en Alsace-Lorraine.

A côté de ces considérations politiques et stratégiques, on peut supposer un intérêt économique, un peu moins mis en avant, pour les mines de charbon et la sidérurgie de la vallée de la Fensch, ainsi que pour l'industrie textile mulhousienne qu'il fallut réorienter vers le marché allemand.

⁷⁸ Tanja BAENSCH, « *Un petit Berlin ?* », *Die Neugründung der Strassburger Gemäldesammlung durch Wilhelm Bode im zeitgenössischen Kontext : ein Beitrag zur Museumspolitik im deutschen Kaiserreich*, Göttingen : V&R unipress, 2007, p. 100.

⁷⁹ Sophie Charlotte PREIBUSCH, 2006, *op. cit.*, p. 144.

2) Les vicissitudes de la politique d'assimilation des populations

Lors de l'annexion de l'Alsace-Lorraine, la frontière linguistique séculaire ne fut pas respectée, notamment en Lorraine. En Alsace, la grande majorité de la population parlait un allemand dialectal (*Elsaesserditsch*). « De tous temps, la langue a été en Alsace un signe extérieur d'appartenance sociale : on parle français dans la bourgeoisie, et alsacien dans les classes populaires », note François Igersheim⁸⁰. En Moselle, la situation était plus nuancée. Une frontière linguistique allait approximativement de Thionville à Sarrebourg. Au nord-est de cette ligne, on parlait le francique lorrain, de la famille des dialectes germaniques, au sud, on parlait des dialectes romans proches du français. À l'école, l'enseignement primaire était fait en français dans les communes où plus de la moitié des habitants parlaient le français ; le français était également enseigné dans les collèges et les lycées. La question du bilinguisme avait, tout au long de l'annexion, fortement marqué les relations entre la représentation politique locale et la fonction publique immigrée, majoritairement d'origine allemande. L'objectif constant poursuivi par le gouvernement consistait à développer un sentiment d'appartenance patriotique à l'égard du nouvel État allemand (*das Deutschtum*). Dans le *Reichsland*, la politique d'assimilation consistait principalement à « défranciser » (*Entwelschung*) autant que faire se pouvait, l'espace public. Durant la première décennie de l'annexion, la priorité des pouvoirs publics consistait avant tout à contrôler ou à interdire les manifestations d'attachement à la France, tout en instaurant un régime politique et des règles de droit qui limitaient la diffusion du sentiment d'appartenance français. Les exemples étaient nombreux notamment dans le monde associatif, l'école, la sphère religieuse ou administrative et s'exprimaient en particulier par la politique linguistique. Jusque vers le milieu des années 1880, la politique d'intégration restait globalement respectueuse des différences culturelles entre indigènes et immigrés « vieux-allemands ». En 1885, suite au décès inopiné du *Statthalter* Manteuffel, son poste était resté vacant quelques mois. C'est l'administration qui exerça alors la réalité du pouvoir, en particulier Maximilian von Puttkamer⁸¹, alors sous-secrétaire d'État au ministère d'Alsace-Lorraine, qui avait souvent prôné une action plus ferme que celle de Manteuffel notamment à l'égard des notables et du clergé. De plus, les relations entre la France et l'Allemagne se tendaient à ce moment-là et le boulangisme, en

⁸⁰ François IGERSEIM, *L'Alsace des notables, 1870-1914*, Strasbourg : Impression du nouvel alsacien, 1981, p. 35.

⁸¹ Maximilian von Puttkamer (1831-1906), cousin du chancelier von Bismarck, il était sous-secrétaire d'État de 1879 à 1887 et secrétaire d'État du ministère d'Alsace-Lorraine de 1887 à 1901.

plein essor, exaltait une passion populaire, l'espoir d'une revanche sur l'Allemagne⁸². Dans ce climat, Bismarck, qui chercha à faire croire à l'imminence d'une guerre avec la France, fut désavoué par le *Reichstag* au sujet d'une augmentation des effectifs de l'armée. Sur les 15 députés du *Reichsland*, 14 votèrent contre ce projet de loi, et furent considérés comme « protestataires ». Ce fut l'occasion de mener une politique nettement plus répressive destinée à finaliser enfin le mouvement de défrancisation, en particulier à l'encontre du milieu associatif francophile. Toute une série de textes interdisaient les couleurs tricolores françaises, les morceaux de musique ostensiblement français, les inscriptions en français étaient particulièrement visées, les enseignes, écriteaux, les affiches devaient recevoir une autorisation préalable de la police⁸³. D'autres mesures furent prises, notamment des expulsions et des révocations de maires et leur remplacement par des maires nommés par les pouvoirs publics. Dans les années 1890, la situation entre la France et l'Allemagne s'était apaisée : la détente se manifesta par de nombreuses décisions de libéralisation comme celle sur la presse, la suppression du paragraphe sur la dictature ou encore la nouvelle législation sur les associations. Cette politique de libéralisation de l'espace public avait pour objectif de faire sortir l'Alsace-Lorraine de son statut d'exception et de constituer un pas supplémentaire vers une intégration dans l'Empire. Mais les mesures de libéralisation dans l'espace social entraînaient une réactivation des tensions identitaires et remettaient en cause la politique de germanisation telle qu'elle avait été suivie. Le nouveau *Statthalter*, le comte Karl von Wedel⁸⁴, s'était fixé comme objectif principal de normaliser la situation dans la région et de donner une nouvelle constitution qui ferait des alsaciens-lorrains des citoyens de l'Empire à part entière. Son prédécesseur, le prince de Hohenlohe-Langenburg⁸⁵ s'était opposé à cette réforme. Wedel était soutenu par Théobald von Bethmann-Hollweg, secrétaire d'État à l'Intérieur depuis juin 1907, qui avait dans le gouvernement de Bülow, la charge des affaires d'Alsace-Lorraine, avant d'être nommé chancelier de l'Empire en juillet 1909. Il sentait que la

⁸² Lionel METZLER illustre ce climat : « Afin de comprendre à quel point les relations s'étaient alors détériorées entre France et Allemagne, on peut rappeler que le 20 mai 1885, Sarah Bernhardt, qui devait se produire au théâtre de Metz et de Strasbourg, fut interdite de scène (et de séjour) pour avoir tenu des propos germanophobes. Les autorités n'avaient pas voulu prendre le risque de voir s'enflammer le public des deux villes en question. », in : Lionel METZLER, 2007, *op. cit.*, p. 243.

⁸³ Eva RIMMELE, *Sprachenpolitik im Deutschen Kaiserreich vor 1914 : Regierungspolitik und veröffentlichte Meinung in Elsass-Lothringen und den östlichen Provinzen Preussens*, Frankfurt a. Main, New York : Lang, 1996, p. 31. François ROTH cite également des exemples pittoresques de la chasse aux mots français, voir son ouvrage, *La Lorraine annexée*, Étude sur la Présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918), Université de Nancy, 1976, issue de la thèse de doctorat ès lettres soutenue le 5 juin 1973, p. 86.

⁸⁴ Karl von Wedel (1842-1919), *Statthalter* du *Reichsland* de 1907 à 1914.

⁸⁵ Hermann zu Hohenlohe-Langenburg (1832-1913), *Statthalter* du *Reichsland* de 1894 à 1907.

nouvelle constitution était sur de bons rails, ce qui lui permettait de marquer des points devant les militaires, traditionnellement en faveur d'un durcissement de la politique d'intégration au nom de la sécurité du *Reich*. La constitution, finalement votée par le *Reichstag* le 26 juin 1911, souleva beaucoup de scepticisme, et un rejet presque unanime de la classe politique locale⁸⁶. La nouvelle constitution divisait finalement la population et mettait en évidence que le nouveau statut de la région ne changeait pas au fond l'état de subordination dans lequel le pouvoir central de Berlin tenait l'Alsace-Lorraine. L'empereur Guillaume II était particulièrement agacé par le peu de reconnaissance que la population montrait devant la constitution qui lui était octroyée. La situation tendue s'accroissait lorsqu'un député autonomiste au *Reichstag*, l'abbé Wetterlé⁸⁷ fit une tournée en France, où devant des salles comblées, il expliquait que la « germanisation » n'avait pas réussi depuis 40 ans et que la question alsacienne-lorraine était loin d'être réglée. Cette tournée de conférences souleva dans les milieux allemands des vagues d'indignation, d'autant plus que l'abbé Wetterlé était membre du *Reichstag* et du *Landtag* d'Alsace-Lorraine⁸⁸. Un représentant du peuple allemand, qui voyageait à travers la France pour expliquer que le *Reichsland* n'était toujours pas allemand, représentait, compte tenu de la situation politique internationale, une énormité. Le commandement militaire, puissant dans la région, adepte d'une politique d'assimilation beaucoup plus ferme, exprimait de plus en plus nettement son opposition à la politique d'ouverture pratiquée par le *Statthalter* von Wedel. Les militaires pensaient que cette politique était à l'origine du réveil nationaliste en Alsace-Lorraine et savaient que Guillaume II partageait ce point de vue. Le 6 novembre 1913 éclata l'affaire de Saverne, à laquelle la presse française et allemande donna un large écho. Une insulte d'un lieutenant allemand lors d'un cours d'instruction à des recrues alsaciennes du 99^e régiment d'infanterie stationné à Saverne était à l'origine de cette affaire, qui eut immédiatement des répercussions considérables. A plusieurs reprises les autorités civiles furent désavouées par le gouvernement impérial qui donnait raison à l'autorité militaire. Le 5 décembre l'Empereur refusa la démission de von Wedel et du gouvernement d'Alsace-Lorraine. Le 10 janvier 1914, le tribunal militaire acquitta les protagonistes de l'affaire, en estimant que les militaires avaient

⁸⁶ Sophie Charlotte PREIBUSCH, 2006, *op. cit.*, p. 476, note 1222. Elle cite le commentaire du professeur de droit public à l'université de Strasbourg depuis 1872, Paul Laband, sur ce texte constitutionnel : « [...] diesem elsass-lothringischen Bundesstaate würde die eigene staatliche Lebenskraft fehlen ; seine Herrschermacht wäre von der des Reichs entlehnt ; er hätte nur das Aussehen eines Staats und die dazu gehörenden Äusserlichkeiten, aber nicht die rechtliche Befugnis der Selbstbehauptung. »

⁸⁷ Il fut également député français entre 1919 et 1924.

⁸⁸ Sophie Charlotte PREIBUSCH, 2006, *op. cit.*, p. 485.

accompli leur devoir en rétablissant l'ordre public. Von Wedel démissionna sur le champ, mais l'Empereur lui demanda de rester en fonction, le temps de trouver un successeur. Le 19 avril le ministre de l'Intérieur de Prusse Johann von Dallwitz devint *Statthalter*, et le gouvernement d'Alsace-Lorraine passa aux mains de haut-fonctionnaires prussiens. Hugo Zorn de Bulach, sous-secrétaire d'État au gouvernement d'Alsace-Lorraine notait :

*Ça y est, la Prusse reprend maintenant tout à fait en mains le gouvernement d'Alsace-Lorraine. Le tour est joué. Les militaires ont eu par l'affaire de Saverne, gain de cause. Le chancelier Bethmann-Hollweg, qui nous a complètement lâchés, a plié bagage devant les conservateurs prussiens, pour sauver sa position*⁸⁹.

Le 4 août 1914 l'Allemagne déclara la guerre à la France et très rapidement les autorités militaires prirent de nombreuses et brutales mesures administratives destinées à garantir la sécurité de l'Empire et à « enfin » prendre des mesures plus radicales d'intégration. « Cette germanisation sauvage procédait presque exclusivement de militaires, qui sont venus en pleine conscience en Alsace-Lorraine pour y enfin mettre de 'l'ordre.⁹⁰ » et ainsi réduire à néant près de 43 ans de politique d'intégration civile réalisée en temps de paix⁹¹. Alors que de nombreux fonctionnaires vieux-allemands cherchaient à trouver un poste en Allemagne, que de nombreuses familles mettaient leurs biens en vente et commençaient à déménager leur mobilier, ou que des administrations centrales rapatriaient des dossiers, un nouveau gouvernement et un nouveau *Statthalter*, l'alsacien Rudolf Schwander, ont été mis en place le 13 octobre 1918, moins d'un mois avant l'armistice.

3) Les enjeux identitaires

Strasbourg, et en particulier sa cathédrale, jouait, du côté allemand, un rôle clé dans le processus d'identification nationale. Ainsi, Alfred Woltmann⁹², écrivait en 1874 : « Un

⁸⁹ François IGERSEIM, *L'Alsace politique 1870-1914*, Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2006, p. 169.

⁹⁰ Sophie Charlotte PREIBUSCH, 2006, *op. cit.*, p. 579.

⁹¹ *Ibid.*, p. 603.

⁹² Alfred WOLTMANN (1841 Charlottenburg-1880 Menton) était un historien de l'art allemand qui a enseigné dans les universités de Berlin, Karlsruhe, Prague et Strasbourg.

monument nous était resté familier, y compris pendant la souveraineté française, et représentait pour nous un sanctuaire national en gage : la cathédrale de Strasbourg.⁹³ » Le point de départ de cet engouement venait de Goethe en personne⁹⁴ qui publia en 1772 un essai *Von deutscher Baukunst*. En réalité, il s'agissait d'un hymne à la gloire de la cathédrale de Strasbourg et son concepteur Erwin de Steinbach. Dans son esprit l'architecture allemande était l'architecture gothique incarnée par la cathédrale, et de nombreux auteurs du mouvement romantique « firent en sorte que la cathédrale de Strasbourg s'enracine profondément dans la mémoire collective des allemands⁹⁵. » L'annexion de l'Alsace-Lorraine était également au cœur d'un débat d'intellectuels et d'universitaires des deux pays dès le début de la guerre franco-prussienne. A une conception culturelle de la nation politique du côté allemand s'opposait l'approche française d'une conception ancrée dans la volonté des citoyens et non pas dans la langue et la culture. Ces débats, ainsi que la demande formulée par le Premier ministre anglais Gladstone de consulter le peuple avant une annexion, avaient probablement entraînés le « droit d'option ». Cette disposition, inscrite dans le traité de Francfort le 10 mai 1871, autorisait les sujets français nés dans les territoires cédés à opter pour garder leur nationalité et à transférer leur domicile en France avant le 1^{er} octobre 1872. Le bilan réel du nombre des optants, comme on les appelait, était assez complexe à déterminer entre les personnes nées en Alsace-Lorraine et celles qui y étaient domiciliées, celles qui avaient fait une déclaration d'option sans réellement déménager ou celles qui étaient revenues : pour les autorités allemandes, le nombre des optants s'élevait à 160 878 personnes, le chiffre du gouvernement français des déclarations enregistrées était de 378 774⁹⁶. En se détachant du mythe de l'émigration patriotique qui visait à majorer le chiffre des émigrants alsaciens-lorrains de 1872 pour pouvoir lui attribuer un caractère plébiscitaire en faveur de la France, le « vote par les pieds », on estimait le nombre d'émigrations effectives à 50 000.

L'historiographie traditionnelle faisait volontiers apparaître une France « revancharde » entre 1870 et 1914 ? La réalité était plus complexe. Certes, Léon Gambetta devant la tombe du député-maire de Strasbourg Émile Küss, prononça ces fortes paroles le 3 mars 1871 : « La force nous sépare, mais pour un temps seulement, de l'Alsace, berceau traditionnel du

⁹³ Tanja BAENSCH, *op. cit.*, 2007, p. 80.

⁹⁴ Johann Wolfgang von GOETHE (1749 Francfort-1832 Weimar) séjourna à Strasbourg d'avril 1770 à août 1771 après avoir passé une licence en droit délivrée par l'université de Strasbourg.

⁹⁵ Tanja BAENSCH, *op. cit.* 2007, p. 80 et suivantes pour d'avantage de précisions sur l'évolution de la perception des styles architecturaux au XIXe siècle en Allemagne.

⁹⁶ Alfred WAHL, « A propos de l'option des Alsaciens-Lorrains en 1871-1872 », in : *Annales de démographie historique*, 1971. Nouvelles recherches, p. 57-63.

patriotisme français. Nos frères de ces contrées malheureuses ont fait dignement leur devoir, et, du moins ils l'ont fait jusqu'au bout. Eh bien qu'ils se consolent en pensant que la France désormais ne saurait avoir d'autre politique que leur délivrance⁹⁷. » Il est vrai que dans les quelques mois qui suivirent la guerre, ce type de discours aux accents de revanche et qui exprimaient une douleur patriotique était admissible, sinon compréhensible, y compris par les autorités allemandes. Paul Déroulède, fondateur de la Ligue des patriotes en 1882, élu député en 1889, fut un chanfre infatigable de l'idée de revanche sur l'Allemagne, pendant que le général Boulanger devenait brièvement l'emblème du nationalisme et à qui on attribua le surnom de « général Revanche ». Mais, ni le monde politique ni l'opinion publique de la France de la III^{ème} République, n'avait pour projet ou pour ambition de faire une guerre contre l'Allemagne pour reprendre l'Alsace-Lorraine. L'historien Bertrand Joly partage cette approche et la résume ainsi :

De 1871 à 1914, la France ne veut ni faire la guerre ni tourner la page, elle veut la Revanche sans la guerre, ce qui est impossible, on lègue la Revanche à faire aux générations futures, sine die. Ayant à choisir entre deux politiques nettes, se battre ou renouer des relations normales avec l'Allemagne en acceptant le fait accompli, elle refuse de se prononcer et adopte une sorte de voie moyenne, faite de réticences et d'espoirs vagues en des lendemains meilleurs ; d'où l'aspect maussade et parfois un peu mesquin d'une politique extérieure en apparence discontinue, selon que le gouvernement privilégie l'option « pas de guerre » ou l'option « pas de renoncement », mais qui varie peu tout au long de la période⁹⁸.

⁹⁷ Paul BONDOIS, *Histoire de la guerre de 1870-1871 et des origines de la troisième République (1869-1871)*, 2^e éditions, Paris : Picard et Kaan, 1893, p. 366.

⁹⁸ Bertrand JOLY, « La France et la Revanche, 1871-1914 », in : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Tome 46, n° 2, avril-juin 1999, p. 325-347, consulté le 10.03.2019 : https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1999_num_46_2_1965

4) L'organisation institutionnelle spécifique de l'Alsace-Lorraine dans l'Empire allemand

En tant que Terre d'Empire (*Reichsland*), l'Alsace-Lorraine fut dotée d'un statut particulier. Dès le 14 août 1870, les territoires occupés furent placés sous l'autorité d'un président supérieur (*Oberpräsident*), d'abord Friedrich Alexander von Bismarck-Bohlen⁹⁹, général prussien, puis à partir de septembre 1871, Eduard von Möller. En sa qualité de territoire annexé, l'Alsace-Lorraine n'était pas un État comme les autres États fédérés (*Bundesländer*) qui formaient l'Empire, elle reçut un statut politique restreint et ne disposait pas de voix délibérative au *Bundesrat* (Conseil fédéral)¹⁰⁰. En effet, le *Reichsland* était directement rattaché à l'Office de la Chancellerie impériale chargé des affaires d'Alsace-Lorraine (*Reichskanzleramt für Elsass-Lothringen*), dirigé par Karl Herzog qui avait été promu secrétaire d'État en 1887, et qui était donc le supérieur hiérarchique du président du *Reichsland* et l'intermédiaire obligatoire avec le chancelier. Ce n'était que très progressivement que la tutelle sur l'Alsace-Lorraine fut allégée. En 1874 a été créée une assemblée régionale consultative, appelée Délégation d'Alsace-Lorraine (*Landesausschuss*), qui avait pour vocation à donner un avis sur les textes de loi avant leur adoption. Cette assemblée de 30 membres, issue des trois assemblées départementales (*Bezirkstag*) était censée améliorer la participation de la région à l'élaboration des textes la concernant.

Le *Bezirk Oberelsass* avec Colmar comme chef-lieu est subdivisé en *Kreise* : celui d'Altkrich, Colmar, Guebwiller, Mulhouse, Ribeauvillé et Thann. Belfort et son territoire n'est pas intégré au *Bezirk* et reste dans le giron français. Le *Bezirk Unterelsass* avec Strasbourg comme chef-lieu comprend les *Kreise* de Erstein, Haguenau, Molsheim, Saverne, Sélestat, Strasbourg et Wissembourg. Le *Bezirk Lothringen*, enfin, avec pour chef-lieu Metz et les *Kreise* de Boulay, Château-Salins, Thionville-est et Thionville-ouest, Forbach, Metz, Sarrebourg et Sarreguemines.

⁹⁹ Friedrich Alexander Graf von Bismarck-Bohlen (1818-1894) à ne pas confondre avec le Chancelier Otto von Bismarck (1815-1898) qui était son cousin.

¹⁰⁰ Les traductions des instances administratives sont reprises de Klaus NOHLEN qui développe ce sujet également dans le chapitre « La situation historique », in : *Construire une capitale. Strasbourg Impérial de 1871 à 1918, Les bâtiments officiels de la Place impériale*, Strasbourg : Société Savante d'Alsace, 1997, p. 23 et suivantes.

Une réforme plus substantielle de l'organisation des autorités publiques avait été apportée par la loi du 4 juillet 1879, dite « *Statthaltergesetz* », qui mettait fin à la structure administrative duale en transférant l'administration centrale du *Land* de Berlin à Strasbourg et en créant un ministère chargé des affaires d'Alsace-Lorraine sous les ordres d'un *Statthalter*, directement placé sous l'autorité de l'Empereur. Seuls les affaires militaires, la poste impériale, les chemins de fer impériaux et le domaine judiciaire étaient encore gérés à Berlin¹⁰¹. La loi de 1879 apportait également des changements pour le *Landesausschuss* dont les membres passent de 30 à 58 issus également des villes ou arrondissements (*Landkreise*), et lui apportait davantage de prérogatives en matière budgétaire et des droits d'initiative en matière de textes législatifs¹⁰². Toutefois, parmi les membres du *Landesausschuss* les avis sur la portée de la réforme étaient plus mitigés.

*A part ces changements, la composition de notre assemblée législative au petit pied ne subit pas de modification considérable. Dans l'avenir comme par le passé elle continuera à remplir son rôle modeste, où elle défend tant bien que mal, sinon les droits, du moins les intérêts matériels du pays. Telle que nous la voyons, elle est encore vivement combattue par les organes allemands et les chefs du gouvernement appliqués à réduire le Landesausschuss au rôle de chambre d'enregistrement des décisions officielles.*¹⁰³

Ce n'est qu'en 1902 que le très contesté paragraphe 10 de la loi (*Verwaltungsgesetz*) du 30 décembre 1870 qui autorisait le président supérieur (*Oberpräsident*) – et à partir de 1879 le *Statthalter* – à assurer l'ordre public, si nécessaire avec l'aide de l'armée, a été supprimé¹⁰⁴. Le 31 mai 1911, une réforme institutionnelle instaura un parlement régional (*Landtag*),

¹⁰¹ NOHLEN, 1997, p. 23 et STATISTISCHES BUREAU DES MINISTERIUMS FÜR ELSASS-LOTHRINGEN, *Das Reichsland Elsass-Lothringen, 1. Teil, Allgemeine Landesbeschreibung*, Strasbourg, 1898-1901, p. 213 et suivantes.

¹⁰² WITTENBROCK, 1989, p. 99.

¹⁰³ « Lettres d'Alsace, Le renouvellement du Landesausschuss », *Revue Alsacienne*, novembre 1888, n° 11, p. 46-50, ici p. 47.

¹⁰⁴ Ce paragraphe, dit de la « dictature » (*Diktaturparagraph*) donnait notamment au *Statthalter* tout pouvoir pour préserver l'ordre public, par exemple l'autorisation de perquisition jour et nuit, l'interdiction de manifestation ou de parution de journaux en particulier durant la période sensible de l'après-guerre. Cette disposition légale provenait du droit français (loi du 9 août 1849 sur l'état de siège) et était opportunément préservée par les autorités allemandes. Souvent réclamée par les députés alsaciens-lorrains, la suppression de cette disposition fut finalement actée dans un document signé par Guillaume II en personne le 9 mai 1902 dans la résidence impériale du Haut-Koenigsbourg, voir Lionel METZLER, *La politique de germanisation en Lorraine annexée (1870-1918), culture et enjeux identitaires*, Université de Metz, thèse de doctorat sous la direction de Alfred WAHL, 2007, p. 353.

composé de deux chambres. La première était composée par moitié de personnes désignées par l'Empereur, et par les corporations pour l'autre moitié. La deuxième chambre était élue démocratiquement. Cette concession représenta un grand pas vers une égalité de traitement avec les autres États allemands¹⁰⁵. L'harmonisation totale des prérogatives du *Reichsland* avec les autres États allemands accordée à la fin de la guerre, en octobre 1918, et la nomination du maire de Strasbourg, Rudolf Schwander au poste de Statthalter en tant que premier alsacien, étaient des décisions intervenues trop tard pour pouvoir influencer sur le sort de la région¹⁰⁶.

¹⁰⁵ WITTENBROCK, 1989, *op. cit.* p. 99-100.

¹⁰⁶ François ROTH, *La Lorraine annexée (1870-1918), Étude sur la Présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918)*, Université de Nancy, 1976, issue de la thèse de doctorat ès lettres soutenue le 5 juin 1973, p. 643-644.

Partie 1 : Le développement d'un réseau de professionnels et la naissance de la discipline du *Städtebau*

Moins peuplées que Strasbourg et moins dotées en moyens, les villes du *Reichsland* Colmar, Metz, Mulhouse, Thionville et Sarreguemines s'engagèrent vers 1890 dans une réflexion pour s'agrandir et pour encadrer leur extension par des outils réglementaires. Chacune des villes citées fit également appel à un expert extérieur reconnu dans cette discipline d'extension urbaine. À l'exception de Colmar, qui s'adressa à Karl Kölle, *Stadtbaurat* de Stuttgart, toutes recoururent à l'architecte municipal de Cologne, Josef Stübben.

S'il semblerait qu'en Allemagne, les structures municipales capables d'engager et de mener à terme un projet tel qu'une extension urbaine apparurent autour des années 1880-1890, d'autres pays à l'instar de l'Italie avaient déjà mis en place des services municipaux qui s'appuyaient sur des techniciens et des ingénieurs¹⁰⁷. Avec l'unité italienne en 1870, le rôle des ingénieurs techniques semblait devenir primordial dans la constitution des équipes municipales mais aussi de la modernisation des villes¹⁰⁸. En effet, Denis Bocquet évoque un système similaire à celui qu'on peut rencontrer en Allemagne à la même période, c'est-à-dire des équipes municipales qui se spécialisaient, qui échangeaient leurs expériences et leurs questions et qui faisaient appel à des experts. Chose étrange, aucun des historiens traitant de l'émergence de la discipline du *Städtebau* ne s'interroge sur d'éventuels échanges entre les spécialistes de ces questions venant de l'autre côté des Alpes.

¹⁰⁷ Denis BOCQUET, « Le città italiane e la circolazione internazionale dei saperi municipali (1870-1915) », in : Patrizia DOGLIANI, Oscar GASPARI (dir.), *Tra libera professione e ruolo pubblico, Pratiche e saperi comunali all'origine dell'urbanistica in Italia*, Bologna : CLUEB, 2012, p. 173-186.

¹⁰⁸ Patrizia DOGLIANI, Oscar GASPARI (dir.), *Tra libera professione e ruolo pubblico, Pratiche e saperi comunali all'origine dell'urbanistica in Italia*, Bologna : CLUEB, 2012, 209 p.

Quel fut le rôle de ces experts allemands et quel fut l'importance des réseaux des villes dans ces projets d'extension ? Dans quelle mesure pouvait-on dire qu'un « modèle urbain » se mit en place ?

Afin d'interroger plus précisément l'influence et la contribution des experts du *Städtebau* dans les villes d'Alsace-Lorraine, le propos est divisé en cinq chapitres. Le premier s'intéresse au modèle parisien adopté par les spécialistes allemands dès le milieu du XIXe siècle. Le deuxième traite de l'apparition d'une approche « technique » du fonctionnement de la ville et de son extension, introduite par Reinhard Baumeister. Le troisième chapitre aborde la notion d'esthétique dans la pratique urbaine abordé par Camillo Sitte en réponse à des expériences qu'il jugeait trop rigides, le quatrième chapitre est consacré à l'apport de synthèse de Josef Stübben dans son manuel *Der Städtebau* et à son fort investissement dans la pratique urbaine et enfin le dernier s'intéresse au réseau professionnel et à l'organisation de la diffusion de l'information.

I. Un modèle parisien pour les premiers pas de la discipline ?

Cette partie liminaire a pour but de faire un bref inventaire de l'état de la connaissance de la nouvelle discipline à la veille du XXe siècle.

Au début du XIXe siècle, seuls des services d'arpentage, et ceux chargés des fortifications disposaient de plans des villes. L'objectif premier de ces services était de distinguer l'espace privé du public, qui s'organisait en places et espaces libres autour des bâtiments importants. Avec la révolution industrielle et les mutations sociales induites, la ville est devenue au cours du XIXe siècle un centre névralgique de tous les développements et changements, ce qui a engendré une complexité aussi bien dans la gestion des infrastructures et des flux que dans sa planification. Les pouvoirs publics, les collectivités et les autres protagonistes de la fabrication de la ville devaient ainsi intégrer de nouveaux impératifs et relever de nouveaux défis : la mise en place d'un cadre juridique, l'intégration des questions d'hygiène, la prise en compte du cadre de vie et les aspects économiques.

1) La réglementation parisienne comme modèle pour les autres villes françaises

En France, les règles en matière de construction dans les villes ont longtemps été limitées au principe de l'alignement. « Le premier travail réglementaire post-révolutionnaire est l'œuvre du Directoire. Il sanctionne la naissance du premier plan d'alignement de Paris par l'arrêté du 13 Germinal An V (mars 1796). C'est le premier texte faisant référence à un plan, à un document cartographié¹⁰⁹ », écrivent François Laisney et Rémi Koltirine dans une recherche sur les règlements parisiens.

¹⁰⁹ François LAISNEY, Rémi KOLTIRINE, *Règle et règlement, la question du règlement dans l'évolution de l'urbanisme parisien, 1600-1902*, rapport de recherche pour le Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, direction de l'architecture et de l'urbanisme, bureau de la recherche architecturale, 1986, p. 16.

Afin de compléter l'amendement, déjà fort ancien du 14 mai 1554, sur l'empiètement des maisons sur l'espace public, la municipalité parisienne tenta de mettre en place une nouvelle réglementation. Des démarches pour contraindre les constructions ont été entreprises au cours du XIXe siècle à Paris en fixant un alignement à ne pas dépasser¹¹⁰. Le plan d'alignement devint la référence indispensable pour gérer la ville. Le décret du 28 mars 1852, qui plaçait les rues de Paris sous le régime de la grande voirie, permettait de raccourcir sensiblement les délais de démarrage des travaux. La municipalité pouvait en effet utiliser l'expropriation pour procéder à de larges acquisitions de sa propre initiative et pour des raisons d'utilité publique pour tout projet d'élargissement, de redressement ou de formation de nouvelles rues dans la ville¹¹¹. La notion d'alignement s'appliquait à trois champs différents : l'action sur la ville existante qui devait préserver le réseau des voies existantes des empiètements sur le domaine public, l'action sur le tissu existant, avec le percement de nouvelles voies ou places et enfin l'action sur les nouveaux quartiers qui permettait de contrôler l'alignement des nouveaux lotissements. Cet outil donnait autant une vision globale du territoire urbain que la possibilité de gérer finement les modifications jusqu'à la parcelle. Au cours du XIXe siècle de nouvelles réglementations ont été promulguées, notamment le décret du 27 juillet 1859 sur la proportionnalité à respecter entre la largeur des voies et la hauteur des immeubles, ou celui encore, du 23 juillet 1884 *sur la hauteur des maisons, les combles et les lucarnes de la Ville de Paris* qui éleva la hauteur autorisée des bâtiments¹¹². En effet, les travaux de modernisation de la capitale entrepris durant le Second Empire traitaient tous les aspects de l'urbain : règlement des façades, tracé des rues et boulevards, espaces verts, mobilier urbain, réseau d'adduction d'eau et équipements publics. La nomination de Georges Eugène Haussmann (1809-1891) comme préfet de la Seine en 1853 pour mener à bien le projet de modernisation de Paris fut l'étape décisive. Il s'entoura de personnes telles que Jean-Charles Aphan (1817-1891) qui s'occupait des parcs et plantations ou encore l'architecte Jean Joseph Eugène Deschamps (1811-1880). Ainsi deux grandes percées nord-sud et est-ouest réorganisèrent entièrement les flux de transport dans le centre de Paris. L'île de la Cité fut réaménagée et les anciens immeubles en grande partie détruits, les boulevards circulaires furent achevés et la place de l'Etoile et les grandes avenues aménagées. Les grands équipements tels que les

¹¹⁰ François LAISNEY, Rémi KOLTIRINE, *op.cit.*, 1986, p. 15.

¹¹¹ Michael DARIN, *La Comédie urbaine. Voir la ville autrement*, Paris: Infolio Editions, 2009, 559 p.

¹¹² Anne-Marie CHÂTELET, Henri BRESSLER, *Immeubles à cour, peignes et redans, la réglementation parisienne*, programme pluriannuel 1986-1989, La construction du territoire et la construction de la ville, Laboratoire de recherche « Histoire architecturale et urbaine – Sociétés », Fascicule 7, Ecole d'Architecture de Versailles, 1989, p. 15.

Halles ou encore l'opéra Garnier furent construits pendant cette période. C'est également durant cette période que les grands parcs furent aménagés. Napoléon III, inspiré par son séjour en Angleterre souhaita la création de plusieurs parcs et jardins, ouvert au public, tels que le bois de Boulogne, de Vincennes, à l'ouest et à l'est de la ville, le parc des Buttes de Chaumont et le parc Monsouris dont les travaux d'aménagement furent confiés à Jean-Charles Alphand. Il répondait ainsi à la directive de l'Empereur d'aménager dans chaque quartier de petits jardins publics à l'instar des squares anglais et de créer des plantations le long des nouvelles avenues et des boulevards. Pour mener à bien ce programme d'envergure, Alphand développa un principe directeur qui attribuait à toutes les voies de plus de 26 m une rangée d'arbres, à partir de 36 m deux rangées et au delà de 40 m un plateau était prévu au milieu de la chaussée¹¹³. Ces gabarits de rues furent publiés dans son ouvrage sur les promenades parisiennes et ce modèle fut repris plus tard par de nombreux acteurs de la construction de la ville.

Les constructions parisiennes restaient soumises, tout au long du XIXe siècle, à cette réglementation qui contraignait hauteur, ordonnancement, alignement et retrait. En 1898, Louis Bonnier (1858-1946), architecte-voyer à la Ville de Paris, publia une *Enquête sur les règlements de voirie dans les grandes villes de l'Europe*, une étude comparative des prescriptions urbaines dans une dizaine de villes européennes¹¹⁴, comme par exemple Francfort, où les avancées hygiénistes avaient marquées l'auteur. En 1902, un nouveau décret sur les hauteurs des constructions à Paris, qui s'inspirait de l'enquête menée quelques années plus tôt, entra en vigueur¹¹⁵. Ce dernier marqua un tournant décisif dans la réglementation urbaine parisienne –et française. Complètement en rupture avec les règlements traditionnels parisiens du rapport de la largeur des voies ramenée à la hauteur des bâtiments, que certains critiquaient pour leur trop grande uniformité, ce texte apporta une petite révolution dans la conception urbaine du début du XXe siècle en France. Cependant, il s'inscrivait toujours dans

¹¹³ Alphonse ALPHAND, *Les Promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards*, Paris: Rothschild Editeurs, 1867-1873, 2 vol.

¹¹⁴ Louis BONNIER, *Enquête sur les règlements de voirie dans les grandes villes de l'Europe*, Préfecture du Département de la Seine, 1898.

¹¹⁵ Décret du 13 août 1902, règlement sur les hauteurs et les saillies des bâtiments de la Ville de Paris.

la compréhension d'une ville dessinée par ses voies et par son alignement¹¹⁶. Il resta en vigueur jusqu'en 1967.

2) La mise en place de plans de régulation dans les villes françaises

Ce bref aperçu permet de situer l'histoire du développement réglementaire à Paris dans ses grandes lignes. Cependant une loi qui ne touchait pas Paris eut une relative importance dans la réglementation urbaines des villes françaises. Le 16 septembre 1807, la loi relative au dessèchement des marais, fut promulguée. Elle définit, entre autres, les acteurs principaux et les rôles de chacun dans l'espace urbain. D'une part le propriétaire, qui possède le terrain et qui, depuis la Révolution est aussi le principal « contribuable ». D'autre part, l'État qui représente l'intérêt public et qui est l'instigateur de nombreux aménagements et enfin, les collectivités territoriales qui gèrent localement l'intervention publique. Mais seul l'État était en mesure de déclarer l'utilité publique des travaux, de déclencher les procédures d'expropriation et finalement d'imposer la réalisation de plans d'alignement à toutes les villes de plus de 2000 habitants¹¹⁷. L'ambition des plans d'alignement était grande, puisqu'il s'agissait de maîtriser le remaniment des villes et leur croissance.

Dans les villes, les alignements, pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes, seront donnés par les mairies, conformément au plan dont les projets auront été donnés par les mairies, adressés aux préfets, transmis avec leur avis au ministère de l'intérieur et arrêtés en Conseil d'État¹¹⁸.

Cependant les contraintes de la planification semblaient difficiles à imposer, peu aisées à mettre en place, les villes n'ayant souvent pas les outils ni le personnel qualifié pour la

¹¹⁶ François LAISNEY, Rémi KOLTIRINE, *op.cit.*, 1986, p. 42.

¹¹⁷ Marcel RONCAYOLO, « Propriété, intérêt public, urbanisme après la Révolution. Les avatars de la législation impériale », in : *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1989, N. 43, p. 85-94. Consulté en ligne le 9 août 2019 : www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1989_num_43_1_1465

¹¹⁸ Article 52 de la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais.

réalisation de ces plans, comme ce fut le cas à Colmar¹¹⁹. C'est également cette notion d'alignement qui perdura tout au long du XIXe siècle qui fut, dès 1860, un modèle dans l'aire germanique. En effet, en Allemagne, la réglementation urbaine était plus complexe et les villes et les *Länder* disposaient de règlements autonomes¹²⁰ tout en s'appuyant sur une loi d'alignement (*Fluchtliniengesetz*) promulguée en 1875, à l'instar du système réglementaire français. (annexe II.1) Tout comme son modèle français, cette réglementation n'avait aucune emprise au-delà de la ligne d'alignement de la rue. Ce qui se passait dans les cours et les cœurs d'îlots n'avait pas vocation à être contrôlé par les autorités. La loi prussienne accompagnait une autre loi, promulguée un an plus tôt : la *Enteignungsgesetz*, la loi d'expropriation. Elle fut essentiellement utilisée en cas de projet urbain pour le tracé des rues et des places, donc pour les espaces publics¹²¹. Paul Claval affirme en 1971, dans un article paru dans les *Annales de Géographie*,

qu' [...] en attendant Camillo Sitte et le retour à un urbanisme organique, assez proche de celui qui s'était pratiqué à Vienne avant le milieu du XIXe siècle, on s'inspire de ce qui se fait alors en France, à Paris. Lorsqu'on demande à des urbanistes allemands les modèles qui ont inspiré les plans des extensions wilhelminiennes, la réponse est partout la même : on est parti de Haussmann¹²².

Cet article constitue l'une des rares contributions françaises qui traitent de l'urbanisme allemand avant les années 2000-2010. Pourtant certaines idées avancées laissent interrogateur et présentent les premiers pas de cette discipline de façon un peu rapide : « À l'exemple de la France, on cherche à construire mieux et à améliorer les conditions d'hygiène¹²³. » Ce tropisme français était toujours d'actualité à la fin du XIXe siècle en Allemagne, mais ne semblait pas aussi structurant et moteur dans les réflexions de la jeune discipline du *Städtebau*, ainsi que l'analyse de la contribution de Reinhard Baumeister le fait apparaître.

¹¹⁹ Anne BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848, Chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre PINON, Université de Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2009, p. 191 et suivantes.

¹²⁰ Rolf WITTENBROCK, *Bauordnung als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870-1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, St. Ingberg: Werner Röhrig Verlag, 1989, p. 64 et suivantes.

¹²¹ Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874.

¹²² Paul CLAVAL, « La grande ville allemande », In: *Annales de Géographie*, t. 81, n°447, 1972, p. 545, consulté le 22 mai 2019 : www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1972_num_81_447_18798

¹²³ Paul CLAVAL, *op. cit.*, 1972, p. 546.

II. Un urbanisme technique, la *Stadt-Erweiterung* (1860-1888) de Reinhard Baumeister

1) Reinhard Baumeister : ingénieur, fonctionnaire, enseignant

Tandis que la littérature francophone faisait et fait encore aujourd'hui volontiers référence à Cerdá et Haussmann¹²⁴, les auteurs germaniques et italiens, à l'instar de Gerd Albers et Giorgio Piccinato voient plutôt en Reinhard Baumeister le pionnier de la discipline.

Né en 1833 à Hambourg, Reinhard Baumeister fit ses études au *Polytechnikum* à Hanovre et à Karlsruhe où il obtint en 1853 l'examen d'État du pays de Bade (*badische Staatsprüfung*) en tant qu'ingénieur¹²⁵, ce qui lui permit d'y être fonctionnaire et de travailler dans le secteur ferroviaire. Dès l'âge de 23 ans, il exerça comme assistant de Franz Keller¹²⁶, lui-même successeur de Johann Gottfried Tulla au *Polytechnikum* de Karlsruhe dans le domaine de l'hydraulique et des constructions de routes (*Wasser – und Strassenbau*). À côté de ses activités d'enseignement, il fut confronté aux contraintes techniques, économiques et fonctionnelles dues à la planification et la construction de chemins de fer¹²⁷. La connaissance des exigences techniques nécessaires dans une administration ferroviaire dominée par les questions juridiques, marquèrent le sens pratique et la flexibilité de Baumeister. Au cours de ses activités, Baumeister eut un aperçu des façons de penser et des critères d'évaluation de

¹²⁴ Par exemple : Thierry PAQUOT, *Les faiseurs de villes : 1850-1950*, Gollion : Infolio, 2010, 509 p.

¹²⁵ « Reinhard Baumeister », Wilhelm STRICKLER, in : *Neue Deutsche Biographie*, Band 1, Berlin : Duncker & Humblot, 1953, p. 656, consulté le : 10 mai 2018, http://daten.digital-sammlungen.de/bsb00016233/image_674

¹²⁶ Franz Keller (1807-1870) était enseignant de l'école d'ingénieur (*Ingenieurschule*) et membre de la direction générale du génie hydraulique et de la construction des routes (*Oberdirektion des Wasser- und Straßenbau*) du pays de Bade. Après des études à Vienne et à Karlsruhe il poursuivit sa formation en Angleterre et en Belgique dans le domaine des chemins de fer. De retour dans le pays de Bade, il prit en 1838 la direction de la construction dans les chemins de fer (*Oberleitung des gesamten Oberbaus der Eisenbahnen*). Voir également : Lars Ulrich SCHOLL, *Ingenieure in der Frühindustrialisierung*, Göttingen : Vandenhoeck & Ruprecht, 1978, p. 243-244.

¹²⁷ Günter OETZEL, *Das pulsierende Herz der Stadt : Stadtraum und industrielle Mobilität ; die Karlsruher Bahnhofsfrage*, Karlsruhe : Universitätsverlag Karlsruhe, 2005, p. 124. (Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften, Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte)

l'administration de l'État. Il conçut en tant que *Stadtingenieur*¹²⁸ des plans d'aménagement et d'extension pour des villes comme Altona (aujourd'hui partie de Hambourg) ou Mannheim¹²⁹, ce qui lui apporta l'expérience nécessaire, pour qu'il soit appelé à Strasbourg en 1878 comme expert dans la commission sur le plan d'extension, pour prendre position et utiliser des arguments auxquels les représentants de la municipalité et des pouvoirs publics furent sensibles.

Il fut promu en 1862 professeur ordinaire au *Polytechnikum* de Karlsruhe où il enseigna les bases de l'ingénierie hydraulique et routière (*Wasser – und Straßenbau*) ainsi que l'ingénierie routière et ferroviaire (*Straßen- und Eisenbahnbau*)¹³⁰. Il y enseigna une cinquantaine d'années. À partir des années 1870, il concentra ses études sur des questions touchant à la construction de la ville¹³¹ et sur les flux de transports urbains.

Les premiers enseignements sur l'organisation et le fonctionnement de la ville furent dispensés par Baumeister lui-même à Karlsruhe à partir des années 1860. Peu de temps après, les écoles polytechniques de Darmstadt (1868) et d'Aix-la-Chapelle (1870) nouvellement créées, se dotèrent d'instituts ayant une vocation urbaine, notamment sous l'impulsion de Carl Henrici qui enseignait à Aix-la-Chapelle. Il n'y avait pas de séparation entre les formations des architectes et des ingénieurs. À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, une formation artistique fut intégrée au programme de la *Bauakademie* de Berlin¹³² ; l'idéal étant « des agents publics à formation polyvalente, qui étaient à la fois architectes et ingénieurs¹³³. » La séparation des disciplines d'architecture et d'ingénierie eut lieu en Prusse en 1876, ce qui permit une plus grande spécialisation des métiers du bâtiment¹³⁴. Aucune matière liée à « l'art

¹²⁸ Ce terme est repris des historiens germanophones.

¹²⁹ On peut noter qu'aucun de ces deux projets ne fait l'objet d'un article dans la presse spécialisée avant 1896 pour Mannheim et 1913 pour Hambourg. Cf. WAETZOLDT, *Bibliographie zur Architektur im 19. Jahrhundert: die Aufsätze in den deutschsprachigen Architekturzeitschriften 1788 – 1918*, Nendeln: KTO PR., 1977, vol. 1, p. 351-360.

¹³⁰ Karl-Heinz HÖFFLER, *Reinhard Baumeister 1833-1917, Begründer der Wissenschaft vom Städtebau*, Karlsruhe : Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, 1977, p. 4 (Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Fakultät für Bauingenieur- und Vermessungswesen, Universität Karlsruhe ; 9)

¹³¹ Josef STÜBBEN, « Reinhard Baumeister », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 37. Jahrgang, 1917, p. 623.

¹³² Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876-1930*, Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg, 1996, p. 26.

¹³³ « universal ausgebildete Baubeamte, der sowohl Architekt als Ingenieur war », Eckhard BOLENZ, *Vom Baubeamten zum freiberuflichen Architekten. Technische Berufe im Bauwesen. Preußen/Deutschland, 1799–1931*, Frankfurt : Peter Lang, 1991, p. 123.

¹³⁴ *Ibid*, p. 126-129.

de construire la ville », le *Städtebau*, n'était dispensée. Seul Friedrich Adler (1827-1908), enseignant à la *Bauakademie* de Berlin, proposait à partir de 1859 un cours sur l'histoire de l'art de bâtir (*Geschichte der Baukunst*) et sur l'emplacement des bâtiments publics¹³⁵.

Ce qui n'empêchait pas des questionnements concernant l'organisation de la ville et son extension planifiée, dans lesquels l'hygiène était devenue centrale à partir des années 1870. En 1868, une association pour la santé publique fut fondée (*Deutscher Verein für öffentliche Gesundheitspflege*). Elle rassemblait des médecins, des édiles communaux, des ingénieurs et des architectes dans le but de mener une réflexion commune sur le logement « sain »¹³⁶. Cette interrogation portée à une échelle plus grande, c'est-à-dire à celle des villes, induisait un questionnement sur l'organisation fonctionnelle de ces dernières, mais aussi sur la densité de l'habitat, la mobilité, les canalisations, l'alimentation en eau et plus tard en électricité. Ces préoccupations étaient partagées par l'assemblée générale de l'association des architectes et ingénieurs (*General-Versammlung deutscher Architekten- und Ingenieurvereine*) se réunit à Berlin¹³⁷ du 21 au 26 septembre 1874 lors de l'un de ses congrès itinérants. Cette association regroupait de nombreuses sociétés et organisations régionales et constituait ainsi un forum de discussion et d'échanges¹³⁸. Ce congrès s'accompagna d'une exposition¹³⁹ et, à l'issue de cette manifestation, l'association publia un rapport dans la *Deutsche Bauzeitung* intitulé *Grundzüge der Stadterweiterung nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen*¹⁴⁰ (Principes pour l'extension urbaine dans les domaines techniques, économiques et politiques). Le rapporteur n'était autre que Baumeister, qui était l'un des membres fondateurs de cette

¹³⁵ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 26.

¹³⁶ Il s'agit ici d'un questionnement central pendant toute la seconde partie du XIXe siècle et jusqu'à avant la Première guerre mondiale de *Wohnungsnot*, du manque de logements et de la *Wohnungsfrage*, la question concernant le logement insalubre qui rythme les débats et les conférences tout au long de cette période. On peut citer ici Rudolf EBERSTADT *Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen*, Jena : Fischer, 1912, 230 p. (Bd. 1) ainsi que les textes de Juan RODRIGUEZ-LORES, dont : « Stadt-Umbau und Elendsviertel. Zur Grundrentenbildung in der Innenstadt », in : Gerhard FEHL, Juan RODRIGUEZ-LORES, *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel : Birkhäuser, 1995, p. 319-334.

¹³⁷ Gerd ALBERS, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnung, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig : Vieweg, 1997, p. 36.

¹³⁸ Le programme du congrès est publié lors de l'invitation officielle « Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, Einladung zur Abgeordneten-Versammlung, Einladung zur General-Versammlung », in : *Deutsche Bauzeitung*, 8. Jg., N. 69, 1874, p. 273-274. Le compte rendu de cette manifestation est publié dans la *Deutsche Bauzeitung*, 8. Jh., N. 79, 1874, p. 313-320.

¹³⁹ « Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine und die Ausstellung aus dem Gebiete des Bauwesens », in : *Deutsche Bauzeitung*, 8. Jg., N. 2., 1874, p. 41-42.

¹⁴⁰ « Bericht über die Verhandlungen der General-Versammlung des Verbandes zu Berlin vom 23. bis 25. September 1874 – Verhandlungen der Abtheilung für Architektur », in : *Deutsche Bauzeitung*, 8. Jg., N. 85, 1874, p. 337-344.

association. Deux ans plus tard, il publia un manuel sur les extensions urbaines, dont tout laisse à penser qu'il était inspiré par les travaux de l'association. « Référent » pour la rédaction de ce texte, il bénéficia probablement des réflexions de personnalités telles que Ernst Bruch, Arminius (1804-1881) ou Orth (1828-1901) qui s'étaient également penchés sur ces questions.

2) La première formalisation des principes de l'extension de la ville

C'est lors de ce congrès, qui peut être qualifié de fondateur, que les premières règles définissant l'extension des villes furent formulées. Les huit thèses que proposait l'association étaient les suivantes :

1. L'extension de la ville doit avoir une surface définie et importante afin d'y projeter les bases d'un système complet des différents moyens de transport mais aussi d'organiser le territoire en zones fonctionnelles (grandes industries, commerces, habitat).
2. Le réseau viaire principal de l'extension doit être projeté dès le départ, tout en tenant compte des chemins préexistants qu'il est judicieux de conserver, selon les circonstances locales. Les divisions secondaires peuvent être faites dans un second temps, selon des besoins ou laissées à l'appréciation privée.
3. Il est proposé d'organiser le territoire selon la situation et les fonctions attribuées, en prenant en considération la réglementation sanitaire du secteur industriel.
4. Le rôle de la police de bâtiment doit, en plus de la conciliation des intérêts collectifs des habitants par rapport aux constructeurs, garantir la sécurité incendie, la libre circulation, la santé-sécurité y compris la fiabilité de la construction contre le risque d'effondrement. Toute prescription d'ordre esthétique devient secondaire.
5. Pour déterminer la distance entre les bâtiments, il est nécessaire de différencier, pour des raisons sanitaires, les murs dont les fenêtres appartiennent à des pièces inhabitées et ceux qui limitent un espace de vie ou de travail. Pour ces derniers, la règle généralement recommandée en façade est que leur hauteur ne dépasse pas la distance

entre les bâtiments. D'autres prescriptions concernant les cours, arrière-cours et autres sont alors superflues.

6. Les expropriations et les acquisitions de terrains résiduels pour la réalisation des voies de circulation ou d'aménagement de l'espace public doivent être facilitées par la législation. La forme des parcelles à bâtir également.
7. Il relève des prérogatives de la municipalité de se garantir contre les frais occasionnés par l'aménagement de nouvelles rues auprès des propriétaires des terrains adjacents. Parmi les financements qui peuvent être envisagés, une contribution fixe par mètre linéaire de chaque parcelle est recommandée.
8. Les surfaces qui sont destinées aux futures rues et places ne sont plus constructibles après l'établissement du plan d'aménagement et sa validation juridique, ou seulement moyennant un échange de terrain¹⁴¹.

Tous les points cités ci-dessus furent développés dans l'ouvrage *Die Stadt-Erweiterung in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*¹⁴² publié deux ans plus tard. Ainsi la partie traitant des aspects techniques (*Technische Grundzüge*) abordait la question du transport et des flux viaires, la partie sur la réglementation (*Baupolizeiliche Vorschriften*) le rôle de la police du bâtiment et de la sécurité incendie et enfin la partie consacrée à l'économie (*Wirtschaftliche Fragen*) traitait de l'expropriation, de la taille des terrains à bâtir etc.

Organisé en associations régionales, tout comme d'autres associations professionnelles importantes (ex. : *Verein Deutscher Ingenieure*, fondé en 1856), le *Verband deutscher Architekten und Ingenieurvereine* comprenait de nombreuses branches locales dont une en Alsace-Lorraine, le *Architekten-und Ingenieurverein Straßburg*, fondé en 1871. Comme il a été vu précédemment, l'association organisait des assemblées itinérantes afin de faire connaître aux membres les réalisations des différentes villes¹⁴³. En 1877, l'ouvrage *Berlin und*

¹⁴¹ Ces points sont issus du compte rendu de la réunion de l'association: « Bericht über die Verhandlungen der General-Versammlung », in : *Deutsche Bauzeitung*, 8. Jg., N. 85, 1874, p. 337-338.

¹⁴² Reinhard BAUMEISTER, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin : Ernst & Korn, 1876, 492 p.

¹⁴³ À ce sujet, voir : Peter LIPTAU, « Recherchenmethoden zu Biographien », in : Dave LÜTHI (ed.), *Profils d'architectes*, Lausanne : Université de Lausanne, 2017, p. 153-163.

seine Bauten parut à la suite du colloque qui s'y était tenu. Cet ouvrage sur l'histoire de la ville et les réalisations récentes initia une série de publications sous la forme d'une collection. Après le recueil sur Berlin parurent ceux sur Hambourg, Hanovre, Francfort sur le Main, Cologne et, en 1894 sur Strasbourg¹⁴⁴.

Le rôle moteur des associations professionnelles dans la réflexion sur la pratique urbaine est indéniable. C'est ainsi que les principes fondateurs de l'extension des villes, largement débattus dans ce cadre par des praticiens, architectes, ingénieurs, fonctionnaires, apparaissent nettement comme étant une œuvre collective. Ce partage de l'information était d'autant plus important que les associations publiaient leurs débats et leurs réflexions dans des organes de liaison comme des journaux ou des revues périodiques. Dans les premières lignes de son ouvrage *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung* paru en 1876, Baumeister écrivit que le rôle de l'extension urbaine était de « construire de nouveaux logements et de susciter et fluidifier la circulation¹⁴⁵. » Cette définition sommaire fut rapidement enrichie et complétée. Dans son ouvrage, il posa les contours dans l'aire germanique de cette nouvelle pratique, qu'il qualifiait de *Stadt-Erweiterung*, d'extension de la ville. Sa publication fut considérée comme le premier manuel théorique publié en Allemagne qui regroupait de façon encyclopédique les « principes techniques » de la construction de la ville, ou plutôt les éléments nécessaires au bon fonctionnement de son extension, appuyés par des exemples de terrain. Il voyait également dans cette nouvelle activité une interaction entre les aspects économiques et le développement de la ville, qui lui semblait jusqu'alors sous-estimée. À la suite de ses expériences pratiques, en tant qu'ingénieur et universitaire, il constata que les extensions se heurtaient aux réalités financières : « Comme on le sait, on souhaite que les réalisations techniques, comme d'autres produits d'ailleurs, coûtent le moins possible¹⁴⁶. »

Toutefois, dès le début de sa pratique, il militait pour une formalisation de la recherche dans le processus de décision. Ainsi, dans son ouvrage *Stadt-Erweiterung...* il écrivait : « On cherche en partie à décrire les choses existantes, les réalisations, les projets, les opinions et les

¹⁴⁴ ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN FÜR ELSASS-LOTHRINGEN (hg.), *Strassburg und seine Bauten*, Strasbourg : Karl Trübner, 1894.

¹⁴⁵ « Zwei Aufgaben liegen bei einer Stadterweiterung vor : neue Wohnungen zu schaffen und den Verkehr zu erleichtern. », Reinhard BAUMEISTER, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin : Ernst & Korn, 1876, p. 1.

¹⁴⁶ « Bekanntlich wird von den Werken der Technik, wie von anderen Erzeugnissen gewünscht, dass die möglichst wenig kosten. », Reinhard BAUMEISTER, *Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs, Festrede zum Rektorats-Wechsel am 2. Nov. 1895*, Karlsruhe : Braun, 1895, p. 3.

prescriptions, et en partie à préparer le futur dans de bonnes conditions avec un esprit scientifique et critique¹⁴⁷. » Au moment où il rédigeait ces lignes, il avait derrière lui une riche carrière au service du grand-duché de Bade en tant qu'ingénieur des chemins de fer, mais aussi en tant que professeur dans les domaines des constructions hydrauliques et de routes. Son expérience lui permettait ainsi de voir à quel point une bonne conception technique en amont pouvait s'avérer importante, et devenir coûteuse si elle était mal planifiée. Les premières réflexions à l'échelle urbaine semblaient être bâties sur un substrat de connaissances technologiques issu des réseaux et des transports.

En 1876, la nécessité d'étendre des villes apparaissait certes urgente mais la pression n'était plus aussi forte que quelques années auparavant, argumentait-il. De ce fait, une procédure méthodique (*planmäßiges Verfahren*) permettait de poser les bases d'une ville répondant à l'intérêt général¹⁴⁸. Toutefois les questions qui le préoccupaient en priorité, telles l'hygiène, les transports, les aspects économiques étaient uniquement en lien avec l'extension d'une ville, sans prendre en compte les conditions d'organisation du noyau urbain existant.

Il définit la crise de la ville comme issue des problèmes soulevés par son fonctionnement. La ville était devenue un sujet d'études d'ingénierie, et l'ingénieur municipal un personnage clé de la gestion des conséquences du progrès. La technicité impliquait une nouvelle perception de la réalité urbaine. La ville ne fonctionnait plus comme un ensemble organique, mais comme une interaction complexe de divers sous-systèmes. Comme dans une machine, les composants d'une ville invisible, celle des flux et des réseaux, étaient étroitement imbriqués. De l'approvisionnement en eau, de l'assainissement, de la gestion des déchets, de l'approvisionnement alimentaire, en passant par les réseaux complexes d'infrastructures énergétiques et de transport urbain, l'ingénieur de la ville devait faire face à une multitude de problèmes.

Les préoccupations des professionnels de l'urbanisme évoluèrent progressivement vers des questionnements techniques spécifiques d'infrastructures alors qu'elles étaient initialement impulsées par des questions plus larges et plus sociétales comme le logement. Les exemples d'urbanisation ou d'industrialisation directement liés ou induits par le chemin de fer furent

¹⁴⁷ « Es will theils Bestehends schildern, Bauten und Entwürfe, Meinungen und Verordnungen, theils mit Hilfe der Kritik und Wissenschaft Gutes für die Zukunft vorbereiten helfen. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, introduction.

¹⁴⁸ Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, introduction.

nombreux et il n'est pas étonnant que les théoriciens de la première génération tels que Baumeister et Stübben, mettaient les questions de la circulation et des déplacements en tête des missions de l'urbaniste. Avant eux, Cerdá plaçait les voies de circulation au centre de sa réflexion et définissait la ville comme un « groupement d'habitations mises en relation et en communication par un système de voies¹⁴⁹. » Wieczorek rappelle l'importance du chemin de fer qui était peut-être même davantage que Bismarck, le principal artisan de l'unité allemande¹⁵⁰. La question du logement et des conditions d'habitation n'étaient traitées que de façon indirecte par Baumeister. Pour ce dernier, « la question du logement est une partie de la question sociale, et une bonne extension de ville constitue un élément important de toute réforme sociale ». Plus tard, Stübben était dans le même état d'esprit et considéra que la question du logement était induite par l'extension et nécessitait une grande prévenance : « lors d'une extension urbaine, la question du logement ouvrier est une préoccupation délicate et probablement la plus significative¹⁵¹. » Jusqu'à la fin du XIXe siècle, et la parution de la loi sur les coopératives¹⁵², la mise à disposition de logements relevait d'abord de l'initiative privée. Ces sont les propriétaires fonciers et les industriels -qui construisaient des cités pour leurs ouvriers- qui réalisaient dans un premier temps l'essentiel des investissements. L'État était chargé de fixer le cadre réglementaire, les communes assuraient une fonction facilitatrice en définissant les plans d'extension et en mettant à disposition les principales infrastructures. Les premiers « aménageurs » ou précurseurs des urbanistes concevaient leurs pratiques dans cet esprit.

James Hobrecht (1825-1902), l'auteur du plan d'aménagement de Berlin de 1862, avait d'ailleurs souligné à plusieurs reprises, en particulier devant l'Association des architectes de Berlin le 26 novembre 1870, « que l'on a surestimé la signification du plan d'aménagement [...]. Sa signification est purement négative ; c'est la transcription d'un règlement de police, qui détermine d'abord quels lieux ne doivent pas être construits et rester ouverts à la circulation, uniquement dans l'intérêt des personnes privées qui ont l'intention de bâtir leur parcelle et qui ont besoin de règlements plus précis¹⁵³. » (fig. 1) Fortement critiqué par les

¹⁴⁹ Cité par Daniel WIECZOREK, *op.cit.*, 1981, p. 55.

¹⁵⁰ Daniel WIECZOREK, *op. cit.*, 1981, p. 58.

¹⁵¹ « Die Sorge für Arbeiterwohnungen ist bei der Erweiterung der Städte die schwierigste und vielleicht auch die bedeutendste », Josef STÜBBEN, *Der Städtebau, op. cit.*, 1907, p. 30.

¹⁵² *Gesetz betreffend die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften*, ou *Genossenschaftsgesetz*, entrée en vigueur en Allemagne le 1^{er} octobre 1889.

¹⁵³ « Seine Bedeutung ist eine lediglich negative; er ist eine aufgezeichnete Polizeiordnung, die zunächst feststellt, welche Stellen nicht zu bebauen, vielmehr für den Verkehr offen zu halten sind, lediglich im Interesse jener Privaten, welche ihre Grundstücken zu bebauen beabsichtigen und hierzu

contemporains¹⁵⁴, ce plan correspondait toutefois aux règlements juridiques alors en vigueur et aux marges de manoeuvre laissées aux municipalités. Intitulé *Bebauungsplan der Umgebungen Berlins*, plan d'aménagement des alentours de Berlin, il correspondait plus à un projet qui posait les grandes lignes de communication et d'infrastructures (*Rings*, tramways et trains etc.) à la grande échelle du territoire de la ville et sa périphérie. Il s'agissait également de prendre en compte, dans la projection de la ville, les emplacements des futures gares et leur réserver des terrains suffisamment grands pour qu'elles puissent s'étendre. Parallèlement à cela, ce *Bebauungsplan* dressé par Hobrecht devait cartographier l'état de la ville, afin de disposer d'une base exacte pour engager des travaux de canalisation et de pose de réseaux dans la ville existante. Le roi de Prusse Guillaume I^e, commanditaire du plan, souhaitait pour sa capitale que la planification du baron Haussmann fût prise pour modèle. Cependant, le plan prévoyait aussi peu que possible de percées, jugées trop agressives, dans le tissu historique. Ce *Bebauungsplan* laissait, comme la réglementation le prescrivait, une entière liberté aux propriétaires de bâtir leur terrain. Tout comme les plans d'alignement français, sa contrainte s'arrêtait à la ligne qui séparait le privé de l'espace public. Dans le plan Hobrecht, qui prenait en compte l'incorporation de nouvelles communes, Berlin passait ainsi d'une surface de 35 à 59 km². Ce projet était commandité par l'État¹⁵⁵. Dans un texte paru en 1868, James Hobrecht présentait ses observations sur le fonctionnement et les conditions requises pour assurer une mixité sociale en évitant les « blocs d'ouvriers »¹⁵⁶. Son propos semble paradoxal eu égard aux conditions de vie déplorables dans les *Mietskaserne* dont on le rendait responsable par la suite.

genauere Vorschriften bedürfen. », « Mitteilungen aus dem Architekten-Verein zu Berlin », in: *Deutsche Bauzeitung*, 4. Jg. N. 48, 1870, p. 388.

¹⁵⁴ Notamment par Ernst BRUCH dans un long article, « Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 9,10, 12, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 4. Jahrgang, 1870, p. 69-71, p. 77-80, p. 93-95, p. 101-104, p. 121-122, p. 129-130, p. 151-154, p. 159-163, p.167-168, p. 183-186, p. 191-193, p. 199-201.

¹⁵⁵ Håkan FORSELL, *Property, Tenancy and Urban Growth in Stockholm and Berlin, 1869-1920*, Aldershot, Burlington : Ashgate Publishing, 2006, p. 116.

¹⁵⁶ James HOBRECHT, *Über öffentliche Gesundheitspflege und die Bildung eines Central-Amtes für öffentliche Gesundheitspflege im Staate*, Stettin : Nahmer, 1868, 48 p. (consulté le 24 juin 2018) <https://www.e-rara.ch/zut/wihibe/content/titleinfo/2882134>

3) Des principes entre l'usage et la règle

Les travaux initiés par Hobrecht lancèrent le débat en Allemagne sur le sens de la notion de *Stadt-Erweiterung*. Baumeister fut un témoin et un acteur de ces discussions, ce qui lui faisait aborder le sujet avec une grande prudence. Wiczorek remarque le statut ambivalent du texte de Baumeister entretenu par des expressions telles que *in der Regel* (en règle générale), qui amalgament l'idée de l'usage objectif et celle de la régularité normative. La description de *ce qui se fait* et la définition de *ce qu'il faut faire* étaient rarement bien dissociées¹⁵⁷. Cela s'explique par l'essence même du manuel qui met sur papier un usage qui commence à devenir courant. En effet, Baumeister est dans une didactique entre la pratique et la théorie. De ce qu'il *est d'usage de faire*, il en déduit des règles de ce qui pourrait se faire. L'objectif de Baumeister était de traiter les extensions urbaines d'une façon systématique (*systematisch zu behandeln*). Son ouvrage *Stadt-Erweiterungen...* était découpé en 22 chapitres et 80 sous-chapitres, sur près de 500 pages, avec de nombreuses statistiques sectorielles. Cependant, il prend grand soin d'avertir le lecteur, dans l'avant-propos de son manuel, que les préceptes qui allaient suivre étaient à relativiser dans la mesure où « les conditions locales [avaient] une telle importance que la possibilité de déterminer des règles adaptées à tous les cas [était] moins grande que dans d'autres domaines techniques ou économiques¹⁵⁸. »

Reinhard Baumeister posa dans son ouvrage *Die Stadt-Erweiterung...* les bases nécessaires de la planification du plan d'extension. Au moment de la parution de son ouvrage, il y avait trois façons, d'après lui, de planifier la ville. Toutes les trois étaient à ses yeux des mauvaises approches. La première était une liberté de construire totale dans la ville et ses alentours. « Il est évident qu'à défaut de lien organique entre des bâtiments individuels et des ensembles collectifs avec des voies de circulation passantes, des bâtiments arbitrairement placés avec des rues étroites et aléatoires dont l'élimination coûte cher, représentent dans le pire des cas des obstacles à un aménagement ultérieur¹⁵⁹. » La deuxième approche : « Un plan est prescrit

¹⁵⁷ Daniel WIECZOREK, *op. cit.*, 1981, p. 96, note n° 103.

¹⁵⁸ « Die Darstellung ist durch mehrere Rücksichten eingeschränkt worden. Einmal sind bei jeder Stadterweiterung örtliche Verhältnisse von so großem Einfluss, dass allgemein passende Regeln weniger als auf anderen technischen und wirtschaftlichen Gebieten aufgestellt werden können. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1878, Vorwort.

¹⁵⁹ « Es liegt auf der Hand, dass dabei kein organischer Zusammenhang zwischen den einzelnen Gebäuden und Gruppen mit durchgehenden Verkehrslinien erfolgt, und, was das Schlimmste ist, es entstehen auf diesem Wege Hindernisse für eine spätere Ordnung der Verhältnisse, Hindernisse an willkürlich gestellten Gebäude, schmalen und regellosen Straßen deren Beseitigung viel kostet. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 75.

pour une certaine zone et en même temps il interdit la construction en dehors de ce terrain¹⁶⁰. » La troisième façon consistait à « désigner de petits quartiers constructibles autour de la ville, projeter les rues et les lignes de construction, et à inviter les constructeurs potentiels à investir dans le terrain¹⁶¹. »

Ces trois façons de faire furent vertement critiquées par Baumeister qui s'exprima ainsi dans un ouvrage plus tardif, *Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung, Handbuch der Baukunde* en 1890 : « Ce n'est qu'à l'aide d'un plan général complet que des quartiers distincts d'une ville peuvent être regroupés [...] »¹⁶². Parallèlement à cette critique, et afin de mener à bien une extension de ville, il proposait une planification en deux étapes, en s'appuyant sur les idées de Ernst Bruch. En effet, Bruch avait, dans un article paru en 1870 dans la *Deutsche Bauzeitung*, analysé les inadéquations du plan de Hobrecht pour Berlin et pointé de façon plus générale les problèmes récurrents de la planification d'extension de villes¹⁶³. Cette prise de position de Bruch semblait avoir inspiré Baumeister pour la rédaction de son ouvrage sur les extensions urbaines comme le soulignent Heinz-Karl Höffler et Brian Ladd¹⁶⁴.

Il proposait donc, dans un premier temps de délimiter le territoire qui faisait l'objet de l'extension pour y établir les grandes lignes (axes de circulations viaires, ferrés etc.) et de projeter par morceaux plus petits les quartiers en fonction des besoins¹⁶⁵. Souvent nommé *Übersichtplan* ou *Gesamtplan*, il permettait d'avoir une vue globale sur une longue durée, en particulier d'un point de vue juridique, et ainsi d'éviter des changements inopinés, peu sécurisants pour de potentiels investisseurs. Les villes pouvaient faire l'acquisition en amont des terrains dont elles avaient besoin pour la construction des bâtiments publics, alors qu'une acquisition tardive pouvait s'avérer très coûteuse.

¹⁶⁰ « Nach einer anderen Manier wird ein Plan für ein gewisses Gebiet vorgeschrieben und gleichzeitig verboten, ausserhalb dieses Terrains zu bauen. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 76.

¹⁶¹ « besteht darin, kleine Bezirke in der Umgebung der Stadt zum Bebauen zu bestimmen, Straßen und Baufluchten darin zu projectieren und die Baulustigen zum Eintritt in dieses Terrain einzuladen. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 76.

¹⁶² « Nur mit Hülfe eines umfassenden Generalplanes lassen sich namentlich verschiedenartige Stadttheile gruppieren [...]. », Reinhard BAUMEISTER, *Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung, Handbuch der Baukunde*, Berlin, Ernst Toeche, 1890, p. 54-55.

¹⁶³ Ernst BRUCH, « Berlin's bauliche Zukunft und der Bebauungsplan », in : *Deutsche Bauzeitung*, N.9, 6. Jg, 1870, p. 69-71, N.10, 6. Jg., p. 77-81, N.12, 6. Jg., p. 93-95, N. 13, 6. Jg., p. 101-104, N.15, 6. Jg., p. 121- 122, N.16, 6. Jg., p. 129-130, N.19, 6. Jg., p. 151-154, N.20, 6. Jg., 159-163, N.21, 6. Jg., p. 167-168, N.23, 6. Jg., p. 183-186, N.24, 6. Jg., p. 191-193, N.25, 6. Jg., p. 199-201.

¹⁶⁴ Karl-Heinz HÖFFLER, *op. cit.*, 1977, p. 24 et Brian LADD, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1990, p. 83-84.

¹⁶⁵ Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 87.

Baumeister précisa : [...] que le premier plan soit limité à des caractéristiques de base directement nécessaires au contexte organique de l'ensemble et qu'il soit conçu de manière cohérente [...]. Ces caractéristiques comprennent les routes principales, les voies ferrées, les canaux, ainsi que le regroupement de zones industrielles et la sélection de places, de bâtiments publics et d'espaces verts¹⁶⁶.

Il pointa ainsi la nécessité d'organiser et de structurer le territoire de façon fonctionnelle à l'aide de directives réglementaires, ce qui consistait en une deuxième étape, qu'il appelait *Spezialbebauungspläne*. Il classa en trois catégories les fonctions de la ville : le commerce qui constituait le centre, l'habitat et l'industrie.

*Par conséquent, si nous esquissons une image de la ville du futur, alors, dans l'ensemble, trois zones devraient être distinguées. La première comprend l'industrie et le commerce de gros, de préférence des zones industrielles avec usines et entrepôts, mais aussi les logements des travailleurs, des employés et même des propriétaires d'usines; le second regroupe tous les magasins qui suppose la présence et la circulation du public, et en même temps les appartements qui doivent être rattachés au magasin (petite entreprise et commerce de détail); dans la troisième zone, on trouvera des logements, dont les propriétaires n'exercent pas de métier ou sont occupés à l'extérieur du logement, les gens de toute condition sociale (retraités, fonctionnaires, commerçants, industriels, assistants commerciaux et ouvriers).*¹⁶⁷

Ces premiers jalons posés, concernant la distribution fonctionnelle et spatiale du territoire, il analysa différents systèmes viaires. Il suggérait notamment le système orthogonal (*Rechtecksystem*) et triangulaire (*Dreiecksystem*), aisément applicables aux extensions et

¹⁶⁶ « [...] dass man den ersten Plan auf solche Grundzüge beschränkt, welche sofort nothwendig zum organischen Zusammenhang des Ganzen sind und einheitlich entworfen werden müssen [...]. Zu jene Grundzügen gehören Hauptstraßen, Eisenbahn, Kanäle, sowie die damit zusammenhängende Gruppierung von Industrie-Bezirken und die Auswahl von Plätzen für öffentliche Gebäude und Promenade. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 89.

¹⁶⁷ « Wenn wir daher ein Bild [der Stadt] der Zukunft entwerfen, so möchten in der Hauptsache drei Abtheilungen zu unterscheiden sein. Die erste umfasst Großindustrie und Großhandel, vorzugsweise Gewerbeplätze, Fabriken und Speicher, aber auch wohl Wohnungen der darin beschäftigten Arbeiter, Angestellten und selbst den Fabrikherren ; die zweite alle Geschäfte, welche den unermittelbaren Verkehr mit dem Publikum fordern und zugleich diejenigen Wohnungen, welche mit dem Geschäftslokal vereinigt sein müssen (Kleingewerbe und Kleinhandel) ; die dritten Wohnungen, deren Eigenthümer keinen Beruf haben oder demselben außerhalb der Wohnung nachgehen, Leute in allerlei Vermögensumständen (Rentiers, Beamte, Kaufleute, Fabrikherren, Geschäftshülfen und Arbeiter). », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 80.

pensait que le premier ne devait cependant pas être utilisé à grande échelle¹⁶⁸. Il utilisa toutefois ce système viaire pour le projet d'extension de Mannheim en 1872. (fig. 2) Le système de voiries triangulaires avait pour but de relier les nœuds de circulation entre eux, notamment les grands axes, les gares ou autres stations de tramway.

Son approche de la ville nouvelle, qui se matérialisait par l'extension restait celle d'un technicien. Pour lui, une approche esthétique, *künstlerisch*, n'était pas prioritaire¹⁶⁹.

Car que signifie la beauté de façon triviale ?, écrivait-il, Cela signifie : la construction coûte plus d'argent. L'esthétique peut-elle être mise sur le même plan que la sécurité incendie, la santé et la libre circulation ? Cette fausse piste est d'autant plus dangereuse qu'ici la loi comme le juge sont d'une autorité douteuse. Qu'est-ce que la beauté architecturale ? Les principes peuvent être aussi flexibles que sa mise en œuvre diverse¹⁷⁰.

Le contrôle esthétique des constructions était donc à éviter. « Le fait que la liberté individuelle dans ce domaine n'enlaidit pas tout l'environnement est démontré par l'expérience là où les règles esthétiques ont été en principe omises : à Hambourg, Leipzig, Baden, Paris. La concurrence et les exigences du terrain mènent plus sûrement à la beauté que le contrôle officiel¹⁷¹. » Cependant, une planification fonctionnelle, en zones d'activité et le tracé de la voirie qui forme les îlots étaient au cœur de sa pensée.

¹⁶⁸ « Das Rechtecksystem kann [...] für Stadterweiterungen von bedeutenden Umfange nicht empfohlen werden. [...] Ganz angemessen erscheint dagegen das Rechtecksystem für Stadterweiterungen vom mäßigen Umfang, wo zwei oder drei Straßen mit entsprechenden Querstraßen angeschlossen werden sollen. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 102.

¹⁶⁹ Karl-Heinz HÖFFLER, *op. cit.*, 1977, p. 53.

¹⁷⁰ « Denn was heißt Schönheit im vulgären Sinn ? Sie heißt : das Bauen kostet mehr Geld. Kann man Aesthetik in gleiche Linie setzen mit Feuersicherheit, Gesundheit und freiem Verkehr ? Irrweg wird dadurch erst recht gefährlich, dass hier sowohl das Gesetz als auch der Richter von zweifelhafte Autorität sind. Was ist architektonische Schönheit ? So umwandelbar allerdings deren Grundsätze, so mannichfaltig kann doch die Anwendung sein. », Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 265.

¹⁷¹ « Dass die vollständige individuelle Freiheit auf diesem Gebiet das Ganze nicht unschön wird, zeigt die Erfahrung da, wo ästhetische Vorschriften prinzipiell vermieden sind : in Hamburg, Leipzig, Baden, Paris. Konkurrenz und Bedürfnis führen sicherer zur Schönheit als amtliche Contrôle. » Reinhard BAUMEISTER, *op. cit.*, 1876, p. 276.

III. L'apport d'un regard esthétique (1888-1893)

1) Une vision esthétique de la ville apportée par Camillo Sitte (1889)

Bien que considérant son aîné Baumeister comme le premier, et jusque là, le seul théoricien de la construction urbaine¹⁷², Camillo Sitte (1843-1903) critiqua son refus de traiter la question esthétique. Il proposait avec son ouvrage, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*¹⁷³, paru 13 ans après le manuel de Baumeister, une alternative à la vision technique de la ville moderne. Il était alors directeur de l'école nationale professionnelle de Salzbourg. Pour Sitte, il s'agissait de prendre conscience de l'espace urbain dont certains exemples du Moyen-Âge, de la Renaissance ou d'autres périodes pouvaient être pris comme modèles. Son ambition n'était toutefois pas de copier ces dispositions mais plutôt de réutiliser délibérément les mêmes solutions restées inconsciemment vivaces que l'histoire a léguée.

*C'est l'unique issue qui nous reste pour reconquérir la liberté des maîtres anciens et utiliser -en pleine conscience- les procédés qui, sans qu'ils en aient été conscients, ont guidés les créateurs aux époques où la pratique artistique était encore une tradition*¹⁷⁴.

Sitte apportait une nouvelle vision de la ville ancienne et son intégration dans la discipline urbaine. Il ne s'agissait plus uniquement de l'extension et du fonctionnement de la ville contemporaine, comme le soutenait Baumeister, mais aussi de son rapport à une ville existante déjà en fonction avec des caractéristiques et des qualités dont le spécialiste et le concepteur devaient être conscients.

Si, dans l'ensemble, on peut constater une reconnaissance unanime des réalisations de la technique en ce qui concerne les transports, la mise en valeur judicieuse des

¹⁷² Camillo SITTE, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien: Graeser, 1889, p. 90 et p. 115.

¹⁷³ La seconde traduction en français de Daniel WIECZOREK sous le titre de *L'art de bâtir les villes - l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, date quant à elle de 1980, une première traduction avait été réalisée en 1902 par Camille Martin sous le titre : *L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte traduites et complétées par Camille Martin*, Genève : Ch. Eggimann et Cie, 1902, 192 p.

¹⁷⁴ Camillo SITTE, *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, traduit par Daniel WIECZOREK Paris : Edition d'équerre, 1980, p. 23.

*terrains à bâtir et, surtout, les améliorations de l'hygiène, on doit en revanche signaler une réprobation presque unanime, et qui tourne au mépris et à la dérision, des échecs de l'urbanisme moderne en matière d'art*¹⁷⁵, insistait-il.

À l'origine de cet ouvrage de Sitte semblait se trouver une somme d'expériences sensibles de l'espace urbain, mais pas celle de la construction de la ville moderne, comme l'entendait Reinhard Baumeister. Il choisit d'ailleurs un corpus de villes pour son étude parmi celles qu'il avait visitées. « Les exemples ont été limités à l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie et la France, car l'auteur est resté fidèle à son principe de ne parler que des lieux qu'il a vus et dont il a apprécié lui-même l'effet esthétique¹⁷⁶. » Il s'agit d'une appréhension phénoménologique, très présente à la fin du XIXe siècle dans l'aire germanique. La déception ressentie face à la vue d'un monument grandiose mal disposé sur une place, l'angoisse éprouvée face à une place démesurément vide, l'impossibilité de s'orienter, ces éléments étaient autant de critiques à la construction de la ville faite uniquement par des techniciens. Sitte proposait donc l'approche esthétique comme une dimension particulière de la pratique de l'aménagement urbain. En adoptant un point de vue sensible, l'auteur de *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* fit entrer en compte une nouvelle compréhension de la ville qui divergeait de celle des architectes de la période classique qui la concevaient comme un tout organisable, avec des perspectives, des axes et des symétries, à l'instar des campagnes d'embellissement. L'espace tridimensionnel de la ville exigeait pour sa perception l'intervention du temps, du mouvement et donc la succession des impressions.

Les écrits de Camillo Sitte étaient depuis les années 1910 accessibles aux lecteurs francophones grâce à la traduction-interprétation de Camille Martin, tandis que ceux de Baumeister étaient restés dans l'ombre. Un an après la parution de *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* de Camillo Sitte, parut l'ouvrage de Josef Stübben, alors qu'il était *Stadtbaurat*, architecte municipal à la ville de Cologne, lequel sera plus amplement présenté par la suite.

¹⁷⁵ Camillo SITTE, *op. cit.*, 1980, avant-propos.

¹⁷⁶ Camillo SITTE, *op. cit.*, 1980, avant-propos.

2) Karl Henrici, la tentative de mise en œuvre pratique des idées de Camillo Sitte

Contrairement à certains de ses collègues qui théorisaient davantage leur pratique, Karl Henrici (1842-1927) était avant tout un urbaniste-praticien. . Parmi ses réalisations on peut citer les plans d'extension pour Munich¹⁷⁷ (1893) ou Aix-la-Chapelle (1920). Enseignant d'architecture à la *Technische Hochschule* d'Aix-la-Chapelle, son approche du projet urbain s'appuyait sur une vision esthétique de la ville. Il ne publia pas d'ouvrage sur le sujet, toutefois, il participa au débat par de nombreux articles parus dans la presse spécialisée. Ce ne fut qu'avec la publication, coordonnée par Gerhard Curdes, à la fin des années 1970, qu'un aperçu de l'ampleur de sa contribution est possible¹⁷⁸. Cependant le professeur d'Aix-la-Chapelle n'eut pas d'implication directe dans l'aménagement des villes du *Reichsland*.

Né en 1842 près de Göttingen, il fit ses études au *Polytechnikum* de Hanovre entre 1859 et 1864 sans toutefois passer son diplôme. Après un voyage en Italie en 1870 et un poste de *Stadtbaumeister* à Harburg (au sud de Hambourg) qu'il occupa jusqu'en 1875, il commença sa carrière de professeur à la *Technische Hochschule* d'Aix-la-Chapelle. Dès cette année-là, il commença un enseignement sur la construction des villes¹⁷⁹. En 1880, il participa avec Josef Stübben, alors architecte de la ville (*Stadtbaumeister*) d'Aix-la-Chapelle au concours pour l'extension de Cologne. Lors de ce concours, 27 projets furent soumis parmi lesquels 22 furent rejetés car « inutilisables et ne répondant pas à l'intitulé du concours¹⁸⁰. » Ce chiffre impressionnant de projets non acceptés témoignait-il d'un manque de maîtrise de l'échelle urbaine des participants ? Ou était-ce une volonté du jury de privilégier un certain type de projet ? Parmi les cinq projets acceptés, trois étaient du binôme Henrici-Stübben.

¹⁷⁷ « In dem Wettbewerb zur Erlangung eines Stadterweiterungsplanes für München » (Vermischtes), in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 13. Jg., N. 15, 1893, p. 155 et Werner HEGEMANN, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin*, Berlin : Wasmuth, 1913, vol. 2, p. 264

¹⁷⁸ Gerhard CURDES (dir.), *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende : der Beitrag von Karl Henrici*, Köln, Stuttgart, Berlin : Kohlhammer, 1981, 312 p.

¹⁷⁹ Gerhard CURDES évoque le mot de « *Städtebauvorlesung* », p. 11. En annexe du même ouvrage se trouve un extrait de l'année universitaire 1877-1878 de la *Polytechnische Schule* de Aix-la-Chapelle, où il est question de « *Einrichtung und Entwurf grösserer Gebäude und Städte-Anlagen* » ; en 1899-1900 ce même enseignement est divisé en deux : « *Die künstlerische Aufgaben im Städtebau* » et « *Übungen im Entwerfen städtebaulicher Anlagen, vorwiegend für Ingenieure* », p. 303. Gerhard CURDES (dir.), *op. cit.*, 1981.

¹⁸⁰ Gerhard CURDES, *op. cit.*, 1981, p. 13.

Entre juillet et novembre 1880, Josef Stübben (1845-1936) publia plusieurs articles dans la *Deutsche Bauzeitung*, notamment concernant des questions de concours¹⁸¹ et des critiques de projets soumis lors du concours pour le plan de Cologne¹⁸². Curdes y voit là des manœuvres de la part de Stübben pour s'attribuer une place prééminente dans les résultats du jury, d'autant plus que la contribution de Henrici dans le projet de l'extension de Cologne n'a pas pu être déterminée. Il ne semble d'ailleurs pas y avoir de commentaires écrits de la part de Henrici au sujet de ce concours, et on remarque qu'il observe une pause de huit ans avant qu'il ne participe à un nouveau concours d'un projet d'extension. En 1888, il soumit un projet pour l'extension de Hanovre, qui ne fut pas retenu¹⁸³.

En 1893, Henrici répondit au concours lancé pour l'extension de Munich. En effet, suite au recensement de 1890, les autorités municipales avaient constaté une croissance annuelle de population de près de 24,2%¹⁸⁴. Plusieurs *Fluchlinien-Pläne* avaient été réalisés au cours des vingt dernières années, mais ils correspondaient toujours à des morceaux de territoire, faits au cas par cas qui n'avaient aucun lien entre eux et avec la ville existante. En mars 1891, la décision fut prise par le maire de lancer un concours d'idées pour la réalisation d'un plan général d'aménagement et d'extension de la ville qui recouvrait également les communes voisines. En effet, le projet d'incorporer certaines villes limitrophes à Munich était en cours (Schwabing en 1890, Neuhausen en 1890, Bogenhausen en 1892, Nymphenburg en 1899, Laim en 1900, Thalkirchen en 1900). L'objectif tel qu'il était énoncé dans le règlement du concours, était le suivant :

La révision du plan de la ville doit s'étendre non seulement aux plans d'alignement existants des quartiers non encore aménagés, mais également à la conception des voies circulaires et radiales à partir du centre de la ville, puis porter sur des rues de passages, des élargissements et des percements de rues dans les parties déjà construites de la ville. Tous les moyens de transport de notre époque doivent être pris en compte et leurs voies dessinées : tramways à traction hippomobile ou électrique

¹⁸¹ « Die Konkurrenz um einen Plan zur Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, 14. Jg., N. 57, 1880, p. 310, [signé J. St.].

¹⁸² « Die Konkurrenz für Pläne zur Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, 14. Jg., N. 93, 1880, p. 497-500, [non signé].

¹⁸³ Josef Stübben fut, pour ce projet membre du jury aux côtés du *Stadtbaurat* Bokelberg, *Baurat Prof.* Köhler, *Baurat* Wallbrecht, tous trois de Hanovre, Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876-1930*, Wiesbaden : Vieweg, 1996, p. 405.

¹⁸⁴ « Bevorstehender Wettbewerb und Stadterweiterungs-Pläne für München », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 32, 25. Jg., 1891, p. 193-194.

*pour relier les localités voisines, ainsi qu'une ligne circulaire publique. Un accent particulier sera mis sur la distribution des places, des espaces verts, des bâtiments scolaires, des marchés, des églises, des cimetières, des établissements balnéaires, des passages de voies aériens et souterrains*¹⁸⁵.

L'objet de ce concours était une conception globale de la ville, de son fonctionnement et de son développement dans un futur proche et lointain. Dans l'argumentaire, paru en 1891, sur la nécessité d'organiser un concours pour l'extension de Munich, l'auteur s'inscrivait dans une filiation dans la réflexion de la discipline du *Städtebau*, en se référant aux écrits qui venaient juste de paraître, à savoir les ouvrages de Sitte en 1889 et celui de Stübben en 1890. Ainsi, une première tentative d'application pratique pouvait être mise en œuvre.

*Avant Camillo Sitte (1889) et J. Stübben (1890), Reinhard Baumeister publia en 1876, le premier ouvrage allemand méthodique et ordonné sur les extensions de la ville et conduisit ainsi le développement urbain sur la voie d'une branche indépendante de l'architecture. Ce sont non seulement les fondements techniques et artistiques de ce domaine particulier qui sont devenus plus familiers aux professionnels, mais il est également devenu parfaitement clair qu'une refonte complète du plan de la ville actuelle de Munich en fonction des exigences correspondant aux besoins actuels et futurs, est à l'avenir l'une des tâches les plus urgentes qui nous attend*¹⁸⁶.

La délibération du jury eut lieu en avril 1893. Celui-ci était constitué d'édiles locaux, tels que l'*Oberregierungsrat* Ebermeyer, des fabricants, des artistes, des représentants de la ville, le *Bürgermeister* von Wiedenmayer, l'*Oberbaurath* Rettig, le *Baurat* Voit, et des membres de la

¹⁸⁵ « Die Umarbeitung des Stadtplanes soll aber nicht nur auf schon vorhandene Fluchtlinien-Pläne noch ungebauter Bezirke, sondern auch auf den Entwurf von gürtel- und strahlenförmig vom stadttinnen ausgehenden, dann auf durchlaufende Verkehrsstraßen, auf Straßenerweiterungen und Straßendurchbrüche in den schon bebauten Theilen der Stadt erstrecken. Alle Verkehrsmittel der Neuzeit sollen berücksichtigt und ihre Bahnen vorgezeichnet werden : Straßenbahnen mit Pferde- oder mechanischem Betrieb zur Verbindung der Nachbarorte, sowie eine staatliche Ringbahn. Besonders Gewicht ist auf die Austheilung von Plätzen, Garten-Anlagen, Schulhäusern, Märkten, Kirchen, Friedhöfen, Bade-Anstalten, Bahnüber- und Unterfahren zu legen. », *Ibid.*, p. 194.

¹⁸⁶ « Seit Camillo Sitte (1889) und J. Stübben (1890) Reinhard Baumeister im Jahre 1876 erschienenenes, erstes planmäßig geordnetes deutsches Buch über Stadterweiterungen durch ihre mustergiltigen Schriften ergänzt und damit den Städtebau in die Wege eines selbstständigen Zweiges der Baukunst geleitet haben, wurden nicht nur die technischen und künstlerischen Grundlagen dieses sondergebietes den Fachgenossen im allgemeinen geläufiger, sondern es ist auch hier völlig klar geworden, dass eine gänzliche Umarbeitung des vorhandenen Münchner Stadtplans nach großen, dem gegenwärtigen und kommenden Bedürfniss entsprechenden Gesichtspunkten eine der dringendsten Aufgaben der nächsten Zeit ist. », *Ibid.*, p. 193.

magistrature. Parmi les experts extérieurs, un aéropage inédit de sommités était invité puisque Baumeister de Karlsruhe, Stübben de Cologne, Sitte de Vienne et Wallot de Berlin étaient présents.¹⁸⁷ Les réactions du jury face au projet de Henrici, qui avait entièrement adopté des idées de Sitte et qui tentait de les mettre en œuvre dans le projet, montrèrent que son concept de base s'appuyait davantage sur l'aménagement de noyaux urbains autonomes dotés de charmantes places architecturales. Stübben déplorait quant à lui un « manque de lignes directrices planifiées pour la circulation dans une grande ville¹⁸⁸. »

Dans son projet pour Munich, Henrici proposa des dessins qui allaient bien au-delà des idées de Sitte, même si certains d'entre eux arboraient des formes moyenâgeuses¹⁸⁹. Il proposait par exemple un système viaire complexe doté d'une grande flexibilité. « La circulation est un concept doctrinaire ! », écrivait-il dans le rapport qui accompagnait son projet au concours probablement pour signifier le caractère peu rationnel d'un plan de circulation¹⁹⁰. Dans son projet pour l'extension de Munich, il réussit le compromis improbable d'intégrer toutes les controverses du débat du *Städtebau* de l'époque : autant les axes rectilignes des avenues, des places symétriques, en étoiles autant que des rues courbes, aux largeurs qui se réduisent et aux places irrégulières. (fig 3)

Werner Hegemann commenta rétrospectivement ce plan, dans son ouvrage paru lors de l'exposition de Berlin en 1910 :

Parmi les quatre projets ayant reçu le même prix, le jury a souligné celui de Henrici comme artistiquement le plus remarquable, même si le procès-verbal mentionne expressément, comme défaut du projet, la prise en compte insuffisante d'un réseau organique de voies de circulation principales pour l'interconnexion des différents quartiers¹⁹¹.

¹⁸⁷ « Zu der Preisausschreibung zur Erlangung eines Stadterweiterungsplanes für München », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, N. 24, 12. Jg., 1893, p. 259.

¹⁸⁸ « ein Mangel an entschiedenen, planvollen Linien für den grossstädtischen Verkehr », Josef Stübben, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., 1893, p. 193.

¹⁸⁹ Gerhard CURDES, *op. cit.*, 1981, p. 14-17.

¹⁹⁰ « der Verkehr ist ein doktrinärer Begriff ! » ; à la fois Baumeister et Stübben ont relevé dans leurs comptes-rendus publiés dans la *Deutsche Bauzeitung* ce propos de Henrici.

¹⁹¹ « Das Preisgericht schob unter den 4 mit gleichen Preisen ausgezeichneten Entwürfen den von Henrici als künstlerisch hervorragendsten in der Vordergrund, obgleich das Protokoll ausdrücklich als Mangel des Entwurfs die nur zu geringe Berücksichtigung eines organischen Netzes von Hauptverkehrslinien zur gegenseitigen Verbindung der einzelnen Baubezirke anführt. », Werner

Ce projet de l'extension de Munich semblait avoir concentré et révélé toutes les tensions et les oppositions de cette discipline naissante. Chacun défendant ses positions, les uns une pratique « moderne » capable de proposer une solution à la ville à grande échelle et les autres une vision plus « traditionnelle » qui tenait compte de l'échelle humaine et topographique. Tandis que Stübben louait le projet de Haubenrisser, qui n'avait eut droit qu'à une mention honorable du jury, pour son projet qui faisait preuve de technicité dans la gestion des flux de transport, Sitte louait le projet de Henrici qui semblait mettre en plan l'ensemble de ses idées. Ce dernier proposait de grandes superficies pour des quartiers résidentiels en périphérie de la ville, sans qu'ils fussent reliés à cette dernière par des *Radialstraßen*, qui eussent pu contraindre leur croissance. Ce qui fut particulièrement mis en avant par le jury fut la profusion de places que l'auteur avait mis en perspective de façon pittoresque. La même année, en 1893, Henrici publia dans la *Deutsche Bauzeitung* un article dont le titre même révélait le fond du débat : *Langweilige und kurzweilige Straßen*¹⁹², rues ennuyeuses ou divertissantes, reprenant le titre d'une série d'articles de Stübben parus quelques années plus tôt et engageant de nouveau la discussion. (fig. 4 et 5)

En 1891, le *Stadtbaurat* de Munich qui avait contribué à la réalisation de ce concours, Arnold Zenetti (1824-1891) décéda et Wilhelm Rettig (1845-1920) lui succéda¹⁹³. En 1893, il mit en place un référent pour la *Stadterweiterung* qui devait veiller autant aux aspects techniques et hygiéniques, qu'aux aspects plus sensibles qui rendaient les nouveaux quartiers attrayants pour les futurs habitants. Les missions du bureau de l'extension, *Stadterweiterungsbüro* étaient ainsi clairement définies. Theodor Fischer (1862-1932) fut mis à la tête de ce bureau. Arrivé après le résultat du concours et en charge de son application pratique, il montrait par rapport à ce débat sur les rues ennuyeuses ou distrayantes qui agitaient les professionnels, une position plus pragmatique.

HEGEMANN, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin*, Berlin : Wasmuth, 1913, vol. 2, p. 256.

¹⁹² Karl HENRICI, « Lanweilige und kurzweilige Straßen », in : *Deutsche Bauzeitung*, 27. Jg., N. 44. 1893, p. 271-274.

¹⁹³ Winfried NERDINGER, *Theodor Fischer Architekt und Städtebauer 1862-1938*, Berlin : Ernst, 1988, p. 25.

*Un rapport étroit avec les particularités du terrain et les traditions locales empêche tout schématisme, à la fois celui de la régularité comme celui d'une irrégularité arbitraire, qui serait bien pire encore*¹⁹⁴.

Fischer ne travaillait pas uniquement sur des terrains non encore construits, il n'hésitait pas, en opposition avec Sitte et Henrici, à planifier des artères radiales qui traversaient la ville pour faciliter le trafic. Dans sa planification il prenait en compte l'histoire du lieu et créait une continuité formelle dans le tracé de rues. « Les siècles ont incrusté dans notre sol toutes sortes de marques et de rides qui doivent être vénérées¹⁹⁵. »

Sa prise en compte pour le tracé des limites parcellaires fut particulièrement appréciée par les édiles munichois. Ainsi, l'ancienne structure agraire restait un souvenir vivace pour la conception de la ville moderne. Le caractère historique et pittoresque s'intégrait au dessin du plan, tout en répondant aux attentes fonctionnelles de la grande ville moderne. De façon métaphorique, il qualifiait le système viaire de squelette (*Knochengerüst*) sur lequel se greffait la chair des habitations (*das Fleisch der Siedlungen*)¹⁹⁶. À la place d'une répartition du territoire urbain en zones géographiques, Fischer développa un système qui organisait le territoire en fonction de la typologie des bâtiments, la densité du bâti, la hauteur des bâtiments, qu'il nomma *Staffelbausystem*. Le règlement de construction qui en résultait, la *Staffelbauordnung*, entra en application en 1904 et resta en vigueur jusqu'en 1979.

¹⁹⁴ « Anschluss an die örtlichen Voraussetzungen des Geländes und der Überlieferung, verhütet Schematismus, sowohl den der Regelmässigkeit als den der willkürlichen Unregelmässigkeit, der noch viel schlimmer ist als jener. », Winfried NERDINGER, *op.cit.*, 1988, p. 30.

¹⁹⁵ « Die Jahrhunderte haben unserem Boden Linien und Runzeln aller Art eingegraben, die ehrwürdig sein sollen. », Theodor FISCHER, *Sechs Vorträge über Stadtbaukunst*, München : Oldenburg, 1920, p. 52.

¹⁹⁶ Winfried NERDINGER, *op.cit.*, 1988, p. 37.

IV. Josef Stübben et la publication de *Der Städtebau*

Largement méconnu en France, le personnage de Josef Stübben est pourtant fascinant par la multiplicité des projets auxquels il participa, les écrits qu'il publia et surtout son implication déterminante dans les villes d'Alsace-Lorraine.

- 1) Le parcours professionnel de Josef Stübben avant 1904 (Aix-la-Chapelle et Cologne) : sa contribution au débat sur le *Städtebau*

Josef Stübben était né en 1845 à Hülchrath en Rhénanie du Nord-Westphalie, comme aîné d'une fratrie de dix enfants. Après un parcours scolaire brillant¹⁹⁷, il intégra la *Bauakademie* de Berlin en 1864. Le plan Hobrecht, paru en 1861 y fut très vraisemblablement débattu à ce moment là. Lors de ses études berlinoises, il apprit autant les aspects techniques qu'artistiques de la construction (*Bauwesen*). À cette époque, il n'y avait pas encore de dissociation entre des domaines de l'architecture et de l'ingénierie. En 1866 il obtint son diplôme de *Bauführer*¹⁹⁸ qui lui permettait de diriger des chantiers, avant de passer son *Staatsexamen* en mars 1870 et enfin devenir *Baumeister* en juin 1871. Dans le langage courant, une distinction était faite entre les ingénieurs du bâtiment et les architectes. On comprenait sous ce vocable de *Baumeister* quelqu'un qui était en mesure de projeter un bâtiment monumental ou de diriger un chantier important¹⁹⁹.

Après avoir fait un voyage en Suisse, en Italie et en Autriche sa carrière commença au sein de l'administration des chemins de fer (*Bergisch-Märkischen Eisenbahn*) où il obtint un poste au

¹⁹⁷ La scolarisation des enfants était obligatoire depuis 1825 dans la province prussienne du Rhin, Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 25.

¹⁹⁸ Une définition est présente dans l'encyclopédie, *Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie* : « [...] ein besonders der Bautechnik kundiger Mann [...], der die planmäßige Ausführung eines Baues und die Thätigkeit des Personals auf dem Bauplatz selbst beaufsichtigt und anleitet [...] », *Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für gebildeten Stände*, Leipzig : Brockhaus, 1864, vol. 2, p. 35-36.

¹⁹⁹ « als Urheber oder Leiter eines größeren, monumentalen Bauwerks. », *Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für gebildeten Stände*, Leipzig : Brockhaus, 1864, vol. 2, p. 36.

bureau central des constructions (*Central-Bau-Büreau*) à Elberfeld (aujourd'hui Wuppertal). Il y dirigea la construction de nombreux ponts. Travailler dans les chemins de fer, était exigeant pour un *Baumeister* et particulièrement gratifiant²⁰⁰.

En 1876, Stübben postula au poste de *Stadtbaumeister* de la ville de Aix-la-Chapelle où son épouse était en cure de convalescence. Malgré son jeune âge, il prit en août de cette même année la succession de Friedrich Ark (1807-1878). Il commença sa tâche avec enthousiasme et réorganisa entièrement le *Stadtbauamt*. Il ne reprit pas le système hiérarchique pyramidal de son prédécesseur, mais organisa des sections plus petites placées sous sa direction²⁰¹. Afin d'éviter toute polémique concernant les compétences, il prit lui-même la direction du service du *Stadtbauamt* et évinça l'adjoint au maire Dahmen qui semblait ne pas avoir les compétences pour diriger ce service. Cette mise en place ne se fit pas sans conflit, mais grâce à l'appui du maire, *Oberbürgermeister* Ludwig von Weise, Stübben dirigeait tout à la fois les services d'architecture et ceux de la construction et du génie civil (*Hoch – und Tiefbau*)²⁰².

Dans un article d'Oliver Karnau sur Stübben à Aix-la-Chapelle, il présente la situation de la ville et du service de construction telle que Josef Stübben les trouva à son arrivée en poste en 1876²⁰³. Celui qui devint son bras droit témoigna en 1920 :

*Lorsque l'architecte municipal J. Stübben [...] prit la direction du service de la construction, il trouva six assistants qui n'étaient [...] pas en mesure de le soutenir suffisamment dans ses tâches. Pour tous les travaux de dessin, nous devons faire appel à des personnes extérieures. La section des plans était anémique, les plans des voies d'eau manquaient complètement. Les plans d'alignement étaient incomplets et déficients. Il fallut donc créer un tout nouveau service des plans*²⁰⁴.

²⁰⁰ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 30.

²⁰¹ Stadtarchiv Aachen, OB 45-6 II et Verwaltungsbericht zu dem Haushalt-Etat der Stadt Aachen 1877-78, cité par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 33.

²⁰² Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 33.

²⁰³ Oliver KARNAU, « Stübben in Aachen (1876-1881) », in : *Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins*, Aachener Geschichtsverein Band 103, 2001, p. 323-368.

²⁰⁴ « Als Stadtbaumeister J. Stübben [...] die Leitung des Bauamtes übernahm fand er sechs Hilfskräfte vor, die ihn bei der Arbeiten [...] nur ungenügend zu unterstützten vermochten. Zu allen geometrischen Arbeiten mussten außerhalb Stehende herangezogen werden. Die Plankammer war höchst dürftig, Kanalpläne fehlten gänzlich. Fluchtlinienpläne waren unvollständig und mangelhaft. Es mussten demnach Amt wie Plankammer neu geschaffen bzw. ergänzt werden. », Joseph LAURENT, *Die städtebauliche und bauliche Entwicklung der Bade-und Industriestadt Aachen von 1815 bis 1915*, Aachen, 1920, p. 5.

Sans vouloir transposer cette situation à Strasbourg ou aux autres villes d'Alsace-Lorraine, les fonds d'archive des différentes villes d'Alsace-Lorraine laissaient deviner une situation similaire où les équipes municipales se trouvaient souvent démunies face à l'ampleur de la tâche, et se trouvaient dépassées par l'insuffisance des connaissances techniques et des moyens financiers. Au cours de sa carrière Josef Stübben fut très régulièrement appelé par des municipalités soit pour faire des expertises, soit pour donner son avis sur des plans d'aménagement dessinés par des architectes municipaux voire même pour concevoir entièrement des projets d'extension.

2) Le plan d'extension de Cologne, une première confrontation pratique aux questionnements du *Städtebau*

Le projet d'extension de la ville de Cologne en 1880 marqua un tournant dans sa carrière. Karl Henrici et Josef Stübben répondirent ensemble au concours pour l'extension de cette ville. Comme ils le soulignèrent dans leur argumentaire accompagnant les projets, ils s'appuyèrent sur le modèle parisien. Par là, ils sous-entendaient, de grands axes donnant sur des bâtiments représentatifs, des places en éventail et en étoile et des boulevards périphériques. Dès 1860 il avait été question d'étendre Cologne et de déraser les fortifications. Depuis cette date, il avait également été fixé, comme axe structurant de l'extension, un boulevard périphérique bordé d'arbres. Les négociations durèrent jusqu'en février 1881 où la ville acheta pour 12 millions de marks près de 450 hectares de terrains²⁰⁵. Les terrains militaires furent cédés en trois étapes à la ville. Une partie au milieu en novembre 1881, la partie sud en juin 1883 et la partie nord en juin 1885²⁰⁶. Dès 1880, le concours fut lancé et la date de dépôt des projets fut fixée au 30 septembre de la même année. C'était le résultat de longues discussions entre les autorités militaires et celles des chemins de fer qui ne voyaient pas d'un bon œil ce projet, sans oublier le peu d'engagement du ministère des travaux publics et de la municipalité²⁰⁷.

²⁰⁵ « Bezüglich der Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 58, 14. Jg., 1880, p. 313.

²⁰⁶ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 296-297.

²⁰⁷ « Zur Kölner Stadt-Erweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 66, 14. Jg., 1880, p. 355.

Bien que l'issue du concours eût pour Josef Stübben une conséquence heureuse puisqu'il fut embauché par la municipalité de Cologne pour réaliser le plan, le projet lancé en 1880 n'avait pour objectif que d'être un concours d'idées²⁰⁸. En effet la municipalité souhaitait, grâce aux propositions obtenues au concours, éclaircir un certain nombre de points, tels que :

- L'emplacement de la gare de voyageurs. Déjà en 1880, les questions du manque de place et d'un nouvel emplacement étaient débattus. Devait-on conserver la gare de voyageurs au centre-ville, la déplacer à l'emplacement de la gare de marchandises et déplacer cette dernière dans le périmètre de l'extension ?
- La question du dérasement des portes de la ville. Lesquelles pouvaient être conservées, lesquelles détruites ? Lesquelles avaient une valeur patrimoniale ?
- L'emplacement du port : même si cette question n'était pas dans le cahier des charges de l'extension, elle restait primordiale pour réserver un terrain éventuel, suffisamment grand.
- La largeur des voies de circulation. Celles-ci étaient déjà établies en partie par la commission de la municipalité qui prévoyait de consacrer environ 35 % de la surface totale de l'extension à la voirie et aux places²⁰⁹.

27 projets furent soumis parmi lesquels le jury²¹⁰ dut nommer cinq lauréats. Trois des cinq projets primés étaient l'œuvre de la collaboration entre Josef Stübben et Karl Henrici, le premier prix échu au projet intitulé « König Rhein ». (fig. 7) Pour ce projet, ils proposèrent, comme c'était demandé dans le programme du concours un boulevard périphérique, une *Ringstraße* de 35 m de large qui structurait le projet d'extension. Afin d'éviter la monotonie de cette longue et large voie, ils proposèrent différents aménagements : tantôt une partie centrale avec un aménagement paysager ou des rangées d'arbres, tantôt en y intégrant des places avec des bâtiments publics qui constituent des points de repères visuels. Ce principe de variation dans le tracé du boulevard périphérique avec des places et des bâtiments monumentaux constituait un aspect marquant du paysage urbain. Plusieurs percées dans la

²⁰⁸ « Zur Kölner Stadt-Erweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 66, 14. Jg., 1880, p. 355.

²⁰⁹ « Zur Kölner Stadt-Erweiterung », *op. cit.*, 1880, p. 355-356.

²¹⁰ Le jury était composé du Oberbürgermeister de Cologne Becker, le Stadtbaumeister Weyer, le Direktor Hegener, le Baumeister Nagelschmidt et le Bauinspektor Hermann Pflaume. Comme membre extérieur à la municipalité de Cologne, le Geheimer Regierungsrat Lent de Wiesbaden avait également été invité, Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 297.

vieille ville furent également proposées afin de relier les grandes artères avec des éléments marquants du centre ancien et de fluidifier le trafic. Bien qu'il fût question à Cologne de déplacer la gare de voyageurs à l'extérieur de la ville, le projet lauréat de Stübben et Henrici proposait de situer la nouvelle gare à l'emplacement de la gare de marchandises, au nord de la ville et ainsi désengorger le centre. Cela aurait nécessité un changement complet du système de distribution des voies de chemin de fer dans et autour de la ville. La gare à côté de la cathédrale devait être transformée en marché couvert et les anciennes voies de chemin de fer en rues. Le réaménagement de cette gare au centre-ville semblait trop cher pour être réalisé. Et la question cruciale d'une gare passante pouvait enfin être mise en œuvre. Cologne était, déjà en 1880, l'un des grands nœuds ferroviaires du Rhin inférieur.

Le projet « Handel und Wohlstand », également soumis par Josef Stübben et Karl Henrici reçut le deuxième prix²¹¹. Les deux spécialistes proposaient une répartition du territoire de l'extension en trois parties qui s'organisaient selon leurs fonctions. Au sud, un centre d'affaire (*Handelsstadt*), à l'ouest, le commerce et au nord l'habitation. Au sud, ils proposaient d'étendre le port et d'y implanter une nouvelle gare de marchandises, tandis que la nouvelle gare de voyageurs devait être implantée au nord à la place de la gare de marchandises existante. La gare près de la cathédrale devait ainsi devenir une station locale. Le troisième projet soumis par le binôme obtint le quatrième prix.

Après ce concours, Stübben fut invité à une réunion de la commission de l'extension de la ville le 23 décembre 1880. Depuis le début de sa carrière, il était très engagé auprès d'associations professionnelles, notamment dans le domaine de l'hygiène (*Niederrheinischer Verein für öffentliche Gesundheitspflege* fondé en 1869). L'extension de Cologne devait être un modèle dans ce domaine. La commission de l'extension lui demanda une expertise concernant l'urgence des travaux à réaliser. Avant la fin de l'année, Stübben remit le document. Sa rapidité d'exécution et la qualité de son expertise convainquirent la commission de lui confier l'extension de la ville²¹². Il prit le 15 juin 1881 le poste de *städtischer Ingenieur und Baumeister* et fut en charge de tous les aspects techniques et artistiques de la

²¹¹ Oliver KARNAU indique que ce plan a disparu, il fait toutefois référence à une description de ce plan conservé aux Archives de Cologne, 730/106, fol. 68-69, in : Oliver KARNAU, *op. cit.* 1996, p. 298.

²¹² Oliver KARNAU, *op.cit.*, 1996, p. 40 et Josef STÜBBEN, « Kölnische Errinerungen », in : *Kölner Anzeiger*, N. 45, 4.6.1922.

construction. Sa mission principale était de mener à bien, autant la planification que la réalisation technique de l'extension de Cologne après le dérasement des anciennes fortifications. La hauteur des exigences semblait avoir été élevée, autant d'un point de vue technique, logistique que financier. Avant même que le *Bebauungsplan* ne fut fini, des demandes d'achats de terrains parvinrent de toute l'Allemagne et de la Belgique²¹³. En 1882 les premiers terrains furent vendus aux enchères.

Le succès de son travail pour l'extension de Cologne valut à Stübben le titre de *Stadtbourath* en 1889. Bien que ce nouveau titre ne changeât rien à son travail, il avait une portée symbolique importante pour lui. Josef Stübben fut en effet le premier à porter ce titre dans les provinces rhénanes, étant donné que le titre de « *Stadtbourath* » n'était conféré en Prusse que dans les communes administrées sous le régime de la « *Magistratverfassung* », une constitution de magistrats, et que les villes rhénanes étaient gérées par une « constitution rhénane de maires » (*Rheinische Bürgermeisterverfassung*)²¹⁴.

Sa réussite du projet d'extension de Cologne, son investissement dans de nombreux débats tels que l'hygiène, la place des fonctionnaires techniques dans les administrations ainsi que d'autres thématiques de la ville, et ses publications firent de Josef Stübben un spécialiste reconnu bien au-delà de la région rhénane. En 1890 parut son ouvrage *Der Städtebau* dans la collection *Handbuch der Architektur*, et en 1893 il remporta le concours international du projet d'extension de Vienne²¹⁵. La même année il fut chargé avec Ludwig Franzius (1832-1903) *Oberbaudirektor* de Brême, Christian Havestadt (1852-1908) *Geheimer Baurat*, et d'autres grands noms de la discipline de la fonction de commissaire pour l'exposition internationale de Chicago. Au sein de cette manifestation, se déroula le Congrès International des Ingénieurs de Chicago où Josef Stübben présenta un rapport sur ses activités dans le domaine du *Städtebau*. Ce dernier fut traduit par Charles Buls (bourgmestre de la ville de Bruxelles de 1881 à 1899) en français, ce qui permettait de faire connaître à un public francophone les études et les travaux de Stübben²¹⁶. Lors du congrès international d'architecture que se déroula à Bruxelles en 1895, il fut invité à discuter avec le roi Léopold II

²¹³ Oliver KARNAU, *op. cit.* 1996, p. 40 et Archives de Cologne, 730/115, fol. 1-8.

²¹⁴ Note 179, Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 554, Archives de Cologne, 1114 N. 43, lettre du *Oberbürgermeister* Becker du 17.8.1889.

²¹⁵ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 46 et 314-317.

²¹⁶ Josef STÜBBEN, *La construction des villes, règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration de plans de villes, rapport présenté au Congrès international des Ingénieurs de Chicago, 1893*, traduction de Charles BULS, Bruxelles : Lyon-Claesen, 1895, 23 p.

de l'extension de Bruges et d'Ostende. Il reçut la mission d'en faire le projet²¹⁷. Suivirent des travaux d'extension pour Anvers, Bruxelles, Louvain, Liège ou Tournai.

3) L'œuvre écrite de Josef Stübben

La production écrite de Josef Stübben est particulièrement importante par rapport à celle de ses collègues contemporains. Réactif et à la plume facile, il intervenait dans tous les débats d'actualité dans le domaine du *Städtebau*.

Il est surtout connu pour son œuvre magistrale *Der Städtebau*²¹⁸. Cité plus haut, cet ouvrage mérite quelques informations supplémentaires. Publié à la fin de l'année 1890, le volume parut dans la collection *Handbuch der Architektur* dirigée par les *Baudirektor* Josef Durm de Karlsruhe, *Geheimer Regierungsrat* Hermann Ende de Berlin et des *Geheimen Bauräte* Eduard Schmitt et Heinrich Wagner de Darmstadt, dont le premier volume parut au début des années 1880 et le dernier en 1943. Cette collection était organisée en quatre parties : *Allgemeine Hochbaukunde* (introduction à l'art de bâtir), *Baustile* (les styles architecturaux), *Hochbau-Constructionen* (éléments de construction) et *Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude* (projets, emplacements et réalisations de bâtiments). Chacune de ces parties comprenait plusieurs ouvrages spécifiques. Parmi les auteurs, on pouvait compter les plus grands architectes et spécialistes allemands de l'époque : Paul Wallot (1841-1912) était l'auteur du volume sur les bâtiments parlementaires, puisqu'il avait construit le parlement de Berlin suite au concours de 1882 et le *Sächsisches Ständehaus* entre 1901 et 1907, August Thiersch (1843-1917), professeur d'histoire de l'architecture à l'université de Munich, écrivit celui sur les proportions dans l'architecture, Hermann Eggert (1844-1920), architecte de plusieurs bâtiments de l'université, du palais impérial de Strasbourg et de l'extension de l'université technique de Berlin, contribua à celui sur les bâtiments d'enseignement universitaire etc. Lorsque Josef Stübben s'attela à la rédaction de l'ouvrage sur le *Städtebau*, il n'y avait, en dehors de l'ouvrage de Baumeister *Stadt-Erweiterungen...* aucune publication

²¹⁷ Josef STÜBBEN, *Erinnerungen an König Leopold II*, 1922, p. 450-451, cité par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 53.

²¹⁸ Josef STÜBBEN, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur IV*, Band 9, Darmstadt : Bergsträsser, 1890, 561 p.

sur laquelle un technicien municipal pouvait s'appuyer. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* de Sitte venait de paraître en 1889 et on peut penser, vu le court laps de temps entre les deux ouvrages qu'il n'eut pas beaucoup de temps pour s'en inspirer, cependant Stübben cite l'ouvrage de Sitte dans sa bibliographie. L'ouvrage de Stübben reprit dans son titre le vocable déjà utilisé par Sitte qui fut unanimement retenu dans la sphère germanique. Cependant Stübben adopta l'organisation pragmatique de Baumeister en s'appuyant sur des plans, des réalisations, des projets, des détails etc. De plus, il était prévisible que le public intéressé par un tel ouvrage était principalement constitué de personnes dans les administrations, en charge des questions d'aménagement et de régulation de la ville. Cet ouvrage devait donc être utilisé comme manuel, sur le modèle des autres volumes de la collection, dont le haut niveau de qualité était alors déjà reconnu. Cependant aucune information concernant un éventuel contrat avec l'éditeur, ni sur le cahier des charges de la rédaction de cet ouvrage n'ont été retrouvés par Karnau²¹⁹. Il était à supposer que le succès de l'extension de Cologne et ses nombreuses publications et contributions dans les revues professionnelles désignaient tout naturellement Stübben pour ce travail.

Tout comme Baumeister, Stübben abordait avec une certaine modestie la portée générale de ses propositions et accompagnait certaines de ses indications de formules de pondération du type « une application occasionnelle serait éventuellement recommandable²²⁰. » Stübben cultivait l'art du compromis et semblait se méfier des positions tranchées : de ce fait, il proposa une démarche en s'appuyant de façon systématique, les avantages, les inconvénients, ou les expériences d'autres villes. Par exemple, dans le chapitre sur la voirie, les différents points de vue étaient envisagés et il conclut que « les rues droites et celles qui sont courbées, les régulières et les irrégulières [avaient] chacune leur justification pratique et artistique²²¹. » Ainsi, les textes de Baumeister et Stübben se placent-ils dans le contexte idéologique de leur époque, de l'environnement législatif et réglementaire allemand, et en adéquation avec les travaux et réflexions des associations professionnelles. Stübben, peut-être plus encore que Baumeister, compte tenu de sa pratique de *Stadtbaurat* et des nombreuses sollicitations auxquelles il était soumis, était en mesure de distinguer la difficulté du terrain et des situations

²¹⁹ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 73.

²²⁰ «Eine gelegentliche Anwendung mag empfehlenswert sein», Josef STÜBBEN, *op.cit.*, 1890, p. 76.

²²¹ « Gerade und krumme, regelmäßige und unregelmäßige Straßen haben ihre praktische und künstlerische Berechtigung », Josef STÜBBEN, *op.cit.*, 1890, p. 76.

de chaque ville, et savait bien que des solutions et des méthodes de travail identiques étaient illusoires.

Son titre *Der Städtebau*, qui devint rapidement le nom de cette discipline naissante, était court et précis, sans sous-titre comme c'était le cas pour les ouvrages de Reinhard Baumeister et Camillo Sitte. Cette restriction était en réalité due au modèle imposé par la collection qui souhaitait ce type de titrage. *Der Städtebau* parut en 1890 et fut réédité en 1907 et en 1924. Tandis que la première édition présentait 561 pages avec 857 illustrations et 13 tableaux, l'édition de 1907 arborait une centaine de pages en plus avec 652 pages 990 illustrations et 18 tableaux. La troisième édition en 1924 passa à 712 pages, 995 illustrations et 7 tableaux²²², de plus il intégra un répertoire des personnes et des lieux, ce qui faisait de *Der Städtebau* un réel outil de travail et de consultation. À titre de comparaison, *Stadt-Erweiterungen...* de Reinhard Baumeister présentait 17 illustrations lors de sa parution en 1876 et *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* de Camillo Sitte avait une centaine d'illustrations à sa parution en 1889²²³. Par ailleurs *Der Städtebau* avait intégré en annexes des extraits de textes de loi, de règlements de police du bâtiment et des décisions prises par des associations professionnelles. La confrontation de ces divers textes réglementaires faisait de ce livre un aide-mémoire précieux.

Si l'organisation de la première édition était proche de celle de Baumeister, notamment dans la première partie, Stübgen décida dans la version de 1907 de changer son organisation. La version de 1890 s'organisait en cinq parties : les éléments du *Städtebau (die Grundlagen des Städtebaus)* qui comprenait le logement, le transport et les bâtiments publics, la deuxième partie expliquait le projet du plan d'aménagement et la troisième sa réalisation. Les parties quatre et cinq traitaient d'aspects techniques sur et sous la voirie. Pour l'édition de 1907, Stübgen proposa l'organisation suivante : la première partie restait identique, la deuxième traitait des *Bestandteile des Stadtbauplanes* (éléments du plan d'urbanisme), îlots, rues, places, lignes ferroviaires, auxquels il rajouta un texte concernant l'aspect historique des villes. La troisième partie traitait du *Gesamtplan* qui expliquait un certain nombre de points concernant les systèmes viaires et les cités-jardins. Les quatrième et cinquième parties restèrent quasiment inchangées. Stübgen intégrait des références bibliographiques et s'appuyait sur des articles parus dans la presse professionnelle afin de donner un aperçu

²²² Oliver KARNAU, *op. cit.* 1996, p. 74 et p. 568 note 399. Lors de la dernière édition 249 illustrations furent supprimées et 254 nouvelles furent intégrées.

²²³ Ces chiffres sont avancés par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 74.

général le plus complet possible de l'état de la connaissance dans le domaine. À cela, il ajoutait de nombreux exemples de projets réalisés, autant les siens que ceux de ses collègues d'autres villes.

Lors de la première parution, sa bibliographie ne comportait qu'une dizaine de titres concernant le *Städtebau* en général (*Städtebau im Allgemeinen*) dont deux de Reinhard Baumeister²²⁴. Dès la première publication il avait pris en compte l'ouvrage de Camillo Sitte et avait intégré des chapitres tels que *Die Plätze in künstlerischer Beziehung* (les aspects esthétiques des places) ou *Arten und Standorte von Denkmälern* (typologie et emplacements des monuments)²²⁵.

Le terme de *Städtebau* fut définitivement adopté avec le lancement de la revue fondée en 1904 par Camillo Sitte et Theodor Goecke qui portait le même nom. Toutefois, ni Camillo Sitte, ni Josef Stübben ne justifiaient l'utilisation du terme *Städtebau* dans leurs avant-propos. Le choix de ce mot n'avait rien de surprenant venant de Camillo Sitte étant donné qu'il avait développé de nombreux plans d'aménagement urbain dans l'empire austro-hongrois (Ljubljana, Ostrava, Liberec) et qu'il fut appelé comme expert dans des jurys suite à des concours d'aménagement urbain (Brno, Munich). Son ouvrage abordait la thématique urbaine plutôt d'un point de vue historique. Le mot à la racine latine *d'urbanisme* ne s'implanta pas dans l'aire germanique, qui retenait un champ lexical dans lequel le mot et la notion de ville (*Stadt*) apparaissaient de façon plus explicite : *Stadterweiterung*, puis *Städtebau*.

La production de Stübben alla cependant bien au-delà de cet ouvrage qui fit grand bruit et qui, tel un outil de travail vivant, fut actualisé, révisé et complété tout au long de sa vie. Karnau attribue à Stübben près de 850 écrits²²⁶. Son premier article de *Städtebau* paru dans la *Deutsche Bauzeitung* en avril 1877, soit quelques mois seulement après sa prise de fonction en tant que *Stadtbaumeister* à Aix-la-Chapelle. Celui-ci était intitulé *Gerade oder krumme Strassen ?*²²⁷, (Rues droites ou courbes ?) et lança ainsi le débat avec ses collègues, près de 12 ans avant la parution de son ouvrage *Der Städtebau*, par articles interposés, qui perdura de

²²⁴ Reinhard BAUMEISTER, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin : Ernst & Korn, 1876 et « Moderne Stadterweiterungen », in : *Deutsche Zeit- und Streitfragen*, 2. Jg., Heft 2, Hamburg : Richter, 1887.

²²⁵ Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, 1890, p. 445-450 et p. 458-460.

²²⁶ Ce chiffre n'est pas exact, puisque certains titres ne sont pas signés et ne peuvent lui être attribués avec certitude.

²²⁷ Josef STÜBBEN, « Gerade oder krumme Strassen ? », in : *Deutsche Bauzeitung*, 11. Jg., N. 28, 1877, p. 132-134.

nombreuses années²²⁸. De 1877 aux années 1892-93, il aborda beaucoup de sujets techniques tels que les canalisations ou la voirie. À partir du milieu des années 1880 la question sociale du logement passa au centre de ses préoccupations. Les questions juridico-administratives, auxquelles Josef Stübben était aussi personnellement confronté en tant que *Stadtbaumeister* ainsi que des questions esthétiques et formelles furent régulièrement traitées par le spécialiste. Il pointa également du doigt, et à plusieurs reprises, la question de l'organisation des concours et les résultats de ceux-ci. Il participa lui-même soit en tant que soumissionnaire soit en tant que membre du jury à de nombreux concours dans tout le pays. De par sa production volumineuse d'articles, et son souci d'être toujours au cœur de l'événement, on peut aujourd'hui retracer les tendances de fond et les questions d'actualité de cette jeune discipline avant le tournant du siècle.

Pour Josef Stübben, l'objectif proposé par Reinhard Baumeister pour répondre aux problèmes de la ville moderne s'élargit et devait remplir quatre fonctions essentielles : les déplacements, l'habitation, l'industrie et le commerce²²⁹. Sa publication *Der Städtebau*, ses nombreuses contributions écrites ainsi que son investissement auprès d'autres villes en Europe firent de lui un personnage - clé du *Städtebau*. La discipline naissante passa de l'extension de la ville et sa gestion à un phénomène plus large, la construction de la ville de façon globale. Il voyait d'ailleurs dans son activité un caractère double, à la fois artistique et scientifique « avec des objectifs très précis de recherche, et des missions précises en matière d'exécution pratique²³⁰. » À propos du *Städtebau* paru en 1890, Stübben se souvenait en 1915 : « [...] à l'époque le vocable et la matière même étaient inconnus.²³¹ » Toutefois, Stübben cultivait une expertise concrète, précise et pragmatique qu'il déployait à la demande des municipalités en Allemagne, en Belgique, au Luxembourg, en France, en Espagne etc²³².

²²⁸ Il est ici fait référence au débat qui opposa Stübben à Henrici sur le sujet des rues droites et courbes autour de 1890.

²²⁹ Gerd ALBERS, *Entwicklung im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945 : Texte und Interpretationen*, Düsseldorf : Bertelsmann, 1975, p. 20-21.

²³⁰ « mit ganz bestimmten Zielen der Forschung, ganz bestimmten großen Aufgaben praktischer Ausführungen. », Gerd ALBERS, *op. cit.*, 1975, p. 21.

²³¹ « [...] Das] war damals dem Namen nach und der Sache nach unbekannt. », Josef STÜBBEN en 1915, cité par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 23.

²³² Peter UYTENHOVE, « Face à l'urbanisme à la française. Josef Stübben en Belgique, en France et au Luxembourg », in : Jean-Louis COHEN, Hartmut FRANK, (dir.) *Metropolen 1850-1950, Mythes - Images - Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p. 151.

V. Aperçu du paysage des réseaux professionnels

Les protagonistes précédemment évoqués, Baumeister, Stübgen, Sitte et Henrici, appartenaient à un milieu professionnel dense et riche en échanges. D'autres personnalités, moins prolifiques mais toutes aussi investies dans les débats contribuèrent au dynamisme des échanges professionnels et à l'alimentation des nombreux débats du *Städtebau*. Comme il a déjà été vu plus haut, ces échanges avaient lieu dans le cadre de rencontres d'associations professionnelles et au fil d'articles de revues techniques et professionnelles.

L'une des premières associations d'architectes fut fondée en 1824, à Berlin, le *Berliner Architektenverein*, qui avait pour but de promouvoir la connaissance technique et de participer au perfectionnement des compétences de chacun²³³. Ces associations organisaient des conférences et des rencontres thématiques pour échanger sur des sujets d'actualité techniques. Cette première association berlinoise fut rapidement prise comme modèle par de nombreuses autres qui se formèrent tout au long du XIXe siècle dans toutes les régions du *Reich*. On peut par exemple citer, le *Württembergische Verein für Baukunde* à Stuttgart fondé en 1842, le *Sächsische Ingenieur- und Architektenverein* à Dresde fondé en 1846, l'*Architekten- und Ingenieurverein* dans le royaume de Hanovre fondé en 1851, ou encore le *Bayrische Architekten- und Ingenieurverein* fondé à Munich en 1867.

Les membres de ces associations étaient presque exclusivement des professionnels, c'est-à-dire des agents de services publics formés dans une école polytechnique ou à la *Bauakademie* de Berlin. Leur formation incluait dans la première moitié du XIXe siècle toutes les sciences de l'ingénieur, qui comprenaient d'après l'acception de l'époque le génie civil et le génie mécanique. Les agents de l'État en charge de la construction étaient des ingénieurs polyvalents, responsables de toutes les installations techniques du pays telles que les mises en valeur foncières, le génie routier et hydraulique, mais également des bâtiments industriels, y

²³³ « Der Architektenverein zu Berlin 1824-1911 », in: *Jahrbuch des Architektenvereins zu Berlin*, 1911, p. 285.

compris les moteurs des machines. Petit à petit la distinction entre architectes et ingénieurs se forma, notamment par la spécialisation des enseignements dans les universités et écoles techniques²³⁴. Ainsi, en 1856, le *Verein Deutscher Ingenieure* fut créé et était essentiellement réservé aux ingénieurs du génie mécanique et de la construction. Ces associations nationales avaient des branches locales dans chacune des régions de l'Empire et disposaient, pour la majorité d'entre eux, d'organes de publications. Rolf Fuhlrott qui s'est penché sur les revues d'architecture germanophone dénombre que 14 des 35 associations fondées jusqu'à 1910 disposaient d'une ou de plusieurs revues²³⁵. L'une des premières d'entre elles était la *Notizblatt des Architekten-Vereins zu Berlin* qui parut à partir de 1833 deux fois l'an. On y trouvait des informations concernant l'association elle-même, ses actualités, ses manifestations et son organisation, la présentation de nouveaux membres, l'annonce de conférences et la publication de leurs comptes-rendus ainsi que les nouvelles acquisitions de la bibliothèque. Dans la rubrique *Architektonische Mitteilungen* (messages d'architecture) les membres de l'association faisaient part de leur expérience technique, notamment sur des questions de la construction ou des innovations dans les matériaux. Tandis que cette première revue était très orientée sur des questions de technique de construction, d'autres revues, comme la *Zeitschrift für Bauwesen*, fondée en 1851 était plutôt tournée vers le domaine de l'histoire de l'architecture et de l'art.

Les articles abordant les questions du *Städtebau* traitaient des questions concernant la réglementation et de la structure administrative, les concours, leur fonctionnement, les critiques des résultats, des généralités sur des aspects morphologiques comme les places et les rues, des réalisations exemplaires, ou encore des articles concernant l'assainissement de l'ancienne ville. Parmi celles qui abordaient le plus les thématiques urbaines, *Die Bauwelt*, *Der Städtebau*, *Deutsche Bauhütte*, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, *Deutsche Bauzeitung*, et *Schweizerische Bauzeitung* sont à citer.

Parmi le grand nombre de revues parues à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, quelques unes étaient réellement porteuses des débats du *Städtebau*. L'une des plus importante est sans doute la *Deutsche Bauzeitung*, encore publiée aujourd'hui. Elle est l'une des plus anciennes

²³⁴ Christiane WEBER, « Wege des Wissens. Technische Berufsverbände und deren Zeitschriften in den Deutschen Ländern im langen 19. Jahrhundert », in: *Études de lettres*, consulté le 29 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/edl/967>.

²³⁵ Rolf FUHLROTT, *Deutschsprachige Architektur-Zeitschriften, Entstehung und Entwicklung für Architektur in den Fachzeitschriften für Architektur in der Zeit von 1789-1918*, München : Verlag für Dokumentation, 1975, p. 39.

revues spécialisées d'architecture allemandes. Elle est parue pour la première fois en 1867 sous la forme d'une publication hebdomadaire de l'association des architectes de Berlin *Wochenblatt des Architekten-Vereins zu Berlin*. Au cours de son histoire elle intègra d'autres revues d'architecture telles que *Die Bauzeitung*, *Der Deutsche Baumeister* et *Baukunst und Werkform*. A côté des thèmes de l'architecture et de l'ingénierie, le design d'intérieur, la critique d'architecture, le patrimoine et sa conservation étaient fréquemment abordés. Elle s'adressait essentiellement à un public de professionnels d'architectes et d'ingénieurs. La revue *Schweizerische Bauzeitung*, revue technique suisse, parue à partir de 1883, avait pour objet de présenter les principales constructions, du concours à leur finalisation, les infrastructures et les travaux techniques de façon générale. Bien que centrée sur les réalisations suisses, la revue présentait aussi de nombreuses réalisations majeures en Europe et surtout dans les pays germanophones.

Initiée par Otto Sarrazin (1842-1921) et Hermann Eggert, la revue *Zentralblatt der Bauverwaltung* était publiée à partir de 1881 aux presses du ministère des travaux publics puis des finances et fusionna en 1931 avec la *Zeitschrift für Bauwesen*. Le rythme des publications est d'une à deux livraisons (1898-1924) par semaine. Elle était un organe de communication particulièrement important en ce qui concerne les concours et les appels d'offre. Elle publiait des communications administratives, des présentations de nouvelles constructions, essentiellement des constructions publiques, des règlements de concours et d'expositions.

Les grandes expositions urbaines du début du XXe siècle, à Dresde et à Berlin permirent à de nouvelles revues de voir le jour, notamment *Der Städtebau*. La publication fut fondée en 1903 par Camillo Sitte, qui s'était associé à Theodor Goecke (1850-1919), architecte et professeur d'université. En tant qu'autrichien, Sitte avait choisi de faire éditer la publication à Berlin pour lui assurer une plus grande audience dans le monde germanophone. Sitte décéda avant même la parution du premier numéro. Spécialisée dans le domaine de l'urbanisme, la revue ambitionnait de traiter tous les problèmes rencontrés par les spécialistes. La revue devint un supplément vers 1919 de la revue d'architecture *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, elle-même fondée en 1914, puis disparut complètement en 1942.

Afin de donner un aperçu plus vaste des retombées de la presse spécialisée un dépouillement des principaux titres entre 1840 et 1924 mené dans le cadre de ce travail, fait apparaître une première distinction : 430 articles traitent de l'urbanisme de façon générale, et 1165 articles citent des villes concernées par des questions liées à cette thématique. Les revues les plus

sensibles à la thématique de l'urbanisme étaient d'abord *Der Städtebau* (285 articles), qui se spécialisa dès sa première publication, comme son nom l'indique, dans l'urbanisme, la *Deutsche Bauzeitung* (143 articles), revue plus générale du monde de la construction, et *Deutsche Bauhütte* (140). En 1900, près de 49 revues d'architecture étaient publiées. En analysant les thématiques abordées par ces nombreuses revues par rapport aux dates de publication, certains sujets apparaissent de façon notable. Ainsi, une concentration notoire d'articles traitant de *Bauordnungen* apparaissaient entre 1890 et 1895. À partir de 1900, la question de l'intégration du centre ancien des villes fut également particulièrement traitée dans ces revues. Les questions de logements restaient d'actualité pendant toute la période entre 1840 et 1924 (53 articles), les considérations esthétiques (35) et le rôle de la place et de l'aménagement des rues urbaines (102) sont les trois points les plus abordés par ces articles. Parmi les auteurs les plus actifs, et qui ont signé leurs articles, on peut citer Brinckmann (6 articles), Rudolf Eberstadt (4), Theodor Goecke (11), Karl Henrici (11) Oscar Jürgens (7), Hans Schmidkunz (12) Josef Stübgen (27) ou encore F. Rudolf (14).

Pour les articles sur les villes, près de 156 villes sont citées, parmi lesquelles Berlin (302 articles), Hambourg (38), Leipzig (51), Munich (59) Stuttgart (31), Strasbourg (21) ou Vienne (116). Le nombre élevé de citations de Berlin est largement dû à l'exposition internationale de Berlin de 1910 (*Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*). (annexe IV.2)

Les revues spécialisées constituaient, davantage encore que les rencontres statutaires des associations, la plateforme d'échange par excellence des professionnels. C'était le lieu où les architectes de terrain, ceux intégrés dans les administrations municipales et régionales et les universitaires pouvaient confronter leurs idées et partager leurs expériences sur toutes les questions se rapportant à l'urbanisme et au monde de la construction. La profusion des publications, dont le nombre de titres augmenta jusqu'à la Première guerre mondiale, est un signe de la vitalité de ce secteur d'activité et témoigne de l'engouement et de l'intérêt pour la problématique urbaine.

Partie 2 : Le plan d'extension de Strasbourg

Qu'est aujourd'hui Strasbourg, avec ses 180 000 habitants, son port du Rhin, ses industries prospères, sa superficie fort élargie, son université, ses établissements scientifiques et artistiques, en comparaison de la ville de province de 1870, avec ses 70 000 habitants ?, s'interrogeait en 1915 Rudolf Schwander, maire de Strasbourg²³⁶.

Dans quelle mesure le paysage urbain de Strasbourg était-il influencé par les nouvelles théories et pratiques qui se mettaient en place en Allemagne à la fin du XIXe siècle ? Comment se concrétisa le plan d'extension ? Comment cette extension « allemande » fut-elle conçue et appliquée ? Fut-elle imposée ou fut-elle le résultat de négociations ?

Afin de comprendre plus précisément la genèse et la réalisation du plan d'extension, le propos sera divisé en trois parties. La première se penche sur la situation à Strasbourg avant l'annexion, la deuxième sur la genèse du projet d'extension, les conditions préalables, les débats politiques et techniques qui ont entouré la mise au point du projet et les caractéristiques du plan retenu. Une troisième partie est consacrée à l'application du projet, ses ajustements et son évolution.

²³⁶ Rudolf SCHWANDER, *Frankfurter Zeitung*, 4 août 1915 cité par Georges LIVET, Francis RAPP (dir.), *Histoire de Strasbourg des origines à nos jours, Tome 4 : de 1815 à nos jours, XIXe et XXe siècles*, Strasbourg : Éditions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1982, p. 269.

VI. Strasbourg avant l'annexion de 1871

1) Le plan d'alignement

Jusqu'au XIXe siècle, la valorisation de l'espace public était à l'initiative des villes. Ainsi, lorsque Jean-François Blondel (1705-1774) établit en 1765 le plan d'embellissement strasbourgeois, c'était avant tout pour réaliser des places de prestige. Le prétexte était également militaire, Strasbourg était depuis 1681 française et malgré la réalisation d'un plan relief en 1725-1728²³⁷, un plan exact devait être dressé, à l'échelle du parcellaire. De nouvelles casernes devaient être construites et une liaison avec le corps de garde logé dans le bâtiment de l'Aubette²³⁸ sur la place d'Armes (actuelle place Kléber) devait faciliter la circulation des troupes dans la ville. Après avoir levé le plan²³⁹, Blondel établit une série de projets d'aménagement, visant à revoir l'alignement en élargissant des rues du centre ancien²⁴⁰.

La loi de 16 septembre 1807 qui ordonnait aux villes de France de se doter d'un plan d'alignement avait pour objectif de libérer l'administration centrale de se prononcer sur chaque transfert de propriété. Les villes françaises tardèrent à établir un pareil document. Sous l'injonction répétée des préfets, elles se lancèrent finalement dans la réalisation dudit plan, dont la procédure de validation par le Conseil des bâtiments civils fut assez lourde. Celui-ci réceptionnait les plans, les annotait, les renvoyait aux municipalités qui devaient effectuer les modifications souhaitées avant de le retransmettre au Conseil pour validation. Le plan d'alignement correspondait au procédé de planification comme on l'entendait dans la culture française du XIXe siècle. Dans un article publié en 2015, Michaël Darin soulève la distinction

²³⁷ Un second fut réalisé entre 1836 et 1863.

²³⁸ L'Aubette fut construite par Blondel de 1765 à 1778.

²³⁹ Blondel réalisa son plan en 1765. Celui-ci est validé par la Ville en 1768. Les Archives de Strasbourg conservent les plans par secteurs sous la cote 1 PL 675.

²⁴⁰ Pierre LAVEDAN, Jeanne HUGUENEY, Phillippe HENRAT, *L'urbanisme à l'époque moderne : XVI-XVIIIe siècles*, Genève, Paris : Droz, 1982, p. 165.

juridique et étymologique du mot « alignement »²⁴¹. Juridiquement, l'alignement est une servitude imposée aux propriétés bordant une rue. Le mot désigne également la ligne qui sépare la voie des immeubles. Ainsi sur les plans on distingue la ligne de l'alignement qui sépare la voirie des immeubles ainsi que la ligne projetée par l'administration municipale. Pour réaliser l'alignement, deux méthodes furent utilisées. Celle du retranchement et celle de l'alignement. La première consistait à démolir la façade des maisons gênant la circulation, on « retranchait » la partie qui débordait et on élevait une nouvelle façade à l'alignement. Cette méthode n'était utilisée qu'en cas d'extrême nécessité. La méthode de l'alignement, plus douce, consistait à amputer progressivement des terrains pour élargir la voie. Il fallait alors attendre l'éventuelle reconstruction future de l'immeuble pour que le bâtiment fût érigé en recul par rapport à son emplacement précédent.

Le plan d'alignement de Strasbourg fut ainsi validé par le Conseil municipal en 1838, soit près de 11 ans après son élaboration par l'architecte municipal Nicolas-Jean Villot (1782 – 1857) Le plan d'alignement, dont le projet remontait au maire Frédéric de Turckheim (1830-1835) était établi par l'architecte municipal Villot en 1829 et approuvé une première fois par le maire le 5 novembre 1833²⁴². Il fut envoyé au Conseil des bâtiments civils qui demanda en 1835 des modifications, ces dernières furent validées par le Conseil trois ans plus tard. Le plan d'alignement fit l'objet de modifications ponctuelles ordonnées par le préfet. Ce système perdura jusqu'à sa dernière version en septembre 1907²⁴³. Le plan d'alignement avait pour but d'établir un réseau viaire fluide pour la ville. C'est-à-dire, d'améliorer la circulation des piétons et des voitures, de dégager les monuments publics et d'étudier les possibilités de créer des percées afin de relier les quartiers entre eux.

²⁴¹ Michaël DARIN, « La politique d'alignement de Strasbourg (1829-1907) », *METACULT, Cahier de recherche 4*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 35.

²⁴² Ce plan est assemblé en atlas. Il est disponible aux Archives de Strasbourg sous les cotes 311 MW 9 pour les plans accompagnés des textes et 1197 W 37 pour les textes seuls. Au sujet de l'alignement à Strasbourg, voir l'article de Michaël DARIN, « La politique d'alignement de Strasbourg (1829-1907) », *METACULT, Cahier de recherche 4*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 35-39.

²⁴³ Grégory LAMARCHE, *Les transformations du canton Ouest de Strasbourg, entre le 23 octobre 1852 et le 13 septembre 1870*, Centre de recherches historiques sur la ville: Strasbourg, (Mémoire DEA sous la direction de Jean-Luc PINOL et François IGRSHEIM), 1994, p. 6.

2) Les projets annonciateurs

Sous le mandat du maire Georges Schutzenberger (1837-1848), surnommé le « *Baimelemaire*²⁴⁴ » en raison de sa propension à faire planter des arbres partout dans la ville²⁴⁵ pour l'embellir, un concours fut ouvert²⁴⁶. Ce concours, en vue de l'aménagement des promenades au nord de la ville fut lancé en 1835. C'était le premier projet lancé en dehors des limites de la ville. Gustave Klotz et Eugène Petiti en furent les lauréats. Leur projet, intitulé « à la mémoire de Le Nôtre²⁴⁷ » posa les lignes de base des futures réflexions à grande échelle de l'organisation de la ville. Ce projet proposait notamment de relier le parc du Contades à l'Orangerie par le Wacken. Toutefois il ne sera jamais réalisé faute de moyens financiers ou, plus probablement, en raison des réticences militaires, qui voyaient d'un mauvais œil un pareil aménagement hors les murs voire même une modification de la fortification.

Si le titre du projet des deux architectes portait le nom du plus célèbre jardinier français, le tracé ne s'inspire pas de ses principes²⁴⁸. La rationalité des lignes « à la française » était vite rattrapée par les lignes courbes et ondulantes du modèle romantique des parcs à l'anglaise, alors en vogue dans toute l'Europe²⁴⁹. On peut souligner que le projet ne présentait aucun plan de voirie ni d'aménagement. Conformément aux dispositions du concours, les architectes avaient restreint leur réflexion aux seuls aménagements paysagers. (fig. 8) Aucune suite de ne fut donnée à ce projet faute de moyens financiers de la ville.

Quelques années plus tard, le maire Charles-Louis Coulaux (1852-1864) projeta à son tour de moderniser la ville, cette fois-ci avec une intervention *intra-muros*. Mais devant la réticence du conseil municipal pour contracter un prêt de 1,2 millions de francs, il dut demander la dissolution du conseil municipal en 1853 ; il obtint la nomination d'une commission *ad hoc*,

²⁴⁴ Expression alsacienne à connotation plutôt bonhomme, pouvant se traduire par « maire des petits arbres ».

²⁴⁵ Fabrice GRANDINEAU, Catherine GROUT, Thierry HATT, et al., *Parchemins et jardins : les jardins strasbourgeois du Moyen Age à nos jours*, Strasbourg : Archives de la Ville et de la Communauté urbaine, La Nuée Bleue, 2004, p. 48. (Catalogue d'exposition)

²⁴⁶ Concours ouvert par décision du Conseil municipal du 31 août 1835.

²⁴⁷ André Le Nôtre (1613-1700) était jardinier du roi Louis XIV et conçut de nombreux parcs et jardins dont celui du parc de l'Orangerie à Strasbourg.

²⁴⁸ Archives de Strasbourg, 313 MW 35 : Plan des promenades du Wacken, des Contades et de l'Orangerie indiquant le projet d'ensemble et la continuité de ces 3 promenades (1835).

²⁴⁹ Marie Hélène BENETIÈRE, Frédérique BOURA (dir.), *Jardins en Alsace : quatre siècles d'histoire*, Lyon : Lieux dits, 2010, p. 74. [Alsace : Service de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France]

et fit voter un emprunt de 600 000 francs²⁵⁰. Le quartier du Marais-Vert (aujourd'hui quartier des Halles), était en pleine restructuration. L'usine à gaz avait été inaugurée en 1832 pour la production du gaz pour l'éclairage public, le bâtiment de la gare²⁵¹ fut inauguré en 1852 et le maire Coulaux souhaitait poursuivre l'installation d'équipements, comme la construction d'un nouvel abattoir en 1853.

Avec l'emprunt voté, il pouvait également lancer d'importants travaux de construction de bâtiments et d'équipements publics, les deux églises de la Robertsau, (les écoles primaires de Saint-Guillaume et de la Madeleine, l'école de santé militaire, celle de la faculté de médecine, l'hippodrome de l'île aux Épis et la construction du pont de la Gare²⁵²). Il fit adopter en 1853, sous l'injonction du préfet du Bas-Rhin, le décret de 1852 relatif aux rues de Paris²⁵³ et pourvut ainsi Strasbourg d'un cadre réglementaire qui perdurera jusqu'à l'application des règlements allemands après l'annexion.

Ce décret permettait un contrôle sur les constructions nouvelles, sur leur emprise au sol, leur rapport à l'alignement, l'entretien de leurs façades et leur raccordement obligatoire au réseau d'écoulement de l'eau. Ainsi que le précise le décret :

[...] à l'administration municipale le droit de poursuivre l'expropriation des portions de terrains riverains à la voie publique, d'une étendue ou d'une forme qui ne permettait pas d'y établir des constructions salubres. Aux termes des articles 3 et 4, l'administration est investie du pouvoir de contrôler le mode de construction des maisons individuelles²⁵⁴,

en reprenant les termes du décret parisien. Ce nouvel outil juridique constituait une aide précieuse pour la municipalité pour réaliser ses projets de modernisation urbaine. Seuls les articles 1 et 7 n'ont jamais reçu leur application ailleurs qu'à Paris. Le premier soumettait

²⁵⁰ Archives de Strasbourg, débats du Conseil Municipal, 11 février 1853, « Projet d'un emprunt de 600 000 francs », p. 101-106.

²⁵¹ Réalisé par l'architecte Jean-André Weyer (1805-1865), le bâtiment des voyageurs, situé au bord du Fossé du Faux-Rempart, est achevé en 1854.

²⁵² LIVET, RAPP, *op. cit.*, 1982, p. 111.

²⁵³ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 13 juin 1853, « Demande en application à la Ville de Strasbourg du Décret du 26 Mars 1852 relatif aux rues de Paris », p. 192-194.

²⁵⁴ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 13 juin 1853, « Demande en application à la Ville de Strasbourg du Décret du 26 Mars 1852 relatif aux rues de Paris », p. 192-193 et Art. 2 du Décret du 26 mars 1852, relatif aux rues de Paris, in: *Collection complète des Lois, Décrets, ordonnances, Règlements et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1836 inclusivement, par ordre chronologique)*, Paris: Editions officielles, J.B. Duvergier, tome 52, 1852, p. 282-283.

Paris au régime de grande voirie et le septième renvoyait à un décret de Paris sur la hauteur des bâtiments. Un fascicule publié en 1887 sur l'application du décret dans les autres villes françaises présente par département les villes qui l'ont adopté²⁵⁵. Strasbourg et les autres villes d'Alsace-Lorraine qui l'auraient adopté ne figurent pas dans ce recueil parce qu'elles n'étaient plus françaises. Pourtant Strasbourg, qui l'adopta en juin 1853 est à coté de Toulouse (juin 1853) ou Rennes (décembre 1852) parmi les premières à le faire sien. D'autres comme Perpignan (juillet 1863), Nancy (juillet 1876) ou Clermont-Ferrand (décembre 1883) l'ont adopté bien plus tard. (annexes II.2 et II.4)

Le maire Coulaux envisagea d'implanter une cité ouvrière à proximité de la nouvelle gare ferroviaire²⁵⁶. Cette dernière devait être reliée à la ville par une importante percée. On ne trouve pas, dans les débats du Conseil municipal, les raisons exactes de l'adoption du décret parisien, cependant on peut supposer que l'aménagement de pareilles infrastructures et d'une cité ouvrière nécessitaient de nombreuses procédures d'expropriation. En effet, dans la délibération du Conseil municipal du 11 février 1853, il était fait mention du projet d'abattoir précédemment cité, mais aussi d'un percement de rue à l'ouest de Strasbourg en continuation de la rue des Grandes-Arcades²⁵⁷. Les archives municipales de Strasbourg conservent un plan de la ville avec un dessin de cette percée projetée dans le quartier du Marais-Vert qui devait déboucher sur la place Kléber²⁵⁸. (fig. 9) La nouvelle rue devait aboutir provisoirement au quai pour conduire à un nouveau quartier établi entre la gare qui venait d'être achevée et le faubourg de Pierre²⁵⁹. Bien que qualifiée d'« extension », cette cité ouvrière était localisée dans un espace *intra-muros* non encore urbanisé de la ville afin de répondre à la pénurie de logements. La zone située entre le Faubourg de Pierre et la station de chemin de fer était principalement consacrée à la culture maraîchère. Le choix de cet endroit, proche de la gare, qui devait dynamiser le quartier par l'exploitation d'espaces encore non bâtis, plus aisés à

²⁵⁵ Jean DEJEMME, *Application aux villes du décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris*, Paris : Berger-Levrault, 1887, 10 p.

²⁵⁶ La ligne Paris-Strasbourg est inaugurée le 18 juillet 1852, voir LIVET, RAPP, 1982, *op. cit.* p. 104-106.

²⁵⁷ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 11 février 1853, « construction d'un abattoir au Marais Vert », p. 95-101.

²⁵⁸ Archives de Strasbourg : 8 PL 52 : projet de percement, plan de Strasbourg de 1852.

²⁵⁹ Sophie EBERHARDT, *Entre France et Allemagne, de la ville ancienne à la Neustadt de Strasbourg : la construction du regard patrimonial*, thèse de doctorat, Université de Lyon, Université de Strasbourg, sous la direction de Bertrand GAUTHIEZ et Alexandre KOSTKA, soutenue en 2015, p. 47.

exproprier, était stratégique. Lorsque la France prit les armes pour s'investir dans la guerre de Crimée, en 1854, le projet fut abandonné faute de financement de l'État.

Aucun de ces deux projets d'aménagement urbain ne fut réalisé. Pourtant, leur esprit s'inscrivait dans la conception du développement des villes qui se propageait en France, basé sur le plan d'alignement avec la possibilité d'expropriation pour « l'intérêt public ». A l'instar de Paris, Montpellier, Nantes, Rouen, Toulouse, Marseille ou Lyon, mais en s'appuyant essentiellement sur le modèle parisien, le système préconisait des percées urbaines dans un tissu ancien, où l'intervention était liée à des opérations immobilières²⁶⁰. Jusqu'à l'annexion après la guerre franco-prussienne de 1870-1871, les autorités municipales eurent du mal à mettre en œuvre une réelle politique urbaine, autant dans la ville *intra-muros* qu'une extension à l'extérieur de la fortification. L'argument financier était souvent avancé. Mais n'était-ce pas plutôt, dans le cas d'une extension, un refus catégorique des autorités militaires françaises ? Ou un manque d'arguments et de projets pour ouvrir une réelle négociation avec les autorités militaires ? L'annexion apporta-t-elle un nouveau souffle dans le domaine du développement urbain à Strasbourg ?

²⁶⁰ Michaël DARIN, « Les grandes percées urbaines du XIXe siècle : quatre villes de province », in : *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 43^e année, n° 2, 1988, p. 477-505. Consulté le 19.9.2017: http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1988_num_43_2_283500

VII. Le plan d'extension de Strasbourg

1) Une nouvelle situation politique, un nouvel espoir pour l'agrandissement de la ville ?

a) *La mise en place d'un nouveau pouvoir politique*

« Le récit de la guerre déclarée par la France à la Prusse en juillet 1870 pourrait se limiter à une simple série de catastrophes militaires françaises²⁶¹ » fait observer Benoît Jordan. En effet, dès le 8 août, quelques jours après les batailles perdues de Wissembourg et de Froeschwiller, un parlementaire chargé de demander la reddition de Strasbourg se présenta et fut éconduit. Le général prussien von Werder, qui dirigeait le siège, décida alors de bombarder la ville en choisissant des cibles civiles et militaires et en cherchant à terroriser la population pour accélérer la capitulation, qui intervint après quarante-trois jours de siège²⁶². La cathédrale était touchée par les bombardements, l'ancienne église des Dominicains, où les fonds de la bibliothèque municipale et du séminaire protestant étaient conservés, brûla. Le mur d'enceinte de Vauban, obsolète du point de vue stratégique, n'avait offert aucune protection à la cité²⁶³. (fig. 10 et 11)

Après la cession des départements du Haut-Rhin, Bas-Rhin et la partie nord de la Moselle à l'Allemagne, prévue par le traité de Francfort le 10 mai 1871, l'objectif poursuivi par les pouvoirs publics allemands était de favoriser un sentiment d'appartenance au nouvel empire ou à défaut à la région.

Devant le *Reichstag*, Bismarck déclarait le 25 mai 1871, alors que Paris connaissait la répression sanglante de la Commune :

²⁶¹ Benoît JORDAN, *Histoire de Strasbourg*, Paris : Ed. Jean-Paul Gisserot, 2006, p. 93.

²⁶² Du 16 août au 28 septembre 1870.

²⁶³ Livet et Rapp relèvent que la fortification de Strasbourg « va subir le dernier siège en règle de l'histoire de la poliorcétique » Georges LIVET, Francis RAPP (dir.), *Histoire de Strasbourg des origines à nos jours : Strasbourg de 1815 à nos jours, XIXe et XXe siècles*, Strasbourg : éditions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1981, p. 173.

Plus les habitants se sentiront alsaciens, plus ils vont se détourner de la culture française. Qu'ils se sentent d'abord pleinement alsaciens, ils sont trop logiques pour ne pas se sentir simultanément allemands²⁶⁴.

Une grande partie de la population semblait marquer une hostilité de principe aux initiatives des autorités allemandes. Aussi celles-ci étaient-elles enclines à invoquer le projet d'agrandissement de la ville du maire Schutzenberger des années 1840 en situant leurs objectifs dans la continuité de l'histoire de la ville. Pour les autorités militaires, l'extension de Strasbourg était avant tout une modernisation du système défensif de la ville. La ville a connu une progression rapide de sa population au milieu du XIXe siècle, le nombre d'habitants *intra-muros* atteint 85 000 en 1865, avec une densité de 400 habitants par ha²⁶⁵. Accorder l'extension tant souhaitée à la population strasbourgeoise permettait, un investissement sur le territoire à long terme. Les travaux pour une nouvelle enceinte étaient très importants et un retour à la France était dans ce cas moins envisageable. À l'intérieur de l'enceinte, les emprises foncières de la gare du Marais-Vert et de l'usine à gaz ne laissaient que de rares espaces non bâtis, mis à part les terrains militaires, qui n'étaient pas constructibles.

L'extension s'inscrivait-elle dans la continuité des projets d'aménagement urbain du XIXe siècle qui avaient avorté suite aux troubles de 1848 et au manque de financement de l'État français ? Ces projets, dont celui de Schutzenberger qui n'a jamais été retrouvé²⁶⁶, n'avaient pas touché la fortification. Donnèrent-ils cependant des orientations qui furent suivies et approfondies par le plan d'extension allemand ?

La réponse à cette interrogation s'appuie principalement sur le rapport des généraux von Moltke et von Kameke transcrit par Klaus Nohlen, les mémoires de Otto Back ainsi que les débats du conseil municipal où une grande partie des négociations avec les autorités allemandes sont retranscrites et débattues.

²⁶⁴ Tanja BAENSCH, « *Un petit Berlin ?* », *Die Neugründung der Strassburger Gemäldesammlung durch Wilhelm Bode im zeitgenössischen Kontext : ein Beitrag zur Museumspolitik im deutschen Kaiserreich*, Göttingen : V&R unipress, 2007, note 6, p. 93.

²⁶⁵ René TABOURET, Thierry HATT, Andrea GRIGOROVSKI, « Strasbourg: la formation d'une ville et ses représentations », in: COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (dir.) Strasbourg, de la Grande-Ile à la Neustadt, Lyon : Lieux-Dits, 2013, p. 44.

²⁶⁶ Le projet dit « Schutzenberger » n'a pas été retrouvé. Klaus Nohlen fait état d'une information orale de Robert Will, architecte à la Ville de Strasbourg qui avait, en vain recherché ce projet. Klaus NOHLEN, *op. cit.* 1997, note 1, p. 226.

b) *Le rapport Moltke (2 juin 1871) et une nouvelle configuration du pouvoir municipal*

Au printemps 1871, le général von Moltke visita la ville de Strasbourg et établit un rapport avec le général von Kameke, chef du corps des ingénieurs²⁶⁷. Les deux généraux étaient d'accord sur le fait que Strasbourg devait rester une place fortifiée. « Ce que Cologne a été pour le Rhin inférieur, Strasbourg devrait désormais le devenir pour le Rhin supérieur²⁶⁸. » Étant donné que les fortifications n'étaient plus en bon état, les experts militaires proposaient donc l'implantation de forts détachés placés à une distance de 6000 à 8000 m en avant du glacis et distants de 4000 à 5000 m les uns des autres pour former une ceinture de protection éloignée.

L'implantation à Strasbourg de nombreuses autorités administratives, alors que la pénurie de logements est déjà évidente, la nécessité de disposer d'une gare centrale, et de renoncer à la gare terminale actuelle, et la création d'un canal du Rhin de Strasbourg à Mannheim, fera surgir la demande d'un agrandissement considérable de la ville-forte. Il pourra se faire sans difficultés, si l'enceinte Nord est avancée le long du Canal de la Marne, et que le Contades est inclus dans la place²⁶⁹.

Le général von Moltke prit soin de soumettre son observation programmatique à Jules Klein (1830-1897), adjoint faisant fonction de maire de Strasbourg, lors de sa visite de mai 1871. L'adjoint soumit au Conseil municipal la question d'une possible extension et sa localisation. Dans sa délibération, le Conseil municipal évoqua les projets passés :

M. Humann [ancien maire de la ville] croit se rappeler que le projet d'élargissement de l'enceinte fortifiée a été, vers 1840, l'objet d'études sérieuses et de démarches actives de la part d'un des maires les plus distingués que Strasbourg ait possédés (sic), le regrettable (sic) M. Schutzenberger. Ce projet, mûrement élaboré, consistait à

²⁶⁷ Klaus NOHLEN, *op.cit.*, 1997, p. 32-37.

²⁶⁸ Rapport du 2 juin 1871 des généraux von Moltke et von Kameke. Cette expertise du 2 juin 1871 n'est pas citée dans la littérature strasbourgeoise de l'époque, le document étant classé « strictement confidentiel ». Klaus NOHLEN a trouvé une copie aux archives bavaroises de la Guerre, voir *Construire une capitale Strasbourg Impérial*, 1997, note 4, p. 226 et en propose une transcription et une traduction en français, p. 311-312.

²⁶⁹ *Ibid.*

*établir un fort sur les hauteurs de Schiltigheim et à englober dans la Ville le Contades et l'Orangerie ; il était sur le point d'aboutir quand éclata la révolution de 1848*²⁷⁰.

Ce fut la première mention dans les débats du Conseil municipal d'une possible extension²⁷¹. Les autorités militaires envisageaient également la possibilité d'une extension vers le nord, en intégrant le parc du Contades et en construisant une nouvelle gare ferroviaire passante, à l'intérieur de l'enceinte. Ainsi, le Conseil municipal voyait dans la volonté des militaires allemands d'étendre la ville une réponse aux problèmes urbains qui étaient régulièrement abordés dans leurs délibérations lors des dernières décennies.

Les autorités municipales de la ville étaient cependant dans une position ambiguë par rapport à un projet d'extension que souhaitaient mettre en œuvre les nouveaux occupants allemands. Dans cette période, très proche de la guerre et de l'annexion, la question de « l'option » était encore très actuelle dans l'opinion, et de nombreux autochtones ne s'étaient pas encore résolus à l'idée d'une Alsace-Lorraine irrémédiablement allemande. Une illustration de cet état d'esprit était la position du maire Ernest Lauth (1827-1902). Nommé maire en septembre 1871, son attitude réservée et pro-française lui valu le soutien du Conseil municipal. Mais accepter l'extension de Strasbourg, cela ne signifiait-il pas renoncer définitivement à un retour à la France ?

Les discussions entre la municipalité et les autorités impériales se heurtaient au silence de l'armée concernant le devenir de la Citadelle et à l'appréhension des édiles strasbourgeois voyant dans la concrétisation du projet d'extension un gouffre financier pour la ville²⁷². Eduard von Möller, *Oberpräsident* d'Alsace-Lorraine, qui cherchait à prendre les affaires en mains, se rendit compte qu'en raison de la dimension politique que représentait pour les Allemands le projet d'extension de Strasbourg, aucune municipalité n'accepterait de s'associer de plein gré à ce projet. Möller demanda alors au chancelier Bismarck l'autorisation de révoquer le maire. Dès le lendemain, le 1^{er} avril 1873, Möller reçut l'accord par télégramme. Le 13 avril 1873, la révocation du maire Ernest Lauth fut rendue publique. « Le communiqué officiel lui faisait grief d'avoir déclaré au président de Basse-Alsace que,

²⁷⁰ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 30 mai 1871 : « Question de l'agrandissement éventuel de l'enceinte de la Ville ».

²⁷¹ *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 1.

²⁷² François IGERSCHEIM, « Strasbourg, capitale du Reichsland : le gouvernement de la Cité et la politique municipale » in : LIVET, RAPP, *op. cit.*, 1982, p. 214.

s'il n'avait pas espéré que l'Alsace redeviendrait bientôt française, il aurait opté pour la nationalité française et serait parti s'établir en France.²⁷³ »

Les raisons avancées par le gouvernement pour la destitution du maire Lauth, reprises dans les mémoires de Back étaient les suivantes :

*Selon la haute ordonnance de Sa Majesté l'Empereur du 7 avril 1873, M. Lauth est démis de sa fonction de maire de la ville de Strasbourg. [...] M. Lauth, qui s'est déclaré librement citoyen allemand le 1^{er} octobre 1872, a saisi, de façon ostensible, chaque occasion pour exprimer de façon flagrante ses sentiments français. Il n'hésita donc pas, lors de plusieurs conversations qu'il avait eues à d'autres occasions avec les plus hauts responsables du Land et du district, à répéter à plusieurs reprises qu'il n'était resté à Strasbourg uniquement parce qu'il espérait que les Français reviendraient.*²⁷⁴

François Igersheim ajoute que les vraies raisons de son éviction étaient « les négociations sur la grande affaire : celle de l'extension de Strasbourg ; [...] dans cette affaire-là, aucun maire, aucun Conseil municipal ne pouvait s'engager à fond, car cela aurait signifié aussi un engagement politique irrémédiable.²⁷⁵ » Dès le lendemain, un jeune fonctionnaire impérial, Otto Back fut nommé administrateur municipal faisant fonction de maire²⁷⁶ pour mener les négociations au nom de la Ville. Le Conseil municipal fut suspendu pour un an puis révoqué par décret du 3 avril 1874. « L'administration allemande a donc décidé d'imposer à

²⁷³ *Ibid.*, p. 211.

²⁷⁴ « Durch Allerhöchste Verordnung seiner Majestät des Kaisers, vom 7. April 1873 ist Herr Lauth seiner Stelle als Bürgermeister der Stadt Straßburg entsetzt worden. [...] Herr Lauth, der mit dem 1. Oktober 1872 aus freier Wahl für die deutsche Nationalität sich erklärt hatte, ergriff mit sichtlicher Ostentation jede Gelegenheit, seinen französischen Gesinnungen einen eklatanten Ausdruck zu geben. So nahm er keinen Anstand, in mehreren Gesprächen, die er aus anderen Anlässen mit den höchsten Beamten des Landes und des Bezirkes hatte, es wiederholt auszusprechen, dass er nur deshalb in Straßburg geblieben sei, weil er hoffe, das die Franzosen wieder kommen würden. », Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit, Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880*, Strassburg : Karl J. Trübner, 1912, p. 1-2, citant un article (non daté) de la Elsässische Korrespondenz.

²⁷⁵ LIVET, RAPP, *op. cit.*, 1982, p. 211.

²⁷⁶ Nommé directeur de la police de Strasbourg en 1872, Otto Back gardera la fonction de *Bürgermeistereiverwalter* (administrateur de la mairie) jusqu'en 1880. On trouve dans certains documents le terme de *Bürgermeister-Verwalter*, maire-administrateur. Ce ne fut pas sa fonction. De 1880 à 1886 il sera Président de Basse-Alsace (*Bezirkspräsident des Unter-Elass*) et remplacé par Georg Friedrich Stempel (Pirmasens 1829 - Strasbourg 1887) comme *kommisarischer Bürgermeister* (maire par intérim). Back sera élu maire en 1886, fonction qu'il conserva jusqu'en 1906. En 1911 il a été nommé à la 1^{ère} chambre du Landtag d'Alsace-Lorraine qu'il présida jusqu'à son décès en 1917.

Strasbourg d'être cette grande ville qu'elle se refusait d'être : grande ville mais aussi ville allemande²⁷⁷. »

En mai 1874, une pétition de citoyens strasbourgeois fut adressée au *Reichskanzler* von Bismarck en lui demandant d'user de son influence pour faire avancer les négociations et permettre les constructions dans la zone d'extension²⁷⁸. Le 29 juin l'*Oberpräsident* d'Alsace-Lorraine von Möller répondit aux pétitionnaires que le *Kaiser* en personne avait été informé de cette pétition et que le ministère de la guerre faisait son possible pour fixer définitivement le tracé de la nouvelle enceinte et régler les questions financières.

Les autorités allemandes prenaient soin de rester en bons termes avec les notables strasbourgeois signataires de la pétition qui disposaient d'une grande influence dans la politique de la ville et de moyens financiers. C'est dans cette pétition qu'était apparue l'expression selon laquelle Strasbourg étouffe littéralement dans sa cuirasse de pierre²⁷⁹.

Le projet d'une extension permettait à la ville d'accueillir les administrations nouvelles nécessaires au bon fonctionnement de la capitale du *Reichsland*. Par la même occasion, ce projet pouvait aider à résorber la crise latente du logement et à pouvoir accueillir l'afflux important de migrants des autres *Länder* allemands et, de ce fait, intégrer plus rapidement la ville et la population dans l'empire allemand. L'extension de la ville revêtit dès le début des années 1870 un enjeu politique national en plus d'être une démonstration de l'ingénierie civile et militaire allemande²⁸⁰. Dès 1872 les travaux de construction des forts éloignés furent engagés²⁸¹. Le plan de la fortification lui-même nécessitait davantage de négociations, et le plan détaillé de l'enceinte ne fut remis à la ville qu'en 1877. L'idée d'un agrandissement de la

²⁷⁷ François IGERSHEIM, « Strasbourg, capitale du Reichsland : le gouvernement de la Cité et la politique municipale » in : LIVET, RAPP, *op. cit.*, 1982, p. 217.

²⁷⁸ « Sobald als irgend möglich die Wälle hinausgeschoben und die Erlaubniss ertheilt werde, auf dem Grunde, der in der alten Militärzone inbegriffen sei und der in den neuen Gürtel eintreten soll, die Bauten auszuführen. » lettre de mai 1874 adressée au Reichskanzler Fürst von Bismarck, annexe 4 de *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 54-59.

²⁷⁹ « Straßburg erstickt förmlich in seinem Steinpanzer », *Die Stadterweiterung von Straßburg. Verhandlungen bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt Vertrages*. Strassburg: R. Schultz, 1876, p. 54.

²⁸⁰ Mémoire concernant les fortifications de Strasbourg, Berlin 11 novembre 1871, Département de la Guerre, signé von Stiehle, von Wangenheim, Archives départementales du Bas-Rhin, AL 87 -758 - 3540.

²⁸¹ Frank BURCKEL, « La Neustadt de Strasbourg, un ouvrage militaire ? », in : *Strasbourg, de la Grande-Ile à la Neustadt, op.cit.*, 2013, p. 53.

ville à l'ouest fut rapidement enrayée par la décision d'implanter une gare de passage en bordure ouest de la ville, dont les travaux commencèrent avant même que le plan d'extension ne fût fixé.

2) Les conditions générales du plan d'extension

a) *Le nouveau périmètre de l'enceinte*

Le 7 février 1872, le maire transmet au Conseil municipal un courrier accompagné d'un plan du *Bezirkspräsident*. Celui-ci informa la ville qu'une extension se fera « sur le front nord²⁸² », et que la ville sera entourée d'une ceinture de forts. Le contour de l'extension proposée devait aller en ligne droite de la porte de Pierre à la jonction entre le canal de la Marne au Rhin et de l'Ill et de l'autre côté à l'Aar. A partir de ce point la limite de l'extension devait s'étirer le long du canal et se poursuivre le long du canal des Français (allant du canal de la Marne au Rhin au fossé entourant la Citadelle, aujourd'hui comblé)²⁸³. (fig. 15)

Suite aux bombardements de l'été 1870, la ville avait été en partie détruite et la reconstruction fut engagée parallèlement aux négociations sur le principe d'une extension. Les secteurs qui avaient subi le plus de dégâts étaient ceux proches des batteries placées à Hausbergen, Kehl²⁸⁴, Schiltigheim et l'Elsau, c'est-à-dire les quartiers de la Porte de Pierre et de Kageneck. (fig. 16) Les bâtiments publics, comme la préfecture et le théâtre furent reconstruits dès 1872. La majeure partie des travaux furent confiés à l'architecte municipal Jean-Geoffroy Conrath (1824-1892) et à l'architecte de la cathédrale Gustave Klotz (1810-1880), tous deux restés en place après le changement de pouvoir.

²⁸² Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 7 février 1872 « Agrandissement de la ville ». Ni le plan ni le courrier ne sont joints au procès-verbal du Conseil municipal.

²⁸³ *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 5.

²⁸⁴ Voir LIVET, RAPP, 1982, *op. cit.* p. 176, « ...rien n'avait été fait pour occuper Kehl et, par là même, y interdire l'installation de batteries d'artillerie. [...] Kehl aux mains de l'ennemi, c'était Strasbourg prise entre deux feux. »

Une commission municipale, constituée autour de l'architecte Eugène Petiti (1809-1883), également membre du Conseil municipal, fut nommée²⁸⁵. Elle avait pour rôle de proposer des modifications au plan établi par les autorités militaires. Elle reprenait les idées du maire Schutzenberger qui voulait inclure le parc du Contades et de l'Orangerie à la ville en allant jusqu'au canal de la Marne au Rhin. (fig. 17) A ces idées on peut rattacher le plan dit « Munch²⁸⁶ », dont on sait peu de choses. Bien que non daté, il porte un intitulé français « projet d'agrandissement de la ville de Strasbourg », il est dessiné sur un fond de plan sur lequel les informations sont écrites en allemand. Au vu des dates d'activité de l'imprimeur Munch et d'impression du plan, on peut supposer qu'il fut imprimé entre 1871 et 1874 environ. Le plan englobe toute la partie nord de la ville jusqu'au canal de la Marne au Rhin et longe le Rhin dans sa partie est. La partie qui comprend l'extension est entourée par une bande qui se rattache à la fortification de Vauban existante de la porte de Pierre jusqu'à la Citadelle. Le plan, dessiné relativement sommairement présente de grands îlots de forme rectangulaire qui s'inscrivent dans un système orthogonal. On peut toutefois noter que dans l'axe du Contades une place est dessinée reliant le parc à la place Broglie.

Fin 1872, les négociations entre les différentes parties prenantes firent apparaître que la seule option était une extension vers l'est, en direction du Rhin. Dans un courrier au *Bezirkspräsident* du Bas-Rhin von Ernsthäuser du 23 octobre 1872, le maire Lauth proposa, dans le cadre de cette extension, de raser la Citadelle et de combler les fossés du rempart.

Située à l'est entre la ville et le Rhin, [...] la Citadelle occupe tout l'espace qui peut être utilisé à des fins d'extension de la ville. [...] mais à ce que l'on m'a dit, ce projet n'a pas rencontré l'adhésion des autorités militaires. [...] Depuis ce moment, les négociations sont suspendues, et elles ne pourront reprendre que lorsque le Conseil

²⁸⁵ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal 7 février 1872 « Agrandissement de la ville ».

²⁸⁶ Louis Auguste Munch (ou Münch) (1839 - ?) est un imprimeur-lithographe strasbourgeois du XIXe siècle. Il est associé à Emile Lemaître jusqu'à la mort de ce dernier en 1868. Il imprime des affiches et publicités. Il fournit également des illustrations pour des ouvrages comme *L'Alsace ancienne et moderne*. Après la guerre de 1870, il réalise de nombreuses gravures représentant les destructions du bombardement de Strasbourg. Source: Dictionnaire des imprimeurs-lithographes du XIXe siècle, Editions en ligne de l'Ecole des chartes, article sur MÜNCH, Louis Auguste, (consulté le 23 décembre 2017): <http://elec.enc.sorbonne.fr/imprimeurs/node/24397>

*municipal recevra l'assurance qu'en rasant la Citadelle, on permettra une extension de la ville du côté est, jusqu'au Rhin.*²⁸⁷

Cette demande fut bien entendu rejetée par l'armée, jugeant la Citadelle comme « nécessité militaire ». Ainsi, contrairement au souhait exprimé par l'université qui plaidait pour une extension vers le sud, afin de pouvoir s'établir près de l'hôpital civil et y implanter les facultés de médecine, on s'orientait vers une extension planifiée au nord-est.

b) L'implantation de la gare et de l'université (1872-1875)

Avant même de se pencher sur la question de la taille et de l'emplacement de l'extension, la question de l'emplacement de la nouvelle gare et de l'université était abordée. En effet, fixer ces deux équipements qui nécessitaient de grands terrains et qui allaient structurer la ville dans sa future configuration, était primordial. (planche 1) Début 1873, les négociations concernant l'emplacement de la gare étaient en cours. Lors de la séance du 13 décembre 1872, l'adjoint au maire Imlin fit part d'une conférence organisée par le *Bezirkspräsident* à laquelle il avait pu participer avec d'autres membres de l'administration municipale, des représentants de la chambre de commerce et l'administration des chemins de fer. Lors de cette réunion, cette dernière proposa de placer la nouvelle gare entre la porte de Cronembourg et la porte Blanche, sur le terrain de l'ancienne fortification²⁸⁸. Cette solution, à laquelle la chambre de commerce et la ville adhéraient, se heurta aux militaires qui souhaitaient placer la gare ferroviaire au sud de la ville²⁸⁹, à côté du cimetière Saint-Urbain. Cet endroit ne correspondait pas aux souhaits de l'administration des chemins de fer qui menaça, si aucun terrain d'entente n'était trouvé, de déplacer la gare à l'extérieur de la ville, à Koenigshoffen. Le 17 janvier, une expertise de la ville fut présentée aux autorités impliquées²⁹⁰. A cette date, l'emplacement du

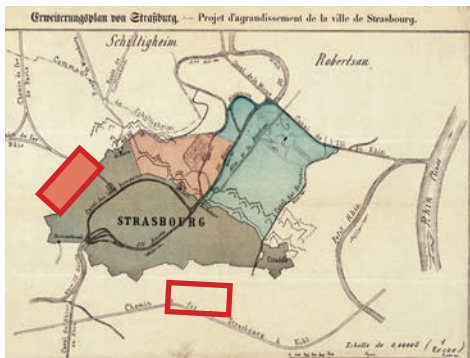
²⁸⁷ Archives de Strasbourg, 152 MW 1 : Stadterweiterung Generalia, lettre du maire au président du *Bezirk* du 23 octobre 1872, cité et traduit par Klaus NOHLEN, *Construire une capitale, Strasbourg impérial*, 1997, note 10, p. 228.

²⁸⁸ *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 6.

²⁸⁹ Il s'agit ici de l'emplacement entre le cimetière Saint-Urbain et le Petit Rhin.

²⁹⁰ « Begutachtung über die Errichtung eines neuen Bahnhofs », in : *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 44-48.

Planche 1



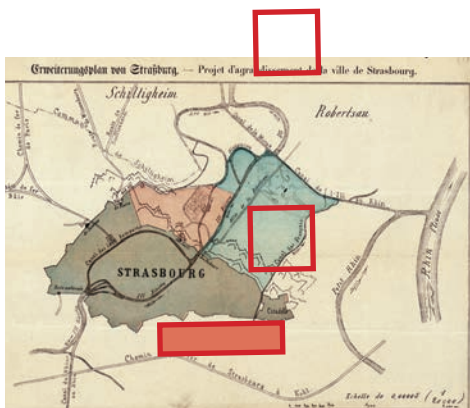
Implantation de la gare:
propositions:

- entre la porte de Cronembourg et la porte Blanche, sur le terrain de l'ancienne fortification
- les militaires proposent un emplacement au sud de la ville, près du cimetière Saint Urbain
- ou alors à Koenigshoffen, lieu de la première gare en 1840.



Implantation de l'université:

Le premier emplacement proposé est au sud de l'hôpital. Cette option n'est pas retenue, les militaires refusent d'étendre la ville dans cette direction. Une autre solution est à l'extérieur de la ville, sur la plateau de Koenigshoffen, option également rejetée au profit d'un emplacement intra muros, dans la partie réservée à l'extension devant la porte des Pêcheurs.



Implantation du port:

Un premier terrain à la porte des Pêcheurs est proposé, cette option est écartée puisque trop proche de la citadelle militaire et de la future université.

Un deuxième terrain, au nord du Wacken, est discuté. Cette option paraît séduisante puisqu'à l'époque, le Rhin n'est pas canalisé et on projette de construire un canal de Strasbourg à Ludwigshafen (près de Mannheim) pour le transport fluvial.

C'est finalement une solution au sud de la fortification, avec un accès ferroviaire qui sera choisi.

Schémas des négociations pour l'emplacement de la gare, du port et de l'université, fond de plan: *Projet d'agrandissement de la ville de Strasbourg*, par étapes (1e étape rouge, 2e étape bleu), vers 1871, BNUS M carte 100.591.

port n'était pas encore défini. Les auteurs de l'expertise repoussaient la proposition des autorités des chemins de fer de placer la gare à Koenigshoffen, « ce qui nous renverrait aux années 1840²⁹¹. » Il semblait impensable, pour une ville avec une telle ambition urbaine de placer la gare de voyageurs et de marchandises à 3 km du centre-ville. La proposition que fit l'ingénieur militaire (*Platz-Ingenieur*) de mettre la gare au sud de la ville proche du cimetière Saint-Urbain, la déplacerait également de plusieurs kilomètres du centre d'activité de la ville et ne présentait pas davantage d'intérêt pour la ville. De plus, la ligne existante de chemin de fer aurait dû, dans ce cas, être prolongée de 8 km. Les négociations s'achevèrent en avril 1873 et l'emplacement proposé par les autorités des chemins de fer, entre la porte de Cronembourg et la Porte Blanche furent acceptées par les autorités du *Reich*. Au terme de cette négociation, on constate que devant le front uni de toutes les parties prenantes, les autorités militaires avaient finalement changé d'avis. Cette situation assez rare témoigne d'une grande attention de la part des autorités militaires et donc du pouvoir impérial au déroulement dans les meilleures conditions de la suite des travaux devant conduire au projet d'extension. Dans d'autres villes, où l'extension s'était faite plus tardivement, comme à Metz, les autorités des chemins de fer et militaires faisaient front face aux souhaits de la ville.

Après la guerre de 1870, l'université de Strasbourg déménagea à Nancy. Il s'agissait alors, pour les autorités allemandes de concevoir de toutes pièces une nouvelle université. Dès le 24 mai 1871, le *Reichstag* décida sa refondation et nomma le baron Franz von Roggenberg administrateur (*Universitätskurator*) de la future université, qui fut inaugurée le 1^{er} mai 1872 au palais Rohan. Dès ce moment, était évoquée la construction d'un nouvel ensemble qui traduirait toute l'ambition que le *Reich* mettait dans l'université à Strasbourg. Dans ses mémoires, Otto Back dit qu'il avait été sollicité pour la première fois sur la question du choix du terrain de construction de l'université par un écrit du 31 octobre 1873 de l'administrateur de l'université²⁹².

²⁹¹ « Das von der Eisenbahnverwaltung subsidiarisch vorgelegte Projekt, die Bahnhofsanlage in Königshofen betreffend, würde uns in's Jahr 1840 zurückführen, und welche damals von unserer Municipalbehörde gethan wurden, um eine so lästige Sachlage zu beseitigen. Es scheint in der That nicht möglich, dass der Hauptbahnhof für Reisende und für Waaren 3 Kilometer von der Stadt entfernt und nur mittelst einer einfachen Verzweigung verbunden sein könnte ; [...] », « Begutachten über die Errichtung eines neuen Bahnhofs », in : *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 47.

²⁹² Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit, Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880*, Strassburg : Karl J. Trübner, 1912, p.90

La superficie du terrain nécessaire à la nouvelle université était estimée à 15 hectares. Cette surface correspondait à des installations pouvant accueillir entre 1000 et 1200 étudiants²⁹³. Trois solutions furent alors étudiées : l'une au sud des remparts, proche de l'hôpital civil, proposition rapidement rejetée par les autorités militaires qui ne souhaitaient pas étendre la ville de ce côté ; à l'ouest, sur le plateau de Koenigshoffen, à l'extérieur des fortifications, celle-ci fut également rejetée et enfin la dernière, au nord-est, où un emplacement était proposé à la porte des Pêcheurs. Bien que les universitaires fussent contre l'emplacement au nord de la ville qui aurait scindé en deux l'université, la chancellerie impériale, soucieuse de faire avancer le dossier, décida unilatéralement de construire l'institut d'anatomie à proximité de l'hôpital en 1874²⁹⁴. La conséquence en fut que la faculté de médecine allait être implantée à proximité, et finalement que l'université allait être installée sur deux sites. En effet, les négociations étaient menées directement par les autorités berlinoises et les protagonistes strasbourgeois, professeurs des grands instituts, municipalité etc., n'arrivaient pas à se coordonner pour défendre une ligne claire. La perspective nouvelle pour les instituts médicaux et scientifiques de s'implanter dans l'enceinte des Hospices civils poussa les professeurs des sciences humaines à développer leur propre argumentaire, poussés par la crainte de ne pas bénéficier de nouveaux bâtiments, mais simplement d'être logés dans des bâtiments existants au centre-ville comme le prévoyait le plan de l'*Universitätskurator* de juillet 1872.

Trouver un terrain de 15 hectares et le financer n'était pas chose aisée. La position des acteurs au moment de la décision de l'emplacement de l'université porte des Pêcheurs était la suivante : les militaires détenaient la majorité du foncier nécessaire à cette entreprise, le déplacement des fortifications allait libérer des terrains à bâtir, mais aussi du temps. Le pouvoir central, à Berlin, était pressé, la construction d'une nouvelle université était urgente et nécessaire pour mettre en place l'enseignement et propager la culture allemande dans la région. Le pouvoir municipal, pressé par les commerçants et les notables de faire avancer le débat de l'extension de la ville souhaitait hâter les négociations. De plus l'extension s'avérait très coûteuse, l'université représentait pour le pouvoir municipal une vitrine autant qu'un gage

²⁹³ Annelise GERARD, « Une Université centrale et unitaire, l'Université impériale de Strasbourg 1872-1918, de l'université modèle au modèle d'université », in : Stéphane JONAS, Annelise GERARD, Marie-Noële DENIS, Francis WEIDMANN, *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université*, Strasbourg, Éditions Oberlin, 1995, p. 95.

²⁹⁴ Frédérique BOURA, Emmanuel FRITSCH, Florent FRITSCH (dir.), *L'université impériale de Strasbourg: le site de la Porte des Pêcheurs*, Lyon: Lieux Dits, 2012, p. 9.

de valorisation foncière. Son intérêt se portait donc sur l'emplacement au nord de la porte des Pêcheurs. Les universitaires, enfin, défendaient l'option d'une université unifiée. Cette option n'était possible qu'avec l'implantation de l'université au sud de l'hôpital civil.

La question de l'emplacement fut définitivement tranchée par un décret du 26 juillet 1875, par lequel le chancelier Bismarck informa l'*Oberpräsident* von Möller que les bâtiments universitaires ne pouvaient pas être implantés au front sud de l'enceinte, et que le terrain pressenti, porte des Pêcheurs, ne soulevait pas d'objection de sa part²⁹⁵.

Hermann Eggert, (1844-1920), architecte berlinois fut nommé en 1875 *Regierungsbaumeister*, architecte du gouvernement auprès de l'université de Strasbourg et eu pour mission « d'établir un plan global pour les constructions neuves de manière à ce que, après leur achèvement, l'université se présente comme un grand tout organique.²⁹⁶ » Eggert se mit au travail en essayant de répondre aux exigences des directeurs d'institut, et à celles, imposées par Berlin. Il établit plusieurs variations du plan d'ensemble du campus universitaire, toutes se développant autour d'un jardin central. Il développa ainsi une composition à la fois rigoureusement ordonnancée autour d'une cour centrale ouverte qui se développe dans l'axe du palais collégial. (fig. 18 et 19) Celui-ci fut réalisé selon les plans de l'architecte de Karlsruhe Otto Warth (1845-1918) suite à un concours. Parallèlement, il conçut un plan d'ensemble de l'hôpital civil, porte des Bouchers.

Le terrain dit du Wacken ne fut pas compris dans le périmètre de la nouvelle enceinte, les parcs du Contades et l'Orangerie étaient, par contre, intégrés à la nouvelle ville. Le déplacement de la gare entre la porte Blanche et la porte de Cronembourg ainsi que le site du nouveau port correspondaient aux attentes de la ville et de la chambre de commerce. Il est intéressant de remarquer qu'avant même la cession des terrains à la ville, les emplacements des équipements majeurs de l'extension, tels que la gare, l'université et la place impériale, étaient définis et formaient ainsi les éléments structurants du futur plan.

²⁹⁵ Otto BACK, *op.cit.*, 1912, p. 101.

²⁹⁶ Annelise GERARD, « Une université centrale et unitaire. L'université impériale de Strasbourg 1872-1914 : de l'université modèle au modèle d'université », in : *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université*, op. cit., 1995, p. 99.

c) *La cession des terrains militaires à la ville (1875)*

Le 2 décembre 1875, le contrat de vente des terrains entre le *Reich* et la ville de Strasbourg fut signé²⁹⁷. (fig. 20 et 21) La surface de l'extension était de 384 hectares, dont 195 d'anciens terrains militaires. Le coût des constructions de la nouvelle enceinte était estimé à 20 millions de marks. La participation aux travaux du *Reichstag* était de 3 millions de marks, pris sur le fonds des dommages de guerre versés par la France²⁹⁸. Le reste était à la charge de la ville. Les modalités de vente accordaient un amortissement avec intérêts sur 10 ans avec des conditions très désavantageuses pour la ville²⁹⁹. Le maire Otto Back confia les avoir acceptées afin de pouvoir commencer au plus vite les travaux de la nouvelle enceinte³⁰⁰. Il craignait avant tout que le projet d'agrandissement ne fût reporté. Toutefois Back réussit à négocier, dans le contrat définitif, la déduction de la somme destinée à l'achat des terrains de l'université ainsi que le versement annuel d'un million de marks sur la durée de 1879 à 1883 sans intérêts. Car pour l'Empire allemand, l'agrandissement de Strasbourg représentait un « intérêt politique considérable », et l'agrandissement de la ville faisait de Strasbourg « une ville allemande à part entière³⁰¹. » Suite à son agrandissement, la ville de Strasbourg s'étendait sur 650 hectares, c'est-à-dire qu'elle avait plus que doublé sa surface initiale³⁰².

La nécessité d'agrandir la ville s'imposa rapidement après le siège de 1870. Soucieuse d'obtenir l'adhésion des édiles locaux, les autorités impériales invoquèrent les projets et esquisses faites sous le régime français quelques décennies auparavant.

²⁹⁷ Le contrat est présenté au Conseil municipal lors de la séance du 17 décembre 1875, « Erweiterung der Umwallung der Stadt Strassburg », p. 637-645, et rendu public le jour de sa présentation au *Reichstag*, le 7 février 1876.

²⁹⁸ Loi du 8 juillet 1872, « Für den fortifikatorischen Ausbau der Festung Strassburgs », Archives de Strasbourg, 93 MW 26, Bericht des Bürgermeisterei-Verwalters betreffend die Stadterweiterungs-Frage vom 12. Februar 1880, p. 18.

²⁹⁹ Loi concernant l'extension des remparts de la Citadelle, adopté sans débat préalable par le *Reichstag* le 29 janvier 1875 et publié le 14 février 1875.

³⁰⁰ Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit, Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880*, Strassburg : Karl J. Trübner, 1912, p. 171.

³⁰¹ Klaus NOHLEN, 1997, *op. cit.*, p. 36.

³⁰² Reinhard BAUMEISTER, « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, 12. Jg., N. 68 et 70, 1878, p. 343-347, p. 356-357.

d) *La question de l'emplacement du port en suspens*

En 1875, l'implantation définitive du port n'avait toujours pas été arrêtée. Une conférence entre le *Bezirkspräsident* von Ernsthäusen, les directions générales des chemins de fer et de la chambre de commerce ainsi que des responsables de l'administration municipale avait pour but de décider de son implantation. Cette question avait cependant été abordée dans un rapport du 20 janvier 1872 de la chambre de commerce qui exposait la nécessité d'une liaison fluviale entre la partie centrale et la partie inférieure du Rhin avec la mise en place d'un canal en direction de Ludwigshafen et de la navigabilisation du Rhin qui permettait d'établir un grand port de marchandises. Si en 1872, le terrain à l'est de la porte de Pêcheurs semblait idéal³⁰³, cette option fut rapidement mise de côté car elle représentait la seule possibilité éligible pour y implanter la nouvelle université. En prenant en considération les intérêts des militaires et le maintien de la Citadelle, l'implantation du port ne pouvait se faire à cet endroit. La question de l'emplacement du port (au sud-est de la ville, avec une liaison ferroviaire avec la gare de la porte des Bouchers) fut décidée en septembre 1878, par la commission d'experts sur le plan d'extension.³⁰⁴

3) La commission pour l'élaboration du plan d'extension : un débat à la fois politique et technique

Lorsque fut achevée la nouvelle enceinte en 1880, les derniers terrains militaires furent remis à la ville. Otto Back avait cependant, dès 1876³⁰⁵, confié à l'architecte municipal, Jean-Geoffroy Conrath, architecte municipal resté en poste après le changement de régime politique et à August Orth, *Baurat* à Berlin, l'établissement d'un projet de plan d'extension.

³⁰³ Comme il est dessiné sur le plan dit Munch, non daté, voir en annexe.

³⁰⁴ « Dagegen hielt man mit der grössten Entschiedenheit wenigstens daran fest, dass der Hafen mittelst eines längs der Esplanade zu führenden Schienengleises direkt mit dem Metzgerthorbahnhof zu verbinden sei. » in : *Die Stadterweiterung von Strassburg, Verhandlung bezüglich der Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages*, Strassburg, Buchdruckerei Schultz & Comp., 1876, p. 13.

³⁰⁵ On retrouve un échange de lettres entre Otto Back et August Orth entre mai 1876 et juin 1877, date où ce dernier envoie son projet à la ville de Strasbourg dans le dossier des Archives de Strasbourg, 152 MW 3.

Une troisième esquisse fut proposée par Hermann Eggert, l'architecte de l'université (*Universitäts-Baumeister*) sur sa propre initiative en amont de la consultation lorsqu'il réalisait le plan d'ensemble de l'université³⁰⁶. Ce projet fut également discuté lors de la commission. Le choix de Back de faire appel à deux professionnels reconnus, l'un strasbourgeois et l'autre berlinois, laisse deviner le souci d'impartialité du *Bürgermeistereiverwalter* et son sens de la diplomatie. Ce fut probablement une décision habile de sa part, que personne, notamment à Berlin, ne songea à remettre en cause. Back s'expliqua sur la non mise en concurrence d'un tel projet, étant donné que la réglementation en vigueur nécessitait un accord du *Bezirkspräsident* conforme à la validation d'un projet donné par l'administration communale. Pour y arriver « je pensais devoir m'abstenir de lancer un usuel appel d'offre public³⁰⁷ », écrivit-il dans ses mémoires sur son activité municipale, en ajoutant comme « c'est le cas habituellement en Allemagne », pour des raisons pratiques et d'efficacité³⁰⁸. Cette affirmation est toutefois à nuancer puisque l'usage du concours – urbain qui plus est ! – n'était pas une pratique très répandue à l'époque. Oliver Karnau, auteur d'une thèse sur Josef Stübben³⁰⁹, souligne que lorsque Stübben participa au concours pour l'extension de la ville de Aix-la-Chapelle en 1878, ce fut l'un des premiers concours de ce genre en Allemagne et le premier en Rhénanie³¹⁰. Il imposa toutefois aux deux architectes un « cahier des charges » concernant certains éléments déjà décidés du plan d'extension, tels que les grands équipements, les portes de l'enceinte, certains axes de circulation etc. En effet, dans ses mémoires, il confiait qu'au moment même où il demandait à Conrath et Orth de dessiner le plan d'extension, il se rendit à Berlin pour des négociations en décembre 1874, avec des représentants du *Reichskanzleramt* et du ministère de la Guerre (*Kriegsministerium*) où on

³⁰⁶ Archives départementales du Bas-Rhin : D 537- 133 : plans de l'université et du nivellement de la fortification, dont l'esquisse de Hermann Eggert.

³⁰⁷ « Nach der damals bestehenden Gesetzgebung hatte die Genehmigung des Bebauungsplanes durch den Bezirkspräsidenten zu erfolgen auf Grund eines demselben durch die Gemeindeverwaltung zu unterbreitenden Entwurfes. Zur Erlangung eines solchen glaubte ich von dem meist üblichen Ausschreiben eines öffentlichen Wettbewerbes abgesehen sollen ; ich beauftragte vielmehr den in solchen Arbeiten erfahrenen Königlichen Baurat Orth in Berlin und den Stadtarchitekten Conrath mit der Aufstellung von Entwürfen, welche ich im September 1878 [...] vorlegte. », in: Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit, Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880*, Strassburg : Karl J. Trübner, 1912, p. 190.

³⁰⁸ Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit...*, *op. cit.*, 1912, p. 190.

³⁰⁹ Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876 – 1930*, Braunschweig : Vieweg, 1996, 663 p. (thèse soutenue en 1993).

³¹⁰ Deux ans plus tard en 1880 il participa et gagna avec Karl Henrici le concours de l'extension de la ville de Cologne. Oliver KARNAU, « Hermann Josef Stübben (1845-1936), Stadtplaner », consulté le 21 janvier 2018: <http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/persoenlichkeiten/S/Seiten/HermannJosephStuebben.aspx>

« l'informait confidentiellement que le projet du plan d'extension est d'ores et déjà arrêté³¹¹. » Orth avait achevé et envoyé son projet au *Bürgermeisterei-Verwalter* avant que l'architecte municipal Conrath eu fini le sien. La forte ressemblance des deux projets fit penser à Orth que Back aurait pu montrer son projet à Conrath³¹². On ignore quand exactement Conrath remit son projet à Back, mais il fut toutefois remis avant la présentation publique au printemps de 1878. Otto Back se défendit dans un article publié dans le *Journal d'Alsace* du 20 octobre 1878 :

[...] mais je n'ai jamais mis le projet de M. Orth sous les yeux de M. Conrath. Ce dernier n'a donc pas pu être influencé, même indirectement par les dispositions du plan de M. Orth. En agissant autrement j'eusse annulé moi-même le résultat que je désirais produire, à savoir provoquer deux projets de tracés, qui eussent le mérite d'être exécutés par deux praticiens habiles [...]

Quoi qu'il en soit, Back écrivit qu'il eut connaissance le 3 juillet 1876 du projet élaboré pour l'implantation des bâtiments universitaires par l'administration chargée de la construction (*Universitätsbauverwaltung*) et qu'il s'était déclaré disposé, dès le 14 juillet 1876, à inclure ce plan de situation dans le plan d'extension. Il ajouta que ce faisant, il s'engageait à faire réaliser, conformément au plan de l'*Universitätsbaumeister*, une avenue reliant l'université à la partie ouest de la ville, large d'au moins 30 mètres, arborée, axée d'est en ouest sur le centre de l'université avec un franchissement de l'Ill par un large pont³¹³. (fig. 19) Ainsi, l'orientation du futur axe dit « impérial » qui marqua profondément l'extension, était-il conçu par le berlinois Hermann Eggert, à qui fut confiée quelques années plus tard la construction du palais impérial. (fig. 22 à 27)

Compte tenu de toutes ces conditions préalables, comment cette extension fut-elle conçue ? Qui en étaient les acteurs et quels étaient leurs projets ?

³¹¹ « Erst im Dezember 1874, als ich mich zu mündlichen Verhandlungen mit Vertretern des Reichskanzleramts und des Kriegsministeriums über die Stadterweiterung nach Berlin begab, wurde mir dort vertraulich von dem nun fertiggestellten Stadterweiterungsprojekt Kenntnis gegeben. », in : Otto BACK, *op.cit.*, 1912, p. 92. A noter qu'aucune trace (texte ou plan) n'a été trouvé à ce jour.

³¹² Klaus NOHLEN, *op. cit.*, 1995, note 27, p. 231.

³¹³ « Dabei verpflichtete ich mich, dem Plane des Universitätsbaumeisters entsprechend, zur Verbindung der Universität mit den westlichen Stadtteilen eine mindestens 30 Meter breite, mit Baumpflanzungen versehene Straße – die heutige Kaiser-Wilhelm-Straße – in ungefähr west-östlicher Richtung auf die Mitte der Universität mit Überschreitung der Ill auf einer breiten Brücke herzustellen. », in : Otto BACK, *op.cit.*, 1912, p. 105.

a) *Les trois projets soumis*

Le premier projet fut celui de l'architecte berlinois August Orth (1828-1901). Déjà connu à Berlin, il fut directement contacté par Back pour concevoir le plan d'extension de Strasbourg, en sa qualité d'architecte expérimenté dans ce type de travail de conception à grande échelle. Orth décida de communiquer largement sur son travail de conception, avant même la fin du délai de la remise des offres et du dépôt de l'offre de son concurrent, et avant la date de la commission d'examen des offres fixée par le commanditaire au 28 septembre 1878. Orth justifia cette démarche pour le moins insolite dans l'avant-propos signé en septembre 1878 d'un ouvrage qu'il fit publier. Il y expliquait qu'il avait déjà présenté ce plan devant l'association des architectes de Berlin (dont il était adhérent depuis 1852 et membre du comité directeur de 1872 à 1877) en octobre 1877 et que la littérature était indigente en matière de présentation de plans d'extension de villes et qu'il pensait devoir, avant que le plan ne fût accepté, l'ouvrir à la discussion publique³¹⁴. En plus du plan présenté à la ville avant la délibération de la commission en septembre 1878, on dispose aujourd'hui de son petit fascicule publié où se trouvent le plan d'extension reproduit et une gravure de son projet pour la place impériale, et d'un article paru dans la *Deutsche Bauzeitung*³¹⁵. (fig. 24 et 25)

Le deuxième plan soumis fut celui de l'architecte Jean-Geoffroy Conrath (1824-1892). Il commença sa carrière dans sa ville natale, à Strasbourg, en 1843 comme employé au bureau des travaux de la municipalité³¹⁶. Après des études à Paris, il fut nommé architecte adjoint de l'architecte municipal Félix Fries le 5 janvier 1849, avant d'être nommé architecte de la ville le 20 décembre 1854, poste qu'il occupa pendant 32 ans. Resté en fonction après l'annexion, la première tâche de l'architecte de la ville était la reconstruction et la restauration des édifices

³¹⁴ August ORTH, *Entwurf zu einem Bebauungsplan für Strassburg*, Leipzig: Verlag von E.A. Seemann, 1878, Vorwort, non paginé. « Da die Literatur über Stadterweiterungen nicht groß ist und namentlich wenig Bebauungspläne größerer Städte mit specieller Motivierung publiciert sind, so habe ich geglaubt, diesen für die Ausführung noch nicht festgestellten Plan theils zur Anregung der Discussion, theils um für ähnliche vorbereitende Arbeiten Material zu bieten, der Öffentlichkeit übergeben zu sollen »

³¹⁵ « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, 1878, N. 84, 12. Jg., p. 428-430.

³¹⁶ De nombreux éléments de cette biographie sont issus de Théodore RIEGER, « Il y a cent ans mourait Jean-Geoffroy Conrath, architecte et urbaniste, auteur du plan d'extension du Strasbourg wilhelminien », in : *Cahiers alsaciens d'archéologie, d'art et d'histoire*, 1992, tome 35, p. 197-206.

publics touchés par les bombardements, tel que l'hôtel de Klinglin (aujourd'hui hôtel du préfet), le théâtre municipal ou encore l'Aubette dont seule la façade avait été préservée. Afin d'alimenter le débat public sur l'extension, l'architecte municipal soumit un plan qui fut exposé au préalable à l'hôtel de ville ainsi qu'un texte expliquant sa démarche et ses intentions³¹⁷.

Hermann Eggert, l'architecte en charge de la réalisation du plan de l'université, décida de participer, de son propre chef, à la consultation sur le plan d'extension que le *Bürgermeisterei-Verwalter* Back avait lancée en consultant Conrath et Orth. Le maire avait d'ores et déjà pris en compte un certain nombre d'éléments proposés par Eggert, en particulier l'orientation de l'axe reliant l'université à la partie ouest de la ville et s'était engagé à les intégrer dans le plan de l'extension urbaine. Ses travaux préliminaires eurent une grande influence sur l'orientation générale du plan d'extension.

Bien que similaire dans les grandes lignes, puisque le périmètre de l'enceinte avait été défini au préalable par les autorités militaires, les projets proposés présentaient des variations parfois très marquées où une prise de position fut nécessaire. Dans quelle mesure les propositions des deux architectes furent-elles prises en compte lors de la commission ? Lesquelles furent débattues, négociées, imposées ?

b) Son fonctionnement

Les plans furent exposés à l'hôtel de ville du 20 mai au 3 juin 1878. A cette occasion, un registre fut mis en place pour que les visiteurs puissent y consigner leurs remarques³¹⁸. Rien n'indique que cette procédure de publicité des plans ni qu'une commission d'experts faisant en quelque sorte office de jury étaient demandées par un texte réglementaire.

Il est souvent d'usage de parler du « concours de l'extension de Strasbourg ». La procédure mise en place par Back pour l'extension de la ville ne correspond pas à celui d'un concours,

³¹⁷ Archives de Strasbourg, 199 MW 102 : rapport de Conrath sur le plan d'extension du 20 mai 1878, retranscrit par Klaus NOHLEN, *op. cit.*, 1997, p. 313-315.

³¹⁸ Archives de Strasbourg, 152 MW 3, Protokoll zur Anhnahme (sic) der Entwürfe für den Bauungsplan der neuen Stadttheile, betreffenden Vermerkungen, mai-juin 1878.

comme on l'entend aujourd'hui. Cependant des réunions de concertation avec des spécialistes et des consultations d'experts semblaient être d'un usage plus fréquent.

Les deux projets furent soumis à une commission d'experts qui siégea du lundi 23 au samedi 28 septembre de la même année³¹⁹. C'est le *Bürgermeisterei-Verwalter* Otto Back qui décida de soumettre pour expertise ces propositions à des personnalités représentants les autorités civiles et militaires, la chambre de commerce, les citoyens et des experts extérieurs de premier plan (*hervorragenden auswärtigen Sachverständigen*). C'est également Otto Back qui avait choisi la composition de la commission qui comportait 20 membres avec droit de vote : (annexe III.3)

Représentants les autorités civiles et militaires :

- Brandenburg, *Regierungs- und Baurath*, représentant du *Bezirks-Präsidium*,
- Burchardi, représentant des fortifications impériales,
- Funke, *Eisenbahn-Direktor* représentant de la *Generaldirektion der Reichs-Eisenbahn*,
- Von Saldern, *Kaiserlicher Polizei-Direktor*,
- Willgeroth, directeur des services du génie civil, représentant la présidence supérieure.

Représentants la société civile :

- Krieger, *Kreisarzt*,
- Pick, membre du *Bezirkstag*,
- Sengenwald, président de la chambre de commerce,
- [Robert] Schmitt, membre de la chambre de commerce,
- Blanck, architecte local,
- [Eugène] Petiti, architecte local,
- Roederer, architecte du service construction de la Ville.

Les experts extérieurs :

- [Reinhard] Baumeister de Karlsruhe,
- [Eduard] Kreyssig, *Stadtbaumeister* de Mayence,
- [Friedrich] Von Leins, *Oberbaurath* de Stuttgart,
- Meyer, *Oberingenieur* de Hambourg.

Les auteurs des projets :

- [Jean-Geoffroy] Conrath, *Stadtbaumeister* de la ville de Strasbourg,
- [August] Orth, *Königlicher Baurat* de Berlin,
- [Hermann] Eggert, *Universitäts-Baumeister*, représentant l'université.

³¹⁹ *Protokolle ...*, op. cit., 1879, 105 p.

Deux négociants (Ulrich, *Schiffseigenthümer, Holz- und Kohlenhändler* et Deutster, marchand) de Strasbourg furent également conviés mais ne disposaient pas du droit de vote ; ils furent toutefois invités à s'exprimer sur l'emplacement du port. Bien que consultative, cette commission avait pour but de recueillir l'avis de personnes jugées compétentes par Back. Par ailleurs, on peut constater qu'une majorité des personnes invitées était en poste localement mais pas forcément d'origine locale. On peut également noter l'absence d'élus municipaux, ce qui est logique étant donné que l'administrateur municipal (*Bürgermeistereiverwalter*), Otto Back faisait office de maire et de Conseil municipal. C'est lui qui présidait et dirigeait les débats de la commission, mais ne participait ni aux votes ni ne faisait connaître son avis ou sa préférence lors des votes. Il ne s'agissait pas de discuter de la finalité du projet d'extension, ni du problème des activités industrielles *intra-* ou *extra-muros*, mais bien de recueillir des suggestions pratiques en vue de l'amélioration et de la mise en œuvre du plan. On relève que les membres de la commission furent assidus et Back présenta les excuses des rares personnes absentes.

Le choix des membres de la commission, et la façon de mener les débats montraient chez Back un souci d'efficacité, de transparence et de neutralité, dans la mesure où il s'affranchissait de procédures plus lourdes pour gagner du temps, où les compétiteurs faisaient partie de la commission et pouvaient expliquer leur projet, et que les débats avaient donné lieu à un compte-rendu public. Chacune des séances, une par jour, abordait un ou plusieurs thèmes définis.

c) Première réunion : l'emplacement du port

Back souhaita ouvrir la discussion sur la question du port à partir des trois projets communiqués aux participants à la réunion. Il s'agit de celui de Orth, celui de Ulrich et Deutster, concernés par les questions de batellerie (*Schiffahrtsinteressenten*) et de celui d'un « vieux strasbourgeois ». Aucun plan de ces projets ne se trouve dans les dossiers d'archives, cependant, des commentaires écrits signés par les personnes précitées sont conservés dans le

relevé des remarques suite à l'exposition publique des plans qui s'était tenue entre le 20 mai et le 3 juin de la même année³²⁰.

Back précisa que Conrath, à la demande de la municipalité, n'avait pas traité la question du port dans son plan et que l'administration du *Reichsland* n'avait pas pris position sur le sujet et qu'elle avait demandé à la municipalité de lui présenter des propositions.

Orth, dans son projet, proposait un emplacement à l'est de l'Orangerie et du couvent du Bon Pasteur. (fig. 22 et 23) Cet emplacement laissa Baumeister dubitatif au vu de la proximité de l'université, appelée à s'étendre dans le futur, autant que le port. Il proposa donc un emplacement à l'extérieur de l'enceinte. Cette proposition ne convint pas à Orth ni aux commerçants invités. Le Dr Krieger attira l'attention sur les inconvénients en matière de santé publique d'un aménagement d'un port dans la ville. Il pointa en particulier le risque de malaria susceptible d'apparaître dans des eaux plus ou moins stagnantes des bassins du port³²¹. Baumeister pensait qu'il fallait distinguer le transport local du transit à grande distance. Tandis que pour le premier point, l'emplacement déjà utilisé, à la porte des Bouchers était encore suffisant, pour le second trois terrains furent pris en considération³²². Le premier était un terrain situé à l'est, entre la fortification et le « grand » Rhin, le second était localisé au sud de l'enceinte, et enfin le troisième emplacement envisagé était un terrain nommé « Wacken » devant la porte de la Roberstau.

A l'issue de cette première réunion, aucune décision ne fut prise et l'après-midi fut consacré à des visites sur place des terrains susceptibles d'être concernés par les aménagements portuaires.

³²⁰ Archives de Strasbourg, 152 MW 3, Protokoll zur Anhnahme (sic) der Entwürfe für den Bebauungsplan der neuen Stadttheile, betreffenden Vermerkungen, mai-juin 1878. Concernant la dénomination « un vieux strasbourgeois » on ne sait pas s'il s'agit d'un autochtone, connaissant bien Strasbourg ou d'une personne faisant partie du groupe politique éponyme.

³²¹ *Ibid.*, p. 9.

³²² *Ibid.*, p. 54.

d) Deuxième réunion : suite de la discussion sur l'emplacement du port et les aménagements des quais

La position de la commission sur l'emplacement du port dans ou en dehors de l'enceinte fut reportée au vu du débat qui s'enlisait et des nombreux points encore à aborder. Cependant, l'aménagement de terrains pour le chargement/déchargement des marchandises près de l'III supérieure et la liaison ferroviaire avec la gare fut retenu. La discussion se poursuivit par l'aménagement des berges et des quais et un premier vote fut organisé pour savoir si une voie sur berge serait à aménager le long de la rive gauche de l'III. Ce fut le premier point à faire l'objet d'un vote par la commission, ce choix fut repoussé par 11 voix contre 10.

e) Troisième réunion : la liaison de la porte de Pierre à la porte de Kehl et l'orientation de la place impériale

Les premiers points à être abordés au cours de cette troisième journée de débat furent la régulation du canal des Français et l'aménagement d'un chemin de promenade le long de ses rives. (fig. 15 et 28)

Compte tenu de l'implantation définitive fixée par les autorités militaires de la porte de Kehl, le grand axe allant de cette porte à la porte de Pierre devait subir une cassure. Il fut alors décidé que l'endroit de cette brisure serait défini après la décision sur l'orientation de la place impériale. Furent arrêtées également la largeur de cette rue (30 m) et celle de ses trottoirs (8 m). Baumeister s'exprima en faveur de la proposition du projet de place de l'architecte municipal, mais ne voyait pas l'obligation d'avoir un axe passant reliant les deux portes. Une brisure était parfaitement envisageable³²³. Cette modification était également soutenue par Eggert, qui proposa une inflexion au tracé de l'axe est-ouest, porte de Kehl-porte de Pierre au niveau de l'extrémité du jardin de l'Observatoire, à l'endroit de l'actuelle place Arnold. Cette proposition fut finalement retenue et inscrite dans le plan définitif de 1880³²⁴. Lors de ce

³²³ *Ibid.*, p. 23.

³²⁴ Stéphane JONAS, Annelise GERARD, Marie-Noële DENIS, Francis WEIDMANN, *op. cit.*, 1995, p. 113.

débat, le plan fut à deux reprises comparé à celui de Mannheim³²⁵. La première fois en évoquant son port, sur lequel Strasbourg aurait dû prendre modèle, d'après Schmitt, représentant la chambre de commerce et la seconde fois concernant son plan rigoureux. L'*Oberingenieur* Meyer, qui tout comme Orth « était un ennemi du plan en échiquier de Mannheim » reconnaissait des qualités à la proposition de Conrath qui réussit à combiner un plan en damier avec les contraintes de circulation en y dessinant des diagonales³²⁶.

Les positions étaient nettement plus tranchées quant à l'orientation de la place impériale par rapport à la place Broglie. Les débats entre les tenants du projet de Conrath et ceux du projet de Orth furent relativement véhéments et devinrent presque désobligeants lorsque Orth regretta qu'une autorité d'une telle envergure que l'*Oberbaurat* von Leins se fut prononcé pour le raccordement de la place en biais. Il accusa également l'*Oberingenieur* Meyer d'avoir qualifié de coup magistral (*Meisterwurf*) l'orientation axiale oblique de la place impériale par rapport à la place Broglie. Meyer lui répondit qu'il n'avait pas loué l'axe oblique mais le plan de Conrath, et que par contre l'axe oblique du plan de Orth ne lui plût pas³²⁷. Otto Back appela alors à un vote, auquel le représentant de l'armée et lui-même ne participèrent pas, sur la question suivante : la future place impériale doit-elle être dans l'axe de la place Broglie ? Par 10 voix contre 8³²⁸, la commission répondit « non » à la question. On relève également que le plan de Eggert n'avait pas évoqué lors de ce vote, le maire avait cependant rappelé lors de la séance d'ouverture de la commission que Eggert avait obligeamment fait parvenir une esquisse d'un plan d'extension³²⁹. Si on examine de plus près ce vote, on constate que sur les dix votants pour la « solution Conrath », cinq étaient des représentants locaux et que parmi les quatre personnalités marquantes dans le domaine de l'urbanisme, trois ont votés pour cette solution (Baumeister, von Leins, Meyer) et une seule (Kreysig) a voté pour la « solution Orth ». Par ailleurs l'architecte strasbourgeois Eugène Petiti, qui était absent le jour du vote, a

³²⁵ Avec son plan en damier du XVII^e siècle, Mannheim représente comme Karlsruhe l'idéal utopique des villes nouvelles et de leur organisation.

³²⁶ « [...] dass mit diesem System der meisterhafte Conrath'sche Plan nieregends irgend etwas gemein habe. Dieser Plan berücksichtige in vollstem Masse alle diagonalen Verkehrsrichtungen, ohne aber dabei den Baublöcken eine bequem bebaubare Form zu nehmen und zeichne sich dabei durch eine grosse natürliche Einfachheit und Übersichtlichkeit aus. », *Protokolle... op. cit.*, 1879, p. 25.

³²⁷ « Herr Meyer bemerkt [...] dass er überhaupt keine schiefe Achsenstellung, sondern den Conrath'schen Plan gelobt hat, die schiefe Achsenstellung des Orth'schen Planes gefalle ihm eben nicht. », *Protokolle... op. cit.*, 1879, p. 30.

³²⁸ Ceux qui répondirent « non » furent : Baumeister, Blanck, Conrath, Krieger, von Leins, Meyer, von Reichlin, Roederer, von Salern, Schmitt. Ceux qui répondirent « oui » furent : Brandenburg, Eggert, Funke, Kreysig, Orth, Pick, Sengenwald et Willgerodt. Voir *Protokolle...*, *op. cit.*, 1979, p. 30.

³²⁹ « ...ausserdem habe auch Herr Universitäts-Baumeister Eggert in dankenswerther Weise eine Skizze zu einem Stadtbebauungsplane eingereicht », *Protokolle, op. cit.*, 1879, p. 3.

fait parvenir sa position sur la question aux termes de laquelle il se prononce pour la « solution Conrath³³⁰ ». Bien que la proposition de Jean-Geoffroy Conrath présentât des aspects un peu démodés de plan en échiquier inspiré du *Bebauungsplan* de Berlin, la commission approuva à la majorité cette proposition. Un choix qui fut probablement appuyé par le rapprochement flatteur que fit Friedrich von Leins en comparant la composition de la place de l'Empereur avec l'effet majestueux de la place de la Concorde parisienne où se croisent à angle droit les axes de la Madeleine vers la chambre des députés et celui des Tuileries vers l'Arc de Triomphe de l'Etoile³³¹. On dira plus tard que le plan Conrath fut adopté : il s'agissait en fait de l'adoption, emblématique il est vrai, de l'orientation de la place impériale.

f) Quatrième réunion : le quartier de l'université et la création d'un groupe de travail

Lors de cette journée furent définies les caractéristiques de la rue reliant l'université et la place impériale (30 m de large, arborée) et un pont de 20 m de large. La proposition de Eggert concernant l'aménagement de la place de l'université fut repoussée par la commission (sauf 2 voix), au profit d'une place-parc ouverte.

Pour l'aménagement de l'île Sainte-Hélène, la commission se prononça pour la mise en place d'espaces verts, mais n'exclut pas la construction d'un bâtiment public monumental à sa pointe. Elle recommanda également l'aménagement de jardinets devant les bâtiments universitaires donnant sur des rues.

Enfin la commission décida la création d'un sous-groupe de 4 membres (Baumeister, Meyer, Petiti, von Reichlin) chargé d'un rapport sur la question du port.

³³⁰ « Separat-Votum des Herrn Architekten Petiti zur Frage der Anlage des Kaiserplatzes » annexe B in: *Protokolle...*, *op. cit.*, 1879, p. 63 et suivantes.

³³¹ « Separat-Votum des Herrn Oberbaurath von Leins zur Frage der Anlage des Kaiserplatzes », in : *Protokolle über die Sitzung der Commission zur Feststellung des Bebauungsplanes für die Stadt Strassburgs*, 1879, p. 71-72.

g) *Cinquième séance : différentes questions de voirie*

Par un vote à une large majorité, la commission approuva la réalisation d'un boulevard circulaire allant du cours supérieur de l'Ill le long de la gare, du Contades, de l'Orangerie jusqu'à la nouvelle porte de Kehl. La commission approuva la poursuite de ce boulevard jusqu'à la porte de Schirmeck, à la manière d'un *Ring*, comme c'est l'usage dès le milieu du XIXe siècle dans les pays germaniques.

La commission recommanda à la direction des douanes et des impôts indirects de renoncer au terrain qu'elle avait acheté au Contades et l'engagea à acquérir un autre terrain sur la place impériale. Cette recommandation allait dans le sens de la création d'une centralité géographique du pouvoir ou des institutions étatiques qui s'organiseraient autour de la place impériale. Sur proposition de Eggert, la commission recommanda également à la municipalité de ne pas perdre de vue la possibilité d'une liaison directe entre l'université et la vieille ville. Ce conseil ne fut toutefois pas suivi puisque les militaires occupaient presque jusqu'au tournant du siècle les terrains situés au sud de l'actuel boulevard de la Victoire.

h) *Sixième réunion : questions diverses*

Lors de la dernière séance, la commission se pencha sur les systèmes de drainage et d'assainissement des nouveaux quartiers et considéra notamment que la surface des rues devait être au moins 2,5 m au-dessus des canalisations enterrées. La question de l'hygiène revêtait, au travers du regard du docteur Krieger, *Kreisarzt*, une dimension importante. Les canalisations et l'évacuation des eaux usées furent amplement débattues. Plusieurs options furent étudiées dans le but de pouvoir disposer de l'eau courante à tous les étages et des toilettes dans chaque logement des constructions du nouveau quartier³³².

Baumeister fit un exposé sur les grandes lignes de la restriction de construction en matière de circulation, de santé publique et de sécurité incendie, en reprenant ainsi les grandes lignes de

³³² « Das Höhenrelief der neuen Stadttheile muss so projektiert werden, dass dasselbe der Anlage einer alle Stadttheile, mit einschluss der alten, umfassenden Schwemmcanalisation – incl. der Aufnahme der Entwässerung der Keller von ortsübliche Tieflage – mit freiem Auslauf in den Rhein nicht präjudizirt. », *Protokolle...*, *op. cit.*, 1879, p. 44.

son ouvrage *Stadt-Erweiterungen*... publié en 1876. La commission décida que la réglementation actuelle nécessitait des modifications et recommanda à la municipalité de prendre en considération les propositions de Baumeister. Il fit également une série de propositions d'ordre juridique sur l'aménagement des voies privées et communales, et la commission recommanda à la ville d'en tenir compte lors de la réalisation de l'extension.

L'architecte Blanck fit un exposé sur l'intérêt d'implanter des espaces verts, des églises et d'autres bâtiments publics ou équipements collectifs. La commission ne souhaita pas entrer dans une discussion spécifique sur ce sujet et recommanda à la municipalité de tenir compte de ces propositions. Pick, membre du *Bezirkstag Unter-Elsass*, demanda de construire des logements de plus petite taille pour la population ouvrière dans les nouveaux quartiers. La commission engagea la municipalité à favoriser la construction de logements sains pour la classe ouvrière, notamment en vendant des terrains à prix coûtant.

Meyer l'*Oberingenieur* de Hambourg, souligna l'importance de prendre en compte le trafic ferroviaire urbain lors de la planification de nouvelles voies, et fit part d'un certain nombre de contraintes à imposer aux exploitants. La commission approuva ces propositions. Meyer, au nom de la sous-commission sur le port, fit un exposé sur l'emplacement souhaitable que la sous-commission situa au sud et à l'est de la ville avec une liaison ferroviaire avec la gare de la porte des Bouchers. La commission se déclara d'accord avec cette expertise.

4) Les principales caractéristiques des projets

a) *Quatre thématiques d'analyse des projets*

Suite à cette commission et malgré les lignes directrices imposées par les autorités militaires, quatre grandes thématiques apparaissent et structurent ainsi l'extension de la ville : l'axe est-ouest qui traverse le plan de l'extension, la forme des îlots et le tracé des rues, les places et espaces verts, le rapport entre la nouvelle et l'ancienne ville. Les deux projets présentaient des similitudes, étant donné que les deux architectes avaient dû prendre en compte le cadre

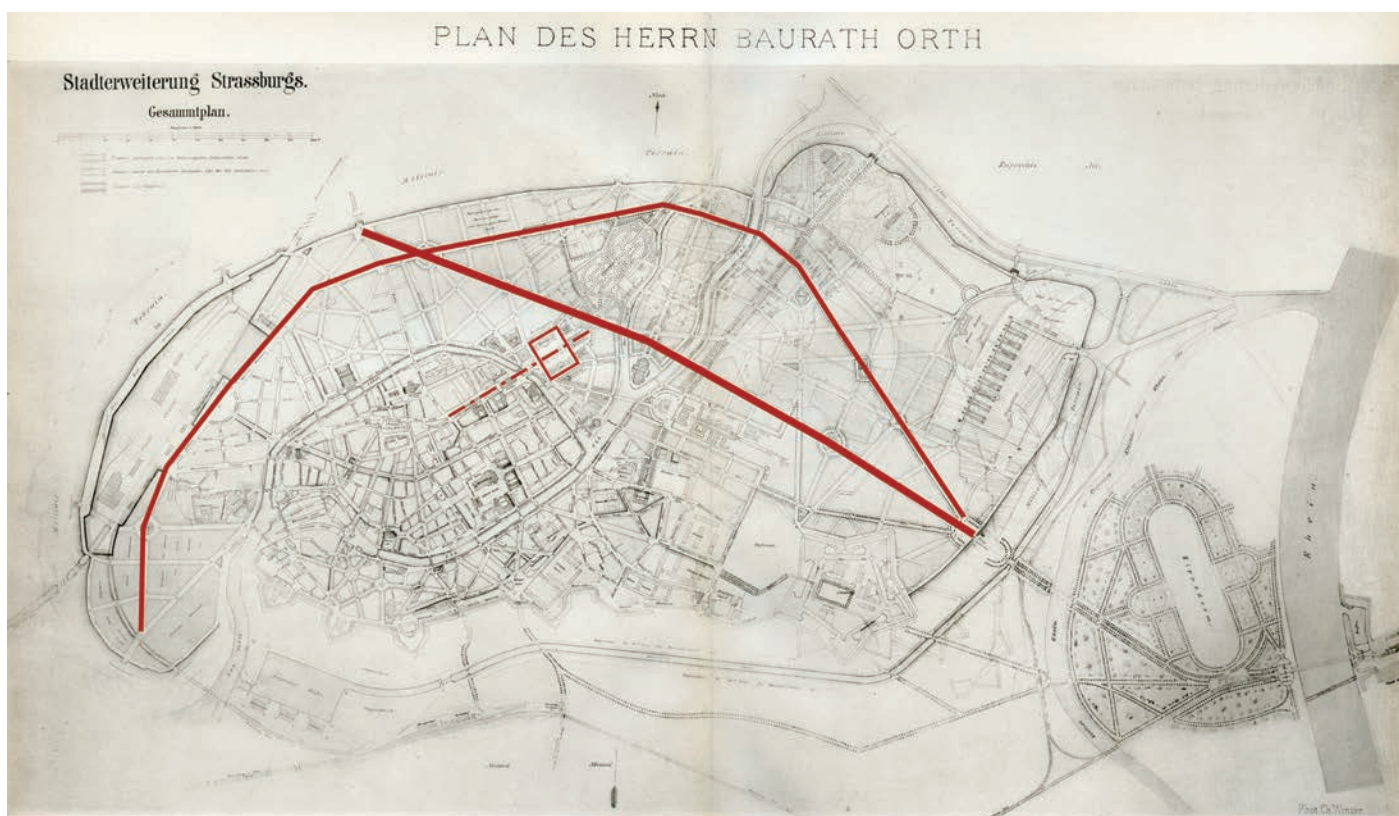
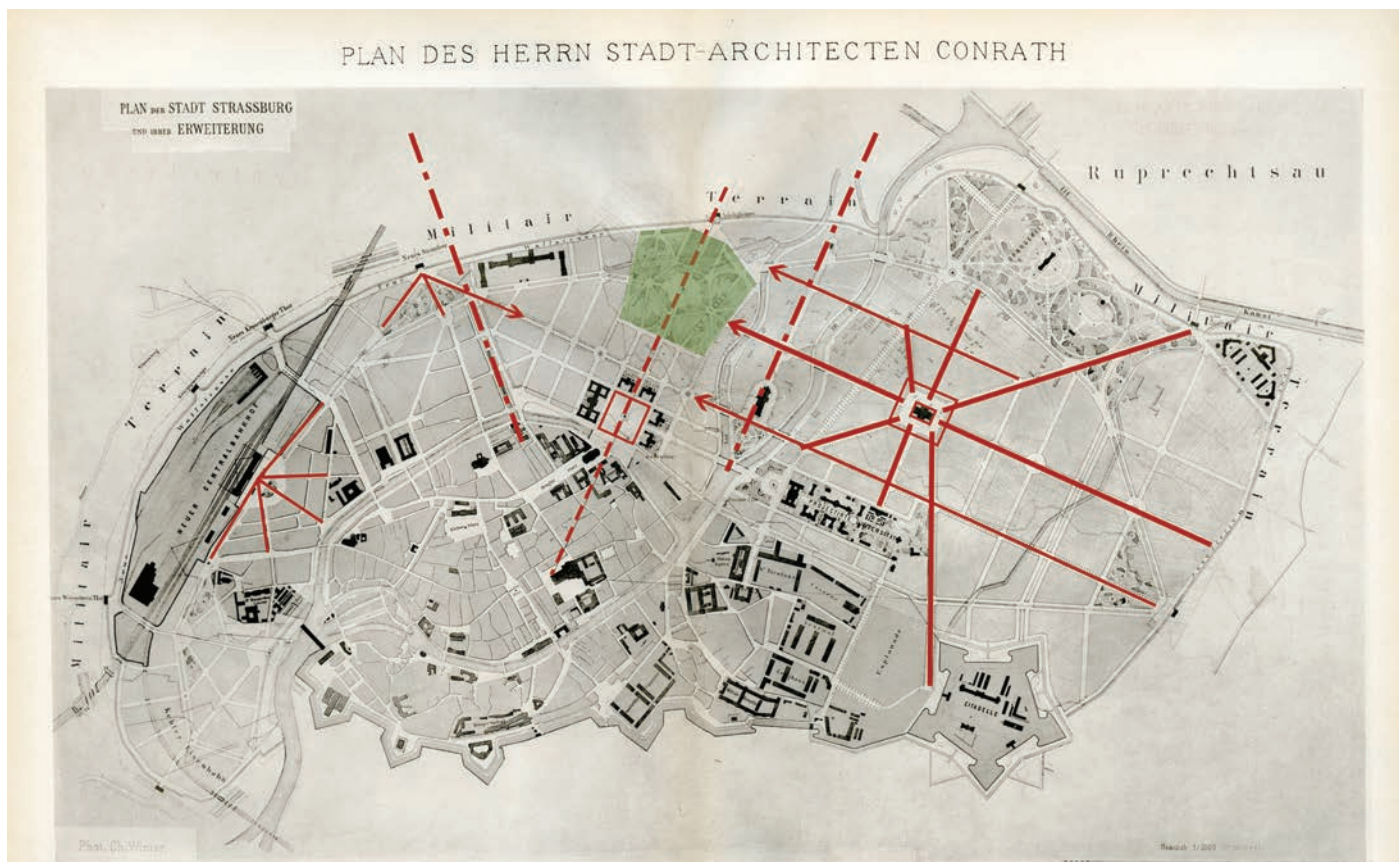
imposé par la nouvelle enceinte, l'emplacement des portes, l'emplacement de la gare et de l'université où les travaux étaient déjà engagés.

Le projet d'extension fut fortement marqué par l'axe est-ouest reliant la porte de Pierre à la porte de Kehl, dont l'emplacement n'était pas encore définitivement fixé en 1876 lorsqu'Otto Back chargea les architectes de l'élaboration du plan. Alors que Conrath proposa un axe droit reliant les deux portes sur lequel s'appuyait, comme sur une colonne vertébrale l'ensemble du projet d'aménagement, les deux architectes berlinois intégrèrent à cet axe une brisure. Le projet de Orth présenta une légère brisure au niveau de l'île Sainte-Hélène tandis que Eggert la dessina à l'angle du jardin botanique. Ce dessin n'a pas été retrouvé, le seul plan complet de Eggert à notre disposition est celui publié par Baumeister en 1878, après le débat. Les deux architectes berlinois avaient-ils été informés par les autorités militaires du nouvel emplacement de la porte de Kehl ? Lors de la commission d'experts de septembre 1878, le représentant des autorités militaires annonça que le plan des portes de la ville était arrêté, situant ainsi la porte de Kehl plus au sud et que la proposition de Conrath ne pouvait pas de ce fait être retenue.³³³.

La solution finalement arrêtée fut celle dessinée par Eggert et par Conrath lors de l'établissement du *Bebauungsplan*.

Les trois architectes présentaient des démarches assez différentes quant à la forme des îlots et au tracé des rues. Orth développa sur son plan un réseau complexe de voirie composé de nombreuses diagonales reliant les portes des villes et les places importantes de l'extension destinées à accueillir des bâtiments publics. Ce réseau élaboré de diagonales était appelé à fluidifier le trafic. Il formait néanmoins des îlots de taille et de forme irrégulières, pour certains difficile à construire, à cause des angles aigus que formaient le tracé des voies. Ces îlots de formes triangulaires relativement petits par rapport à ceux proposés par Conrath s'inspiraient nettement du modèle parisien où les percées dans le tissu existant créèrent des îlots aux formes triangulaires. L'architecte berlinois proposa dans son plan une sorte de continuité de boulevards périphériques parallèlement au tracé de l'enceinte allant de la place de Kehl à la gare en passant par le nord de l'île Sainte-Hélène et formant ainsi les prémices d'un *Ring*, comme on le connaît des plans germaniques tel que celui du *Ring* de Vienne en 1854 et du plan d'extension de Berlin en 1862. (planche 2) Cette approche fut aussi adoptée

³³³ *Protokolle über die Sitzung der Commission zur Feststellung des Bebauungsplanes für die Stadt Strassburgs*, 1879, p. 23.



Projet d'extension de Conrath, analyse du plan et des lignes directrices.

Projet d'extension de Orth, analyse du plan et des lignes directrices.

par Eggert qui présenta plus clairement ce boulevard périphérique puisque le tracé qu'il adopta était beaucoup plus régulier et formait de grands îlots rectangulaires. La proposition de Conrath paraissait plus élaborée. Bien que son plan ne présentât pas de boulevard périphérique comme ses confrères, il hiérarchisa le territoire de l'extension par des places différenciées et des axes de circulation les reliant. Les îlots qu'il dessina sont, tout comme ceux de Eggert de très grande taille dans les parties les plus éloignées du centre. De par la composition on peut comparer cette proposition au plan Hobrecht élaboré pour Berlin une quinzaine d'années auparavant. (fig. 1)

Cependant, la proposition de Eggert semble ne pas trouver sa place dans les négociations, même si de façon officieuse, ses idées furent prises en considération. Hartmut Frank³³⁴ fait remarquer que « d'un geste empreint de loyauté collégiale, Baumeister inclut celui-ci dans son évaluation comparative des deux projets commandités par la ville³³⁵. »

Au final c'est bien un mélange des deux propositions, celles de Orth et de Conrath, qui fut retenu en 1880. Le *Ring* allant de la porte de Kehl fut plus clairement dessiné et longeait ainsi le parc de l'Orangerie et se poursuivait au-delà de la gare jusqu'à la porte de Schirmeck au sud-ouest. Les îlots tracés furent également plus finement découpés afin de faciliter la construction et la mise en œuvre du plan et les îlots de forme triangulaire ne furent utilisés que très parcimonieusement.

La question des places et des espaces verts fut peu présente dans les débats de la commission, la discussion sur la place impériale semblait focaliser toutes les préoccupations. Les approches des architectes berlinois et de l'architecte municipal étaient assez opposées. Orth proposaient des places pour y implanter des édifices publics sans pour autant leur donner l'importance accordée au secteur de l'université ou à la future place impériale. Chez Orth tout particulièrement ils constituent les points névralgiques du réseau viaire. Les deux architectes berlinois conservent les parcs existants, le parc du Contades, de l'Orangerie et le nouveau jardin botanique sans toutefois proposer de nouveaux espaces verts. Seul Eggert proposait de conserver deux îlots triangulaires en face de la porte de Kehl pour des plantations. Ce point

³³⁴ Hartmut FRANK, « La naissance d'une nouvelle discipline : le plan d'extension strasbourgeois de 1880 et l'urbanisme en Allemagne », in : *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (dir.), Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 223.

³³⁵ Reinhard BAUMEISTER, « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, n° 68 et 70, 12^e année, 1878, p. 343-347, p. 356-357.

est étrange puisque Baumeister, dans son ouvrage *Stadterweiterungen...* consacrait un chapitre entier aux places et espaces verts³³⁶.

Conrath semblait avoir adopté une toute autre position en s'inspirant des parcs parisiens qui fleurissaient quelques décennies auparavant. Son projet d'extension, comme il a été écrit plus haut, apparut plus hiérarchisé. On pourrait ainsi distinguer trois parties : la première à l'ouest qui formait le quartier de la gare allant de la porte de Schirmeck à la porte de Pierre où le dessin des anciennes rues est encore visible mais déjà remanié et organisé par rapport à la gare et sa place. La deuxième partie, allant de la porte de Pierre à l'île Sainte-Hélène, est organisée autour d'un axe de symétrie allant de la porte de Schiltigheim en direction de la cathédrale. (planche 2) Ainsi l'architecte municipal propose un dédoublement du parc du Contades, où les îlots sont ordonnancés de façon quasi symétrique de part et d'autre. La troisième et dernière partie s'étend de l'île Sainte-Hélène à la limite est de l'enceinte. Celle-ci est organisée autour d'une grande place carrée, reliée par de grands axes qui traversent diagonalement la partie est de l'extension. En plus d'agrandir la surface du parc du Contades, l'architecte propose l'aménagement d'espaces verts au sud de la gare, sur deux îlots, et aux abords de la porte de Pierre et de Kehl. Le plan final adopté en 1880 s'approchait de la proposition de Conrath pour la partie est de l'extension en y ajoutant deux places rectangulaires d'importance. La proposition de dédoubler le parc du Contades et d'établir un parc devant la porte de Kehl ne fut pas retenue. Toutefois pour l'aménagement de la place de la porte de Pierre, le choix fut fait d'implanter des espaces verts en bout d'îlot sur le modèle de la place de l'Etoile à Paris.

Concernant le rapport de l'extension à la vieille ville, là aussi le débat se concentra essentiellement sur la question de la place impériale. Tandis que les deux architectes berlinois proposaient une continuité axiale de la place Broglie au-delà du bras nord de l'Ill, Conrath en changea l'axe et présenta une coupure spatiale nette accentuée par le théâtre et créa ainsi une continuité visuelle en direction de la cathédrale. La future place monumentale, centre de l'extension, s'ouvrait sur la ville ancienne sans pour autant marquer une continuité spatiale. Conrath argumentait sa proposition ainsi :

Je n'ai pas donné suite à l'idée la plus simple : prolonger l'axe du théâtre, parce que cet axe donne trop à droite et de ce fait ne donne nulle part. Une place d'apparat qui

³³⁶ Reinhard BAUMEISTER, *Stadterweiterungen... op. cit.*, chapitre 10 « Plätze und Anlagen », 1878, p. 178-195.

serait aménagée là, fermerait plus la nouvelle ville qu'elle ne l'ouvrirait, et il faudrait un panneau pour trouver le Contades et la porte de Schiltigheim. Elle rendrait impossible l'aménagement d'une rue débouchant à la perpendiculaire sur la place d'apparat et l'université.³³⁷

Au-delà de cette liaison entre les deux « morceaux » de ville, seul l'axe de la gare (*Bahnhofstrasse*) jouait un nouveau rôle de liaison. Orth projeta ici une démarche toute différente et très française. Il proposa des percements nord-sud et est-ouest en dessinant un axe dédoublant le tracé de la Grand Rue/ rue des Hallebardes / rue des Juifs et reliant ainsi la nouvelle gare au canal du Faux-Rempart. Il fit de la place Kléber un centre urbain qui liait le nord par une percée, comme le maire Coulaux l'envisageait en 1854. François Loyer avance une explication de l'échec de Orth :

Les autorités allemandes s'efforcent alors de tenir compte, dans leur propre intérêt, du point de vue alsacien : on est frappé de voir l'échec que subissent au même moment les projets de Eggert pour le palais universitaire et ceux de l'architecte berlinois Orth pour l'extension de la ville neuve³³⁸.

Ce fut finalement la proposition de Conrath pour la place impériale qui fut retenue. La question des percements dans le centre ancien ne sera étudiée qu'après le tournant du siècle.

b) La validation du plan d'extension

Otto Back fit parvenir à l'association d'architectes et d'ingénieurs (*Verein Strassburger Architekten und Ingenieure*) le plan établi par la municipalité. Dans une lettre du 8 mai 1879, le président de l'association, Caspar, fit un retour détaillé. Dans un document de huit pages,

³³⁷ « Der von vornherein einfachsten Idee, die Theaterachse zu verlängern, habe ich keine Folge gegeben, indem diese Achse zu weit rechts liegt und daher niergendswo hinführt. Der hier entstehende Paradeplatz würde weit mehr die Neustadt verschliessen als öffnen, und es bedürfte eines Wegweisers um den contades und dans Schiltigheimerthor zu finden. Eine auf Paradeplatz und Universität mündende winkelrechte Strasse wäre hier durchaus unmöglich. », Bericht des Herrn Stadtarchitekten Conrath über den Bebauungsplan der neuen Stadttheile Strassburgs, in : *Protokolle über die Sitzung der Commission zur Feststellung des Bebauungsplanes für die Stadt Strassburgs*, 1879, p. 91. Traduction proposée par Klaus NOHLEN, 1995, p. 39.

³³⁸ François LOYER, « Le palais universitaire de Strasbourg : culture et politique au XIXe siècle en Alsace », in: *Revue de l'Art*, 1991, p. 10 http://www.persee.fr/doc/rvart_0035-1326_1991_num_91_1_347882, consulté le 30.12.2017.

les professionnels de l'association avaient étudié le plan et émirent des réserves autant que des suggestions. Celles-ci n'ont pas été suivies par la municipalité malgré la réponse chaleureuse du maire et l'assurance de son « grand intérêt³³⁹ ».

Les travaux de la commission avaient aussi fait l'objet de réserves de la part du *Reichskanzleramt* pour l'Alsace-Lorraine de Berlin. Les objections portaient sur la dimension et l'orientation de la place impériale, et on peut penser, comme Klaus Nohlen le soulignait, que « les objections émises provenaient d'August Orth qui, à Berlin, exploitait sa proximité géographique de l'Office de la Chancellerie³⁴⁰ ». Malgré plusieurs tentatives, le *Reichskanzleramt* n'eut pas gain de cause et Strasbourg put imposer ses vues, en particulier après 1879, suite à la modification apportée par la nouvelle constitution d'Alsace-Lorraine³⁴¹. Par la loi du 4 juillet 1879, dite *Statthaltergesetz*, le siège de l'administration du *Land* est transféré de Berlin à Strasbourg et un ministère chargé de l'Alsace Lorraine est créé afin de remplir les fonctions jusqu'alors assurées par le *Reichskanzler*.

Après quelques rectifications de détails exigées par le nouveau *Statthalter* Edwin von Manteuffel, suite à sa nomination en juillet 1879, le représentant local des pouvoirs publics donna un avis favorable aux dispositions décidées par la commission concernant le plan d'extension. Cet avis et le rapport sur le plan furent publiés dans l' *Elsass-Lothringische Zeitung* et l' *Elsässer Journal – Journal d'Alsace* le 7 mars 1880³⁴². (fig. 28) et entérinés par un décret impérial³⁴³.

Le gouvernement du *Reichland* s'était ainsi rallié à la municipalité strasbourgeoise. La reproduction du plan approuvé fut publiée en 1881 dans la *Deutsche Bauzeitung*³⁴⁴.

Le plan d'extension de 1880 dessiné par l'architecte municipal constituait un réel document de travail où étaient signifiés les emplacements des bâtiments publics, les terrains appartenant à la ville, les terrains militaires, ceux destinés à la propriété privée, ou encore les alignements projetés dans la partie nouvellement acquise par la ville. Le plan représentait également les

³³⁹ Archives de Strasbourg, 152 MW 1 : Stadterweiterung Generalia, lettre du président du Verein Strassburger Architekten und Ingenieure du 8 mai 1879, 8 p. manuscrites.

³⁴⁰ Klaus NOHLEN, *op. cit.* 1997, p. 39.

³⁴¹ À ce sujet voir NOHLEN, *op.cit.*, 1997, p. 23-26.

³⁴² Voir note 37 de NOHLEN, 1997, p. 233.

³⁴³ Jean-Pierre KLEIN (dir.), *Strasbourg, Urbanisme et Architecture des origines à nos jours*, Strasbourg : Oberlin, 1996, p. 99 et Klaus NOHLEN, 1997, *op. cit.*, p. 39-41.

³⁴⁴ Reinhard BAUMEISTER « Die Stadt-Erweiterung von Strassburg », *Deutsche Bauzeitung*, n° 3 et 5, 15^e année, p. 13-14, 17, 26-28.

équipements à l'extérieur de l'enceinte. Ainsi, les cimetières Sainte-Hélène au nord et Saint-Urbain au sud y étaient dessinés. La gare aux marchandises sur la ligne Strasbourg-Kehl, devant la porte des Bouchers était également tracée.

c) Conclusion

L'invocation du mythique « plan Schutzenberger » était moins perçue comme une référence au passé français du plan que comme une continuité d'une initiative locale strasbourgeoise des réflexions sur l'extension de la ville en vue de concilier les bonnes grâces de l'opinion publique locale. Tout au long du processus d'élaboration du plan d'extension, on retient surtout la volonté d'une démarche consensuelle et pragmatique, en faisant intervenir des experts extérieurs ainsi que des personnalités représentant toutes les parties prenantes. Certes, un certain nombre de décisions autoritaires avaient été prises en amont à Berlin, que Back était chargé de mettre en application, qui influèrent surtout sur les conditions générales dans lesquelles le plan d'extension allait se construire, comme par exemple l'emplacement de la porte de Kehl. Il est vrai qu'à cette époque les décisions des autorités militaires n'étaient jamais remises en cause par une instance civile, et n'étaient pas « négociables » par nature. Cette position semble avoir évolué au cours de la période de l'annexion, puisque à Metz, le bras de fer entre la municipalité et les autorités militaires s'engagea au sujet de la taille et de l'affectation des terrains cédés par les militaires, comme on le verra par la suite.

S'agissant de la mise au point du plan d'extension, on retient plutôt de la part de Back une démarche participative voire collaborative, assez moderne en matière de prise de décision. La dimension la plus novatrice du plan fut peut-être la séparation des activités industrielles des nouveaux secteurs d'habitation, en laissant l'activité commerciale au centre ancien. Strasbourg pourrait ainsi être l'une des premières villes à introduire cette idée de zonage fonctionnel défendue par Baumeister dès sa publication de 1876 et réitérée lors de la commission pour l'extension en 1878. Cette façon de concevoir le territoire urbain fut généralisée au cours du XXe siècle.

Comment, lors de la mise en œuvre du plan d'extension de la ville, cette approche négociée entre la volonté des autorités de construire Strasbourg à leur image et l'aspiration des

autochtones à ne pas perdre l'âme de leur ville se poursuivit-elle ? Sur quel terrain se situaient les points de blocage et comment furent-ils surmontés ?

VIII. La mise en place du plan

Après l'approbation du plan d'extension, il fallut beaucoup d'efforts pour appréhender les conditions réelles du terrain et encadrer le déroulement des chantiers. Il fallut imaginer des instruments juridiques et des structures adaptées nouvelles. Les exemples d'autres villes allemandes furent précieux. Mais à Strasbourg, compte tenu de l'histoire récente, les choses s'avèrent plus complexes. Un certain nombre de textes réglementaires français étaient toujours en vigueur, d'autre part des raisons politiques faisaient que des dispositions d'origine allemande étaient introduites avec une grande prudence. Il fallait, au nom de l'intérêt général, réduire une liberté considérée comme intangible : le droit de propriété, et son corolaire, le droit de bâtir. En Allemagne, la loi du 2 juillet 1875, appelée loi sur les alignements prussienne³⁴⁵, relative à l'établissement et la modification des rues et places dans les villes et les localités rurales, attribuait l'initiative de la planification urbaine et des alignements aux municipalités et posait le principe d'une indemnisation pour les propriétaires dans le cas d'une expropriation à la charge de la municipalité³⁴⁶. (annexe II.1) Aussi plusieurs règlements de construction (*Bauordnungen*) se succédèrent de façon itérative, en fonction des progrès des techniques de construction et des règles de l'art, en fonction de l'évolution des sensibilités politiques et du processus d'intégration de la population ou encore des améliorations réglementaires des autres villes ou régions allemandes.

L'analyse de ces aspects peut prendre appui sur les travaux de Rolf Wittenbrock, un expert des institutions administratives dans le domaine juridique de cette époque de l'annexion de l'Alsace-Lorraine. Otto Back, acteur de premier plan de l'extension de la ville, transcrivit ses souvenirs en 1912, quelques années après son départ de la mairie ; à cette date il n'était pas encore retiré de la vie publique puisqu'il était président de la 1^{ère} chambre du *Landtag*. Enfin parmi les sources, Heinrich Emerich, conseiller municipal et juriste, est non seulement le

³⁴⁵ *Preußisches Fluchtliniengesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften*, 2 juillet 1875.

³⁴⁶ Claude DENU, Eric OLLIVIER, *Le plan d'extension de la Ville de Strasbourg 1871-1880*, Strasbourg IAUS, 1978, sous la direction de René TABOURET, proposent une traduction de cette loi et de son décret d'application, p. 201.

responsable de la police du bâtiment, mais aussi le père spirituel de la charte locale sur la protection de l'aspect local.

1) Une première réglementation pour les nouveaux quartiers de Strasbourg

a) *La Bauordnung de 1879*

Soucieux d'éviter toute dérive dans la mise en œuvre du plan d'extension, le *Bürgermeisterei-Verwalter* Back obtint en 1879 du *Landesausschuss*, parlement local mis en place en 1874, remplacé par le *Landtag* élu en 1911, le vote d'une loi concernant les restrictions de la liberté de bâtir dans les parties nouvelles de la ville³⁴⁷. La ville n'était pas propriétaire de tous les terrains de l'extension. En effet, elle avait acheté les terrains militaires, dont le périmètre et le tracé avait été imposés par les autorités militaires. Mais certains terrains appartenaient ou allaient être vendus à des particuliers. Une réglementation pour l'ensemble du territoire de l'extension était donc nécessaire.

Cette première loi sur la restriction de bâtir s'appuyait en partie sur une proposition formulée par Reinhard Baumeister lors de la commission d'experts en septembre 1878. La municipalité se référa donc à son autorité³⁴⁸ pour proposer un projet de règlement modèle qui avait pour vocation à constituer une base commune pour toutes les villes. Formulé suite à la 7^e rencontre du *Badischer-Techniker-Verein*, ce modèle de *Bauordnung* était rédigé sur la base d'autres « *Bauordnungen* »³⁴⁹ déjà existantes qui se différenciaient par leur contenu et leur étendue. Ce projet de modèle avait également pour but d'être une base technique et juridique qui

³⁴⁷ *Gesetz betreffend die Beschränkung der Baufreiheit in den neuen Stadttheilen von Strassburg*, loi datée du 21 mai 1879.

³⁴⁸ « [...] que la réglementation de la construction actuelle nécessite des modifications, et propose aux autorités municipales de suivre les propositions de Baumeister pour la construction des nouveaux quartiers. » « [...], dass die gegenwertige Bauordnung einer Modifikation bedürfe, und empfahl die Vorschläge Baumeisters der Stadtverwaltung zur Berücksichtigung bei Aufstellung der Bauordnung für die neue Stadtteile. », in : ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN FÜR ELSASS-LOTHRINGEN, *Strassburg und seine Bauten*, Bruxelles : Editions Culture et civilisation, 1980, (Réédition de l'édition de Karl Trübner, Strasbourg, 1894), p. 385.

³⁴⁹ L'argumentaire introductif au projet de loi ne précise pas le nombre de *Bauordnung* qui ont été envoyées, ni de quelles villes elles proviennent. Archives de Strasbourg, 159 MW 4 : *Bauordnung anderer Städte : Verband Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine, Entwurf einer Normalen Bauordnung*, Prof. R. Baumeister, décembre 1878, 2 p.

s'appuyait sur les expériences déjà acquises par d'autres villes. Selon Baumeister, « l'application particulière et les paramètres locaux apportés à cette étude peuvent alors conduire à des résultats très variés ; dans les grandes lignes, une opinion unanime se dégage cependant, à savoir qu'il s'agit de la meilleure préparation d'un véritable code impérial d'urbanisme.³⁵⁰ » Le vocable *Bauordnung* était utilisé par les auteurs de la fin du XIXe siècle et les auteurs contemporains germanophones à la fois comme un terme générique pour désigner une réglementation indistincte relative à la construction et pour dénommer un code de construction formel concernant une collectivité.

Il est important de souligner ici que suite à l'annexion un certain nombre de lois françaises existantes concernant, la religion, l'enseignement mais aussi la réglementation urbaine furent maintenues par les autorités allemandes³⁵¹. Cette stratégie de continuité était parfaitement décrite par le *Bezirkspräsident des Unter-Elsass*, Von Ernsthausen :

Il importe d'abord d'observer l'existant, d'écarter ce qui n'est pas compatible avec la culture allemande, de sauvegarder ce qui est bénéfique et utilisable, de ménager les bons germes et les cultiver soigneusement, de telle sorte que la région et l'empire soient fusionnés de façon indissoluble et que la population soit réconciliée profondément avec sa destinée³⁵².

De ce fait, on évita, pendant la première décennie de modifier ou de compléter le corpus réglementaire de construction (*Baurecht*)³⁵³. Toutefois, lorsque le *Staatssekretär* von Hoffmann soumit en 1882 un rapport concernant la réglementation de la police du bâtiment et de la sécurité incendie (*Denkschrift betr. die Regelung der Bau- und Feuerpolizei in Elsass-*

³⁵⁰ Archives de Strasbourg, 159 MW 4 : Bauordnung anderer Städte : Verband Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine, *Entwurf einer Normalen Bauordnung*, Prof. R. Baumeister, décembre 1878, 2 p. « Die specielle (sic) Anwendung und locale (sic) Ergänzung dieser Thesen (sic) mag dann immerhin mannigfaltig ausfallen; es verbreitet sich doch eine übereinstimmende Anschauung und Gewohnheit in den Grundzügen : die beste Vorbereitung zu einer wirklichen Reichs-Bau-Ordnung. »

³⁵¹ François ROTH, *La Lorraine annexée. Étude sur la Présidence de la Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918)*, Nancy : Université de Nancy II, 1976, p. 22.

³⁵² « Es galt, im Reichslande zunächst das Bestehende zu sichten, das mit deutschem Wesen nicht Vereinbare zu beseitigen, das Nützliche und Brauchbare dagegen zu erhalten, gute Keime zu schonen und sorgsam zu pflegen, alles mit dem Ziele, das Land mit dem Reich unlösbar zu verschmelzen und die Bevölkerung mit ihrem Schicksal innerlich auszusöhnen. » Adolf Ernst VON ERNSTHAUSEN, *Erinnerung eines preußischen Beamten*, Bielefeld/ Leipzig, 1894, p. 291, cité par Rolf WITTENBROCK, « Baurecht und Stadtentwicklung im Spannungsfeld unterschiedlicher nationaler Normensysteme. Der Fall Elsass-Lothringen (1850-1950) », in : Erk Volkmar HEYEN (dir.) *Confrontation et assimilation des droits administratifs nationaux en Europe (19^e/20^e siècle)*, *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2, Baden-Baden : Nomos Verlagsgesellschaft, 1990, p. 54-55.

³⁵³ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 55.

Lothringen), il mentionna de nombreux déficits dans la réglementation qu'il imputa surtout à une utilisation inadaptée des règles existantes. A l'issue de son état des lieux du droit en vigueur, il préconisa fermement de poursuivre le développement des textes, en recommandant, « pour des considérations politiques [...] de n'imposer par la voie hiérarchique que ce qui est absolument nécessaire³⁵⁴. » La réglementation française dans les domaines de la voirie et de la construction resta donc en vigueur de longues années après l'annexion de l'Alsace et la Lorraine.

Cette continuité se caractérisa également dans l'organisation administrative municipale. Lors des discussions sur la mise au point du plan d'extension, la commission d'experts insista sur l'importance d'un cadre réglementaire qui permettrait l'extension de la ville dans de bonnes conditions sans ruiner la municipalité. Une des façons d'y arriver était de mettre en avant l'intérêt général, quitte à réduire au passage la liberté individuelle, en l'occurrence la liberté de construction. Otto Back, compte tenu de sa compréhension de la culture alsacienne et sa connaissance du droit français encore en vigueur³⁵⁵, proposa le 19 octobre 1878 au *Bezirkspräsident* un nouveau règlement de construction (*Bauordnung*) pour l'extension de la ville³⁵⁶ qui intégrait la restriction de la liberté de construire, un aspect qu'il savait potentiellement conflictuel dans l'opinion. Dans ce projet, il détaillait quatre séries de mesures destinées à réaliser dans des conditions efficaces le plan d'extension :

- L'interdiction de construire sur des terrains prévus au plan d'urbanisme pour l'aménagement de rues et de places. D'après le droit français encore en vigueur, la ville aurait dû, pour chaque rue ou place projetées, acquérir les terrains privés situés à cet emplacement et à proximité. Back calcula l'investissement à près de 4,3 millions de marks, ce qui au vu des dépenses engagées par la municipalité pour l'extension proprement dite, était tout simplement impossible³⁵⁷. Pour contourner cette difficulté,

³⁵⁴ « aus politischen Rücksichten [...] auf diesem Gebiet nur das unbedingt notwendige von oben herab vorzuschreiben. », Archives Départementales du Bas-Rhin (ADBR), AL 27-156, p. 42, cité par Rolf WITTENBROCK, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870–1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, St. Ingberg : Werner J. Röhrig Verlag, 1989, p. 68.

³⁵⁵ « dem weithin am französischen Recht geschulten Juristen der Rheinprovinz lag das Verständnis für die elsässische Eigenart näher als anderen „Altdeutschen“ in der Verwaltung des Reichslandes. », Heinrich HEFFTER, « Back, Otto » in: *Neue Deutsche Biographie*, 1953, p. 504, consulté le 15.2.2018: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd116028696.html#ndbcontent>

³⁵⁶ La proposition de *Bauordnung* ainsi que les justifications de Back sont évoquées dans ses mémoires : Otto BACK, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit... op. cit.*, 1912, p. 194-202.

³⁵⁷ « Auf diese Weise würde die Stadt Straßburg, wenn sie überhaupt die Ausführung ihres Bauflichtenplanes sicher stellen will, dazu gezwungen werden, in den nächsten Jahren die in die

il s'appuya alors sur la loi prussienne du 2 juillet 1875 (§11), la *Bauordnung* de Bavière du 30 juin 1864 (§74), la *Bauordnung* de Wurtemberg du 6 octobre 1872 (Art. 6) ainsi que la loi du canton de Bâle du 29 août 1859³⁵⁸.

- L'interdiction de construire dans des rues non encore aménagées. L'initiative de l'ouverture d'une voie n'est alors possible que lorsque la majorité des propriétaires riverains de cette dernière se sont engagés à bâtir leur parcelle³⁵⁹. Le but de cette disposition était d'empêcher les inconvénients d'ordre hygiénique dus aux constructions neuves qui n'étaient pas reliées aux réseaux d'approvisionnement et d'évacuation municipaux³⁶⁰.
- La contribution, appelée redevance de voirie (*Straßengebühr*) était calculée au prorata de la longueur de la parcelle donnant sur la voie publique,
- L'autorisation pour la ville de prescrire des jardinets sur rue (*Vorgärten*)³⁶¹. Cette disposition s'écartait de la tradition réglementaire française. Back sollicita pour l'extension de la ville la possibilité d'imposer aux propriétés privées un alignement de rue différent de la ligne de construction. Cette disposition impliquait l'aménagement obligatoire de jardinets et de jardins d'agrément sur des terrains privés et se basait également sur une disposition analogue de la loi prussienne de 1875 sur l'alignement (§1) (*Fluchtliniengesetz*)³⁶².

Ces propositions de Back furent transmises au *Reichskanzleramt* à Berlin, et le secrétaire d'État Herzog prit position le 3 décembre 1878 en transmettant un projet modifié que le *Bezirkspräsident* demanda à Back de retravailler. Back insista cependant sur la nécessité

projektierten Straßen und Plätzen fallenden Privatgrundstücken zu erwerben. Wie bereits erwähnt, nehmen letztere eine Fläche von 160 Hektar ein. Geht man von der wohl zutreffenden Voraussetzung aus, daß etwa ein Drittel dieser Fläche zur Anlage von Straßen und Plätzen herangezogen wird, und nimmt man als Durchschnittspreis für den Quadratmeter 8 M. an – was kaum zu hoch gegriffen sein dürfte – so würde die Stadt für die Erwerbung dieses Terrains $1\ 600\ 000 / 3 = 533\ 333 \times 8 = 4\ 266\ 664$ M. zu zahlen haben. Diese Summe wird aber voraussichtlich sich noch höher stellen, da in vielen Flächen nicht bloß der in das Straßennetz fallende Grundstückabschnitt, sondern die ganzen Parzellen werden erworben müssen. », in : Otto Back, *op. cit.*, 1912, p. 197.

³⁵⁸ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 56.

³⁵⁹ Tableau des voies ouvertes à la construction: *Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg für die Zeit 1894/95 bis 1896/97*, Strassburg : Elsässische Druckerei, 1901, p. 151.

³⁶⁰ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 56.

³⁶¹ Rolf WITTENBROCK, « Règlement de construction et organisation de l'administration à Strasbourg. Les points de rupture de 1871 et 1818 » in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 59-65.

³⁶² Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 57.

d’instaurer une interdiction de construire dans les rues non encore aménagées, et ce point fut accepté par Herzog. Le *Landesausschuss* délibéra à plusieurs reprises sur le projet de texte, nomma une commission et finalement accepta le texte en troisième lecture le 14 mai 1879. Le 13 avril 1880 Back édicta les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre du plan d’extension.

La loi de 1879 comprenait donc des nouveautés dont la plus importante était la mise en place de la restriction individuelle de construire qui marqua une rupture nette avec la réglementation jusqu’alors en vigueur. Toutefois, la tentative de Back d’appliquer plus amplement le droit allemand fut rejeté par le *Landesausschuss* qui y voyait une atteinte à la liberté de construire, ou plutôt une trop grande acceptation du droit allemand puisque lors de la délibération au *Landesausschuss*, le député Koechlin critiqua la structure hybride de cette proposition, dans la mesure où elle retenait des dispositions de deux systèmes législatifs.

Il conserve du système français le droit de décider du plan de construction. Par contre, il retire aux propriétaires des droits garantis par la législation française. Il introduit des restrictions qui sont acceptables si elles sont prises par l’autorité municipale, mais qui nous paraissent étranges [...] Un tel système ne nous paraît pas acceptable³⁶³.

La commission soumit sa propre proposition de loi qui s’appuyait sur la législation française³⁶⁴, concernant l’interdiction de construire sur des terrains prévus au plan d’urbanisme pour l’aménagement de rues et de places. Pour ce point, elles s’appuyèrent essentiellement sur les lois françaises de 1841 et de 1852 permettant l’expropriation. L’obligation d’acquisition municipale s’étendait également aux terrains qui n’étaient plus constructibles suite à l’implantation des rues projetées.

Cette première proposition de loi formait ainsi un compromis entre les normes d’origines françaises et allemandes. Uniquement destinée aux nouveaux quartiers de Strasbourg, cette loi

³⁶³ « Er behält von dem französischen System das behördliche Recht bei, den Bebauungsplan festzusetzen. Dagegen entzieht er den Eigentümern die ihnen seitens der französischen Gesetzgebung gebotenen Garantien. Er führt Beschränkungen ein, die erträglich sind, wenn sie durch die Gemeinde-Verwaltung oder – Vertretung erlassen werden, die aber uns fremdartig anmuten müssen. [...] Ein derartiges System erscheint uns als unmöglich annehmbar. » *Verhandlungen des Landesausschusses*, 1879, Band 12, p. 18, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 58.

³⁶⁴ *Verhandlungen des Landesausschusses*, 1879, Band 12, p. 340, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1990, p. 58

n'apporta pas de solutions aux autres villes d'Alsace-Lorraine. Ainsi, les maires de Mulhouse et Colmar entreprirent-ils dans les années 1880 des démarches pour réglementer leur projet de nouveaux quartiers³⁶⁵. Back, élu maire en 1886, avait été contacté, se déclara prêt à une collaboration et y voyait l'occasion de réviser la loi de 1879 et d'y introduire une disposition sur la limitation du droit de construction pour laquelle il s'était vainement battu en 1878. Dans un rapport de 21 pages qu'il soumit au Conseil municipal en février 1891, il pointa des dérives graves dans les faubourgs, notamment en matière de sécurité incendie et de santé publique, un secteur où apparaissaient des « situations intolérables³⁶⁶. » Il fit également état des lacunes réglementaires dans les faubourgs qui conduisaient à des constructions sauvages, notamment dans des rues non encore ouvertes à la construction³⁶⁷, situations qui étaient d'ores et déjà prises en compte dans les récentes réglementations des autres États allemands³⁶⁸. Le projet fut transmis au *Landesausschuss* dont les délibérations firent apparaître, dès la première lecture le 17 mars 1891³⁶⁹, que contrairement aux débats de 1879, il n'y avait plus d'opposition contre un alignement des règles sur le droit des autres États allemands. Il n'était plus question non plus d'une continuité des normes de construction françaises. La loi fut adoptée le 23 avril 1891 et entra en vigueur le 6 janvier 1892, après accord du *Reichskanzleramt* et du *Bundesrat*. Cette loi étendit les dispositions de la loi du 21 mars 1879 sur la restriction de la liberté de bâtir aux quartiers en-dehors de la fortification³⁷⁰ pour lesquels une *Bauordnung* n'avait pas encore été mise en place. Réalisée avec le concours de Colmar et Mulhouse, cette loi, établie par ordonnance impériale, permettait également aux autres villes du *Reichsland* une application à la demande du Conseil municipal (§3). Elle ne constituait toutefois pas une *Bauordnung* au sens « code » de construction formel concernant une municipalité et établie par celle-ci.

³⁶⁵ Ce point sera abordé dans le chapitre sur les autres villes d'Alsace-Lorraine.

³⁶⁶ Rapport établi par le maire de Strasbourg en février 1891, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 148. Ce rapport, qui est discuté lors de la séance du 11 février 1891 au Conseil municipal n'est pas joint aux procès-verbaux du Conseil municipal.

³⁶⁷ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 11 février 1891, p. 107-122. (texte manuscrit)

³⁶⁸ Référence au rapport du maire de février 1891, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 149.

³⁶⁹ Verhandlungen des Landesausschusses, 1891, p. 431.

³⁷⁰ « Gesetz, betreffend die Beschränkung der Baufreiheit, vom 6. Januar 1892 », in : *Gesetzblatt für Elsass-Lothringen*, N.2, 1892, p. 3-4.

b) *La police du bâtiment et le cadre administratif*

Avant l'annexion, le bureau d'architecture de la ville de Strasbourg comportait cinq fonctionnaires qui avaient pour tâche de construire et d'entretenir les bâtiments municipaux et de maintenir la voirie en état³⁷¹ : un conducteur des travaux en maçonnerie, un conducteur des travaux en charpente, un dessinateur, un voyer et un arpenteur-géomètre. Même si les bureaux d'architecture d'autres villes françaises disposaient d'une structure assez proche, il n'existait pas de « modèle » ou d'organigramme type à proprement parler. Chaque ville organisait un service de la construction ou d'architecture selon ses besoins et ses moyens. En 1858, un projet de règlement provisoire du service des travaux publics de Strasbourg fut rédigé par l'ingénieur municipal Lornier et proposait d'organiser le nouveau bureau en trois services³⁷². Celui des travaux publics, des constructions et de la voirie, respectivement dirigé par l'ingénieur municipal, l'architecte municipal et l'agent voyer de la ville. À cela s'ajoutaient les employés : pour le bureau des travaux publics, il y avait un dessinateur, un commis, chargé de la comptabilité et de la préparation des commandes, et des expéditionnaires qui produisaient sous la direction des commis les copies des pièces écrites. L'architecte de la ville, à la tête du bureau de la construction, organisait le travail des conducteurs de travaux chargés de veiller au quotidien à l'avancée des chantiers. Les conducteurs voyers, enfin, travaillaient sous les ordres de l'agent voyer, et étaient en charge des divers travaux communaux dans les promenades et parcs, l'entretien des rues et l'arrosage, du maintien des alignements et des nivellements de la petite voirie³⁷³.

Avec l'annexion en 1871 de l'Alsace-Lorraine, les services de construction à Strasbourg ne semblent pas avoir été touchés dans un premier temps dans leur structure, ni dans le personnel. Ainsi l'architecte Jean-Geoffroy Conrath embauché en 1849 au service de la ville y resta jusqu'à sa retraite en 1886 après avoir gravi les échelons hiérarchiques jusqu'à arriver à la tête du service. On peut supposer qu'au moment où les autorités voulaient lancer le plan

³⁷¹ Shahram ABADIE, « Genèse des services municipaux d'architecture à Strasbourg. Du Stadtbaumeister au Stadtbaurat », in : METACULT, *Strasbourg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 479.

³⁷² Archives de Strasbourg, 151 MW 3, cité par Shahram ABADIE, *ibid.*, p. 481.

³⁷³ Pour plus de détails sur les domaines de compétence de chaque service voir la contribution de Shahram ABADIE, « Genèse des services municipaux d'architecture à Strasbourg. Du Stadtbaumeister au Stadtbaurat », in : METACULT, *op.cit.*, 2018, p. 477-485.

d'extension de la ville, alors que le caractère inéluctable de l'annexion n'était pas acquis dans l'opinion, il n'y avait que des avantages à maintenir en poste quelqu'un du sérail qui au surplus connaissait bien la ville. En 1874, *l'Adressbuch*, premier annuaire publié après la guerre franco-prussienne, semblait faire état de la même structure des services municipaux. Ainsi le service des travaux publics prit le nom de *Dienst der öffentlichen Arbeiten* et le titre de l'agent voyer fut indiqué comme *Wegemeister*. En 1875, le service prit le nom de *Stadt-Bauamt* et se développa avec l'arrivée de Johann Carl Ott (1846-1917) en 1886 qui succéda à Conrath. Entre 1870 et 1888 l'effectif du personnel technique passa de 8 à 16 personnes³⁷⁴.

La création d'une police du bâtiment à Strasbourg, en 1882, résulta de l'augmentation des activités de construction après l'adoption du plan d'extension de la ville. L'initiative n'émana cependant pas de l'administration municipale mais du service de santé, du directeur de la police et du *Bezirkspräsident* de Basse-Alsace, qui imposèrent plus ou moins cette structure au successeur de Back à la mairie, Georg Stempel (1829-1887)³⁷⁵. Les réticences de Stempel étaient surtout dues au fait qu'il souhaitait perpétuer d'une certaine façon la continuité du droit français, et qu'il ne voulait pas entraver, par des règlements plus sévères, l'activité de construction sur les chantiers de l'extension, qui venaient d'être ouverts. En plus, il ne voulait pas se brouiller avec les influents propriétaires terriens, qui étaient aussi représentés au Conseil municipal. Le *Bezirkspräsident* ambitionnait une réglementation exemplaire qui devait servir de modèle pour les autres villes de la région, à l'instar de la proposition de Reinhard Baumeister³⁷⁶. Pour la direction de la nouvelle structure de la police du bâtiment, la ville lança un appel à candidature. On chercha une personne « techniquement et scientifiquement formée ayant si possible déjà eu de l'expérience dans le domaine. » C'est l'architecte municipal de Halle an der Saale, aujourd'hui en Saxe-Anhalt, Carl Nebelung (1847-1915), qui fut retenu parmi 67 candidats avec le titre de *Stadtbauinspektor*³⁷⁷. Il mit en place un service de police du bâtiment (*Baupolizei-Abteilung*) et remplaça, dès 1883, des formulaires qui étaient encore libellés en français, comme par exemple celui accompagnant

³⁷⁴ Shahram ABADIE, *ibid.*, p. 483.

³⁷⁵ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 165 note 11.

³⁷⁶ Tobias MÖLLMER, Christiane WEBER, « Die Entstehung einer deutschen Musterbauverwaltung. Stadtbauamt und Baupolizei in Strassburg 1870-1918 », in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 55.

³⁷⁷ « Der in vorstehendem Beschlusse ernannte Nebelung würde unter 67 Mitbewerbern als die geeignetste (illisible) und erscheinen die von ihm gestellten und von der Stadtverwaltung angenommenen Anstellungsbedingungen als billig und den Verhältnissen entsprechend. », Débat du Conseil municipal, 14 septembre 1882 « Anstellung eines Baupolizeibeamtes bzw. Gehaltsregelung desselben », p. 315-317.

les plans pour obtenir la permission de construire. Devant l'accroissement de l'activité, le service passa de 4 collaborateurs en 1884 à 12 en 1891 et une vingtaine au tournant du siècle³⁷⁸. Nebelung resta en poste jusqu'à son décès en 1915. Les nouvelles missions de la police du bâtiment consistaient en premier lieu à mettre en place des méthodes et des procédures préventives telles qu'elles existaient dans de nombreuses villes allemandes. Il s'agissait de la vérification des projets de construction et de la surveillance de l'exécution des travaux. Ces tâches impliquaient des contrôles de chantier fréquents par un conducteur de travaux relevant de la police du bâtiment et allait jusqu'à la réception des travaux.

En 1888, à l'initiative du *Stadtbourath* Ott, l'ensemble de l'organisation fut restructuré en quatre *Abteilungen* (départements) : *Tiefbau* (travaux publics), *Hochbau* (architecture et construction), *Baupolizei und Unterhalt der Hochbauten* (police du bâtiment et entretien des constructions) et *Wasserwerk* (service des eaux). Bien que certaines similitudes puissent être observées avec la structure des services de la construction avant l'annexion, la nouvelle organisation initiée par Ott semblait plutôt s'inspirer d'un modèle en vigueur dans d'autres villes de l'Empire allemand afin de faire face à la planification et à la mise en œuvre de l'extension de la ville.

Directement rattaché au maire, le *Stadtbauamt* était organisé en six services ou divisions. (annexe IV.3) Cette structure des services était issue d'une réforme administrative de 1902 qui dissocia la police du bâtiment de l'administration de la construction municipale³⁷⁹. À partir de cette date, la police du bâtiment était directement rattachée au bureau du maire, en suivant ainsi le modèle prussien alors en vigueur, qui faisait de la police du bâtiment un organe exécutif, au même titre que la police administrative générale³⁸⁰. Cette opération marqua la fin de la continuité d'un système français qui avait perduré jusqu'à cette date. A sa tête fut placé un conseiller municipal, Max Timme (1869- ?), puis Heinrich Emerich (1872-

³⁷⁸ Tobias MÖLLMER, Christiane WEBER, *op. cit.*, 2014, p. 57.

³⁷⁹ Tobias MÖLLMER, « Die Entwicklung der Strassburger Baupolizei 1871-1918. Vom französischen Fluchtliniengesetz zur ästhetischen Baukontrolle im Sinne der Heimatschutzbewegung », in : METACULT, *Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940, Strasbourg : lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 495-511.

³⁸⁰ Tobias MÖLLMER, Christiane WEBER, « Die Entstehung einer deutschen Musterbauverwaltung, Stadtbauamt und Baupolizei in Strassburg 1870-1918 », in : *Metacult, Cahier 2*, Strasbourg : Imprimerie Dali Unistra, 2014, p. 54.

1933), en 1906. Nebelung devint responsable technique du service et fut promu *Baurat*. Emerich publia une explication détaillée des missions très étendues de la police du bâtiment³⁸¹. Il rappela qu'à Strasbourg et à Metz l'essentiel des pouvoirs de police avaient été attribués, lors de l'installation de l'administration en juillet 1871, à un fonctionnaire, le chef de la police, et au *Kreisdirektor* à Mulhouse. La police du bâtiment restait cependant sous l'autorité du maire. Sa mission était de protéger la société devant les dangers et les troubles de l'ordre public de toute nature qui pouvaient naître lors de l'activité de construction. La poursuite de ces objectifs était basée sur une action de prévention des dysfonctionnements, des risques et des accidents potentiels par la prescription, dans le cadre des dispositions légales, d'arrêtés généraux (*allgemeine Verordnungen*), de règlements de construction (*Bauordnungen*) ou de prescriptions individuelles (*einzelne Verfügungen*). En résumé, il s'agissait de prescrire comment il fallait construire et comment il ne fallait pas construire. La police du bâtiment était non seulement chargée de faire respecter les différentes règles de l'art en matière de construction et de sécurité, y compris celles prévues par la *Bauordnung*, mais disposait également d'un pouvoir coercitif (*repressive Tätigkeit*). La police du bâtiment avait en particulier le rôle d'un auxiliaire de la justice (*Hilfsorgan der Staatsanwaltschaft*) et pouvait proposer des sanctions pénales en cas de risques pour les personnes, ou prendre des mesures d'arrêt de chantier ou de démolition d'ouvrages défectueux. Emerich remarqua que la police du bâtiment était en Alsace-Lorraine, sauf depuis peu à Strasbourg, très à la traîne des autres États allemands, dans son développement et son organisation, notamment dans le domaine de la protection de la santé. La raison en était, selon Emerich, l'éminente conception de la liberté individuelle et de la propriété privée en Alsace-Moselle, qui n'était pas spécifique au domaine de la police du bâtiment, et reposait sur des bases juridiques qui faisaient largement défaut dans la mesure où des dispositions réglementaires étendues au plan de la région n'existaient pratiquement pas³⁸². Dans son ouvrage publié en 1911, il cita quelques villes de la région qui appliquaient, à la demande expresse de leur conseil municipal, la loi de 1892 et celles qui n'avaient pas demandé son application³⁸³. Ainsi la loi fut appliquée entre autres à Mulhouse, Colmar, Sarreguemines, Metz, Thionville, Montigny, Sablon, Plantières-Queleu, Schiltigheim, Sarrebourg, Huningue, Saint-Louis, Schirmeck, Riedisheim, Dornach,

³⁸¹ Heinrich EMERICH, *Das Elsass-Lothringische Landesgesetz betreffend baupolizeiliche Vorschriften vom 7. November 1910*, Strassburg : Verlag von Karl J. Trübner, 1911, p. 29 et suivantes.

³⁸² Heinrich EMERICH, *op. cit.*, 1911, p. 42.

³⁸³ Heinrich EMERICH, *op. cit.*, 1911, p. 46.

Erstein, Obernai, Longeville, Devant-les-Ponts, Sainte-Marie-aux-Mines. Par contre elle ne s'appliquait pas par exemple à Haguenau, Bischwiller, Molsheim, Sélestat, Thann.

Le 1^e juin 1910, la structure du bureau de la construction (*Bauamt*) fut une nouvelle fois entièrement revue³⁸⁴. Le successeur de Ott, qui avait pris sa retraite en 1908 était le jeune architecte Fritz Beblo (1872-1947), engagé en tant que *Bauinspektor* (inspecteur des bâtiments) en 1903. Celui-ci dirigeait uniquement le service de la construction proprement dit (*Hochbau, Neubau und Umbau*). En effet la restructuration du bureau de la construction comprenait également un nouvel échelon dans l'administration, celui de la direction du bureau conduite par un adjoint au maire spécialisé dans chacun des domaines. (annexe IV.4)

Suite à cette nouvelle organisation, le bureau de la construction était organisé en trois divisions, celle de la police du bâtiment (*Baupolizei*), dirigée par l'adjoint au maire, le *Regierungsrat* Emerich, celle de l'assainissement de la vieille ville et de l'inspection des logements (*Sanierung der Altstadt, Wohnungsinspektion*) et enfin celle de la construction (*Stadtbauamt*) dirigé par l'adjoint au maire, le *Stadtbauinspektor* Eisenlohr. Cette dernière s'organisait en six services : le génie civil (*Tiefbau, Straßenwesen und Entwässerung*), le service des machines (*Maschinenbau*), le service des eaux (*Wasserwerk*), le service d'arpentage (*Vermessungswesen*), le service de la construction (*Hochbauamt*) dirigé par l'architecte Fritz Beblo, auxquels s'ajoutaient le secrétariat et le service des jardins municipaux. Afin de compléter son équipe municipale, le maire Rudolf Schwander (1868-1950) proposa à Moriz Eisenlohr (1855-1924), ingénieur hydraulique à Mannheim, un poste avantageux en le nommant à la tête du service de l'aménagement urbain (*Stadtbaudirektor*) qui regroupait plusieurs services techniques et lui proposa le prestigieux poste d'adjoint au maire³⁸⁵.

Plusieurs fois restructuré et continuellement doté de nouvelles attributions, le *Stadtbauamt* dirigé par Moriz Eisenlohr comprenait avant la Première guerre mondiale, environ 150 employés et la police du bâtiment une vingtaine de personnes, alors qu'en 1870 l'effectif était de 8 personnes. Cet essor et la spécialisation du personnel étaient dûs à l'augmentation constante des domaines de compétences et du processus de croissance des infrastructures urbaines. À côté de la construction des nombreux ponts et de la voirie en particulier dans les

³⁸⁴ *Verhandlungen des Gemeinderats der Stadt Strassburg im Jahre 1910*, Strassburg : Strassburger Volksdruckerei, 1911, Anlage II zum Sitzungs-Protokolle vom 1. Juni 1910, p. 555-560.

³⁸⁵ Archives de Strasbourg, 217 MW 57, dossier personnel de Moriz Eisenlohr.

zones de l'extension, la ville de Strasbourg avait mis en place un système d'alimentation et d'évacuation d'eau performant, répondant aux attentes que pouvaient avoir une ville moderne dans le domaine de l'hygiène. Après les travaux d'assainissement et de canalisation réalisés lors de l'extension de la ville, la ville décida d'équiper de la sorte progressivement tout le centre ancien et les faubourgs.

Sous l'impulsion de Rudolf Schwander, le *Stadtbauamt* de Strasbourg devenait une structure administrative considérée comme modèle à l'échelle allemande. Le travail de la police du bâtiment, s'inspirant du modèle germanique du contrôle de la construction privée témoignait de l'implication croissante des autorités dans le domaine de la construction et du développement urbain avec les règlements de construction de 1892, et surtout ceux de 1904.

c) *La Bauordnung de 1892*

Le maire intérimaire Georg Stempel avait, dès 1882 connaissance du projet du règlement de police du district urbain de Berlin et ce document lui parut parfaitement adapté pour former une base à la nouvelle rédaction de la *Bauordnung* de Strasbourg. Dans une lettre au *Bezirkspräsident* du 14 juin 1882, il disait que « l'examen de ce projet de règlement, très minutieusement étudié et clairement rédigé, m'incite à penser à l'adoption d'une toute nouvelle codification d'une *Bauordnung* pour Strasbourg³⁸⁶ ». Le *Bezirkspräsident* du Bas-Rhin qui n'était personne d'autre que Otto Back, donna son accord à cette demande et Stempel chargea le responsable de la police du bâtiment Carl Nebelung, nouvellement nommé, de la rédaction du texte. Le 17 janvier 1883, le nouveau projet de la *Bauordnung* fut soumis au *Bezirkspräsident*. L'ensemble des dispositions du projet berlinois furent transférés dans le projet strasbourgeois et les spécificités locales furent ajoutées sous la forme de codicilles, par exemple des détails concernant les normes françaises en matière d'alignement, ou de hauteur de bâtiment.³⁸⁷

L'architecte municipal Conrath était cependant un fervent opposant à cette réforme venue de Berlin qui lui semblait inspiré par Baumeister. Il refusait de « donner la préférence à un texte proposé par le professeur Baumeister sur le résultat de plus de 30 ans d'expérience », et se

³⁸⁶ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 169, note 26.

³⁸⁷ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 2014, p. 63.

disait persuadé que Baumeister en personne « donnerait la préférence à nos prescriptions en matière de sécurité »³⁸⁸. A la demande du *Bezirkspräsident*, le projet fut soumis à différentes instances, en particulier la commission d'hygiène, l'association des architectes (*Architekten und Ingenieur-Verein für Elsass-Lothringen*) et une commission d'experts de 8 membres réunie le 12 mars 1883 par le maire. En janvier 1884, le secrétaire d'État auprès de l'Office de la Chancellerie impériale chargé des affaires d'Alsace-Lorraine (*Reichskanzleramt für Elsaß-Lothringen*) approuva le projet, mais le 18 février 1884, les autorités militaires intervenaient dans le dossier et entraient en conflit avec la municipalité au sujet de la surveillance de travaux par une autorité civile et d'une exonération de redevances. Les divergences d'opinions furent aplanies par une médiation du *Statthalter*, après un conflit qui différa le dossier de près de deux ans. D'autres retards survinrent suite à des changements de personnels au sein du service d'architecture de la municipalité³⁸⁹. En 1886, des élections municipales eurent lieu pour la première fois depuis l'annexion et Otto Back fut élu maire. Il reprit la même année le dossier. Le Conseil municipal soumit le projet à une commission qui rendit son avis le 30 juillet 1891 avec quelques modifications de détails. La forme et tout particulièrement la formulation de certains intitulés furent soigneusement germanisées à cette occasion³⁹⁰, certainement pour témoigner par l'idiome germanique de l'intégration de la réglementation régionale dans l'empire. Ainsi l'article berlinois « *Construction und Material* » (§19) fut intitulé « *Bauart und Baustoff* » (§35), « *Substanz* » devint « *Bestandteil* » (art. 16) « *Apparate* » devint « *Vorrichtungen* », « *absondern* » remplaça « *isolieren* ». Cependant, les intitulés éliminés continuèrent à être utilisés dans les correspondances administratives internes.

³⁸⁸ « Das Bestehende ist viel besser, warum denn überhaupt dem Aufsatz des Herrn Prof. Baumeister den Vorzug über das geben, was das Resultat von mehr als 30 jähriger Erfahrung ist ? Ich bin versichert, dass Herr Baumeister selbst unseren Verordnungen in Betreff Bausicherheit den Vorzug geben würde.» in : Entwurf zum Beschluss betr. baupolizeiliche Bestimmungen du 29 mars 1882, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 168.

³⁸⁹ Le 31 août 1886, l'architecte municipal Conrath fit valoir ses droits à la retraite et son successeur Karl Ott n'était pas encore suffisamment familiarisé avec le dossier, Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 173, note 39.

³⁹⁰ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 174.

d) *La Bauordnung de 1904*

Une nouvelle initiative pour moderniser la *Bauordnung* de 1892 eut lieu à l'initiative du Conseil municipal qui, demanda au maire une révision du texte en 1903. « Pendant les 12 années d'existence de la *Bauordnung*, bon nombre d'inconvénients qu'il convient de corriger, sont intervenus. En plus les progrès de la technique, avec lesquelles certaines dispositions du texte ne sont plus compatibles, rendent sa révision nécessaire³⁹¹. » Elle fut signée le 1^{er} septembre 1904 par le maire et entra en vigueur deux mois plus tard. Cette nouvelle réglementation reprenait les grandes lignes de la précédente *Bauordnung*. Le chapitre concernant la police du bâtiment fut toutefois modifié en s'inspirant fortement et en reprenant plusieurs paragraphes de la *Bauordnung* de Metz, validée en 1903³⁹².

Cette version de la *Bauordnung* strasbourgeoise subit rapidement des fortes critiques. La presse locale accusait en particulier le retard des dispositions locales qui favorisait la spéculation foncière³⁹³. Une nouvelle révision fut rapidement requise. Celle-ci s'inspira des premières réglementations par zones du territoire municipal qui commençaient à apparaître en Allemagne. Appelée *Staffelbauordnung* ou *Zonenbauordnung*, ces nouvelles réglementations municipales organisaient la ville en zones d'activités en s'appuyant sur la valeur foncière³⁹⁴. L'une des premières est celle qui fut édictée en 1900, *Allgemeines Baugesetz für das Königreich Sachsen*, pour le royaume de Saxe. (annexe II.5) Celle-ci prévoyait en effet l'existence d'un plan d'urbanisme, *Bebauungsplan*, qui regroupait toutes les informations nécessaires pour la construction.

³⁹¹ « Während der 12 Jahre des Bestehens der Bauordnung so manche Mißstände ergeben, welche beseitigt werden müssen. Diese und auch die Vortschritte der Technik, mit welchen manche Bestimmungen der Bauordnung nicht mehr zu vereinbaren sind, machen eine Umarbeitung derselben zur Notwendigkeit. », Débats du Conseil municipal : 18 mai 1903.

³⁹² Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 227.

³⁹³ Strassburger Post, 9 juillet 1906 ainsi que Strassburger Bürger-Zeitung du 26 mai 1906 où une révision de la *Bauordnung* était demandée.

³⁹⁴ Hildegard SCHRÖTELER-VON BRANDT, *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte*, 2014, Berlin : Springer Vieweg, p. 140-141.

e) *La Bauordnung et la loi régionale de 1910*

Joseph Stübben distinguait trois types de *Bauordnungen* : la *Staffelbauordnung*, la *Zonenbauordnung* et la *Bezirksbauordnung*. La première organisait le territoire en typologie de bâtiments, c'était l'exigence graduelle de la *Baupolizei* qui était mise en avant dans l'utilisation de ce terme. Les deux qualificatifs de densité, ouvert ou fermé, faisaient plutôt référence à un découpage géographique du territoire urbain³⁹⁵.

À Strasbourg, la *Bauordnung* du 8 juin 1910 (elle entra en vigueur le 12 avril) qui s'organise selon des zones géographiques comprenait 11 types de constructions dont quatre classes « ouvertes », pour lesquelles un espacement entre les bâtiments était prescrit et cinq classes « fermées », dans lesquelles des bâtiments contigus étaient permis. Trois catégories d'immeubles d'habitation étaient prévues : les petites maisons mono ou bifamiliales, les grandes limitées à deux étages, et les immeubles collectifs limités à 6 étages³⁹⁶. (fig. 35 à 39) La municipalité était ainsi en mesure de gérer spatialement son développement selon les différentes fonctions de la ville. Avec cette nouvelle prescription de droit local, la municipalité strasbourgeoise montrait qu'elle n'était pas en reste en matière de construction par rapport à d'autres grandes villes de l'empire allemand en termes de stratégie de conception urbaine.

En décembre 1908, le conseiller municipal Heinrich Emerich³⁹⁷ déposa un projet de loi sur « la protection de l'aspect local contre les défigurations liées à la construction³⁹⁸. ». Ce texte englobait toute une série de restrictions en matière de construction et accordait à la police du bâtiment de nouvelles prérogatives allant au-delà de la prévention des risques et de la

³⁹⁵ « In den Worten "abgestuft" oder "Staffel" kennzeichnen sich die gesteigerten oder ermäßigten baupolizeilichen Anforderungen, die an die verschiedenen Gebäudearten gestellt werden. In den Worten "Bezirk" oder "Zonen" wird auf die örtliche Verteilung der Gebäudearten und der ihren entsprechenden Bauvorschriften hingewiesen. » Josef STÜBBEN, *Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung, Seminar für Städtebau: Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin*, Berlin : Ernst 1909, p. 8.

³⁹⁶ *Bauordnung für die Stadt Straßburg, nebst Anlagen*, Verlag von M. Du Mont Schauberg, 8. April 1910, 25 p.

³⁹⁷ Tobias MÖLLMER, « Heinrich Emerich und der Schutz des Ortsbildes- eine Bauaktenanalyse zur Tätigkeit der Ästhetischen Baupolizei zwischen Kaiserplatz und Contades », in : *METACULT, Cahier de recherche 3*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 19. Tobias MÖLLMER évoque l'oeuvre méconnue de Heinrich Emerich, né à Strasbourg en 1872, exilé en avril 1919 et décédé à Überlingen en 1933. Il reprend la formule de Rolf WITTENBROCK qui le qualifie de « pionnier du droit de la construction moderne en Alsace-Moselle », *op. cit.*, 1989, p. 229.

³⁹⁸ « Maßnahmen zum Schutze des Ortsbildes gegen Verunstaltung durch Bauausführungen », Débats du Conseil municipal du 9 décembre 1908, Le texte fut débattu devant la commission de la construction (*Baukommission*) et devant le Conseil municipal avant d'être soumis au gouvernement du *Land*.

protection de la santé publique en touchant à la conservation du patrimoine et aux aspects esthétiques. Lors du débat du Conseil municipal du 8 décembre 1908, Emerich, présenta sa proposition pour la protection de l'aspect local ainsi que son argumentaire. Au cours du débat qui suivit, les membres du Conseil municipal demandèrent d'intégrer la possibilité d'étendre cette loi à d'autres villes en Alsace-Lorraine³⁹⁹.

Le *Landesausschuss* adopta le 28 juin 1910 une loi régionale qui permettait à une municipalité d'intervenir par une charte locale (*Ortsstatut*) en édictant des règles concernant la conception extérieure des bâtiments⁴⁰⁰. Cette loi régionale, entrée en vigueur le 7 novembre 1910, fut suivie par un *Ortsstatut* pour la protection de l'aspect local de la ville de Strasbourg, dont le texte fut débattu et arrêté par le Conseil municipal le 19 octobre 1910. Des chartes locales similaires furent prises dans les autres grandes villes de la région. Tobias Möllmer remarque que « Emerich, avec la loi régionale sur l'*Ortsstatut* de 1910 a placé Strasbourg et l'Alsace-Lorraine au niveau le plus actualisé au sein de l'empire allemand et a ainsi pu rattraper un retard de plusieurs décennies qu'accusait le *Reichsland* dans le domaine législatif⁴⁰¹. ».

2) Les applications successives du *Bebauungsplan*

a) *Les premières constructions dans le cadre du Bebauungsplan de 1880*

Les premiers îlots de l'extension à être bâtis étaient ceux situés entre la place impériale et le parc du Contades ainsi que le long de l'université. C'était à cet endroit également que la fortification, encore existante et qui devait être dérasée, était la moins épaisse et la plus proche

³⁹⁹ Débats du Conseil municipal, 9 décembre 1908, « Maßnahmen zum Schutze des Ortsbildes gegen Verunstaltung durch Bauausführungen », p. 783.

⁴⁰⁰ « Durch Ortsstatut einer Gemeinde kann die Ortspolizeibehörde ermächtigt werden, in der Bauordnung neben den im Interesse der Sicherheit und Gesundheit erforderlichen Vorschriften auch solche über die Lage und äussere Ausgestaltung baulicher Anlagen zu erlassen », Landesgesetz du 12 avril 1910, §1.

⁴⁰¹ « Emerich hatte mit dem Landesgesetz und dem Ortsstatut von 1910 Strassburg und Elsass-Lorthingen in die aktuellsten Entwicklungen innerhalb des Deutschen Reiches eingereiht und damit den jahrzehntelangen Rückstand in der Gesetzgebung des Reichslandes aufgeholt. », in: Tobias MÖLLMER, *op. cit.*, 2015, p. 25.

de l'ellipse insulaire. Ainsi, les terrains situés au nord de l'ancienne fortification furent mis au niveau de la ville existante. Les déblais furent déversés au nord, au-delà de la fortification, afin de surélever les rues et d'y placer les canalisations⁴⁰². (fig. 40) Les constructions se densifièrent le long des axes structurants, d'abord au sud de l'avenue de la Paix (*Kaiser Friedrich Straße*), de l'avenue de la Liberté (*Kaiser Wilhelm Straße*) et à l'ouest de l'avenue des Vosges (*Vogesenstraße*). Les édifices publics furent les premiers à être construits dans l'extension. L'église de garnison protestante, par exemple, aujourd'hui Saint Paul, fut édifiée en 1892 tandis que le reste de l'île Sainte-Hélène ne fut construit qu'après 1905. Les bâtiments publics formaient ainsi les points de repère du futur maillage urbain qui se remplissait avec des immeubles d'habitation. (fig. 41) Certains immeubles de rapport situés près de la place de la République, comme par exemple les 3 et 5 et les 7 et 9⁴⁰³ de l'avenue de la Liberté, présentaient des traitements de façade identiques afin de donner un aspect plus monumental à l'avenue représentative⁴⁰⁴. Jusqu'en 1910, la ville n'avait aucune possibilité légale de refuser une autorisation de construction sur le seul critère de l'esthétique et de ce fait n'avait aucune influence sur l'ordonnancement des façades et leurs proportions. La seule exception à cette règle pouvait intervenir lors de la vente du terrain. Si la municipalité en était la propriétaire, elle pouvait imposer certaines conditions, notamment dans le domaine esthétique ou du choix des matériaux, comme ce fut par exemple le cas pour les bâtiments autour de la place de la République⁴⁰⁵. De ce fait, l'imposition d'une servitude dans le permis de construire (*Baulast*) était le seul moyen légal de contrôler l'aspect esthétique des façades et à échelle plus grande, de la rue. Avec l'arrivée en 1906 de Emerich à la tête de la police du bâtiment et sa proposition de loi sur la protection de l'aspect local, les choses furent clairement formalisées⁴⁰⁶.

⁴⁰² Thierry HATT, « Strasbourg, aménagement de la Neustadt. Étude du remblaiement d'après un plan avec cotes altimétriques vers 1875, numérisation et modélisation graphique », in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 25-29. Voir également l'article complet de Thierry HATT à ce sujet : <http://thierry.hatt.gps.free.fr/01-site-acad-tous-pdf/Cahier-Metacult-02-08-2014-Hatt-avec-figures.pdf> (consulté le 2 mars 2018)

⁴⁰³ Archives de Strasbourg : 743 W 202 pour le 7 avenue de la Liberté et 743 W 203 pour le 9 avenue de la Liberté.

⁴⁰⁴ Pour plus d'informations concernant les constructions autour du parc du Contades, voir Tobias MÖLLMER, « Das Villenviertel am Contades in Strassburg. Entwicklungslinien einer Stadtmorphologie im Spannungsfeld deutsch-französischen Kulturtransfers », in : *METACULT, Cahier de recherche 1*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 31-43.

⁴⁰⁵ Tobias MÖLLMER, « Heinrich Emerich und der Schutz des Ortsbildes. Eine Bauaktenanalyse zur Tätigkeit der ästhetischen Baupolizei zwischen Kaiserplatz und Contades », in : *METACULT, Cahier de recherche 3*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 20.

⁴⁰⁶ Tobias MÖLLMER, *op. cit.*, 2015, p. 20.

Sur le plan accompagnant *l'Adressbuch* (annuaire des adresses de Strasbourg) de 1890 (fig. 43) la partie ouest de l'extension, entre la gare et la place de Haguenau se densifiait rapidement. Cet annuaire publié annuellement rendait compte régulièrement de l'avancée des constructions. Cette évolution se poursuivait notamment le long des quais et des grands axes, tels la *Kaiser-Friedrich-Straße* (aujourd'hui avenue de la Paix). En 1894, l'urbanisation se prolongeait de part et d'autre de la caserne Manteuffel (aujourd'hui quartier Stirn, boulevard Clemenceau) entre les places de Haguenau et de Schiltigheim (aujourd'hui place de Bordeaux), au sud de la gare, autour de la place de la porte Blanche ainsi que le long de l'avenue de la Robertsau, en direction du nord. (fig. 44) Deux ans plus tard, le tribunal (*Landesgericht*) fut construit et les îlots à l'arrière du palais impérial furent bâtis. Les abords de la place de porte de Schiltigheim commençaient à se constituer. (fig. 45) En 1901, les abords du jardin de l'université furent bâtis et les constructions se développaient à l'arrière de ce dernier. La partie à l'ouest du parc du Contades était presque entièrement construite. (fig. 46)

Lors de ces premières années, l'aménagement semblait se faire parcelle par parcelle, sous contrôle du service municipal de la police du bâtiment qui veillait à l'application de la *Bauordnung*. Entre le plan général d'extension, établi en 1880, à l'échelle de la ville et le découpage des îlots pour les acquéreurs, aucune étape, ou plutôt aucune échelle intermédiaire ne semblait entrer en compte. Cette méthode de planification se montrait similaire à celle connue de Paris, où l'on passait du plan global aux projets d'aménagements à l'échelle parcellaire⁴⁰⁷.

b) *Karl Ott, un tournant esthétique et une nouvelle échelle de compréhension de la ville*

En 1886, lorsque Karl Ott succéda en tant qu'architecte de la ville (*Stadtarchitekt*) à Conrath⁴⁰⁸, la conception de la ville et de son agrandissement semblait avoir changé. Issu,

⁴⁰⁷ Au sujet de la planification urbaine à Paris au XIXe siècle voir entre autres : Jean DES CARS, Pierre PINON, *Paris : Haussmann – le Pari d'Haussmann*, Paris : Edition du Pavillon de l'Arsenal, 1991, 366 p.

⁴⁰⁸ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 30 avril 1886 : « Pensionierung des Stadtarchitekten H. Conrath », p. 143-145, et établissement du salaire du nouvel architecte municipal : 29 juillet 1886 : « Festsetzung des Gehalts des Stadtbauraths », p. 253-257.

comme Reinhard Baumeister de l'administration des chemins de fer, il dirigea avant son arrivée à Strasbourg la restructuration des installations ferroviaires de Kassel⁴⁰⁹. Sous sa direction, le service d'architecture (*Stadtbauamt*) établissait des plans à l'échelle d'un quartier ou de plusieurs îlots qui formaient un ensemble urbain. Cette nouvelle échelle, intermédiaire, permettait de remanier certains détails du plan général tout en gardant une vue d'ensemble.

L'île Sainte-Hélène

L'île Sainte-Hélène, située entre le parc du Contades et l'allée de la Robertsau présentait sur le plan d'extension, validé en 1880, une trame régulière et orthogonale. Tandis qu'un axe parcourait de façon longiligne l'île, une série de voies de moindre importance traversaient de part en part de façon parallèle l'île et permettait de la relier aux quartiers limitrophes du Contades et de l'Orangerie. A sa pointe, la commission d'experts y voyait un parc, sans toutefois exclure la possibilité d'y édifier un bâtiment public⁴¹⁰. Certains, comme Orth y voyaient un opéra, d'autres une bibliothèque, avant que le terrain ne fût vendu en 1889 à l'armée pour y construire une église de garnison protestante. Si l'urbanisation de cette partie de l'extension prit du retard, c'est à cause de l'altitude variable qui entraînait de lourds travaux de terrassement. Le rehaussement des voies, initialement prévu de 2 à 4 m fut rabaisé à 1 m en moyenne. En 1906, le tracé des voies de l'île Sainte-Hélène fut entièrement revu⁴¹¹. Après une enquête publique qui se déroula en mai 1911, le plan de l'île Sainte-Hélène fut entériné par une décision du Conseil municipal du 26 juillet 1911⁴¹². Au réseau orthogonal succéda un tracé organique et courbe qui reprenait les tracés des parcelles existantes. (fig. 47 à 49)

Au tournant du siècle la partie est de l'extension n'était quasiment pas construite. Le dessin des rues de 1880 fut abandonné au bout de quelques années au profit d'un urbanisme plus « esthétique », ou plus en accord avec les considérations urbaines du tournant du siècle. En 1897, la partie nord-est de l'extension fut modifiée par l'architecte municipal Ott. Dans une

⁴⁰⁹ Théodore RIEGER, « Johann Karl Ott », in : *Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne*, n° 29, 1997, p. 2925-2926.

⁴¹⁰ *Protokolle... op. cit.*, 1879, p. 34.

⁴¹¹ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 5 avril 1911, « *Bebauungsplan der Heleneninsel* » : « Der bestehende Fluchtlinieplan für die Heleneninsel weist Mißstände auf, deren Beseitigung dringend wünschenswert erscheint. »

⁴¹² Archives de Strasbourg Débat du Conseil municipal, 26 juillet 1911, « *Festsetzung des Bebauungsplanes der Heleneninsel* ».

lettre du 11 janvier 1897 au maire, il justifia sa proposition de modification du plan d'urbanisation en se référant aux grands concours d'aménagement de villes comme Cologne, Munich ou Vienne, à l'approche esthétique du viennois Camilo Sitte dont l'ouvrage parut en 1889, ainsi qu'aux débats de l'association de la santé publique qui avaient fait avancer les réflexions par rapport aux planifications urbaines passées.

Depuis que le Bebauungsplan pour l'extension de Strasbourg a été fixé en 1880, les grandes extensions qui se sont avérées nécessaires dans presque toutes les grandes villes ont conduit à des études approfondies sur les aspects déterminant de l'urbanisme, le transport, l'hygiène et l'angle artistique. Ce sont en particulier les grands concours pour les extensions des villes de Cologne, Munich et Vienne et l'ouvrage révolutionnaire de C. Sitte sur les principes artistiques de la fabrique de la ville [...] qui ont contribué à ce changement⁴¹³.

Il suggéra, entre autres, l'élargissement des chemins existants, voyant dans leurs courbes un avantage certain et un charme pittoresque. « Le fait que ces routes soient en partie courbées est plutôt à considérer comme un avantage, qui procure de ce fait au paysage urbain un caractère décontracté et un charme pittoresque plein de diversités⁴¹⁴. » Il s'inscrivait ainsi, avec sa réflexion et le choix du tracé qu'il souhaitait donner au plan de Strasbourg, dans les débats contemporains des revues spécialisées.

Aux yeux de Ott, il s'agissait essentiellement des terrains situés à l'ouest de l'Aar, délimités au nord et à l'est par la fortification et au sud par l'avenue de la Forêt Noire. Dans son courrier justificatif au maire il aborda un certain nombre de points comme celui du réseau viaire qui ne respectait pas le tracé des parcelles et qui dessinait une forme schématique qui ressemblait aux plans de Karlsruhe entre autres.

⁴¹³ Archives de Strasbourg, 159 MW 122 : Alignement Änderung, lettre du 11 janvier 1897 adressée au maire de Strasbourg, concernant la modification de l'alignement, 13 p., manuscrites : « Seitdem im Jahre 1880 der Bebauungsplan für die Stadterweiterung von Strassburg festgestellt worden ist, gaben die großartigen Erweiterungen welche in fast allen größeren Städten nothwendig geworden sind, zu eingehenden (?) Untersuchungen über die bei dem Städtebau maßgebenden verkehrstechnischen, hygienischen und künstlerischen Gesichtspunkte geführt. Zur besondere haben die großen Wettbewerbe für die Stadterweiterungen von Köln, München und Wien sowie das bahnbrechende Werk von C. Sitte über die künstlerischen Grundsätze des Städtebaues, [...] »

⁴¹⁴ Archives de Strasbourg, 159 MW 122, *ibid.*, « Daß diese Straßen zum Theil in Krümmungen liegen ist eher als ein Vorzug anzusehen, der hierdurch das Stadtbild in ungezwungener Weise an Abweichungen und malerischen Reiz gewinnen wird. »

Le réseau viaire a été conçu sans tenir compte des limites des parcelles individuelles et du tracé des voies publiques existantes, et a ainsi fait l'objet d'une conception purement schématique, qui rappelle le schéma en damier de Mannheim, de Karlsruhe ou de villes nord-américaines⁴¹⁵.

Il proposa également le maintien des chemins publics et des cours d'eau qui formaient des limites des propriétés et qui dessinaient des courbes naturelles qu'il s'agissait de garder, s'inscrivant ainsi dans les projets engagés à peine quelques années plus tôt par Theodor Fischer pour le plan d'extension de Munich. Par ailleurs il critiqua sévèrement les places monumentales disséminées sur le plan dont le rôle ne semblait pas être clair. Soit elles accueillait des grands équipements à l'instar de la place impériale, soit des écoles et églises. Vu leur implantation éloignée, il était prématuré aux yeux de l'architecte municipal d'y planifier et d'y construire de pareils bâtiments. Pour l'aménagement de parcs, leur superficie restait toutefois trop petite⁴¹⁶ :

Même si leur vocation n'a pas été fixée à l'avance, il n'est pas proposé d'aménager ce type de places, prévues au plan de la ville, entourées de rues bruyantes, poussiéreuses et pleines de courants d'air, en espaces verts et de détente, alors que ces places pourraient accueillir des convalescents nécessitant du repos dans un endroit sain. Afin de pouvoir, par leur végétation, procurer visuellement un agréable changement au milieu du monde minéral des maisons et des rues, ces places sont trop grandes et onéreuses, et pour les aménager en parc, elles sont beaucoup trop petites, avançait Ott dans sa lettre au maire en 1897.

Là aussi, il invoqua des exemples étrangers : « Si l'on veut créer de tels espaces de repos au centre-ville, les squares anglais ou le parc Monceau à Paris qui sont situés entre de grands ensembles, mais protégés de la circulation, de la poussière et du bruit peuvent être des

⁴¹⁵ Archives de Strasbourg, 159 MW 122 : *ibid.*, : « Das Straßennetz ist ohne jede Rücksicht auf die Begrenzung der einzelnen Parzellen und auf den Lauf der vorhanden öffentlichen Wege erfolgt und hat infolgedessen eine rein schematische Gestaltung erfahren, welche an die schachbrettartige Muster von Mannheim, Karlsruhe, oder nordamerikanischen Städte erinnert. »

⁴¹⁶ Archives de Strasbourg, 159 MW 122, *ibid.*, « Wenn aber für solche Zwecke nicht im Voraus festgelegt werden sollen, so empfiehlt es sich noch weniger derartige Plätze, wie sie in dem Stadtplane eingetragen sind, umgeben von geräuschvollen, staubigen und zugigen Straßen als Vegetations- und Erholungsplätze anzulegen, der dieselben einen gemäßvollen und gesunden Aufenthalt für Erholungsbedürftige doch erhalten können. Für den Zweck, dem Auge inmitten der Steinmassen der Häuser und Straßen durch ihre Vegetation eine angenehme Abwechslung zu gewähren, sind sie zu groß und kostspielig, und als Parkanlage natürlich wieder viel zu klein. »

modèles d'aménagement de parcs paysagers avec des habitations familiales à proximité immédiate des axes de circulation⁴¹⁷. »

Le nouveau tracé courbe des rues de l'extension fut visible dès 1899 sur les plans strasbourgeois. La grande place rectangulaire située parallèlement à l'allée de la Roberstau où deux larges voies de croisaient en diagonales disparut au profit du *Antwerper* – et *Richard-Wagner-Ring*, aujourd'hui (aujourd'hui boulevard d'Anvers et rue Massenet – allée Richard Wagner – rue d'Ypres), tandis qu'en 1912 fut lancé le concours pour le nouveau quartier de villas, le quartier des XV. Ainsi le plan de 1880 aux rues rigides, s'adoucissait avec des courbes au cours des décennies suivantes, et se laissait imprégner des débats contemporains sur les rues courbes et leur aspect pittoresque et ceux sur les cités-jardins.

Cette réflexion semblait être partagée par d'autres à Strasbourg. Quelques années plus tard, en 1911, le conseiller municipal Emerich, dans l'introduction de son opuscule sur la loi sur la protection de l'aspect local (*Schutz des Ortsbildes*), brossait un tableau contrasté de l'évolution de la façon de construire, qui lui semblait avoir atteint un point bas (*Tiefstand*). Il s'en prenait entre autres aux « techniciens de la circulation, portés aux nues, qui ne voyaient le salut que dans de larges rues, tirées au cordeau, sans aucune saillie, interminables, se coupant à angle droit, et aux places dont les finalités n'ont pas été prise en considération lors de leur construction, en particulier les fameuses places en étoiles⁴¹⁸. » Parmi ceux qui s'engageaient pour promouvoir les « bons exemples », il cita Camillo Sitte, Paul Schultze-Naumburg (1869-1949), théoricien de l'art et à cette période proche de la session munichoise et berlinoise ainsi que du mouvement *Heimatschutz*, plus tard le maire de Hildesheim Gustav Struckmann (1837-1919) et le maire de Bruxelles Buls (1837-1914) très investi dans les questions urbaines, le *geheime Oberbaurat* Josef Stübgen, Karl Henrici et Cornelius Gurlitt (1850-1938) architecte et historien de l'art, entre autres. Il voyait dans cette nouvelle approche de la construction de la ville, « un fort mouvement culturel, une aspiration pour une conception plus artistique de notre vie, qui a des racines communes avec le courant de la protection du patrimoine local (*Heimatschutz*)⁴¹⁹ ».

⁴¹⁷ Archives de Strasbourg, 159 MW 122, *ibid*.

⁴¹⁸ « [...] von dem zur Herrschaft emporgetragenen Verkehrstechniker, der alles Heil sah in den schnurgeraden, jeden größeren Vorsprung ausschließenden, endlosen, sich rechtwinkelig schneidenden, breiten Straßen, in Plätzen, deren verschiedene Zweckbestimmung bei der Anlage nicht berücksichtigt wurde, darunter den berühmten sogenannten Sternplätzen [...] ». Heinrich EMERICH, *op. cit.*, 1911, p. 5.

⁴¹⁹ Heinrich EMERICH, *op. cit.*, 1911, p. 10.

La question de l'hygiène et la Grande Percée

Tandis que la partie est de l'extension qui n'était pas encore bâtie était revue, au sud de la gare, le projet d'aménagement de la place Blanche en place en étoile qui devait reprendre le schéma de la place de la gare, était également abandonné. La ville obtint les terrains militaires au sud de l'hôpital en 1906 et y projeta un nouveau quartier d'habitation et une extension de l'hôpital civil. La première brèche dans l'enceinte faite, un projet d'aménagement à la place des casernes d'Austerlitz fut dessiné et deviendra le futur quartier suisse. (fig. 50 et 51) Ce projet s'inscrivait dans la nouvelle politique urbaine, celle de la lutte contre les logements insalubres. Esquissé dans le projet de Orth en 1878, le projet de percée urbaine ne fut sérieusement envisagé qu'avec l'élection du nouveau maire, Rudolf Schwander en 1906.

L'architecte municipal Carl Ott s'investit tout au long de sa carrière dans la lutte contre l'insalubrité. Lors de la conférence⁴²⁰ qu'il donna lors de la réunion itinérante de l'association des ingénieurs et des architectes (*Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine zu Strassburg*) qui se tint en août 1894 à Strasbourg, il déclara « qu'une des tâches les plus importantes dans un proche avenir, sera une nouvelle construction d'un réseau d'assainissement⁴²¹. » À cette date, la situation qu'il décrivait semblait assez désastreuse, en particulier dans le centre-ville où les canalisations, dont certaines dataient du siècle passé, se déversaient dans les cours d'eau qui passaient dans la ville, l'Ill ou le canal de la Marne au Rhin. A tel point que ces derniers n'avaient plus suffisamment de débit (*Strömung*). L'architecte municipal déplora à cette occasion également la situation désastreuse dans le centre-ville puisque la nouvelle rue périphérique de la fortification devait être 1,80 mètre au-dessus du niveau de l'eau, ce qui rendait presque impossible toute évacuation des eaux usées dans la partie ancienne de la ville⁴²².

En 1891, l'architecte municipal publia un petit fascicule de 72 pages concernant les travaux entrepris afin de moderniser cet aspect longtemps délaissé.

⁴²⁰ Stadtbaurath Karl OTT, « Die bauliche Entwicklung Strassburgs, Auf der Versammlung des Verbandes deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine vorgetragen », in : *Deutsche Bauzeitung*, 28. Jg, N. 71, p. 434-439, 442-448, N.73, 1894, p. 450-452.

⁴²¹ « Eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Zeit wird der zeitgemässe Neubau der Kanalisation sein. », Karl OTT, *op. cit.*, 1894, p. 452.

⁴²² « Dazu kommt, dass aus militärischen Gründen die neuen Wallstrassen nur 1,80 m höher liegen als dieser Normal-Wasserspiegel, so dass die Entwässerung dieser Stadttheile jetzt fast unmöglich ist. », Karl OTT, *op. cit.*, 1894, p. 452.

Qu'il me soit permis de faire remarquer que le système d'assainissement des eaux d'une ville représente, dans une plus grande mesure encore que la distribution de l'eau, un enjeu politique et social de la plus grande signification. La fourniture d'une eau du robinet bonne et abordable est essentielle en matière de propreté, et donc de santé et de bien-être, surtout pour les classes populaires. Ainsi, la mise en place d'un système d'assainissement urbain global sera de nature à améliorer considérablement les conditions de vie de la partie la plus défavorisée de la population⁴²³.

Dans une introduction, il fit un état des lieux à son arrivée au poste d'architecte municipal, puis il développa de façon détaillée, son projet général de canalisation de la ville à la fois pour le centre ancien et pour l'extension. Celui-ci fut soigneusement exposé, en abordant la question du sous-sol (*Untergrund*), l'altitude en surface (*Höhenlage der Oberfläche*) et la profondeur des réseaux d'eau (*Höhenlage der Wasserläufe*), la nappe phréatique, l'emplacement des collecteurs etc. Il accompagna cette publication d'un plan de la ville présentant les réseaux déjà en place et ceux encore à venir. (fig. 53)

Cette question de l'hygiène amorcée par Karl Ott avec la mise en place d'un système de canalisations à la pointe de la modernité dans la vieille ville et dans l'extension fut poursuivie par son successeur, Fritz Beblo (1872-1947).

En effet, la problématique de la salubrité urbaine et des logements surpeuplés était récurrente. Une intervention ponctuelle n'était, pour le maire Rudolf Schwander, plus envisageable suite aux rapports rédigés par la *Wohnungskommission* fondée en 1898⁴²⁴. De plus, le maire souhaite développer les réseaux de transport dans le centre-ville, les canalisations et la desserte en eau courante à tous les immeubles et engagea l'équipe municipale à pousser la réflexion sur l'assainissement d'une partie sud-ouest de l'ellipse insulaire. À cela s'ajoutait le souhait de réaliser une large voie de circulation commerçante allant de la gare jusqu'au

⁴²³ « Es sei gestattet hier darauf hinzuweisen, dass die Entwässerung einer Stadt in fast noch höherem Masse wie die Herstellung einer Wasserleitung, von der grössten sozialpolitischen Bedeutung ist. Wie die Beschaffung guten und billigen Verbrauchswasser für die Reinlichkeit und damit für die Gesundheit und das Wohlbefinden, gerade der unteren Volksklassen von dem grössten Einflusse ist, so wird die Ausführung einer umfassenden Stadtentwässerung die Wohnungsverhältnisse der ärmeren und der ärmsten Theile der Bevölkerung in durchgreifender Weise verbessern. », Karl OTT, *Erläuterungsbericht des Stadtbauraths Ott zu dem Entwurf für die Entwässerung der Stadt Strassburg*, Strassburg : Elsässische Druckerei, 1891, p. 69.

⁴²⁴ Alexander DOMINICUS, *Die Tätigkeit der Kommission gegen die ungesunden Wohnungen in Straßburg*, Straßburg : Vogt, 1901, 23 p.

quartier en plein expansion du Neudorf en passant par la place Kléber⁴²⁵. Ce fut sur ce tracé que s'appuya le projet d'assainissement⁴²⁶.

Le déroulement des opérations fut entièrement pensé par Schwander qui s'appuya sur sa jeune équipe municipale très portée sur les questions sociales. Il décida de ne pas utiliser le droit français sur l'expropriation pour l'intérêt public, alors encore en vigueur à Strasbourg et d'élargir des voies. Vu l'envergure de l'opération qui s'étendait sur près de 1400 mètres, cette option aurait été trop coûteuse. Il se lança alors dans une démarche audacieuse, celle de créer une nouvelle rue passant par le cœur des îlots insalubres.

*Pour mener à bien le projet, il était nécessaire de le garder aussi confidentiel que possible. J'en ai bien entendu avisé divers membres du conseil municipal pour m'assurer de leur consentement. Cependant, je n'ai pas fait prendre de décision par le conseil municipal, car tout le monde aurait alors eu le droit de consulter le registre des décisions prises. Si le projet avait été rendu public de cette manière, nous aurions dû payer des prix tout à fait différents de ceux que nous avons pratiqués en laissant les citoyens dans l'ignorance la plus complète.*⁴²⁷ se justifia-t-il.

Afin d'éviter la spéculation foncière, il fit acheter par un courtier qui œuvrait pour le compte de la ville les immeubles qui se trouvaient sur le tracé de la nouvelle voie. Pour la première étape du projet, près de 135 immeubles furent achetés et quelques 3 460 personnes durent être relogées.

Bien que quasiment l'ensemble des membres du conseil municipal avaient donné leur accord et leur soutien au préalable lors d'entretiens personnels, le maire informa officiellement le conseil municipal lors de la séance du 10 mai 1907. Lors de cette séance, il présenta son projet à l'appui de plans, le tracé de la nouvelle rue, les immeubles déjà achetés et en

⁴²⁵ Archives de Strasbourg, 96 MW 9, Bericht an den Gemeinderat betr. die Durchführung des grossen Strassendurchbruchs, 10 mai 1910.

⁴²⁶ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 10 mai 1907, « Sanierung der Altstadt », discours du maire Schwander, p. 272.

⁴²⁷ « Um das Projekt durchführen zu können, war es nötig, dasselbe möglichst geheim zu halten. Ich habe wohl verschiedenen Mitgliedern des Gemeinderats Mitteilung davon gemacht und mich ihrer Zustimmung versichert. Einen Beschluss des Gemeinderats konnte ich jedoch nicht fassen lassen, weil dann jedermann das Recht gehabt hätte, in das Beschlussregister Einsicht zu nehmen. Wenn aber auf diese Weise das Projekt bekannt geworden wäre, dann müssten wir ganz andere Preise zahlen als so, wo wir die Bürgerschaft in völliger Unkenntnis gelassen haben. », Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 10 mai 1907, « Sanierung der Altstadt », discours du maire Schwander, p. 272-273.

possession de la ville ainsi que les coûts envisagés⁴²⁸. Fin 1909, il signa avec la banque de Mannheim *Süddeutsche Diskonto-Gesellschaft* un contrat qui devait commercialiser les terrains municipaux au nom et avec un mandat de la ville sous la forme de baux emphytéotiques⁴²⁹. Tandis que la ville était en charge de la réalisation de la voirie et de l'aménagement de lignes de tramway pour octobre 1914, les acquéreurs s'engageaient à ce que les constructions fussent terminées à cette même date. Pour les terrains non vendus, la *Süddeutsche Diskonto-Gesellschaft* devait elle-même les bâtir. La *Bauordnung* qui entra en vigueur en 1910 permettait de mieux encadrer les constructions en termes d'occupation des sols, de hauteur des bâtiments, de dimension des ouvertures et des cours intérieures⁴³⁰. L'aspect esthétique des façades était également pris en compte notamment pour préserver l'aspect et le cachet de la vieille ville⁴³¹. (fig. 54 à 56) En effet, avant d'engager les travaux de démolition deux commissions avaient été saisies : la *Kunstkommission*, en charge de recenser les bâtiments à valeur patrimoniale qui se trouvait sur le tracé de la percée ainsi que la *Wohnungskommission*, en charge de dresser un état des lieux des logements et de leur état de salubrité. (fig. 59 et 60) Plus tard, la *Fassadenkommission* fut créée afin de vérifier la conformité esthétique des façades⁴³². Le projet fut réalisé en trois étapes, la première partie allant de l'église St-Pierre-le-Vieux à la place Kléber, la deuxième de la place Kléber à rue des Bouchers (*Metzgergiessen*). La dernière de la rue des Bouchers au port de la porte des Bouchers. La première et la troisième étapes furent commencées en 1910. Les travaux se poursuivirent après la Première guerre mondiale et jusqu'au milieu des années 1960 tout en gardant une continuité notamment dans la hauteur des corniches et les matériaux de façade utilisés⁴³³. (fig. 54)

⁴²⁸ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 10 mai 1907, « Sanierung der Altstadt », discours du maire Schwander, p. 271-277.

⁴²⁹ Stefan FISCH, « Der große Durchbruch durch die Straßburger Altstadt. Ein frühes Beispiel umfassender Stadterneuerung (1907-1957) », in: Gerhard FEHL, Juan RODRIGUEZ-LORES, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995, p. 57-74.

⁴³⁰ *Bauordnung für die Stadt Strassburg, nebst Anlagen*, Strassburg : Druck von du Mont Schauberg, 8. April 1910, 25 p.

⁴³¹ Heinrich EMERICH, *Ortsstatut und die Verordnung zum Schutz des Ortsbildes vom Strassburg* du 23. November 1910, Strassburg : Karl Trübner, 1911.

⁴³² Archives de Strasbourg, 153 MW 592 : *Besondere Bauvorschriften für den neuen Strassenzug* in Strassburg, 9. Juli 1912.

⁴³³ Michaël DARIN, « L'alignement et le percement à Strasbourg », in : METACULT, *Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 379

Une extension de la démarche aux faubourgs

Les faubourgs qui, du XV^e au XVIII^e siècle, étaient bâtis puis détruits au gré des aléas des guerres, connurent un développement sans précédent suite à l'essor industriel du XIX^e. Les premiers travaux d'aménagements des territoires périphériques de la ville concernaient essentiellement des aménagements hydrographiques et des infrastructures à l'échelle supra-municipale : la construction du canal du Rhône au Rhin en 1834 et la construction de celui de la Marne au Rhin en 1853. En 1841 la première gare-terminus fut implantée à Koenigshoffen à l'occasion de l'ouverture de la ligne Strasbourg-Bâle. La fortification fut percée en 1846 pour construire une nouvelle gare plus centrale, rue du Marais-Vert, pour l'inauguration de la ligne Strasbourg-Paris. L'implantation de la gare à Koenigshoffen favorisa l'implantation de nombreuses industries, notamment des brasseries, qui quittaient le centre-ville. (fig. 60)

Ce n'est qu'à partir du milieu du XIX^e siècle que Koenigshoffen et Cronembourg furent cartographiés. Sur les terrasses de Hausbergen, à l'ouest rien n'était bâti. Au nord, Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim formaient de petits noyaux urbains. A l'est, le fort de Kehl avait laissé place à un village et au sud, le Neudorf se densifiait durant la seconde moitié du XIX^e. Comme le souligne Angéla Kerdilès Weiler⁴³⁴, on ne dispose que de très rares représentations de la ville *extra-muros*. Durant la première moitié du XIX^e siècle, on ne relevait pas encore les parcelles de la ville *extra-muros* ; les plans s'arrêtaient net aux fortifications. Il fallut attendre les plans reliefs de 1728 et de 1863 ainsi que du plan de 1861 pour avoir une représentation de la ville et de son contexte *extra-muros* et des habitations, sans toutefois avoir un dessin du parcellaire rural⁴³⁵. Il est à noter que le cadastre napoléonien, établi pour toutes les communes françaises, achevé en 1844 pour Strasbourg, représentait également le parcellaire sur le territoire de la commune. Réparti en sections, il ne permettait que très difficilement un aperçu général. Autour de 1880 on disposait d'une première représentation parcellaire aux abords de la nouvelle fortification⁴³⁶, et en 1894-1895, le

⁴³⁴ Angéla Kerdilès Weiler, *Limites urbaines de Strasbourg, évolution et mutation*, Strasbourg : Publication de la Société Savante d'Alsace, 2005, p. 137 et suivantes.

⁴³⁵ Archives de Strasbourg, 8 PL 55 : Carte des environs de Strasbourg, dressée d'après les renseignements fournis par MM. les ingénieurs des Ponts et Chaussées et par M. l'architecte de la ville, Strasbourg, Vve Berger-Levrault & fils, 1 :20 000.

⁴³⁶ Angéla Kerdilès Weiler identifie un plan de 1880 environ où le parcellaire immédiat est dessiné. Il s'agit du Plan der Stadt Strassburg und ihrer Erweiterung, Strassburg, lith. Schultz et Cie. s.d. (environ 1880), 1 : 5 000, localisé aux Archives de Strasbourg.

cadastre napoléonien fut actualisé par les autorités allemandes. Ces plans d'arpentage servirent de base pour les *Bebauungspläne*, les plans d'aménagement et d'urbanisation.

Jusqu'au déclassement des fortifications après la Première guerre mondiale, les faubourgs étaient soumis aux servitudes de la fortification⁴³⁷. Ainsi, à la nouvelle enceinte de 1880 s'ajoutait un glacis et des rayons de servitudes appelé *Festungsrayon*⁴³⁸. Ces servitudes vont marquer durablement le paysage et l'évolution des faubourgs strasbourgeois jusqu'à la Première guerre mondiale. La loi appelée *Rayongesetz* définissait un périmètre précis de servitude : la première zone de rayon à partir de la fortification s'étendait sur une profondeur de 600 m⁴³⁹ où toute construction était interdite, la deuxième zone s'étendait sur 375 m au-delà des limites de la première zone⁴⁴⁰, dans laquelle tous les édifices devaient être en structure légère, afin de pouvoir être rapidement démolis. La dernière zone qui se déployait sur une distance de 1275 m⁴⁴¹ depuis la fortification, autorisait les constructions « en dur », après soumission préalable aux autorités militaires. (fig. 62 et 63)

Le tracé des zones de rayon, normalement équidistant à la fortification, comme le préconisait la loi, ne l'était pas systématiquement dans les faits. L'urbanisation existante fut prise en compte, et tout particulièrement les industries qui étaient exclues du périmètre de servitude. C'était par exemple le cas pour l'industrie brassicole Prieur et Freysz à Koenigshoffen⁴⁴². Les nouvelles demandes de construction dans les zones de servitude furent soumises à l'autorisation de la Commission des rayons (*Rayonkommission*).

Les autorités militaires exigeaient de la municipalité l'établissement d'un plan d'aménagement (*Bebauungsplan*) des faubourgs qui devait leur être soumis préalablement. Les plans établis par la ville répondaient donc aux exigences militaires en termes de largeur et d'emplacement des voies de circulation, d'aménagement de jardins de devant (*Vorgärten*)⁴⁴³.

⁴³⁷ Hélène ANTONI, « Servitudes militaires et développement urbain : quelles continuités entre les régimes français et allemands » in : *METACULT, Cahier de recherche 1*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 23-29.

⁴³⁸ « Gesetz betreffend die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen » (*Rayongesetz*), *Deutsches Reichsgesetzblatt*, vol. 1871, n° 51, p. 459-471.

⁴³⁹ *Rayongesetz*, 1871, § 4.

⁴⁴⁰ *Ibid.*, §. 5.

⁴⁴¹ *Ibid.*, §. 6.

⁴⁴² BNUS : M carte 959, Übersichtskarte der Gemarkung Strassburg, Königshofen-Kronenburg, Blatt X, Katastervermessung vom Jahre 1896.

⁴⁴³ On retrouve ces discussions lors des débats du Conseil municipal entre 1902 et 1904 pour les faubourgs ouest, Cronembourg, Koenigshoffen et la Montagne-Verte.

Avec la loi locale du 21 mai 1879⁴⁴⁴, les propriétaires des nouveaux quartiers furent astreints au respect des alignements même lorsque les rues n'étaient pas encore construites. Cette loi, établie en premier lieu pour les constructions de l'extension, s'appliquait également aux faubourgs en plein essor. Ce n'est pourtant que 20 ans après l'édiction de la loi que la Ville vit la nécessité d'établir un premier *Bebauungsplan* pour le quartier du Neudorf, faubourg sud de Strasbourg, qui se développa à partir des années 1890. Il fut établi avant celui des faubourgs ouest en 1896⁴⁴⁵. C'était le faubourg qui se densifiait le plus rapidement. Sa population tripla quasiment en 20 ans en passant de 7 400 à 19 000 habitants en 1900⁴⁴⁶. Les équipements et infrastructures se développaient rapidement notamment avec la gare du Neudorf située à la jonction de la rue de Colmar et de l'avenue Jean-Jaurès qui fut mis en service en 1892. La ligne de chemin de fer Strasbourg-Kehl qui traversait le faubourg de part en part sur le tracé actuel de l'avenue Jean-Jaurès fut déplacée au sud entre 1906 et 1910 et marqua ainsi la limite du faubourg au sud. Pour l'établissement du *Bebauungsplan* des faubourgs ouest (Cronenbourg, Koenigshoffen, Montagne Verte), en 1902, les impératifs militaires semblaient démesurés. Lors de l'enquête publique pour le *Bebauungsplan* des faubourgs qui s'était tenue du 3 au 16 décembre 1902⁴⁴⁷, de nombreuses objections avaient été émises concernant ces impératifs qu'il s'agisse de la largeur des rues jugée excessive, ou des *Vorgärten* de 4 à 6 m de profondeur dont l'utilité était contestée et qui engendraient des surcoûts de construction. Néanmoins, le plan fut signé en août 1903 par le *Bezirkspräsident* et fut actualisé dès l'année suivante⁴⁴⁸. (fig. 61)

Avec le règlement de construction de 1910, la répartition des activités par zones sur le territoire urbain fut introduite. Ce règlement prévoyait des prescriptions concernant entre autres l'affectation des terrains, la densité du bâti et les hauteurs des constructions. Dans un article de la *Deutsche Bauzeitung* de 1910 Josef Stübgen commenta cette nouvelle *Bauordnung* :

⁴⁴⁴ *Gesetz betreffend die Beschränkung der Baufreiheit in den neuen Stadtteilen Strassburgs*, 21 mai 1879, celle-ci est étendue aux faubourgs avec la loi du 6 janvier 1892.

⁴⁴⁵ Archives de Strasbourg, 876 W 62 : *Bebauungsplan von Neudorf*. Plan de Ott, 1896 et 1906.

⁴⁴⁶ Archives de Strasbourg (dir.), *Neudorf, nouveau village, nouvelle ville*, Strasbourg : Archives de Strasbourg, 2007, p. 41. (catalogue d'exposition)

⁴⁴⁷ Dont le résultat est présenté lors de la séance du Conseil municipal du 6 juin 1903 « Festsetzung des Babauungsplans für Kronenburg, Königshofen, Grüneberg. Bericht der II. Kommission ».

⁴⁴⁸ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal du 10 mai 1904 : « Abänderung des Bebauungsplanes von Kronenburg und Königshofen », voir aussi Shahram HOSSEINABADI « Neudorf : urbanisation d'un village 1 et 2 » in : *Metacult, cahiers de recherche 3 et 4*, p. 34-41 et p. 40-46.

À peine six ans après l'adoption de la Bauordnung de 1904, la municipalité de Strasbourg a décidé de mettre en place un nouveau règlement de construction qui respecte le principe communément admis du zonage (Staffelung), en plus du mode de construction ouvert et semi-ouvert facilitant l'édification de petites maisons, tout en tenant compte dans la mesure du possible, de considérations hygiéniques et artistico-esthétiques⁴⁴⁹.

La nouvelle direction et les nouvelles méthodes de planification établies par Karl Ott introduisaient une pratique du territoire à l'échelle du quartier qui marqua fortement l'aménagement des faubourgs. Vus dans leur globalité, au-delà des noyaux urbains le long de quelques axes structurants, la planification et l'aménagement de ces faubourgs englobait ainsi tout le territoire limitrophe de la ville. La méthode restait assez similaire à celle développée à l'extension urbaine. Pour accompagner le développement, des équipements publics (églises, écoles et plus tard bains) sont rapidement construits, dès les années 1890, avant même, dans certains cas, l'établissement de *Bebauungspläne*.

c) Une nouvelle démarche dans l'aménagement urbain introduite par Fritz Beblo : le recours aux concours

Au-delà, l'objectif est celui d'une politique du logement social. Nous voulons créer un certain nombre de logements sains dans des conditions esthétiques et hygiéniques irréprochables⁴⁵⁰.

Tels furent des mots de Heinrich Emerich lorsqu'il introduisit la question du contrat avec la société *Eigenheimbaugesellschaft* pour l'aménagement du quartier du Conseil des XV en

⁴⁴⁹ « Kaum sechs Jahre nach dem Erlaß der Bauordnung von 1904 hat das Bürgermeisteramt der Stadt Straßburg sich entschloßen, eine neue Bauordnung aufzustellen die dem heute fast allgemein angewandten Grundsatz der Staffelung befolgt, neben der geschlossenen auch die offenen und halboffenen Bauweise vorsieht, die Errichtung kleiner Häuser erleichtert, sowie den Hygienisch und künstlerisch-ästhetischen Rücksichten nach Möglichkeit tragen soll », Josef Stübßen, « Zur neuen Bauordnung für die Stadt Strassburg i. E. », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 63, 44. Jg., p. 494.

⁴⁵⁰ « Der weitere Zweck aber ist ein wohnungspolitischer und sozialer. Wir wollen eine Anzahl gesunder Wohnungen schaffen in einer hygienisch und ästhetisch einwandfreien Bauweise », Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, 29 septembre 1911, « Ausschließung des Fünfzehnerwörtgeländes als Villenviertel. Abschließung des Vertrages mit der Eigenheimbaugesellschaft », p. 690.

1911. Les questions de l'hygiène et de l'esthétique étaient depuis le tournant du siècle au cœur des débats des professionnels. A cela s'ajoutait l'usage du concours d'architecture et d'urbanisme de manière plus courante à Strasbourg. Bien qu'on dénombrait plusieurs concours d'architecture, notamment pour les bâtiments publics autour de la place impériale ou encore les églises (Université 1876, *Landesausschuss* 1886, église Saint Paul 1892, église Saint Maurice 1895, etc.), l'appel au concours semble bien plus important après 1900. Ainsi on pouvait citer le concours pour l'aménagement du Stockfeld (1909), plusieurs concours pour l'aménagement de la Grande percée, dont le concours pour les Magasins Modernes (1912), pour la place Kléber (1910), pour la place du Vieux-Marché-aux-Vins (1912), pour la reconstruction de l'église Sainte-Madeleine (1910) etc.

La pratique du concours était essentiellement utilisée pour l'architecture publique, et s'étendait aux plans de quartiers voire même de villes entières comme ce fut le cas à Munich en 1893. On distinguait deux types de concours : le concours d'idées et le concours pour des réalisations. La première option était, largement utilisée pour les aménagements urbains et permettait ainsi de récolter des idées que l'équipe municipale allait mettre en œuvre ou adapter. L'utilisation récurrente des concours permettait aussi de donner une plus ample audience aux projets, c'est-à-dire d'attirer des architectes et des professionnels et mêmes des spécialistes de renom à l'échelle nationale et ainsi de favoriser la circulation des idées. Un grand nombre des concours strasbourgeois furent publiés dans les revues spécialisées telles que *Deutsche Bauzeitung*, *Der Städtebau*, *Schweizerische Bauzeitung* ou encore *Zentralblatt der Bauverwaltung*. Ainsi les projets strasbourgeois furent aussi largement publiés que ceux de Hambourg, Stuttgart ou Dresde. (annexe IV.2)

Ce qui apparaissait à Strasbourg comme une nouveauté au début du XXe siècle semblait pourtant une pratique courante dans les villes de l'empire au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. En 1868, l'association des architectes berlinois (*Architekten-Verein zu Berlin*) publia une charte concernant la procédure de mise en concurrence publique⁴⁵¹ en matière d'architecture qui fut actualisée en 1879⁴⁵² puis en 1911⁴⁵³. Elle s'appuyait elle-même sur une

⁴⁵¹ « Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen. Als vorlage für die XV. Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure zu Hamburg aufgestellt durch den Architekten-Verein zu Berlin », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 35, 2. Jg., 1868, p. 367-369.

⁴⁵² « Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen. », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 80, 13. Jg., 1879, p. 409.

⁴⁵³ « Verbesserung der Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben », in: *Deutsche Bauzeitung*, N.2, 45. Jg., 1911, p. 22-23.

proposition prise par l'association des architectes de Hambourg (*XV. Versammlung der deutschen Architekten und Ingenieure in Hamburg, 1864*). Cette démarche et cette proposition émanait des associations professionnelles et non des municipalités qui organisaient ces concours. Dans cette charte, l'association émettait des recommandations et des propositions dont certaines sont encore suivies de nos jours. Ainsi on note par exemple que :

- le jury devait comporter principalement des professionnels du bâtiment ;
- les membres du jury devaient être cités dans l'énoncé du concours, et renoncer à toute participation à ce même concours ;
- les projets soumis devaient être présentés publiquement en principe après la décision du jury ;
- le programme du concours ne devait pas demander plus de travaux de dessins et de calcul que nécessaires pour la bonne compréhension du projet et les échelles des plans devaient être clairement indiqués ;
- le programme du concours devait faire savoir si le coût de la construction était une information donnée à titre indicatif ou impératif ;
- les projets primés n'étaient la propriété du maître d'ouvrage que s'ils étaient mis en œuvre dans le cadre du concours.

En 1908, les terrains situés au lieu-dit *Fünftehnerwörth*, entre le canal de la Marne au Rhin et l'Orangerie, furent acquis dans l'optique d'y construire un lotissement. A cet endroit, un programme de près de 250 maisons était prévu pour reloger en partie les personnes déplacées lors de l'opération de la Grande Percée au centre-ville⁴⁵⁴. Forte de son expérience de collaboration avec des entreprises privées pour la construction et le financement de la Grande Percée, dans le centre-ville, la municipalité fit appel à la société *Eigenheim Baugesellschaft für Deutschland* de Francfort-sur-le-Main⁴⁵⁵. Tandis que la municipalité prenait en charge la

⁴⁵⁴ Au sujet de la Grande Percée de Strasbourg voir :

Stefan FISCH, « Der Straßburger 'große Durchbruch' (1907-1957). Kontinuität und Brüche in Architektur, Städtebau und Verwaltungspraxis zwischen deutscher und französischer Zeit », in : Christoph CORNELIEBEN, Stefan FISCH, Annette MAAS, *Grenzstadt Straßburg : Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St-Ingbert : Röhrig Universitätsverlag, 1997, p. 105-204,

Attention Travaux : 1910 : de la Grande Percée au Stockfeld, (Exposition du 5 février au 18 juin 2010, Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg), Laurence PERRY (dir.), Strasbourg, Archives de la Ville de Strasbourg, 2010, 63 p.

Michael Darin, « La Grande Percée de Strasbourg », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p.104-112.

⁴⁵⁵ Marie POTTECHER, *op. cit.*, 2017, p. 224.

viabilisation des terrains, la société était responsable du plan de lotissement, des maisons et de la vente des terrains⁴⁵⁶. Le plan du lotissement donna lieu à un concours en mars 1912 : 26 projets furent présentés à la municipalité⁴⁵⁷. Le jury était composé de personnalités locales telles que le *Stadtbaurat* Beblo, le *Beigeordneter Stadtbaudirektor* Eisenlohr, le *Beigeordneter* Emerich et le *Rechnungsrat* Moeller. D'autres personnalités furent invitées : le professeur d'architecture Hugo Eberhardt (1874-1954) de Offenbach, le *Stadtbaurat* Hans Graessel (1860-1939) de Munich et le *Geheimer Regierungsrat* Hermann Muthesius (1861-1929) de Berlin. Le premier prix fut remporté par l'architecte Joseph Müller, tandis que le deuxième fut décerné à Eduard Schimpf et le troisième aux candidats Vetterlein, Olbricht et Nadler et Gilgenmann⁴⁵⁸. Ce furent toutefois les architectes Detert et Ballenstedt qui avaient soumis leur projet hors concours qui furent chargés de la réalisation du plan d'ensemble. (fig. 64 et 65) En plus du règlement de lotissement, les projets furent soumis à la *Kunstkommission* (commission des arts) conformément à la loi sur la protection de l'aspect local (*Gesetz zum Schutz des Ortsbildes*) du 7 novembre 1910. Ainsi, la forme et les matériaux de toiture devaient être homogènes et l'utilisation de la tuile *Biberschwanz* (en queue de castor) était à privilégier tandis que la brique rouge était à proscrire. Les commerces étaient à regrouper dans le lotissement et les axes de circulation principaux devaient être bordés d'arbres⁴⁵⁹. A la veille de la Première guerre mondiale, seuls quelque 50 permis de construire étaient déposés. La construction du lotissement fut ralentie durant la guerre et ce n'est qu'à la fin des années 1920 qu'il fut entièrement bâti. La portée de ce projet urbain semblait d'importance puisque la revue *Der Städtebau* y consacra un article illustré en 1912 (fig. 66) et la ville présenta ce lotissement lors de l'exposition internationale urbaine de Lyon en 1914⁴⁶⁰.

Dans le contexte des concours, le rôle des associations professionnelles était prédominant. Les comptes-rendus des débats du conseil municipal des villes étudiées et tout particulièrement Strasbourg qui en proposa beaucoup autour des années 1910, ne firent pas état de remarques concernant le déroulement des concours, comme l'impartialité du jury, l'égalité des concurrents ou encore de la présentation des résultats à l'opinion publique. Ainsi, lors du

⁴⁵⁶ Suite à la faillite d'une société affiliée, le contrat avec la *Eigenheim Baugesellschaft für Deutschland* est dénoncé en novembre 1912 et la ville mène seule le projet à bout.

⁴⁵⁷ Archives de Strasbourg, 159 MW 15 : Wettbewerb Fünfzehnerwörth.

⁴⁵⁸ Hermann EHLGÖTZ, « Landhausviertel 'Fünfzehnerwörth' der Stadt Strassburg im Elsass », in : *Der Städtebau*, IX, 1912, p. 136-138, et Archives de Strasbourg, 159 MW 15 : détails du compte rendu de la séance du jury de sélection.

⁴⁵⁹ On en retrouve certains points dans l'article de Ehlgötz, op. cit., 1912, p. 137.

⁴⁶⁰ Archives de Strasbourg, 151 MW 97, catalogue de l'exposition internationale urbaine de Lyon, 1914-1915.

concours pour le *Kaufhaus Modern* au centre-ville, dans le cadre de la Grande Percée, un appel à projets dans les deux pays fut lancé. La situation fut sans issue suite aux délibérations du jury franco-allemand, et les prix furent équitablement répartis entre les ressortissants des deux pays. « L'invitation au concours fut aussi paritaire et salomonienne que la composition du jury et la décision de ce dernier⁴⁶¹. » Finalement un nouveau concours fut organisé, et le projet des architectes locaux Berninger & Kraft fut retenu.

3) Le plan d'extension de Strasbourg dans le contexte du début de la discipline de planification urbaine en Allemagne

a) *Le plan de Strasbourg de 1880, une influence française ?*

Bien que conçue dans un contexte de changement politique et national, la décision d'étendre la ville de Strasbourg s'intégrait dans une continuité de réflexion qui datait de la première moitié du XIX^e siècle. Le discours accompagnant le projet réalisé cherchait à s'appuyer, comme on a pu le voir, sur des projets passés. Toutefois, l'idée même d'une extension, validée par les autorités berlinoises et présentée comme une vitrine de la modernité urbaine germanique, mettait mal à l'aise une partie de l'opinion publique locale.

Le dessin du plan d'extension fut, pour une grande part, conditionné par les nouveaux contours des fortifications militaires. Ce phénomène se retrouvait dans d'autres villes d'Allemagne, comme à Mayence ou Cologne entre 1870 et 1880⁴⁶². Dans son ouvrage *Der Städtebau*, Josef Stübgen souligna l'influence française du plan strasbourgeois.

La restructuration vigoureuse et l'extension méthodique de la capitale française semble servir de modèle puissant en France et en Belgique. Des axes résolus, aussi

⁴⁶¹ « So paritätisch und salomonisch wie die Einladung zum Wettbewerb und die Zusammensetzung des Preisgerichtes waren, so salomonisch war auch die Entscheidung des letzteren. », A. HOFMANN, « Bauliches der letzten Zeit aus Elsass-Lothringen », in: *Deutsche Bauzeitung* 1919, N.27, 53. Jg., p. 140.

⁴⁶² Anthony SUTCLIFFE, *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France 1780-1914*, Oxford : Blackwell, 1981, p. 9-46.

bien des radiales, des diagonales ou de ceinture, des vues panoramiques, de riches décors floraux, des sens de circulation clairs se rejoignant en des carrefours en forme d'étoile : ce sont bien les caractéristiques principales du plan de Paris. La parenté avec le plan d'extension de Strasbourg, tout comme les nouveaux quartiers de Bruxelles, Liège ou Anvers est indéniable⁴⁶³.

Comme le souligne Hartmut Frank⁴⁶⁴, alors que Orth était d'origine berlinoise, son projet défendait bien plus que celui de Conrath une conception de l'urbanisme qui s'inspirait des préceptes parisiens.

Josef Stübben se fit le relai de ces opinions dans son compte rendu de l'exposition universelle de 1878 et son récit de voyage à Paris où il releva en particulier l'aménagement des rues de Paris et la place des monuments⁴⁶⁵. Il organisa son récit en trois chapitres : les rues de Paris selon leur aspect esthétique, les rues de Paris selon leur aspect constructif, les autres travaux publics.

Toutefois, Strasbourg ne représentait pas un exemple unique dans la sphère allemande. À cette période, et avant même la parution de l'ouvrage de Josef Stübben en 1890, l'inspiration française, ou plutôt haussmannienne, restait vivace. Ainsi le plan Hobrecht de Berlin publié en 1862 ou celui de Kreyssig pour Mayence en 1869 présentaient tous deux des places en étoile et des voies radiales linéaires qui traversaient le territoire urbain.

⁴⁶³ « Der energische Umbau und die planmäßige Erweiterung der französischen Hauptstadt scheint zunächst in Frankreich und Belgien als wirksamstes Vorbild gedient zu haben. Entschiedene Radial-, Diagonal-, Ringstraßen, lange gerade Fernsichten, reicher gärtnerischer Schmuck, klare Verkehrsrichtungen und Zusammenfassung derselben in Knotenpunkten, die häufig als Sternplätze ausgebildet sind – das sind wohl die Hauptkennzeichen der Pariser Stadtplanes. Die Verwandtschaft mit der Straßburger Stadterweiterung, wie mit den neuen Stadtteilen von Brüssel, Lüttich und Antwerpen ist nicht zu verkennen. », Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, IV, Bd. 9, Stuttgart : Kröner Verlag, 1907, p. 292.

⁴⁶⁴ Hartmut FRANK, « La naissance d'une nouvelle discipline : le plan d'extension strasbourgeois de 1880 et l'urbanisme en Allemagne », in : *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 226.

⁴⁶⁵ Josef STÜBBEN, *Paris im Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung, Reisebericht*, Berlin : Verlag von Ernst & Korn, 1879, p. 2.

b) *L'influence de Reinhard Baumeister*

L'influence de Reinhard Baumeister à Strasbourg fut bien plus forte que dans les villes précitées, et il était très présent par son implication personnelle et ses contributions lors des débats de la commission des experts de septembre 1878, sans oublier ses nombreuses publications.

Les considérations exposées dans son ouvrage *Stadterweiterungen...* relevaient principalement d'aspects techniques (réseaux d'eau, aménagement des voies et circulation de tramways), de questions réglementaires (police du bâtiment, alignement, mesures d'hygiène et de prévention des incendies) d'aspects économiques (expropriations, remboursements, financement de l'aménagement des voies, mise en application du plan d'extension). Lors de la commission des experts en 1878, le professeur de Karlsruhe s'impliqua particulièrement dans la question de l'emplacement du port, et faisait partie de la commission restreinte qui étudia la question. Il imposa notamment l'idée de séparer les installations portuaires du trafic local et du trafic de transit. En ce qui concerne l'aménagement de la place impériale, il se prononça pour le projet de Conrath, dont il jugea judicieuse l'articulation entre la place impériale et l'axe menant à l'université. Enfin, il incita le maire à établir un règlement, économique et surtout pratique pour une bonne mise en œuvre du plan. Dans son article publié dans la *Deutsche Bauzeitung* un mois avant que ne siègea la commission d'experts pour l'extension de la ville, il présentait les trois projets de Hermann Eggert, August Orth et Jean-Geoffroy Conrath⁴⁶⁶. Après y avoir rapidement expliqué le contexte il y présenta les trois propositions et semblait distribuer les bons et mauvais points à chacun des projets. Ainsi parlant de l'aménagement de la place impériale, il exposa son point de vue ainsi :

Chez Orth, l'emplacement de la place impériale ne nous semble pas très heureux. De l'idée de base de prolonger en ligne droite l'axe de la place Broglie, a été créé un espace qui forme des angles aigus avec toutes les rues qui y débouchent et, si ces

⁴⁶⁶ Reinhard BAUMEISTER, « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 68, 70, 12. Jg., 1878, p. 343-347, p. 356-357. (article publié le 24 août 1878, la commission pour la ville de Strasbourg siègea du 23 au 28 septembre 1878)

*dernières sont en partie symétriques à l'axe de la place, il en résulte néanmoins des pâtés de maisons assez maladroits [...]*⁴⁶⁷.

Tandis qu'il critiquait vivement la proposition de Orth, celle de Conrath est ainsi commenté :

*Par contre, c'est sûrement une heureuse trouvaille de Conrath que de mettre à plat l'axe de l'université qui coupe, comme par hasard à angle droit, la ligne à vol d'oiseau qui relie la porte de Schiltigheim à la cathédrale*⁴⁶⁸.

Cet article publié un mois avant la commission avait-il eu une influence sur les débats qui ont eu lieu à Strasbourg en présence des autorités municipales et militaires ? En tout état de cause, il montre que les membres de la commission disposaient d'un temps raisonnable pour étudier les projets.

Dans son ouvrage, le professeur de Karlsruhe préconisait la séparation spatiale des activités dès la conception d'un plan d'extension. Pour lui la ville devait s'organiser en trois grandes zones : la première pour l'industrie et le commerce de gros, avec des ateliers, des magasins de stockage mais aussi des habitations sur place pour les salariés, la deuxième regroupait tous les commerces de détail, les artisans et leurs habitations reliés au réseau de transport, la troisième regroupait des habitations pour tous types de résidents⁴⁶⁹.

La répartition organisationnelle du plan d'extension, avec le centre ancien comme secteur de commerce, l'extension destiné à l'habitat et les industries repoussées aux sud et à l'est, pour

⁴⁶⁷ « Minder glücklich dünkt uns bei Orth die Anlage des Kaiserplatzes. Aus der Grundidee, die Axe des Broglie-Platzes geradlinig zu verlängern, ist ein Raum entstanden, welcher mit sämtlichen einmündenden Straßen spitze Winkel bildet und, wenn letztere auch z. Th. symmetrisch zur Platzaxe angeordnet sind, doch ziemlich ungeschickte Häuserblöcke ergibt [...]. », Reinhard BAUMEISTER, « Die Stadterweiterung von Strassburg », *op. cit.*, 1878, p. 346.

⁴⁶⁸ « Dagegen ist es sicherlich ein glücklicher Griff Conrath's, den rechten Winkel zu Grunde zu legen, welchen zufällig die Universitätsaxe und die Luftlinie zwischen Schiltigheimer Thor und Münsterthurm mit einander einschließen. », Reinhard BAUMEISTER, « Die Stadterweiterung von Strassburg », *op. cit.*, 1878, p. 346

⁴⁶⁹ « Wenn wir dabei ein Bild der Zukunft entwerfen, so möchten in der Hauptsache drei Abtheilungen zu unterscheiden sein. Die erste umfasse Großindustrie und Großhandel, vorzugsweise Gewerbeplätze, Fabriken und Speicher, aber auch wohl Wohnungen der darin beschäftigten Arbeiter, Angestellten und selbst der Fabrikherren ; die zweite alle Geschäfte, welche den unmittelbaren Verkehr mit dem Publikum fordern und zugleich diejenigen Wohnungen, welche mit dem Geschäftslokal vereinigt sein müssen (Kleingewerbe und Kleinhandel) ; die dritte Wohnungen, deren Eigenthümer keinen Beruf haben, oder demselben außerhalb der Wohnungen nachgehen, Leute in allerei Vermögensumständen (Rentiers, Beamten, Kaufleute, Fabrikherren, Geschäftsgehülfen und Arbeiter). », Reinhard BAUMEISTER, *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin : Ernst & Korn, 1876, p. 80 et suivantes.

certaines comme le port, au-delà de l'enceinte de la ville, répondait complètement aux préconisations du professeur de Karlsruhe.

Par ailleurs de nombreux bâtiments publics donnaient des points de vue au débouché de voies, cela aussi comme le préconisait Baumeister, qui s'inspirait toutefois des principes baroques présents à Paris. C'était en particulier le cas pour les deux églises Saint-Pierre-le-Jeune ou Saint Paul. Toutefois, l'emplacement de ces deux églises fut modifié et ne figura pas sur le plan établi par Conrath en 1880. Ainsi, le plan d'extension répondait sur de nombreux points aux concepts de Baumeister publiés quatre ans plus tôt.

c) La réception du plan après 1880

Josef Stübgen n'était pas présent lors des débats sur l'extension de Strasbourg en 1878. Sa carrière, fulgurante et brillante, ne commençait qu'avec le concours pour l'extension de Cologne qu'il gagna avec Karl Henrici en 1878. Les experts invités à Strasbourg avaient une renommée déjà solidement établie.

Baumeister, avec son ouvrage *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, paru à peine deux ans avant, était le seul à avoir formalisé les problématiques relatives à l'extension urbaine. Kreyssig réalisa, en tant qu'architecte municipal, l'extension de Mayence dans un contexte semblable à Strasbourg.

L'*Oberingenieur* Meyer de Hambourg avait entrepris des travaux dans le sud de la ville pour y construire le quartier d'entrepôts du port, la *Speicherstadt*. Von Leins, quant à lui n'était pas investi dans un projet urbain, toutefois il avait projeté de nombreux édifices publics pour le roi de Wurtemberg.

Pour Stübgen, le plan d'extension de Strasbourg, modifié et validé par des experts reconnus, était un modèle dont il se servit pour son projet de Cologne.

Le projet d'extension strasbourgeois de 1880 fut par la suite alternativement critiqué par les français qui y voyaient l'expression de l'arbitraire prussien et sa soif de reconnaissance, et par les allemands qui, au tournant du siècle, y voyaient une rigueur trop haussmannienne et un

manque cruel de romantisme nationaliste⁴⁷⁰. Le changement d'idéal qui se produisit au tournant du siècle en Allemagne, était dans le domaine de l'urbanisme, essentiellement dû à la parution de l'ouvrage de Camillo Sitte en 1889, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*.

d) *Après 1900, les expositions*

Bien qu'il fût rapidement modifié par le successeur de Conrath, Karl Ott, le modèle de Strasbourg perdit en considération auprès des professionnels. Dans le compte rendu de l'exposition des villes allemandes de 1903 à Dresde⁴⁷¹, le plan n'était déjà plus présenté dans sa totalité. Seul un aspect était cité, de façon plutôt négativement :

Le pont de l'Université (actuellement pont d'Auvergne) forme un maillon d'un grand axe qui mène du Palais de l'Empereur au Palais universitaire, sans donner une impression d'ensemble homogène. Tout le quartier est conçu pour donner une impression de grandeur et cet objectif est atteint à plusieurs endroits au sens des bâtiments parisien du Second Empire. On n'a pas laissé d'espace à l'atmosphère allemande plus conviviale et à une sensibilité humaine plus intime⁴⁷².

Dans le chapitre *Der deutsche Städtebau* issu des actes de l'exposition des villes allemandes de Dresde de 1903, Cornelius Gurlitt retraça les grandes tendances de l'évolution de l'aménagement urbain et remarqua que, jusqu'aux années 1870, la référence était Paris, avec la percée urbaine et les boulevards, créés sous Colbert et Haussmann et imités à Vienne, qui

⁴⁷⁰ Hartmut FRANK, « La naissance d'une nouvelle discipline : le plan d'extension strasbourgeois de 1880 et l'urbanisme en Allemagne », in : *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 219-228.

⁴⁷¹ *Die deutsche Städte-Ausstellung*. 128 villes participent à cet événement. L'exposition a eu lieu à l'emplacement du *Grosser Garten*. Organisé en plusieurs divisions thématiques : circulation, réseau des eaux, construction de ponts, extensions de villes etc. voir « Die deutsche Städte-Ausstellung in Dresden 1903 » in : *Schweizerische Bauzeitung*, N. 22, 41/42 Jg. 1903, p. 245-246, 257-258.

⁴⁷² « So bildet die Universitätsbrücke ein Glied einer großen Achse, die vom Kaiserpalast zum Kollegiengebäude, ohne zu einer großen, einheitlichen Gesamtwirkung zu führen. Der ganze Stadteil ist auf Größe gestimmt, und erreicht diese an mehreren Stellen im Sinne der Pariser Bauten des zweiten Kaiserreichs. Der dem Deutschen näher liegenden Stimmung auf Gemütlichkeit und menschlichem Empfinden sich inniger nähernden Traulichkeit ist kein Raum gegeben. », Robert WUTTKE (dir.), *Die Deutschen Städte, geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städte-Ausstellung zu Dresden 1903*, Leipzig : Friedrich Brandstätter, 2 vol. 1904, p. 34-35.

« comptaient au XIXe siècle comme les rues idéales d'une ville mondiale et le sont dans une certaine mesure encore aujourd'hui⁴⁷³. » Il évoqua les percées dans le tissu ancien des villes et cite les exemples de Lyon, Toulouse, Londres, Bruxelles, Rome, en constatant que dans aucune ville allemande on s'était attaqué de façon aussi déterminée au tissu ancien⁴⁷⁴. A Darmstadt ou à Halle les percées dans la ville ancienne ont été faites avec de nombreux virages et « si l'on avait renoncé à davantage de lignes droites, on aurait pu sauvegarder plus de vues pittoresques⁴⁷⁵ », constate-il en comparant les opérations françaises et allemandes. Un agrandissement de rue dans la vieille ville détruit plus qu'elle ne sert, et il ajouta « que l'idée qu'une belle rue doit être droite avec des murs parallèles ne devrait plus nulle part être la référence ». Le maire de Francfort, Franz Adickes (1846-1915) avait même qualifié, en 1898, de barbare le fait de vouloir intervenir avec une règle dans le plan de la vieille ville. Ce qui était une caractéristique de la modernité urbaine, la fluidité du transport par des axes de communication efficaces défendu par Reinhard Baumeister, était remis en question au tournant du siècle par une nouvelle génération de professionnels. Dans le même esprit, une autre critique sévère était faite à l'encontre de la place en étoile : « d'abord elles se ressemblent presque toutes, et l'esthétique de la ville ne consiste pas à voir plusieurs fois de suite le même tableau mais d'avoir des perceptions variées.⁴⁷⁶ »

À l'exposition internationale de Lyon en 1914⁴⁷⁷, la municipalité strasbourgeoise décida de présenter des projets urbains qui venaient d'être réalisés ou qui étaient en cours d'exécution. Il s'agit là de la première exposition internationale urbaine qui eut lieu en France, s'inspirant de l'exposition de 1903 qui s'était tenue à Dresde en Allemagne⁴⁷⁸. Organisée par l'administration municipale de Lyon, elle avait pour but de faire connaître tous les progrès dans les domaines de la gestion municipale, de l'hygiène et des institutions sociales. Strasbourg trouva sa place dans le pavillon des nations étrangères⁴⁷⁹. Contacté par le comité organisateur de Lyon, le maire Rudolf Schwander s'enquit rapidement de la participation

⁴⁷³ « In beiden Fällen hatte Paris den Vortritt. Wien ahmte zunächst nur die Ringstrasse nach, die schon unter Colbert durchgeführt worden war: die Boulevard von Paris galten im 19. Jahrhundert als die idealen Strassen einer Weltstadt – und sie sind es in gewisser Beziehung noch heute! », Cornelius GURLITT, in Robert WUTTKE (dir.), 1904, *op.cit.*, p. 23.

⁴⁷⁴ *Ibid.*, p. 24.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, p. 25.

⁴⁷⁶ *Ibid.*, p. 35.

⁴⁷⁷ Du 1^e mai au 1^e novembre 1914.

⁴⁷⁸ Marie-Anne PRIVAT-SAVIGNY (dir.), *Lyon, centre du monde ! L'exposition internationale urbaine de 1914*, Fage-Editions, Musée Gadagne, 2013, p. 27.

⁴⁷⁹ « L'exposition internationale de Lyon en 1914 » <http://www.patrimoine-lyon.org/traditions-lyonnaises/l-exposition-internationale-de-lyon-en-1914> (consulté le 26.03.2018)

d'autres villes allemandes. En effet, l'Allemagne n'avait pas participé à l'exposition universelle de 1889 de Paris, la guerre de 1870 étant encore trop proche dans les esprits. Après 1900, les relations diplomatiques entre les deux pays s'étaient provisoirement détendues, de sorte que l'Allemagne et donc Strasbourg, participèrent à l'exposition lyonnaise⁴⁸⁰.

Y furent présentés : des plans de la ville à plusieurs échelles, plusieurs projets d'urbanisation tels que le plan du Stockfeld, des plans et des photos du projet d'aménagement du Conseil des XV, le projet de cité-jardin de la Meinau. Les aménagements dans le domaine des grands équipements et de l'hygiène furent également mis en avant. Ainsi on trouvait un mur complet dédié au réseau de canalisations, de la construction des ponts, de l'épuration de l'eau et du tramway ainsi que du nouveau port. Les interventions dans le centre-ville, la restauration de la cathédrale et d'autres projets architecturaux furent également présentés. Citons ici les plans et maquettes de différents projets d'écoles et des bains municipaux, une maquette de 7 m de haut de la cathédrale, ainsi que deux maquettes de la Grande Percée⁴⁸¹. (fig. 67 et 68)

Dans son manuel paru en 1920, le même Cornelius Gurlitt⁴⁸², issu de la seconde génération de spécialistes, ne mentionna pas l'exemple de Strasbourg, qui n'était plus, il est vrai, une ville allemande.

e) Conclusion

Strasbourg a bénéficié d'un ensemble de circonstances favorables qui a contribué à la mise en œuvre d'un plan d'extension ambitieux, et faisait même partie des premières villes allemandes aux côtés de Mayence, de Berlin et de Cologne à faire l'objet d'un tel plan. C'était la capitale choisie d'une nouvelle région appelée *Reichsland Elsass-Lothringen* qui venait d'être annexée par le jeune empire allemand. A ce titre, il fallait qu'elle soit dotée rapidement de tous les attributs d'une capitale en termes de bâtiments publics et de lieux de pouvoir. Elle devait

⁴⁸⁰ Laurence PERRY, « Quand Strasbourg s'expose... » in : *Rétro d'expos. Quarante ans d'expositions Strasbourg 1895-1935*, Barr : Le Verger éditeur, 2017, p. 123-124.

⁴⁸¹ Archives de Strasbourg : 843 W 90. Plans et élévations de l'aménagement de l'espace d'exposition dédié à Strasbourg lors de l'exposition internationale de Lyon en 1914. Strasbourg est placée entre Mulhouse et Hanovre.

⁴⁸² Cornelius GURLITT, *Handbuch des Städtebaus*, Berlin : Der Zirkel Architekturverlag GmbH, 1920, 464 p.

également être la vitrine de la puissance allemande face à la France vaincue et face à une opinion publique qui était loin d'être acquise à l'idée d'être devenue une province allemande.

Il fallait également convaincre au sein de l'Empire, en particulier la population des fonctionnaires allemands, de la modernité, de l'attractivité et des bonnes conditions d'hébergement qu'offrait Strasbourg. La nouvelle université, l'agrandissement de l'hôpital civil et le vaste ensemble résidentiel au nord de la vieille ville allaient dans ce sens. Autre circonstance qui joua en faveur du plan d'extension : le pouvoir militaire, avec toute l'autorité qu'il pouvait avoir à l'époque, était dès le départ fortement intéressé par la question et était disposé à démanteler l'enceinte fortifiée. Finalement, ce sont les pouvoirs publics qui furent à l'initiative et qui, avec un peu d'autoritarisme et beaucoup de diplomatie, avaient guidé et organisé cette extension. Les pouvoirs publics disposaient pour ce faire d'un relai efficace en la personne du maire de fonction Otto Back dont les talents de négociateur et de médiateur avaient contribué fortement à la réussite de l'opération.

Le débat autour de l'extension se situait dans un contexte particulier, celui de la naissance du *Städtebau*, une discipline qui cherchait à maîtriser et à encadrer la forte croissance urbaine de l'époque. Le père fondateur de cette discipline, Reinhard Baumeister, qui venait de publier son ouvrage de référence sur les extensions urbaines, avait personnellement participé aux travaux de la commission d'experts que le maire Back avait réunie pour valider le plan d'extension. Cette commission comportait également d'autres experts de renom, sans qu'aucun texte ne prescrivît ce type de démarche qui semblait être usuelle dans les villes allemandes. Ces interventions assuraient également au projet strasbourgeois une visibilité et une notoriété dans la presse professionnelle. Après l'adoption du plan d'extension de la ville, il fallait encadrer juridiquement l'activité sur les chantiers de construction et les relations avec les propriétaires. En Alsace-Lorraine, un certain nombre de textes hérités de la gouvernance française furent maintenus en vigueur pour des raisons politiques, pour ne pas braquer l'opinion publique et contribuer ainsi à un processus plus progressif d'intégration dans l'Empire allemand. Cette réglementation hybride complexifiait et ralentissait cependant les prises de décision dans la mesure où les nouveaux textes s'attaquaient à des principes jugés fondamentaux, comme la liberté de bâtir, ou le droit de propriété.

C'est ainsi qu'il fallût une bonne douzaine d'années pour que le *Landesausschuss* moins francophile adoptât, en 1892, une nouvelle *Bauordnung* dans laquelle l'influence française était moins marquée. Au fil des années et suite à l'arrivée de fonctionnaires et de militaires

d'outre-Rhin et au renouvellement des générations, de nombreux aspects de la vie publique et de l'organisation de la société rapprochaient progressivement Strasbourg du monde des villes allemandes.

Le plan d'extension de Strasbourg illustre l'évolution de la discipline du *Städtebau* à la fin du XIXe et au début du XXe siècle en Allemagne. D'abord marquée par l'influence d'une conception urbaine parisienne, la référence passée par Berlin était revisitée à Strasbourg, qui accueillait les premières idées d'organisation fonctionnelle du territoire et l'apparition du mouvement pittoresque.

Partie 3 : Les extensions des autres villes d'Alsace

Strasbourg avait fait appel à des personnalités extérieures, reconnues dans le domaine de l'aménagement des extensions. Pour assurer la réalisation et la mise en place de façon efficace des décisions prises, les maires successifs embauchèrent des techniciens qualifiés à même de mener à bien ces missions.

En Alsace, d'autres villes importantes, Mulhouse et Colmar, firent l'objet de projets d'extension urbaine au tournant du siècle en s'inspirant de cette première expérience dans le *Reichsland*. Mulhouse engagea la réflexion dès le début des années 1890 tandis que Colmar, après de longues réflexions sur une nouvelle réglementation, mit en place son plan d'extension en 1900. Les projets de ces villes, bien qu'initiés de longues années après Strasbourg, reprenaient cependant un mode opératoire inspiré par l'exemple strasbourgeois. À la demande du *Bezirkspräsident* du Haut-Rhin, les villes firent appel à des experts extérieurs à leurs services afin de bénéficier de conseils et parfois même de la conception des plans d'extension.

Afin d'interroger plus précisément le rôle de modèle de Strasbourg ainsi que celui des experts consultés, l'analyse se concentre ici sur le processus de mise en œuvre de l'extension dans les autres villes alsaciennes.

IX. Le plan d'extension de Mulhouse (1895) : l'intervention de Stübben

1) Des projets précurseurs

Afin de comprendre l'importance du plan d'extension de Mulhouse, mais aussi le rôle qu'y joua Josef Stübben, il est nécessaire de faire un retour sur la situation politique et historique, au moment où la ville de Mulhouse passe sous le giron allemand. Tout au long du XIXe siècle et jusqu'à la guerre franco-prussienne, la ville de Mulhouse a connu un essor démographique régulier dû à l'attractivité des grandes industries qui s'y étaient implantées. La population passa de 13 000 habitants en 1830 à 52 900 en 1873.

À l'extérieur de la ville, en 1820, les propriétaires d'usines, lancèrent le projet d'un nouveau quartier à proximité de la porte de Bâle qui s'organisait autour d'un jardin triangulaire. Hôtels particuliers et bâtiments publics (bâtiment de la Bourse, Chambre de commerce et le siège de la Société industrielle) furent implantés dans un espace qui sera dénommé le « Nouveau quartier ». Conçu par les jeunes architectes strasbourgeois Félix Fries (1800-1859)⁴⁸³ et Jean-Geoffroy Stotz (1799-1831) le quartier d'affaires et d'habitation de la haute bourgeoisie mulhousienne se développait le long de six rues radiales donnant sur la porte de Bâle. (fig. 69) La réalisation de ce quartier fut le point de départ des nouveaux aménagements en lien avec l'expansion industrielle, à l'extérieur du noyau historique de la ville. En 1841, juste à côté, fut inaugurée la gare qui reliait Mulhouse à Strasbourg et Bâle.

Cette élite de *Herrenfabrikanten* contribua à fournir les cadres politiques et économiques de la ville pendant une grande partie du XIXe siècle⁴⁸⁴. Les anciennes familles bourgeoises de la

⁴⁸³ Après des études à l'École des beaux-arts de Paris, Félix Fries retourne en Alsace où il réalise avec Jean-Geoffroy Stotz le Nouveau quartier à Mulhouse entre 1826 et 1829. Il réalise de nombreuses stations ferroviaires sur la ligne Strasbourg-Bâle et en 1832 il est nommé au poste d'architecte de la ville de Strasbourg. Voir aussi Georges FOESSEL, « Auguste Frédéric Félix Fries », in : *Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne*, vol. 12, p. 1050.

⁴⁸⁴ Au sujet du développement de Mulhouse pendant la période entre la Révolution française et l'Annexion au Reich allemand, voir André HECKENDORN, *Mulhouse, L'esprit d'une ville*, Pontarlier : éditions du Belvédère, 2013, p. 99-171.

citée parmi lesquelles on trouvait les Mieg, les Koechlin et les Dollfuss, se transmettaient les affaires de la cité de génération en génération tout au long du XIXe siècle.

Devenue française en 1798, la ville de Mulhouse dut adopter la réglementation nationale. En 1807, suite aux réformes napoléoniennes, une loi introduisit le cadastre parcellaire en France⁴⁸⁵. Un *Recueil méthodique* paru en 1811, rassemblait les instructions techniques et juridiques afin d'établir le plan cadastral que chaque commune était tenue d'avoir. Il devait comprendre un plan général de la commune au 1/10 000e ou au 1/15 000e avec la division de la commune en sections, un plan parcellaire pour chaque section au 1/250e, un registre des sections dans lequel étaient recensées toutes les parcelles et une matrice cadastrale (ou état des propriétés), celle-ci étant mise à jour en permanence⁴⁸⁶. À Mulhouse, le premier cadastre de la sorte fut établi suite à l'injonction du préfet en 1826⁴⁸⁷, puis actualisé en 1846 et en 1860. Cette dernière version resta en vigueur jusqu'en 1899⁴⁸⁸ bien que la loi du 31 mars 1884 ait refondu entièrement la législation du cadastre en Alsace-Lorraine⁴⁸⁹. Essentiellement établis pour des raisons fiscales, les plans cadastraux permettent un suivi précis du développement de la ville.

Tout comme Strasbourg, Mulhouse adopta les dispositions du décret sur les rues de Paris du 26 mars 1852⁴⁹⁰, sans toutefois approfondir le règlement ou établir un plan d'aménagement de la ville pour le compléter⁴⁹¹. Seuls quelques éléments ponctuels furent débattus au Conseil municipal en particulier concernant les nouvelles constructions, les travaux d'entretien et le rapport à l'alignement. Le décret sur les rues de Paris fut adopté par d'autres villes d'Alsace-

⁴⁸⁵ Loi de finances du 15 septembre 1807 instaurant le cadastre dit « napoléonien ».

⁴⁸⁶ Voir Antoine HERBRECHT, « Le cadastre aux Archives municipales de Mulhouse. La série GIII Aa », in : *Annuaire historique de Mulhouse*, N. 21, 2010, p. 151-158. Et du même auteur « Les documents cadastraux », in : *Annuaire historique de Mulhouse*, 1989, p. 15-38.

⁴⁸⁷ Archives de Mulhouse, NC 172, plan cadastral et matrices datés de 1831.

⁴⁸⁸ Archives de Mulhouse, GIII Bb 38 et 39, matrices GIII Aa 17 à 27.

⁴⁸⁹ Voir ROTH, *Die neue Gebäudesteuer in Elsass-Lothringen*, 1895, p. 662, <http://www.jstor.org/stable/40904630> (consulté le 27.07.2018)

« Durch das Gesetz vom 31. März 1884, welches eine allgemeine Erneuerung des Grundsteuerkatasters für Elsass-Lothringen anordnet, war auch Revision und Ausgleichung der Grundsteuerreinbeträge, sowohl für Gebäude als für Grundstücke, in Aussicht genommen worden. Nach § 25 dieses Gesetzes sollte dieselbe im Anschluss an die Katastererneuerung erfolgen, da, wie die Begründung ausführt, es erst nach Aufstellung der neuen Kataster möglich sein werde, [...] ».

⁴⁹⁰ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 57, le décret sur les rues de Paris du 26 mars 1852 est étendu à Mulhouse le 21 janvier 1853, à Metz le 2 juin 1853, à Strasbourg le 26 juin 1854 et à Colmar le 27 décembre 1862.

⁴⁹¹ Concernant l'adoption du décret parisien à Strasbourg, voir le chapitre « les projets annonciateurs » de Strasbourg.

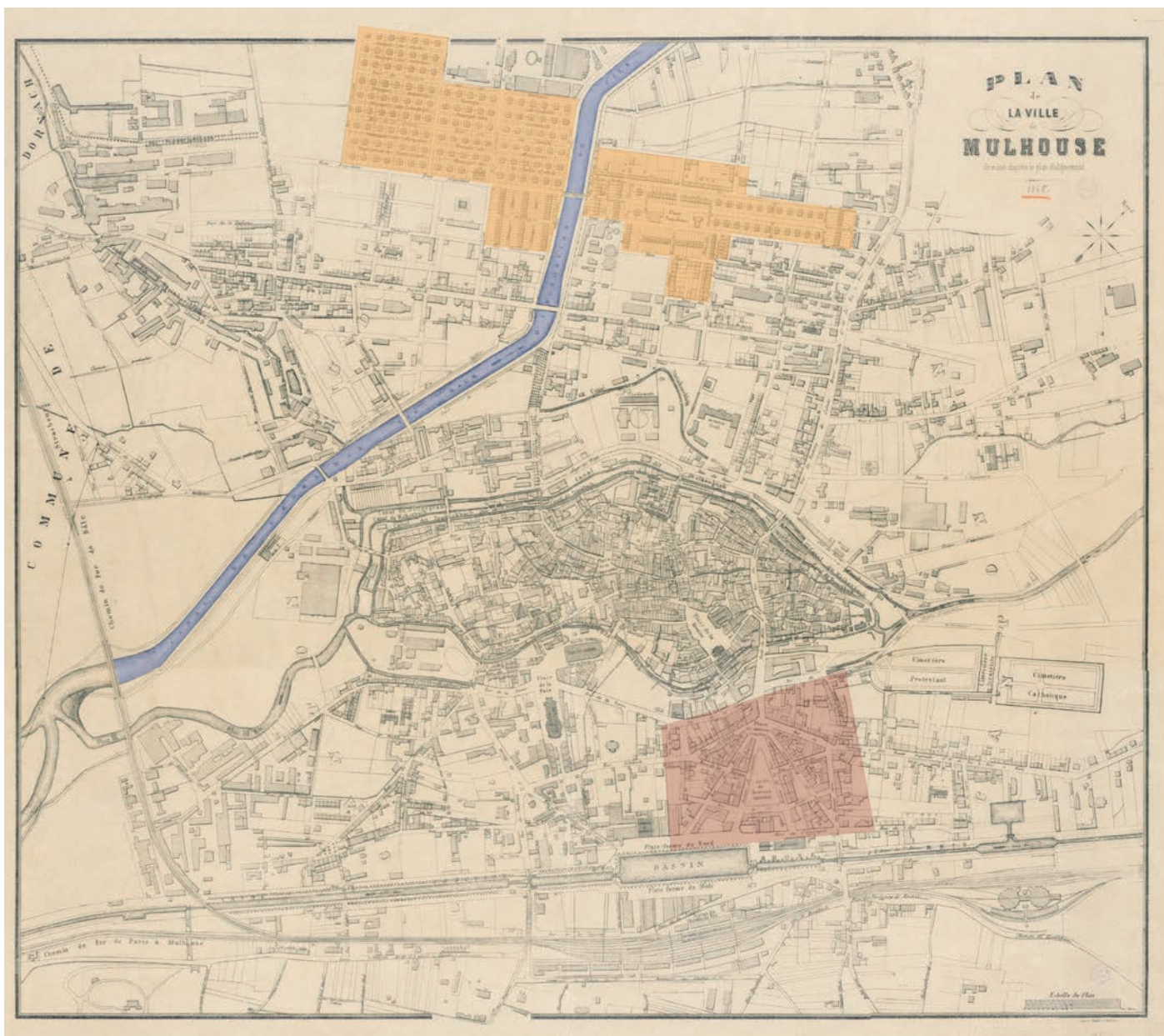
Lorraine : Strasbourg, Metz et Colmar⁴⁹². Tandis que Metz et Strasbourg améliorèrent et complétèrent ce nouvel outil réglementaire⁴⁹³, Mulhouse se contenta de le reprendre sans modification significative.

Le projet d'assainissement et la réalisation d'un canal de décharge des eaux de l'Ill, réalisé entre 1848 et 1852, mit fin aux inondations et rendit un vaste territoire constructible au nord-ouest de la ville. Celui-ci fut dédié à la construction de logements ouvriers, (planche 3) pour des raisons qui n'étaient pas seulement philanthropiques. Assurer un logement convenable aux ouvriers en particulier pendant les mauvaises saisons, permettait au patron-employeur de s'assurer de la fidélité et d'un bon état de santé d'une main-d'œuvre qualifiée. Les premières idées furent lancées par André Koechlin (1789-1875) et Jean Zuber (fils) (1799-1853) dans les années 1840. La construction massive de maisons commença en 1853. Elle se poursuivit en plusieurs étapes jusqu'à la fin du XIXe siècle. Le premier projet comportait 320 logements construits sur huit hectares. Il ne fut réalisé que partiellement, car les loyers étaient trop cher pour les ouvriers. Toutefois sur les cinq hectares construits, les maisons étaient situées « entre cour et jardin ». Un deuxième projet vit rapidement le jour et comprenait 660 logements. À la veille de la guerre franco-prussienne, le projet n'était pas complètement achevé et se poursuivait par une troisième phase de construction entre 1876 et 1897 avec 383 logements. Onze hectares furent ainsi quadrillés de maisons individuelles, soit environ 900 maisons au total, de part et d'autre du canal de dérivation sur un plan orthogonal. Le premier modèle de maisons comportait un jardinet et se présentait sous la forme de maisons en bande. Le second modèle, qui comprenait le plus grand nombre de maisons se présentait par groupe de quatre maisons accolées avec deux murs mitoyens et deux façades donnant sur le jardin⁴⁹⁴. (fig. 70) Chaque maison disposait d'une cave, d'un cellier, d'une cuisine, d'une grande pièce et de trois chambres à l'étage. À cela s'ajoutait des chambres garnies pour les ouvriers célibataires,

⁴⁹² Archives Départementales du Bas-Rhin (ADBR), A1 25-152, p. 36, l'arrêté général (*Generalerlass*) concernant la police à Metz le 1^{er} décembre 1857 : « Considérant qu'un certain nombre d'arrêtés relatifs à la police n'ont pas été publiés depuis longtemps et sont pour ainsi dire tombés dans l'oubli ; Considérant, d'autre part, que plusieurs des restrictions réglementaires en cette matière se trouvent éparses dans des arrêtés ou ordonnances intervenus à différentes dates, il en résulte une confusion fâcheuse pour le public et pour les fonctionnaires chargés d'en faire l'application. », cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 57.

⁴⁹³ Strasbourg publia le 6 mai 1856 un règlement urbain de 57 paragraphes et le maire de Metz publia le 1^{er} décembre 1857 un arrêté général sur la police où les chapitres I et II sont consacrés à la police de la construction.

⁴⁹⁴ André STUDER, « Historique de la cité ouvrière », Base numérique du Patrimoine d'Alsace, publié en octobre 2010, consulté le 27.07.2018, http://www.crdp-strasbourg.fr/data/patrimoine-industriel/mulhouse-19/cite_ouvriere.php?parent=25



Au nord, la cité-ouvrière (orange), canal de dérivation (bleu) et au sud, le Nouveau quartier (rouge). Fond de plan: *Plan d'alignement de la ville de Mulhouse*, 1868, BibMM B 157

une salle d'asile, un local de consultations et de soins gratuits pour les malades, des bains, un lavoir, ainsi qu'une boulangerie, un restaurant et un magasin qui proposaient des tarifs réduits⁴⁹⁵. Ces derniers éléments étaient initialement prévus autour d'une place centrale.

La réalisation de logements ouvriers « en masse » eut une influence et une importance bien au-delà des groupes de manufacturiers alsaciens⁴⁹⁶. Elle fut considérée comme l'une des premières de ce type en Europe⁴⁹⁷. La dynamique économique de Mulhouse, les industries de pointe, la fonderie, la mécanique, l'industrie drapière et d'impression sur tissu mais aussi des domaines tout à fait neufs et innovants tels que la chimie et les colorants faisaient de la ville une cité particulièrement attractive alors pour le pouvoir allemand. Toutes les tentatives des grands industriels pour éviter l'annexion de la ville, auprès de Bismarck lui-même et des autorités françaises échouèrent. Les industriels mulhousiens craignaient de perdre le marché français et les industriels allemands ne voyaient pas d'un bon œil la nouvelle concurrence alsacienne, réputée pour sa performance. Les édiles de la ville obtinrent des mesures douanières pour l'exportation des produits manufacturés vers la France. La méfiance vis à vis des autorités allemandes et l'espoir d'un retour à la France restèrent vivaces de nombreuses années après l'annexion, au point que les édiles-entrepreneurs envoyèrent jusqu'à la fin du siècle, des députés protestataires au *Reichstag*. Cependant, en dehors des réalisations en faveur de l'habitat privé, les autorités mulhousiennes ne firent pas preuve d'un dynamisme particulier en matière de planification urbaine. Comment les modifications de l'environnement culturel et réglementaire eurent-elles un impact sur le visage urbain de la ville ainsi que sur les rapports sociaux après 1870 ?

⁴⁹⁵ Georges LIVET, Raymond OBERLÉ, *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours*, Strasbourg : éditions des Dernières nouvelles d'Alsace, 1977, p. 225.

⁴⁹⁶ Émile MULLER et Émile CACHEUX, *Les habitations ouvrières en tous pays*, Paris : Baudry, 1889, p. 213 (2^e édition).

⁴⁹⁷ Stéphane JONAS, *Mulhouse et ses cités ouvrières : perspective historique, 1840-1918 : quatre-vingts ans d'histoire urbaine et sociale du logement ouvrier d'origine industrielle*, Strasbourg : Oberlin, 2003, 391 p.

2) Le rôle moteur de Strasbourg dans la législation sur la réglementation de bâtir

Dans un premier temps, la continuité fut assurée par le maire Jean Mieg-Koechlin (1819-1904), issu de la grande bourgeoisie mulhousienne de l'industrie, qui resta maire de 1872 à 1887. Pendant les années qui suivirent l'annexion, il tenta d'assurer la transition avec la gouvernance de la ville avant la guerre. Alors qu'au début le Conseil municipal était essentiellement constitué du patriciat protestant, les catholiques s'imposèrent de plus en plus avec les chanoines Cetty et Winterer en tête de file. Pendant le mandat de Jean Mieg-Koechlin, ils récupérèrent 6 sièges supplémentaires au Conseil municipal et leur influence passa ainsi de 5 à 11 élus. Cet arrangement politico-religieux recouvrait en effet un compromis de classe qu'il n'était plus possible d'ignorer. Le parti politique des candidats catholiques recrutait dans la classe moyenne inférieure des artisans, des ouvriers et des commerçants⁴⁹⁸. Cet équilibre politique fut toutefois ébranlé en 1887 avec les élections au *Reichstag*. Jean Mieg-Koechlin, fort de sa position de maire, se lança comme candidat contre l'attitude protestataire des députés d'Alsace-Lorraine notamment Auguste Lalance, libéral-protestataire et les sociaux-démocrates Schmitt et Hinckel, dont il était persuadé que la politique menait à l'impasse⁴⁹⁹. Il fut vaincu à Mulhouse et démissionna de son mandat municipal la même année⁵⁰⁰. Un maire nommé, *Bürgermeisterei-Verwalter*, Carl Hack (1846-1905, maire de 1887 à 1901) lui succéda en juin de la même année⁵⁰¹.

C'est sous le mandat de Jean Mieg-Koechlin que les premières infrastructures et équipements publics modernes virent le jour : la construction de l'école de chimie (1876), les travaux de distribution de l'eau de la Doller (1881), la création d'une station de pompage (1885) et la première ligne de tramway (1882). Ces réalisations restaient des interventions ponctuelles et la ville ne disposait pas d'une vision d'ensemble de son développement, ni d'un point de vue

⁴⁹⁸ Georges LIVET, Raymond OBERLÉ, *op.cit.*, 1977, p. 282.

⁴⁹⁹ En 1887, le mouvement protestataire est fort, en particulier à Mulhouse, et motivé par un retour à la « mère patrie » imminent. Cette situation influence beaucoup les décisions municipales, peu importe le côté politique duquel elles proviennent. A cette date, le ministre de la Guerre, le général Georges Boulanger organise des espionnages dans les provinces annexées dans le but de reconquérir ces territoires. Un nouveau conflit est évité de justesse.

⁵⁰⁰ Pierre DOLIVET, *Carl Hack. Mulhousien d'Outre-Rhin, maire de Mulhouse de 1887 à 1901 : face à un monde en mutation*, Mulhouse : AZ Impr., 2011, p. 17.

⁵⁰¹ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal du 2 juin 1887, lecture de l'arrêté du *Bezirkspräsident* du 14 mai 1887 de la nomination de Carl Hack en tant que *Bürgermeisterei-Verwalter*.

social, ni d'un point de vue urbain. Néanmoins, la mise en place d'une *Bauordnung* fut rapidement engagée.

Les fonds d'archives restent incomplets et une restitution du processus de réflexion de la municipalité, les éventuels échanges et correspondances ne sont pas disponibles⁵⁰². La nouvelle *Bauordnung* de 1882 s'appuyait sur le modèle de la *Bauordnung* de Colmar de 1878. Celle-ci s'inspirait elle-même du modèle berlinois. D'autres aspects étaient issus du modèle français comme le décret sur les rues de Paris du 26 mars 1852, étendu à Mulhouse le 21 janvier 1853, dont la continuité était clairement lisible. On retrouvait ainsi les mêmes articles concernant la numérotation des immeubles (§10), la construction des cheminées (§33) et leur entretien (§34). Cependant, la question de la restriction des libertés de bâtir ne semblait pas se poser⁵⁰³. Alors que les nouvelles dispositions de la *Bauordnung* devaient assurer un progrès dans les normes de construction, les conseils et préceptes concernant les restrictions à la liberté de construction dans l'intérêt de la santé publique ne sont pas prises en compte. Dans le texte de Mulhouse, certains points restèrent lacunaires, par exemple en matière de hauteur admissible des bâtiments mais globalement le projet était entièrement conforme aux règlements de Colmar, à part une disposition sur l'aménagement obligatoire des cours intérieures.

Lorsque le projet fut déposé auprès du *Bezirkspräsident* le 17 janvier 1882, le *Regierungs- und Baurat* du *Bezirk*, responsable de l'expertise du document ne fit pas état d'une opposition formelle. Son avis portait surtout sur « le contenu peu pertinent et peu limpide » et proposait de ce fait à la municipalité de s'orienter vers la *normale Bau-Ordnung* rédigée par Reinhard Baumeister en 1878⁵⁰⁴. Après quelques changements minimes, la nouvelle *Bauordnung* de Mulhouse entra en vigueur le 1^{er} juin 1882. Le *Polizeidirektor* de la ville de Mulhouse se justifia ainsi :

⁵⁰² Ce constat est également fait par Rolf WITTENBROCK dans la publication de son travail de thèse, *op. cit.*, 1989, p. 180, note 60.

⁵⁰³ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 181.

⁵⁰⁴ Archives Départementales du Haut-Rhin (ADHR) 9754, lettre du *Bezirkspräsident* au *Polizeidirektor* de Mulhouse, du 28 janvier 1882. Il accompagne sa lettre de la *normale Bau-Ordnung* et d'une expertise du *Regierungs- und Baurath* Walloth du 24 janvier 1882, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 182.

La normale Bau-Ordnung ne nous avait pas été communiquée et elle nous était restée inconnue jusqu'ici. Mais ses dispositions sont à présent largement prises en compte. Une réorganisation de la réglementation actuelle selon le schéma la normale Bau-Ordnung aurait nécessité un bouleversement complet des procédures de travail,

et il ajouta que la *Bauordnung* de Baumeister ne correspondait pas à la situation locale⁵⁰⁵. Était-ce une critique aux autorités supérieures pour le manque d'aide en amont à la rédaction d'un pareil document ? La même année, la municipalité se dota d'un service de police du bâtiment et d'une commission d'alignement, nécessaire à l'application de la nouvelle réglementation.

Lors de sa dernière réunion, la Commission d'alignement a exprimé le désir de voir attacher au bureau de la voirie un employé spécial qui, sous la direction et la surveillance de [l'architecte voyer] M. Mosmann, serait chargé de revoir l'ancien plan d'alignement, d'étudier les améliorations qu'il conviendrait d'y apporter et surtout de préparer, pour les terrains non bâtis, les données qui devront servir de guide à la municipalité pour créer les rues nouvelles réclamées par les besoins de la circulation⁵⁰⁶.

3) Carl Hack, un maire-administrateur pour Mulhouse, de nouvelles considérations urbaines

Technicien non élu à la tête de la municipalité mulhousienne, Carl Hack naquit à Mannheim en 1848. Il fit des études de philosophie et de droit à l'université de Munich et entra en 1867 dans la fonction publique bavaroise. Il obtint en 1870 son *Staatsexamen* (l'équivalent d'un diplôme d'État pour la fonction publique). Après un bref séjour aux services statistiques de la

⁵⁰⁵ « Die normale Bau-Ordnung war hierher früher nicht mitgeteilt und hier unbekannt. Deren Bestimmungen sind jetzt vielfach berücksichtigt. Eine Neuauflistung der vorliegenden Verordnung nach dem Schema der normale Bau-Ordnung hätte eine vollständige Umwälzung der gemachten Arbeit erfordert. », *Ibid.* lettre du *Polizeidirektor* au *Bezirkspräsident* du 6 mai 1882, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 182.

⁵⁰⁶ Archives de Mulhouse, DI AL 1881-1895, débat du Conseil municipal de Mulhouse, 28 juillet 1882 (non paginé – rédigé en français).

ville de Munich, Hack fut nommé en 1872 *Kreisdirektor* à Mulhouse et en 1878 il fut nommé *Regierungsassessor* à la présidence de Strasbourg. Deux ans plus tard il fut nommé au poste de *Kreisdirektor* à Château-Salins puis à Guebwiller. En 1887, il remplaça Jean Mieg-Koechlin à la mairie de Mulhouse où il devint *Bürgermeisterei-Verwalter*, maire administrateur. Sa formation de juriste le rendit rapidement attentif à la nécessité d'avoir un cadre juridique solide qui permettait une planification d'envergure pour la ville. Tout laissait à supposer que sa formation et son expérience faisaient de lui un candidat idéal pour remplir les fonctions de ce poste aux yeux des autorités du *Reichsland*.

Dès 1888, Hack avait contacté d'autres villes d'Alsace-Lorraine, afin de créer une synergie et une réflexion commune pour la réalisation d'une nouvelle réglementation. À l'appel de la municipalité colmarienne lancée la même année, il était le seul maire à avoir répondu favorablement à la demande de l'application de la loi spéciale de 1879 de Strasbourg aux autres villes d'Alsace-Lorraine. Metz répondit à cette occasion qu'elle ne voyait pas l'utilité d'une telle démarche, disposant de toute façon d'une enceinte qui empêchait tout développement à l'extérieur de celle-ci⁵⁰⁷. Sélestat ne semblait pas voir d'intérêt dans cette affaire : la ville disposait de grandes réserves foncières. Le nouveau *Bürgermeisterei-Verwalter* de Mulhouse toutefois souhaitait établir de nouveaux plans d'alignement, ce dont il fit part au maire de Colmar en novembre 1888 :

*Des plans d'alignement sont en cours d'élaboration par le service de construction de la ville, dans la mesure où ils font toujours défaut dans certaines parties de la ville, et une modification de la législation donnera bientôt à ce travail préparatoire la nécessaire force exécutoire*⁵⁰⁸.

La terminologie du « plan d'alignement » laisse interrogateur dans ce contexte d'agrandissement de la ville et de sa planification. Hack faisait-il ici référence à plan d'alignement en sous-entendant « plan de la ville » ? S'agissait-il de reprendre des outils existants pour en faire un *Bebauungsplan* ?

⁵⁰⁷ Archives de Colmar, 26-O-3, lettres du 26 novembre 1888 et du 6 décembre 1888.

⁵⁰⁸ « Es werden zur Zeit bei dem hiesigen Stadtbauamt Aligmentpläne entworfen, soweit sie noch für einzelne Stadtteile fehlen, und eine Änderung der Gesetzgebung würde diesen Vorarbeiten alsbald die absolut gebotene Grundlage der Vollziehbarkeit verleihen. », Archives de Colmar, 26-O-3 : lettre du maire Hack au maire de Colmar du 24 novembre 1888, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 147.

Bien que Hack réitéra en 1890 auprès de son homologue de Colmar son souhait de déposer une demande collective au *Landesausschuss*⁵⁰⁹, il fallut attendre que la municipalité strasbourgeoise prenne l'initiative de l'élaboration d'un nouveau texte sur la restriction des libertés de bâtir avec une motion permettant aux autres villes du *Reichsland* d'en bénéficier. Une réelle action des *Mittelstädte*, des villes moyennes du *Reichsland*, ne se concrétisa pas. Aussi, lorsque la *Gesetz, betreffend die Beschränkung der Baufreiheit*, du 6 janvier 1892 de Strasbourg fut adoptée et fut applicable aux autres villes d'Alsace-Lorraine, Mulhouse l'adopta peu de temps après. Le Conseil municipal décida en effet dès le 13 février 1892 de demander son application pour Mulhouse.

*En conséquence, le Conseil décide à l'unanimité : il est fait sans délai application des dispositions des lois du 6 janvier 1892 et du 21 mai 1879 concernant les restrictions à la liberté de construction, étendues par ordonnance impériale à la ville de Mulhouse, à savoir à toutes les parties de la ville, pour lesquelles un plan d'alignement ou un plan de construction n'a pas encore été établi sur la base des réglementations en vigueur ainsi que dans la vieille ville et sur les terrains des nouvelles parties de la ville, qui entrent en ligne de compte pour la construction de nouvelles rues*⁵¹⁰.

La loi fut adoptée par la ville de Mulhouse suite au décret impérial du 10 août 1892⁵¹¹.

Comme il a été vu plus haut, cette loi étendit les dispositions de la loi du 21 mars 1879 sur la restriction de la liberté de bâtir aux quartiers en-dehors de la fortification⁵¹² de Strasbourg

⁵⁰⁹ Archives de Colmar, 26-O-3, lettre du *Bürgermeisterei-Verwalter* Hack à son homologue de Colmar, du 17 janvier 1890. La réponse du maire de Colmar, datant du 23 janvier 1890 affirme qu'une démarche légale est « non seulement souhaitable mais hautement nécessaire (« nicht nur wünschenswert, aber höchst notwendig »).

⁵¹⁰ « Demgemäß wird vom Rathe einstimmig beschlossen : es sei ohne Verzug Antrag dahin zu stellen, daß die Bestimmung der Gesetze vom 6. Januar 1892 und vom 21. Mai 1879, betr. Beschränkungen der Baufreiheit, durch Kaiserliche Verordnung auch auf die Stadt Mülhausen ausgedehnt werden, und zwar auf sämtliche Theile des ganzen Stadtbezirkes, für welche ein Bebauungsplan oder Baufluchtenplan auf Grund der bis dahin gültigen Vorschriften bisher noch nicht aufgestellt worden ist, sowie überhaupt auf alle sowohl in der sogen. alten Stadt wie in den neueren Stadttheilen gelegenen Bodenflächen, welche für die Anlage neuer Straßen oder Wege geeignet sind und in Frage kommen. », Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal du 13 février 1892.

⁵¹¹ La référence au décret impérial pour l'application de la *Gesetz betreffend die Beschränkung der Baufreiheit* de Strasbourg n'a pas été retrouvée à cette date dans les débats du Conseil municipal mais elle est mentionnée dans un point du débat du Conseil municipal du 5 juillet 1895 concernant le plan d'alignement.

⁵¹² « Gesetz, betreffend die Beschränkung der Baufreiheit, vom 6. Januar 1892 », in : *Gesetzblatt für Elsass-Lothringen*, N.2, p. 3-4.

pour lesquels une *Bauordnung* n'avait pas encore été mise en place. Cette loi, établie par ordonnance impériale, permettait également aux autres villes du *Reichsland* une application à la demande du conseil municipal (§3). Elle ne constituait toutefois pas une *Bauordnung* au sens « code » de construction formel concernant une municipalité et établie par celle-ci.

La réalisation d'un nouveau *Bebauungsplan* fut la prochaine étape que le maire Hack souhaitait mettre en œuvre. Quelques mois plus tard, il exprima au *Kreisdirektor* sa volonté de mettre en place un plan d'aménagement du territoire municipal :

*Les dispositions prévues pour Strasbourg en matière de limitation de la liberté de construction ayant également été déclarées applicables à Mulhouse, il apparaît nécessaire d'élaborer sans délai un plan de construction pour les parties des zones urbaines qui en sont encore privées, et qui compte tenu de leur localisation et des bâtiments déjà existants, pourraient être considérées comme appropriées*⁵¹³.

4) L'élaboration d'un plan d'extension et d'alignement pour Mulhouse (*Bebauungsplan*) en 1895

Rapidement, après l'adoption de la loi sur la restriction de bâtir de Strasbourg de 1892, la ville de Mulhouse souhaita se doter d'un plan représentant les futurs aménagements et extensions : un *Bebauungsplan*. Il devait comprendre les nouveaux alignements, l'aménagement des futurs terrains de l'extension et les tracés des nouvelles rues. En effet, dès 1891, la municipalité de Mulhouse envisageait d'importants travaux tels que l'aménagement des collines du Rebbberg (1893) ou le nouvel hôpital du Hasenrain, réalisé d'après les conseils de Friedrich Ruppel (1854-1937), *Baurat* à Hambourg qui fut également appelé pour son expertise et ses conseils

⁵¹³ « Nachdem die für Straßburg erlassenen Bestimmungen betr. Beschränkung der Baufreiheit auch für Mulhausen anwendbar erklärt worden sind erschein es geboten, ohne jeden Verzug einen Bebauungsplan für diejenigen Theile der Stadtgebiete aufzustellen, welche einer solchen bis heute entbehren, und nach ihrer Lage, mit Rücksicht auf die schon vorhandenen Baulichkeiten hierfür als noch geeignet zu erachten waren. », Archives de Mulhouse, OI Aa 7, lettre du maire Hack au *Kreisdirektor* du 18 janvier 1893.

lors de la deuxième extension de l'hôpital civil de Strasbourg des frères Paul et Karl Bonatz. Dans ce contexte d'essor urbain ce nouvel outil graphique était indispensable.

Dès 1893, le *Bürgermeisterei-Verwalter* entreprit les démarches et dans une lettre du 18 janvier, il présenta au *Kreisdirektor* le projet d'un *Bebauungsplan*, où il détaillait un certain nombre d'aspects techniques et de décisions prises par la commission municipale⁵¹⁴. Il proposa donc pour son extension :

1. de se raccorder au réseau viaire existant avec la construction de nouvelles voies de 15 m de large et 12 m pour les plus étroites.
2. la régulation du trafic dans le centre-ville en créant des axes de contournement à l'instar de *Ringstraßen*.
3. le prolongement de rues déjà existantes vers l'extérieur de la ville.
4. le long des nouvelles voies, les blocs de constructions de 60 à 100 m de profondeur et d'une largeur variable. S'il devait y avoir un grand nombre de ces blocs, le maire proposait la réalisation de voies secondaires. Toutefois de grands blocs pouvaient être attribués à des propriétaires ayant de grands besoins fonciers, comme des industriels.
5. [illisible]
6. le plan d'alignement proposé ne tenait pas compte de la vieille ville, celle-ci faisant l'objet d'améliorations au fur et à mesure des constructions selon les règlements du 6 janvier 1892 et du 21 mai 1879 (sur la restriction de bâtir).
7. les emplacements pour les écoles et les bâtiments publics n'étaient pas prévus dans le plan étant donné que la nouvelle réglementation sur la restriction de bâtir ne donnait pas à l'administration la possibilité de réserver des terrains.

Cette révélation permet-elle de faire un lien avec la nouvelle extension de Strasbourg, longtemps décriée parce qu'elle ne comportait aucune école ou église construite par la municipalité ? La réglementation strasbourgeoise et mulhousienne était alors identique. A Strasbourg trois ans plus tard, en 1895 une nouvelle réglementation fut promulguée.

⁵¹⁴ Archives de Mulhouse, OI Aa 7, lettre de Hack du 18 janvier 1893 au *Kreisdirektor*.

8. des parcs et promenades étaient à envisager dans un second temps.

Le plan, auquel cette lettre se référait n'a pas été trouvé à ce jour. Toutefois la réponse du *Regierungs-und Baurat*, fut signée par le *Bezirkspräsident* von Jordan dans une lettre datée du 22 février 1893. Le projet de *Bebauungsplan* était refusé. La raison ?

*Devant l'indigence des précisions fournies, une évaluation approfondie de la valeur du projet est exclue. Après tout, la proposition fait apparaître que l'auteur ne maîtrise pas la question comme il conviendrait pour élaborer un projet qui réponde aux exigences actuelles et aux orientations données en la matière dans la littérature*⁵¹⁵.

Plusieurs points furent sévèrement critiqués : « Les voies centrales et celles de dégagement sont déséquilibrées et insuffisamment mises en valeur. Les carrefours et les places sont fréquemment mal conçus⁵¹⁶. » Pour conclure, l'auteur proposa à la municipalité de se documenter un peu, en citant un ouvrage de Baumeister et un autre de Stübben, et de mettre en place un concours, comme c'est l'usage dans les grandes villes.

*Une telle tâche ne peut être résolue que par une personnalité qui, si elle n'a pas de pratique dans ce domaine, est au moins informée et maîtrise complètement des ouvrages tels que "Baumeister Stadt-Erweiterungen" et "Stübben der Städtebau", etc. Il est donc recommandé à la commune de faire appel à une personne qualifiée pour gérer cette mission extrêmement importante*⁵¹⁷.

⁵¹⁵ « Bei Dürftigkeit der Erläuterungen ist eine eingehende Beurteilung des Wertes des Projektes ausgeschlossen. Immerhin lässt das Projekt ersehen, dass der Verfasser die Materie nicht so beherrscht, wie dies der Fall sein müsste, um an den Anforderungen der Neuzeit und den in der diesbezüglichen Literatur gegebenen Direktionen entsprechendes Projekt ausarbeiten zu können. », Archives de Mulhouse, OI Aa 7, copie de la lettre du *Bezirkspräsident* au *Kreisdirektor* de Mulhouse, du 22 février 1893.

⁵¹⁶ « Weder die Centrale noch die Ringerweiterungen sind einseitig und klar zur Geltung gebracht. Strassenkreuzungen und Platzbildungen sind vielfach verfehlt gedacht. » Archives de Mulhouse, OI Aa 7, copie de la lettre du *Bezirkspräsident* au *Kreisdirektor* de Mulhouse, du 22 février 1893.

⁵¹⁷ « Eine solche Aufgabe kann nur [von] einer Persönlichkeit gelöst werden, die wenn sie nicht eine Praxis in dieser Beziehung besitzt, doch mindestens eine gewisse ist und Werke wie « Baumeister Stadt-Erweiterungen » und « Stübben der Städtebau » u.s.w. vollständig beherrscht. Der Gemeinde kann daher nur empfohlen werden, eine qualifizierte Persönlichkeit für die Verarbeitung dieser ungemein wichtigen Aufgabe zu engagieren [...]. », Archives de Mulhouse, OI Aa 7, copie de la lettre du *Bezirkspräsident* au *Kreisdirektor* de Mulhouse, du 22 février 1893.

Hack fit donc appel à un technicien compétent : le 5 mars 1893, il écrivit au *Stadtbaurath* de Cologne, Josef Stübben, pour demander de l'aider⁵¹⁸. Trois jours plus tard, le 8 mars, la réponse de Stübben arriva. L'architecte était prêt à contribuer à l'élaboration d'un plan d'urbanisme et annonça qu'il passerait prochainement à Mulhouse. Sa production en tant que praticien du *Städtebau* était tout aussi prolifique que ses écrits. Même si l'on ne dispose pas de statistiques précises concernant son activité, Oliver Karnau fait état de pas moins de 90 projets urbains directement traités par Stübben. Il souligne qu'un tiers d'entre eux étaient à l'échelle d'un quartier tandis que à peu près la même proportion concernait la ville toute entière⁵¹⁹. Le reste concernait probablement les plans à l'échelle de la ville et n'avaient pas pour but de remodeler le paysage dans sa totalité ou de planifier une nouvelle ville mais plutôt d'orienter une évolution future. Il intervint dans pas moins de 113 villes en Allemagne. Il fut également appelé à partager son savoir en Belgique, au Luxembourg, en Italie, en Suède, en Espagne et en Suisse, mais pas dans les Îles Britanniques ou en France.

Oliver Karnau relate la procédure mise en place par Josef Stübben lorsqu'il était appelé à élaborer un projet pour une municipalité⁵²⁰, à l'appui de Kiel, au nord de l'Allemagne qui fit appel à lui pour élaborer un plan d'aménagement. La municipalité contactait habituellement Josef Stübben pour lui demander la réalisation d'un plan d'aménagement (*Bebauungsplan*). S'il acceptait la mission, il demandait en échange l'envoi de « [...] plans et croquis [...] qui sont susceptibles de me donner un aperçu et une vue générale de l'état actuel du développement urbain et des projets identifiés et en attente⁵²¹. » L'envoi de ces plans pouvait durer plusieurs semaines surtout s'il fallait au préalable les dresser... Après la consultation de ces plans, il rencontrait des professionnels et des spécialistes de l'administration municipale. Il s'agissait souvent du maire, de l'architecte municipal (*Stadtbaumeister*) ou des adjoints en charge de l'aménagement urbain, et il écoutait les propositions, vœux et suggestions des uns et des autres. Un mois plus tard environ, il retournait dans la ville pour se faire une image de celle-ci et le cas échéant avoir d'autres échanges avec les édiles municipaux. Lorsque cela était possible il combinait ce déplacement avec d'autres travaux dans la même aire

⁵¹⁸ Cette lettre adressée au *Beigeordneter Baurath Stübben in Köln*, du maire Hack du 5 mars 1893 est conservée aux Archives de Mulhouse, OI Aa 7.

⁵¹⁹ Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 68.

⁵²⁰ Ce procédé est décrit par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 71-72.

⁵²¹ « [...] Plan- und Skizzenmaterial [...], welches geeignet ist, mir einen Einblick und Ueberblick inbezug auf den gegenwärtigen Stand der baulichen Stadtentwicklung und der festgestellten und schwebenden Projekte zu verschaffen. », Archives de Kiel, 21/23, Band 4, fol. 6v, cité par Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 71.

géographique. Suite à cette visite, Stübben rédigeait un rapport concernant les fonctions d'un plan d'extension et proposait un programme d'opération ainsi qu'une explication écrite des plans fournis. Ceux-ci comprenaient souvent un plan d'ensemble, des révisions du plan d'alignement qui avait été envoyé, des propositions d'aménagement pour le centre ancien. Avec la remise de ces documents, la mission de Stübben était finie.

On retrouva cette même méthode dans toutes les villes d'Alsace-Lorraine où il intervint entre 1894 et 1905 et tout particulièrement à Mulhouse, la première ville d'Alsace-Lorraine qui fit appel à Stübben.

Après des échanges de lettres pendant presque un an, Stübben envoya le 20 mai 1894 un plan d'extension au 1 :5000e et au 1 :2000e accompagné d'un rapport explicatif de 28 pages. Constitué de 12 parties, ce rapport développait point par point les éléments qu'il proposait dans son plan. Le rapport est conservé, mais les plans ont été dissociés du dossier et n'ont pas été retrouvés. Il y présentait en introduction les buts et le motif de ce rapport, puis le contenu du plan et son étendue. À partir de la troisième partie, Stübben présentait les différents éléments de son plan, les rues radiales, les *Ring*, les diagonales, et les autres types de voies. La septième partie était consacrée aux améliorations de voirie dans le centre historique. À partir de la huitième partie, l'auteur aborda plusieurs points généraux comme la largeur et les plantations des rues, point auquel il ajouta un croquis dans la marge (fig. 71), les places, les espaces verts, les éléments particuliers nécessaires à la circulation tels que les voies de chemins de fer, les canaux et les tramways.

A côté du plan au 1 :5000e de l'ensemble de la ville, il développa plus en détail le quartier entre le canal du Rhône au Rhin et le jardin zoologique, le Rebberg⁵²². L'auteur distinguait dans son rapport les rues radiales qui étaient les cinq routes nationales qui desservaient la ville, deux *Ring* (intérieur et extérieur), des rues diagonales, des rues diverses et dédiait une partie du réseau de la voirie à l'amélioration du réseau viaire dans la vieille ville. Les places étaient elles aussi classées par types : les places de circulation, de marché et les jardins

⁵²² Ces deux plans n'ont pas été retrouvés. Un plan d'alignement au 1:10 000e est conservé aux Archives de Mulhouse sous la cote Sa 7, « Plan der Stadt Mülhausen », 1896. D'ailleurs, une lettre du *Vermessungsamt* au bureau du Maire du 12 mars 1914 répond négativement à la requête du maire de consulter le plan Stübben. « Der verlangte Übersichtsplan Stübben 1 :5000 ist weder beim Vermessungsamt noch bei einer der übrigen Abteilungen des Stadtbauamtes aufzufinden [...] Auch die in Bezirksarchiv in Colmar angestellten Nachforschungen waren dieser Beziehung erfolglos. », Archives de Mulhouse, OI Aa 8 : Établissement de plans d'alignement.

publics, 5 places d'église (*Kirchenplätze*) ainsi que des places « architecturales » (*Architekturplätze*) destinées à accueillir les bâtiments publics et monumentaux.

En prévoyant de telles places architecturales, le plan d'urbanisme permet ultérieurement de choisir plus facilement des sites appropriés pour la construction de bâtiments monumentaux ou d'autres bâtiments publics et contribue de manière significative à l'embellissement des futures perspectives des rues et des places,

argumentait Stübben dans son rapport accompagnant sa proposition pour l'extension de Mulhouse⁵²³. (annexe III.4)

Lors de la séance du Conseil municipal du 5 juillet 1895, le plan d'alignement ne semblait toujours pas être entré en vigueur. Le maire se félicitait toutefois de l'importante avancée en matière de réglementation urbaine qui permettait ainsi de mieux contrôler l'extension de la ville⁵²⁴. Il annonçait que l'avant-projet, réalisé par le *Baurath Stübben in Köln*, avait été modifié en quelques points et que le nouveau projet avait été présenté lors de cette séance.

Le plan avait dû être adopté entre 1895 et 1896 puisqu'un plan de la ville, correspondant aux indications du rapport de Stübben est édité en 1896⁵²⁵. (fig. 72)

En 1996, lorsque Oliver Karnau publia sa thèse sur Josef Stübben, il s'exprimait ainsi concernant le plan d'aménagement de Mulhouse : « On sait peu de choses sur le plan de Stübben. Bien que lui-même le qualifie d' "important", on sait seulement que le plan a été conçu de façon très généreuse et qu'il prévoyait des rails pour le tramway dans de nombreuses

⁵²³ « Indem der Bebauungsplan solche Architekturplätze vorsieht, erleichtert er für die Zukunft die Wahl geeigneter Bauplätze für die Errichtung monumentale oder andere öffentlicher Gebäude und trägt zur Verschönerung der zukünftigen Strassen- und Platzbilder wesentlich bei. », Archives de Mulhouse, OI Aa 7, Bebauungs-Plan für die Stadt Mülhausen, Erläuterungsbericht, du 15 mai 1894, Josef Stübben.

⁵²⁴ Archives de Mulhouse, débat du Conseil municipal du 7 juillet 1895 : « Damit sind zunächst die Grundlagen geschaffen, um die Gegensätze zu der bisherigen Rechtslage, durch welche namentlich den in raschen Entwicklung begriffenen größeren Städten in Alignementsangelegenheiten erhebliche und nicht mehr zeitgemäße Einschränkungen auferlegt waren, [...] es ist nunmehr ermöglicht, für das ganze Stadtgebiet, soweit hierfür ordnungsmäßige Alignementpläne noch nicht bestehen, einen der Bedürfnissen der Zukunft und der voraussichtlichen Entwicklung der Stadt Rechnung tragenden Baufluchtplan aufzustellen [...]»

⁵²⁵ Archives de Mulhouse, 7 FI 16, Plan der Stadt Mülhausen, 1896.

rues [...]»⁵²⁶. » Le rapport rédigé par le *Baurath* de Cologne conservé aux archives de Mulhouse témoigne avec précision de la démarche mise en œuvre pour réaliser un plan d'aménagement ainsi que l'importance d'un regard de spécialiste extérieur. Le rapport retranscrit des idées que Stübben avait déjà formalisées dans son ouvrage *Der Städtebau*. (planche 4)

On sait que Stübben était particulièrement marqué par l'urbanisme parisien du XIXe siècle, et qu'il considérait Paris, comme bon nombre de ses contemporains, comme le modèle incontestable de la modernité urbaine⁵²⁷, en particulier dans les premières années de sa carrière. A Mulhouse, son plan combinait des voies radiales (*Radialstraßen*), annulaires (*Ringstraßen*) et de petites rues secondaires (*Nebenstraßen*) à des rues diagonales qui traversent de part en part le tissu urbain pour améliorer le trafic. « Larges, droites et vastes ! Tels sont, presque inconscientes les exigences générales et les règles esthétiques [de l'urbanisme allemand]⁵²⁸. » Düsseldorf (1895) autant que Wesel (1890), sont deux projets de Stübben, qui présentaient également les caractéristiques de cet urbanisme : places en étoiles, bâtiments monumentaux en point de vue, aménagements paysagers le long des axes principaux en « promenade » etc. La seule variation proposée par Josef Stübben était la rue droite parisienne qui se courbait, comme c'est le cas à Cologne, avec le *Ring* en ligne saccadée. Le plan de Mulhouse que propose l'expert était un plan d'ensemble qui allait bien au-delà des limites de la ville comme on la comprenait alors. Peut-on établir une relation avec le plan d'extension de Munich de 1893 ?

5) L'influence des concours de Munich et Vienne sur l'élaboration du plan de Mulhouse

En 1893, lorsque le maire de Mulhouse Hack contacta Stübben pour réfléchir à un plan d'extension de la ville, celui-ci se rendait justement à Munich : « Je combinerais le

⁵²⁶ « Über Stübbens Plan ist nur wenig bekannt. Zwar hat er selbst ihn als « wichtig » bezeichnet, aber man weiß nur dass die Planung sehr großzügig ausgelegt war und an vielen Straßen Gleise für Straßenbahnen vorsah [...]. », Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 315-316.

⁵²⁷ A ce sujet voir Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 217-221.

⁵²⁸ « Breit, gerade, weiträumig! So lautete halb bewusst die allgemeine Forderung und zugleich die allgemeine Schönheitsregel. », Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 220,



Interprétation graphique du rapport de Josef Stübben du 15 mai 1894, en rouge: *Innerer Ring/Äusserer Ring*, en bleu foncé: les radiales principales, en bleu clair: les radiales secondaires, en orange: les diagonales, les surfaces orange: *Verkehrsplätze*, places de circulation.
fond de plan: *Plan der Stadt Mülhausen*, 1896, Archives de Mulhouse, 7 Fi 16.

déplacement avec un voyage à Munich, où je traiterai une affaire semblable dans un avenir proche⁵²⁹. »

À cette même date, Josef Stübben participa également au concours international pour l'extension de Vienne. Ce concours auquel prit également part Otto Wagner, fut largement publié et commenté. Cette expérience viennoise eut-elle également une influence sur sa pratique dans les années qui suivirent ?

On sait que, pour le projet munichois, le jury se réunit en avril 1893. Les échanges avec le maire de Mulhouse commencèrent en mars de la même année. Munich était la première grande ville allemande à mettre au concours l'élaboration d'un plan d'extension, sur un territoire bien plus large que la ville elle-même, sur une surface totale de 6300 hectares. Cette démarche était particulièrement novatrice puisque qu'on n'envisageait pas de planifier un secteur défini au préalable, comme c'était le cas dans les villes fortifiées. On projetait les relations de la ville avec son contexte régional. Josef Stübben, faisait partie avec Reinhard Baumeister, Paul Wallot et Camillo Sitte entre autres du jury de ce concours⁵³⁰. Bien que 13 propositions aient été rendues, aucune ne reçut le 1^{er} prix. Stübben, dans un article paru dans la *Deutsche Bauzeitung* concernant les résultats du concours de Munich s'exprimait ainsi :

D'une part, il est probable que seul un nombre relativement faible de techniciens qualifiés semble faire face aux problèmes pratiques et artistiques liés à l'expansion urbaine au-delà des besoins actuels, mais d'autre part on relève la nécessité d'un nombre considérable d'études locales, qui ont réduit plus qu'il n'est souhaité, les candidatures pour le projet d'agrandissement de Munich⁵³¹.

⁵²⁹ « Ich würde die Reise verbinden mit einer Reise nach München, wo ich in ähnlichen Angelegenheit binnen Kürzeren [...] sein werde. », Archives de Mulhouse, OI Aa 7, lettre de Josef Stübben au maire Carl Hack du 8 mars 1893.

⁵³⁰ Le jury pour le concours de l'extension de Munich était composé de : Ober-Baurath Baumeister de Karlsruhe, Regierungsrath Sitte de Vienne, Stadt-Baurath Stübben de Cologne, Baurath Wallot de Berlin, Ober-Regierungsrath Ebermeyer, Kommunalrath Kustermann, Reichsrath von Maffei, Bildhauer von Miller, Geheimer-Rath Dr. Pettenkofer, Prof. Seitz et Ober-Baudirektor von Siebert de Munich. Sont également membres du jury, des membres de la municipalité (Mitgliedern des Magistrats), Bürgermeister Dr. von Widenmayer, Rechtsrath Alberstötter, Ober-Baurath Rettig, Raurath Voit, Magister-Rath Reim, Magister-Rath Wetsch, Kommunal-Rath Haenle, Fischer, Heldenberg et Lang, « Preisaufgaben zur Aufstellung eines Stadt-Erweiterungsplanes für München », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 47, 26. Jg., 1892, p. 284.

⁵³¹ « Einestheils ist es wohl der Umstand, dass anscheinend nur eine verhältnismässig kleine Zahl berufener Techniker mit den praktischen und künstlerischen Fragen des Stadterweiterungswesens sich über den Bedarf des Tages hinaus beschäftigt, andererseits aber die Nothwendigkeit eines erheblichen Aufwandes an örtlichen Studien, welcher den Kreis der Bewerber bei den Stadterweiterungs-

Pour lui, peu de techniciens étaient suffisamment qualifiés pour concevoir un projet d'une pareille ampleur. Il ajouta même, peut-être avec regrets : « Il est peut-être légitime de conclure, suite aux résultats du concours de Munich, que notre système de construction urbain moderne n'est pas encore à la hauteur.⁵³² » Cette prise de position laissait deviner le manque de formation des techniciens autant que la situation de grand changement dans lesquelles les villes se trouvaient. Il rappelait toutefois, dans ce même article, la vocation d'un *Bebauungsplan* et l'importance de ce concours à ses yeux.

Néanmoins, les avantages tirés par la ville de Munich suite au concours justifient pleinement les dépenses et les efforts déployés. Car la prise en compte de tous les besoins futurs de la ville en pleine croissance, la somme des réflexions, des propositions, des opinions et des discussions dans le cadre de plusieurs projets de la ville, tout cela, espérons-le, se révélera significatif et bénéfique dans la poursuite du traitement local par le service municipal de la construction sous la direction de Rettig⁵³³.

Ancien partenaire de concours à Cologne de Stübben, Karl Henrici proposa également un projet pour l'extension de Munich. Stübben souligna les qualités architecturales de ces propositions, « artistiquement sans aucun doute le travail le plus remarquable parmi l'ensemble des candidatures⁵³⁴. » mais critiqua le manque de *Ring* et d'axes de circulations diagonales ainsi que le manque de liaisons entre les faubourgs et le centre ancien. (fig. 3 et 6)

Entwürfen für München mehr als erwünscht eingeschränkt hat. », Josef Stübben, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in: *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., 1893, p. 193-194.

⁵³² « Man ist vielleicht berechtigt, das den Ergebnissen der Münchner Konkurrenz den Schluss zu ziehen, dass unser modernes Stadtbauwesen noch nicht auf der Höhe steht. », Josef Stübben, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in: *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., 1893, p. 193-194.

⁵³³ « Dennoch aber ist der aus dem Wettbewerb für die Stadt München entspringende Nutzen die aufgewendeten Kosten und Mühen vollauf werth. Denn die aus diesem Anlass hervorgegangene eingehende Erwägung aller Zukunfts-Bedürfnisse der wachsenden Stadt, die viele Geister beschäftigenden Vorschläge, Meinungsäußerungen und gegenseitigen Aussprache, die Zusammenfassung einer Summe von Gedanken in die Rahmen mehrerer in der Besitz der Stadt übergehenden Gesamt-Entwürfe – alles dies wird sich hoffentlich bei der weiteren örtlichen Bearbeitung durch das städtische Bauamt unter Rettig's Leitung als bedeutsam und segensreich erweisen. », Josef Stübben, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in: *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., p. 193-194.

⁵³⁴ Josef Stübben, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in: *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., p. 193, « [...] als künstlerisch unzweifelhaft die hervorragendste Arbeit der ganzen Preisbewerbung. ».

La même année, Josef Stübben participa au concours international pour l'extension de Vienne. Les travaux de l'extension projetée en 1858 avec la monumentale *Ringstraße* touchaient à leurs fins et la ville nécessitait une nouvelle extension, notamment pour subvenir aux besoins en logements auxquels la *Ringstraße* n'avait pas répondu. Le nouveau *Bebauungsplan* de Vienne devait recouvrir l'ensemble du territoire de la municipalité⁵³⁵. Ce fut le début des concours des *Großstädte* (la ville en grand), Groß-Berlin (1910), Groß-Düsseldorf (1912), Groß-Hamburg etc. qui ne couvraient plus un territoire défini mais une région, les villes et leurs aires d'influence. Les deux premiers prix furent décernés à Otto Wagner et Josef Stübben. Leurs deux projets étaient pourtant bien différents. Tout comme on le vit à Mulhouse, le projet de Stübben reprenait le système de *Ring* et radiales qu'il appliquait à l'échelle urbaine. Dans son article concernant le *General-Regulierungsplan* (plan général d'aménagement) de Vienne, il critiqua la vision rétrograde de son concurrent Otto Wagner, et commentait les résultats des concours comme il le faisait lorsqu'il y participait comme membre du jury, comme expert ou comme participant :

La représentation de nombreuses parties de petites villes avec des effets certainement pittoresques et des angles familiers n'est, à son avis, pas adaptée à un vaste plan de développement urbain. Un tel plan nécessite de grands mouvements et une grande variété. Parce que seul le changement détruit l'ennui, et seule la belle variété crée un sentiment agréable. Wagner s'émerveille devant la majesté des longues rues droites et se réfère à l'exemple parisien. Dans son zèle architectural, il va jusqu'à parler de la grossièreté des bosses inégales de la chaussée et élargit considérablement le sens d'une remarque occasionnelle du rapporteur selon laquelle 'de telles petites choses' n'entrent pas dans le grand schéma d'un plan de ville moderne⁵³⁶.

⁵³⁵ « Preisausschreiben betreffend einen General-Regulierungsplan für Wien », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, N. 24, 12. Jg., 1892, p. 259-260.

⁵³⁶ « Die Konterfeis vieler Partien kleiner Städte mit gewiss malerischen Effekten und trauten Winkeln eignen sich nach seiner Ansicht nicht für einen grosstädtischen Bebauungsplan. Dieser verlangt grosse Züge und Abwechslung. Denn nur der Wechsel zerstört die Langeweile, und nur die schöne Abwechslung erzeugt das Gefühl des Angenehmen. Wagner schwärmt für die grossartige Stattlichkeit langer gerade Strassen, und beruft sich auf Pariser Beispiel. Er geht in seinem architektonischen Eifer so weit, von der Ruppigkeit ungleichmässiger Strassen-Ausbuchtungen zu sprechen und erweitert erheblich den Sinn eines gelegentlich Ausspruchs des Berichtserstatters, dass 'derartige kleinliche Dinge' nich in den grossen Zug eines modernen Stadtplans passen. » , Josef STÜBBEN, « Der General-Regulierungsplan für Gross-Wien », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 20, 28. Jg., 1894, p. 123-124.

Le plan de Vienne est considéré comme l'une des premières planifications à l'échelle régionale.

Lors de ces deux projets, il fut en relation avec Camillo Sitte qui préféra le projet de Fassbender au sien, avec Otto Wagner, Karl Henrici et Reinhard Baumeister, chacun ayant un avis et une vision de la future grande ville moderne.

La pratique de l'extension qui apparut dans les villes qui arrasaient leurs fortifications s'étendait aux autres villes en embrassant tout le territoire municipal, sur des terrains allant bien au-delà des besoins réels de la ville et dont les administrations communales n'avaient pas toujours la maîtrise foncière comme ce fut le cas à Mulhouse, la première des villes alsacienne-lorraine à se lancer dans un projet d'une telle envergure. Lors du concours de Munich, Stübben avait loué les projets qui s'emparaient des questions techniques et de flux, notamment dans l'organisation de la voirie. Pour le projet de Mulhouse et l'argumentaire qu'il rédigea, il appliqua ces considérations.

6) Le devenir du plan d'extension de Mulhouse après son adoption en 1896

Durant cette période Mulhouse ne voyait pas se constituer une véritable *Neustadt*, comme c'était le cas à Strasbourg et Metz, où furent appliqués les principes de la nouvelle discipline allemande telle que la comprenait Baumeister. Les grands concours de Cologne, Vienne et Munich, les écrits de Stübben et Sitte influencèrent fortement le débat et la vision de la ville moderne. Contrairement aux villes fortifiées qu'étaient Strasbourg (1880), Cologne (1880) Düsseldorf (1884-1885) ou Gdansk-Dantzig (1892), Mulhouse n'était pas une ville fortifiée et la compréhension de la ville avec ses fortifications était différente de celle englobant au fur et à mesure de son développement les villages et bourgs voisins. À Mulhouse, l'influence de la planification allemande est bien présente mais reste dispersée sur le territoire et apparaît donc moins clairement lisible. Celle-ci s'inscrit dans le développement urbain précurseur des années 1900-1910 comme le voyait Stübben et les projets de *Großstädte*. L'extension n'était plus une aire urbaine définie comme c'était nettement le cas à Strasbourg, mais il s'agissait de

tracer un *Regulierungsplan*, ce qui peut être traduit par plan directeur des futures orientations de l'évolution de la ville.

Peu de temps après, le service d'architecture de la ville s'étoffait d'un service de voirie (*Tiefbauamt*) responsable de la construction et de l'entretien des ponts et chaussées, « comme c'est le cas dans toutes les villes d'importance aujourd'hui » affirma le maire lors de son rapport au Conseil municipal lors de la séance du 20 décembre 1900⁵³⁷. Les travaux de canalisations de la ville furent entrepris dès 1897⁵³⁸, le plan d'aménagement en direction d'Illzach, situé au nord de la ville fut débattu au Conseil municipal⁵³⁹. Plusieurs débats du Conseil municipal portèrent également sur la modification de la *Bauordnung*.

Mulhouse fut invitée, tout comme la municipalité de Colmar, à participer en 1903 à la *Städteausstellung* de Dresde au mois de septembre de la même année. Contrairement à Colmar, le personnel municipal semblait partagé quant à l'importance à donner à cette invitation⁵⁴⁰. Qui envoyer ? Et pourquoi ne pas envoyer le maire comme représentant de la ville ? Celui-ci refusa, prétextant ne pas être assez qualifié et qu'il valait mieux envoyer des « techniciens », quelqu'un du *Bauamt*. Ce fut pourtant lui qui alla à Dresde en tant que représentant de la ville de Mulhouse. En octobre 1905⁵⁴¹ Mulhouse entra dans l'association des villes participantes et en novembre de la même année, elle fut nommée membre du *Hauptausschuss* (comité de pilotage) de l'association du *Städtetag*. Le but de cette association était de partager des expériences en matière de gestion municipale. Parmi les autres villes du comité de pilotage il y avait : Berlin, Dresde, Munich, Strasbourg, Francfort, Hildesheim, Breslau, Stettin, Kiel, Dantzig, Königsberg, Nuremberg, Cottbus, Cologne, Chemnitz et Karlsruhe.

⁵³⁷ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 20 décembre 1900 : « In der bisherigen Organisation des hiesigen Stadtbauamtes fehlt ein wichtiges Glied in der Gestalt eines besonderen Tiefbauamtes, zu dessen Ressort die Angelegenheiten betreffend Bau und Unterhaltung von Straßen und Wegen, Pflaster, Trottoirs, Rinnen, Brücken, Dohlen, Abzugskanäle u. u. gehören, wie solche Tiefbauämter sich halt in allen Städten von irgend welcher Bedeutung heute vorfinden. »

⁵³⁸ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 5 février 1897.

⁵³⁹ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 12 juin 1899.

⁵⁴⁰ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 28 juillet et 20 août 1903, « Besuch der Städteausstellung in Dresden » et « Wahl der Vertretung für den deutschen Städtetag in Dresden ».

⁵⁴¹ Archive de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 25 octobre 1905, « Beitritt der Stadt zum Deutschen Städtetag », organisation de l'association.

Au détour des documents d'archives, le rapport complexe que les municipalités entretenaient avec l'Allemagne « de l'intérieur » apparaissait régulièrement. Bien que les villes du *Reichsland* faisaient régulièrement appel à des spécialistes allemands, souvent de renom, tels que Stübben, parfois à la demande des autorités régionales, pour des missions techniques définies et spécifiques, l'installation de *Alt-Deutsche*, dans les villes les moins germanophiles n'était pas vraiment souhaitée. L'exemple de l'appel à candidature pour le poste d'architecte de la ville (*Abteilungsbaumeister für die Hochbauabteilung des Stadtbauamtes*) à pourvoir au 1^{er} janvier 1905 à Mulhouse est significatif. Ce poste fut finalement attribué au *Stadtbaumeister* de Francfort sur le Main, Geldmacher⁵⁴², qui semblait disposer des qualifications nécessaires. Au Conseil municipal, la question « pourquoi ne prend-t-on pas un Alsacien ? » ne se fit pas attendre. La réponse du maire était sans appel : aucun ne s'était présenté. La réaction du conseiller municipal Emmel, consignée dans le procès-verbal de la séance : « *Es ist ein Schwob mehr da !* » (« et un boche de plus ! ») était symptomatique du climat de défiance et de résignation vis à vis de l'omnipotence prussienne, 33 ans après l'annexion. Derrière le qualificatif de *Schwob*, souabe, la langue vernaculaire alsacienne désigne de façon générique et péjorative les habitants de l'autre côté du Rhin, le pays de Souabe et par extension l'ensemble des habitants des autres régions allemandes, la Bavière, la Prusse, le Palatinat etc.

L'extension de la ville se poursuivait selon les plans proposés par Stübben et dès 1902, les délibérations du Conseil municipal laissaient apparaître des débats autour de l'aménagement des collines du Reberg et sur la réglementation à adopter pour ce territoire. Le grand morcellement du parcellaire constituait un réel handicap pour l'aménagement du Reberg. Quelques villas avaient déjà été édifiées sur les collines au milieu du XIX^e siècle⁵⁴³. Ce ne fut qu'entre 1902 et 1910 que les écrits et les plans concernant l'aménagement de ce territoire furent produits. (fig. 73)

Jusqu'au tournant du siècle, le plan d'extension et l'ouverture de nouvelles rues à la construction étaient régulièrement débattus lors des séances du Conseil municipal. Le quartier du Reberg et en particulier le nouvel hôpital du Hasenrain et ses alentours posaient des

⁵⁴² Archive de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 31 octobre 1904, « Stellenbesetzung beim Stadtbaurat ».

⁵⁴³ ABEL, « Habiter noblement à Mulhouse au XIX^e siècle », p. 75-79, « Les quartiers résidentiels du XIX^e siècle à Mulhouse », p. 97-102 et SCHULE et ABEL, « Les architectes du XIX^e siècle à Mulhouse », p. 103-113, in : *Gestion des Ressources humaines en Haute Alsace, Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, N. 1/2, 1990.

problèmes par rapport à la *Bauordnung* existante⁵⁴⁴. Le point délicat était celui de l'impossibilité de construire le long des voies non encore viabilisées (*Baubeschränkung auf unfertige Straßen*), ce qui ralentissait fortement l'urbanisation de ce secteur à faible densité. À tel point qu'en 1903, la réglementation urbaine fut remise en cause et une modification s'avéra nécessaire. Celle-ci fut débattue jusqu'en 1904⁵⁴⁵. En 1906 un plan d'aménagement du quartier du Rebberg en quartier de villas fut établi. L'annexe « *Landhausmäßige Bebauung des Rebbergs* » posait les bases de ce qui formera le quartier de villas, à l'image de ce qu'on retrouve dans de nombreuses villes allemandes. Cette annexe⁵⁴⁶ définit les conditions particulières et le caractère campagnard des constructions dans ce quartier, à savoir :

- Le caractère isolé des bâtiments, sur au moins trois côtés et uniquement destinés à l'habitation. (point 1)
- Le caractère « architectural » de tous les bâtiments, les annexes comprises, devant s'accorder harmonieusement avec les bâtiments voisins. (point 2)
- La distance des bâtiments aux limites du terrain devant être de 3 m au minimum, et de 4 m si de l'autre côté de la limite de la parcelle un bâtiment d'habitation est construit. (point 3)
- La hauteur de 7,50 m à la gouttière et la surface maximale bâtie du terrain (5/10e et 6/10e pour les terrains d'angle) nécessaires pour garder l'aspect paysager du site. (point 4)
- Les saillies et avancées sont soumises au point 3 concernant les distances par rapport à la limite de parcelle. (point 5)
- Les bâtiments annexes devant être au minimum de 15 m en retrait de l'alignement. (point 6)

⁵⁴⁴ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 3 mars 1902 « Abänderung von bestehenden Alignements » et 3 avril 1903 « Anfrage von Herrn Simonet betreffend Handhabung der Bauordnung » et J II Ea 7, Baubeschränkungen, « Anlage zum Gesuch vom 11. Mai 1908, betreffend Aenderung der Gesetze über Beschränkung der Baufreiheit » ainsi que dans le même dossier le document imprimé « Sind die Bestimmungen der Gesetze vom 21. Mai 1879 und vom 6. Januar 1892 auf sämtliche Teile des Stadtgebietes Mülhausen anwendbar ? », 8 p.

⁵⁴⁵ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 9 novembre 1904, « Anfrage betreffend die Bauordnung », suite à cette demande des résolutions furent prise par le Conseil municipal.

⁵⁴⁶ Archives de Mulhouse débats du Conseil municipal, 21 mars 1904, Annexe V « Landhausmäßige Bebauung des Rebbergs ».

Cette réglementation de construction, spécifique pour le quartier du Rebberg était accompagnée d'un plan schématique illustrant les différents points ci-dessus. On ne sait toutefois pas qui était à l'initiative de ce règlement ni qui en était l'auteur. (fig. 74)

Suite à cette modification de la réglementation, un nouveau *Bebauungsplan* fut établi pour le Rebberg en 1906 qui restructurait et améliorait la liaison entre la gare et la rue d'Altkirch par une place. Les rues de passage sont élargies de 10 à 12 m et les autres de 6 à 8 m d'après l'expertise d'un autre expert, le *Geheimer Regierungsrat Dr. Henrici*⁵⁴⁷ d'Aix-la-Chapelle. (fig. 75) Cette pratique de multiplier les expertises semble assez surprenante. Le projet proposé par Stübben quelques années plus tôt n'avait-il pas fait l'unanimité ?

L'intervention de Stübben permit à Mulhouse de disposer d'un plan d'extension qui prévoyait un aménagement de part et d'autre de la voie de chemin de fer. Le plan de 1896⁵⁴⁸, qui s'appuyait probablement sur les propositions de Stübben, développait un système de rues perpendiculaires au tracé irrégulier qui semblait s'appuyer sur la structure des terrasses du vignoble du Rebberg. La largeur des rues semblait plus importante que celles des rues intramuros et respectaient autant que possible le parcellaire existant. Les accès à l'hôpital du Hasenrain, alors en construction, et au jardin zoologique étaient constitués de rues plus larges. La liaison du quartier du Rebberg avec la ville semblait avoir été considérée puisque de nombreuses voies prolongaient dans le quartier des rues de l'ancienne ville, ce qui avait également l'avantage de minimiser l'impact du complexe ferroviaire et du canal.

En 1903, la structure initiale de grille perpendiculaire adaptée au terrain perdit sa lisibilité et sa clarté⁵⁴⁹. Certains tracés initialement prévus semblaient disparaître tandis que d'autres (*Bergstrasse*, par exemple qui menait au jardin zoologique) se virent dotés d'un alignement et de jardins de devant plus larges (*Vorgärten*). En 1910⁵⁵⁰, la totalité des rues du Rebberg disposaient de jardins à l'avant de la parcelle. Les parcelles restaient très grandes au sud, sur les hauteurs, là où l'urbanisation n'était pas aussi dense qu'au nord, à la périphérie de la ville

⁵⁴⁷ « Von diesem wurde der II. Kommissionen des Gemeinderats Kenntnis gegeben, die beschlossen, den Entwurf noch einer Begutachtung durch den Herrn Geheimen Regierungsrat Dr. Henrici in Aachen zu unterziehen. » Archives de Mulhouse, débat du Conseil municipal, 28 février, également, 6 mars et 20 décembre 1906 : « Bebauungsplan des Rebbergs ».

⁵⁴⁸ Plan de 1896, numérisation Archives de Mulhouse, sans cote, 1 :10 000, identique à 7 FI 16 et Sa 7. Rappelons que le plan de Stübben est noté comme disparu par les services municipaux dès 1914.

⁵⁴⁹ Plan de 1903, numérisation, Bibliothèque municipale de Mulhouse, C 11, 1 :5000.

⁵⁵⁰ Plan de 1910, numérisation Archives de Mulhouse, sans cote, 1 :5125.

ancienne. Plusieurs squares et jardins publics furent aménagés sur des parcelles ou des îlots complets.

En 1912, le plan d'alignement fut étendu au sud en direction de Brunstatt et en direction de Riedisheim à l'est⁵⁵¹. Cette extension du plan d'urbanisme aux rues courbes tenait bien moins compte de la structure parcellaire existante que les précédents projets. Les îlots avaient des tailles et des formes très différentes. La présence des espaces verts était accrue. Était-ce dû à l'influence de Henrici ? Ce n'est pas surprenant de la part d'un personnage acquis aux idées de Sitte.

Au-delà de l'influence de Stübgen en tant que praticien, c'est tout le *Städtebau* et ses différents courants de pensées qui se retrouvaient et se mélangeaient à Mulhouse. Le *Bebauungsplan* validé en 1896 fut remanié, adapté et modernisé jusqu'à la Première guerre mondiale, grâce à une administration municipale davantage sensible aux enjeux et mieux formée aux impératifs urbains.

⁵⁵¹ Plan de 1912, numérisation Archives de Mulhouse, sans cote, 1 :8000.

X. Colmar, un projet de *Groß-Stadt* ? (1901)

Au lendemain de la guerre franco-prussienne, Colmar conserva son rôle politique, administratif et juridique de chef-lieu du département du Haut-Rhin qui était le sien depuis 1790. Colmar devenait *Bezirkshauptstadt* de Haute-Alsace et gardait le siège de la cour d'appel d'Alsace qu'elle détenait depuis 1789. La continuité administrative fut assurée par le maire en place, Hercule Jean-Baptiste de Peyerimhoff (1809-1890) maire de 1855 à 1877, qui parvint à gérer la transition sans trop de conflits. Dans le domaine économique, la ville connut, depuis le début du siècle pendant la période française, un essor dans le domaine de l'industrie textile qui s'implanta en périphérie.

À l'ouest, le long du Logelbach, la manufacture d'impression d'indiennes Haussmann avait été créée en 1774 et agrandie suite à la mise en place de la première machine à vapeur de la ville en 1824 par de nouveaux ateliers d'impression, de filage de coton et de tissage. Non loin de là, l'usine de filature Herzog fondée en 1818 se développait également et s'accompagnait d'une politique d'expansion territoriale importante. (fig. 76) À l'est, l'usine Kiener, spécialisée dans le travail de la laine, était à l'origine du faubourg du Grillenbreit. Dans la lignée des réalisations des grands industriels philanthropes mulhousiens, plusieurs cités ouvrières furent construites par des entrepreneurs. Soucieux du développement économique de la ville, ils n'hésitèrent pas à investir pour développer les lignes de chemin de fer et à prendre des responsabilités au sein de l'équipe municipale pour améliorer les conditions de vie de la classe ouvrière. Pour le maire Hercule de Peyerimhoff, cette pérennité économique devait à tout prix être poursuivie après l'annexion. Il fut donc essentiel pour la ville que ces industriels ne quittassent pas Colmar.

Entre 1880 et 1910 la population de Colmar est passée de 26 106 à 43 808 habitants⁵⁵². Cette croissance démographique importante engagea la municipalité à prendre des mesures autant d'un point de vue réglementaire que dans le domaine de la planification urbaine.

⁵⁵² Ces chiffres se basent essentiellement sur : Walter HUBATSCH (Hg.), *Grundriss zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815-1945*, Band 22, Bundes- und Reichsbehörden, Marburg/Lahn, 1983, 585 p., *Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen, 1913-1914*, Strasbourg, 1907-1914.

La croissance de la ville s'accompagna d'une présence militaire de plus en plus importante. On passa de 800 hommes stationnés en 1871 à près de 6 000 en 1914. Ce qui représentait alors près de 14% de la population de la ville. À titre de comparaison, à Strasbourg en 1912, la part militaire de la population s'élevait à 8,5%⁵⁵³. En effet, pendant la période française, la garnison de Colmar ne devait à aucun moment dépasser le chiffre de 800 hommes, à la fois pour des raisons pratiques – on ne pouvait pas héberger davantage de militaires dans les casernes en place – mais aussi en raison du peu d'importance stratégique accordé à la ville, protégée sur le flanc est par la fortification de Neuf-Brisach depuis Louis XIV et Vauban. Les autorités allemandes, dès 1871, adoptèrent une politique différente. Prévenantes, elles organisèrent dès la fin de la guerre des stratégies de protection du nouveau *Reichsland*, en faisant de ce territoire annexé une zone « tampon ». Comme le soulignait Bismarck en 1874 : « nous n'avons pas conquis l'Alsace et la Lorraine pour les rendre heureuses, nous les avons conquises pour avoir un glacis avec la France⁵⁵⁴. »

Ainsi du nord au sud, une ligne de défense fut constituée et renforcée, passant par Morhange, Forbach, Saint-Avold, Sarrebourg, Wissembourg, Haguenau, Strasbourg/ Kehl et Colmar. Parallèlement à celle-ci une autre ligne outre-Rhin était en place, passant par Landau, Karlsruhe, Rastatt, Appenweier, Offenburg, Lahr, et Fribourg. Cette forte présence militaire, si elle renforçait le sentiment des autochtones de vivre dans une zone d'occupation, présentait également des avantages. Niels Wilcken, dans son étude sur l'architecture publique en Alsace-Lorraine, cite l'exemple de Sarrebourg : « L'urbanisme militaire a en effet stimulé l'urbanisme civil »⁵⁵⁵, et impulsé largement le développement des infrastructures. Force est de constater qu'à Colmar, la situation était identique.

⁵⁵³ Ces chiffres sont avancés par Paul André HAVÉ, « Les bâtiments militaires de Colmar. Un aspect particulier de l'architecture et de l'urbanisme sous le Reichsland (1870-1914) », in : *Regards sur l'urbanisme colmarien, Annuaire de la Société d'histoire et d'archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, Vol. 48, 2007-2008, p. 117-139.

⁵⁵⁴ Réponse du *Reichskanzler* Bismarck le 30 novembre 1874 aux contestataires Winterer et Simonis : « Im Reichsinteresse haben wir diese Länder in einem guten Kriege, in einem Vertheidigungskriege, wo wir uns unserer Haut zu wehren hatten, erobert; nicht für Elsaß-Lothringen haben unsere Krieger ihr Blut vergossen, sondern für das Deutsche Reich, für seine Einheit, für den Schutz seiner Grenzen. Wir haben die Länder an uns genommen, damit die Franzosen bei ihrem nächsten Angriff, den Gott lange hinausschieben möge, den sie aber doch planen, die Spitze von Weißenburg nicht zu ihrem Ausgangspunkt haben, sondern damit wir ein Glacis haben, auf dem wir uns wehren können, bevor sie an den Rhein kommen. »

<http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/en/amtsprelle/ansicht/issue//1935/> consulté le 27.01.2019.

⁵⁵⁵ Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871–1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, p. 170.

L'importance accordée par les militaires à la ville de Colmar apporta un dynamisme inespéré pour la ville et permit au maire Hercule de Peyerimhoff, resté en place après l'annexion, d'engager des modifications de son administration municipale, qui permettait de poser des bases pour des projets plus ambitieux.

1) Une lente adaptation à la gouvernance allemande et les premières mesures réglementaires pionnières dans le Reichsland (1870-1892)

Le personnel du service technique fut, jusqu'au mandat de Peyerimhoff composé d'un seul agent. Dès 1856, le maire créa un nouveau poste de conducteur de travaux⁵⁵⁶. En 1857, le résultat « sur le terrain » n'étant pas réellement concluant, un poste d'inspecteur voyer adjoint des travaux communaux, chargé des travaux extérieurs et un poste de conducteur des travaux rattaché au service de voirie intérieure furent mis en place. Colmar n'était plus fortifiée depuis la fin du XVIIe siècle mais une enceinte de délimitation semblait encore présente⁵⁵⁷. (fig. 77) Ainsi le service technique était composé de quatre personnes : deux inspecteurs voyers (un pour l'intérieur et un pour l'extérieur de la ville) chacun secondé d'un conducteur de travaux. Toutefois cette distinction intérieur/extérieur entraînait de nombreux problèmes logistiques. D'ailleurs toutes ces personnes n'étaient pas des « gens de l'art » et ne disposaient pas de formation technique poussée. En 1862, le conseil municipal⁵⁵⁸ décida de concentrer la direction du service de la ville et de la banlieue entre les mains d'un « homme de l'art qui joint à l'autorité du talent celle de l'expérience ». Il choisit l'ingénieur des Ponts et Chaussées Philippe Gaspard Gauckler. Ayant quitté les services municipaux avant l'annexion, on ne sait

⁵⁵⁶ Chargé à la fois de la gestion des travaux de bureau (rédaction de projets, comptabilité) et de la surveillance sur le terrain des chantiers. L'agent voyer secondaire dans l'administration des chemins vicinaux Lepique est nommé à ce poste en 1856. Voir Etienne ACKERMANN, *La gestion de l'urbanisme par la municipalité à Colmar de 1815 à 1870*, Mémoire de maîtrise, sous la direction de François IGRSHEIM, 2006, p. 14-25.

⁵⁵⁷ Francis LICHTLÉ, « L'armement colmarien du XIVE au XVIIe siècle », *Revue d'Alsace* [En ligne], 136, 2010, mis en ligne le 01 octobre 2013, consulté le 02 juillet 2019 : <http://journals.openedition.org/alsace/>

⁵⁵⁸ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, séance du 13 septembre 1862 concernant le personnel du service technique.

que peu de choses de son successeur. Il s'agit d'un architecte du nom de Victor Huen⁵⁵⁹, entré au service de la ville de Colmar en 1861 en tant que conducteur de travaux et qui participa plus tard à la réalisation du plan d'extension. Il quitta le service de la municipalité en 1896, pour des raisons de santé⁵⁶⁰ après 35 années de service. Il décéda un an plus tard⁵⁶¹.

D'un point de vue réglementaire, la municipalité de Colmar adopta entre 1815 et 1870 près d'une vingtaine d'arrêtés municipaux portant sur l'alignement, parmi lesquels les dispositions accompagnant le plan d'alignement de 1839, le règlement de construction de 1845 et les règlements de voirie de 1856 et de 1858⁵⁶². Ces deux derniers règlements permettaient à la municipalité d'avoir un droit de regard sur les constructions. Ainsi, les façades du rez-de-chaussée et du 1^e étage ne pouvaient être construites autrement qu'en maçonnerie de moellon ou en brique, les encadrements des ouvertures devaient être en pierre de taille, la couverture en tuile, ardoise ou métal et seul un étage en dehors des mansardes était autorisé en bois. En dehors de l'aspect de sécurité, la municipalité affichait dès le milieu du XIX^e siècle une volonté d'embellissement et d'uniformisation des matériaux de construction. Cependant, depuis la loi du 16 septembre 1807 obligeant les villes de l'Empire à réaliser un plan d'alignement, la municipalité de Colmar avait des difficultés à embaucher des personnes qualifiées et compétentes, et à mener à bien ce projet. Ce plan d'alignement devait en effet être réalisé par les municipalités et transmis aux préfets qui faisaient valider ce plan par le ministère des Travaux publics⁵⁶³. De plus, pendant la période de la Restauration et de la Monarchie de Juillet, la ville de Colmar engagea peu d'initiatives dans le domaine de la construction publique. D'une part parce que sous la pression du préfet elle n'arrivait pas à faire réaliser le plan d'alignement maintes fois demandé mais aussi parce que la question du financement des opérations (municipalité, département, gouvernement) était compliquée et qu'à de nombreuses reprises, la municipalité et la préfecture se renvoyaient la balle⁵⁶⁴. Le

⁵⁵⁹ À ne pas confondre avec Victor HUEN (1874-1939), artiste, peintre et lithographe spécialisé dans la peinture militaire, qui était probablement son fils. Au sujet du fils : Francis GUETH, « François Joseph Victor Huen », in : *Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne*, vol. 17, p. 1690.

⁵⁶⁰ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 13 octobre 1896, « Pensionierung des Stadtbaumeister Victor Huen », p. 275-277.

⁵⁶¹ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 29 janvier 1897, « Nachruf gewidmet dem ehemaligen Stadtbaumeister Victor Huen », p. 328.

⁵⁶² Pour ces deux derniers règlements : Archives de Colmar, registre des arrêtés du maire, 21 juin 1856 et 25 mai 1858.

⁵⁶³ Anne BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848, Chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre PINON, Université de Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2009, p. 219 et suivantes.

⁵⁶⁴ Anne BONDON, *op. cit.*, 2009, p. 247.

plan d'alignement fut finalement certifié par l'ingénieur Foltz en 1829 et validé par le ministère des Travaux Publics en 1840⁵⁶⁵. Il fut reproduit et réactualisé jusqu'à l'annexion en 1871. (fig. 77) Le plan était découpé en 23 sections dont 15 pour les faubourgs. Sauf exception, la largeur des rues n'était pas modifiée. Le but du plan était principalement de réduire les saillies. Sa grande nouveauté était la création de nouveaux faubourgs au nord et à l'ouest, destinés à la création de nouveaux quartiers ouvriers et à l'implantation d'industries.

Au lendemain de l'annexion, la procédure de l'alignement restait l'outil réglementaire en place. Il fallut attendre la fin du mandat de Peyerimhoff pour que les choses commencent à changer. Suite à sa démission en 1877, quatre *Bürgermeisterei-Verwalter*, maires-administrateurs, se succédèrent pendant les trois ans jusqu'en 1880 : Wilhelm Grote, Adalbert von Neumann, Hermann Keetmann, et le baron Friedrich von Reichlin-Meidegg⁵⁶⁶.

Ce fut pendant cette période que la municipalité colmarienne entreprit une réflexion pionnière quant à sa réglementation urbaine et fut ainsi la première ville du *Reichsland* à entreprendre cette démarche. Cependant le dossier d'archive comprenant les éléments de la genèse de la nouvelle *Bauordnung* n'a pu être retrouvé⁵⁶⁷. Les seuls indices disponibles sont une étude comparative des textes réglementaires réalisée par Rolf Wittenbrock⁵⁶⁸ et l'introduction de la *Bauordnung* dans laquelle les motivations pour la rédaction sont explicitées⁵⁶⁹. En effet, ce texte mit en avant la nécessité de rédiger un seul et unique document : « Considérant qu'il paraît nécessaire de réunir en un seul règlement les prescriptions sur la voirie urbaine et la

⁵⁶⁵ Anne BONDON, *op. cit.*, 2009, p. 298.

⁵⁶⁶ Plus précisément : Wilhelm GROTE, *Bürgermeisterei-Verwalter* du 27 janvier 1877 au 28 janvier 1877, Adalbert VON NEUMANN, *Bürgermeisterei-Verwalter* du 30 janvier 1877 au 10 novembre 1877, Hermann Ernst Julius KEETMANN, *Bürgermeisterei-Verwalter* du 10 novembre 1877 au 18 novembre 1879 et le Baron Friedrich von REICHLIN-MEIDEGG, *Bürgermeisterei-Verwalter* du 18 novembre 1879 au 10 avril 1880.

⁵⁶⁷ Ce point a également été soulevé par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 176, il propose, pour pouvoir comprendre l'histoire de cette réglementation des comparaisons avec des textes de réglementation urbaine d'autres villes de l'empire allemand.

⁵⁶⁸ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 175- 177.

⁵⁶⁹ Archives de Colmar, 26-O-1, brouillon manuscrit de cette *Bauordnung*, rédigé en français, daté du 24 janvier 1878. La version allemande « Baupolizei-Verordnung für die Bürgermeisterei Colmar, 24. Januar/22. Mai 1878 » est publié dans Richard FÖRTSCH, M. CASPAR, *Elsass-lothringisches Baurecht : enthaltend eine systematische Darstellung der Bauten bezüglichlichen Vorschriften des öffentlichen und Privatrechts, sowie eine Zusammenstellung der zugehörigen Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung*, Strassburg : Astmann, 1878, p. 368-377, consulté le 2 février 2019 : http://dlib-pr.mpier.mpg.de/m/kleioc/0010/exec/bigpage/%22276145_00000386.gif%22

police des constructions disséminées dans un certain nombre d'arrêtés ou compléter ou modifier certaines dispositions⁵⁷⁰. »

L'analyse comparative menée par Wittenbrock montre que parmi les 30 articles que comprenait la nouvelle *Bauordnung* de 1878, seuls quelques rares points étaient repris de l'arrêté préfectoral du 20 septembre 1858⁵⁷¹ ainsi que des arrêtés municipaux strasbourgeois du 2 août 1855 et du 6 mai 1856. Une réelle continuité avec la réglementation locale française, comme l'affirmait la municipalité, était difficile à discerner. L'agencement des dispositions du texte, l'intitulé des différents chapitres et, en particulier, les articles sur les divers types de contrôle de la police du bâtiment, indiquaient clairement que les auteurs s'étaient basés sur un ensemble de règles qui ne découlaient pas de la tradition normative française. En effet une comparaison des titres de la *Bauordnung* de Colmar et celle du 21 avril 1853 de Berlin indiquait que cette dernière fut prise pour modèle⁵⁷². Les archives révèlent que la *Bauordnung* de 1878 fut conçu en français, avant d'être traduite. Ainsi le titre du premier paragraphe, « *Bau-Erlaubnis* » de la *Bauordnung* de Berlin, devient « *Bestimmungen über das Nachsuchen und Ertheilen der Bauerlaubnis* », « Dispositions concernant les demandes en autorisation pour construire », le paragraphe 2 « *Vorschriften hinsichtlich der Straßen und Plätze aus Rücksichten des öffentlichen Verkehrs* » prend le titre à Colmar de « *Bestimmungen mit Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr* », « Dispositions concernant la circulation », ou encore le paragraphe 3 intitulé « *Nähere Bestimmungen über Bebauung der Grundstücke und Einrichtung der Gebäude* » restait identique pour la version allemande de la *Bauordnung* colmarienne alors que la version française était « Descriptions particulières concernant la construction et l'établissement d'édifices »⁵⁷³. Le contenu de la *Bauordnung* de Colmar s'orientait également dans ce sens, comme par exemple les hauteurs autorisées, ou celle des hauteurs des étages. La *Bauordnung* de Berlin indiquait 2,51 m tandis que celle de Colmar prévoyait 2,60 m sous plafond⁵⁷⁴.

⁵⁷⁰ Archives de Colmar, 26-O-1, brouillon de la *Bauordnung*, 24 janvier 1878, en français.

⁵⁷¹ En particulier l'article 22, traduit en allemand dans Richard FÖRTSCH, M. CASPAR, *op. cit.*, 1878, p. 266-282, consulté le 2 février 2019 : http://dlib-pr.mpiers.mpg.de/m/kleioc/0010/exec/bigpage/%22276145_00000284.gif%22

⁵⁷² La *Bauordnung* du 21 avril 1853 de Berlin est imprimée dans : *Berliner Intelligenzblatt* 1853, N. 110, Amtsblatt 19, Beilage A.

⁵⁷³ Archives de Colmar, 26-O-1, brouillon de la *Bauordnung*, 24 janvier 1878, en français.

⁵⁷⁴ On peut supposer que cet écart est dû au fait que la *Bauordnung* de Berlin indiquait des mesures en pieds et celle de Colmar en mètres. (art. 15 de la *Bauordnung* de Colmar)

Tout comme dans son modèle, la *Bauordnung* de Colmar réservait une large partie aux prescriptions concernant la sécurité incendie, mais il n’y avait aucune indication concernant l’hygiène, comme par exemple, la taille des ouvertures pour l’air et la lumière, la taille des cours intérieures etc. Cette *Bauordnung* de Colmar fut publiée par le *Bürgermeisterei-Verwalter*, Hermann Ernst Julius Keetmann, le 24 janvier 1878, sans demander au préalable l’avis du *Bezirkspräsident*. Ce dernier réagit vivement⁵⁷⁵ et exigea des modifications dans la rédaction, notamment en ce qui concernait l’application de la *Bauordnung* aux routes départementales et nationales qui relevaient en fait d’un arrêté préfectoral de 1858 encore en vigueur⁵⁷⁶. Le texte entra finalement en vigueur le 22 mai 1878⁵⁷⁷.

La *Bauordnung* de Colmar marqua un tournant dans la réglementation municipale en Alsace-Lorraine, dans la mesure où elle constituait le premier texte directement inspiré par la réglementation allemande tout en maintenant quelques éléments du droit français.⁵⁷⁸ Ainsi, en Alsace-Lorraine, le maire conservait la direction de la police du bâtiment et la fixation des alignements (*Festsetzung der Baulinien*), le service de lutte contre les incendies, l’éclairage public, la direction du nettoyage des rues et le choix du nom des rues.

Comme l’a démontré Wittenbrock, la *Bauordnung* de Colmar de 1878 était devenue un document de référence dans tout le *Reichsland* d’Alsace-Lorraine, et répondait mieux aux besoins que les anciens textes réglementaires encore en vigueur dans les autres villes du *Reichsland*. Près de dix ans plus tard, en 1887, une refonte du texte ne vit pas le jour, parce que les modifications apportées au règlement de 1878 étaient minimales et que la municipalité voulait attendre la publication de la *Bauordnung* strasbourgeoise. Dans ce but, le maire de Colmar demanda à plusieurs reprises à son homologue strasbourgeois si la *Bauordnung* en projet à Strasbourg était enfin approuvée⁵⁷⁹. À défaut de réponse de la part de son homologue

⁵⁷⁵ Archives départementales du Haut-Rhin, 9754, lettre du *Bezirkspräsident* au maire de Colmar des 8 et 24 mars 1878.

⁵⁷⁶ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 177, note 50.

⁵⁷⁷ Cette version de la *Bauordnung* du 22 mai 1878 est consultable dans Richard FÖRTSCH, M. CASPAR, *Elsass-lothringisches Baurecht : enthaltend eine systematische Darstellung der Bauten bezüglichen Vorschriften des öffentlichen und Privatrechts, sowie eine Zusammenstellung der zugehörigen Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung*, Strassburg : Astmann, 1878, p. 368-377, consulté le 2 février 2019 : http://dlib-pr.mpiers.mpg.de/m/kleioc/0010/exec/bigpage/%22276145_00000386.gif%22

⁵⁷⁸ Theodor GRASSER, *Die Gemeinde-Verfassung und Verwaltung in Elsass-Lothringen*, Strasbourg: Heitz & Cie, 1934, p. 67-68.

⁵⁷⁹ Archives de Colmar, 26-O-2, lettres du maire de Colmar au maire de Strasbourg. Le 7 janvier 1892 le maire de Strasbourg envoya un exemplaire de la *Bauordnung* à Colmar. Sur le projet de 1887 on

strasbourgeois, il demanda à l'architecte municipal Huen la rédaction d'un nouveau texte réglementaire. Ce dernier s'appuya sur les *Bauordnungen* de Mulhouse, Fribourg, Karlsruhe, Heilbronn et Stuttgart⁵⁸⁰. Ce projet fut abandonné. Un dernier projet de modification de la réglementation urbaine fut mis à l'étude en 1898, comprenant près de 70 articles⁵⁸¹. Cependant ce projet ne fut pas débattu au Conseil municipal et il fallut attendre 1912 pour qu'une nouvelle *Bauordnung* fût adoptée, suite à la nécessité de moderniser la réglementation accompagnant le nouveau *Bebauungsplan*.

*La Bauordnung existante a fait jusqu'à présent ses preuves et ce n'est que récemment, lorsqu'un plan d'extension a été élaboré pour les nouveaux quartiers et que les restrictions de construction correspondantes sont entrées en vigueur, que la nécessité de mettre en place des nouvelles règles de construction est devenue tangible*⁵⁸².

Colmar se tourna également vers les autres villes d'Alsace-Lorraine pour s'inspirer d'autres outils réglementaires. En effet, la loi spéciale sur la restriction de bâtir de Strasbourg (*Beschränkung der Baufreiheit*) de 1879 répondait aux besoins de l'administration strasbourgeoise comme outil de contrôle pour l'extension de la ville⁵⁸³. Colmar, souhaitant également planifier une extension, à l'instar de la capitale du *Reichsland*, s'adressa à quatre autres maires, ceux de Metz, Mulhouse, Guebwiller et Sélestat, leur demandant s'ils souhaitaient également adopter de telles dispositions, auquel cas une action commune pourrait avoir lieu. Dans son courrier du 2 novembre 1888, le maire de Colmar, Camille Schlumberger (1831-1897, maire de 1880 à 1896) se plaignait des prix exagérés demandés par les propriétaires fonciers pour la réalisation des voiries et plaidait en la faveur de l'adoption de la loi sur la restriction de bâtir strasbourgeoise. Il ajoutait : « De telles dispositions sont en application dans la plupart des villes allemandes et expliquent en grande partie le fait que

retrouve des notes dans la marge se référant à la *Bauordnung* strasbourgeoise : art. 22 : « On pourrait le compléter en adoptant les dispositions de l'art. 13 de la Bau-Ordnung de Strasbourg. »

⁵⁸⁰ Archives de Colmar, 26-O-1, lettre de l'architecte municipal Huen à l'adjoint Waite du 24 janvier 1887.

⁵⁸¹ Seul le sommaire est conservé dans les archives municipales de Colmar, 26-O-2.

⁵⁸² « Die bestehende Bauordnung hat sich bis jetzt bewährt und erst in neuerer Zeit, nachdem für die neuen Stadtteile ein Bebauungsplan ausgearbeitet worden und die damit verbundene Baubeschränkung in Wirksamkeit getreten ist, hat sich die Notwendigkeit zur Aufstellung der in Aussicht genommenen neuen Bauordnung fühlbar gemacht. », Archives départementales du Haut-Rhin, 9753, lettre du *Kreisdirektor* de Colmar au *Bezirkspräsident* du 13 février 1902.

⁵⁸³ Archives de Colmar, 26-O-3, réponse du maire de Strasbourg au maire de Colmar du 28 décembre 1887, « dass das Gesetz sich bis jetzt bewährt hat », que la loi a fait ses preuves jusqu'à présent, et qu'il ne prévoyait pas, pour l'instant d'y effectuer des modifications.

beaucoup de ces villes ont pris un tel essor en peu de temps⁵⁸⁴. » Metz ne semblait pas intéressée par cette démarche, ne voyant pas son utilité, étant donné que la fortification empêchait toute extension de la ville, Sélestat semblait également peu favorable, la ville disposait de grandes réserves foncières et le maire de Guebwiller refusa également cette proposition, prétextant que la population rejetterait en bloc cette démarche. Seul le maire de Mulhouse, Carl Hack, qui envisageait l'élaboration de nouveaux plans d'alignement, se montra intéressé⁵⁸⁵. Au vu du peu de succès que rencontra sa demande mais également du retard que prenait le projet de réalisation d'un *Bebauungsplan*, le maire de Colmar renonça à poursuivre cette démarche.

Le projet de réaliser une réglementation commune aux villes moyennes du *Reichsland* fut relancé par le maire de Mulhouse en janvier 1890. Le maire de Colmar était toujours très enthousiaste à l'idée d'une telle démarche et s'adressa à Strasbourg pour l'informer de cette nouvelle initiative d'une loi commune concernant la restriction de la liberté de construire⁵⁸⁶. Otto Back se déclara aussitôt prêt à collaborer à ce projet et l'équipe municipale strasbourgeoise se mit à la révision de la loi de 1879, sur le modèle prussien. Il écrivit en 1890 au maire de Colmar :

Je ne manque pas d'ajouter que l'administration municipale locale soutiendra chaleureusement tous les efforts visant à mettre en place des dispositions légales aux termes desquelles la liberté de construction serait restreinte au sens de la législation prussienne, en particulier pour les chantiers de construction qui ne sont pas situés le long de voies aménagées⁵⁸⁷.

⁵⁸⁴ « Derartige Bestimmungen befinden sich in den meisten deutschen Städten in Geltung und wird es denselben hauptsächlich zu verdanken sein, dass viele dieser Städte in kurzer Zeit einen so großen Aufschwung genommen haben. », Archives de Colmar, 26-O-3, lettre du maire Schlumberger du 2 novembre 1888.

⁵⁸⁵ À ce sujet, voir la partie « le rôle moteur de Strasbourg dans la législation sur la réglementation de bâtir », dans *Le plan d'extension de Mulhouse*, plus haut, et Archives de Colmar, 26-O-3, lettres du 24 novembre 1888 (réponse du maire de Mulhouse), 26 novembre 1888 (réponse du maire de Metz) et du 6 décembre 1888 (réponse du maire de Sélestat), du 9 janvier 1889 (réponse du maire de Guebwiller).

⁵⁸⁶ Archives de Colmar, 26-O-3, lettre du maire de Colmar au maire de Strasbourg du 23 février 1890, il y demandait urgemment la loi strasbourgeoise du 21 mai 1879 sur le règlement concernant les restrictions à la liberté de construction dans les nouveaux quartiers de Strasbourg.

⁵⁸⁷ « Ich verfehle nicht hinzuzufügen, dass die hiesige Stadtverwaltung alle Bestrebungen zur Erzielung von gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen die Baufreiheit besonders bei Baustellen, welche nicht an ausgebauten Straßen liegen, im Sinne der preußischen Gesetzgebung einzuschränken wäre, auf das wärmste unterstützen wird. », Archives de Colmar, 26-O-3, lettre du maire de Strasbourg au maire de Colmar du 6 mars 1890.

Cependant, le maire de Colmar semblait hésiter à se lancer franchement dans cette aventure et souhaitait avancer sur la question du plan d'alignement. Ce fut finalement Strasbourg qui coordonna ce projet de loi commun aux villes d'Alsace-Lorraine⁵⁸⁸. En décembre 1890, le maire strasbourgeois Otto Back présenta un texte imprimé d'une vingtaine de pages expliquant cette démarche⁵⁸⁹. Dans ce texte, il présentait la situation « catastrophique » des faubourgs de Strasbourg, en termes de sécurité incendie et d'hygiène. Il avançait que ces conditions étaient le résultat de l'influence de la loi française, privilégiant la liberté de construire et ne laissant aucune marge de manœuvre pour une planification urbaine et pour l'intérêt public. Il proposait donc une extension de la loi du 21 mai 1879 sur la liberté de construire aux faubourgs, ajoutant que cette « nouvelle législation était depuis longtemps en vigueur dans les autres États allemands⁵⁹⁰. » La grande nouveauté de ce texte était la possibilité d'interdire la construction le long des rues non encore aménagées qui reprenait la prescription de l'article 12 de la loi prussienne sur les alignements de 1875 (*Fluchtliniengesetz*). Cette proposition de loi fut soumise à la *Spezialkommission* du conseil municipal de Strasbourg⁵⁹¹ qui valida dans les grandes lignes le projet mais rejeta l'interdiction de construction de tous les terrains ne se trouvant pas dans le *Bebauungsplan*. De ce fait la municipalité n'était pas en mesure d'empêcher les constructions sauvages dans la périphérie. Le 27 septembre 1891, le projet fut envoyé au *Landesausschuss*⁵⁹². Là encore, le maire Back souligna et argumenta l'importance de la restriction de bâtir le long des rues non viabilisées en se justifiant que ce point était en vigueur dans de nombreuses villes allemandes depuis longtemps. Enfin, Back interpréta le projet de loi portée par le conseil municipal comme étant une mise en conformité voulue du code du bâtiment du *Reichsland* sur les réglementations exemplaires des autres États allemands.

Deux mois avant, le maire de Mulhouse avait envoyé une pétition au *Landesausschuss* plaidant une révision du droit de construction. En effet, il argumentait que celui-ci s'appuyait sur des lois de 1607, 1765 et 1807 et que le droit actuel s'avérait être largement dépassé par

⁵⁸⁸ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 148.

⁵⁸⁹ Archives de Colmar, 26-O-3, Bericht des Bürgermeisters an den Gemeinderat betr. die Bebauung der Vororte, Dez. 1890, 21 p.

⁵⁹⁰ Bericht des Bürgermeisters an den Gemeinderat betr. die Bebauung der Vororte, Dez. 1890, p. 15.

⁵⁹¹ Archives de Strasbourg, débats du Conseil municipal, du 11 février 1891, p. 107-122.

⁵⁹² Archives départementales du Bas-Rhin, 87 AL 4541, lettre du maire de Strasbourg au *Landesausschuss* du 27 février 1891.

rapport aux autres villes d'Allemagne⁵⁹³. Pour étayer sa demande, le maire de Mulhouse dénonçait les abus dans sa ville et les moyens insuffisants de l'administration municipale pour y remédier. Il plaida donc pour un ajustement aux normes et contraintes de construction des États allemands et pour que le projet de loi de Strasbourg soit applicable de façon identique aux autres villes du *Reichsland* qui souhaiteraient sa transposition.

En même temps, le maire de Colmar envoya un courrier au *Landesausschuss* et au ministère d'Alsace-Lorraine demandant une amélioration de la législation sur la voirie, intitulé *Antrag auf Besserung über das städtische Straßenwesen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen*⁵⁹⁴. Schlumberger demandait la possibilité que certaines dispositions de la loi sur la restriction de bâtir de Strasbourg fussent adoptables par d'autres villes d'Alsace-Lorraine.

Ainsi chacune des trois principales villes d'Alsace contribua à la révision de la réglementation sur la liberté de bâtir. Aucune des villes du *Bezirk Lothringen* ne semblait s'intéresser à œuvrer à la révision de cette législation. Tandis que Mulhouse adopta dès le 10 août 1892, suite au décret impérial, la loi spéciale sur la restriction de la liberté de bâtir, (*zur Beschränkung der Baufreiheit*)⁵⁹⁵, le Conseil municipal de Colmar adopta le texte plusieurs mois plus tard, le 6 décembre 1893. Quelques modifications concernant la formulation des coûts de viabilisation avaient été faites. Il fallut attendre novembre 1897 pour que Sarreguemines, en tant que première ville lorraine fasse la demande d'adoption de la loi spéciale de Strasbourg. En tout, 20 villes du *Reichland* l'adoptèrent⁵⁹⁶.

La plus grande nouveauté de cette réglementation était l'obligation de participation des riverains aux coûts de la viabilisation des nouvelles rues⁵⁹⁷, point sur lequel Otto Back avait

⁵⁹³ Archives de Colmar, 26-O-3, exemplaire de la pétition envoyée par Hack du 22 décembre 1890.

⁵⁹⁴ Archives de Colmar, 26-O-3, « Antrag auf Besserung der über das städtische Straßenwesen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen », du 17 février 1891, envoi au ministère le 6 mars 1891.

⁵⁹⁵ Voir plus haut, chapitre sur Mulhouse, « le rôle moteur de Strasbourg dans la législation sur la réglementation de bâtir ».

⁵⁹⁶ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 60. Les 20 villes ne sont pas citées par Rolf WITTENBROCK, mais Karl Friedrich MANDEL, (*Die Verfassung und Verwaltung von Elsass-Lothringen*, 1905) en cite 13 p. 48 : Mulhouse, Metz, les deux communes de Metz, Montigny et Sablon, Plantières, Queuleu, Thionville, Sarrebourg, Huningue, St-Louis, Colmar, Sarreguemines et Schiltigheim.

⁵⁹⁷ Archives de Colmar, 26-O-2, Baubeschränkung, en introduction à la réglementation strasbourgeoise de 1892 étendue à Colmar : « Das Gesetz weicht aber von dem geltenden Rechte ab, indem durch einen Beschluss des Gemeinderaths bestimmt werden kann (siehe §2), dass an den in einem Bebauungsplan vorgesehenen Straßen und Plätzen mit dem Bau von Wohngebäuden erst begonnen werden darf, wenn der Straßentheil, nach welchem ein Ausgang benutzt werden soll, für den Verkehr und Anbau fertig gestellt und mindestens auf einer Seite mit den übrigen Straßen in planmäßige Verbindung gebracht worden ist. »

beaucoup insisté lors de ses multiples démarches en vue de l'adoption de cette loi. Lors de l'acquisition foncière, la participation (*Kosten für Grunderwerb*) était calculée en fonction de la longueur de l'alignement au droit de la propriété. Pour l'assainissement, elle était calculée selon la longueur de la canalisation. Cette nouveauté, d'importance, permettait ainsi une planification du tracé des nouvelles rues sans avoir à démolir ou prendre en considération des constructions existantes. C'est notamment pour assurer le respect de ces lois, qu'une police du bâtiment (*Baupolizei*) fut constituée.

2) Les premières réflexions autour d'un plan d'extension de Colmar, l'expertise de Karl Kölle de Stuttgart (1896-1900)

Cette nouvelle base législative permettait ainsi à la municipalité, appuyée par les autorités du *Bezirk*, de lancer une planification de son extension, de développer des infrastructures et des équipements dimensionnés aux objectifs ambitieux d'une grande ville, mais probablement au-delà des besoins réels.

En effet, dès 1895, l'architecte municipal, Victor Huen entreprit des démarches auprès de son homologue à Mulhouse pour s'enquérir du déroulement du projet d'extension. Dans une note interne, il rédigea l'état de la situation à Mulhouse, suite à l'intervention de Stübben qui avait élaboré entre 1894 et 1895 un plan d'extension⁵⁹⁸. Son avis concernant l'expérience de Mulhouse semblait mitigé, il écrivit :

À Mulhouse, le Stadtbebauungsplan a été dressé par M. von Stübben, Regierungsrath à Cologne ; mais la commission de la voirie de cette ville n'a pas cru devoir donner son approbation à ce travail, parce qu'il sacrifie trop d'intérêts privés et, tout en respectant diverses idées émises par ce spécialiste, on procède aujourd'hui à de nouvelles études en le rapprochant du projet de M. von Stübben, qui a maintenu les rues existantes et centrales de la ville à l'intérieur et a projeté à l'extérieur des boulevards de 30 m de large pour former [illisible] Ringstrassen. Là où les angles

⁵⁹⁸ Archives de Colmar, 26-O-3, « notes sur la confection du plan général d'alignement devant servir de base à l'application de la loi sur la Baubeschenkung (sic) », 10 avril 1895.

*sont trop prononcés, on a prévu des places pour recevoir soit un édifice public ou être convertie en squares*⁵⁹⁹.

Cette introduction d'un texte de presque trois pages indique que Victor Huen avait pris connaissance du projet dessiné par Stübben pour l'extension de Mulhouse. On ne sait toutefois pas si la municipalité – ni qui – avait envoyé des documents, ni quelle sorte de documents l'architecte de Colmar avait pu consulter. Cette note permettait cependant de restituer le déroulement du travail de l'expert, le détail des éléments fournis par Stübben à la municipalité mais également comment l'administration poursuivait son projet suite à ce travail. De plus, dans cette note Huen prenait position quant à une démarche similaire à Colmar, et bien qu'il vît la nécessité d'une pareille démarche, en tirer les leçons était tout aussi nécessaire :

*La question quoique plus avancée à Mulhouse qu'à Colmar est encore loin d'être résolue et on déplore le retard parce que les particuliers après un délai très court entre leur demande d'autorisation de construire et le consentement de l'autorité municipale, passent outre et construisent où ils veulent, là où le plan n'est pas encore applicable par manque de la sanction supérieure*⁶⁰⁰.

Après étude des documents fournis par Stübben à la ville de Mulhouse, soit « un plan d'ensemble de la ville à l'échelle de 0,00025 pour 1 m – ou 0,025 pour 100 m » et « les plans de détails [qui] sont dressés à l'échelle de 0,2 millimètre par mètre, sur feuille de 1,20 de long et 0,8 de haut et représentant chaque fois une case du plan général⁶⁰¹ », il proposa de suivre ce modèle. C'est-à-dire, de réaliser un plan général de la ville, pour lequel il demandait de veiller à bien délimiter les champs du réseau des rues autour de Colmar ainsi que des plans de détails par secteurs, assemblables les uns aux autres de la même échelle.

Les archives de Colmar conservent des lettres envoyées un an plus tard, entre mai 1896 et février 1897 par le *Stadtbaurat* de Stuttgart, Karl Kölle (1857-1927). Elles étaient adressées au *Generalsekretär*, toutefois les réponses, ou plutôt le reste de la correspondance ne semble pas avoir été conservé⁶⁰². On ne sait d'ailleurs pas si le *Generalsekretär*, à qui les missives

⁵⁹⁹ Archives de Colmar, 26-O-3, *ibid.*, note du 10 avril 1895.

⁶⁰⁰ Archives de Colmar, 26-O-3, *ibid.*, note du 10 avril 1895.

⁶⁰¹ Archives de Colmar, 26-O-3, *ibid.*, note du 10 avril 1895.

⁶⁰² Archives de Colmar, 26-O-3, lettre de Karl Kölle au *Generalsekretär*, du 18 mai, 29 mai, 2 juin 1896 et du 14 février 1897.

furent adressées, était employé de la ville ou du *Bezirk*. Ces courriers révèlent que le *Stadtbourat* Kölle proposait son aide à la municipalité de Colmar soit pour une expertise, soit pour la réalisation d'un plan. Le ton des lettres laisse à penser qu'il s'adressait à une tierce personne en mesure de l'introduire auprès des autorités municipales⁶⁰³. On peut aussi supposer que le maire de Colmar s'adressa au *Bezirkspräsidium* afin d'être introduit auprès d'un spécialiste en mesure d'expertiser le projet municipal d'extension de la ville.

Il s'averait que Kölle fut, par la suite, en contact avec la municipalité de Colmar et qu'il œuvra à la réalisation du *Bebauungsplan*. En effet, lors d'une séance du Conseil municipal le 19 mars 1897 son nom fut évoqué. Cette séance du Conseil municipal du 19 mars 1897 marqua le lancement du grand projet de la réalisation du *Bebauungsplan*. À cette date, le maire déplora, devant le Conseil municipal, que la loi sur la restriction de bâtir, adoptée en 1893 ne pouvait être applicable, faute de document cartographique sur lequel s'appuyer.

*Maintenant, le moment est venu de faire application les dispositions du §2 concernant la restriction de la liberté de construction et l'interdiction de construire le long d'une voie non encore aménagée et reliée aux autres axes du réseau viaire*⁶⁰⁴.

Or à cette date, la ville ne disposait pas de *Bebauungsplan* permettant d'orienter l'évolution urbaine. De plus ce paragraphe de la loi spéciale sur la restriction de la liberté de bâtir de Strasbourg s'appuyait sur l'existence un *Bebauungsplan*. Il évoqua notamment le nombre croissant de constructions abusives, sans que la voirie ne fût finie, ni même que les canalisations et le gaz ne fussent en place. Et poursuivit ainsi : « Pour faire face à ces abus, l'administration a chargé un technicien faisant autorité dans ce domaine, M. le *Stadtbourath* Kölle de Stuttgart, de produire un rapport d'expert sur nos conditions de construction et notre

⁶⁰³ Archives de Colmar, 26-O-3, lettre du 14 février 1897, « Inzwischen bitte ich mich den bekannten Herrn dort zu empfehlen und sie mit achtungsvoller Begrüßung, Ihr ergebener, Stadtbourat Kölle. »

⁶⁰⁴ « Nun ist aber die Zeit gekommen, von der Bestimmung des §2, betreffend die Beschränkung der Baufreiheit und das Verbot, an einer Straße zu bauen, die noch nicht fertiggestellt ist und mit dem übrigen Straßennetz in Verbindung steht, Gebrauch zu machen. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 19 mars 1897, « Einführung der Baubeschränkung für Colmar », p. 363. Le §2 en question est publié dans la *Gesetzblatt für Elsass-Lothringen, N. 2, Gesetz, betreffend Beschränkung der Baufreiheit, vom 6 Januar 1893*, p. 3. Le voici dans sa totalité : « Durch einen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegenden Beschluss des Gemeinderaths kann bestimmt werden, dass an den in einem Bebauungsplan vorgesehenen Straßen und Plätzen mit dem Bau von Wohngebäuden erst begonnen werden darf, wenn der Straßentheil, nach welchem ein Ausgang benutzt werden soll, für den Verkehr und Anbau fertig gestellt und mindestens auf einer Seite mit dem übrigen Straßennetz in planmäßige Verbindung gebracht worden ist. Die Bestimmungen des § 3 des Gesetzes vom 21. Mai 1879 werden hierdurch nicht berührt. Der Gemeinderath kann in einzelnen Fällen Ausnahmen zulassen. »

projet⁶⁰⁵. » En effet, en mai 1896, l'architecte municipal de Stuttgart avait fait parvenir au maire son expertise, que ce dernier cita lors de la séance du 19 mars 1897 :

Comme je l'ai déjà souligné au début de mon intervention, je pense qu'il est indispensable de fixer en même temps dans un statut local la définition du plan de la ville et les règles nécessaires à l'aménagement des bâtiments le long des rues projetées. Sans ce dernier, le plan reste un projet imparfait. Une telle réglementation du droit de la construction semble d'autant plus nécessaire qu'à mon avis il règne à Colmar des conditions plutôt libérales et arbitraires en matière de construction, et il me semble qu'un code de construction général adapté aux circonstances locales fait défaut⁶⁰⁶.

En mettant le doigt sur un point sensible, il exprimait la nécessité d'accompagner le *Bebauungsplan* d'une *Bauordnung* actualisée et adaptée. Ces extraits issus des débats du Conseil municipal furent repris dans un fascicule imprimé et envoyé aux autres villes d'Alsace-Lorraine, soulignant l'intérêt de réglementer la liberté de construire et de la volonté de Colmar de réaliser une nouvelle *Bauordnung* mais aussi un *Bebauungsplan*, afin de répondre à son ambition d'entrer dans la catégorie des grandes villes.

Depuis que les grandes villes d'Alsace-Lorraine ont connu un développement et une expansion sans précédent, la nécessité est reconnue de limiter, dans l'intérêt général, les droits des propriétaires fonciers lors des nouvelles constructions⁶⁰⁷.

⁶⁰⁵ « Um diesen Mißständen vorzukommen, hat die Verwaltung einen in diesem Fach als Autorität geltenden Techniker, Herrn Stadtbaurath Kölle aus Stuttgart beauftragt, ihr ein Gutachten über unsere Bauverhältnisse und über unsern Bauplan zu fertigen. » Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 19 mars 1897, *ibid.*, p. 363.

⁶⁰⁶ « Wie ich [Karl Kölle] schon zu Eingang meiner Äußerung hervorhob, halte ich es für unerlässlich, mit der Festlegung des Stadtbauplanes zugleich auch die nöthigen Vorschriften für das Ausbauen an der projektierten Straßen durch besonderes Ortstatut zu geben. Ohne das letztere bleibt der Plan ein unvollkommenes Projekt. Eine derartige gesetzliche Regelung der Bauvorschriften erscheint um so dringender notwendig als [illisible] meinen Wahrnehmungen in Colmar bezüglich des Bauens noch ziemliche Freiheit und Willkür herrscht, und wie mir scheint es auch an einer den lokalen Verhältnissen Colmars angepassten allgemeine Bauordnung fehlt. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 19 mars 1897, *ibid.*, p. 363

⁶⁰⁷ « Seitdem die grösseren Städte Elsass-Lothringen eine bisher unbekannte Entwicklung und Ausdehnung erfahren haben, ist die Nothwendigkeit anerkannt worden, bei neuen Bauten die Rechte der Grundeigenthümer im öffentlichen Interessen zu beschränken. » Archives de Strasbourg, 159 MW 3, *Colmar - Baubeschränkung*, Colmar : Buchdruckerei Decker, 1897, 12 p.

3) La place de la gare au cœur du projet du Bebauungsplan de Colmar (1898-1900)

En 1900, la question de l'extension de la ville fut de nouveau au cœur du débat municipal. Étaient à l'ordre du jour l'établissement du *Bebauungsplan* et d'autre part, l'agrandissement, voire le déplacement, de la gare de Colmar. Une fois de plus, Colmar se voyait comme une nouvelle grande ville en pleine ébullition :

*À Colmar, comme dans la plupart des villes de notre environnement qui ont rapidement prospéré, la question de l'extension et de la refonte de l'ensemble des installations ferroviaires est devenue un sujet d'actualité brûlant, dont l'opinion publique s'est saisie, surtout depuis l'ouverture de la procédure préliminaire à partir du projet d'aménagement élaboré par l'administration des chemins de fer*⁶⁰⁸.

Les autorités des chemins de fer voyaient dans cette grande entreprise urbaine une opportunité de réaménager les infrastructures, lignes et gares à Colmar, comme ce sera le cas à Metz ou Sarreguemines. La gare, construite en 1841 ne répondait plus aux besoins du trafic du début du XXe siècle. Le président de la direction des chemins de fer royaux de Cologne (*Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln*) Paul von Breitenbach, plus tard chef du service des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine (*Chef des Reichseisenbahnamtes und Vorsitzender der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen*), ne fut pas séduit en découvrant le petit bâtiment de la gare de voyageurs lors de son passage à Colmar et proposa la construction d'une nouvelle gare, sur l'exemple de la gare de sa ville natale, Dantzig, réalisée dans les dernières années de 1890⁶⁰⁹. La fréquentation de voyageurs, mais aussi le développement de l'industrie à la périphérie de la ville entraînait également un accroissement du trafic de marchandises que l'ancienne gare pouvait difficilement absorber. Dès 1898, des échanges

⁶⁰⁸ « Wie in den meisten rasch emporgeblühten Städten unserer näheren und weiteren Umgebung, ist auch in Colmar die Frage der Erweiterung und zeitgemässen Umgestaltung der gesamten Bahnhofverhältnisse zu einer brennenden Tagesfrage geworden, mit der sich die öffentliche Meinung, insbesondere seit Eröffnung des amtlichen Vorverfahrens über den von der Bahnverwaltung ausgearbeiteten Umbaumentwurf vorzugsweise beschäftigt. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal du 19 janvier 1900, « Umbau des Colmarer Bahnhofs, Denkschrift », p. 454-455.

⁶⁰⁹ Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871-1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, p. 117.

avec les autorités des chemins de fer furent engagés, et le *General-Direktor der Eisenbahn* écrivit au maire de Colmar en avril de la même année :

Nous ne pouvons nier que l'extension de Colmar ces dernières années vers l'ouest et l'augmentation simultanée du trafic ont rendu souhaitable le réaménagement de la gare. Il nous incombe d'examiner dans quelle mesure le trafic ferroviaire, qui ne cesse de croître, en liaison avec le développement prévisible de la ville de Colmar, justifie l'hypothèse d'une refonte radicale des infrastructures de la gare. Dès que nous verrons plus clair, un projet qui sera notre tâche prioritaire, sera élaboré et portera dans la mesure du possible les intérêts de l'administration des chemins de fer, de la ville et des usagers⁶¹⁰.

Dès septembre 1898, les autorités des chemins de fer se mirent à l'étude d'un nouveau projet. Ce ne fut que grâce à l'achat important de terrains en 1899 de la part de l'administration des chemins de fer que la municipalité put commencer à orienter son projet d'extension. Le *General-Direktor* présenta lui-même, le 28 novembre 1899, le projet. La nouvelle gare devait être placée 400 mètres au sud de la gare existante et le complexe devait se composer de la gare de voyageurs au nord et de la gare de marchandises au sud. La question de lignes surélevées fut débattue puis finalement abandonnée, étant jugées trop coûteuses et nécessitant de lourds travaux sur 4 à 5 km au nord et au sud de la gare. Une nouvelle *Bahnhofsstraße*, aujourd'hui l'avenue Raymond Poincaré, fut prévue avec une largeur minimale de 15 mètres. Le *Stadtbaurath* de Stuttgart, Kölle avait également été consulté quant au projet proposé par la direction des chemins de fer. Il formula la possibilité de déplacer entièrement le complexe ferroviaire à la périphérie de l'extension, ce qui, à ses yeux, pouvait être bénéfique autant pour la ville que pour la *Kaiserliche Eisenbahnverwaltung*. Karl Kölle estimait qu'une

⁶¹⁰ « Wir verschließen uns keineswegs der Einsicht, dass die Ausdehnung, welche die Stadt Colmar in den letzten Jahren in westlicher Richtung genommen hat, sowie die in derselben Zeit eingetretene Verkehrssteigerung eine anderweitige Gestaltung der Colmarer Bahnhofsverhältnisse wünschenswert erscheinen lassen mag. Wir sind beauftragt zu prüfen, inwieweit der sich fortwährend steigende Eisenbahnverkehr in Verbindung mit der voraussichtlichen Entwicklung der Stadt Colmar die Bedachtnahme auf eine durchgreifende Umgestaltung der dortigen Bahnhofsverhältnisse schon jetzt gerechtfertigt erscheinen lässt. Sobald sich dies übersehen lässt, soll nach dem uns gewordenen Auftrag ein Projekt ausgearbeitet werden, welches nach Möglichkeit den Interessen der Eisenbahnverwaltung wie die Stadt und des Publikums Rechnung trägt. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal du 19 janvier 1900, « Umbau des Colmarer Bahnhofs, Denkschrift », citation de la lettre du General-Direktor der Eisenbahn du 5 avril 1898.

extension de la gare allait rapidement être insuffisante et qu'il fallait mieux opter pour cette option, malgré son coût qui paraissait important.

*Il s'agit de déplacer et de reconstruire l'ensemble de la gare, y compris le bâtiment d'accueil des passagers et la gare de marchandises. Étant donné qu'il ne restera rien de l'ancienne gare, la question se pose alors spontanément de savoir s'il ne convient pas de faire un pas de plus et d'éloigner complètement la gare de son espace confiné actuel. On pourrait trouver un emplacement fonctionnel à l'est ou à l'ouest qui permette un agrandissement ultérieur et d'éviter d'emblée un conflit avec les principales artères de la ville et son extension.*⁶¹¹

Les autorités des chemins de fer et la municipalité ne semblaient pas adhérer à cette option dont le coût prévoyait d'être exorbitant s'il fallait déplacer les lignes de chemins de fer et contourner la ville. Cette hypothèse fut rapidement laissée de côté par toutes les parties prenantes.

L'armée fut également consultée quant à l'implantation, les équipements et l'orientation du nouveau bâtiment, d'autant plus que la caserne d'infanterie, construite quelque 15 ans plus tôt, se trouvait juste à l'arrière du terrain choisi⁶¹².

Bien que l'architecture de la gare de Colmar s'apparentât beaucoup à celle de Gdansk/Dantzig, la structure des deux quartiers alentour était très différente. Cette comparaison, proposée par Niels Wilcken⁶¹³, mérite toutefois d'être approfondie sur le plan urbain. Le *Bahnhofsviertel* de Dantzig avait été planifié par Josef Stübben en 1893 sur l'ancien *Stadtgraben* suite au dérasement de la fortification, deux rues donnaient

⁶¹¹ « Es soll nicht nur der ganze Personenbahnhof einschliesslich des Empfangsgebäudes, sondern auch der Güterbahnhof verlegt und neu ausgeführt werden. Da drängt sich unwillkürlich die Frage auf, wenn man einmal soweit geht und von dem alten Bahnhof beinahe nichts mehr belassen bleibt, warum denn nicht noch einen Schritt weiter und den Bahnhof von seinem jetzigen eingegengten Platze hinweg ganz verlegen, sei es nach Osten oder nach Westen soweit aus der Stadt hinaus, dass ihm gleich eine zweckmässige Lage und Gestaltung gegeben, für später die Möglichkeit einer Erweiterung offen gehalten und endlich die Collisionen mit den städtische Hauptstrassen und der Ausdehnung der Stadt von vornherein vermieden werden ? », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal du 19 janvier 1900, « Umbau des Colmarer Bahnhofs, Denkschrift », extrait d'une lettre de Karl Kölle, p. 456.

⁶¹² Archives de Colmar, débats du Conseil municipal du 19 janvier 1900, « Umbau des Colmarer Bahnhofs, Denkschrift », p. 460 et Niels WILCKEN, *op. cit.*, 2000, p. 117.

⁶¹³ Niels WILCKEN, *op. cit.*, 2000, p. 120

diagonalement sur la gare⁶¹⁴. L'implantation de la gare constituait la première pierre du développement du quartier au nord-ouest de la ville. La gare de Colmar quant à elle, s'insérait dans un tissu déjà partiellement existant où seuls les abords de la gare et de la place furent redessinés. On peut supposer que le choix de prendre la gare de Dantzig comme modèle, s'argumentait pour Colmar par rapport à la taille des deux villes. (fig. 82 et 83) Aucune trace de cette analogie n'est présente dans les archives municipales. Peut-être faut-il la chercher dans le souvenir nostalgique pour sa ville natale de Paul von Breitenbach, *General-Direktor der Eisenbahn*. Comportant 120 300 habitants en 1890 et près de 175 900 en 1912⁶¹⁵, Dantzig avait la taille escomptée par la municipalité colmarienne qui voyait sa population augmenter au point d'établir un plan d'urbanisme capable de loger et d'organiser une extension de 140 000 habitants. La gare construite à Colmar semblait toutefois un peu surdimensionnée. Avec l'implantation de la cour d'appel le long de la nouvelle rue menant à la gare, elle prit une dimension officielle et monumentale et délimitait ainsi un quartier de villas somptueuses au sud des équipements publics. (fig. 84 et 85) La présence de la gare au sud-est de la ville s'avérait un facteur d'urbanisation important. Contrairement à d'autres villes du *Reichsland*, comme Strasbourg ou Metz, villes fortifiées, dont le projet d'extension de la ville était étroitement lié au projet d'une nouvelle gare, la gare de Colmar ne constituait pas une limite à l'extension. En effet, les gare de Strasbourg, Metz, et Thionville en partie, étaient construites le long de l'enceinte et ne disposaient, de ce fait que d'une orientation unique. Pour Colmar, la question d'un développement urbain de part et d'autre de la gare du fait de sa double orientation qui formait ainsi un nœud entre la nouvelle et l'ancienne ville avait fait l'objet d'une préoccupation particulière du maire Riegert dès 1900 :

Le double objectif poursuivi par l'administration ferroviaire était l'extension moderne de la gare et une connexion plus commode entre le centre-ville et la périphérie, mais nécessitait le déplacement de toutes les structures au sud, où l'espace en triangle entre l'arrivée de la ligne de Neuf-Brisach et la ligne principale pourrait servir pour une extension future⁶¹⁶.

⁶¹⁴ Geheimes Staatarchiv, Preußischer Kulturbesitz, Kriegsministerium, Festungspläne, Danzig, XI. HA, FKK, F. Nr. 71068, Bebauungsplan der Stadt Danzig, östlich und südöstlich vom Zentralbahnhof, aufgenommen nach Vorschlägen des Stadtbaurats Stübgen in Köln, 1893.

⁶¹⁵ Hans Georg SIEGLER, *Danzig. Chronik eines Jahrhunderts*, Düsseldorf: Droste Verlag, 1991, p. 275.

⁶¹⁶ « Der von der Eisenbahnverwaltung verfolgte doppelte Zweck der zeitgemässen Bahnhofserweiterung sowie der bequemerer Verbindung zwischen Innen- und Aussenstadt musste nothgedrungen die Verschiebung sämtlicher baulicher Anlagen nach Süden bedingen, woselbst das

Au sud de la *Bahnhofsstraße* se développa un quartier de villas et à l'ouest, de l'autre côté des lignes de chemin de fer des immeubles résidentiels.

4) Le Bebauungsplan de Colmar : une ambition urbaine de *Groß-Stadt* ? (1901)

Un an plus tard, en janvier 1901, le projet d'extension ambitieux de la ville de Colmar fut présenté lors d'une séance du Conseil municipal.

La nouvelle superficie ouverte à la construction est de 700 ha et offre de l'espace pour une population de 140 000 personnes. La limite de construction a été prévue sous forme d'une route concentrique (Ringstrasse) longue de 9 km et large de 20 à 30 m reliée au centre-ville par de nombreuses voies radiales⁶¹⁷.

Le projet, réalisé par l'ancien *Stadtbaumeister* Huen fut soumis à l'expertise de Karl Kölle qui proposa de nombreuses modifications et améliorations⁶¹⁸. (fig. 86) Seul un plan reproduit dans le mémoire de Philippe Heintz correspond aux descriptions faites lors des débats du Conseil municipal. Tout laisse à croire que cette reproduction est celle du plan de Karl Kölle⁶¹⁹. En 1900, Colmar comportait 36 444 habitants et l'ambition municipale était, avec ce projet, d'accéder au rang de « grande ville », *Großstadt* et d'atteindre 180 000 habitants⁶²⁰.

[...] puisque l'idée de la grande ville prend lentement mais sûrement possession de villes plus petites et puisque de ce fait cette idée de grande ville soumet de plus en plus tout le pays. Berlin n'est plus la seule grande ville d'Allemagne actuelle. [...] Ce n'est

zwischen der Einfahrt der Breisacherlinie und dem Schienenstrang der Hauptlinie eingekeilte Dreieck den erforderlichen, auch einer späteren Weiterausdehnung fähigen Raum für die geplanten Neuanlagen bot, [...] », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal du 19 janvier 1900, « Umbau des Colmarer Bahnhofs, Denkschrift », p. 458.

⁶¹⁷ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 4 janvier 1901, p. 583 : « Die neue Bauungsfläche betrage 700 ha und bietet Raum für eine Bevölkerung von 140 000 Personen. Als Baugrenze sei eine 9 km lange, 20-30m breite Ringstraße vorgesehen, welche durch zahlreiche Radialstraßen mit dem Stadtinneren verbunden sei. »

⁶¹⁸ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 4 janvier 1901, p. 583..

⁶¹⁹ Philippe HEINITZ, *op.cit*, 2002, p. 109.

⁶²⁰ Colmar compte actuellement 70 000 habitants.

*pas le nombre d'habitants qui est déterminant pour le concept de grande ville moderne mais l'esprit de la grande ville*⁶²¹, affirmait Karl Scheffler en 1913.

Et cet « esprit de la grande ville », seuls des spécialistes de la discipline du *Städtebau* étaient capables de le faire apparaître dans un *Bebauungsplan*. Il semblerait que les édiles colmariens adhéraient entièrement à cette position et aspiraient à ce statut prestigieux. Le maire de Colmar présentait le projet de Karl Kölle aux conseillers municipaux en soulignant que le projet qu'avait établi Victor Huen en 1895 a été profondément remanié,

*[...] puisque l'expert avait proposé une façon naturelle de construire à l'aide de rues curvilignes et de nombreuses places et installations au lieu d'une extension urbaine simplement géométrique obtenue par le tracé rectilinéaire des rues. La largeur maximale de 12 m prévue en règle générale fut acceptée comme un minimum, puisqu'on considéra que de plus amples largeurs de 15, 18 et 20 m étaient nécessaires pour l'élargissement des rues dû au futur tramway, aux automobiles et aux cyclistes, et pareillement aux besoins modernes dans le champ de l'hygiène*⁶²².

L'intervention de Karl Kölle dans le plan initial au tracé géométrique des futurs quartiers se caractérisait surtout par de longues rues tantôt rectilignes et tantôt courbes agrémentées de places. Malheureusement, aucun des deux plans cités dans les débats du conseil municipal, ni le plan réalisé par Victor Huen à la toute fin de sa carrière, vers 1895, ni le plan de Kölle établi pour la ville de Colmar n'ont été retrouvés dans les archives. Seul un plan reproduit par Philippe Heinitz dans son travail de diplôme d'études approfondies réalisé en 2003 présente un plan de 1903 avec le projet d'extension de la ville⁶²³. (fig. 86)

La grande nouveauté apportée par l'architecte stuttgartois au plan d'extension résidait dans la distinction des activités des futurs quartiers notamment en vue de répondre aux exigences hygiénistes : il proposa donc des *fabrikfreie-, gemischte-, et Industrievierteln*, des quartiers

⁶²¹ Karl SCHEFFLER, *Die Architektur der Großstadt*, Berlin : Casirer, 1913, citation et traduction proposées par Philippe HEINITZ, *Les relations entre architecture et urbanisme dans le Reichsland 1870-1914. Éléments pour une histoire urbaine de la ville de Colmar*, mémoire de DEA sous la direction de Pier Giorgio GEROSA, 2003, p. 104 : « [...] weil die Idee der Großstadt langsam aber sicher Besitz ergreift vom Gemeindegeist auch der kleineren Städte und weil Großstadtgesinnung sich darum mehr und mehr das ganze Land unterwirft. Nicht nur Berlin ist im heutigen Deutschland eine Großstadt. [...] Es ist für den Begriff der modernen Großstadt nicht die Kopfzahl der Bewohner ausschlaggebend, sondern der Großstadtgeist. »

⁶²² Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 4 janvier 1901, p. 583.

⁶²³ Aucune indication de la provenance du plan n'est faite, Philippe HEINITZ, *op. cit.*, 2003, p. 109.

sans industrie, des quartiers mixtes et des quartiers industriels. Kölle, avec la proposition d'organiser le territoire par zones d'activités s'appuyait sur des écrits de Baumeister publiés une trentaine d'années plus tôt. Il insistait cependant, comme il l'avait fait lors de ses premiers échanges, en 1898, avec la municipalité d'accompagner le *Bebauungsplan* d'une nouvelle *Bauordnung* qui désignait précisément les différentes zones et les contraintes, la densité et les activités liées à chacune d'entre-elles.

Le plan de 1902 de l'extension de Colmar s'organisait en quatre parties. La première au nord, entre les lignes de chemin de fer venant de Strasbourg et le port du canal, la deuxième, à l'est, au sud du bassin du port et à l'est de la Lauch qui longe l'ancienne ville. Au sud, du côté ouest de la Lauch et jusqu'aux lignes de chemin de fer allant vers le sud, un quartier de villas était prévu, enfin, la dernière partie était située à l'ouest des voies de chemin de fer. Le projet d'extension de la ville s'orientait dans toutes les directions cardinales, n'étant pas contraint par la topographie ou une fortification.

La première partie, située au nord de la ville, s'organisait autour de la caserne de cavalerie qui occupait un îlot de près de 12 ha entre la *Straßburger Straße*, aujourd'hui rue de la 1^e Armée Française et la *Hopfen Straße*, la rue des Brasseries. Les îlots dessinés dans cette partie nord étaient de taille imposante et rectiligne. Les implantations existantes et les tracés des rues et chemins existants furent repris, à l'instar de la *Schlettstadter Straße*, rue de Sélestat, qui formait une diagonale et qui coupait ainsi la rigidité du plan orthogonal. Contrairement à l'argumentaire avancé par Kölle, aucune place n'était visible sur cette partie du plan d'extension. À l'exception peut-être d'un terrain situé au nord de l'usine à gaz à la jonction d'un croisement en patte d'oie, où le tracé viaire semblait se resserrer et former des îlots plus petits. Trois places en étoiles marquaient la jonction entre le tissu de rues secondaires et le grand boulevard du *Ring*.

La deuxième partie, à l'est de la ville, sillonnée par la Lauch s'appuyait sur un terrain en pleine urbanisation. De nombreux points des débats du Conseil municipal évoquaient entre 1890 et 1900 la question de l'urbanisation du quartier du Grillenbreit. Destiné essentiellement à l'habitation qui menaçait de s'installer de façon désordonnée et arbitraire, la municipalité tenta d'y intégrer une structure viaire capable d'organiser le quartier en plein essor et de le relier au reste de la ville. Ainsi, le plan présentait-il des rajouts dans un tissu presque déjà constitué, l'aménagement d'espaces résiduels ou encore un tracé s'appuyant sur les voies existantes pour en faire un quartier presque aussi grand que la vieille ville de Colmar.

La troisième partie, au sud du quartier de villas, semble avoir été dessinée comme une extension à ce dernier. Situé entre la Lauch à l'est et les lignes de chemin de fer à l'ouest, cette portion du plan comprenait de nombreuses rues, relativement étroites et courbes par rapport aux autres rues dessinées sur le plan qui s'organisaient en petits îlots. À l'évidence ce quartier, *Sankt Peter*, ou *Hinter Sankt Peter*, selon la dénomination des plans, était destiné à accueillir un habitat peu dense.

La dernière et quatrième partie du plan d'extension, à l'ouest des voies de chemin de fer était déjà largement urbanisée lors de la réalisation du plan. Pour cette partie, qui semblait la moins ambitieuse du plan, le *Stadtbaurath* de Stuttgart proposa de continuer les rues existantes jusqu'au *Ring*, qui formait la limite de l'urbanisation. Le plan s'appuyait essentiellement, pour cette partie sur les terrains agricoles en lanières, à l'exception du triangle formé par la courbe du *Ring* au sud-ouest où les rues furent orientées par rapport à l'axe de la *Münsterer-Straße*, aujourd'hui l'avenue du Général de Gaulle.

La séparation des fonctions et des activités, présentée plus haut⁶²⁴ comme la grande nouveauté de ce plan reste difficilement identifiable faute de rapport explicatif. Toutefois, certaines fonctions, au vu des tracés des voies, de la taille et de la forme des îlots sont aisément reconnaissables. Au nord, où les îlots sont pour certains quatre fois plus grands que des îlots du centre-ville de Colmar, il est hasardeux de dire s'ils sont destinés à accueillir des activités militaires, industrielles ou simplement grossièrement délimités et destinés à être redécoupés lors de projets de détails. Il en va de même pour la partie est, où le long de la Lauch une industrie semblait s'être implantée. Ce quartier était-il destiné à accueillir d'autres industries qui pouvaient nécessiter de l'apport en eau, mais situé loin de la gare et des voies ferrées, et de logements pour les ouvriers ?

Le plan d'extension de Colmar se caractérisait par un *Ring* qui circoncrivait l'ensemble du projet d'extension et qui était situé entre 700 et 800 m du noyau urbain de Colmar. Cette voie périphérique de près de 30 m de large prévue par le plan d'extension laisse interrogatif quant à son rôle. En effet, en 1900, ce système de circulation avait été éprouvé notamment à Vienne ou à Cologne. Sa fonction, décrite entre autres par Stübgen, était celle d'un boulevard périphérique qui permettait aux flux de circulation de contourner rapidement les centres engorgés des villes mais également de former une liaison entre le centre-ville et les faubourgs.

⁶²⁴ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 4 janvier 1901, p. 584.

Dans de nombreux cas, le *Ring* était ponctué de monuments remarquables. À Colmar, le *Ring* ne semblait pas être destiné à ce rôle. En effet les équipements et monuments prestigieux de la ville se trouvaient, certes en périphérie du centre ancien pour les constructions les plus neuves, mais pas à proximité du *Ring*. Pour les édiles colmariens, la vocation de ce boulevard circulaire semblait surtout être destinée à contenir l'extension et former une limite.

Circulation sur le Ring: les rues radiales menant au centre-ville pourraient être appelées "voies radiales de première catégorie". Elles divergent vers l'extérieur et délimitent des zones sectorielles étendues, dont la division est nécessaire par l'intervention de nouvelles voies radiales, "de seconde catégorie". Ces dernières sont reliées entre elles par des voies circulaires. Un autre type de trafic est une circulation périphérique. A part les rues destinées aux piétons, aux cavaliers et aux voitures, le trafic périphérique se limite essentiellement à des mouvements radiaux ou à des déplacements purement locaux. Ce trafic s'intensifie à l'approche du centre. Ce n'est que dans quelques villes, comme Paris, Genève, Cologne, Vienne et Budapest, qu'il existe un trafic de ceinture, en fait un trafic en anneau intérieur, presque égal ou supérieur au trafic radial⁶²⁵,

expliquait Josef Stübben dans son manuel *Der Städtebau* au chapitre concernant la circulation et les types de voiries. Pour le théoricien du *Städtebau*, Josef Stübben, la *Ringstrasse* faisait partie d'un maillage de circulation qui reliait à la périphérie les routes radiales. Il distinguait par ailleurs plusieurs *Ring*, le *Ring intérieur* qui reliait les quartiers entre eux, et souvent situé à l'emplacement de l'ancienne fortification et le *Ring extérieur*, périphérique, qui reliait soit les faubourgs les plus éloignés soit les villages alentours, selon l'organisation de la ville concernée.

⁶²⁵ « Ringverkehr : Die in der Stadtkern hineinführenden Radialstrassen könnten man « Radialen erster Ordnung » nennen. Sie divergieren nach aussen und begrenzen ausgedehnte Sektorflächen, deren Teilung durch Einschaltung neuer Radialestrassen, « Radialen zweiter Ordnung », ein Bedürfnis ist. Letztere werden durch eine andere Art von Strassen, die ringförmig verlaufenden, aufgenommen. Die zweite Art des Strassenverkehrs ist nämlich die p e r i p h e r i s c h e. Abgesehen von Strassen, deren Bestimmung es ist, als Spazierwege für Fussgänger, Reiter und Wagen zu dienen, ist der peripherische Verkehr im wesentlichen nur die Ausgleichung der radialen Bewegungen oder aber auf rein örtliche Bewegungen beschränkt. Es steht deshalb dem radialen Verkehre an Stärke nach, wächst aber wie jener mit der Annäherung an den Mittelpunkt. Nur in wenigen Städten, wie Paris, Genf, Cöln, Wien und Budapest, ist der Ringverkehr, und zwar der innere Ringverkehr, dem radialen Verkehre annähernd gleich oder überlegen. », Josef STÜBBEN, « Offene Bebauung », in : *Der Städtebau*, Stuttgart : Körner Verlag, 1907, p. 44.

Une circulation diagonale permettant une rapide traversée de l'espace urbain complétait ce système de circulation. « Les points de départ et d'arrivée des rues diagonales sont des intersections de boulevards circulaires et de voies radiales : on y trouve des places ouvertes, des gares et autres bâtiments attirant la circulation⁶²⁶. »

Plusieurs allers-retours entre le *Bezirkspräsidium* de Haute-Alsace, la *Baukommission* de Colmar et deux enquêtes publiques furent nécessaires avant l'autorisation d'application du nouveau *Bebauungsplan* le 2 août 1902⁶²⁷. En effet, la largeur et le tracé de plusieurs rues à l'ouest, proches du port du canal avaient été modifiés. À partir de 1903, de nombreuses modifications « pratiques » étaient à l'ordre du jour des délibérations du Conseil municipal, tels que l'acquisition de terrains pour le nouvel alignement, l'acquisition de la place d'exercice militaire au nord, l'établissement d'un nouveau plan d'urbanisme pour le quartier *Hinter St. Peter* au sud, l'implantation de nouvelles écoles dans les quartiers en cours d'urbanisation, l'implantation de la gare, les négociations avec l'administration ferroviaire et les militaires, la construction de logements ouvriers etc.

Dès le début des réflexions concernant le plan d'extension de la ville, la municipalité engagea d'importants travaux de modernisation, comme la construction de lignes de tramway et d'une centrale électrique pour alimenter ce dernier en 1899. Ainsi, afin de remplacer le tram hippomobile jusqu'alors en usage, le réseau de trois lignes de tramway, exploité par les Usines Électriques de Colmar fut mise en place en 1902. La première ligne, mise en fonction en 1902 allait de la gare ferroviaire au port du Canal. La seconde, ouverte en 1914, assurait une liaison nord-sud, de la route de Strasbourg à la route de Bâle. La troisième reliait le centre-ville, depuis la place du théâtre à la commune suburbaine de Wintzenheim. L'approvisionnement en eau⁶²⁸ était également un des points clé du programme de modernisation de la municipalité colmarienne. En effet, jusqu'à la fin du XIXe siècle il était assuré par des puits. Suite à l'épidémie de choléra de 1854, un premier projet, porté par le maire Hercule de Peyerimhoff en 1858, fut de puiser l'eau dans la Fecht, en amont de

⁶²⁶ « Die Anfangs- und Endpunkt der Diagonalstrassen sind Schnittpunkte von Ring- und Radialstrassen : freie Plätze, Bahnhöfe und sonstige den Verkehr anziehende Baulichkeiten. », Josef STÜBBEN, *op. cit.*, 1907, p. 44.

⁶²⁷ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 21 mars 1902 et 1^e mai 1903.

⁶²⁸ Francis LICHTLÉ, « Du puits au château d'eau. La création du réseau d'eau potable à Colmar (1858-1886) », in : *Regards sur l'urbanisme colmarien, Annuaire de la Société d'histoire et d'archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, Vol. 48, 2007-2008, p. 49-57.

Colmar ; relancé en 1866, ce projet fut abandonné. En 1880, les études repriront. Deux options se présentaient : le prélèvement dans des cours d'eau à une certaine distance de la ville et l'acheminement par conduite souterraine ou le pompage dans la nappe phréatique. Le projet fut mis dans les mains de l'ingénieur bâlois Heinrich Grüner qui proposait une prise d'eau dans la nappe phréatique au sud de la ville au-delà des cultures maraîchères. Le projet fut validé en mai 1882 par l'ingénieur Hepp des Ponts et Chaussées et en novembre de la même année par le *Bezirkspräsidium*⁶²⁹. Parallèlement aux travaux d'installation du réseau, la ville décida la construction d'un château d'eau pour assurer une pression suffisante. Colmar, à l'instar d'autres grandes villes, disposait ainsi d'un réseau d'eau potable et pouvait prétendre répondre aux problèmes hygiéniques.

5) Le quartier de villas *Hinter St. Peter*, l'unique réalisation du *Bebauungsplan* (1902-1915)

L'adhésion de Colmar aux principes du *Städtebau* en utilisant toutes les typologies que le *Bebauungsplan* pouvait offrir en termes d'habitations et d'équipements s'illustre par les études retrouvées dans les archives municipales pour l'aménagement d'un quartier de villas⁶³⁰.

Situé au sud de la ville de Colmar et à l'est des lignes de chemins de fer, le quartier *Hinter Sankt Peter*, s'urbanisa à partir de la fin du XIXe siècle, avec la réalisation du nouvel aménagement de la gare et de la *Bahnhofstraße* avec ses premiers équipements. Ce quartier, dès le *Bebauungsplan* réalisé par Kölle, semblait destiné à accueillir un quartier à l'habitat peu dense. Délimité au nord par l'actuelle avenue Poincaré (l'ancienne *Bahnhofstraße*), l'avenue Foch (anciennement *Hohenlohestraße*) à l'ouest et la route de Rouffach qui longe la voie de chemin de fer à l'est. (fig. 87 à 89)

⁶²⁹ Archives de Colmar, 80.215.

⁶³⁰ Archives de Colmar, plans sans cotes, trois projets d'aménagement du quartier *Hinter Sankt Peter*, dessins sur des plans imprimés, 1902.

Composante essentielle du *Bebauungsplan*, au même titre que la *Ringstraße*, ce quartier de villas était emblématique de l'extension urbaine des villes allemandes. Il se caractérisait par une densité de construction faible.

La maison reçoit de l'air et de la lumière de tous les côtés; elle est complètement entourée de jardins ou de parcs, dans lequel le bâtiment principal et toutes ses dépendances sont harmonieusement implantés. Les bâtiments sont généralement derrière la ligne d'aménagement de la rue, de sorte que les dispositions prévues au § 1 de la loi prussienne sur les alignements sont respectées⁶³¹.

Les théoriciens du *Städtebau*, Josef Stübben en tête, présentaient avec verve les avantages et la nécessité de ces quartiers dans la grande ville moderne :

Les avantages de la construction ouverte ne se limitent pas à la beauté et à l'élégance de son apparence, à un impact plus harmonieux de l'architecture et au plus grand confort des résidents ; la libre construction de certaines parties de la ville est en même temps une mesure importante pour la santé publique dans ces quartiers et pour la ville entière. Grâce à leurs réserves d'air pur et à la richesse de leur flore, ils bénéficient également aux quartiers voisins. Leur effet sur la santé est similaire à celui des jardins publics, leur importance augmente donc d'autant plus que la ville est pauvre en espaces verts et en parcs.⁶³²

La réalisation de *Villenvierteln*, quartiers de villas, était courante dans les villes allemandes depuis les années 1870. Il était d'usage que les terrains fussent achetés par des sociétés ou des

⁶³¹ « Das Haus empfängt Luft und Licht von allen Seiten ; es ist ganz umgeben von Garten oder Park, in welchem der Wirtschaftshof und etwaige Nebengebäude möglichst wenig störend untergebracht sind. Die Baulichkeiten treten in der Regel auch hinter der Straßenfluchtlinie zurück, so dass sich eine von letzterer verschiedene Baufluchtlinie ergibt, wie dies u.a. in § 1 des preussischen Fluchtlinien-Gesetz vorgesehen ist. », Josef STÜBBEN, « Offene Bebauung », in : *Der Städtebau*, Stuttgart : Körner Verlag, 1907, p. 9, également présent dans la version précédente de 1890 : reprint der erste Aufgabe 1890, Wiesbaden :Vieweg, 1890, p. 5.

⁶³² « Die Vorzüge der offenen Bauweise beschränken sich nicht auf die anmutige, hübsche Erscheinung, auf die bessere Wirkung der Architektur und die grössere Annehmlichkeit für die Bewohner ; die freie Bebauung einzelner Stadtteile ist zugleich eine für die Gesundheit dieser Stadtteile und der ganzen Stadt wichtige Maßregel. Durch ihren Vorrat an unverdorbener Luft und ihren Reichtum an Pflanzenleben kommen sie auch den benachbarten Stadtteilen zu gute. Ihre gesundheitliche Wirkung ist derjenigen der öffentlichen Gärten ähnlich, ihre Bedeutung daher umso größer, je ärmer die Stadt an Pflanzungen und Parkanlagen ist. », Josef STÜBBEN, « Offene Bebauung », in : *Der Städtebau*, Stuttgart : Körner Verlag, 1907, p. 12.

institutions, qui prenaient la charge l'acquisition des terrains, la restructuration du parcellaire et le plan d'aménagement, la réalisation des raccordements (eau, gaz, électricité et voirie) et enfin la commercialisation. C'est ainsi que l'aménagement du quartier *Hinter St. Peter* s'organisa.

Clairement délimité par des grands axes, le quartier se caractérisait par un lacy de rues courbes qui formaient une petite vingtaine d'îlots de tailles variables, sans tenir compte du parcellaire agricole préexistant. Colmar avait, à l'instar des autres grandes villes du *Reichsland* Mulhouse et Metz, réservé des emplacements pour des quartiers de villas dès la réalisation du *Bebauungsplan*. Un pareil quartier fut également projeté à Strasbourg un peu plus tard, le Conseil des XV en 1910.

Dès 1903, le projet de quartier de villas fut sérieusement étudié et constitua l'une des premières réalisations du plan d'extension. (fig. 87 à 89) Le 12 juin 1903, une association en charge de la réalisation de ce projet fut fondée : l'association foncière St-Peter (*St. Peter Syndikat*)⁶³³. Elle fut en charge du remembrement du parcellaire en lots constructibles. À cette date, les terrains semblaient tous avoir été acquis soit par la municipalité, soit par l'association foncière. Dans le cas contraire, un projet d'ensemble et un remembrement du parcellaire n'était pas envisageable. Cependant le projet de Kölle ne semblait pas faire l'unanimité au sein de l'association, qui jugeait la taille des îlots démesurée, et l'utilisation des terrains peu fonctionnelle⁶³⁴. Cette réclamation fut prise en compte par la municipalité, et le *Stadtbauamt* fut chargé de revoir les plans. Trois versions furent réalisées, toutes aux rues courbes, où l'auteur calcula soigneusement le gain en terrain par rapport à la version initiale⁶³⁵. Kölle proposa un aménagement avec 19 îlots organisés autour d'une diagonale arquée d'une largeur d'environ 15 à 18 m, qui passait de part en part du terrain du quartier de villas ; les autres rues, toutes courbes, étaient bien moins larges. Les trois autres propositions comprenaient

⁶³³ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 9 octobre 1903, « Neuer Bauflichtplan des Quartier Hinter St. Peter », p. 200.

⁶³⁴ « Nachdem in der Versammlung von 12. Juni ds. Js. die Bildung des St. Peter-Syndikats [...] beschlossen worden ist, sind seitens der beteiligten Grundbesitzer mehrfach Bedenken gegen die im Bebauungsplan vom 9. August 1902 vorgesehene Blockeinteilung laut geworden, und zwar hauptsächlich wegen der zum Teil enormen Grösse der Baublöcke, die eine zweckmässige Ausnutzung des Baugrundes nicht ermöglichen würden. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 9 octobre 1903, p. 200-201.

⁶³⁵ Archives de Colmar, trois versions de projet d'urbanisation du quartier Hinter Sankt Peter, 1902, sans cotes.

respectivement, sur la même superficie, 18 îlots, 21 îlots et 14 îlots⁶³⁶. Les trois options prévoyaient un ou plusieurs îlots destinés à accueillir des espaces verts. Les raisons hygiéniques et esthétiques furent mises en avant. Sur les trois variantes d'aménagement du quartier, le conseiller municipal De Bary réagit de la façon suivante⁶³⁷ :

Le bureau d'urbanisme a répondu à ces préoccupations en élaborant le projet d'une organisation des parcelles différente, tout en tenant compte des principes énoncés par le célèbre bâtisseur de la Renaissance, Leon Battista Alberti pour la construction des villes qui ont, plus récemment, été mis en valeur par de nombreuses autres villes. Des raisons esthétiques et hygiéniques plaident en faveur de ce type d'aménagement : des raisons esthétiques, car le paysage urbain se dévoile progressivement devant le visiteur, des justifications d'ordre hygiénique, car le vent est contenu par la présence de maisons et soulève ainsi moins de poussières.

Jusqu'à la toute fin du XIXe siècle, des raisons hygiénistes étaient invoquées pour justifier des aménagements urbains. Cette dimension culturelle et esthétique avec l'évocation d'Alberti, faite lors de cette prise de parole d'un conseiller municipal peut donc surprendre. Pourtant avec les ouvrages de Camillo Sitte et de Josef Stübben ainsi que les nombreux articles dans la presse spécialisée, la considération esthétique et la conservation de l'aspect local prenaient une part de plus en plus importante dans la réflexion urbaine⁶³⁸. Ce courant de pensée fut confirmé et formalisé par Theodor Goecke, dans l'introduction du premier cahier de la revue *Der Städtebau* en 1904 :

Le Städtebau est la réunion de toutes les activités techniques et des arts plastiques en un vaste ensemble intégré [...] le Städtebau ne sert pas uniquement les intérêts

⁶³⁶ Comme les plans ne sont ni datés ni cotés, seule une indication métrique (mètre-linéaire d'alignement ?) permet de les distinguer. Le projet comportant 18 îlots comporte l'indication 4600 m, celui aux 21 îlots, 4600 m, et celui au 14 îlots, 4000 m.

⁶³⁷ « Das Stadtbauamt hat diesen Bedenken durch Ausarbeitung des anliegenden Entwurfs je einer anderen Blockeinteilung Rechnung getragen, wobei gleichzeitig durch Anlage von getrennten Strassen den Grundsätzen Rechnung getragen wurde, welche bereits von dem berühmten Baumeister der Renaissancezeit Leon Battista Alberti für den Städtebau aufgestellt wurden und in neuerer Zeit auch in vielen anderen Städten bei neuen Strassenanlagen zur Geltung gekommen sind. Ästhetische und hygienische Gründe sprechen für diese Anlage : ästhetische, weil das Straßenbild sich für den Besucher allmählich entwickelt, hygienische, weil der Wind sich an den Häusern bricht und weniger Staub aufwirbelt. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 9 octobre 1903, p. 201.

⁶³⁸ Par exemple : « Zur künstlerischen Erscheinung des Strassenbildes », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 61, 30. Jg., 1896, p. 386-387, Cornelius GURLITT, « Zur Kunst des Städtebaues », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 24, 31. Jg., 1897, p. 153-154, Karl HENRICI, « Praktische und künstlerische Fragen im Städtebau », in : *Süddeutsche Bauzeitung*, 7. Jg., 1897, p. 29.

*individuels et collectifs, mais il a une signification populaire et de façon générale un intérêt public. Le Städtebau est une science et un art avec des objectifs spécifiques en matière de recherche et de grandes missions concrètes*⁶³⁹.

La proposition de Kölle avec 19 îlots fut revue. 21 furent réalisés, plus petits, comme l'avait souhaité l'association selon le plan de l'architecte municipal. (fig. 94) Aucun des trois projets précédemment cité ne fut réalisé ; le plan initial fut légèrement remanié pour laisser place, au centre du quartier à un îlot-jardin. La taille des îlots fut réduite et leur profondeur initiale de 150 m atteignait dans le nouveau projet 80 à 130 m.

*Au milieu du quartier Saint-Pierre se trouve une place destinée à être aménagée en espace vert. Les rues principales ont une largeur de 18 et 15 m, les voies secondaires 12 m, en revanche pour la Rufacherstrasse et la Hohenlohestrasse, une largeur de 20 m est prévue et 30 m pour la Ringstrasse. En dérogation au plan d'aménagement déjà approuvé, le pont routier de la Ringstrasse au-dessus de la gare de marchandises a été abandonné*⁶⁴⁰. (fig. 95)

La liaison du quartier avec la gare devait être assurée par deux diagonales. L'idée du *Ring* fut abandonnée en 1904 et la seule trace de ce dernier se retrouve au sud du quartier *Hinter St. Peter*, dont la largeur fut définie à 15 m⁶⁴¹.

⁶³⁹ « Der Städtebau ist die Vereinigung aller technischen und bildenden Künste zu einem großen geschlossenen Ganzen [...] der Städtebau hat nicht bloß individuellen und kommunalen Interessen zu dienen, sondern hat geradezu volkstümliche und allgemein staatliche Bedeutung. Der Städtebau ist eine Wissenschaft, der Städtebau ist eine Kunst mit ganz bestimmten Zielen der Forschung, ganz bestimmten großen Aufgaben praktischer Ausführung. », Theodor GOECKE, « Einleitung », in : *Der Städtebau*, 1904, cité par Gerd ALBERS, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig : Vieweg Verlag, 1997, p. 232.

⁶⁴⁰ « In der Mitte des St. Peter-Viertels ist ein Platz, bestimmt zu gärtnerischen Anlagen vorgesehen. Die Hauptstrassen haben 18 und 15 m Breite, die Nebenstrassen 12 m, dagegen ist für die Rufacher- und Hohenlohe Strasse eine Breite von 20 m, für die Ringstraße ein solche von 30 m vorgesehen. In Abweichung von dem bereits genehmigten Bebauungsplan auf vorlegendem (illisible) Plane die Überführung der Ringstrasse über den Güterbahnhof fallen gelassen worden. » Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 9 octobre 1903, p. 201.

⁶⁴¹ « Der Rat beschliesst, seinen in der Sitzung vom 6. Mai gestellten Antrag auf Genehmigung des Planes unter dem Vorbehalt, dass die vorgesehene Ringstrasse nach Massgabe eines noch vorzulegenden Projektes weiter nach Süden verlegt werde, fallen zu lassen. Die Südstrasse soll nur 15 m Breite erhalten und es erfahre der Plan im übrigen keine Veränderung. Für die Ring- und Nebenstrassen wird zu geeigneter Zeit ein besonderer Bebauungsplan ausgearbeitet und vorgelegt werden ; einstweilen wird hierwegen von allem Weiteren Abstand genommen. », Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 8 juillet 1904, « Bebauungsplan für das St. Peterviertel », p. 349.

Ce ne fut qu'en 1906 que le lotissement (*Teilungsakt*) proprement dit fut autorisé. Pourtant dans les années 1930, le quartier n'était que partiellement urbanisé, à vrai dire, à quelques maisons près, dans un état identique à 1914, avant la Première Guerre mondiale. (fig. 96) Les quartiers de villas étaient au cœur du tourbillon des débats théoriques sans pourtant être abordés frontalement. Ainsi ils apparaissaient dans les débats sur l'importance de l'hygiène et de la nature en ville, opposant la rue courbe à la rue droite, cette dernière étant perçue comme monotone et sans attrait, propice aux courants d'air malsains. Henrici se positionna également en faveur des espaces verts et des quartiers de villas dans un article paru en 1901 sur les espaces verts dans la ville :

La construction d'un quartier de villas, aussi séduisante qu'elle puisse être en soi, devient ennuyeuse s'il n'y a aucune rupture dans le bâti. Ces discontinuités consistent simplement à prévoir des aménagements urbains plus compact, en implantant des magasins d'articles ménagers ou d'autres commerces qui tirent la majorité de leur revenu des habitants des villas, et que commandent la réalité de la circulation et de la vie professionnelle⁶⁴².

Un peu plus loin dans son article il affirmait que « le vert dans la grande ville est précieux dans deux sens, à savoir esthétique et sanitaire⁶⁴³. » Ainsi les quartiers de villas et les parcs publics formaient un réservoir pour la santé et le bien-être des habitants urbains. De nombreux auteurs, Josef Stübgen et Reinhard Baumeister prônaient la distinction spatiale des activités, ce qui induisait la séparation spatiale des différentes couches sociales. Cependant, ce point n'était quasiment jamais abordé par les auteurs. Cependant, dès le tournant du siècle des voix s'élevèrent comme celle de Paul Schultze-Naumburg, qui en 1905 critiquait ouvertement ces quartiers prisés par une population aisée : « Les rues avec leurs jardinets uniformes et leur bric-à-brac de villas de style ne présentent pas beaucoup d'intérêt.⁶⁴⁴ »

⁶⁴² « Auch die villenartige Bebauung, so reizvoll sie an und für sich sein kann, wird ermüdend, wenn gar keine Unterbrechung dabei ist. Solche Unterbrechungen sind Partien einfach städtischer, geschlossener Bebauung zu Unterbringung von Haushaltsgeschäften und von Gewerbebetrieben, die ihr Hauptverdienst bei den Villenbewohnern finden, gebietet aber schon die Praxis des Verkehrs und des geschäftlichen Lebens. », Karl HENRICI, « Grossstadtgrün », in : *Deutsche Bauhütte*, 5. Jg., 1901, p. 162-164.

⁶⁴³ « Das Grün in der Grossstadt hat seinen Wert in zwei Richtungen, nämlich in ästhetischer und gesundheitlicher Richtung. », Karl HENRICI, « Grossstadtgrün », in : *Deutsche Bauhütte*, 5. Jg., 1901, p. 162-164.

⁶⁴⁴ « Villenstraßen mit ihren uniformen Vorgärten, die nichts taugen, und ihrem Sammelsurium von Stilvillen. » Paul SCHULTZE-NAUMBURG, *Die Entstellung unseres Landes*, Halle an der Saal : Gebauer-Schwetschke, Flugschrift des Bundes Heimatschutz, 2, 1905, 78 p.

Le quartier de villas *Hinter St. Peter* fut probablement la première étape de la réalisation de l'ambitieux *Bebauungsplan* - et en resta l'unique manifestation. Engagées dès l'adoption du plan en 1902, les premières constructions virent le jour entre 1904 et 1906. Contrairement à d'autres quartiers de villas contemporains dans d'autres villes, comme à Mulhouse, où un règlement de construction spécial pour le Rebberg avait été rédigé, aucune réglementation particulière ne semblait avoir été nécessaire. Les débats du Conseil municipal ne firent état d'aucune difficulté, une fois le plan adopté pour la construction. Ce projet, certes modeste puisqu'il était destiné à n'accueillir qu'une petite centaine de constructions, illustre autant la procédure de réalisation que les débats théoriques des spécialistes du *Städtebau*, dont les arguments furent maintes fois repris lors des séances du Conseil municipal.

6) Les bâtiments militaires en marge du plan d'extension de la ville

Colmar disposait, avant 1870 de trois pôles militaires. La caserne d'infanterie fut construite en 1752 le long de la rue des Clefs au nord de la ville ; d'abord grenier d'abondance de la garnison colmarienne, elle était transformée en caserne à la Révolution. Les Catherinettes, ancien couvent, avait été occupé par l'infanterie et par un hôpital militaire. La caserne de cavalerie, construite entre 1842 et 1845 au nord de la ville fut occupée dès le début de l'annexion et prit le nom de *Jägerkaserne* (caserne de chasseurs) en 1890.

A partir de 1880, le triplement de la garnison de Colmar entraîna la construction de nouveaux bâtiments. Les trois pôles présents avant 1870 se déplacèrent à l'extérieur de la ville et s'étendaient de façon considérable.

À l'ouest de la ville un immense terrain était mis à disposition des militaires pour établir la nouvelle caserne d'infanterie, accompagnée d'une boulangerie et d'une blanchisserie (*Waschanstalt*) qui furent construites entre 1888 et 1891. Elle s'établissait à l'arrière de la gare le long de voies de communication majeures. Cette caserne était construite sur le modèle berlinois constitué d'un corps de bâtiment principal étendu et rabattu en deux ailes. Au nord de la ville le long de la route de Strasbourg fut implantée la nouvelle caserne de cavalerie, et

encore plus au nord, à un kilomètre de la ville, la *Jäger-zu-Pferdekaserne* (caserne de chasseurs à cheval) fut construite entre 1905 et 1909 en bordure de la même route de Strasbourg sur un terrain de 9 hectares. Cette caserne s'établissait sur l'ancien terrain d'exercice, (*kleiner Exerzierplatz*) d'environ 9,22 hectares que la Ville avait acquis en 1902⁶⁴⁵. En 1905 elle acheta un second terrain d'exercice (*grosser Exerzierplatz*) où elle laissa une surface de 10 hectares à la disposition des militaires tout en restant nue-proprétaire du terrain⁶⁴⁶ et sur le reste des 48 hectares acquis, la Ville décidait de planter des vignes⁶⁴⁷. Cependant la municipalité posa certaines conditions non négligeables pour le développement des terrains alentours : les chemins au nord, sud et à l'ouest du terrain devaient être réservés à la ville afin d'être aménagés en rues. Les frais d'aménagement furent partagés entre les deux parties⁶⁴⁸. La garnison de Colmar fut complétée par une *Machinengewehr- und Radfahrabteilungenkaserne* (caserne de mitrailleurs et bataillon de cycles) en 1911-1912 pour répondre à l'apport des nouvelles techniques. Encore plus au nord fut construite l'*Artilleriekaserne* (caserne d'artillerie) autour de 1912.

La présence militaire à Colmar devenait de plus en plus importante suite à une politique diamétralement opposée à celle engagée par les autorités françaises avant 1870.

L'implantation de grandes casernes à l'extérieur de la ville façonnait les quartiers qui s'urbanisaient au tournant du siècle.

Elles étaient essentiellement implantées à l'ouest et au nord, c'est à dire en direction de l'ennemi potentiel français le long des axes de communication majeurs. (fig. 71 et 81) La première le long de la route menant à Munster et les cols vosgiens et les autres perlant le long

⁶⁴⁵ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 30. juillet 1903, « Erwerbung des alten Exerzierplatzes an der Strassburgerstrasse ».

⁶⁴⁶ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 28 janvier 1905 et 15 avril 1905, « Abtretung der kleinen Exerzierplatzes an die Militärverwaltung zur Erbauung einer neuen Kavallierkaserne ».

⁶⁴⁷ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, du 2 février 1904, « Erwerbung des alten grossen Exerzierplatzes an der Strassburgerstrasse ». « Die Finanzkommission ist nun der Ansicht, das Terrain zu erwerben. Namens der Ruralkommission erstattet Herr Baer folgenden Bericht : « Meine Herren ! In der Sitzung von 30. Juli 1903, haben Sie Folgendes beschlossen : 1. Erwerbung des grossen Exerzierplatzes zum Preise von 1500 M pro Hektar. 2. Dem Militärfiskus die Nutzniessung von ca. 10 Hektar des südlichen Teils des grossen Exerzierplatzes, gegen Abtretung der Nutzniessung der kleinen Exerzierplatzes zu überlassen. 3. Der Rest der übrigbleibenden grossen Exerzierplatzes der Landesverwaltung, zwecks der Amerikaner-Rebenpflanzung, zu einem Prachtpreise von 60 M pro Hektar zur Verfügung zu stellen. Die Intendantur des 14. Armeekorps erklärt sich durch einen Brief vom 18. August v. Js., mit den Vorschlägen der Stadt einverstanden. »

⁶⁴⁸ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 28 janvier 1905.

de la route de Strasbourg. La municipalité colmarienne voyait avec intérêt l'implantation de régiments militaires sur son territoire. Ils favorisaient l'urbanisation de grands secteurs extra-muros, tout en contribuant financièrement et matériellement à l'assainissement, à l'installation des réseaux de l'eau, du gaz et de l'électricité de l'îlot choisi pour l'implantation des casernes. Pour une ville de la taille de Colmar cet apport n'était pas négligeable sur le plan économique. Par ailleurs, le stationnement, même temporaire, d'hommes de troupe favorisait le développement de la vie locale.

7) Une *Bauordnung* tardive (1912)

Colmar fut la première ville du *Reichsland* à avoir mis en place une *Bauordnung* en 1878. Cependant, au tournant du siècle, cet outil semblait devenu désuet et ne répondait plus aux exigences qu'on pouvait attendre d'un pareil document réglementaire. En 1887, une consultation pour la révision de la *Bauordnung* fut lancée mais n'aboutit pas⁶⁴⁹. Suite à l'élaboration du *Bebauungsplan* la municipalité envisageait de nouveau la modernisation de la *Bauordnung*.

En complément du nouveau plan de construction, une nouvelle Bauordnung doit être élaborée ; un tel travail serait en cours et serait probablement terminé bientôt. Par cette nouvelle Bauordnung, l'administration aura à sa disposition un moyen pour gérer au mieux le développement urbain et régler de façon raisonnable des activités de construction erratiques rencontrées localement, relatait l'Elsässer Kurier qui citait le discours du maire au conseil municipal sur ce sujet⁶⁵⁰.

⁶⁴⁹ En effet, lors d'une enquête menée par Josef Stübgen pour le compte du *Verein für Sozial-Politik* en 1900, concernant l'état de l'évolution de la réglementation urbaine dans les villes allemandes, l'administration municipale de Colmar répondit : « Une nouvelle *Bauordnung* est en élaboration. », Archives de Colmar, 26-O-3.

⁶⁵⁰ « Als Ergänzung des neuen Bauplanes müsse eine neue Bauordnung herausgegeben werden ; eine solche sei in Arbeit und werde wohl in Bälde fertig sein. Durch die neue Bauordnung, müsse der Verwaltung ein Mittel in die Hand gegeben werden, die oft im Interesse der Stadtentwicklung an einzelnen Stellen vorkommende willkürliche Bautätigkeit in gesunder Weise regeln. », *Ibid.*, Elsässer Kurier, 11 janvier 1901, discours du maire devant le Conseil municipal.

Mais Colmar comme d'autres villes du *Reichsland* espérait la mise en place d'une *Landesbauordnung*, un texte réglementaire commun à toutes les villes de *Reichsland*, ce qui lui épargnerait la rédaction d'une nouvelle *Bauordnung* locale. Ce ne fut que lorsque cette démarche réglementaire commune s'avéra illusoire que la municipalité se mit réellement à la rédaction d'une *Bauordnung*⁶⁵¹.

*L'ordonnance du 24 janvier 1878 sur la police du bâtiment ne répond plus aux exigences actuelles. Cependant, une révision complète de la réglementation de la construction n'était pas possible jusqu'à présent, parce qu'il manquait une base juridique qui permette, outre les dispositions nécessaires sur la sécurité et de la santé, de prendre des dispositions sur la situation des bâtiments et leur conception extérieure en termes esthétiques. Cette possibilité est dorénavant offerte par la loi du 7 novembre de cette année sur la police du bâtiment. C'est donc le moment de promulguer un statut local sur la protection des sites (Ortsstatut) [...] et sur cette base, une nouvelle Bauordnung*⁶⁵².

La loi régionale du 7 novembre 1910, *Ortsstatut zum Schutze des Ortsbildes*, fut adoptée à Colmar lors de la séance du Conseil municipal du 19 mars 1912⁶⁵³. Cette loi concernant la protection du paysage urbain avait été élaborée suite à la loi prussienne de 1907 sur les localités et les paysages remarquables (*Schutz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden*), qui fut rapidement appliqué aux villes d'Alsace-Lorraine avec la loi locale du 7 novembre 1910 qui permit d'ailleurs l'instauration de servitudes. Les normes hygiéniques et la considération esthétique avaient largement évolué depuis la dernière décennie du XIXe siècle et la municipalité de Colmar souhaitait intégrer au *Bebauungsplan* des contraintes plus précises.

⁶⁵¹ Rolf WITTENBROCK, *op.cit.*, 1989, p. 239.

⁶⁵² « Die Baupolizeiverordnung vom 24. Januar 1878 entspricht schon längst nicht mehr den Anforderungen der modernen Baupolizei. Eine durchgreifende Neuregelung der baupolizeiliche Vorschriften war jedoch bislang nicht möglich, wenn es an einer gesetzlichen Grundlage fehlte, die ermöglichte, neben den im Interesse der Sicherheit und der Gesundheit erforderlichen Vorschriften auch solche über die Lage und die äußere Ausgestaltung baulicher Anlagen in ästhetischer Beziehung zu erlassen. Diese Möglichkeit hat erst das Gesetz vom 7. November des Jahres betr. baupolizeiliche Vorschriften, geschafft, und es ist daher die Zeit, [...] zunächst auf Grund dieses Gesetzes ein Ortsstatut und auf Grund dieses Ortsstatut eine neue Bauordnung zu erlassen. », Archives de Colmar, 26-O-6, lettre du Beigeordneter Jaegler aux membres de la Baukommission, 12 juillet 1911.

⁶⁵³ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 19 mars 1912, « Ortsstatut zum Schutze des Ortsbildes », p. 592.

A partir du 15 février 1912, une commission fut chargée de la rédaction du nouveau texte réglementaire « s'appuyant sur les règlements de construction de nos villes voisines⁶⁵⁴. » La commission de la construction (*Baukommission*) en charge de ce projet était composée en partie de membres nommés par le maire et en partie par le conseil municipal ; elle réunissait des hommes de l'art comme Jean-Baptiste Matter, entrepreneur, Paul Maus, architecte, l'architecte municipal Ulysse Bertsch, ou encore l'architecte Georg Bloch. Constitué de 64 paragraphes organisés en 5 chapitres (*Abschnitte*), ce nouveau texte réglementaire s'inspire des *Bauordnungen* de Strasbourg (1910), de Metz (1903) et Mulhouse (1909) ainsi que des normes badoises comme la *Bauordnung* de Fribourg (1887), de Wiesbaden (1895) adaptées au cas colmarien⁶⁵⁵. Le règlement fut approuvé le 1^e août 1912 par le *Bezirkspräsident* de Haute-Alsace et entra en vigueur le 1^e janvier 1913⁶⁵⁶. (fig. 90)

Cette nouvelle *Bauordnung* se différenciait beaucoup du texte de 1878. Bien que s'inspirant des règlements d'autres villes en Alsace-Lorraine et dans le pays de Bade, aucune des prescriptions ne fut reprise mot pour mot et le sens fut systématiquement reformulé. Le contenu du premier chapitre, « *Baupolizeiliche Genehmigung und Verfahren in Bausachen* » (permis de construire et procédures pour la construction) s'appuyait essentiellement sur les textes de Strasbourg et de Mulhouse. Pour le deuxième chapitre, « *Vorschriften über die Ausführung der Bauarbeiten und die Sicherheitsmaßregeln während des Bauens* », (règles d'exécution des travaux de construction et mesures de sécurité sur le chantier) reprenait très précisément le deuxième chapitre de la *Bauordnung* de Fribourg de 1887 et de celle de Karlsruhe de 1898. Le troisième chapitre, « *Vorschriften über die Lage und Beschaffenheit der Bauten* », (règles concernant l'emplacement et la qualité du bâti) comprenant 35 paragraphes était le plus important. Les éléments concernant l'alignement étaient inspirés des *Bauordnungen* de Strasbourg et Mulhouse, les points concernant la délimitation des terrains s'appuyaient sur les règlements badois⁶⁵⁷, et les points concernant la sécurité incendie sur la *Bauordnung* de Metz. Le chapitre 4 intitulé « *Bestimmungen über die Entwässerung von*

⁶⁵⁴ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 240. Archives de Colmar 26-O-6, lettre de l'adjoint Dr. Jaegler aux membres de la commission de la construction: « unter Anlehnung an die neuen Bauordnungen unserer Nachbarstädte. »

⁶⁵⁵ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 240.

⁶⁵⁶ La *Bauordnung* fut approuvée par le *Bezirkspräsident* le 31 août 1912 sans beaucoup de modifications à apporter, lettre du 31 août 1912 du *Bezirkspräsident* au maire de Colmar, la nouvelle *Bauordnung* fut signée par le maire le 19 décembre 1912 et elle fut publiée le 31 décembre 1912 dans le *Elsässer Tagblatt*.

⁶⁵⁷ Notamment la *Bauordnung* de Fribourg de 1884, Chap. 4, § 34, voir Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 241.

Grundstücken », (dispositions sur le drainage des terrains) s’inspirait également de la *Bauordnung* de Karlsruhe de 1898.

Pour l’instauration des zones et des classes de construction, ce qui constituait la grande nouveauté de ce règlement, là aussi, la municipalité s’orientait vers les modèles des villes voisines. Concernant la formulation des zones de construction et leur organisation, la municipalité de Colmar s’inspira de la *Bauordnung* de Strasbourg de 1910. Pour le calcul des superficies des cours, c’est vers la *Bauordnung* de Metz de 1903 que Colmar s’orienta. L’ensemble du territoire urbain était ainsi découpé en quatre zones de construction, *Bauzonen*, qui étaient différenciées en fonction de la hauteur des bâtiments, du type de bâtiments et de l’utilisation autorisée du terrain. Dans la vieille ville, un tissu fermé avec un maximum de 5 étages était autorisé. Pour l’extension, il y avait trois classes de construction qui distinguaient les constructions fermées ou ouvertes ainsi que le nombre d’étages et la taille des constructions autorisés par parcelle. Le nord et le nord-est de la ville était destiné à l’industrie. Dans cette zone une construction de type G II était prévue. (voir tableau ci-dessous) À l’ouest était prévue l’implantation de logements et de commerces, de ce fait des constructions de 4 étages étaient autorisées. Pour les quartiers le plus à l’extérieur de la ville, notamment au sud et au sud-est une zone de construction ouverte était planifiée. En effet ces quartiers étaient destinés à accueillir des lotissements et des quartiers de villas.

Bauzone Zones de construction	Vieille ville (G I)	Nouvelle ville (G II)	Nouvelle ville (O I)	Nouvelle ville (O II)
Hauteur des bâtiments	Largeur de rue : 8-16 m : h = l + 2m hauteur min : 10 m hauteur max : 18 m	hauteur = largeur	hauteur = largeur	hauteur = largeur
Nombre d’étages autorisés	5	4	3	4
Type de construction	Fermé	Fermé	Ouvert	Fermé/ouvert

Taille min. de la cour	hauteur = 1,5 largeur	hauteur = largeur	Règlement spécifique	Règlement spécifique
% de construction maximale du terrain	/	2/3	50% (règlement spécifique pour les constructions en bande)	50% (règlement spécifique pour les constructions en bande)

*Tableau des classes et zones de construction, Bauordnung de Colmar 1912*⁶⁵⁸

On constate que l'organisation par zones de l'espace urbain, prévue par la réglementation de la construction, conduisait à des ségrégations sociales fortes. Cette composante sociale du code du bâtiment, réclamée à maintes reprises par de nombreux spécialistes, comportait en même temps une dimension politique rendant difficile la mixité sociale. La promotion des logements sociaux se concentre dans les zones d'activité industrielles, de sorte que ces règlements favorisaient l'installation des classes ouvrières dans des quartiers économiquement défavorisés. En revanche, dans les quartiers sud et ouest, qui étaient privilégiés par l'interdiction d'installations moins respectueuses de l'environnement, il n'y avait aucune promotion pour la construction de logements ouvriers⁶⁵⁹.

Après 1918, les villes du *Reichsland*, dont Colmar, conservèrent leurs règlements. Ainsi la *Bauordnung* de 1913 resta en vigueur afin de faciliter la gestion des demandes de permis de construire et le contrôle de l'aménagement urbain. Le 17 octobre 1919, la loi relative au régime transitoire dans les provinces d'Alsace et de Lorraine, permit le maintien en vigueur du code communal de 1885, qui disposait que les zones de construction des différentes villes étaient conservées. Les textes furent traduits, comme par exemple le « Règlement de voirie portant contrôle des constructions sur le territoire de la Ville de Strasbourg » en 1924 qui reprenait la *Bauordnung* de 1910.

⁶⁵⁸ D'après le tableau établi par Rolf Wittenbrock, *op. cit.*, 1989, p. 243.

⁶⁵⁹ Josef STÜBBEN, *Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen*, Göttingen : Vanderhoecke & Ruprecht, 1902, p. 25.

Partie 4 : Les extensions des villes du *Bezirk Lothringen*

XI. Sarreguemines, un plan d'aménagement morcelé

Dans le *Bezirk Lothringen* également les villes se lancèrent dans des projets ambitieux d'extension, parmi lesquelles Sarreguemines, Thionville et Metz. Tandis que Thionville et Metz, en tant qu'anciennes villes fortifiées, peinaient à négocier le dérasement des fortifications avec les autorités militaires, Sarreguemines n'était pas contrainte de la sorte. Sarreguemines et Thionville étaient, à la veille du XXe, siècle de petites villes où l'administration municipale n'était pas très étoffée, malgré une forte activité industrielle dans leurs périphéries. Tout comme les villes alsaciennes, les villes lorraines firent appel à des experts extérieurs afin de se faire épauler dans la mise en place de nouveaux aménagements urbains.

Lorsque la municipalité de Sarreguemines entama les procédures pour engager la rédaction d'un document réglementaire dans les années 1890, il fallut attendre près d'une décennie pour qu'une *Bauordnung* vît le jour. En 1899 plusieurs projets d'aménagements isolés et morcelés de quartiers de la ville furent engagés, sans pourtant que la municipalité ne réussît à produire un plan d'aménagement général. Malgré les besoins nouveaux de logements pour les ouvriers et la pression que pouvaient exercer les industriels, le dossier n'avancait pas. Entre 1890 et 1918, quatre architectes municipaux se succédèrent et l'expert Josef Stübben fut appelé pour proposer un aménagement de la place de la gare. Était-ce dû à la taille, somme toute modeste de la ville, qui ne disposait ni des moyens techniques ni humains suffisants, ou à des successions répétées des maires et des architectes municipaux, que la ville ne réussît pas à mettre sur pieds un *Bebauungsplan* général ? On peut aussi s'interroger sur le degré d'engagement et de motivation de la municipalité pour se lancer dans un projet aussi ambitieux. Et se demander si aux yeux des autorités administratives du *Bezirk* et du *Reichsland*, une extension de Sarreguemines représentait véritablement une priorité nécessitant de lourds investissements des pouvoirs publics ?

Les enjeux de chaque ville étaient différents mais elles semblaient s'appuyer sur le modèle des grandes villes allemandes en faisant appel à des experts extérieurs à l'administration de la

municipalité. Ce recours à des experts reconnus, même s'il n'était pas systématiquement prescrit par les autorités, était probablement une pratique souhaitée sinon encouragée par elles. Il représentait pour les municipalités, non seulement un gage de qualité du plan d'extension mais aussi une certaine garantie d'obtenir le feu vert de l'administration. En effet, on s'imagine difficilement un fonctionnaire territorial remettre en cause un plan élaboré par une personnalité aussi éminente qu'un Stübben.

Sarreguemines semblait, parmi les villes qui furent étendues pendant la période allemande, être une exception. En effet, comptant près de 6 800 habitants⁶⁶⁰ au lendemain de la guerre franco-prussienne, la commune était la plus petite parmi les villes du *Reichsland* à se lancer dans un projet d'extension. Ou plutôt dans plusieurs projets qui semblaient avorter les uns après les autres. Pourquoi ?

- 1) Des initiatives pour un projet ambitieux : une *Bauordnung* commune à toutes les villes d'Alsace-Lorraine

Comme il a été évoqué plus haut, Sarreguemines semble représenter un cas particulier parmi les villes d'Alsace-Lorraine, ou plutôt de Lorraine. Comme l'a souligné Rolf Wittenbrock et comme les archives le laissent apparaître, les villes lorraines connurent un développement urbain plus tardif que les villes alsaciennes comme Strasbourg et Mulhouse. Il en fut de même dans le domaine de la réglementation urbaine. Sarreguemines, ne fit pas exception à cette règle.

⁶⁶⁰ En 1871, la ville comptait 6 863 habitants, en 1910 elle en comptait 15 385. Sigrid SCHMITT, « Saargemünd 1890-1918 Stadtplanerische Probleme einer Kleinstadt in Elsass-Lothringen », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe et XXe siècles)*, Saarbrücken, Kommissionsverlag, Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 130.

En effet, la ville semblait particulièrement en retard dans ce domaine car lorsque parut le décret relatif aux rues de Paris applicables aux autres villes⁶⁶¹, Sarreguemines n'avait ni le besoin ni les moyens de le faire appliquer. Ce ne fut qu'avec l'implantation de l'industrie de faïencerie, minière et métallurgique que la ville connut un développement démographique significatif. Au lendemain de la guerre franco-prussienne, lorsque Edouard Jaunez (1834-1918) fut nommé maire de la ville (1873-1877 et 1881-1887), le Conseil municipal reconnu la nécessité d'une intervention réglementaire à l'échelle de la ville. Mais l'administration de la commune semblait disposer de peu de moyens : les comptes rendus des séances du Conseil municipal ne sont publics qu'à partir de 1889 et seuls quelques extraits d'intérêt général furent publiés dans la presse locale.

Le maire Ferdinand Freudenfeld (1858-1932, maire de 1887-1894) se pencha dès le début de son mandat en 1887 sur la question d'une nouvelle réglementation urbaine. Issu de l'administration prussienne il tenta de former une bibliothèque municipale constituée de littérature spécialisée dans le domaine réglementaire et administratif, allemand mais aussi français⁶⁶². En 1890, un plan de répartition ou de zonage⁶⁶³ (*Einteilungsplan*) fut élaboré pour faciliter le projet de rédaction de la *Bauordnung* pour la ville de Sarreguemines. Celle-ci s'appuyait sur la structure de la *Normal-Bauordnung* proposée par Baumeister en 1878, suite à une conférence du *Verband deutscher Architekten-und Ingenieur-Vereine*⁶⁶⁴. Rolf Wittenbrock qui a fait des études comparatives des différentes *Bauordnungen* souligne que le chapitre concernant la sécurité incendie (*Vorschriften hinsichtlich der Feuersicherheit*) du projet de la *Bauordnung* de Sarreguemines était repris mot pour mot du document proposé par Reinhard Baumeister. D'autres documents semblaient également avoir été consultés telles que les *Bauordnungen* et *Ortsstatute* de Stuttgart, Berlin et Wurtemberg⁶⁶⁵. Après l'étude de ces textes, le maire abandonna le projet de rédaction d'une *Bauordnung* pour sa commune sur la

⁶⁶¹ Décret du 26 mars 1852, relatif aux rues de Paris, in: *Collection complète des Lois, Décrets, ordonnances, Règlements et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1836 inclusivement, par ordre chronologique)*, Paris: Editions officielles, J.B. Duvergier, tome 52, 1852, p. 282-283. Il est notamment étendu est à Mulhouse le 21 janvier 1853, à Metz le 2 juin 1853, à Strasbourg le 26 juin 1854 et à Colmar le 27 décembre 1862.

⁶⁶² Archives de Sarreguemines, collection de règlements de construction et d'urbanisation d'autres villes, lois françaises et allemandes ainsi que des ouvrages de Stübben, Baumeister ou Förtsch et Caspar.

⁶⁶³ Ce plan n'a pas été retrouvé dans les archives municipales, il est cependant cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 187.

⁶⁶⁴ Archives de Strasbourg : 159 MW 4, *Bauordnung andere Städte : Verband deutscher Architekten-und Ingenieur-Vereine. Entwurf einer normalen Bau-Ordnung, Referat von Professor Baumeister, Dezember 1878.*

⁶⁶⁵ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 188.

base de ces règlements. En 1891, il fut chargé par la commission du *Landesausschuss* d'Alsace-Lorraine d'expertiser le projet du texte sur la restriction de bâtir (*Beschränkung der Baufreiheit*) de Strasbourg qui venait d'être soumis et qui avait vocation à être applicable aux autres villes d'Alsace-Lorraine. Il critiqua dans ce projet le caractère quasiment inviolable de la propriété privée et de la liberté de construire⁶⁶⁶ qui ne pouvaient être limitées de façon efficace que si les villes avaient adopté le décret relatif aux rues de Paris de 1852, ce qui n'était pas le cas de Sarreguemines. Pour sa commune, l'adoption de la loi pour la restriction de bâtir n'apportait pas grand-chose en dehors de procurer des bases réglementaires pour les activités de la police du bâtiment dans les futures extensions de la ville. Son projet était bien plus ambitieux que d'établir un règlement pour la seule ville de Sarreguemines. Comme objectif à atteindre à long terme, il préconisait un décret valable pour tout le *Reichsland* qui formait un règlement commun aux villes du *Reichsland* comme c'était alors le cas dans d'autres États allemands⁶⁶⁷ et qui pourrait être complété par un règlement local (*Ortstatut*) pour les particularités de chaque ville. Mais, afin de faire évoluer le droit local en termes de construction, il fallait se mettre au même niveau que les grandes villes du *Reichsland* et adopter le décret parisien. Après avoir soumis cette proposition au Conseil municipal lors de la séance du 23 juillet 1893⁶⁶⁸, approuvé unanimement, il rédigea un argumentaire à l'attention du *Bezirkspräsident* de Lorraine, dans lequel il soulignait le déficit de la réglementation en vigueur et du manque d'interventions possibles pour la police du bâtiment.

Toutefois, il s'avère qu'en Alsace-Lorraine la législation en vigueur rend pratiquement impossible l'adoption de réglementations appropriées, à moins que les dispositions du décret parisien du 26 mars n'aient été introduites auparavant. Ainsi un arrêté municipal qui demanderait simplement la soumission des plans de construction aux propriétaires ou aux entrepreneurs - et c'est la condition et la base de toutes les

⁶⁶⁶ Die « fast absolute Unantastbarkeit des Privateigentums und der Baufreiheit », Archives de Sarreguemines, Akten des Bauamts, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 188.

⁶⁶⁷ Archives de Sarreguemines, 1 O 1, Akten des Bauamtes, « Der Erlaß eines organischen Gesetzes betr. Regelung des Bauwesens in den Städten und Dörfern ist ein dringendes Bedürfnis. Man sollte vorgehen wie in Württemberg, wo eine königliche Bauordnung im Wege des Gesetzes für alle Gemeinden erlassen ist, die wiederum der größeren Orten die Befugnis gibt, in einzelnen, bestimmt bezeichneten Punkten über die allgemeinen Vorschriften hinauszugehen und im Wege eines Ortsstatuts strengere Vorschriften für den Bereich der betreffenden Stadt zu erlassen. »

⁶⁶⁸ Archives de Sarreguemines, débats du Conseil municipal du 23 juillet 1893, « Baupolizei im allgemeinen ».

*mesures de police du bâtiment – ne serait pas juridiquement valide à Sarreguemines*⁶⁶⁹, argumenta-t-il.

En effet, même votée à l'unanimité, une décision en matière de réglementation urbaine ou de construction devait recevoir la validation du *Bezirkspräsidium*. Le *Bezirkspräsident* refusa cependant cette demande d'adopter les dispositions sur les rues de Paris de 1852⁶⁷⁰, sûrement pour des raisons politiques, et lui signifia qu'il devait s'appuyer sur les règles en vigueur. L'administration allemande ne pouvait pas s'appuyer sur une loi française !

Près d'un an après l'adoption de la loi sur la restriction de bâtir de Strasbourg, le 8 novembre 1893, le conseil municipal de Sarreguemines décida de contacter les autres villes moyennes d'Alsace-Lorraine afin proposer une loi au *Landesausschuss*. Il contacta ainsi toutes les villes de plus de 5000 habitants à l'exception de Strasbourg, Mulhouse, Colmar et Metz et leur distribua un questionnaire dans lequel il voulait recueillir les déficits de fonctionnement et sonder leur volonté d'œuvrer ensemble à l'amélioration du cadre juridique⁶⁷¹. Cinq villes ayant rencontré des difficultés similaires répondirent favorablement, (Dornach, Haguenau, Barr, Sélestat et Dieuze). Six autres municipalités jugèrent leur croissance trop peu importante pour s'impliquer dans un tel projet (Forbach, Illkirch-Grafenstaden, Gross-Moyeuvre/Moyeuvre-Grande, Markirch/Sainte-Marie-aux-Mines, Munster, Bischwiller) et déclinèrent la collaboration. Les tractations avec le *Landesausschuss* furent interrompues lorsque Freudenfeld fut nommé directeur de l'arrondissement (*Kreisdirektor*) de Sarrebourg à la fin de l'année 1893 après 6 ans à la tête de la municipalité de Sarreguemines. Après transmission du dossier au Ministère par le *Landesausschuss*, celui-ci refusa à la fois l'extension de la loi parisienne et la mise en place d'une *Bauordnung* générale pour toutes les villes d'Alsace-Lorraine.

⁶⁶⁹ « Nun ist aber der Stande der in Elsass-Lothringen wie in Frankreich bestehenden Gesetzgebung der Erlass zweckentsprechender vorschriften so gut wie unmöglich, wenn nicht die Bestimmungen des Pariser Dekrets vom 26. März vorher zur Einführung gelangen. Schon eine etwa zu erlassende Verordnung der Gemeindebehörde, welche lediglich die Vorlage von Bauplänen von den Eigentümern oder Bauunternehmern fordern wollte, - und das ist die Voraussetzung und Grundlage aller baupolizeilichen Maßnahmen – wäre in Saargemünd rechtsungültig. », Archives de Sarreguemines, Baupolizei im allgemeinen, demande du maire Freudenfeld, du 15 juillet 1893.

⁶⁷⁰ Archives de Sarreguemines, Baupolizei im allgemeinen, la réponse du Bezirkspräsident est transmise au maire par le Kreisdirektor dans un courrier du 13 septembre 1893.

⁶⁷¹ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 189. Archives de Sarreguemines : Baupolizei im allgemeinen : Lettre du maire Freudenfeld du 16 novembre 1893 aux villes d'Alsace-Lorraine de plus de 5000 habitants. Cette lettre est envoyée à 16 villes.

Toutefois le gouvernement du *Reich* considéra l'initiative de la ville de Sarreguemines intéressante et utile. Elle ordonna donc en 1894 aux *Bezirke* d'élaborer des documents réglementaires afin : « [...] de mettre en place un modèle de *Bauordnung* qui pourrait servir de base à un règlement de police local en vertu de la législation existante pour les municipalités dans lesquelles le conseil municipal reconnaît la nécessité d'une telle réglementation⁶⁷². »

Les trois *Bezirke* (Lorraine, Haut-Rhin et Bas-Rhin) furent chargés de la mission. Tandis que le *Bezirkspräsident* du Haut-Rhin ne voyait pas trop l'utilité d'une telle démarche puisque Baumeister avait déjà rédigé une *Normal-Bauordnung*, un modèle de *Bauordnung*, et qu'elle pouvait parfaitement répondre à ce besoin⁶⁷³. Le *Bezirkspräsident* du Bas-Rhin quant à lui, pensa que cette loi commune où chaque ville pouvait inclure des modifications et intégrer des compléments était sûrement bien utile, mais que seules les petites communes l'utiliseraient réellement. Enfin, le *Bezirkspräsident* de Lorraine, après deux rappels à l'ordre du Ministère, déposa sa proposition le 25 janvier 1895⁶⁷⁴ avec le commentaire suivant : « [...] une telle réglementation ne peut avoir un succès réel et durable que si les garanties nécessaires sont offertes lors de sa mise en pratique », c'est-à-dire une réorganisation complète de l'administration de la construction et tout particulièrement l'indispensable création d'une police du bâtiment. La proposition faite par le *Bezirk* de Lorraine s'appuyait en grande partie sur la proposition de *Normal-Bauordnung* de Baumeister et n'intégrait que très peu d'éléments de la loi strasbourgeoise de 1892. Toutefois en 1896, le *Land* décida de ne pas publier la loi « modèle » en raison de trop grandes disparités entre les villes, leurs besoins et leurs tailles⁶⁷⁵.

⁶⁷² « [...] das Muster einer Bauordnung aufzustellen, welches die Grundlage einer gemäß der bestehenden Gesetzgebung zu erlassenden Ortspolizeiverordnung für diejenigen Gemeinden bieten könnte, in welchen das Bedürfnis einer solchen Verordnung von der Gemeindeverwaltung anerkannt wird. » Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1011 : Lettre du Ministère au Bezirkspräsident du 27 juin 1894, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 193.

⁶⁷³ Die « von Prof. Baumeister in Karlsruhe ausgearbeitete normale Bauordnung (...) am besten geeignet sein dürfte, als Grundlage von Spezialbauordnungen zu dienen. », Archives départementales de la Moselle, 87 AL 4541 : Lettre du Bezirkspräsident du Haut-Rhin au Ministère du 8 août 1894 cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 193.

⁶⁷⁴ « [,dass] eine solche Verordnung einen tatsächlichen und dauerhaften Erfolg nur dann haben kann, wenn für die Handhabung und Durchführung die nötigen Garantien geboten würden. », cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 194.

⁶⁷⁵ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1011 : Lettre du Ministère au Bezirkspräsident du 14 février 1896, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 194.

Après toutes ces démarches et plusieurs années d'attente, la ville de Sarreguemines resta seule face à sa demande : on lui conseilla de s'inspirer des *Bauordnungen* existantes et de celle proposée par Reinhard Baumeister, ce qu'elle fit. Fin 1897, le maire Georg von Loeper annonça que la nouvelle *Bauordnung* était « quasiment prête »⁶⁷⁶. Poursuivant les efforts de son prédécesseur, il ne voyait dans la nouvelle *Bauordnung* qu'une partie d'un plan plus large de modernisation de la ville. En effet, il initia dès le début de son mandat, la réalisation d'un nouveau plan d'urbanisme et adopta la loi sur la restriction de bâtir de Strasbourg accordé par décret de l'empereur le 6 août 1898.

Le 5 juin 1899, la *Bauordnung* de Sarreguemines fut acceptée par le *Bezirkspräsidium* de Lorraine. Celle-ci s'inspirait essentiellement de la *Bauordnung* strasbourgeoise de 1892 et non de la proposition de *Normal-Bauordnung* de Reinhard Baumeister publiée en 1878, dont le *Bezirkspräsident* avait fait tant de cas, quelques années plus tôt. Le règlement de Sarreguemines resta inchangé jusqu'à la Première guerre mondiale et fut reconduit en 1918. Parmi les articles les plus importants, le paragraphe qui donnait la priorité à l'aménagement public vis-à-vis des particuliers et obligeait le propriétaire particulier à céder à la ville contre une indemnisation le terrain nécessaire pour respecter l'alignement⁶⁷⁷. Le règlement permettait de contrôler la hauteur, le type et la densité des immeubles construits dans les différents quartiers⁶⁷⁸. Il régula la hauteur des bâtiments en fonction de la largeur des voies. La largeur de ces dernières était définie en fonction de leur importance en s'appuyant sur les préceptes que Stübgen avait publié dans *Der Städtebau*, qui lui-même faisait référence à la *Preussische Fluchtliniengesetz* de 1875 (loi sur l'alignement).⁶⁷⁹ La *Bauordnung* de Sarreguemines était donc un corpus de règles dont de nombreux points provenaient de

⁶⁷⁶ Archives de Sarreguemines, débat du Conseil municipal, 27 novembre 1897.

⁶⁷⁷ § 10 de la *Bauordnung* de Sarreguemines, du 5 juin 1899 : « Der Grundstückseigentümer ist verpflichtet, bei Neu- und Umbauten die gesetzlich vorgeschriebene Fluchtlinie einzuhalten und den in die Straße fallenden Teil eines Grundstückes gegen Entschädigung abzutreten. »

⁶⁷⁸ § 13 de la *Bauordnung* de Sarreguemines, du 5 juin 1899 : « An Straßen und Plätzen sind nur Wohngebäude mit entsprechender Ausbildung der ins Auge fallenden Fassadenfläche zu errichten. Ein zurücktreten hinter die Baufluchtlinie ist bei geschlossener Bauweise nur in Ausnahmefällen erlaubt ; bei offener, villenmäßiger Bebauung ist ein Zurücktreten hinter die Baufluchtlinie bis zu 2m erlaubt. ».

⁶⁷⁹ « Im Hinblick auf den Verkehr sind die Straßen nach ihrer Breite un den Ausführungsbestimmungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zum Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 eingeteilt in Nebenstraßen von 12 bis 20 m Breite, in Verkehrsstraßen mittleren Ranges von 20 bis 30 m Breite und in Hauptverkehrsstraßen von 30 m und mehr Breite. » Josef Stübgen, op.cit., 1907, p. 69.

l'élaboration de règles autonomes mais qui s'appuyaient clairement sur l'exemple de la réglementation urbaine de Strasbourg.

Il fallut près de dix ans à la municipalité de Sarreguemines pour disposer d'une *Bauordnung*, qui lui permit enfin de poursuivre sa réflexion quant à une extension urbaine.

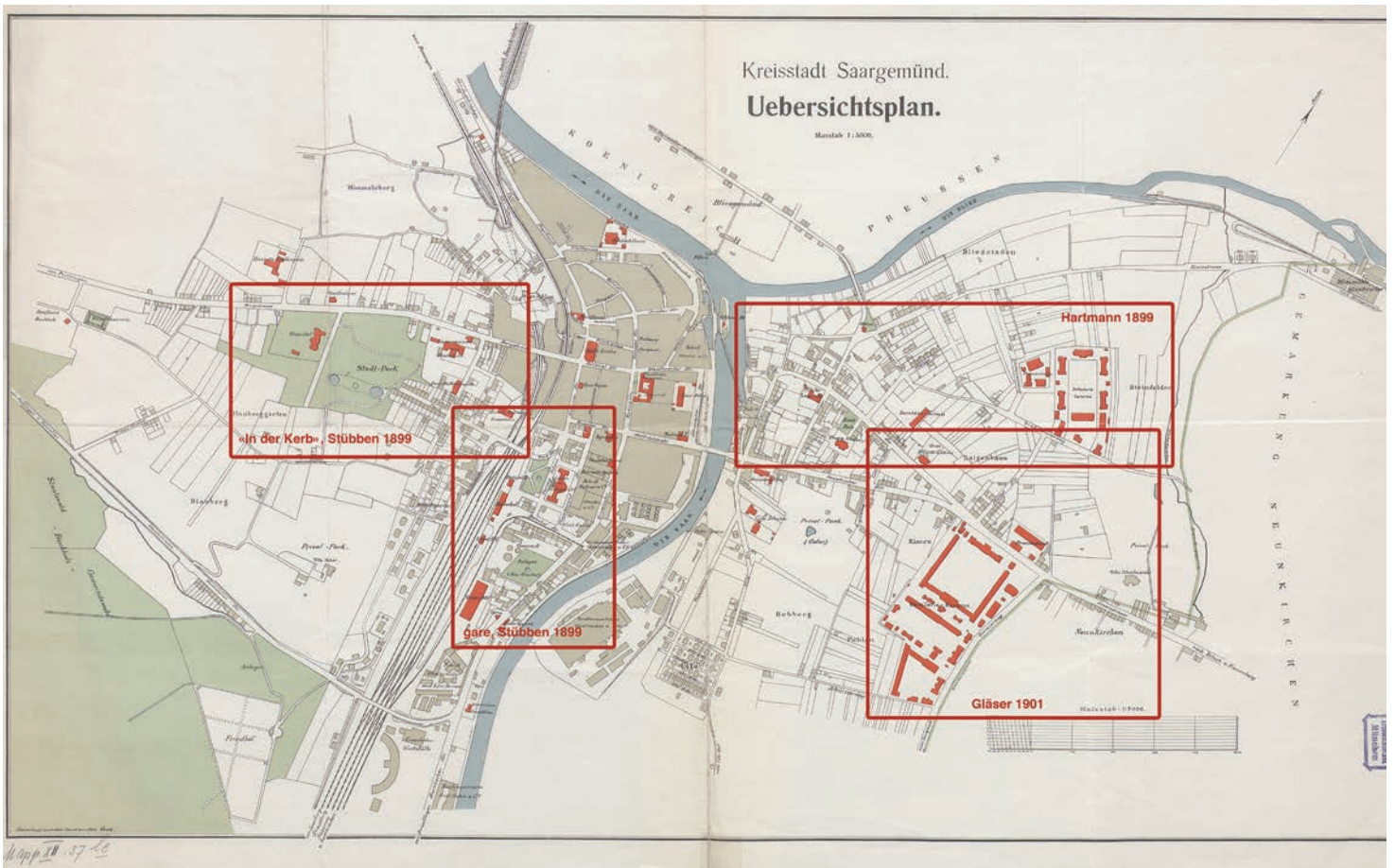
2) Un *Bebauungsplan* à petits pas

La réalisation du *Bebauungsplan* de Sarreguemines a été faite de façon bien différente des autres villes du *Reichsland* d'Alsace-Lorraine. La ville ne disposait pas, à la veille de la Première guerre mondiale, d'un plan d'aménagement global, comme c'était le cas dans de nombreuses villes en Alsace-Lorraine et en Allemagne qui connurent un accroissement de la population important. On retrouve la mention dans les archives de trois projets d'aménagements répartis en secteurs. (planche 5) Dans un premier temps, une extension à l'est de la Sarre vit le jour, puis au sud-est et enfin à l'ouest, autour de la gare et du parc de la ville.

Entre 1892 et 1918 plusieurs architectes municipaux se succédèrent.

Alois Bérang fut le premier à produire des projets d'aménagement qui allaient au-delà de la modification d'alignement pour la ville de Sarreguemines. Né en 1862 à Altdorf en Alsace, Alois Bérang était apprenti à Strasbourg auprès de l'architecte du district (*Landkreisbaumeister*) puis devient chef de chantier (*Bauführer*) aux chemins de fer. Entre 1884 et 1893, il œuvra comme architecte communal (*Gemeindebaumeister*) à Forbach avant d'entrer au service de la ville de Sarreguemines⁶⁸⁰. Toutefois, n'ayant pas le diplôme de *Regierungsbaumeister*, il n'était pas habilité à projeter et superviser de grands projets nécessitant l'autorisation du *Land*. Néanmoins, la municipalité qui ne pouvait pas financer la venue d'un professionnel diplômé, décida de l'embaucher en avril 1893.

⁶⁸⁰ Archives de Sarreguemines, Personalakten Alois Bérang, cité par Sigrid SCHMITT, *Stadtenwicklung und Stadplanung von 1871-1918 in Saargemünd*, sous la direction de Rainer HUDEMANN, Université de la Sarre, Faculté d'histoire, 1989, p. 94.



Übersichtsplan Saargemünd, Plan de la ville de Sarreguemines, 1913, Bayerische Staatsbibliothek, Mapp. XII, 37 ie.

En 1897, Georg Hartmann remplaça Alois Bérang. Né en 1869 à Geisenheim/Hesse, il étudia à la *Technische Hochschule* de Karlsruhe et travailla de 1887 à 1890 en tant qu'architecte à Elberfeld et à Munich où il élaborait essentiellement des projets de logements et de villas pour des particuliers. Entre 1891 et 1894 il était *Stadtbaumeister* à Elberfeld et entre 1895 et 1897 à Rüdesheim. Il occupa les mêmes fonctions à Sarreguemines pendant deux ans entre 1897 et 1899 où il planifia le quartier du Blauberg et l'hôpital avant de retourner dans un bureau d'architecture à Elberfeld⁶⁸¹. L'intérêt de ce candidat pour la municipalité était qu'il disposait autant de qualités techniques qu'artistiques, et qu'il maîtrisait les rouages administratifs grâce à ses expériences passées en tant que *Stadtbaumeister*. L'architecte Paul Gläser de Chemnitz fut embauché pour lui succéder après une période d'essai d'un an en octobre 1900⁶⁸². Il occupa ces fonctions pendant 19 ans. Ses tâches augmentant de plus en plus, le service d'urbanisme et de construction de la ville (*Stadtbauamt*) fut entièrement réorganisé en 1907. Comme de nombreux vieux-allemands, il fut remercié en 1918 par les autorités françaises sans forme particulière de reconnaissance.

Le **premier plan** d'extension fut dessiné par le *Stadtbaumeister* Georg Hartmann, à l'est de la Sarre, et datait de juin 1899⁶⁸³. Le plan fut approuvé par le *Bezirkspräsident* von Hammerstein le 20 juillet 1899. Il présentait un maillage en damier qui pouvait aisément être étendu vers l'est pour une extension ultérieure. Dynamique, cette grille présentait aussi une faiblesse de par la monotonie de sa structure et sa difficile adaptation à la topographie. Après la Première guerre mondiale, l'urbanisation le long de ces voies était partiellement réalisée. Les archives ne disposent pas du plan original, seul un plan revu dans les années 1930 est conservé⁶⁸⁴. (fig. 99)

⁶⁸¹ Sigrid SCHMITT, *op.cit.*, 1989, p. 98.

⁶⁸² Archives de Sarreguemines, débats du Conseil municipal, 29 octobre 1900.

⁶⁸³ Plan avec mentions manuscrites « *Bebauungsplan in den Districten Sandgärten, Beckingen, Galgenbann (?), Sentgen, Steinfelder, Misling, Sandfelder, Bliesstaden (?)* », juin 1899.

⁶⁸⁴ Archives de Sarreguemines, 1 O 1 : Ville de Sarreguemines, plan d'alignement général du terrain situé au nord de la rue du Maréchal Foch, rectification du plan d'alignement de ce terrain autorisé sous chiffre V 2207 par l'ancien Président de Lorraine signé v. Hammerstein à Metz le 20 juillet 1899, le 22 décembre 1930.

Le **deuxième plan** d'extension, situé au sud du premier et toujours à l'est de la Sarre, fut réalisé par le successeur de Georg Hartmann, Paul Gläser⁶⁸⁵ et était accompagné d'un rapport explicatif du *Stadtbaumeister* daté du 21 décembre 1901. (fig. 100) Celui-ci avait pour but de créer un maillage de voies afin de densifier le secteur de part et d'autre de la *Neunkirchner Straße*, mais aussi d'intégrer les deux casernes, d'infanterie et de cavalerie, au nord et au sud, au dessin de ce nouveau quartier.

Le **troisième plan** d'extension comprenait le secteur nommé *In der Kerb*, autour de la gare et du parc, divisé dans les plans en deux parties. Bien que les *Stadtbaumeister* Alois Bérang (en poste à Sarreguemines entre 1893 et 1897 environ) et Georg Hartmann (en poste à Sarreguemines entre 1897 et 1899) se fussent penchés sur la question de l'aménagement du parc et sur le terrain à l'ouest de l'hôpital, le projet fut confié à Josef Stübben en 1899. Il s'agissait d'une ancienne glaisière, qui dès 1865 était utilisée comme lieu de promenade et de jeu, puisque le terrain était instable et non constructible.

Stübben fut consulté pour deux projets. Le premier comprenant le quartier autour du parc *In der Kerb* et reliant la gare par la *Bergstraße* et la *Parkstraße* (rue de la Montagne et la rue du Parc) et le second pour l'aménagement de la place de la gare. Pour le projet *In der Kerb*, le conseil municipal lui soumit le projet du *Stadtbaumeister* Hartmann pour expertise. Sa réaction fut celle attendue par le conseil municipal : le projet n'était pas satisfaisant et il proposait d'en faire une nouvelle esquisse⁶⁸⁶.

La proposition de Stübben, présentée en juin 1899 était composée de rues courbes qui s'adaptait au terrain et répondaient mieux au dénivelé qu'une trame viaire orthogonale que les architectes municipaux avaient présentés successivement. Il écrivit :

À la place des voies en lignes droites proposées par les services de construction municipaux, je préférerais un aménagement qui s'adapte davantage au terrain accidenté, dans un paysage plus pittoresque aménagé en parc, avec des rues courbes.

⁶⁸⁵ Archives de Sarreguemines, 1 O 3, Plan sans titre, accompagné de la déclaration du maire de la présentation publique du 18 février au 6 mars 1901 et du rapport explicatif de l'architecte municipal Gläser du 21 décembre 1901.

⁶⁸⁶ Archives de Sarreguemines, 1 O 2, lettre du 30 avril 1899 du Geheimer Baurat Stübben de Cologne au maire Von Loeper.

*Je chercherais à éviter les escaliers. La Kerbstraße ne peut pas donner tout droit sur la Bergstraße, car elle deviendrait alors trop pentue*⁶⁸⁷.

Il conseillait par ailleurs l'aménagement d'un quartier de villas autour du parc.

Le 6 juillet 1899 le plan proposé par Stübben fut accepté par le Conseil municipal⁶⁸⁸. Aucun plan n'a cependant été trouvé aux archives, seul le rapport envoyé en 1899 y fait mention. La réalisation n'avança que lentement et il s'avéra que les terrains situés au sud du parc n'étaient que difficilement constructibles. Autour de 1910, le conseil municipal décida de changer le tracé et de revoir le projet d'aménagement. Le parc devait être agrandi et toutes les rues alentour élargies à 12 m en y intégrant quelques courbes. (fig. 101 et 102)

Jusqu'à la Première guerre mondiale, peu de terrains au sud du parc avaient été construits, à l'exception peut-être de la villa Huber, du *Bezirks-Kommando* et la direction des chemins de fer (aujourd'hui abritant les archives de la ville de Sarreguemines).

Le second projet sur lequel Stübben intervint fut celui de l'aménagement de la place de la gare. L'architecte municipal Bérang proposa un plan en 1895 très orthogonal peu adapté à la topographie du site suite à la vente du terrain sur lequel se trouvait une ancienne caserne, dont aucune trace n'a été retrouvée aux archives. Cependant la caserne devait être vidée et rasée seulement lorsque les militaires pouvaient disposer d'un nouveau casernement. En 1898 on parlait d'attendre deux ans⁶⁸⁹. Ce qui laissait à la municipalité le temps d'établir un projet. La ligne de chemin de fer divisant la ville en deux, la municipalité chargea donc son architecte municipal d'établir sur la base des plans d'alignement et de nivellement existants un nouveau projet reliant les deux parties de la ville à l'aide d'un pont et d'une rampe piétonne. Cette liaison permettait ainsi une liaison plus aisée avec le gymnase et l'hôpital situé à l'ouest du parc, le long de la *Bergstraße* (aujourd'hui rue de la Montagne). Ce projet fut repris par son successeur Hartmann en 1898. Cependant, il ne changea pas la trame orthogonale de son

⁶⁸⁷ « Anstatt der gerade Straßenlinien im Entwurf des Stadtbauamtes würde ich in dem hügeligen Gelände eine mehr landschaftliche, parkartige Gestaltung mit gekrümmten Straßen vorziehen, welche sich dem Gelände möglichst anpassen. Ich würde Treppen zu vermeiden suchen. Die Kerbstraße kann nicht geradeaus durchgeführt werden bis zur Bergstraße, weil sie alsdann zu steil werden würde. », Archives de Sarreguemines, 1 O 2, lettre du 30 avril 1899 du Geheimer Baurat Stübben de Cologne au maire Von Loeper.

⁶⁸⁸ Sigrid SCHMITT, « Saargemünd 1890-1918 Stadtplanerische Probleme einer Kleinstadt in Elsass-Lothringen », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *op.cit.*, 1991, p. 142.

⁶⁸⁹ *Saargemünder Zeitung* du 1^e et du 21 décembre 1898.

prédécesseur. Le projet ne plut pas au Conseil municipal⁶⁹⁰ qui se tourna vers Stübben – alors très actif dans la région puisqu’il se trouvait en janvier 1899 à Metz pour une visite de la ville⁶⁹¹. Cette fois-ci les autorités du *Reich* ne jouèrent pas le rôle d’intermédiaire. L’expert accepta de se rendre à Sarreguemines et de donner son avis sur le *Bebauungsplan* du quartier de la gare alors au cœur du débat municipal.

Il proposa de munir l’entrée de la gare dans la ville d’une rampe d’accès au-dessus des rails en direction de la *Bergstraße* et d’y implanter le nouveau palais de justice⁶⁹². Le 30 novembre 1899 la proposition pour cette partie de la ville fut présentée à la municipalité⁶⁹³. (annexe III.5) Selon le vœu de la municipalité, Stübben proposa une entrée imposante pour la gare, une rampe pour traverser les infrastructures ferroviaires et deux emplacements pour des bâtiments publics de grande taille et des constructions privées⁶⁹⁴. (fig. 103) Stübben semblait sentir des réticences de la part de la municipalité et c’est pourquoi il n’hésita pas, dans son rapport explicatif au maire, d’insister sur le bien fondé de son projet et de donner à son document technique des accents de plaidoyer *pro domo* plutôt inédits. Ainsi il qualifia les dimensions de la place de la gare de « dimensions tout à fait respectables, qui devraient également satisfaire aux exigences les plus élevées⁶⁹⁵. » L’entrée de la place de la gare procurerait « une impression très avantageuse, dont on ne peut pas rêver mieux⁶⁹⁶. »

Bien que le conseil municipal fût satisfait de ce projet, les désavantages qu’il présentait étaient très clairs : d’une part les deux rues placées côte à côte n’amélioreraient en rien la circulation et d’autre part, le tracé menant à la rampe, dessiné en diagonal, formait un triangle difficilement constructible vu la déclivité du terrain. Il décida donc de faire reproduire le plan et de le présenter publiquement afin que les administrés pussent donner leur avis.

Le plan vise à créer une entrée pleine de dignité dans la ville à partir de la gare par la création d’une grande place aménagée, en résolvant le problème posé par la déclivité

⁶⁹⁰ Sigrid SCHMITT, « Saargemünd 1890-1918 Stadtplanerische Probleme einer Kleinstadt in Elsass-Lothringen », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *op.cit.*, 1991, p. 140-141.

⁶⁹¹ Archives de Sarreguemines, 1 O 4, lettre de Stübben au maire de Sarreguemines du 21 janvier 1899.

⁶⁹² Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 326-328.

⁶⁹³ Archives de Sarreguemines, 1 O 4 : Erläuterungsbericht Stübben, 10 novembre 1899.

⁶⁹⁴ Archives de Sarreguemines, 1 O 4 : *ibid.*

⁶⁹⁵ « Nach meiner Ansicht sind dies recht ansehnliche Abmessungen, welche auch weitgehenden Ansprüchen genügen dürften. », voir annexe retranscription Erläuterungsbericht Stübben, 10 novembre 1899.

⁶⁹⁶ « einen recht vorteilhaften Eindruck machen und kaum etwas zu wünschen übrig lassen », voir annexe retranscription, Erläuterungsbericht Stübben, 10 novembre 1899.

de la rampe du pont de la Parkstrasse au-dessus de la voie ferrée qui tiennent compte des besoins du trafic, et en créant une large voie de liaison entre la place de la gare et la Kasernenstrasse, [...] Le conseil municipal fait siennes les propositions de la commission de la construction et des finances et prend en considération que la question de la conception future de la place de l'ancienne caserne est d'une grande importance pour l'avenir de la ville, et que le Bebauungsplan devra être soumis aux autorités intéressées pour commentaires, et être disponible publiquement dans les librairies et kiosques, de sorte que non seulement les publics concernés, mais que toute personne ayant un intérêt pour le développement de la ville, puisse avoir connaissance du projet et s'exprimer à son sujet⁶⁹⁷.

Les journaux locaux s'emparèrent de la discussion et publièrent régulièrement l'avancement du débat au sujet de l'aménagement de ce terrain⁶⁹⁸, ce qui témoignait de l'intérêt soutenu de la population de Sarreguemines pour ce sujet. (fig. 105 et 106) Des projets de place de marché, des propositions de garder une parcelle pour construire un bâtiment de la poste, un tribunal de grande instance (*Landgericht*), de parc et de place arborée furent également proposés. Un an plus tard, l'architecte municipal présenta un rapport technique du projet⁶⁹⁹, sans toutefois qu'il ne fût mis en œuvre. Jusqu'aux années 1910, les discussions se poursuivirent sans qu'une décision ne fût réellement prise. Finalement, l'option de construire un tribunal de grande instance fut arrêtée et l'architecte municipal Gläser fut chargé de réaliser un nouveau *Bebauungsplan*. (fig. 104)

⁶⁹⁷ « Der Plan versucht eine würdige Gestaltung des Einganges vom Bahnhof in die Stadt durch Herstellung eines großen Platzes mit Anlagen herzuführen, das Problem der Rampenanlage zu der Überführung der Parkstraße über die Eisenbahn den praktischen Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu lösen und eine breite Verbindungsstraße zwischen dem Bahnhofplatz und der Kasernenstraße zu schaffen, [...] Der Gemeinderath erhebt die Vorschläge der Bau- und Finanzkommission zum Beschluss und bestimmt außerdem mit Rücksicht darauf, dass die Frage der künftigen Gestaltung des Platzes der alten Kaserne von außerordentlicher Wichtigkeit für die Zukunft der Stadt ist, dass der Bebauungsplan sowohl der beteiligten Behörden zur Äußerung zugesandt, als auch in den hiesigen Buchhandlungen öffentlich ausgelegt werden soll, damit nicht nur die speziell Beteiligten, sondern jeder, der ein Interesse an der Entwicklung der Stadt hegt, von dem Projekt Einsicht nehmen und sich zu demselben äußern kann. », Archives de Sarreguemines, 1 O 4 : débat du Conseil municipal, 4 décembre 1899.

⁶⁹⁸ Archives de Sarreguemines, 1 O 4 : extraits de presse, *Saargemünder Zeitung*, 17, 21/22, 24, 25, 29 mars 1900, 4 avril 1900 « Der Plan zur Bebauung der alten Kasernenplatzes », 5 avril 1900, 11 avril 1900 « Zum Bebauungsplan der alten Kaserne » 19, 20 avril « Zum Bebauungsplan », *Strassburger Bürger Zeitung*, 23 mars 1900 « Saargemünder Bauprojekte ».

⁶⁹⁹ Archives de Sarreguemines, 1 O 4 : Erläuterungsbericht über den Bebauungsplan für des alte Kasernengelände am Bahnhof in Saargemünd (Technischer Theil), Gläser 29.12.1901, 11 p. manuscrites.

Après la Première guerre mondiale, les projets furent poursuivis et complétés sans apporter de grandes modifications aux programmes. Le développement urbain de Sarreguemines s'inscrivait dans des pratiques allemandes de développement urbain avec la mise en place d'une structure réglementaire et de projets d'aménagements. Cependant, cette planification par étapes empêchait une vision globale de la situation.

Sarreguemines se démarqua également par rapport aux autres villes puisque les autorités du *Reichsland* et du *Bezirk* n'intervinrent pas dans les projets de planification comme ce fut le cas dans toutes les autres villes qui projetèrent une extension urbaine. La réalisation d'un *Bebauungsplan* entraînait-il une soumission nécessaire au *Bezirksamt* qui pouvait exiger des modifications ? Le manque de plan général pour la ville était-il dû à un manque de moyens – humains, techniques et financier - ou simplement au fait que la ville ne ressentait pas la nécessité de planifier plus largement ? Ces questions restaient en suspens. La Première guerre mondiale coupa l'élan de construction des années 1910 et les autorités françaises poursuivirent la réalisation des plans dans les années 1920-1930.

XII. La révision du projet d'extension de Thionville par Stübben (1901)

À la veille du tournant du siècle, Thionville était une ville de garnison, un foyer industriel et un important nœud ferroviaire. Pourtant la population peinait à atteindre les 10 000 habitants, la superficie de la ville était restreinte (1 km²), et l'enceinte ne disposait que de trois portes⁷⁰⁰ : l'une au nord, la porte de Luxembourg, l'une au sud, la porte de Metz et la troisième qui donnait sur le fort de la double Couronne et du Couronné d'Yutz sur la rive droite, la porte de Sarrelouis. (fig. 107) Les deux rives étaient reliées par un pont de bois⁷⁰¹ jusqu'en 1846, date à laquelle les autorités militaires investirent dans un pont de pierre ; la traversée de la Moselle sur un pont en pierre sur la route entre Trèves et Metz rehaussait ainsi l'importance stratégique de la petite ville. En 1852, le chemin de fer fit son apparition pour relier la ville à Metz puis à Luxembourg sept ans plus tard. La première gare, en bois, était construite à l'extérieur des fortifications, dans le quartier de Beauregard, car, tout comme dans d'autres villes fortifiées, les autorités militaires n'accordaient pas l'autorisation de percer les fortifications. Avant 1870, une liaison vers l'est ne semblait pas importante et resta délaissée au profit d'un axe nord-sud. A la fin du siècle, la venue d'industriels sarrois, tel que Karl Röchling qui implanta des hauts-fourneaux dans le faubourg de Beauregard, contribua à l'essor industriel de la ville.

À l'instar de Metz, la municipalité de Thionville mena de front l'élaboration d'une *Bauordnung* et d'un plan d'aménagement, un *Bebauungsplan*. Les deux outils sont différents mais se complètent : le *Bebauungsplan* est un plan qui a vocation à réguler une portion de la ville, quelques parcelles, un quartier ou un ensemble de quartier, tandis que la *Bauordnung* est habituellement un corpus de règles générales valables pour l'ensemble de la ville. Pendant les deux décennies avant la Première guerre mondiale l'interdépendance des deux outils de réglementation a été perçue par les spécialistes du *Städtebau*. Ce faisant, la fonction

⁷⁰⁰ Plan de Thionville, intra-muros, 1830, in : François ROTH, Jeanne-Marie DEMAROLLE, Michel PARISSÉ (et al.), *Histoire de Thionville*, Thionville/Metz : G. Klopp Editions et Editions Serpenoise, 1995, 309 p.

⁷⁰¹ Le pont semblait assez vétuste d'après Adrien Vendel, Gabriel SITTLER, *Thionville sous Louis-Philippe et les souvenirs de collégien d'Adrien Vendel*, s.n., 1964, 28 p.

règlementaire des *Bauordnungen* comme outil d'exécution du *Bebauungsplan* devait conduire à la conception des plans d'ensemble et à des élévations d'immeubles⁷⁰².

- 1) La langue, pierre d'achoppement avec le pouvoir allemand, le bras de fer entre la municipalité et le *Reichsland*

À Thionville, où l'on parlait un dialecte roman proche du français, passer du jour au lendemain à l'allemand s'avérait être une opération difficile. Aussi les autorités allemandes acceptèrent-elles une période de transition dès 1871 dans les écoles, les cultes et les administrations⁷⁰³. Cependant la population francophone devait rapidement apprendre la nouvelle langue nationale, l'allemand. Le bilinguisme était toléré mais était amené rapidement à disparaître. Le maire francophone Claude-François Arnoult qui était à la tête de la municipalité en 1870, le resta jusqu'en 1872. Petit à petit des fonctionnaires germanophones s'installèrent. En plus d'être étrangers ils étaient majoritairement protestants, ce qui ne facilitait pas leur intégration dans la ville essentiellement catholique. Ces questions culturelles et linguistiques pouvaient paraître anodines, mais elles formaient en réalité la toile de fond des relations, des coopérations et des discordes, entre l'administration municipale et les autorités du *Reichsland*. En comparaison avec d'autres villes d'Alsace-Lorraine, l'acculturation se faisait bien trop lentement aux yeux des autorités du *Bezirk*.

Le *Oberpräsident* du *Reichsland*, Eduard von Moeller, avait déjà retiré à Thionville le droit de se servir exclusivement du français dans les actes officiels à partir du 1^{er} janvier 1878⁷⁰⁴. Mais

⁷⁰² Au sujet de la *Bauordnung* et du *Bebauungsplan*, voir Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 15-21. Voir également la publication de Josef STÜBBEN, *Die Bedeutung der Bauordnungen und Bebauungspläne für das Wohnungswesen*, Göttingen : Vanderhoek & Ruprecht, 1902, 55 p.

⁷⁰³ Dans la région de Thionville le français est toléré. A ce sujet voir François ROTH, *La Lorraine annexée. Etude sur la présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918)*, Nancy, 1976 (thèse de doctorat) et la recension de la thèse par M.T. BORELLY, « La présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918) », in : *Les Cahiers Lorrains*, n°3, 1974, p. 82-90.

⁷⁰⁴ François ROTH, « Thionville sous l'annexion (1870-1918) », in : *Les Cahiers lorrains*, n°1, 1983, p. 71-83.

au vu de la violente réaction protestataire des membres du Conseil municipal, von Moeller accepta de reporter à 1884 l'échéance⁷⁰⁵ :

L'usage obligatoire de la langue allemande rendrait extrêmement difficile les relations entre les fonctionnaires de la ville et la grande majorité de leurs administrés. [...] les membres du Conseil ne comprenant pas, ou entendant très imparfaitement cette langue, se trouveraient dans l'impossibilité de continuer à prêter un concours utile à leurs concitoyens. [...].

Son successeur à partir de 1879, le *Statthalter* Edwin von Manteuffel, rejeta tout nouveau report au-delà de 1884 ce qui provoqua la démission du maire et de ses adjoints⁷⁰⁶.

Il [le maire] ajouta qu'en présence de la situation qui lui était faite, ne se sentant pas capable de faire en allemand sa correspondance ou ne voulant pas se trouver obligé de signer des traductions dont il ne pouvait vérifier l'exactitude et engager ainsi fortement sa responsabilité, il avait cru de son devoir de donner sa démission, que les deux adjoints, pour les mêmes motifs en avaient fait autant [...].

Persuadé d'une injustice, les autorités municipales envisagèrent de faire une démarche auprès du *Statthalter* Manteuffel pour lui demander d'user d'indulgence et de tolérer le *statu quo*.

*Considérant que le décret du 14 septembre 1883 qui est venu frapper si sévèrement la Ville de Thionville, semble être l'effet d'une punition à la suite d'une faute commise; Que rien, dans la conduite des habitants qui est exemplaire, leur caractère doux et docile ne sachant les porter à agir contre les lois, n'est venu modifier cette mesure si pénible et si rigoureuse; Que le Conseil lui-même ne croit pas avoir démérité, car son but à toujours été la conciliation il l'a prouvé par tous les votes qu'il a émis; [...]*⁷⁰⁷.

Suite aux négociations avec le *Statthalter* à Strasbourg et le *Bezirkspräsident* à Metz, un compromis fut trouvé : «La langue allemande reste avant tout la langue officielle et doit seule être signée ; mais nous sommes autorisés : 1°. à inscrire au registre du Conseil le procès-

⁷⁰⁵ Archives de Thionville, débats du Conseil municipal, 5 mai 1882 : « Prorogation du délai accordé pour l'usage de la langue française ».

⁷⁰⁶ Archives de Thionville, débats du Conseil municipal, 4 février 1884 : « Langue allemande-Démission du maire et des adjoints » Injonction par décret du 14 septembre 1883 qui prescrit « l'usage absolu de la langue allemande même pour les correspondances. »

⁷⁰⁷ Archives de Thionville, débats du Conseil municipal, débats du 3 janvier 1883 : « Langue Allemande –Démission du maire et ses adjoints ».

verbal de nos délibérations dans les deux langues; 2°. à faire la correspondance dans les bureaux de la Mairie en allemand avec le texte français en regard⁷⁰⁸. » Le Maire fut exceptionnellement autorisé à poursuivre sa correspondance privée en français jusqu'à la fin de son mandat.

En 1884, les procès-verbaux des débats du Conseil municipal étaient donc tenus de façon bilingue, avant d'être complètement rédigés en allemand à partir de 1891 sous le mandat du maire Jean-Nicolas Crauser (1841-1908, maire de 1886-1904), le premier maire de Thionville à pratiquer l'allemand. Dès son élection en 1886, il s'engagea pour plaider auprès des autorités du *Reichsland* et des militaires le nécessaire démantèlement de la fortification. Grâce à son insistance auprès de l'empereur Guillaume II, il réussit à faire déclasser la fortification pour engager des projets d'agrandissement de la ville⁷⁰⁹.

2) Un projet d'extension et de modernisation de la ville pour favoriser son intégration dans le *Reichsland*

Suite au développement démographique que connut la ville à partir de 1890, en particulier grâce aux industries minières qui s'implantèrent dans les faubourgs, à l'essor du chemin de fer et des nouveaux régiments qui y stationnaient, agrandir la ville devint une nécessité. Le projet d'extension de la ville devint un dialogue à trois entre la municipalité, les autorités militaires et l'Empereur. Par rapport aux autres villes d'Alsace-Lorraine, Thionville n'était pas en avance : Strasbourg avait obtenu l'accord du dérasement de ses fortifications et la cession des terrains en 1875, d'autres étaient en négociations (Metz) ; d'ailleurs le *Kreisdirektor* voyait des avantages dans le projet d'extension : favoriser l'adhésion de la population à la politique de l'Empire et accélérer l'intégration un peu trop lente de la ville dans les affaires publiques⁷¹⁰.

⁷⁰⁸ Archives de Thionville, débats du Conseil municipal, 19 février 1884 : « Rapport de la Commission déléguée auprès de Son Excellence le Statthalter »

⁷⁰⁹ Gérard KLOPP, *Thionville 1903-1918*, Thionville : chez l'auteur, 714 p., partie « L'administration municipale », non paginée.

⁷¹⁰ Archives Départementales de la Moselle : 10 AL 1022 : Rapport de Villiers-Grignoncourt, 8 juillet 1898, cité par François ROTH, « Thionville sous l'annexion (1870-1918) » *op. cit.*, 1983, p. 77.

La question de l'ouverture des portes de la ville puis de leur élargissement pour faciliter le trafic prospéra dans les esprits, puis l'idée d'une extension de la ville (*Stadterweiterung*) fut lancée dès 1892⁷¹¹ par un conseiller municipal qui proposa d'entrer en relation avec les autorités militaires. Le maire Crauser entreprit des pourparlers en envoyant le 10 mars 1896 un mémoire au ministre de la Guerre qui resta sans réponse⁷¹². Les arguments avancés étaient l'industrialisation de la région, l'augmentation de la population et la situation ferroviaire, des domaines pour lesquels la ville était amenée à jouer un rôle moteur.

Nos plaintes et demandes ont d'ores et déjà été réceptionnées par le ministère de la guerre impérial. Notre situation devient critique et (illisible), et nous devons considérer que les remparts mettent en danger l'avenir de Thionville. Pour cela, nous prenons l'audace de formuler auprès de sa majesté l'empereur (illisible), la demande fervente d'honorer notre ville avec votre venue et nous faire part de votre vision (illisible) et de bien vouloir nous apporter votre aide et votre protection paternelle⁷¹³.

Las des échanges infructueux, le Conseil municipal s'adressa directement en 1897 à l'Empereur dans l'espoir de faire avancer les choses⁷¹⁴. En août 1899, suite à la demande de la municipalité, l'Empereur se rendit à Thionville⁷¹⁵ lors de sa visite à Metz et aux forts de la région. Cette rencontre, certes très courte car le souverain souhaitait inspecter les travaux du nouveau fort de Guenrange, fut décisive pour les opérations d'agrandissement de la ville : le dérasement de la fortification de la ville venait d'être accordé par l'Empereur en personne. Le

⁷¹¹ Archives de Thionville, débats du conseil municipal, 8 août 1892 : « Stadterweiterung ».

⁷¹² Archives de Thionville, débats du conseil municipal, 12 février 1896 : « Stadterweiterung » avec la copie de la lettre en faveur du dérasement des remparts au *Königliche* (sic) *Kriegs-Ministerium in Berlin*.

⁷¹³ « Schon sind unsere Klagen und Bitten gelangt bis an das Kaiserliche Kriegsministerium. Allerseits wird unsere Notlage [illisible] und zumutenden, dass die Festungswälle die Zukunft Diedenhofen gefährden. Dafür erkühnen wir uns in [illisible] Kaisers Majestät vertrauensvoll die inbrünstige Bitte zu richten, unsere Stadt mit Ihrem hohen Besuche beehren und huldvoll [illisible] Anschauung in unserer bedrängten Lage, väterlichen Schutz und Hilfe uns bringen zu wollen. », Archives de Thionville, débats du conseil municipal, 24 mai 1897: « Stadterweiterung » avec la copie d'une lettre envoyé le 30 avril à l'Empereur.

⁷¹⁴ Archives Départementales de la Moselle, 10 AL 1022 : lettre de l'Empereur à son chef de cabinet Lucanus où il souhaite que « l'affaire en suspens puisse bientôt s'acheminer vers une solution favorable à la ville de Thionville. » 13 mai 1897, cité par François ROTH, *op.cit.*, 1983, p. 77.

⁷¹⁵ Jules CHANCEL, *La vie illustrée*, « L'empereur Guillaume II en Lorraine, de notre envoyé spécial », Metz, 20 août 1899 : « C'est la première fois que l'empereur vient à Thionville, aussi les habitants et les autorités se sont-ils mis en frais. [...] Sans même descendre de voiture, il [l'empereur] passe devant sa tribune, [...] bouscule le vin d'honneur, annonce aux autorités qu'il autorisera le démantèlement des vieilles murailles de Thionville dès que les forts en construction aux environs seront terminés, et vite en route pour le fort de Guenrange dont il veut inspecter les travaux. »

27 juin 1901, l'Empereur Guillaume II signa l'ordonnance du démantèlement de la fortification ; seul le fort du Couronné d'Yutz devait être conservé⁷¹⁶.

Dès 1900, la municipalité tenta de mettre en place tous les éléments nécessaires pour mener à bien l'extension de la ville. En 1901, elle créa un service d'architecture (*Stadtbauamt*)⁷¹⁷, dirigé par l'architecte municipal Hermann Frorath⁷¹⁸. Sa première tâche fut la rédaction d'une nouvelle *Bauordnung*. Celle-ci s'inspirait fortement de la réglementation de Sarreguemines⁷¹⁹. Contrairement à Mulhouse et Colmar qui eurent de nombreux échanges entre elles et avec les autorités du *Reich*, Thionville adopta sa réglementation en quelques mois.

Ainsi, le projet de *Bauordnung* fut adopté le 10 février 1902 par le Conseil municipal et soumis à l'expertise de référents auprès du *Bezirkspräsidium* le 17 février 1902⁷²⁰. Le *Regierungs- und Baurat* Blumhardt⁷²¹ retourna le projet de *Bauordnung* à la ville accompagnée de la remarque suivante :

*La Bauordnung est une pâle copie plutôt mal rédigée de celle de Sarreguemines, et doit être repensée à fond. D'abord il manque un ordonnancement logique et clair des nombreuses dispositions détaillées. Dans cet esprit, le règlement de Sarreguemines aurait pu servir de modèle*⁷²².

⁷¹⁶ Sylvain CHIMELLO, « Urbanisme et architecture à Thionville durant l'annexion : l'influence de Joseph Stübgen », in: *Les Cahiers Lorrains*, n°79, 1/2, 2009, p. 84-93.

⁷¹⁷ Archives de Thionville, débats du Conseil municipal, 16 août 1901 : « Errichtung eines Stadtbauamtes ».

⁷¹⁸ Aucun élément biographique concernant cet architecte n'a été retrouvé. Ni ses dates de naissance et de décès, ni son parcours professionnel ni même la durée de son implication auprès de la municipalité de Thionville, qu'on peut estimer de 1901 à 1904, date du conflit avec le maire Crauser. D'après une liste du Landesamt für Denkmalpflege von Hessen, plusieurs immeubles de Hermann Frorath sont recensés. Les immeubles datent de 1889-1890 et sont situés à Wiesbaden. On peut penser que l'architecte est passé par cette ville avant d'être à Thionville, in : Sigrid RUSS, *Landesamt für Denkmalpflege, Kulturdenkmäler in Hessen Wiesbaden, II, Die Viellengebiete*, Braunschweig : Springer-Verlag, 2013, p. 358, p. 626.

⁷¹⁹ *Bauordnung für die Stadt Saargemünd*, 1899.

⁷²⁰ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 218.

⁷²¹ Aucun élément biographique concernant le Regierungs- und Baurat Blumhardt. On sait seulement de la biographie de Paul Tornow qu'il construisit avec ce dernier et l'architecte de Metz H. Albrecht le mémorial de la bataille de Saint Privat (Schlacht bei Gravelotte).

⁷²² « Die Bauordnung ist ein schwacher und unklar redigierter Abklatsch der Saargemünder Bauordnung und muß noch einmal gründlich durchgearbeitet werden. In erster Linie vermissen wir eine logische und übersichtliche Anordnung der zahlreichen Einzelbestimmungen. Auch nach dieser Richtung hätte die Saargemünder Verordnung als Muster dienen können. », Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1023, Note dans la marge de Blumhardt du 24 mars 1902 sur le projet de *Bauordnung*, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 219.

Il conseilla, en plus de prendre exemple sur la *Bauordnung* de Sarreguemines, de consulter celle de Metz. Le document fut revu, amélioré et remit au *Bezirkspräsidium* le 14 mai 1902, où il fut validé. La *Bauordnung* de Thionville entra en vigueur le 15 septembre 1902⁷²³. Ce délai très rapproché peut laisser interrogateur quant à la gravité des critiques des autorités.

L'élaboration du plan d'extension de la ville fut confiée à l'architecte municipal Frorath qui présenta un rapport le 19 octobre 1900 intitulé *Erläuterung zu dem Stadterweiterungsplan von Diedenhofen*. (annexe III.6) Il y expliqua le choix, d'après la forme et la situation de la ville au bord de la Moselle, d'établir deux *Ring* en demi-cercle qui entouraient la ville. Il y expliqua également, sur trois pages, les grandes lignes du futur réseau viaire de l'extension, de la largeur des rues ainsi que l'emplacement de parcs publics le long de l'eau pour cause de servitudes militaires. Son rapport était accompagné par trois coupes des rues principales⁷²⁴. (fig. 108 à 110)

Soumis au *Bezirkspräsident*, celui-ci conseilla vivement une expertise du projet par une personnalité compétente :

*Je vous recommande donc de soumettre ce plan à un technicien expérimenté dans les questions d'extension de la ville pour expertise. Les personnalités suivantes peuvent entrer en ligne de compte : le Baurath Stübben de Cologne, le Stadtbaurath Ott de Strasbourg, le Professeur Baumeister de Karlsruhe*⁷²⁵.

Ott n'avait produit que très peu de textes sur son œuvre architecturale et son expérience urbaine⁷²⁶, mais au vu de sa fonction de *Stadtbaurath* de Strasbourg, et en sa qualité de réalisateur de l'extension dessinée en 1880, il était considéré comme un expert régional par les autorités du *Reichsland*.

⁷²³ *Bauordnung der Stadt Diedenhofen*, Diedenhofen : Buchdruckerei G. Hollinger, 1902, 32 p.

⁷²⁴ Archives de Thionville, 1 T 8 : « *Erläuterung zu dem Stadterweiterungsplan von Diedenhofen* », Frorath, 19 octobre 1900.

⁷²⁵ « Ich empfehle Ihnen daher, diesen Plan einem bei Stadterweiterungsfragen erfahrenen Techniker zur Begutachtung vorzulegen. Es kommen hierfür in Betracht : Geheimer Baurath Stübben aus Köln, Stadtbaurath Ott in Strassburg, Professor Baumeister in Karlsruhe. », Archives de Thionville, 1 T 8, Lettre du Bezirkspräsident du 6 avril 1901.

⁷²⁶ On peut toutefois citer : Karl OTT, *Erläuterungsbericht des Stadtbauraths Ott zu dem Entwurf für die Entwässerung der Stadt Strassburg*, Strassburg : Fischbach, 1891, 72 p. Il occupe le poste de Stadtbaurath de 1886 à 1908.

Ce fut cependant la *Kommandantur* (attaché militaire auprès du *Bezirk Lothringen*) qui prit la décision et au vu des compétences de chacun, elle choisit l'expertise de Josef Stübben⁷²⁷ et somma la municipalité, de prendre contact avec l'architecte de Cologne pour établir un plan d'extension. La ville avait pris les devants et contacté l'architecte de Cologne dès le 24 mai 1901. Il n'était plus question à ce moment-là d'expertiser le projet de l'architecte municipal Frorath. Stübben visita la ville fin mai 1901 avec les autorités militaires et l'architecte municipal Frorath et adressa une expertise de 13 pages manuscrites le 7 juin à la ville de Thionville⁷²⁸.

À la fin de la réunion, il m'a été demandé : A / d'exposer brièvement ma présentation orale sous la forme d'un rapport écrit ; B / d'esquisser les grandes lignes de l'extension de la ville sur la base des plans de Frorath en tenant compte des demandes des autorités. Ce schéma doit ensuite être soumis pour examen et approbation au conseil municipal, ainsi qu'à l'approbation de l'autorité administrative, de l'autorité militaire et des autres administrations concernées avant l'établissement du projet final. L'objet de cette demande est le rapport demandé au point A/ ci-dessus⁷²⁹.

Il y écrivit que son projet et l'expertise fournis étaient à considérer comme un pré-projet et avait pour but d'aider la municipalité et les autorités militaires à la décision. Le plan joint au

⁷²⁷ « Anliegend übersendet die Kommandantur die Entscheidung des königlichen Kriegsministeriums v. 3.6.01 auf den diesseitigen Bericht und antrag betr. Verlegung der Konferenz mit dem ergebensten Ersuchen, den Geheimen Baurath Stübben in Cöln daran benachrichtigen und ihn veranlassen zu wollen einen Entwurf des neuen Bebauungsplans bis Ende d. Mts oder Mitte nächsten Monats in seinen Grundzügen aufzustellen. », Archives Thionville, 1 T 8 : « Aufstellung eines Bebauungsplan für das Stadterweiterungsgelände », copie d'une lettre de la Kommandantur adressée "an das Königliche Kriegsministerium", Berlin, du 24.5.1901 et de la Kommandantur à la ville de Thionville du 5.5.1901.

⁷²⁸ Archives de Thionville, 1 T 8 : « Aufstellung eines Bebauungsplan für das Stadterweiterungsgelände », Gutachten, die Erweiterung der Stadt Diedenhofen betreffend. 7.6.1901. Le plan établi par Josef Stübben, s'il existe, n'a pu être identifié aux archives municipales de Thionville, mais un document intitulé « Begleitbericht zu dem Entwurf eines Bebauungsplanes für die Erweiterung der Stadt Diedenhofen » de 12 p. dactylographié accompagnant ce plan et daté du 27 juillet 1901 est présent sous la cote 1 T 8.

⁷²⁹ « Am Schluss der Sitzung wurde ich ersucht: A/ meine mündlichen Darlegungen in Form eines schriftlichen Gutachtens kurz zu wiederholen, B/ auf der Grundlage der Frorath'schen Pläne und Berücksichtigung der behördlichen Forderungen eine allgemeine Skizze der Stadterweiterung, dem vorgetragenen Ansichten entsprechend zu entwerfen. Diese Skizze soll alsdann der Stadtverwaltung zur Prüfung und Genehmigung, sowie nach Zustimmung der vorgesetzten Verwaltungsbehörde auch der Militärbehörde und der sonst beteiligten Verwaltungen zur Durchsicht und Äußerung vorgelegt werden, bevor der endgültige Entwurf angefertigt wird. Gegenstand des vorliegenden Schreibens ist das zu A verlangte Gutachten. », Archives de Mulhouse, 1 T 8, Aufstellung eines Bebauungsplanes fines schriftlichen Gutachtens kurz zu wiederholen, B/ auf en du 7 juin 1901, « Gutachten, die Erweiterung der Stadt Diedenhofen betreffend. »

rapport était établi au 1 :2500°. Contrairement à Mulhouse, où il était intervenu quelques années plus tôt, il ne fournit pas deux plans, l'un à l'échelle de la ville et l'autre concernant un quartier en particulier. Thionville était-elle trop petite pour cela ? Stübben insista pour que la ville établisse des plans par quartiers à une échelle plus précise. Par ailleurs, il structura son rapport d'après les points dont il considérait qu'ils formaient l'identité de la future extension : deux *Ring*, les plantations et les espaces verts, la liaison de la vieille et de la nouvelle ville, les routes militaires etc. et donnait des conseils quant à l'aménagement de certains endroits et la fluidité du trafic. (annexes III.7 et III.8)

Toutefois Stübben indique avoir été obligé de respecter un certain nombre de contraintes imposées par les militaires lors de la cession des terrains⁷³⁰ : le tracé (*Freilegung*) de deux « routes militaires » (*Kriegsstrasse*) en direction du nord de 30 m de large, la non-construction des berges de la Moselle au nord et au sud de la ville⁷³¹, que Stübben aménagea en parcs. Ce point, l'architecte Frorath l'avait déjà proposé dans son projet en ajoutant une bande de villas individuelles entre le parc et les quartiers d'habitation au nord. Stübben projetta également une route de liaison de 27 m de large, située à l'ouest de la ville qui relie ces deux « routes militaires », la construction d'un *Ring* de 33 m de large et des places réparties sur toute la surface de l'extension qui devait accueillir les édifices publics. L'ensemble des services à héberger était précisé par les autorités militaires. Furent ainsi édifiés l'école des mines, trois écoles primaires, le théâtre, le nouveau bâtiment de la *Kreisdirektion* et les logements pour ouvriers des chemins de fer et de la poste⁷³². La liaison par des voies radiales avec les faubourgs jusqu'au cœur de la vieille ville était primordiale

⁷³⁰ « Für den im Auftrage der Stadt vom Unterzeichneten entworfenen Plan der Diedenhofener Stadterweiterung waren in erster Linie die Forderungen der Militärbehörde maassgebend. Diese Forderungen gehörten zu den Bedingungen, unter welchen das Gelände der bisherigen Stadumwallung an die Gemeinde abgetreten wird. », Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 48, 36. Jg, 1902, p. 305-306.

⁷³¹ « [...] in nördöstlicher Richtung nach Gentringen zwei gerade, 30 m breite Strassen frei zu halten sind und dass endlich die Mosel-Ufer flussaufwärts und flussabwärts nicht bebaut werden dürfen. », Josef STÜBBEN, *Stadterweiterung zu Diedenhofen*, *op. cit.*, 1902.

⁷³² « Von den bürgerlichen Behörden wurde ferner verlangt die Ausweisung geeigneter Bauplätze für eine Kreisdirektion, ein Hauptzollamt, ein evangelisches Gemeindehaus, ein Theater, ein Bergamt mit Bergschule, ein Gymnasium, eine höhere Töchterchule, ein Krankenhaus, zwei Pfarrkirchen, eine Synagoge und drei Volksschulen, ferner ein sehr geräumiger Markt- und Konzertplatz und etwa 30 000 qm Baugelände an verschiedenen Nebenstrassen zur Errichtung von Häuser für Arbeiter und Unterarbeiter der Eisenbahn- und der Postverwaltung. », Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », *op. cit.*, 1902.

pour que les habitants ne fussent pas défavorisés économiquement par rapport à ceux des nouveaux quartiers.

Une attention particulière a été accordée au fait que les voies radiales extérieures vers les faubourgs de Monhofen et Saint-François (Luxembourg), Guentrange, Saint-Pierre et Beauregard (Hayange et Uckange) soient étroitement liées aux rues de la vieille ville, afin d'éviter tout handicap économique de cette dernière par rapport aux installations de la ville nouvelle⁷³³.

Bien que Stübben appuyât fortement les contraintes militaires à intégrer dans le projet d'extension, aucun courrier des autorités militaires n'a été retrouvé aux archives concernant des indications éventuellement données par celles-ci. Il est à noter que l'intervention de Stübben n'est mentionnée à aucun moment dans les débats du conseil municipal.

Le projet établi par le *Stadtbauamt* de Thionville fut revu par Stübben⁷³⁴. Ni le premier projet de Frorath, ni le projet proposé par Stübben ne semblaient avoir été conservés⁷³⁵. Il est difficile aujourd'hui d'établir une comparaison, uniquement sur les rapports respectifs de chacun. Josef Stübben publia cependant son projet dans la *Deutsche Bauzeitung* en 1902⁷³⁶. (fig. 115)

Le 7 février 1902, finalement, le *Bezirkspräsidium* donna son accord accompagné d'une note de son « référent technique » le *Regierungs- und Baurat* Blumhardt⁷³⁷. Au vu de ses remarques, il semblerait que le plan qui lui fut soumis était un plan établi par l'architecte municipal Frorath suite aux propositions faites par Stübben. On peut supposer qu'il avait les deux propositions sous les yeux. Blumhardt organisa ses remarques selon six points :

⁷³³ « Besonderer Werth wurde schliesslich darauf gelegt dass die äusseren Radialswege nach den Vororten Monhofen, St. Franz (Luxemburg), Obergentringen, Niedergentringen, St. Peter und Beauregard (Hayingen und Uckingen) aufs innigste mit den Strassen der alten Stadt verbunden werden, um die wirthschaftliche Benachtheiligung der letzteren durch die neustädtischen Anlagen zu verhüten. », Josef STÜBBEN, *Stadterweiterung zu Diedenhofen*, *op. cit.*, 1902.

⁷³⁴ François ROTH, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*, Saarbrücken : Kommissionsverlag : SDV Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 119-128, ici p. 122.

⁷³⁵ Seul un plan conservé aux archives de Thionville, 336 Fi 2, comporte une mention écrite au crayon de papier « Dr. Joseph Stübben, architecte, Cologne », qui peut indiquer a posteriori que ce plan est celui issu de la proposition de Stübben.

⁷³⁶ Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », *op. cit.*, 1902, p. 308.

⁷³⁷ Archives de Thionville, 1 T 8, Gutachten zu den Entwurf eines Bebauungsplans für die Stadt Diedenhofen, Regierungs- und Baurat Blumhardt, 7 février 1902.

- La réalisation des voies de circulation (*Führung der Straßenzüge*). Sur ce point le référent du *Bezirkspräsident* souligna que la proposition faite par Josef Stübben pour relier la *Metzer Straße* à la *Hayinger Straße* était plus pertinente que celle proposée par l'architecte municipal. Concernant les angles des blocs de constructions (*Baublöcke*), là aussi, le référent demanda de reprendre la solution de Stübben et de ne pas « arrondir des angles des bâtiments ».
- Lieu de l'extension (*Bebauungsort*). Le *Regierungs- und Baurat* Blumhardt indiqua que le plan ne faisait aucune mention d'indications concernant la nature des constructions et le type des constructions.
- Les jardins de devant (*Vorgärten*), devaient être placés du côté sud des rues, à l'exception des rues où étaient implantées des casernes.
- La largeur des rues (*Breite der Straßen*). Pour ce point, le *Regierungs- und Baurat* insista sur la nécessité de réaliser des profils de rues. Un minimum de 12 m était à respecter tandis que les *Ringstraße* et voies de circulation devaient être suffisamment larges pour les flux de circulations.
- La pente des rues (*Gefälle der Straßen*). Point important qui n'était pas précisé par l'architecte municipal, mais qu'il était essentiel de fixer afin de s'assurer de la bonne évacuation des eaux de pluie. Blumhardt préconisait un dessin rue par rue de la déclivité des rues.

En 1902 on commença les travaux de dérasement de la fortification. La superficie vendue, au prix de 2 marks le m² par les militaires à la ville était de 56 hectares⁷³⁸, soit six fois la superficie de la ville. À titre de comparaison, à Strasbourg il était question d'une extension de près de 350 hectares⁷³⁹, ce qui représentait un triplement de la surface de l'ancienne ville.

⁷³⁸ La taille de l'extension reste floue. Dans le débat du Conseil municipal du 11 juin 1900 il est question dans une lettre du ministre de la guerre au maire de Thionville du projet de vente de 66 hectares de terrain militaire. François ROTH, dans son article « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine » parle de 56 hectares, in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*, Saarbrücken : Kommissionsverlag : SDV Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 121.

⁷³⁹ « Die Stadterweiterung von Strassburg », *Deutsche Bauzeitung*, N. 68, 12. Jg., 1878, p. 323-347 et N.70, p. 356-357.

Entre 1902 et 1903 la porte du Pont, la porte du Luxembourg et la porte de Metz, à l'emplacement de l'actuelle place de la République, furent démolies.

La période de construction proprement dite, débuta plus tardivement qu'à Strasbourg ou Mulhouse et fut marquée par un temps d'arrêt pendant la guerre. Le territoire à urbaniser était ponctué d'édifices publics : hôtel de postes, écoles, églises etc. Cette extension ambitieuse permettait de passer d'une ville de 10 000 à 40 000 habitants. Ce n'était pas dans le même ordre de grandeur que Colmar qui comptait, avec son extension, passer de 36 500 habitants à 180 000, mais le pas était grand et la ville prenait alors des allures de « grande ville de province ». Stübgen, dans l'article qu'il publia dans *la Deutsche Bauzeitung* se désolait de toutes ces contraintes qui complexifiaient la planification et étaient « du plus mauvais effet urbain ».

Les deux routes militaires droites de 30 mètres de large traversent de façon franchement indésirable le terrain de construction. C'est pourquoi on a cherché à atténuer l'impression d'immensité en alternant les aménagements des rues par des allées centrales, des contre-allées, des pistes cavalières et des jardins en façade⁷⁴⁰.

Dans un souci de bonne gestion des flux de circulation, deux *Ring* furent proposés, l'un intérieur, qui reprenait le tracé de l'ancienne fortification et l'autre extérieur, qui s'appuyait sur le tracé préexistant entre les faubourgs où se trouvait un tronçon de l'ancienne ligne de chemin de fer avant que la gare ne fût transférée sur la rive droite de la Moselle⁷⁴¹.

Une rue transversale de 27 m de large relie les rues militaires à l'ouest de la vieille ville et forme ainsi une première enceinte de la vieille ville. La rocade extérieure ou ancienne rocade est déjà présente entre Saint-François et Beauregard: elle se trouve sur l'ancienne voie ferrée abandonnée Metz-Luxembourg, qui doit être élargie sur 33 m qu'empruntera le train à vapeur déjà prévu⁷⁴².

⁷⁴⁰ « Die beiden 30 m geraden Kriegsstrassen durchschneiden in höchst unerwünschter Weise das ganze Bebauungsfeld ; es wurde dahin gestrebt, den Eindruck der Endlosigkeit zu mildern durch eine wechselnde Gestaltung des Strassen-Querschnitts mit Mittelalleen, Seitenalleen, Reitwegen und Vorgärten [...] », Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », *op. cit.*, 1902.

⁷⁴¹ Archives de Thionville, 1 T 8: Begleitbericht zu dem Entwurf eines Bebauungsplanes für die Erweiterung der Stadt Diedenhofen, 27. Juli 1901, 12 p.

⁷⁴² « Ein 27 m breiter Querriegel verbindet die Kriegstrassen im Westen der Altstadt und bildet so eine erste Umschliessung der Alstadt. Die äussere Ringstrasse oder alte Ringstrasse ist auf der längsten Strecke von St. Franz bis Beauregard schon vorhanden : sie liegt auf der verlassenen ehemaligen Bahnstrecke Metz-Luxemburg, soll in 33 m Breite ausgebaut werden und auf der genannten Strecke

Cette remarque peut laisser interrogateur puisque aucun plan de cette époque de la partie à l'ouest de la Moselle n'existe. Les deux faubourgs cités, Saint-François et Beauregard se trouvent à l'est de la Moselle. La rocade évoquée par Stübben se trouvait en réalité au nord-est de la Moselle, au sud-ouest se trouvait le fort de Yutz. Même la grande place centrale est « trop grande » selon lui : « La nouvelle place centrale, d'une taille inhabituelle de 140 à 170 m, exigée par l'administration municipale pour héberger la foire annuelle, a été amputée de deux cinquièmes pour aménager un espace de concert⁷⁴³. »

Celle-ci garda cependant ses dimensions gigantesques. Pour le *Geheimer Baurat* Stübben ce projet était considéré comme « important⁷⁴⁴ » puisqu'il réussissait à intégrer toutes les contraintes militaires à son projet. Dans la réédition de son ouvrage *Der Städtebau* en 1907, il se prêta à comparer le plan de Thionville avec celui de Marienberg établi par Camillo Sitte⁷⁴⁵. N'est-il pas plus judicieux de le comparer à celui de Cologne ?

La situation topographique de Thionville le long de la Moselle était, au moment du débat sur l'extension et le dérasement des fortifications très similaire à la situation de Cologne en 1880, sans toutefois être de la même ampleur. Vieilles villes situées le long d'un cours d'eau, fortifiées et très denses, les deux villes disposaient d'une citadelle fortifiée de l'autre côté du cours d'eau. Deutz pour Cologne, Yutz pour Thionville.

Tandis qu'à Cologne, le *Ring* constituait la colonne vertébrale du projet d'extension et reliait les nouveaux terrains à bâtir à la vieille ville, à Thionville, le *Ring* délimitait la nouvelle zone à urbaniser qui se développait entre ce dernier et la vieille ville. À Cologne, les rues suivaient les anciens chemins du glacis militaire. Elles découpaient ainsi le terrain en blocs de construction et formaient des points de liaisons entre la vieille et la nouvelle ville.

Ne disposant pas du projet de l'architecte municipal ni d'un plan original signé de Stübben, il est difficile d'apprécier l'apport fait par l'expert pour ce projet à partir du plan publié dans la *Deutsche Bauzeitung* et à quel point ce dernier est fidèle aux attentes municipales. Les deux

bereits geplante Dampfbahn aufnehmen. », Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », *op. cit.*, 1902.

⁷⁴³ « Von dem neuen Hauptplatz, auf dessen ungewöhnlicher Grösse von 140 zu 170 m die Gemeindeverwaltung wegen der Jahrmarktzwecke bestand, sind zwei Fünftel als bepflanzter Konzertplatz abgetrennt worden. », Josef STÜBBEN, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », *op. cit.*, 1902.

⁷⁴⁴ D'après Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 340-341, citant la Stadtarchiv Köln, 1114 n° 43.

⁷⁴⁵ Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, Stuttgart : Alfred Körner Verlag, 1907, p. 338, Fig. 619.

plans présents aux archives municipales, soit le plan de 1902 et celui de 1908, permettent toutefois d'apprécier les modifications faites puisque l'un a été établi avant l'intervention de Stübben et l'autre après. (fig. 111 et 112)

Très peu de modifications furent apportées au plan de Stübben. En dehors de la place du marché qui fut réduite, deux îlots furent également réduits par l'ajout de rues secondaires. A l'est et à l'ouest, la forme des îlots était déjà dessinée autour de places. Les bords de la Moselle en aménagement paysager semblaient plus précis et l'implantation d'habitations à cet endroit restait restreinte.

3) Le devenir du plan après sa validation

Dès mai 1903⁷⁴⁶, les premiers îlots furent mis en vente. À partir de cette date, l'urbanisation des nouveaux territoires de la ville fit preuve d'une vitalité qui alla bien au-delà de la sphère municipale. Afin de pallier la difficulté d'urbaniser et de réaliser les travaux de voirie dans l'ensemble de l'extension, la municipalité organisa la vente des terrains pour financer en partie les travaux de voirie et de raccordement à l'eau, l'électricité et le gaz. Les premiers édifices à être construits furent les bâtiments publics, les églises, l'hôtel des postes, le lycée (*Gymnasium*), la *Kreisdirektion*, la caserne. Ces bâtiments étaient financés par l'Empire et le *Reichsland*. La construction des immeubles, fut dans un premier temps, laissée à l'initiative des particuliers qui, lors de l'acquisition des terrains devaient s'engager à respecter le règlement d'urbanisme. La taille des parcelles mises aux enchères était déjà définie. Les premiers îlots à être mis aux enchères étaient ceux situés entre la *Neuer Metzger Straße* (aujourd'hui rue du Général Castelnau) et la *Straße nach St Peter* (aujourd'hui rue du Maréchal Foch) à côté du parc public qui bordait les berges de la Moselle et le nouveau bâtiment de la *Kreisdirektion*. (fig. 116 à 121) Les terrains mis en vente étaient propriété de la ville.

Parmi les 18 paragraphes que comportait l'acte de vente aux enchères, les acquéreurs s'engageaient à contribuer au financement de la construction de leur rue, à l'installation de

⁷⁴⁶ Archives de Thionville, 1 T 9, « Stadt Diedenhofen, Stadt-Erweiterung, Lasten-Heft enthaltend die Bedingungen für die am 19. und 20. Mai 1903 stattfindende öffentliche Versteigerung der im Gebiete der Stadt-Erweiterung von Diedenhofen gelegenen Baustellen in den Baublöcken 3, 4, 39 und 43. »

l'évacuation de l'eau, à l'aplanissement, et au pavage (§13). Cet engagement s'appuyait sur la loi sur la restriction de bâtir dans les nouveaux quartiers de Strasbourg (*Beschränkung der Baufreiheit in den neuen Stadttheilen von Straßburg*) de 1879 qui avait été adoptée en 1900 par la municipalité de Thionville⁷⁴⁷. De plus, l'acheteur s'engageait à construire selon les prescriptions de la *Bauordnung*, dans les trois années après l'acquisition (§ 9). Cette clause permettait à la ville de s'assurer de la construction à court terme des terrains de l'extension et surtout d'éviter la spéculation foncière. Plusieurs enchères de terrains eurent lieu entre 1903 et 1906, par exemple les terrains situés le long de la *Park-Straße* (aujourd'hui avenue du Général De Gaulle), et *Piccolomini-Straße* (aujourd'hui rue du Général Gallieni) furent mis aux enchères. (fig. 120 et 121) La presse locale suivait très attentivement les avancées des travaux de l'extension de la ville. Ainsi le journal francophile *Le Lorrain* publia le commentaire suivant :

*Hier les démolisseurs ont enlevé les derniers vestiges d'un de ces témoins des temps écoulés et comblé les fosses des anciens pont-levis. Encore une partie du vieux Thionville qui s'en va ! Et puis nous aurons en revanche, pour ainsi dire au même endroit, un monument moderne et tout à fait exquis de l'art stratégique, qui remplacera, très avantageusement, à lui tout seul, la vieille porte, les vieux remparts avec leurs arbres verts*⁷⁴⁸.

Peut-on voir ici poindre une note d'ironie ? Ce journal paraissait en français dans toute l'aire géographique située entre Metz et Nancy, il est probable que les lourds travaux de démantèlement de la fortification pouvaient laisser les autochtones dubitatifs quant aux mérites vantés par les autorités allemandes⁷⁴⁹. Ce même article poursuivi ainsi : « Nous avons nommé le fameux 'Blockhaus', cette masse rectangulaire de pierres taillées aux formes architecturales assurément fort peu compliquées – monument que nous n'avons peut-être pas le droit de critiquer, mais qui ne contribuera guère à l'embellissement de ce qui doit être le

⁷⁴⁷ « Die Ankäufer bleiben von der Bezahlung des Wertes des zu den umgebenden Straßen erforderlichen Grund und Bodens, der Kosten der ersten Anlage der Straßen, der Einebnung und der Entwässerung des Pflasters und der Bürgersteige im Sinne des Art. 4 des Gesetzes betreffs Beschränkung der Baufreiheit in den neuen Stadtteilen (sic) von Straßburg vom 21. Mai 1879, welches durch Erlaß des Herrn Statthalters vom 20. August 1900 auf die Stadt Diedenhofen anwendbar erklärt worden ist, [...] », Archives de Thionville, 1 T 9, « Stadt Diedenhofen, Stadt-Erweiterung, Lasten-Heft enthaltend die Bedingungen für die am 19. und 20. Mai 1903 ... »

⁷⁴⁸ *Le Lorrain*, 10 mai 1903, cité par Gérard KLOPP, *Thionville 1903-1918*. Thionville, chez l'auteur, 1979, non paginé.

⁷⁴⁹ *Le Lorrain, écho de Metz et d'Alsace-Lorraine : journal politique, religieux, littéraire, agricole et commercial*, dont le siège social était situé à Metz puis Nancy, il fut publié de 1883 à 1969.

plus beau quartier de la ville⁷⁵⁰. » Cet extrait montre que la presse francophone gardait de la distance par rapport à la politique de la ville et critiquait les projets officiels.

Le plan d'aménagement de Thionville se démarquait par l'importance accordé par Stübben aux parcs qui longeaient la Moselle et aux places paysagères, et fut régulièrement critiqué par la population locale qui voyait là des terrains vagues non aménagés aux « portes de la ville ». Les portes avaient été détruites dès 1903. Dans l'édition de 1907 de *Der Städtebau*, Josef Stübben abordait l'importance d'un aménagement paysager en illustrant son propos avec l'exemple de la *Kaiserplatz* (aujourd'hui place de la République) de Strasbourg⁷⁵¹.

Après cette comparaison des différents styles de jardins, il est évident que l'ornementation des places urbaines ne peut pas se limiter à des rangées d'arbres, mais doit faire l'objet d'un traitement horticole et floral détaillé dont l'aménagement dépend des bâtiments et des rues avoisinants, et pour lequel les formes régulières de l'art paysager des jardins italiens et français sont indiquées⁷⁵².

Dans son ouvrage, le spécialiste faisait la distinction entre *Innenpark*, parc situé dans un ensemble urbain bâti, *Parkwälder*, des forêts-parcs, *Parkpromenade*, une promenade aménagée en parc, autant de parcs bénéficiant d'un aménagement paysager. À Thionville, il s'agissait d'une *Parkpromenade* entre la Moselle et la ville à l'instar de la *Rheinanlage* de Cologne⁷⁵³.

Avec les Parkgärten (jardins-parcs), on bénéficie d'un cheminement plus ou moins informel et une plantation plus libre, dans le même esprit que les rues de la ville. Mais alors que ces dernières sont encadrées par le développement urbain, le jardin-parc devrait permettre, dans la mesure du possible, une vue dégagée sur la nature, au-delà de la vallée et de la ville⁷⁵⁴.

⁷⁵⁰ Article paru dans *Le Lorrain*, 10 mai 1903, *op. cit.*, 1979.

⁷⁵¹ Josef STÜBBEN, *op. cit.*, 1907, p. 581 et suivantes.

⁷⁵² « Nach dieser Vergleichung der verschiedenen Gartenstile ist es einleuchtend, dass für die städtischen Plätze, deren Schmuck sich nicht auf bloße Baumreihen beschränken, sondern in einer eingehenden gärtnerischen Behandlung bestehen soll, deren Einrichtung aber von den umgehenden Bauten und Straßen abhängig ist besonders die regelmäßigen Formen der italienischen und französischen Gartenkunst sich eignen. » Josef STÜBBEN, *op. cit.*, 1907, p. 581.

⁷⁵³ Des gravures de la *Rheinanlage* de Cologne se trouvent dans Josef STÜBBEN, *op. cit.*, 1907, p. 606.

⁷⁵⁴ « Mit den Parkgärten haben sie die mehr oder weniger ungezwungene Wegführung und die freiere Bepflanzung, mit den Stadtstraßen die Längenentwicklung gemein. Während aber letztere ihre

Les berges dans les villes allemandes étaient régulièrement aménagées en parcs. On peut citer par exemples le parc Monbijou à Berlin, ainsi que les différents espaces verts de l'Île des musées, d'autres villes, comme Cologne, ou Dresde présentaient des berges aménagées en parcs ou simplement en zones libres et inondables. Thionville s'inscrivait ainsi dans cette conception paysagère de bord de fleuve.

La réalisation de l'extension ne se fit pas sans heurts. Une altercation avec l'architecte municipal Frorath conduisit le maire Crauser à la démission après 18 ans à la tête de la municipalité de Thionville. Né à Velving, une petite commune située entre Saint-Avold et Thionville, Crauser représenta lors de son élection en 1886 la possibilité pour un autochtone de diriger une municipalité. De nombreuses autres villes d'Alsace-Lorraine étaient à ce moment-là gouvernées par des maires fonctionnaires, *Bürgermeisterei-Verwalter*, désignés par les autorités du *Reichsland*. Parlant allemand, contrairement à son prédécesseur, il était donc l'interlocuteur et l'intermédiaire idéal pour assurer une transition politique, culturelle et linguistique qui se laissait attendre aux yeux des autorités prussiennes. L'affaire qui opposa le maire Crauser à l'architecte municipal Frorath éclata en 1904. Le journal *Messenger d'Alsace-Lorraine* publia en 1908, une explication lors de l'annonce du décès de l'ancien maire :

Quand en 1903 les promenades et quais de la Moselle furent achevés, on s'aperçut qu'ils n'étaient pas conformes au plan. De plus, les fonds absorbés par ce travail mal conçu dépassaient de beaucoup ceux qui avaient été votés par le conseil municipal. L'incapacité de ce fonctionnaire [l'architecte municipal Frorath] sautait aux yeux de tous. Sa révocation s'imposa donc, autant pour confier les travaux à une maison plus habile que pour calmer l'effervescence mécontente de la population. Monsieur Crauser, avec une grande partie du conseil municipal révoqua donc Monsieur Frorath⁷⁵⁵. »

Cette révocation, acceptée par le *Bezirkspräsident* de Lorraine, fut refusée par le *Statthalter*. Le maire soumit une nouvelle fois sa décision au conseil municipal, celui-ci le mit en minorité. Il donna sa démission le jour même « qui fut accepté par le gouvernement avec un

Umrahmung in der städtischen Bebauung finden, soll die Parkpromenade möglichst den freien Blick in die Natur, über Tal und Stadt gewähren [...] »), Josef STÜBBEN, *op. cit.*, 1907, p. 606.

⁷⁵⁵ Témoignages issus du *Messenger d'Alsace-Lorraine*, 23.05.1908, cité par Gérard KLOPP, *Thionville 1903-1918*. Thionville, chez l'auteur, 1979, non paginé.

empressement significatif⁷⁵⁶. » En novembre 1904, le maire de fonction Charles-Louis Böhm, fut nommé pour six ans.

Böhm poursuivit les travaux urbains engagés par son prédécesseur et en 1905 fut fondée une société de construction (*Gemeinnütziger Bauverein*). Plusieurs journaux⁷⁵⁷ firent état de cette nouveauté qui permettait l'acquisition de terrains pour construire des logements pour les plus pauvres. Car malgré l'avancée des travaux de l'extension, la question du logement semblait rester d'actualité. Ainsi, le 14 février 1905, le *Kreisdirektor*, Alexander von der Glotz organisa une conférence à l'hôtel des postes afin de résorber la crise du logement. Pour lui, la première étape était de faire disparaître les logements insalubres de la vieille ville puis de construire des logements « sains et convenables pour la classe ouvrière »⁷⁵⁸. Pour ce faire, il proposa la création d'une société ayant pour but la construction de logements ouvriers. Cette opération avait peut-être aussi pour but de dynamiser les constructions dans la nouvelle partie de la ville. En effet, en 1914, une centaine d'immeubles et de maisons étaient construits⁷⁵⁹. Au lendemain de la guerre, le plan de la ville présentait, entre les deux *Kriegsstraße* (aujourd'hui les avenues Poincaré et Clemenceau) uniquement d'imposantes casernes. Seuls les îlots le long des parcs de la Moselle entre Beauregard et la vieille ville, autour de la poste, autour du lycée et de l'école des mines étaient bâtis. Les lotissements réservés aux postiers et aux cheminots n'avaient pas encore été construits avant la Première guerre mondiale. (fig. 122)

Thionville, contrairement à Strasbourg et Mulhouse peina à attirer une nouvelle population qui allait habiter l'extension. Était-ce dû aux démarches plus tardives de l'administration municipale ou à la moindre attractivité de la ville ?

À l'opposé de Mulhouse qui ne disposait plus de fortifications et où l'urbanisation se fit de façon plus diffuse, Stübben repris pour Thionville le modèle de Strasbourg et de Cologne en délimitant clairement la zone de l'extension. Au-delà du *Ring* de Thionville rien n'était

⁷⁵⁶ Témoignages issus du *Messenger d'Alsace-Lorraine*, 22.05.1908, op. cit.

⁷⁵⁷ Il s'agit entre autres du *Lorrain* et de la *Lothringer Bürgerzeitung* (article du 14 septembre 1905, Archives de Thionville, 1 T 3)

⁷⁵⁸ Article du 14.02.1905, (La question du logement), Journal non cité, probablement *Le Lorrain*, cité par Gérard KLOPP, *Thionville 1903-1918*. Thionville, chez l'auteur, 1979, non paginé.

⁷⁵⁹ François ROTH, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine », in : Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK (Hg.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.) – Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe et XXe siècles)*, Sarrebruck : Saarbrücker Druckerei und Verlag GmbH, 1991, p. 119-128.

planifié. Il fallut attendre l'entre-deux-guerres pour que les plans dessinés près de trente ans plus tôt soient bâtis, et les modifications apportées restèrent minimales.

XIII. La dernière extension urbaine en Alsace-Lorraine, Metz (1901)

Metz, tout comme Strasbourg et Thionville était une ville-garnison fortifiée. Ce fut la dernière ville d'Alsace-Lorraine à engager les démarches pour étendre la superficie de son territoire. Bénéficia-t-elle des retours d'expérience des autres villes d'Alsace-Lorraine ? Après des démarches successives et infructueuses du maire de Metz, ce fut grâce à une demande directe à l'Empereur en 1898 que le débat pour une extension fut ouvert. Cependant la discussion se concentra essentiellement autour de l'implantation de la gare entre la direction des chemins de fer, les autorités militaires et la municipalité. Le contrat de cession des terrains militaires fut signé en août 1901. La disposition de la gare ferroviaire et des voies de chemin de fer modela entièrement l'extension et sa liaison avec l'ancienne ville.

Lorsque Metz, ville fortifiée, voulut étendre sa superficie *intra-muros*, les autorités militaires largement implantées en périphérie de la cité messine s'évertuèrent à freiner le projet. Au lendemain de la guerre franco-prussienne, (fig. 126) l'occupation militaire s'étendait sur les territoires suivants : au nord, entre les deux bras de la Moselle, l'Île Chambière était un vaste terrain militaire, à l'ouest, le long du bras nord de la Moselle, le Fort Moselle coupait toute liaison avec la petite commune de Devant-Les-Ponts. Le complexe du Fort Moselle se poursuivait au sud, sur l'Île Saulcy, entièrement occupée par les autorités militaires. Au sud de cette île se trouvait le lieu-dit, Pré Saint-Symphorien (ou Simphorien), vaste terrain inondable où deux bras de la Moselle se rejoignaient. Au sud de Metz, le système défensif se dilatait pour former une esplanade. À l'est la Couronne de Belle-Croix protégeait la ville d'une éventuelle attaque venant des plateaux de St-Julien et de Borny. Seul au sud, l'occupation militaire semblait être moins importante malgré la redoute du Paté, à l'ouest de la Seille. (fig. 124 et 125) Les faubourgs de Montigny et Sablon entre la Moselle et la Seille étaient les faubourgs les plus proches de la ville. C'était également l'endroit où, dès 1850, un embarcadère du chemin de fer était implanté⁷⁶⁰, au pied de la fortification, suite à l'ouverture de la ligne Nancy-Metz-Ville inaugurée la même année. D'abord construite en bois, cette

⁷⁶⁰ Christiane PIGNON-FELLER, *Metz, 1848-1918, Les Métamorphoses d'une ville*, Metz : éditions Serpenoise, 2005, p. 16.

gare, bien qu'édifiée en zone de servitudes militaires, fut rebâtie trois ans plus tard en briques et métal. Cette implantation fut le début d'un processus d'urbanisation : édification d'entrepôts, de nouveaux bâtiments, circulation de personnes et de biens, implantations de nouvelles entreprises ; ces activités furent cependant freinées par la guerre de 1870 mais reprirent dans d'autres conditions à la fin du siècle. Pour des raisons à la fois militaires et topographiques, ce territoire entre la Moselle et la Seille, au sud de Metz, semblait le seul à pouvoir accueillir de nouvelles constructions pour les habitants.

Le projet d'extension de Metz fut mené parallèlement à celui de l'aménagement d'une nouvelle gare. Ainsi, en plus de devoir traiter avec le pouvoir militaire, la ville dut faire également preuve de diplomatie et de ténacité dans ses négociations avec les autorités des chemins de fer. L'omnipotence de ces institutions face à une administration municipale d'une ville d'une province récemment annexée, n'est en rien comparable avec le contexte actuel. Bien qu'au fait des projets d'extension déjà réalisés en Alsace-Lorraine et dans le reste de l'Allemagne, l'architecte municipal, Conrad Wahn dut adapter son projet au territoire et aux attentes des différentes instances nationales. Comment s'y prit-il ? Quelles furent ses références ? Fit-il appel à des experts comme ce fut le cas régulièrement dans les autres villes d'Alsace-Lorraine ?

1) Une première tentative de rédaction de *Bauordnung* (1890-1895)

Metz fut la dernière des villes d'Alsace-Lorraine à pouvoir bénéficier d'un agrandissement de son territoire urbain. Fortifiée, la ville occupait dans la stratégie de défense militaire une place d'importance autant sous le gouvernement français qu'allemand. Lorsque le général von Schlieffen élaborait son plan de déploiement de l'armée allemande (*Aufmarschplan*), Metz était au centre de ce plan militaire⁷⁶¹. Celui-ci consistait en effet à concentrer un important effectif militaire sur le front occidental et à n'assurer qu'une protection minimale sur le front russe en prévention d'une guerre de revanche française. Bref, aux yeux des militaires, Metz devait garder son enceinte protectrice. Cependant, la fortification initiée par Vauban et achevée par

⁷⁶¹ Du nom du général Alfred Graf von Schlieffen, chef de l'état-major de l'armée allemande entre 1891 et 1905.

Cormontaigne en 1749 était toujours en place à la veille du XXe siècle et la ville ressemblait à une sorte de ville-musée fortifiée.

Après 1870, l'évolution démographique resta longtemps stagnante, beaucoup de messins déménagèrent à Nancy ou ailleurs en France, laissant leurs logements souvent inoccupés. François Roth avance le chiffre 10 000 habitants de la ville qui optèrent pour la France, soit près d'un tiers de la population au lendemain de la guerre franco-prussienne⁷⁶² et la ville comptait jusqu'à 3000 logements vides⁷⁶³. Avec l'arrivée de nouveaux fonctionnaires allemands et de troupes militaires, la population augmenta de nouveau et atteignit en 1880 le nombre d'habitants d'avant la guerre. Cependant les nouveaux arrivants eurent tendance à s'installer dans les faubourgs, comme Sablon au sud et Montigny au sud-ouest où se trouvaient encore suffisamment de terrains à bâtir. Metz ne voyait pas cela d'un bon œil puisque les loyers intra-muros augmentaient et la qualité de vie et le confort baissaient. La ville perdait de son attractivité. En 1902, la *Frankfurter Zeitung* dans un article sur l'état sanitaire de la ville, comparait Metz à Naples, en dénonçant les « abus hygiéniques infâmes de la ville incroyablement sale de Metz, qui ne dispose ni d'un système d'adduction d'eau suffisant ni d'un réseau d'égouts actualisé qui n'est pas sans rappeler dans la plupart des quartiers d'habitation les pires conditions de Naples⁷⁶⁴. » Cependant cette situation durait depuis les années 1880, le manque de logements et l'exigence d'une extension de la ville devenaient des enjeux politiques. La nomination d'Alexander Halm comme *Bürgermeister-Verwalter* changea la donne en 1883, son élection en tant que maire en 1886 confirma cette volonté de changement renforcée par la majorité de vieux-allemands qui siégeaient au conseil municipal⁷⁶⁵.

⁷⁶² François ROTH, *La Lorraine annexée, étude sur la Présidence de Lorraine dans l'Empire allemand 1870-1918*, Metz : éditions Serpenoise (3^e édition), 2011, p. 415.

⁷⁶³ Rolf WITTENBROCK, « Die Stadterweiterung von Metz (1893-1903). Nationalpolitische Interessen und Konfliktfelder in einer grenznahen Festungstadt », in : *Francia, Deutsches Historisches Institut*, 1991, N. 18/3, p. 3.

⁷⁶⁴ « [...] dass den berüchtigten hygienischen Mißständen der unglaublich schmutzigen Stadt Metz entgegnet werden wird, welche weder über ausreichende Wasserversorgung noch neuzeitliche Kanalisation und Abfuhr verfügt und in den meisten Bauquartieren an die schlimmsten Verhältnisse von Neapel erinnert. », Article du 17 décembre 1902, *Frankfurter Zeitung*, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 3, note 6.

⁷⁶⁵ Alexander Halm (Coblence 1840-Strasbourg 1913). De 1880 à 1883 il dirigea le *Landkreis* de Metz avant d'être nommé *Bürgermeister-Verwalter* de cette ville puis maire après les élections de 1886, fonction qu'il exerça jusqu'en 1895. Après un interlude en Allemagne il fut nommé président du *Bezirk Unter-Elsass* en 1909.

Les études pour une réglementation urbaine s'avéraient nécessaires à partir du moment où la population s'accrut et où la ville se densifia de nouveau. En effet, il n'y avait pas de place pour de nouvelles constructions à l'intérieur de l'enceinte, la qualité des logements encore disponibles laissait à désirer et les prix des loyers dépassaient toute mesure. En 1890, le maire s'adressa au ministère de la guerre en ces termes :

La pénurie de logements est extrêmement [...] importante, l'augmentation des loyers parfois incroyable et le déni devant les exigences de confort presque admirables. La spéculation aurait depuis longtemps maîtrisé cette situation et aurait permis la construction d'immeubles d'habitation à grande échelle, mais pour cela, il n'y a aucune possibilité [...] La superficie délimitée par les murs de l'enceinte fortifiée s'élève à 155 hectares. On y trouve actuellement 54 000 habitants, ce qui équivaut à une densité particulièrement élevée de 350 habitants à l'hectare, une valeur qui se passe de tout commentaire et qui entraîne comme conséquences non seulement des conditions de vie très inconfortables, mais aussi une insalubrité notoire et des conditions sanitaires déplorables⁷⁶⁶.

La question des conditions de vie fut abordée dans le débat public en 1890 suite à une affaire impliquant un locataire demandant à son propriétaire l'installation d'un dispositif d'évacuation de l'air. S'appuyant sur la réglementation de 1857 le tribunal rejeta la plainte. Relayé par le journal proche du pouvoir allemand *Strassburger Post*, le plaignant réclama la révision de la réglementation locale de construction, jugeant celle encore en vigueur indigne d'une capitale de *Bezirk*⁷⁶⁷.

N'y a-t-il pas un besoin urgent de jeter l'ancien code du bâtiment aux orties et d'en adopter un nouveau? [...] Un code du bâtiment, qui donne aux constructions d'une ville de 50 000 habitants, une capitale de district avec toutes les autorités administratives et la deuxième plus grande garnison de l'empire, [illisible] un tel code de construction ne peut assurément plus être maintenu sur le territoire allemand.⁷⁶⁸

⁷⁶⁶ Archives de Metz 10/c 57 : lettre traduite en français du maire au ministère de la guerre à Berlin, 24 juillet 1890.

⁷⁶⁷ *Strassburger Post*, 28 novembre 1890.

⁷⁶⁸ « Ergibt sich nicht die dringende Notwendigkeit, die bisherige Bauordnung zum alten Eisen zu werfen und eine neue entsprechende zu erlassen ? [...] Eine Bauordnung, die den Häusern einer Stadt von 50 000 Einwohnern, einer Bezirkshauptstadt mit allen Spitzen der Behörden und der zweitgrößten Garnison im Reiche, vor Gericht allgemein das 'Recht auf Ge...ruch' verleht, eine

Cet article virulent conduisit le *Bezirkspräsident* à faire une enquête sur la situation à Metz et à faire appel à un expert de l'administration, le *Bau- und Regierungsrat* Blumhardt⁷⁶⁹. Celui-ci préconisa l'élaboration d'une nouvelle réglementation, mais avertit également des problèmes liés à sa mise en place.

*L'amendement d'une Bauordnung ou une nouvelle rédaction pour une ville comme Metz, où peu de nouveaux bâtiments sont construits et qui concernerait donc principalement des bâtiments existants, est un travail important qui ne peut être évité à long terme. Après tout, il serait opportun de profiter de cette occasion pour démarrer à nouveau l'établissement d'un véritable code de construction*⁷⁷⁰.

Le maire Halm semblait du même avis, mais les travaux pour la rédaction d'une nouvelle *Bauordnung* ne furent lancés qu'en 1895 lorsqu'il confia au *Regierungsassessor* Dr. Böhmer la rédaction du document. Le texte de 53 articles fut présenté aux membres du Conseil municipal le 11 mai 1895 dans une version bilingue et à la commission de la construction (*Baukommission*) pour expertise⁷⁷¹. L'analyse des textes faite par Rolf Wittenbrock souligne que la nouvelle version de 1895 se distinguait nettement de la version jusqu'alors en vigueur de 1857 et s'appuyait largement sur la réglementation de Strasbourg de 1892⁷⁷². Certains points de la réglementation étaient repris mot pour mot, même si l'ordre des articles n'était pas identique. Certains autres étaient repris mais rédigés de façon différente, en particulier dans le chapitre concernant les contrôles de la police du bâtiment et les aspects techniques des normes à respecter en termes de construction. L'auteur s'appuya également sur deux autres modèles, la *Muster-Bauordnung*⁷⁷³ proposée par Reinhard Baumeister de 1878 et la

solche Bauordnung ist wohl in einem deutschen Lande wenigstens nicht länger aufrecht zu halten. », *Strassburger Post*, 28 novembre 1890.

⁷⁶⁹ Le *Bau- und Regierungsrat* Blumhardt s'exprima également en 1902 sur le projet de *Bauordnung* de Thionville. Voir chapitre « la révision du projet d'extension de Thionville par Stübgen » ci-dessus.

⁷⁷⁰ « Die Abänderung einer Bauordnung bes. Neuverfassung einer solchen für die Stadt wie Metz, wo wenig Neubauten ausgeführt werden und demnach hauptsächlich bestehende Gebäude getroffen werden, ist eine bedeutende Arbeit, der sich die Stadterweiterung auf die Dauer nicht entziehen kann. Es wird immerhin zweckmässig sein, diesen Anlass zu benutzen, um die Aufstellung einer eigentlichen Bauordnung wieder in Anregung zu bringen. », Archives départementales de la Moselle, 3 AL 339, Notes de marges du *Bau- und Regierungsrat* Blumhardt du 3 janvier 1891 de l'article de la *Strassburger Post* paru le 28 novembre 1890, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 201.

⁷⁷¹ Archives municipales de Metz, débats du Conseil municipal, 11 mai 1895, un exemplaire du projet de *Bauordnung* se trouve aux Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016-17.

⁷⁷² Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 202-203.

⁷⁷³ Dans les sources strasbourgeoises une *Normal-Bauordnung* est citée, on peut supposer que pour plus de clarté, les autorités messines et du *Bezirk Lothringen* utilisaient le terme de *Muster-Bauordnung* pour parler de ce même document.

Bauordnung de Berlin parue en 1887. Ces deux documents furent transmis à la municipalité par le *Bezirkspräsident* le 29 janvier 1895. Cependant peu d'éléments furent repris de ces deux règlements censés être des modèles. Seuls les articles 7 « *Gebrauchsabnahme* » (certificat de conformité), 21 « *Anzahl und Höhe der Geschosse* » (nombre et hauteur des étages) et 27 « *Standfähigkeit der Gebäude* » (stabilité des bâtiments), s'inspirèrent de la *Muster-Bauordnung* tandis que les articles 32 « *Fachwerkbauten* » (maisons à colombages), 33 « *Holzbauten* » (bâtiments en bois) et 38 « *Öfen und Rauchröhren* » (fourneaux et conduits de fumée) reprenaient les orientations de la *Bauordnung* de Berlin.

Les points concernant l'aspect hygiénique s'appuyaient en partie sur ceux de la *Bauordnung* de Strasbourg mais les données quantitatives telles que la hauteur des bâtiments, le nombre d'étages autorisés ou encore les dimensions des cours intérieures étaient différentes. Ainsi la *Bauordnung* strasbourgeoise prescrivait une hauteur maximale à la gouttière de 10 m pour toutes les rues d'une largeur inférieure à 8 m. Les rues d'une largeur de 9 m ne pouvaient pas avoir de constructions plus hautes que 13 m à la gouttière. Les prescriptions allaient jusqu'aux largeurs des rues de 16 m et plus où les bâtiments ne pouvaient dépasser les 20 m de haut⁷⁷⁴. La *Bauordnung* de Metz prescrivait quant à elle, dès une largeur de 7 m de rue une hauteur à 12 m. « La plus grande hauteur admise est de 18 m.⁷⁷⁵ » Le nombre d'étages habitables à Metz était fixé dans le projet de *Bauordnung* à 4, outre le rez-de-chaussée, avec une hauteur minimum de 2,60 m sous plafond⁷⁷⁶, ce nombre d'étages maximal était indiqué dans la *Bauordnung* de Strasbourg parue trois ans plus tôt.

Concernant les cours intérieures, la réglementation de Metz s'organisait en fonction de la superficie de la parcelle et du bâti. Dans les bâtiments d'une superficie de plus de 100 m², toutes les pièces servant de logement devaient donner sur la rue ou sur une cour. Leurs dimensions étaient calculées par rapport à la hauteur du bâtiment⁷⁷⁷. Dans la *Bauordnung* de Strasbourg par contre, il n'était pas question de cours à proprement parler mais de tous les espaces qui ne pouvaient être construits (cours, jardins etc.). Ceux-ci devaient représenter 1/5^e de la parcelle au minimum et une surface au sol de 40 m² avec une largeur de 5 m au moins. Pour les parcelles donnant sur plusieurs rues, cette surface pouvait être réduite à 25 m². La

⁷⁷⁴ Art. 27, « Höhe der Gebäude », *Bauordnung der Stadt Strassburg*, 1892.

⁷⁷⁵ Art. 15, « Hauteur des bâtiments », *Entwurf einer Bauordnung für die Stadt Metz, Projet de règlement de construction sur la police des constructions pour la ville de Metz*, 1895.

⁷⁷⁶ *Ibid.*, Art. 21, « Nombre et hauteur des étages ».

⁷⁷⁷ *Ibid.*, Art. 45 « Cours ».

distinction était faite avec les puits de lumière et d'aération qui n'étaient pas considérés comme des cours. Ce point n'était pas précisé dans la *Bauordnung* messine. La distinction entre parcelle déjà bâtie et parcelle à bâtir était largement détaillée, notamment concernant les contraintes minimales pour chacun des cas⁷⁷⁸.

Après validation du *Bezirkspräsident* et du Conseil municipal, le texte fut publié dans la presse locale pour informer la population. Un certain scepticisme avait déjà pointé lors des débats du Conseil municipal relayant notamment la réticence des habitants devant le changement si brutal d'une réglementation qui jusqu'ici « semblait ne pas poser de problèmes ». La presse locale donna une dimension polémique à l'affaire :

Le projet [de la nouvelle réglementation] apportera dans le régime des constructions et dans l'administration des propriétés une perturbation grave, il portera atteinte à des intérêts nombreux et légitimes, à des droits acquis et incontestables, l'inviolabilité du domicile des citoyens pourra ne pas être toujours respectée et au lieu de la décentralisation administrative promise, lors du vote de la dernière loi municipale, c'est le régime de la dictature la plus complète qui s'étendra à nos propriétés⁷⁷⁹.

Une semaine plus tard, un article paru dans *Le Messin* soulignait qu'un pareil règlement réduisait la liberté de construire, et « augmentait considérablement les pouvoirs du maire. » Bref, pour le rédacteur de cet article, le maire « outrepassait son droit et ses attributions⁷⁸⁰ ». Les accusations étaient sévères et il fallait réagir, malgré les progrès, notamment en termes d'hygiène qui furent également réfutés en bloc. La presse locale appela les membres du Conseil municipal à revoir leur vote provisoire.

Il ne faut pas que ce règlement nous soit appliqué. Notre Conseil municipal a émis un vote provisoire et a soumis le projet à la critique publique. Nous nous sommes assurés de l'opinion publique vis-à-vis du nouveau projet de règlement ; elle est loin de lui être favorable. Nous espérons que notre Conseil municipal prendra en bonne et sérieuse considération les observations de ceux qui leur ont confié la sauvegarde de

⁷⁷⁸ Art. 28, « Nicht zu überbauende Fläche (Höfe, Gärten u. Dergl. », *Bauordnung der Stadt Strassburg*, 1892.

⁷⁷⁹ *Le Lorrain*, 24 juillet 1895.

⁷⁸⁰ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016_17, *Le Messin*, 1er août 1895.

*leurs intérêts et qu'ils se feront un devoir, lorsqu'ils seront appelés à prendre une décision définitive, de repousser le projet en bloc*⁷⁸¹.

En réalité l'adoption ou non de ce projet de *Bauordnung* semblait concentrer d'autres intérêts d'ordre nationaux et politiques. S'opposer à cette réglementation était une bonne occasion de manifester son opposition à la présence allemande. Les raisons étaient multiples, l'origine nationale du rédacteur de la réglementation, l'assimilation politique et administrative aux autres villes allemandes, etc. mais s'attachaient peu au contenu de la *Bauordnung* elle-même.

Le 31 juillet 1895, le maire Halm donna sa démission. Lui succéda le baron Sigismund von Kramer (maire de 1895 à 1901), qui, pour désamorcer la situation demanda au *Bezirkspräsident* de suspendre ce projet de *Bauordnung*⁷⁸².

Une nouvelle *Bauordnung* était à l'étude dès le mois de novembre 1895 qui intégrait plusieurs points de l'ancienne réglementation de 1857. Cette nouvelle rédaction tenta de réajuster les pouvoirs du maire, jugé précédemment « tout puissant ». Suite à la réitération des protestations⁷⁸³, le maire ne poursuivit pas les délibérations concernant la nouvelle réglementation avec le Conseil municipal et le projet de rédaction fut abandonné.

2) Le bras de fer entre la ville de Metz et les autorités militaires : de la mobilisation citoyenne à l'intervention de l'Empereur (1890-1898)

Après une longue période de stagnation, la population messine augmenta de telle manière que les autorités municipales durent chercher des solutions rapidement applicables. Dès les années 1890, le *Bürgermeisterei-Verwalter* Halm lança des initiatives sur plusieurs fronts : la rédaction d'un nouveau texte réglementaire pour les constructions, les démarches auprès des autorités du *Bezirk* et du *Land* ainsi que des militaires pour organiser l'extension de la ville. Les opérations ne se déroulèrent pas aussi rapidement et simplement que souhaité.

⁷⁸¹ *Le Messin*, 2 août 1895.

⁷⁸² Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 12 août 1895 et lettre du 1^{er} août 1895 du maire von Kramer au *Bezirkspräsident* (Archives départementales de la Moselle, 20 AL 1016/17).

⁷⁸³ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 19 novembre 1897.

a) *L'altercation entre la ville de Metz et les autorités militaires : la question des rayons de servitude*

En plus des raisons sanitaires et du risque d'étouffement de la ville dans sa propre enceinte par manque de logements, le maire dépeignit la situation désastreuse des conditions de vie si rien n'était mis en œuvre. Afin d'appuyer sa requête, le maire Halm fit appel à des arguments d'ordre politique. Le projet d'extension « profitera à la ville de Metz même, mais aussi aux intérêts générales (sic) de tout l'Empire allemand, pour lesquels l'état de la prospérité de la population civile du centre de la germanisation de la Lorraine a sans aucun doute son importance⁷⁸⁴. » Toutefois, les autorités militaires opposaient un refus obstiné, et ne voyaient à Metz que des enjeux de défense :

Le Département a l'honneur de vous répondre à la lettre adressée au Ministère de la Guerre le 24 juillet dernier, qu'un agrandissement de la ville de Metz, par le reculement partiel des fortifications existantes, ne peut être mis en perspective dans un délai plus ou moins rapproché⁷⁸⁵.

Le ministère de la guerre en plus jugeait les coûts trop élevés pour une pareille entreprise.

En 1893, le maire Alexander Halm relança une nouvelle offensive, la situation sanitaire et le manque de logements s'étant accentués. Toute l'activité de construction se concentrait dans les faubourgs, et Metz ressemblait « à une citadelle au milieu de la mer de maisons des faubourgs⁷⁸⁶. » Il réitérait sa demande déjà formulée dans sa lettre du 24 juillet 1890 où il proposait une extension de la ville vers le sud-ouest, en direction de Sablon et Montigny, voire même de rattacher administrativement ces communes à Metz. Cette seconde tentative et les suivantes n'eurent pas de réponse de la part des autorités militaires. Cependant les militaires étudièrent la possibilité de céder des terrains au sud, et surtout les aspects financiers de l'opération, la vente de ces terrains permettant la construction de forts avancés. En réalité,

⁷⁸⁴ Archives de Metz, 10/c 57, lettre traduite en français du maire au ministère royal [sic] de la guerre à Berlin, 24 juillet 1890.

⁷⁸⁵ Archives de Metz, 10/c 57, Lettre traduite en français du ministère de la guerre au maire de Metz du 16 octobre 1890.

⁷⁸⁶ Archives départementales du Bas Rhin, 87 AL 3436 : Lettre du *Bürgermeister* au *Kriegsministerium* du 1er octobre 1893, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 5.

la question s'avérait être bien plus financière que militaire. Lors des échanges entre le *Kriegsminister* et le maire de Metz, ce dernier tenta une estimation du coût de l'achat des terrains, soit près 5 millions de mark pour 101 hectares que la ville était en mesure de déboursier sans faire banqueroute. Cela correspondait à un montant de 0,50 mark par mètre carré, auxquels s'ajoutèrent 1,7 million pour les bâtiments militaires à racheter⁷⁸⁷. L'offre n'était pas suffisante aux yeux des autorités militaires. Une lettre de refus daté du 29 mai 1895 du ministre de la guerre justifiant que « la ville était loin d'avoir les ressources nécessaires pour couvrir le coût des indispensables travaux de renforcement entraînés par la renonciation à l'enceinte fortifiée⁷⁸⁸. » (fig. 127)

Le débat concernant l'utilisation du terrain soumis aux servitudes militaires entre Metz et ses faubourgs sud se poursuivait. Entre temps, le maire Halm avait démissionné suite aux tensions causées par le projet de *Bauordnung* en 1895. Lui succéda le baron Sigismund von Kramer (1842-1910) qui tenta de nouvelles négociations. Le général du 16e corps d'armée von Haeseler revendiquait ces territoires pour de nouvelles constructions militaires et menaçait d'empêcher la fusion des communes de Sablon, Montigny et Metz⁷⁸⁹.

Une pétition signée par 3 721 citoyens de la ville fut établie suite à une réunion publique qui s'était déroulée le 21 janvier 1897⁷⁹⁰ ayant pour but de demander à l'Empereur d'abolir la réglementation dite des rayons⁷⁹¹ afin de permettre la construction civile au-delà des remparts. La population signataire comprenait autant d'autochtones que de nouveaux immigrants (*Altdeutsche*). La pétition fut transférée via le *Statthalter* à l'Empereur le 6 mai 1897 après qu'il eut pris connaissance des positions des généraux militaires en place à Metz, du gouverneur de la ville et du *Bezirkspräsident*⁷⁹². L'Empereur ne souhaitant pas réagir à une pétition d'une fraction de la population attendait une demande formelle des représentants de la ville. Le maire Sigismund von Kramer transmit donc, dans un courrier officiel du 6 janvier

⁷⁸⁷ Archives départementales du Bas Rhin, 87 AL 3436 : Lettre du *Bürgermeister* au *Kriegsministerium* du 31 janvier 1895, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 6.

⁷⁸⁸ « der Stadt weitaus die Mittel fehlten, um den Aufwand für die, bei Verzichtleistung auf die Stadtumwallung unerlässlichen fortifikatorischen Verstärkungsbauten zu bestreiten. » Archives départementales du Bas Rhin, 87 AL 3436 : Lettre du *Kriegsministerium* au *Bürgermeister* du 29 mai 1895, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 6.

⁷⁸⁹ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 6.

⁷⁹⁰ Archives départementales du Bas Rhin, 87 AL 3436 coupures de presse faisant référence à cette réunion publique, citées par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 8.

⁷⁹¹ Concernant la réglementation sur les rayons, voir le chapitre sur Strasbourg, « Karl Ott, un tournant esthétique et une nouvelle échelle de compréhension de la ville ».

⁷⁹² Archives départementales du Bas Rhin, 87 AL 3436.

1898, cette demande au nom du Conseil municipal⁷⁹³. Après un état des lieux détaillé de la situation à Metz et de l'urgente nécessité d'une intervention, il demanda que furent cédés par les autorités militaires à la ville de Metz les terrains situés entre Montigny, Sablon et Metz ainsi que l'autorisation de déraser les remparts à cet endroit. Un mois plus tard, le 6 février 1898, un télégramme de Guillaume II approuvait le dérasement de la partie sud de l'enceinte et témoignait de son intérêt pour la suite du projet. Un avis public en allemand et en français fut publié⁷⁹⁴.

Je porte à la connaissance des habitants de la ville de Metz le télégramme suivant que je viens de recevoir de S. M. l'Empereur et Roi. Metz, le 9 février 1898. Le Maire : Baron de Kramer. A M. le Maire de la ville de Metz. Pour donner à la superbe vieille cité de Metz et à sa brave bourgeoisie une preuve particulière de Ma bienveillance souveraine et de Mon intérêt, J'informe la ville de Metz, que conformément à son désir, Je me suis décidé à faire abandon de la vieille enceinte du Sud et de l'Est et à en ordonner le démantèlement. Puisse la ville prendre un nouvel et vigoureux essor et s'étendre dans la paix, sans la garantie de laquelle cette mesure n'aurait pu être prise. Guillaume I. R.

En tant que souverain du *Reichsland*, il montrait qu'il se plaçait au-dessus des autorités militaires, en exprimant sa bienveillance paternelle et son attachement à la ville de Metz et à ses « courageux citoyens » et cherchait ainsi à apparaître comme le protecteur et le promoteur de la région frontalière. Plein d'espoir, le maire de Metz, Sigismund von Kramer se rendit à Berlin pour assister à la conférence des maires des forteresses allemandes en février 1898⁷⁹⁵. La ville de Metz était-elle membre de cette association depuis longtemps ou était-ce dans le but de dialoguer avec d'autres villes fortifiées qui se trouvaient dans une situation similaire et échanger à propos de cette expérience ? (fig. 128 et 129)

L'accord entre les autorités militaires et la municipalité messine fut longuement négocié et l'euphorie retomba vite devant les réalités politiques. Après six mois de négociations, le maire présenta les débats du Conseil municipal et l'accord de ce dernier concernant une extension au ministère de la guerre von Glosser. Ce dernier ajouta à ce sujet : « Il n'est peut-être pas superflu de faire ressortir que les arrangements entre l'administration de la Ville et

⁷⁹³ Archives de Metz, 1O/c 63, lettre du Maire von Kramer à l'Empereur du 6 janvier 1898.

⁷⁹⁴ Archives de Metz, 1O/c 63, Avis officiel, version en français.

⁷⁹⁵ Archives de Metz, 1O/c 63, article de presse paru dans la *Gazette de Lorraine* le 17. 2. 1898.

l'administration militaire seront d'abord à considérer comme provisoires⁷⁹⁶. » La municipalité messine tenta de prendre contact avec d'autres villes comme Strasbourg, Cologne, Coblenche, Erfurt ou même Sarrelouis afin d'obtenir des informations quant au déroulement de l'opération et des modalités à effectuer⁷⁹⁷.

Malgré l'obstination des militaires à faire la sourde oreille et à refuser à faire avancer le dossier, la mobilisation citoyenne, autant de la part des autochtones que des *Altdeutschen*, relayée par les édiles de la ville, obligèrent l'Empereur en personne à intervenir. Ce qui en 1890 était un souhait de la municipalité messine pour éviter l'étouffement de la ville et une catastrophe sanitaire devint rapidement un élément de concorde de toute la population, en passant par la presse locale, les élus, le maire mais aussi les autorités du *Bezirk*, qui voyaient la nécessité d'avoir une capitale digne de ce nom, face à la tutelle de Berlin et de Strasbourg, qui semblait parfois pesante.

b) Des intérêts divergents (entre les autorités militaires et la ville de Metz) et la mobilisation municipale

La demande initiale de la ville, de pouvoir disposer des terrains grevés de servitudes avant même qu'il ne fut question du dérasement des remparts, n'avait toujours pas eu de réponse de la part des autorités militaires. Le 21 mai 1898, un entretien entre le gouvernement militaire de Metz et la ville eut lieu concernant différents points de la transaction des terrains⁷⁹⁸. Les avis et attentes étaient divergents. Wittenbrock souligna que cet entretien, comme souvent dans les situations de crise, ne fut pas retranscrit dans les détails et qu'il est difficile de reconstituer le processus de décision. Lors de la discussion, le maire proposa la création d'une route le long de la caserne Prinz-Friedrich-Karl, qui dans un axe sud reliait la Metz aux faubourgs en rejoignant la voie planifiée de circulation principale. Cette proposition fut refusée pour des raisons de sécurité par le gouvernement militaire qui réaffirma quelque mois

⁷⁹⁶ Archives de Metz, débats du Conseil municipal du 16 août 1899. Quelques précisions concernant les débats de cette conférence sont présentes dans l'article « Über die Frage der Niederlegung der Festungs-Umwallungen », in : *Thorner Presse*, N. 47, XVI. Jg., du 25 février 1898, consulté le 15 octobre 2018 : http://kpbc.umk.pl/Content/160364/KM_01427_1898_047.pdf

⁷⁹⁷ Archives de Metz, 1O/c 63, correspondances diverses.

⁷⁹⁸ Cet entretien n'a pas été retrouvé dans les archives municipales, cependant Rolf WITTENBROCK s'y réfère, *op. cit.*, 1991, p. 12.

plus tard sa position. Pourtant, le 27 octobre 1898, le gouvernement militaire de la ville informa le maire que sa proposition avait été vue favorablement par l'Empereur. Une fois de plus, l'Empereur montra son attention pour la ville et se plaçait comme son protecteur⁷⁹⁹.

L'une des priorités de la municipalité restait l'incorporation des communes de Sablon et de Montigny. Un rapport manuscrit, probablement issu des services administratifs de la ville, louait les avantages économiques et financiers de la fusion des communes :

Il s'entend de soi-même que plus une commune est grande, plus il est facile de satisfaire aux exigences que l'on pourrait avoir vis-à-vis d'elle, et qu'avec l'extension des établissements et constructions publiques, les prix d'unité baissent proportionnellement⁸⁰⁰.

Le *Regierungsrat* Nelken publia également de son côté un petit fascicule d'une dizaine de pages au sujet de la réunion des trois communes⁸⁰¹, dans lequel il souligna la nécessité et les avantages de cette fusion, là aussi autant d'un point de vue des dépenses que de la qualité des services apportés aux citoyens des trois communes concernées. Dès la déclaration impériale du dérasement des remparts, et alors qu'eurent lieu les négociations avec le gouvernement militaire de Metz, le *Stadtbauamt*, dirigé par Conrad Wahn, se mit au travail pour élaborer un plan d'aménagement du futur territoire communal alors que la structure juridique était complètement manquante pour une planification de cette envergure.

Conrad Wahn, né à Niederaula en Hesse en 1851, fit ses études d'architecture aux *Technischen Hochschulen* de Hanovre et Munich. En 1871, il entra dans l'atelier de Conrad Wilhelm Hase, l'un des grands représentants du mouvement néo-gothique du XIXe siècle en Allemagne. Ainsi, lorsqu'en 1875, le *Dom- et Bezirksbaumeister* de Lorraine, Paul Tornow (1848-1921) l'engagea comme assistant pour la restauration de la cathédrale de Metz, il disposait d'un bon bagage de connaissance dans le domaine de la construction culturelle. En 1887, il fut nommé successeur du *Stadtbaumeister* Braunweld sur recommandation du

⁷⁹⁹ Rolf WITTENBROCK dénombre encore 6 interventions de ce type de l'Empereur dans les années qui suivent.

⁸⁰⁰ Archives de Metz, 1O/c 60, rapport du 29 juin 1898, rédigé en français.

⁸⁰¹ Archives de Metz, 1O/c 61, pour la version française : « La question de la réunion des communes de Montigny et de Sablon à la ville de Metz », Metz: Imprimerie de la Gazette de Lorraine, 1898, 13 p. et 1O/c 63 pour la version allemande : « Über die Vereinigung der Gemeinden Montigny und Sablon mit Metz », Metz : Druckerei der Lothringer Zeitung, 1898, 12 p.

directeur de la *Dombauhütte* (l'Oeuvre de la cathédrale), Louis Auguste Dujardin⁸⁰². En 1905 il devint *technischer Beigeordneter*, adjoint technique au Maire et le représentait ainsi pour toutes les questions relevant de la construction⁸⁰³. Le bureau d'architecture de la ville ayant pris une telle envergure, qu'il n'était plus possible à l'architecte de la ville de diriger et de contrôler les affaires comme l'organisation en place l'exigeait. Une nouvelle répartition des tâches fut débattue au Conseil municipal afin que le responsable du service obtienne une plus grande autonomie et puisse plus aisément répartir le travail entre les architectes du service. Les activités municipales en matière de planification et de construction avaient pris une telle ampleur que le maire éprouvait le besoin de déléguer un certain nombre de tâches à un adjoint technique spécialisé et proposa la nomination d'un *technischer Beigeordneter*. Afin d'appuyer sa proposition, le maire souligna que d'autres villes allemandes, et même de plus petites que Metz, telles que Colmar et Trèves avaient, dans les dernières années, nommé des adjoints salariés, qui avaient fait des études techniques. Il proposa donc de nommer pour ce poste de *Stadtbaurat*, Conrad Wahn, pour la durée de 12 ans. La mise en place d'adjoints et de maires professionnels techniciens et spécialistes était un phénomène qui se mit en place à la fin du XIXe et au début du XXe siècle dans toute l'Allemagne. L'exemple de Strasbourg peut être cité en comparaison puisqu'en 1909, le *Bürgermeisterei-Verwalter* Rudolf Schwander fit appel à l'ingénieur hydraulique (*Wasserbauingenieur*) de Mannheim, Moriz Eisenlohr qu'il débaucha pour succéder à Karl Ott en lui proposant, en plus de la direction du service de la construction (*Stadtbauamt*), le titre de *Stadtbaudirektor* et la fonction d'adjoint au maire⁸⁰⁴.

Ayant accédé aux fonctions de *Stadtbaurat* en 1896, Conrad Wahn dut faire face aux nombreux problèmes de l'extension de la ville ainsi qu'à la croissance des services

⁸⁰² Voir note biographique Konrad (ou Conrad) WAHN, Niels WILCKEN, *Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871-1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, p. 367-368. Parmi les constructions de Wahn à Metz, on peut compter l'école de la Grève (1887), le lycée Georges de la Tour (*Höhere Mädchenschule* 1907), le lycée Louis Vincent (*Oberrealschule* 1911), le Temple Neuf (1901-1904). Et ailleurs en Lorraine, les églises protestantes de Saint-Avold (1888-1889), Forbach (1891-1892) Sarrebourg (1896-1898) et Sarreguemines (1897-1898).

⁸⁰³ Débats du conseil municipal, 6 juillet 1905, « nomination d'un adjoint salarié ayant fait des études techniques, choix de M. Wahn ».

⁸⁰⁴ Archives de Strasbourg, 217 MW 57, dossier personnel de Moriz Eisenlohr, *Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg, 1900-1910*, Strassburg : Elsässische Druckerei und Verwaltungsanstalt, 1916, p. 38-39, au sujet du maire et des adjoints professionnels : Christiane WEBER, « Eine deutsche Musterbauverwaltung entsteht : das Stadtbauamt in Strassburg 1871-1918 », in : *Strassburg, Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland, Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940, Strasbourg, Lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne, architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 487-493.

municipaux et à la spécialisation du personnel. Le nombre d'employés passa de 12 en 1888 à 29 en 1906 au service de la construction (*Bauamt*). Aux deux services de *Hochbau-* et *Tiefbauamt* du tournant du siècle, s'ajouta le service des finances en 1906. Le bureau d'architecture disposait d'une bibliothèque importante (estampillée *Stadtbauamt*) où les manuels du *Städtebau* ainsi que les revues majeures trouvaient place, comme la *Deutsche Bauzeitung*, *Centralblatt der Bauverwaltung*, *Zeitschrift für Bauwesen* ou *Der Baumeister et Moderne Bauformen* toutes deux fondées en 1902⁸⁰⁵. L'architecte municipal était donc au fait de l'actualité technique et des débats scientifiques du *Städtebau* en Allemagne lorsqu'il se tourna vers son homologue de Cologne Josef Stübben pour quérir ses conseils quant à la gestion du dossier de l'extension.

En 1898 le *Stadtbaumeister* Wahn présenta une première étude pour l'extension. (fig. 130) L'esquisse, dont on ne connaît pas la date exacte de réalisation, ni même le contexte dans lequel elle fut réalisée, présente plusieurs schémas, dont certains au crayon concernant différentes options pour l'emplacement de la nouvelle gare et le tracé des lignes de chemin de fer. Le plan, dont le titre porte sur « l'emplacement de la gare, les axes de circulation principaux, le *Ring* et les promenades⁸⁰⁶ » tente clairement de faire la liaison entre Metz et Montigny en redessinant largement le nord de Sablon. Sur cette esquisse, les liaisons entre les différentes entités urbaines déjà existantes semblent mises en avant, en élargissant certaines rues jugées trop étroites comme à Montigny ou en projetant des percées urbaines, en particulier à Metz. La liaison entre Montigny et Metz s'articule autour d'une grande place rectangulaire –légèrement plus grande que la place d'Armes à côté de la cathédrale de Metz – et des rues rayonnantes. Le dessin des rues orthogonal laisse apparaître des îlots de grande taille. Ils ont pour la plupart deux à trois fois la taille d'un îlot du centre de Metz. On ne sait pas quelle fut la réception de ce plan et dans quelle mesure il influença les projets et les négociations ultérieures.

En février 1899, la presse s'en prit violemment aux réglementations militaires, qui perduraient toujours, notamment la loi sur les rayons de servitude de la fortification qui empêchait le

⁸⁰⁵ Christiane PIGNON-FELLER cite un certain nombre de publications présentes dans la bibliothèque du *Stadtbauamt*, Christiane PIGNON-FELLER, *Metz, 1848-1918, Les métamorphoses d'une ville*, Metz : Éditions Serpenoise, 2005, p. 284 et suivantes.

⁸⁰⁶ Stadt-Erweiterung Metz, Studie betr. Richtung der Eisenbahn Hauptverkehrs, Ring und Promenade-Strassen, 1898, dessin sur le Plan von Metz, mit Angabe der militärischen Gebäude und Dienststellen, Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1013.

développement tant souhaité de la ville⁸⁰⁷. Et malgré les nombreux entretiens qui eurent lieu sur les modalités de la cession des terrains⁸⁰⁸, les militaires ne semblaient pas disposer à reculer de leurs positions et voulaient tirer le meilleur parti financier du dérasement :

Le démantèlement partiel de l'enceinte fortifiée de Metz était à peine décidé, que déjà l'état-major allemand avait songé à une compensation. Cette compensation, il l'a trouvé en hérissant la frontière sud et au nord de Metz de nouvelles batteries casematées. Après la construction de ces nouveaux ouvrages de défense, l'enceinte de pierre de la métropole lorraine pourra fort bien tomber. Nécessairement, de nouveaux centimes additionnels seront votés pour couvrir l'énorme déficit qui se produira dans les finances de la ville. Car la ville aura entièrement à sa charge la grande dépense – on parle de 23 millions ! – occasionnée par le nivellement des remparts. C'est la « carte forcée » que ce démantèlement, nous disait l'autre jour l'un de nos honorables conseillers municipaux⁸⁰⁹.

L'attitude des autorités militaire n'empêcha pas, en février 1899, le *Stadtbaurat* Wahn de proposer au Conseil municipal un nouveau projet de *Bebauungsplan* de la future extension après avoir obtenu les conseils de l'expert de Cologne, Josef Stübben⁸¹⁰. (fig. 131) En effet, en janvier 1899, le journal *Lothringer Bürger-Zeitung* faisait état d'une délibération du conseil municipal du 22 décembre 1898⁸¹¹. Une commission spéciale du Conseil municipal avait décidé, lors de cette séance, d'inviter des « intéressés » pour expertiser le projet de l'emplacement de la gare de marchandises. Le débat s'élargit aux différentes infrastructures ferroviaires autour de Metz, aux autres gares, notamment celle de Devant-Les-Ponts. Une expertise fut-elle demandée à des personnes faisant autorité ? Josef Stübben apparaît ponctuellement dans les fonds d'archives, Carl Otto Gleim, ingénieur de Hambourg avait été consulté pendant la même période. D'autres personnes furent-elles contactées ? Fallait-il placer la gare dans la ville, comme c'était le cas à Strasbourg, la faire traversante, comme à Berlin, ou bien en contournement, comme à Francfort ?

⁸⁰⁷ Archives de Metz, 1O/c 62 : *Lothringer Bürger-Zeitung* du 10.2.1899.

⁸⁰⁸ Archives de Metz, 1O/c 62 : protocole de l'échange, 18 mars 1899.

⁸⁰⁹ Archives de Metz, 1O/c 62, *Le Messin*, 5 mai 1899, « ouvrages militaires – on nous écrit de Metz au Journal de Colmar. »

⁸¹⁰ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1013, projet de Wahn, février 1899.

⁸¹¹ Archives de Metz, 1O/c 62, *Lothringer Bürger-Zeitung* du 25.1.1899.

Le projet proposé par Conrad Wahn en février 1899 semblait bien plus ambitieux que celui réalisé un an plus tôt. En effet sa proposition recouvre largement les communes de Sablon et Montigny jusqu'au jardin botanique. Pour ce projet, la gare et les infrastructures sont déportées entièrement à l'est, dans la vallée de la Seille, laissant la place libre pour les aménagements urbains de l'extension. Ce plan d'aménagement semble s'organiser en deux parties distinctes. Le canal de la Moselle, qui reliait initialement le port à la Moselle était, pour cette proposition, conservé et marquait une limite entre les deux secteurs. Le port, quant à lui, semblait avoir disparu de cette esquisse. Le premier secteur, au nord du canal et de la gare s'organisait de façon parallèle par rapport à l'ancienne ville de Metz et se détachait du reste du projet de l'extension par le glacis conservé et transformé en promenade. Quelques interventions dans le tissu ancien de Metz étaient également planifiées, puisque l'architecte, afin de mieux lier l'extension à la ville existante, proposait quatre élargissements de voies dans cette dernière. La seconde partie du projet d'extension, plus grande, s'étendait au sud du canal jusqu'aux communes de Montigny et Sablon. Un axe nord-sud, monumental et central organisait cette partie de l'extension. Celui-ci était ponctué de places monumentales destinées à accueillir des édifices publics. Même si la hiérarchie des voies semblait encore peu lisible, l'esquisse présentait clairement une orientation nord-sud et plusieurs voies est-ouest, dont certaines dessinées en promenades. Ces promenades courbes et les axes diagonaux qui parcouraient le territoire de l'extension adoucissaient le dessin orthogonal du plan. La taille des îlots était homogène, allant d'une surface identique à celle des îlots du centre de Metz à de très grands îlots, deux à quatre fois plus grands au sud de l'extension.

Aucun document d'archive indique que ce plan fut soumis à Josef Stübben ou à un autre expert. Cependant, Josef Stübben semblait être intervenu dans le projet d'extension de la ville entre 1898 et le printemps 1899. A la fin de l'année 1898, l'architecte municipal demanda une expertise de son plan à Stübben, afin de pouvoir mieux argumenter sa position face aux militaires⁸¹². Dans une lettre du 20 janvier 1899, Josef Stübben écrivit au maire de Metz qu'il comptait « étudier prochainement les plans envoyés » concernant l'emplacement de la gare⁸¹³. Les recherches aux archives de Metz ne révèlent cependant aucun texte de l'expert. Pourtant Rolf Wittenbrock et Oliver Karnau citent tous deux une intervention de Stübben à Metz. Le premier en faisant référence à un courrier du *Bezirkspräsident* au *Kaiserlichen Ministerium* de

⁸¹² Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 414-415.

⁸¹³ Archives de Metz 1O/c 62, lettre du 20 janvier 1899 de Josef Stübben au maire de Metz.

1898 indiquant que Stübben fut nommé expert⁸¹⁴. Oliver Karnau quant à lui indique bien une expertise de Stübben concernant le plan d'extension en 1898 mais souligne que ce texte n'est pas connu et ne semble pas être présent aux archives municipales⁸¹⁵. Un échange de courrier conservé aux archives municipales révèle que Stübben se rendit sur place le 14 mars 1899 pour une visite de la ville avant de se rendre à Sarreguemines le lendemain en s'excusant de ne pas participer à la conférence-réunion concernant les trois variantes possibles de l'emplacement de la gare qui se déroula le 18 mars⁸¹⁶.

Tandis que les militaires restaient sur leur position contre l'incorporation des communes au sud de la ville, la municipalité, voyant de nombreux avantages à cette fusion, engagea dès 1898 des réflexions quant à l'aménagement de ce territoire. À la fin de l'année 1898, le Conseil municipal prit la décision de faire appel à des experts extérieurs, afin d'appuyer ses arguments face aux autorités militaires. C'était sans compter la position militaire, qui suite à la prise de position de l'Empereur en février 1898 annonçant le dérasement de la fortification au sud, voyait dans cette décision une opportunité de faire de Metz une plaque tournante dans le domaine du transport de marchandises et d'hommes de troupes. Ainsi dès avril 1898, la ville de Metz se trouva face à un interlocuteur supplémentaire : les chemins de fer.

c) L'impasse des négociations pour l'emplacement des gares de voyageurs et de marchandises

Dès la fin de l'année 1898, la rumeur courait dans la presse messine que l'administration ferroviaire planifiait le réaménagement de ses lignes autour de Metz et la construction d'une nouvelle gare. En novembre 1898, les autorités des chemins de fer à Berlin firent savoir à la ville qu'elles avaient décidé de faire de la gare terminus, celle de Jacobsthal, place du Roi-George, située au sud des fortifications à côté du port, une gare de passage et d'ajouter une gare de marchandises au sud-ouest de cette dernière. (planche 6) Cette première proposition

⁸¹⁴ Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1991, p. 12 note 52.

⁸¹⁵ « Stübbens Gutachten ist nicht bekannt ; im Metzger Stadtarchiv findet sich keine Spur mehr davon. Immerhin kann festgestellt werden, dass sich Wahns Bebauungsplan eng an die städtebauliche Prinzipien Stübbens anlehnte. », in : Oliver KARNAU, *op. cit.*, 1996, p. 414.

⁸¹⁶ Archives de Metz, 1 O/c 63 : Versammlung in Angelegenheit der Stadterweiterung, 18 mars 1899. Et 1O/c 62, lettre du 14 mars 1899 de Josef Stübben au maire de Metz.

des autorités des chemins de fer consistait à conserver le port et le canal. Cette option ne laissait qu'une mince liaison entre la vieille et la nouvelle ville. Le territoire mis à disposition par les militaires était ainsi largement empiété par les infrastructures ferroviaires dont les nouvelles lignes projetées allaient couper de part en part l'extension de la ville. Face à ce projet inacceptable, les édiles de la ville s'adressèrent en janvier 1899 à l'Empereur pour solliciter son intervention auprès des chemins de fer, et celui-ci demanda à l'administration des chemins de fer de prendre plus en compte les intérêts vitaux de la ville⁸¹⁷.

L'architecte municipal, Conrad Wahn proposa alors à la municipalité un nouveau projet entre février et avril 1899, qui plaçait les gares de voyageurs et de marchandises à l'est du périmètre de l'extension en deux gares distinctes⁸¹⁸. (planche 6) Ce projet fut refusé par les autorités ferroviaires à Strasbourg, auxquelles avait échoué la gestion de ce dossier. Il proposa donc une variante faisant glisser le complexe des deux gares plus au sud. Celle-ci fut refusée. La presse restait cependant assez dubitative quant aux diverses propositions soumises :

[...] du reste, bon nombre de grandes gares récemment construites – celle de Francfort entre autres – sont des stations-terminus et on ne voit pas pourquoi celle de Metz ne serait pas maintenue comme telle. Seulement on ne devrait pas négliger alors de soumettre notre gare modèle, dont l'installation est aussi peu pratique que possible, à une transformation radicale⁸¹⁹.

Le 24 avril 1899 la municipalité proposa un nouveau projet en déplaçant la gare vers le sud et en conservant la gare de voyageurs et de marchandises sur le même site⁸²⁰. Cette deuxième proposition municipale fut de nouveau repoussée par la direction générale de la *Reichseisenbahn* à Strasbourg au motif que la proposition souffrait d'un manque d'expertise technique (*mangelnde Sachkenntnis*)⁸²¹. (planche 6 et 7)

⁸¹⁷ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 27 avril 1898, p. 178, « die Lebensinteressen der Stadt schwer gefährdende Projekt ».

⁸¹⁸ Aucun plan dans les différents fonds d'archives municipaux et départementaux ne présente cette proposition. On peut s'orienter vers le plan en annexe de Wahn, daté de 1898 par l'auteur et présentant le projet de l'extension de Metz pour relier les communes sud à Metz. Sur ce plan se trouvent des tracés au crayon bleu un peu plus à l'est de la gare existante alors. Rien n'indique l'emplacement exact de la gare de marchandise.

⁸¹⁹ Archives de Metz, 10/c 62, *Gazette de Lorraine*, 12.3.1899.

⁸²⁰ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 24 avril, 1899, proposition du maire, p. 177.

⁸²¹ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 23 juin, 1899, lecture en séance d'une lettre du 14 juin 1899 de la Direction générale des chemins de fer de Strasbourg, p. 268.



1e projet

novembre 1898

initiateur: *Reichsbahn*

emplacement: transformation de la gare actuelle en gare en cul-de-sac en gare de passage. Ligne vers le nord prévue à l'est de Metz.

gare de marchandises/ voyageurs: gare de marchandises éloignée au sud-ouest (emplacement exact non connu)

suite réservée au projet: refusé par la ville, recours de la ville à l'Empereur



2e projet

février-avril 1899

initiateur: ville de Metz (Conrad Wahn)

emplacement: la nouvelle gare est déplacée à l'est (emplacement exact non connu)

gare de marchandises/ voyageurs: gare de marchandises séparée (emplacement non précisé)

suite réservée au projet: refusé par la *Reichsbahn* (Direction générale à Strasbourg)



3e projet

24 avril 1899

initiateur: ville de Metz

emplacement: nouveau complexe déplacé au sud sur la ligne existante

gare de marchandises/ voyageurs: gares de marchandises et de voyageurs réunies

suite réservée au projet: refusé par la *Reichsbahn*



4e projet

27 avril 1899 (Conseil municipal)

initiateur: *Reichsbahn*

emplacement: nouveau projet de gare passante à l'emplacement du port

port: comblement du port et déplacement à Montigny

gare de marchandises/ voyageurs: -

suite réservée au projet: retravaillé par la ville



5e projet

10 avril 1900 (Conseil municipal)

initiateur: Gleim/Wahn

emplacement: projet de gare passante à l'emplacement du port, séparation des gares de voyageurs et de marchandises

port: comblement du port et déplacement à Montigny

gare de marchandises/ voyageurs: gare de marchandises implantée au sud-est de la vallée de la Seille

suite réservée au projet: la *Reichsbahn* de Berlin transmet le dossier à la *Reichsbahn* de Strasbourg, un *Kaiserlicher Erlass* du 21 avril 1901 entérine l'implantation de la gare

L'administration des chemins de fer révisait également sa proposition de 1898 et proposa fin avril 1899 un projet laissant plus de place pour la nouvelle ville à l'ouest, mais incluant un comblement du port et son déplacement à Montigny. Pour les édiles municipaux qui prévoyaient d'en faire un quartier résidentiel cette option était inenvisageable. À partir de ce moment, la question de l'emplacement de la gare fut étroitement liée à celle de l'avenir du port de la Moselle. L'affaire traîna jusqu'à la fin de l'automne 1899. (planche 6 et 7)

Le maire Kramer était bien conscient du danger que représentait un nouveau refus de la part de la municipalité et d'un enlisement des négociations. De plus, le Conseil municipal prit l'initiative d'informer les autorités du *Reich* de la position de la population messine dont il était le représentant. Le Conseil municipal ne voyait aucun intérêt à un déplacement de la gare et n'était pas prêt à appuyer d'une quelconque manière les projets des chemins de fer⁸²². Le maire, juridiquement porte-parole du conseil municipal se retrouvait en porte-à-faux⁸²³.

Tandis qu'à Metz, le maire et le Conseil municipal faisaient tout ce qui était en leur pouvoir pour retarder la décision et le début des travaux pour la nouvelle gare, les autorités à Berlin étaient fermement décidées à faire avancer la procédure ; cela faisait presque deux ans que l'Empereur avait donné son consentement pour le dérasement des remparts et rien n'avait bougé en matière d'extension de la ville. Durant l'été 1899, la situation entre la municipalité et les autorités de la *Reichseisenbahn* se figeaient, chacun restant sur ses positions quant à l'avenir du port. La ville cherchait cependant, en dehors de ce contexte politique tendu, une solution pour apaiser la situation et trouver un compromis. Au cours des mois, l'idée de déplacer le port pour faire place à la nouvelle gare semblait progressivement être acceptée par la population messine, notamment à cause de la prise de position plus affirmée du *Bezirkspräsident* von Hammerstein en juillet 1899⁸²⁴. Mais tandis que la ville plaidait pour une situation du nouveau port au nord, les autorités des chemins de fer restèrent sur leur proposition initiale, celle de le déplacer à Montigny. Les négociations étaient bloquées.

Peu de temps après l'échec des négociations de novembre 1899, les autorités des chemins de fer décidèrent de mener à bien leur premier projet rédigé en avril 1898 dans le cas où la municipalité refusait de payer sa contribution au déménagement du port. La menace des

⁸²² Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 23 juin 1899, p. 269.

⁸²³ Stefanie WOITE, *op. cit.*, 1991, p. 167.

⁸²⁴ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1013, lettre du maire Kramer au *Statthalter* Hohenlohe du 30 juillet 1899.

autorités ferroviaire de réserver simultanément auprès des autorités militaires le terrain pour une exécution ultérieure du deuxième plan était choquante aux yeux des édiles messins. Celui-ci consistait à « transférer la grande gare devant la porte Saint-Thiébault, la gare de marchandises sur l'emplacement du port actuel et d'établir le port entre le canal de la Moselle et le bras mort de la rivière, en face du Sacré-Cœur à Montigny⁸²⁵. » En outre, l'exécution dépendait de la volonté de la ville de rembourser à l'administration des chemins de fer les coûts liés à l'exécution du premier projet, le réaménagement de la gare existante⁸²⁶. Il est difficile aujourd'hui de savoir à quel point cette menace était prise au sérieux. Ce qui est sûr c'est qu'une pareille décision aurait réduit à néant le projet d'extension de la ville. Le Conseil municipal en était conscient et il vota le 6 février 1900 le financement du déplacement du port⁸²⁷.

d) L'intervention de Carl Otto Gleim, ingénieur ferroviaire, pour débloquer les négociations

Afin de se sortir de cette impasse, Conrad Wahn fit appel à un expert extérieur pour trouver une solution technique qui pouvait réengager le dialogue et se tourna vers l'ingénieur ferroviaire Carl Otto Gleim⁸²⁸ de Hambourg en novembre 1899⁸²⁹ suite aux vives réactions de la population et du conseil municipal.

Né à New-York en 1843 de parents allemands, Gleim avait fait des études universitaires à la *Technische Hochschule* de Karlsruhe, et œuvré à partir de 1868 à la construction de la première *Elbbrücke*, le pont ferroviaire sur l'Elbe entre Hambourg et Harburg. Après un voyage d'études aux États-Unis en 1872 et 1873, il avait travaillé auprès de la société des chemins de fer de Cologne, avant de prendre un poste de dirigeant en 1882 pour la

⁸²⁵ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 6 février 1900, « Bahnhofsanlage ansäblich der Stadterweiterung/ établissement de la gare lors de l'élargissement de la ville ».

⁸²⁶ Stefanie WOITE, *op. cit.*, 1991, p. 168.

⁸²⁷ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 6 février 1900, « Bahnhofsanlage ansäblich der Stadterweiterung/ établissement de la gare lors de l'élargissement de la ville ».

⁸²⁸ Carl Otto GLEIM (New York 1843 – Hambourg 1920), ingénieur ferroviaire. Voir la biographie de Carl-Boie SALCHOW, « Gleim, Otto » in: *Neue Deutsche Biographie* 6, 1964, p. 450 et suivantes.

Consulté le 18 octobre 2018 : <https://www.deutsche-biographie.de/pnd128328029.html#ndbcontent>

⁸²⁹ Archives de Metz, 10/c 65, plusieurs échanges postaux entre le 6 et le 11 novembre 1899 entre le maire de Metz et l'ingénieur Gleim.

construction de la nouvelle et deuxième *Elbbrücke* à Hambourg. La *Schweizerische Bauzeitung* le citait comme une autorité technique dans le domaine des gares en Europe⁸³⁰.

Il intervint comme expert dans le domaine des gares et des ports dans de nombreuses villes allemandes et européennes et était régulièrement contacté par les municipalités allemandes comme expert pour l'extension des villes et les aménagements ferroviaires comme ce fut le cas à Göttingen, Brunswick, Darmstadt, Karlsruhe, Osnabrück, Mulhouse, etc. Parmi ses travaux on peut aussi citer le port de Lübeck, il fut également consulté dans le cadre de l'aménagement des gares de Bâle, Bern (1915) et Zurich (avec Cauer, Moser et Petersen en 1918-1919) pour la gare centrale ainsi que la *Zürichseebahn* en 1897 en Suisse. Il remporta le premier prix pour le réaménagement des réseaux ferroviaires de la gare de Stockholm en 1899. La ville de Hambourg lui doit aujourd'hui en grande partie son réseau de métro et de tramway. Gleim était également connu comme représentant national et international du *Deutscher Ingenieur-Verein*. Il s'investissait par ailleurs dans plusieurs associations ferroviaires, dans le comité directeur de la *Bergedorf-Geesthachter, Vierländer Eisenbahn* ou encore *Billwärder Industriebahn* à Hambourg. Son activité d'expert et ses travaux couronnés de succès dans le domaine des infrastructures ferroviaires avaient montré le savoir-faire allemand et ébranlé les certitudes quant à la supériorité inconditionnelle de la technologie ferroviaire anglaise, ce qui lui valut notamment le titre de *Doktor-Ingenieur h. c.* de la *Technische Hochschule* de Dresde⁸³¹. Il décéda à Hambourg le 2 novembre 1920.

Les archives ne laissent pas apparaître comment et sous quelle forme la ville entra en contact avec Carl Otto Gleim. La première lettre de l'expert, datée du 6 novembre 1899 semblait être une réponse au maire⁸³². Ce dernier l'avait-il contacté personnellement ou était-ce une réponse au supérieur hiérarchique suite à une demande du *Stadtbaurat Wahn* ? Ou bien Carl Otto Gleim avait-il été recommandé par Josef Stübben, contacté par la municipalité entre janvier et mars de la même année ? On sait que Gleim était à Cologne à la direction des chemins de fer entre 1873 et 1882 lorsque Stübben planifiait l'extension de cette ville. On peut supposer qu'ils avaient noué des relations professionnelles à cette occasion.

⁸³⁰ HILGARD, « Nekrologie, C.O. Gleim », in : *Schweizerische Bauzeitung*, 1920, Band 76, N. 20, p. 233-234.

⁸³¹ *Ibid.*, p. 234.

⁸³² Archives de Metz, 10/c 65, lettre du 6 novembre 1899 de l'ingénieur Gleim au maire de Metz, en réponse à un télégramme.

Pourtant le 8 novembre 1899, soit deux jours après le courrier de l'ingénieur Gleim, le maire lui envoya un télégramme, qui soulignait l'urgence de son message, pour l'informer qu'il n'avait plus besoin de ses services étant donné qu'un accord avait été trouvé entretemps avec les autorités des chemins de fer⁸³³. Ce qui n'empêcha pas l'ingénieur de pointer certains aspects à ne pas occulter par la municipalité en soulevant le sujet délicat de la gare de voyageurs et de son aménagement.

En ce qui concerne le changement de système de conception de la gare de voyageurs que j'ai suggéré, je me permets de rappeler que cette question ne saurait être considérée comme prématurée, car il ne s'agit pas simplement d'une modification du bâtiment d'accueil, qui pourrait intervenir après la fixation du tracé des lignes, et qui est susceptible d'être remis en question, ainsi que d'autres éléments pouvant être impactés comme l'emplacement du hangar des colis express⁸³⁴.

En janvier 1900, Gleim écrivit à nouveau au maire de Metz une longue lettre faisant référence à son intervention à Strasbourg auprès du *Regierungsrath* Rode en faveur du projet pour l'aménagement de la gare le plus favorable à la ville. Toutes les propositions municipales concernant le transfert de la gare et du port étaient jusqu'alors rejetées par l'administration ferroviaire. Il se présenta auprès de l'administration du *Reichsland* comme commissionné par la ville de Metz afin de trouver un compromis qui convint aux deux parties, la ville et les chemins de fer. Malgré un refus d'abord catégorique du *Regierungsrath* Rode, Gleim réussit toutefois, en lui présentant le modèle de la gare de voyageurs de Cologne et celui de son projet pour Mulhouse, à éveiller son intérêt. Il conseilla néanmoins, en conclusion de son courrier, de prévoir la fourniture de plans et d'informations plus précises concernant les aspects financiers en vue de poursuivre les négociations⁸³⁵. L'architecte municipal Wahn,

⁸³³ Archives de Metz, 10/c 65, télégramme du maire Kramer à l'ingénieur Gleim de Hambourg. « Herrn Ingenieur Gleim Hamburg. Durch Annahme unserer Vorschläge Seinten Reichseisenbahverwaltung Gutachten vorläufig nicht mehr nöthig. Bitte daher sich vorläufig nicht weiter zu bemühen. Bürgermeister »

⁸³⁴ « Was von mir angeregte Veränderung des Systems für die Gestaltung des Personenbahnhofes betrifft, gestatte ich mir zu erwiedern, das die Aufwerfung dieser Frage kaum als verfrüht zu betrachten sein dürfte, da es sich nicht etwa um eine blosse Veränderung des Empfangsgebäudes handelt, welche nach Feststellung des Geleiseplanes noch eingeführt werden könnte, vielmehr die Ausbildung des Geleiseplanes selbst in Frage kommt, auch andere Dinge, wie die Lage des Eilgutschuppens, dadurch berührt werden. », Archives de Metz, 10/c 65, lettre de Gleim au maire de Metz du 20 novembre 1899.

⁸³⁵ Archives de Metz, 10/c 65, lettre du 20 janvier 1900 de l'ingénieur Gleim au maire de Metz. « Zur Förderung der Angelegenheit – sei es durch weitere Verhandlungen in Strassburg oder in Berlin, sei es durch die Abgeordneten im Reichstage, - scheint mir die Aufstellung von Projektskizzen mit präciser

grâce aux conseils de l'expert de Hambourg, élaborer une nouvelle variante, s'ajoutant aux projets déjà sur la table des négociations⁸³⁶. Celle-ci s'appuyait sur le deuxième projet des autorités ferroviaires mais proposait de dissocier la gare des voyageurs de celle des marchandises. La gare de marchandises devait être placée au sud-est, dans la vallée de la Seille, afin d'éviter un grand complexe bâti au nord de la *Neustadt* et ainsi couper la liaison avec la vieille ville. Le *Stadtbaurat* Wahn expliqua son projet et fit un résumé des différentes étapes que connut jusqu'alors l'extension de la ville lors d'une conférence au *Polytechnischer Verein* à Metz retranscrit dans la *Lothringer Zeitung* du 23 avril 1901⁸³⁷. (planche 6 et 7)

L'architecte municipal présenta son projet aux autorités à Berlin qui virent d'un bon œil cette proposition et demandèrent à l'administration des chemins de fer à Metz d'étudier cette nouvelle esquisse⁸³⁸. Les autorités des chemins de fer se montrèrent, pour la première fois, intéressées par la proposition municipale portée par Wahn et Gleim, toutefois elles craignaient fortement des débordements spéculatifs de la part de la population comme cela avait été le cas à Cologne et à Deutz. La publication dans la presse locale des différents projets, bien qu'il n'y eut aucun concours, plaça le projet de Gleim et Wahn dans la discussion publique⁸³⁹. Ce revirement de situation de la part des autorités des chemins de fer ne manqua pas d'étonner. Stefanie Woite l'attribua à sa grande qualité technique⁸⁴⁰.

Dans un petit fascicule de 8 pages, Jules Buch, dont l'identité n'est pas précisée, publia un contre-projet intitulé « Opposition contre les projets de l'administration des chemins de fer et de M. Gleim, ingénieur, par Jules Buch », accompagné d'un plan⁸⁴¹. La qualité de l'auteur ainsi que la prise en considération de sa publication par la ville n'est pas connue. Cependant

Angabe der von der Stadt zur Verfügung zu stellenden und der dagegen aus dem fiscalischen Gelände einzutauschen Flächen u.s.w. unentbehrlich, und stelle ich meine Mitwirkung hierbei ganz ergebenst zur Verfügung. »

⁸³⁶ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 26 avril 1900.

⁸³⁷ Archives de Metz, IO/c 64, « Polytechnischer Verein zu Metz », in : *Lothringer Zeitung*, 23 avril 1901.

⁸³⁸ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 8 mai 1900, « Acquisition du terrain du fisc militaire nécessaire à l'agrandissement de la Ville, et frais de l'agrandissement de la Ville », compte rendu de l'architecte municipal Wahn.

⁸³⁹ Notamment la *Metzer Zeitung* et la *Lothringer Zeitung* s'emparèrent du sujet, voir Stefanie WOITE, *op.cit.*, 1991, p. 170.

⁸⁴⁰ Stefanie WOITE, *op.cit.*, 1991, p. 170.

⁸⁴¹ Jules BUCH, *Enquête concernant la transformation des lignes et de la gare de chemin de fer à Metz. Opposition contre les projets de l'Administration des Chemins de Fer et de M. Gleim, ingénieur*, Metz : Lothringische Buchdruckerei, 1900, 8 p.

ce petit fascicule avait le mérite de présenter de façon synthétique une partie des propositions qui furent tour à tour débattues et rejetées par chacune des parties. (fig. 136)

Jusqu'à l'été 1900, la gare de marchandises était restée en arrière-plan des projets qui se concentraient sur la gare de voyageurs et les prescriptions militaires à son sujet. La proposition élaborée par Gleim apportait des réponses à la fois d'un point de vue technique pour le système ferroviaire et d'ordre financier qui pouvait convenir à toutes les parties. Cependant, la population de Metz formula une lettre de mécontentement signée par près de 4 000 personnes⁸⁴². Ils demandaient le positionnement de la gare de marchandises comme l'ingénieur Gleim le proposait. Ils voyaient la nécessité d'une gare de passage mais étaient persuadés qu'il fallait dissocier la gare des voyageurs de celle des marchandises et accusaient les autorités des chemins de fer de choisir le projet « de confort » sans égards aux intérêts de la ville. Ces opinions, portés par des membres du Conseil municipal retardèrent de nouveau les négociations pour l'extension de la ville. Lassé des retardements répétitifs, l'Empereur chargea les autorités militaires à résoudre enfin les conflits. Le 14 décembre 1900, deux conférences furent organisées en vue de régler définitivement la question de l'emplacement de la gare, et de lever les blocages dans les négociations. Le matin du 14 décembre lors d'une pré-réunion à laquelle les représentants de la ville ne furent pas invités, les décisions importantes furent prises. Étaient présents lors de la réunion plénière l'après-midi, sous la direction du général d'artillerie et gouverneur militaire Von Froben : des représentants du ministère de la guerre, du ministère des finances du *Reich*, de l'administration des chemins de fer, de l'administration de la poste, du ministère du *Reichsland* d'Alsace-Lorraine, du commandement militaire de la ville, et de l'administration de la ville de Metz⁸⁴³. Lors de la conférence de l'après-midi, le maire de Metz accepta le projet proposé. Toutefois le représentant du Conseil municipal Heurich pointa la charge financière que devra porter la ville et refusa catégoriquement la décision prise et remettait même le projet d'extension en question. « L'extension de la ville et l'ensemble des constructions ferroviaires sont d'abord

⁸⁴² Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 21 août 1900, « Motion de M. Heister, concernant l'avis du Conseil municipal relativement au projet de l'Administration des chemins de fer de l'Empire au sujet de l'élargissement de la nouvelle gare et ses lignes d'accès, projet soumis actuellement à l'enquête publique. »

⁸⁴³ Archives de Metz, 10/c 68, Protokoll über die am 14. Dezember 1900 im Stadthause zu Metz abgehaltene Konferenz über die Stadterweiterung und die neuen Bahnanlagen.

dans l'intérêt militaire, dans un deuxième temps dans celui de la technique ferroviaire, enfin dans celui de la ville⁸⁴⁴. » (fig. 137)

Il n'arriva cependant pas à empêcher la décision sur le projet et l'endettement considérable de la ville. Le *Bezirkspräsident* von Hammerstein somma les représentants de la ville de se montrer conciliants, du fait que cette dernière avait plusieurs fois bénéficié du soutien de l'Empereur et que l'impatience à Berlin avait atteint son comble, non sans menacer la municipalité de futures et importantes dépenses si elle ne pliait pas⁸⁴⁵. Fin décembre la ville donna son accord avec les contraintes imposées par les autorités militaires et des chemins de fer et en janvier 1901, l'accord définitif entre le représentant des affaires budgétaires militaires (*Militärfiskus des Deutschen Reiches*) et la ville fut entériné.

Les 7, 8 et 9 janvier 1901, eut lieu une seconde conférence qui réunit le *Militärfiskus* et la ville, concernant la réalisation de l'extension de la ville à Metz de nouveau sous la direction du général d'artillerie et gouverneur von Froben. Étaient représentés : le ministère de la guerre, le 16e corps d'armée, cantonné à Metz, la présidence de Lorraine, la ville de Metz et son service d'architecture⁸⁴⁶. Là aussi, l'administration municipale ne fut pas invitée à participer à la pré-réunion du matin. Quatre personnes représentaient la ville. Toutefois, après l'expérience de la conférence de décembre, des conseillers municipaux ne furent pas invités. Le dernier pas des négociations fut franchi lorsque l'Empereur signa le décret du 21 avril 1901 fixant définitivement les emplacements de la nouvelle gare de voyageurs et celle de marchandises. Jusqu'au mois d'août 1901 le contrat fut débattu au Conseil municipal avant d'être accepté par ce dernier⁸⁴⁷. La ville acheta 64 hectares de terrain militaire pour 1,2 million de marks, auquel s'ajoute 0,8 million pour les bâtiments militaires. (fig. 140 et 141)

⁸⁴⁴ Archives de Metz, 10/c 68, Protokoll über die am 14. Dezember 1900 im Stadthause zu Metz abgehaltene Konferenz über die Stadterweiterung und die neuen Bahnanlagen. « Die Stadterweiterung und die gesammten Bahnbauten liegen in erster Linie in militärischem, in zweiter in eisenbahntechnischem Interesse, erst in dritter in demjenigen der Stadt. »

⁸⁴⁵ Lettre du *Bezirkspräsident* von Hammerstein au maire Kramer du 23 décembre 1900, fonds Hammerstein-Loxten de ses activités en Alsace-Lorraine, Bundesarchiv Koblenz, cité par Stefanie WOITE, *op. cit.*, 1991, p. 174.

⁸⁴⁶ Archives de Metz 10/c 69, Protokoll über die 1. (und) 2. Konferenz über den Verträge mit der Stadt zu Grunde zu legenden Entwurf. Un compte rendu par demi-journée de débat est rédigé.

⁸⁴⁷ Archives de Metz, débats du Conseil municipal du 24 août 1901.

La ville fut chargée de l'élaboration du plan d'urbanisme. Chaque modification devait cependant faire l'objet d'une approbation par les autorités militaires (§19)⁸⁴⁸.

Les négociations longues et fastidieuses avec l'administration ferroviaire (*Reichseisenbahn*), les militaires et le *Bezirksministerium* finissent par aboutir le 27 août 1901 à un contrat de vente de 64 ha de terrains militaires à la ville⁸⁴⁹. Bien que les compétences en matière de planification urbaine et les conditions juridiques de ce type d'opération aient manquées totalement à la ville, elle pensait qu'une conclusion rapide du processus de planification pouvait lui donner un avantage dans la négociation avec les autres administrations. Cette politique du fait accompli ne récolta pas les résultats escomptés. L'architecte municipal dessina de nombreux plans de détails, notamment autour de la gare et sur la liaison entre la nouvelle et l'ancienne ville afin de compléter et de préciser son *Bebauungsplan*. Après toutes ces négociations à l'échelle municipale et nationale, il fallut attendre près de deux ans encore pour que les premiers terrains puissent être vendus. En effet, la mise en place d'une nouvelle *Bauordnung* n'avait pas aboutie en 1895 et la ville ne disposait toujours pas d'un outil réglementaire nécessaire pour gérer l'urbanisation de ce nouveau secteur.

En même temps, le projet de la construction de la nouvelle gare et l'aménagement des lignes de chemin de fer étaient présentés à la mairie et le concours fut ouvert en décembre 1901 par les autorités ferroviaires et remporté par l'architecte berlinois Jürgen Kröger, qui construisit plus tard l'hôtel des postes de Metz.

⁸⁴⁸ Archives de Metz 10/c 68, Grundzüge des Vertrages zwischen dem Militärfiskus des Deutschen Reiches und der Stadt Metz über den Erwerb des Stadterweiterungs-Geländes, § 19 : « Der Bebauungsplan wird in seinen Einzelheiten von der Stadt nach dem beiliegenden Entwurf aufgestellt und zur Abweichung des Planes bedarf des Einverständnisses der Heeresverwaltung. »

⁸⁴⁹ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1013, Vertrag zwischen dem Reichs-(Militär-)fiskus und der Stadt Metz, 27 août 1901.

3) La mise en place du plan d'extension de Metz et son évolution

a) *L'urgence de l'adoption d'une Bauordnung pour lancer les travaux de l'extension (1903)*

Le dossier de la nouvelle *Bauordnung* fut remis sur la table par l'architecte municipal, le *Stadtbaurat* Wahn, en juin 1900.

*Lors de l'examen des demandes de permis de construire en cours, l'absence d'un code du bâtiment se fait ressentir de jour en jour de façon plus tangible, car il n'existe pas de normes fixes en matière de réglementation de la construction pouvant servir de référence pour les projets de nouveaux bâtiments ou de rénovations dont le nombre est sans cesse croissant*⁸⁵⁰.

Il fallait en effet réagir rapidement. La municipalité demanda donc l'extension des lois sur la restriction de bâtir de Strasbourg de 1879 et 1892 à Metz⁸⁵¹. L'Empereur donna son accord en signant le décret de l'application à Metz le 20 août 1900⁸⁵². Cependant il manquait toujours « les règlements de construction détaillés nécessaires à la planification urbaine et à la garantie de la sécurité et de la santé publique, qui, selon le président de district, devraient être publiés impérativement avant le début des travaux de construction dans la zone d'extension urbaine⁸⁵³. »

Les dossiers concernant les débats autour de la *Bauordnung* dans les années 1901-1903 semblent avoir disparus et la genèse de ce texte ne peut être reconstituée que de façon

⁸⁵⁰ « Bei der Prüfung der laufenden Baugesuche macht sich das Fehlen einer Bauordnung mit jedem Tag fühlbarer, da für die immer zahlreicher werdenden Neu- bzw. Umbauten keine festen Normen in baupolizeilicher Beziehung bestehen, welche bei der Projektierung als Grundlage dienen können. », Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1019/17, lettre de *Stadtbaurat* Wahn au maire de Metz, 1^{er} juin 1900, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 208.

⁸⁵¹ Archives de Metz, débats du Conseil municipal, 5 juillet 1900 : « Loi concernant les restrictions à apporter à la liberté de construire dans les nouveaux quartiers de Metz. Rapport des commissions réunies des finances et des bâtiments. »

⁸⁵² Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016/17, cité par Rolf Wittenbrock, *op. cit.*, 1989, p. 209.

⁸⁵³ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016/17, lettre du *Bezirkspräsident* au maire de Metz du 29 janvier 1902.

fragmentaire⁸⁵⁴. Toujours est-il que le *Bezirkspräsident* fit en 1902 pression auprès de la municipalité pour finaliser ce projet de rédaction. Il souhaitait en effet intégrer les localités périphériques qui formaient alors les faubourgs de Metz et de ce fait une adaptation des réglementations de construction⁸⁵⁵ s'imposait. Les communes limitrophes à Metz, Montigny, Sablon et Plantières-Queuleu présentèrent quant à elles, au courant de l'année 1902 leur propre *Bauordnung* au *Bezirkspräsident*⁸⁵⁶. Sur sa demande, un texte identique fut établi pour les trois municipalités avec un organe de contrôle commun et juste avant la promulgation du texte, les trois municipalités décidèrent d'adopter le projet de la version de Metz. Ce texte fut publié le 15 septembre 1902. Metz le soumit le 7 janvier 1903 au *Bezirkspräsident* et fut promulgué le 1^e février 1903. Ainsi les villes-faubourgs adoptèrent la réglementation avant la municipalité de Metz ; le texte pour les villes de Montigny, Sablon et Plantières-Queuleu fut publié dans la *Lothringer Zeitung* le 19 septembre 1902. En réaction à cette adoption anticipée le maire soutint lors du conseil municipal :

*[...] que le règlement de la construction de la ville de Metz est élaboré depuis longtemps et qu'il sera bientôt soumis au conseil municipal pour examen. Montigny, Sablon et Queuleu avaient littéralement copié et déjà mis en application le code de la construction rédigé par Metz, ce qui pouvait toutefois donner l'impression que Metz avait été dépassé par sa banlieue*⁸⁵⁷.

Contrairement à la proposition de *Bauordnung* de 1895, cette nouvelle version ne suscita plus de réaction violente quant aux taxes sur la construction, ni de la part des élus au Conseil municipal, ni de la part de la presse locale. Un mois après l'adoption de Metz de sa nouvelle *Bauordnung* les premiers terrains de l'extension furent vendus.

⁸⁵⁴ Ce point a également été soulevé par Rolf WITTENBROCK, dans ses études sur la *Bauordnung* de Metz, voir Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 209.

⁸⁵⁵ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016/17, lettres du *Bezirkspräsident* au maire de Metz du 29 janvier, 5 octobre et 12 décembre 1902.

⁸⁵⁶ Archives départementales de la Moselle, 10 AL 1016/17, lettre du *Kreisdirektor* au *Bezirkspräsident* du 6 janvier 1902 concernant les *Bauordnung* de Sablon et Montigny. Le 18 mars 1902, le maire de Plantières-Queuleu soumit également sa proposition de *Bauordnung*.

⁸⁵⁷ « [...], dass die Bauordnung für die Stadt Metz schon längst vorbereitet sei und dem Gemeinderat demnächst zur Prüfung vorgelegt werde. Montigny, Sablon und Queuleu hätten die für Metz im Entwurf vorliegende Bauordnung wörtlich abgeschrieben und bereits eingeführt, was allerdings den Anschein erwecken könne, dass Metz hierin von den Vororten überholt worden sei. »
Débat du Conseil municipal de Metz, 18 septembre 1902, cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 211. Cet article concernant la *Bauordnung* de Metz n'a pas été retrouvé à cette date dans les débats du Conseil municipal.

La grande innovation de cette *Bauordnung* était la distinction par zones de l'espace urbain. Cette répartition en zone entra en vigueur à Strasbourg avec la *Bauordnung* de 1910. Un modèle précis pour l'application de ce système ne fut pas trouvé, bien que le maire de Sarreguemines s'exprimât dans ce sens en 1901⁸⁵⁸, notamment pour les quartiers de villas et de logements ouvriers. Dans l'article 13 de la *Bauordnung* de Metz, la ville était divisée en deux territoires A (*Altstadt*), B (*Neustadt*), cette dernière était elle-même divisée en trois zones : 1. *Geschäft- und Wohnhäuser* (commerces et immeubles d'habitation), zone 2. *Reihen- und Einzelhäuser* (maisons individuelles et en bande), zone 3. *Einzelhäuser* (maisons individuelles). Cette nouvelle réglementation formait ainsi un instrument complémentaire au plan d'urbanisme et d'extension. La nouvelle *Bauordnung* de Metz sembla faire école, puisque le 6 février 1904 le maire de Colmar s'adressa à son homologue de Metz en lui demandant une copie de la réglementation appliquée pour l'extension de sa ville. Les lois du 6 décembre 1893 et du 4 janvier 1894 ne remplissaient plus les fonctions nécessaires pour contrôler efficacement le développement de la ville. Ces textes trop anciens considéraient l'extension comme un territoire unique où chaque alignement n'était pas étudié au cas par cas, selon le maire de Colmar⁸⁵⁹.

Un an plus tard, Josef Stübben contacta lui aussi l'administration messine pour lui demander une copie de la rédaction de la nouvelle *Bauordnung*. Dans la nouvelle édition de son ouvrage *Der Städtebau*, il souhaitait écrire un chapitre consacré à la réglementation et présenter une « compilation claire des principales dispositions des règlements d'urbanisme par zones existant actuellement en Allemagne⁸⁶⁰. »

Il fallut attendre la mise en place de la nouvelle *Bauordnung* et la nomination d'un nouveau maire, Franz Josef Stroever (ou Ströver) pour que les premiers terrains pussent être vendus. Les élections de 1901 marquèrent un tournant dans la vie politique et sociale à Metz. Pour la

⁸⁵⁸ Archives de Sarreguemines, *Bauordnung der Stadt Saargemünd*, lettre du maire de Sarreguemines à celui de Metz, du 23 juillet 1903 : « Für eine große Stadt mit einem großen Bebauungsgebiet empfiehlt es sich m. E., (?) bei dem Bebauungsplan für bestimmte Gegenden sowohl Villenviertel wie Viertel für kleiner Arbeiter- und Beamtenwohnungen vorzusehen und dementsprechend besondere Bedingungen in der Bauordnung zu erlassen. », cité par Rolf WITTENBROCK, *op. cit.*, 1989, p. 214. Dans le cas d'une grande ville avec une grande réserve foncière constructible, il est recommandé de prévoir au plan d'occupation des sols des zones spécifiques pour la construction de villas ou des zones pour des logements d'ouvriers et d'employés et d'introduire dans la réglementation de la construction les conditions appropriées.

⁸⁵⁹ Archives de Metz, 1O/c 56 : lettre du maire de Colmar au maire de Metz du 6 février 1904.

⁸⁶⁰ Archives de Metz, 1O/c 56 : lettre de Josef Stübben à la *Baupolizeiverwaltung* de Metz du 19 octobre 1905.

première fois, le clivage autochtones / *Alt Deutschen* (issus de l'immigration allemande) semblait avoir été dépassé. Face au manque de candidats crédibles aux élections de 1901, les autorités du Reich proposèrent un maire professionnel⁸⁶¹. Franz Josef Ströver, juriste de formation, était arrivé en 1872 avec la première vague d'immigrés à Metz. Avocat au barreau de Metz, il connaissait bien la ville et était l'homme de la situation. Il fut nommé maire administrateur, *Bürgermeisterei-Verwalter* en décembre 1901. Sous son mandat, les projets initiés par ses prédécesseurs virent le jour.

b) *La réalisation du plan d'extension de Metz*

Le projet validé en 1901 se différenciait sensiblement des premières propositions de Wahn faites en 1898 et en 1899. (fig. 138) Les éléments qui organisaient clairement le projet de Wahn en 1899 furent, pour le projet de 1901, entièrement revus. En effet, le plan de 1899 s'organisait en deux parties distinctes, l'une au nord du canal du port et la seconde beaucoup plus grande, au sud de celui-ci. Avec le comblement du port et l'implantation de la nouvelle gare de voyageurs en partie au même emplacement, le projet en bipartition fut entièrement revu. Le nouveau projet de l'architecte municipal proposait d'organiser le territoire de l'extension autour de deux axes structurants qui reliaient Metz à Montigny. Le premier à l'ouest en continuation de *la Citadellen-Allee* passant au centre du complexe de la *Prinz-Friedrich-Karl-Kaserne* et qui rejoignait Montigny à la *Chaussee-Straße*. L'autre axe, allait parallèlement à la gare de la porte de Mazelle à Montigny. Le plan de 1901, présentait des rues moins rectilignes et certaines accusant de légères courbes, ou des élargissements de la voie formant des placettes arborées. La gare avait enfin trouvé son emplacement définitif et la place devant celle-ci fut revue tout en gardant une forme trapézoïdale. Les îlots du plan d'extension de 1901 semblaient plus petits et plus homogènes que ceux des plans précédents de l'architecte municipal, initialement plus grands et aux formes plus grossières. Toutefois, l'idée de départ de conserver une trace de l'ancien glacis et d'en faire une promenade fut maintenue. Elle délimitait d'ailleurs un secteur qui, avant même que les terrains furent

⁸⁶¹ Laurent COMMAILLE, « Un exemple de villes rattachées : les villes de Lorraine annexée entre 1870 et 1918 », in : Denise TURREL (dir.), *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVIe-XXe siècles*, Tours : Presses universitaires François-Rabelais, 2003, consulté le 27 octobre 2018 : <http://books.openedition.org/pufr/3050>

vendus, prévoyait la construction de villas et indiquait ainsi la densité du bâti dans les différents secteurs de l'extension. Un second quartier de villas était prévu dans la partie ouest de l'extension, au bord de la Moselle. Afin de mieux gérer la liaison entre Metz et la nouvelle ville, Wahn proposait plusieurs élargissements de rues dans le tissu ancien de Metz. (fig. 138)

Le déplacement du port, débattu et entériné au Conseil municipal le 6 février 1900, permit aux infrastructures ferroviaires de s'étendre longitudinalement au projet d'aménagement de l'extension. Certains des terrains de l'agrandissement furent rapidement réservés à l'instar de l'îlot 18 en face de la gare de voyageurs, pour l'administration des postes, ou encore deux parties d'îlots, celle complétant l'îlot de l'ancienne gare et une grande parcelle de l'îlot voisin pour les autorités des chemins de fer. Certains îlots, comme il était d'usage pour les municipalités qui établissaient des plans d'extension, étaient réservés pour des édifices publics. L'idée du *Ring*, comme le nommait Conrad Wahn lui-même⁸⁶² qui était présente dès les premières esquisses de l'architecte fut reprise et appuyée lors du projet final. Ainsi, pour lui les *Ringstraßen* – Wahn en citait plusieurs dans son rapport – avaient pour but non pas d'être des axes de circulation majeurs mais « de constituer des allées de déambulation avec des espaces verts » ; il ajouta que « des aires de repos et des placettes ornementales sont également à prévoir dans le *Bebauungsplan*.⁸⁶³ » Il consacrait un chapitre entier à ce type de rues, ainsi la première devait entourer le centre-ville et devait avoir une largeur variable. La seconde *Ringstraße* était prévue dans un axe est-ouest au nord de Montigny, la rue XVI. En 1907 une série de modifications d'alignement eut lieu, notamment au sud de l'extension afin de requalifier les transitions avec le tissu existant de Montigny. (fig. 157) Cette deuxième *Ringstraße* disparut du plan à ce moment-là.

Le plan de 1901 présentait une particularité intéressante : celle de révéler, au nord du *Ring*, et à l'est, le long du canal de la Moselle, la forme du tissu urbain. Sept îlots étaient divisés en parcelles sur lesquelles étaient figurées des constructions de maisons individuelles. Or, ces îlots ne furent mis aux enchères qu'un an plus tard. Le découpage et la forme des maisons étaient donc factices mais permettaient de bien identifier ces deux secteurs dans le plan d'ensemble de l'extension.

⁸⁶² Voir rapport explicatif en allemand retranscrit en annexe : Archives de Metz, 1O/c 72, Erläuterungsbericht zum Entwurf eines Bebauungsplanes vom 20. Juli 1901.

⁸⁶³ Voir rapport de Wahn, Archives de Metz, 1O/c 72, Erläuterungsbericht zum Entwurf eines Bebauungsplanes vom 20. Juli 1901.

Comme évoqué précédemment, le plan d'extension de Metz s'accompagnait d'un document explicatif rédigé par le *Stadtbaurat Wahn*. Le document daté du 10 août 1901, décrivait le projet d'extension et était organisé en quatre grandes parties⁸⁶⁴ :

- Les généralités (*Allgemeines*) où il traita des relations de Metz à ses faubourgs, du port, des rues existantes, la taille de l'extension et l'emplacement de la gare,
- Le plan d'extension (*Bebaungsplan*), où Wahn présenta sa démarche des points de vue des aspects hygiéniques, des transports, de l'aménagement esthétique
- Les points particuliers (*besondere Gesichtspunkte*)
- La description du plan d'extension (*Beschreibung des Bebauungs-Planes*).

Pour cette dernière partie, qui comprenait près de la moitié de son document, la similitude avec les rapports établis par Josef Stübben, en particulier celui de Mulhouse laisse penser à une influence, au moins d'un point de vue méthodologique, de l'expert de Cologne. Le vocabulaire même fut repris des écrits de Josef Stübben. Cependant aucune trace écrite d'échanges entre Wahn et Stübben dans le cadre de la rédaction de ce document explicatif n'a été retrouvée. (fig. 139)

La première partie comprenait des éléments concernant les relations de l'extension de Metz avec les faubourgs. Au moment de la rédaction de ce rapport, Montigny, Sablon et Queuleu-Plantières n'étaient pas encore rattachés à Metz, ce qui justifiait le conditionnel utilisé par l'auteur. Le deuxième point de cette première partie concernant la situation géographique, les caractéristiques et la taille de l'extension avant d'aborder plusieurs points en détails, comme le port et son déplacement, la nouvelle gare et l'infrastructure ferroviaire à mettre en place, la hiérarchie des voies de circulation et les points qu'elles reliaient. Après une deuxième partie qui reprenait des éléments de la circulation, des éléments concernant la santé et l'esthétique, la troisième partie s'attachait à traiter plus précisément des éléments du plan, parmi lesquels : les rues radiales, les liaisons avec la vieille ville, la continuité du réseau viaire au-dessous et au-dessus des lignes de chemin de fer, et la desserte de la gare entre autres.

⁸⁶⁴ Archives de Metz, 10c72, Stadterweiterungsberichte mit Verträge Heft 10 Erläuterungsbericht zur Stadterweiterung de Wahn, la rédaction a probablement commencé le 20 juillet 1901, la date en fin du document est le 10 août 1901.

La quatrième et dernière partie comprenait une description du plan d'extension. L'architecte municipal y décrivait les différents types de voies, leurs emplacements et leurs rôles dans la desserte du trafic : les *Radialstraßen*, *Ringstraßen*, *Diagonalstraßen*, les autres voies, les profils de rues, les allées et promenades, la prolongation des routes nationales, les places et leurs aménagements. (planche 8 et annexe III.9)

Le 2 et 3 mars 1903 eurent lieu les premières ventes de terrains de l'extension de la ville. Les premiers îlots à être vendus et bâtis se trouvent le long du *Ring*, aujourd'hui avenue Foch et au nord de la gare⁸⁶⁵. La procédure était identique à celle de Thionville, la ville publiait un petit dossier des prochaines enchères et des conditions d'acquisition accompagné d'un plan avec les lots mis en vente. (fig. 142 à 149) Le maire, lors d'un discours en 1903, résuma bien la nouvelle situation :

*Depuis une année, une ère nouvelle s'est ouverte pour nous. Les anciens remparts ont pour la plupart disparus ; ils font place à la nouvelle cité et avec la chute des remparts, un autre esprit aussi a fait son entrée dans notre ville : l'esprit d'entente entre indigènes et immigrés, l'esprit de conciliation tel qu'il s'est manifesté aux dernières élections municipales et tel qu'il s'est de plus en plus affirmé depuis*⁸⁶⁶.

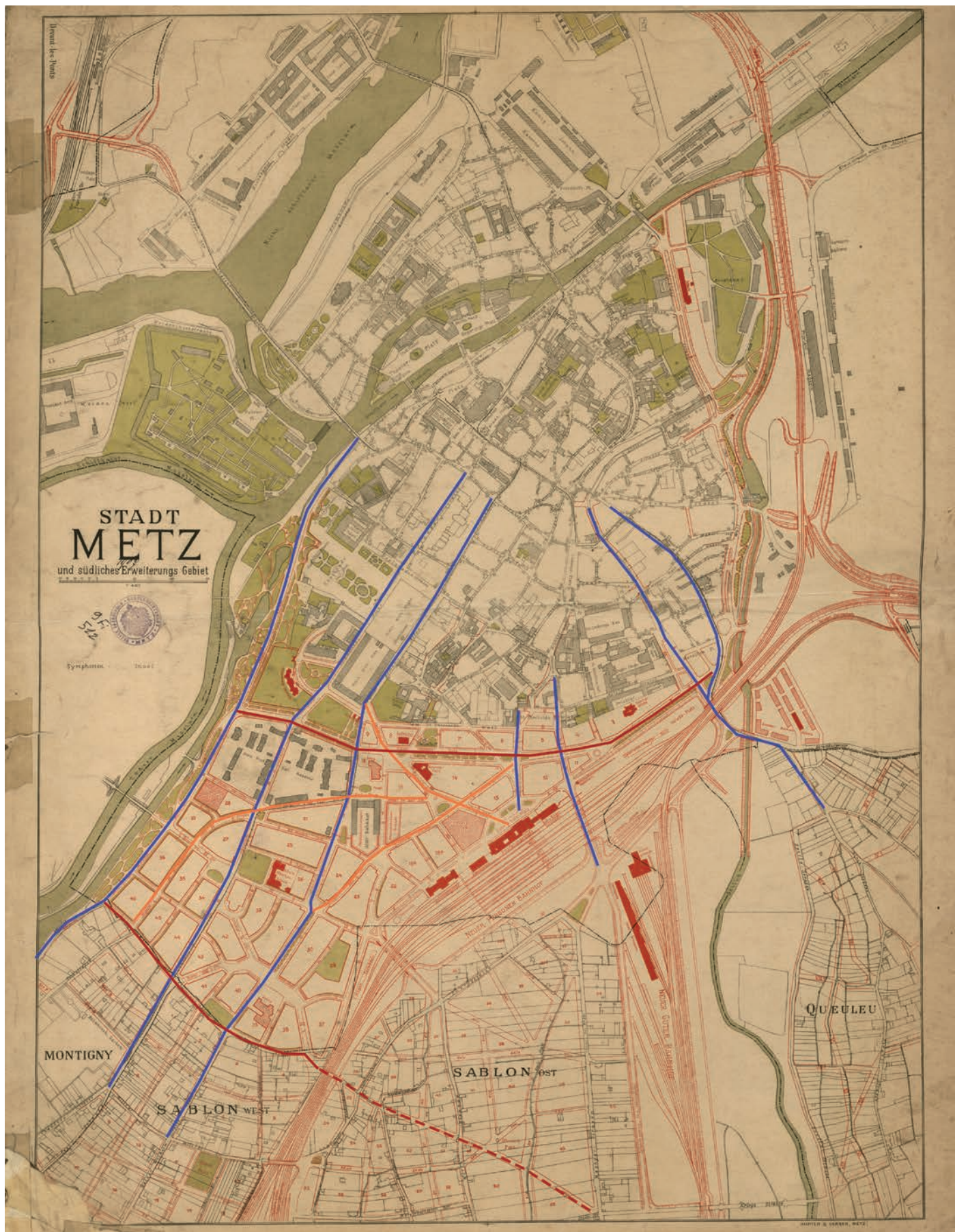
Cependant, les terrains enfin légués par les militaires étaient loin d'être des terres vierges et les sous-sols posaient des questions auxquelles il fallait apporter une solution rapidement pour ne pas entraver la construction du nouveau quartier tant attendu. Les travaux de la première gare de Jacobsthal construite en 1878 à l'extérieur de l'enceinte et à l'emplacement d'une précédente gare construite en bois dans les années 1850 et qui avait brûlée en 1872, avaient déjà révélé des traces d'une nécropole gallo-romaine. Depuis les fouilles de Charles Abel en 1864⁸⁶⁷, on savait qu'un amphithéâtre était présent sous les fortifications et qui allait, avec les premiers coups de pioche, être révélé au grand jour.

La connaissance de la présence d'éléments archéologiques puis leur découverte n'intéressait pas les investisseurs, pas plus que les autorités du *Reichsland* ou nationales qui semblaient,

⁸⁶⁵ Archives de Metz, 10c/ 81, ventes de terrains 1903.

⁸⁶⁶ Texte en français, publié le même jour, le 30 janvier 1903 dans *Le Lorrain* et *Le Messin* sans autre commentaire.

⁸⁶⁷ Charles ABEL, « Étude complète sur l'amphithéâtre romain de Metz », in : *Bulletin de la société d'archéologie de d'histoire de la Moselle*, vol. 7-9, Metz, 1964, p. 30-47.



Interprétation graphique du rapport de Wahn du 20 juin 1901, en rouge: *Innerer Ring/Äusserer Ring*, en bleu: les radiales, en orange: les diagonales, sur fond de plan *Stadt Metz und südliches Erweiterungsgebiet*, 1907, Archives de Metz, 9 FI 1535.

après les longs débats des années précédentes, pressées de voir se concrétiser le projet d'extension et de construction de la gare. Les « problèmes » de découvertes archéologiques furent réglées au cas par cas, souvent de façon arbitraire, ou par voie impériale, comme ce fut le cas pour la nouvelle gare. La municipalité tenta, tant bien que mal, de faire valoir l'importance de possibles découvertes archéologiques et dans les contrats de vente des terrains, une mention était faite concernant d'éventuelles trouvailles archéologiques : « Les objets qui seraient trouvés sur les terrains mis aux enchères, présentant une valeur historique ou artistique et qui relèvent d'une conservation dans un musée, sont explicitement exclus du contrat, et la municipalité Metz s'en réserve expressément la propriété⁸⁶⁸. »

Malgré les efforts soutenus de la société d'histoire et d'archéologie de la Lorraine⁸⁶⁹ et des personnalités reconnues de l'archéologie et du patrimoine à Berlin, pour répertorier et sauver quelques fragments de ce passé, de nombreux vestiges, dont ceux de l'amphithéâtre romain, furent sacrifiés pour les besoins de la nouvelle ville. (fig. 150) Ces éléments laissent assez perplexes lorsqu'on connaît les débats qui secouèrent les disciplines historiques et archéologiques à la fin du XIXe siècle avec les débats houleux qui opposèrent l'architecte Carl Schäfer à l'historien Georg Dehio concernant la restauration-reconstruction du château de Heidelberg et les écrits de Alois Riegl sur la valeur patrimoniale (*Denkmalwerte*) d'un bien⁸⁷⁰. Grâce aux carnets tenus par Johann-Baptist Keune (1858-1937), directeur des musées de la ville, les grandes étapes des fouilles de l'amphithéâtre gallo-romain sont connues⁸⁷¹.

Les autorités locales et impériales étaient ainsi régulièrement tenues informées de l'avancement des travaux, et l'Empereur se déplaça personnellement le 15 mai 1903 pour visiter le chantier de la mise à jour de l'édifice gallo-romain. (fig. 151)

⁸⁶⁸ Archives de Metz, 10c/ 81, ventes de terrains des 2 et 3 mars 1903, article 14 : « Gegenstände von geschichtlichem oder künstlichem Werte, die zur Aufbewahrung in dem Museum geeignet sind, und die etwa in den versteigerten Grundstücken sich vorfinden sollten, gelten als ausdrücklich vom Verfaufe ausgeschlossen, und behält sich die Stadtgemeinde Metz an denselben das Eigentum ausdrücklich vor. »

⁸⁶⁹ *Jahrbuch der Gesellschaft für Lothringische Geschichte und Altertumskunde*, notamment les articles de J. B. KEUNE, « Bericht über die Erwerbungen des Museums der Stadt Metz, 1900 », p. 346-416, E. SCHRAMM, G. WOLFRAM, J.B. KEUNE, « Das grosse römische Amphitheater zu Metz », p. 340-430, 1902, J. B. KEUNE, « Sablon in römischer Zeit », 1903, p. 324-460.

⁸⁷⁰ Alois RIEGL, *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen und seine Entstehung*, Wien, Leipzig : Braumüller, 1903, 65 p.

⁸⁷¹ Voir à ce sujet la thèse de doctorat soutenue en 2012 à l'Université de Lorraine par Julien TRAPP, *L'archéologie à Metz ; Institutions, pratiques et résultats, des travaux de Keune à l'archéologie préventive (1896-2008)*, 2 vol., 2012, consulté le 4 décembre 2018 : http://docnum.univ-lorraine.fr/public/DDOC_T_2012_0368_TRAPP_vol_1.pdf

Mais dès novembre 1902, l'Empereur porta à la connaissance du Conseil municipal qu'il n'était pas question de modifier les plans de construction de la nouvelle gare, pour empêcher tout retard dans les travaux. Aujourd'hui, les restes de l'amphithéâtre restent enfouis sous le parvis du centre Pompidou-Metz. Les archéologues de l'époque considéraient cet amphithéâtre comme le plus grand de la Gaule romaine et le cinquième de l'Empire romain en termes de capacité, estimée à 25 000 personnes⁸⁷².

Malgré une information épisodique donnée dans la presse sur l'avancement du chantier⁸⁷³, il apparaît que ni l'opinion publique ni les autorités municipales ne se furent véritablement emparées du sujet de la sauvegarde du patrimoine gallo-romain de la ville. Les raisons étaient probablement multiples. On peut penser que la position péremptoire de l'Empereur, qui était par ailleurs intervenu à plusieurs reprises en faveur de la ville de Metz, avait découragé une fronde locale qui paraissait perdue d'avance. La notion même de patrimoine archéologique n'existait pas à l'époque et la protection de ce patrimoine ne disposait pas d'un encadrement juridique. Il fallut attendre une loi du 27 septembre 1941 prise par le régime de Vichy pour que soient réglementées en France les fouilles archéologiques et soient empêchées les fouilles clandestines. Aussi la position de la ville se limitait-elle à quelques prescriptions, comme l'article 14 précité sur les trouvailles lors des fouilles du contrat de vente des terrains de l'extension. Certains éléments du paysage urbain visible furent sauvegardés comme la porte des Allemands ou la tour Camoufle. (fig. 152) La raison de ce choix n'est pas révélée par les archives, mais Christiane Pignon-Feller avance l'hypothèse de leur « âge vénérable autant que leurs formes pittoresquement médiévales en faisaient des monuments respectables, dignes de conservation⁸⁷⁴. » On peut penser également qu'elles ne se trouvaient pas sur un emplacement planifié d'un futur équipement et furent ainsi conservées. Au cours des négociations, le projet de l'extension de la ville de Metz prit une dimension révélatrice de l'évolution des rapports de

⁸⁷² Un jardin « Jean-Baptiste Keune » a été inauguré à cet endroit le 16 mai 2011. « A cette occasion le maire de Metz a fait remarquer qu'il s'agissait du premier lieu public rebaptisé du nom d'un immigré allemand de la première Annexion. Ce geste symbolique doit être considéré comme un acte historique de réconciliation et se démarque de la période de la seconde Annexion au cours de laquelle une *Keune-Strasse* avait été créée entre 1940 et 1944 à des fins de propagande », in : Julien TRAPP et Jürgen MERTENS, *Revue historique*, n° 671, PUF, Paris, 2014, p. 540, consulté le 4 décembre 2018 : https://www.academia.edu/8270562/Johann_Baptist_Keune_1858-1937_entre_France_et_Allemagne._Un_arch%C3%A9ologue_mosellan_victime_de_la_Grande_Guerre

⁸⁷³ Julien TRAPP signale un article du 15 août 1902 paru dans *Le Lorrain* en langue française, et un autre le 26 novembre 1902 de la *Metzer Zeitung*, dans sa thèse, op. cit. 2012, vol. 1, p. 77.

⁸⁷⁴ Christiane PIGNON-FELLER, *Metz 1848-1918, Les métamorphoses d'une ville*, Metz : éditions Serpenoise, 2005, p. 277

force. On assistait à la fois à la fin de l'hégémonie militaire, et au poids grandissant de la municipalité, longtemps considérée comme un interlocuteur de deuxième ordre par les militaires et les chemins de fer. L'opiniâtreté des élus municipaux, l'appel à des experts en mesure de les aider à faire valoir les intérêts de la ville et l'intérêt marqué de Guillaume II pour le *Bezirk Lothringen* et ses arbitrages favorables à la ville de Metz changèrent la donne.

En 1904, suite à l'exposition de Dresde, Theodor Goecke publia un article dans la *Deutsche Bauzeitung* pour y présenter le projet d'extension de Metz⁸⁷⁵. Acteur du débat dans les questions du logement social, de la forme urbaine et des extensions urbaines, il était l'une des figures emblématiques du *Städtebau* au début du XXe siècle. Theodor Goecke, (né en 1850 à Emmerich, décédé en 1919 à Berlin) étudia l'architecture dans les écoles techniques d'Aix-la-Chapelle et de Berlin-Charlottenburg. Il oeuvra particulièrement dans le domaine urbain et patrimonial. En 1891, il exerça à son compte et fut nommé en 1896 *Landesbauinspektor* de la province de Brandebourg puis *Landesbaurat* en 1903 et *Provinzial-Konservator* en 1908 et enfin *Geheimer Baurat* en 1912. Depuis 1902 il enseigna également le *Städtebau* à l'école technique supérieure de Charlottenburg. C'est dans ce domaine du *Städtebau* que ses engagements furent les plus marquants. En 1904 il lance avec Camillo Sitte, juste avant le décès de celui-ci, la revue technique mensuelle éponyme *Der Städtebau* qui fit dès sa première parution autorité et rencontra un réel succès dans le milieu professionnel. Il travaillait à la rédaction d'un manuel sur l'art de construire la ville (*Handbuch der Städtebaukunst*) qui ne put voir le jour. Il participa également à l'organisation du concours international pour le plan d'extension de Berlin, à l'exposition des villes de 1910 (*Städtebau-Ausstellung*) en plus de ses nombreuses communications et publications⁸⁷⁶. C'est dans ce cadre qu'il présenta le *Bebauungsplan* de Metz, dont le plan était publié par la même occasion, et s'arrêta sur certains détails qu'il critiqua sévèrement, en particulier les –trop- nombreuses *Diagonalstraßen*, rues diagonales qui conduisaient à la formation d'îlots triangulaires et trapézoïdaux difficiles à découper et à bâtir. D'après Goecke, ces rues formaient également des carrefours complexes que l'architecte municipal avait tenté d'atténuer en créant des dégagements pour la circulation, en arrondissant les angles et en formant des placettes. Goecke commenta également la place de la gare et sa forme, elle aussi trapézoïdale. « Pourquoi la forme trapézoïdale régulière étant donné l'agencement resserré du bâtiment

⁸⁷⁵ Theodor GOECKE, « Zur Stadterweiterung von Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jg., N. 35, 1904, p. 215-216 et 218.

⁸⁷⁶ « Theodor Goecke » (Todesanzeige), *Deutsche Bauzeitung*, 53. Jh., N. 51, 1919, p. 286-287.

d'accueil de Jürgen Kröger ? » Il soulignait de plus que l'aspect monumental semblait cassé par l'aménagement de petits espaces verts. « Un concours - et peut-être n'est-il pas trop tard pour cela, c'est pourquoi son organisation est recommandée de toute urgence - aurait certainement conduit à une solution plus fonctionnelle et plus esthétique⁸⁷⁷, » ajouta-t-il.

Son article se poursuivait en abordant le sujet de la *Bauordnung* qui complétait ce plan. Ce document classait le terrain de l'extension en plusieurs classes de construction et offrait ainsi un panel varié de typologies de construction. Ainsi, Goecke reprit dans son article les différentes largeurs et hauteurs correspondantes, de la ruelle de 7 m de large avec des hauteurs de bâtiments pouvant atteindre 11 m de haut jusqu'aux voies de 18 m de large où les immeubles de 5 étages étaient autorisés. Cependant, là aussi Goecke semblait avoir à redire après avoir présenté les différents aspects de cette nouvelle réglementation qui venait d'entrer en vigueur.

Le nombre de réglementations est aussi limité que possible ; peut-être aurait-on pu avoir encore davantage de retenue. Car plus un Bebauungsplan aura été minutieusement élaboré, moins il faudra prendre de mesures préventives contre les abus⁸⁷⁸.

Cet article de l'expert prussien Theodor Goecke qui alterne sans complaisance une sévérité critique et des appréciations positives, donna à Metz et à son projet d'extension une visibilité et une notoriété dans la presse nationale technique, comme ce fut le cas près de 20 ans plus tôt pour Strasbourg. Après un tiers de siècle d'annexion, les villes d'Alsace-Lorraine apparaissent dans les médias spécialisés allemands comme étant normalement intégrées dans le paysage urbain de l'empire, et les références à leur passé « français » ont pratiquement disparu.

L'extension de Metz fut également citée par Josef Stübben dans l'édition de 1907 de *Der Städtebau*, où il comparait les différents projets d'extension qui furent dessinés en même temps que l'aménagement ferroviaire⁸⁷⁹. Ainsi Metz était citée aux côtés de Cologne,

⁸⁷⁷ « Ein Wettbewerb – und vielleicht ist es dazu noch nicht zu spät, darum soll er hiermit dringend empfohlen sein – hätte sicherlich zu einer zweckmäßigeren und schöneren Lösung geführt. » Theodor Goecke, « Zur Stadterweiterung von Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jh., N. 35, 1904, p. 216.

⁸⁷⁸ « Die Zahl der Vorschriften ist möglichst eingeschränkt ; vielleicht hätte man sich darin aber noch weiter zurückhatlen können. Je sorgfältiger der Bebauungsplan durchgearbeitet ist, umsoweniger Vorbeugungsmaßregeln gegen Mißbräuche wird es bedürfen. », Theodor Goecke, « Zur Stadterweiterung von Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jh., N. 35, 1904, p. 218.

⁸⁷⁹ Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, Stuttgart : Kröner Verlag, 1907, p. 311.

Francfort et Mayence. Le plan de Metz était d'ailleurs publié quelques pages plus loin, certes quelque peu rogné⁸⁸⁰. Cette publication de Josef Stübben dans son ouvrage de référence semblait toutefois confirmer l'hypothèse de son intervention à Metz. (fig. 154)

L'intérêt de l'empereur Guillaume II pour l'architecture, en particulier celle des bâtiments publics était notoire. Dans une ville restée largement hostile à l'intégration dans l'empire allemand, Guillaume II voulut montrer à travers les bâtiments publics, le lien séculaire qui liait Metz, cité carolingienne, à l'Allemagne. La gare fut un exemple patent de cette volonté politique de doter Metz d'un monument symbole qui rappelait les palais romans du Saint-Empire romain germanique. Malgré ses nombreuses visites en Moselle, l'acquisition du château d'Urville, la décision de construire une nouvelle église à Courcelles apte à l'accueillir lors de ses séjours devait enfin éveiller le sentiment d'être allemand auprès de la population francophone du voisinage. Ni ces efforts de l'Empereur ni ceux de la municipalité auprès des milieux professionnels pour afficher la modernité du plan d'extension, ne suffirent pas, à l'évidence, à convaincre suffisamment de propriétaires d'investir dans la ville nouvelle de Metz.

Le bilan avant la Première guerre mondiale n'était pas à la hauteur des attentes escomptées. L'intérêt pour l'achat des terrains de l'extension n'était pas aussi élevé qu'attendu et seule une population aisée pouvait investir dans ce nouveau territoire de la ville. Près d'un tiers seulement des terrains étaient vendus en 1910 et à la veille de la Première guerre mondiale, 188 immeubles étaient construits. La ville disposait donc d'une grande réserve de terrains et ... d'un important déficit financier. Contrairement à Strasbourg, où la vente des terrains remboursa petit à petit les dépenses municipales pour l'achat de terrains militaires, Metz eut du mal à rendre attractive sa *Neustadt* et à rétablir un équilibre financier. La question initiale, qui poussa la ville à se lancer dans cette aventure, celle du manque de logements, ne semblait pas avoir été résolue complètement avec l'extension. Comme il a déjà été souligné plus haut, seule une population aisée investissait dans les nouveaux quartiers de la ville. La municipalité, quant à elle, ne semblait pas vouloir, ou être en mesure de construire des logements pour des habitants à revenus modestes⁸⁸¹. Les travaux de l'extension permirent cependant la mise en

⁸⁸⁰ *Ibid.*, Josef STÜBBEN, 1907, p. 326, fig. 601.

⁸⁸¹ « Metzger Wohnungsverhältnisse », *Straßburger Post*, 25 septembre 1906.

place d'un système de canalisations, d'abord pour desservir les premiers îlots de l'extension et furent rapidement étendu à la ville ancienne.

Épilogue : les expositions d'urbanisme

L'idée d'organiser un événement consacré à la présentation des institutions municipales fut pour la première fois abordée à Karlsruhe en 1897 par des représentants de grandes villes allemandes. Cette manifestation devait initialement se tenir à Paris lors de l'exposition universelle de 1900, sous la forme d'une contribution collective des villes allemandes. Cette participation ne put se concrétiser et lors du congrès de santé publique (*Kongress für öffentliche Gesundheitspflege*) à Cologne l'année suivante, l'idée fut lancée d'organiser une propre exposition en Allemagne sur le thème du développement des villes.

Comme nous le savons (voir les délibérations du conseil municipal du 28 juillet 1897) la tenue d'une exposition collective des grandes villes allemandes à l'Exposition universelle de 1900 à Paris a été évoquée. De façon générale, cette exposition collective était conçue comme devant présenter la démarche de développement du système urbain allemand au cours des dernières décennies. Le conseil avait alors accepté la participation de la ville à ce projet.

Lors des négociations en question, le maire de la ville de Dresde a proposé d'organiser pour la première fois sur le sol allemand une exposition sur les installations et les institutions des communes allemandes. Après que le projet envisagé d'une exposition collective à Paris n'eut pas pu voir le jour, cette idée fut discutée à nouveau à l'occasion du congrès de la santé publique à Cologne, et Dresde fut choisie pour accueillir cette première exposition⁸⁸².

⁸⁸² Archives de Strasbourg, 234 MW 273, extrait des débats du Conseil municipal du 27 mai 1899, « Bekanntlich war seinerzeit – f. die Gemeinderathsverhandlungen vom 28. Juli 1897 – die Abhaltung einer Kollektiv-Ausstellung der größeren deutschen Städte auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung angeregt worden. Im allgemeinen war diese Kollektiv-Ausstellung als eine solche gedacht, welche den Entwicklungsgang des deutschen Städtewesens in den letzten Jahrzehnten umfassen sollte. Der Gemeinderath hatte damals seine Zustimmung zu der Betheiligung der Stadt an dem geplanten Unternehmen erklärt.

Bei den betreffenden Verhandlungen war von dem Oberbürgermeister der Stadt Dresden der Gedanke angeregt worden, eine Ausstellung von Einrichtungen und Anstalten deutscher Gemeinden zum ersten Male auf deutschem Boden zu veranstalten. Dieser Gedanke wurde, nachdem das geplante

Le comité central d'organisation (*Hauptausschuss*), constitué de représentants de 25 grandes villes, dont Strasbourg, représentée par le maire Otto Back), décida, lors de sa première réunion à Berlin le 24 février 1900, d'abaisser à 25 000 le seuil initialement fixé à 50 000 habitants pour participer à l'exposition⁸⁸³. 107 villes furent sélectionnées, 82 exposèrent et 47 villes supplémentaires contribuèrent financièrement sans exposer⁸⁸⁴. Parmi les premières on peut autant citer des grandes villes comme Düsseldorf, Dresde, Berlin, Stuttgart, Strasbourg, que des moins grandes telles que Metz, Barmen (aujourd'hui faisant partie de Wuppertal), Meissen, Bautzen. Parmi les villes qui contribuèrent financièrement, citons à titre indicatif Bochum, Fribourg, Karlsruhe ou Heidelberg. L'exposition vit au cours de ses cinq mois (de mai à septembre) d'ouverture un nombre total de 424 056 visiteurs déambuler dans ses pavillons⁸⁸⁵. Cette manifestation, la première du genre, organisée par les villes et financée par ces dernières, avait nécessité quatre années de préparatifs⁸⁸⁶. L'objectif était de faire un bilan et de montrer à un public de professionnels l'état de développement des grandes villes allemandes au début du XXème siècle. L'exposition s'adressait également à un public plus large, cependant les organisateurs n'avaient pas escompté un pareil succès⁸⁸⁷. Cette manifestation se déroula également dans une logique d'affichage des « bonnes pratiques » en matière de gestion municipale.

Dans le catalogue de l'exposition, Robert Wuttke définissait les ambitions de cette manifestation de la sorte :

Unternehmen einer Kollektiv-Ausstellung in Paris nicht zustande gekommen ist, bei Gelegenheit des Kongresses für öffentliche Gesundheitspflege in Köln von neuem erörtert und gleichzeitig als Ort der ersten derartigen Ausstellung Dresden gewählt. »

⁸⁸³ Robert WUTTKE, *Die Deutschen Städte*, Leipzig : Friedrich Brandstetter, 1904, Band 1, p. XXVI.

⁸⁸⁴ Robert WUTTKE, *op. cit.*, 1904, p. XXXIV

⁸⁸⁵ 76 villes provenaient de Prusse, 11 de Saxe, 8 de Bavière, 6 de Bade, 4 de Wurtemberg, 3 de Hesse, 2 d'Alsace-Lorraine, 2 de Mecklembourg, 1 des villes hanséatiques de Brême, de Hambourg et de Lubeck, 12 d'autres petits États, notamment de Saxe-Thuringe, in : « Die deutsche Städteausstellung in Dresden », in : *Deutsche Bauzeitung*, 37. Jh., N. 50, p. 317-319.

⁸⁸⁶ Archives de Metz, 2 R/c 152, les échanges de courriers pour les préparatifs de la manifestation commencèrent dès 1899.

⁸⁸⁷ « Die deutsche Städteausstellung in Dresden », in : *Deutsche Bauzeitung*, 37. Jh., N. 50, p. 318.

Une exposition de villes allemandes qui montre de manière comparative comment elles font face aux défis et aux difficultés qu'elles rencontrent dans différentes régions d'Allemagne et quelles sont leurs solutions pour les résoudre [...] ⁸⁸⁸.

Les buts de cette manifestation étaient de montrer comment les municipalités abordaient les défis de toute nature qui se posaient à elles, de pouvoir comprendre les solutions apportées sur un plan technique, de pouvoir apprécier les résultats et d'échanger avec les praticiens de terrain. Fier de l'avancée technique allemande, Robert Wuttke, qui se fit porte-parole des organisateurs de cette manifestation, fit valoir qu'après avoir pris pour modèles les villes étrangères, l'Allemagne était au tournant du siècle devenue elle-même un modèle dans la discipline urbaine.

Nous avons appris de l'étranger, mais l'étranger n'est plus le maître. Que l'on compare ce qui est réalisé en Allemagne et à l'étranger dans les domaines de la construction hospitalière, du génie civil, de l'aménagement des espaces verts, etc. nous pouvons affirmer, sans vouloir être présomptueux, que dans ces domaines, comme dans beaucoup d'autres, nous sommes en tête. Nous nous sommes affranchi des influences étrangères et avons réussi par nos propres moyens ⁸⁸⁹.

Quatorze thèmes généraux avaient été définis, à charge pour les exposants d'inscrire leurs contributions et leurs stands d'exposition dans ce cadre :

- I. La contribution des communes aux conditions de circulation, à l'éclairage, à la construction des routes et à l'assainissement, aux ponts et aux ports, y compris l'ensemble des travaux publics, des tramways, etc. ;
- II. Le soutien des communes à l'architecture et à la construction ;
- III. Le soutien des communes à l'art public ;
- IV. La contribution des communes à la santé publique et au bien-être social en général (approvisionnement en eau, espaces verts publics, terrains de jeux, nettoyage de la voirie, enlèvement des ordures, abattoirs et enclos de bétail, locaux d'exposition, secteur du logement, installation de marchés et foires, établissements communaux funéraires, écuries, etc. ;

⁸⁸⁸ « Eine Ausstellung der deutschen Städte, die in vergleichender Weise zeigte, wie man in verschiedenen Gegenden Deutschlands diesen Schwierigkeiten begegnet, und welche Versuche zur Lösung man unternahm (...) », Robert WUTTKE, *op. cit.*, 1904, p. XIX.

⁸⁸⁹ « Wir haben gelernt im Auslande, aber das Ausland ist nicht Lehrmeister geblieben. Vergleicht man, was im Krankenhausbau, im Tiefbau, im Gartenbau u.s.w. in Deutschland und im Auslande geleistet wird, so können wir wohl, ohne uns zu überheben, behaupten, dass wir in diesen, wie in vielen anderen Gebieten an die Spitze getreten sind. Wir haben uns von den fremden Einflüssen losgelöst und unsere eigene Kraft entwickelt. » Robert WUTTKE, *op. cit.*, 1904, p. XXI.

- V. Secteur éducatif ;
- VI. Secteur de la pauvreté, y compris les fondations pour les pauvres, les institutions pour enfants adoptifs et orphelins ;
- VII. Les soins médicaux ;
- VIII. Le soutien des communes aux personnes invalides et âgées, en dehors de l'aide aux pauvres proprement dite ;
- IX. Les institutions sous gestion municipale, en dehors des institutions pour les pauvres, qui ne relèvent pas des catégories IV à VII ;
- X. Les extensions des villes et la police du bâtiment ;
- XI. D'autres institutions relevant de la force publique, y compris la police administrative, la prévention incendie et de lutte contre l'incendie ;
- XII. Les entreprises municipales et les exploitations foncières urbaines qui ne sont pas directement utilisées par l'administration municipale ;
- XIII. Les institutions communales pour les caisses d'épargne et d'emprunts ;
- XIV. Les services internes de l'administration municipale, en particulier
 - a) les installations du greffe et du bureau;
 - b) la trésorerie et la gestion financière, y compris l'administration fiscale ;
 - c) la statistique et la conservation des écrits⁸⁹⁰.

La ville de Metz inscrit plusieurs de ses réalisations présentes et à venir dans la partie consacrée à « la contribution des communes à la santé publique et au bien-être social » en particulier l'aménagement de l'Esplanade, le plan de situation du jardin botanique de Montigny et les dessins de la serre, construite en 1900. Le réseau d'adduction d'eau fut également proposé⁸⁹¹. Dans la catégorie du secteur éducatif, étaient inscrites les écoles primaires de la place du Sable et de la rue des Chèvres. Dans la catégorie des « soins

⁸⁹⁰ Archives de Metz, 2 R/c 152, Bedigungen für Abtheilung A : Ausstellung der Städte.

1. Die Fürsorge der Gemeinden für die Verkehrsverhältnisse, für Beleuchtung, Strassenbau und Entwässerung, Brücken und Häfen, einschließlich des gesammten Tiefbauwesens, der Straßenbahnen, u.s.w.; 2. Die Fürsorge der Gemeinden für Architektur und Hochbauwesen, 3. Die Fürsorge der Gemeinden für öffentliche Kunst; 4. Die Fürsorge der Gemeinden für die Gesundheit und allgemeine Wohlfahrt (Wasserversorgung, öffentliche Gartenanlagen, Spielplätze, Straßenreinigung, Abfuhr, Schlacht- und Viehhöfe, Ausstellungsräume, Wohnungswesen, Markt- und Meßeinrichtungen, städtische Beerdigungs- und Bestattungsanstalten, Marställe u. s. w.); 5. Das Schulwesen; 6. Das Armenwesen, einschließlich der Armenstiftungen, des Ziehkinderwesens und der Waisensversorgung; 7. Die Krankenpflege; 8. Die Fürsorge der Gemeinden für arbeitsunfähige und ältere Personen außerhalb der eigentlichen Armenpflege; 9. Die unter Verwaltung der Gemeinden stehenden – nicht eigentlichen Armen – Stiftungen, soweit sie nicht zu IV-VII gehören; 10. Die Stadterweiterungen und die Baupolizei; 11. Sonstige Einrichtungen auf dem Gebiete des Polizeiwesens, einschließlich der Gewerbepolizei, des Feuerpolizei- und des Feuerlöschwesens; 12. Städtische Gewerbebetriebe und städtischer, zur Gemeindeverwaltung nicht unmittelbar benutzter Grundbesitz; 13. Die Einrichtung der Gemeinden für Sparkassen und Leihwesen; 14. Einrichtungen für die innere Stadtverwaltung, insbesondere A. Registratur- und Bureau-Einrichtungen; B. Kassen- und Finanzverwaltung, einschliesslich Steuerverwaltung; C. Statistik und Litteratur

⁸⁹¹ Archives de Metz, 2 R/c 152, Tableau rédigé à la main « Vorläufige Anmeldung für die Ausstellung » des éléments que la ville proposait d'exposer selon les catégories pré-citées et avec les pièces d'exposition et leur taille, avril 1900.

médicaux » étaient présentés le nouvel hôpital et le dispensaire. Dans la catégorie des « extensions des villes », étaient transmis le *Bebauungsplan* et la *Bauordnung*. Cependant, on ne sait pas quelle version de ces documents fut envoyée à Dresde. Christiane Pignon-Feller ajoute que dans la catégorie de l'art public, Conrad Wahn aurait envoyé des croquis du futur temple protestant ainsi que des clichés de monuments⁸⁹². Metz ambitionnait, avec tout ce matériel d'exposition, de montrer aux autres villes allemandes toute la modernité de son projet urbain, malgré l'adoption tardive d'une *Bauordnung*.

Les autres villes d'Alsace-Lorraine, Strasbourg, Mulhouse et Colmar furent également sollicitées par les organisateurs. Lors des travaux préparatoires de la manifestation en mai 1899, les villes d'Alsace-Lorraine échangèrent quant à l'opportunité de la participation à une réunion préparatoire. À l'exception de Strasbourg, elles prirent la décision de rester en retrait dans un premier temps et d'attendre les conclusions du compte -rendu⁸⁹³. Strasbourg participa donc, dès le début, aux réunions d'organisation et de mise en place aux côtés de Dresde, Hanovre, Mannheim, Kassel ou Francfort⁸⁹⁴. Strasbourg exposa, lors de cette manifestation plusieurs plans des églises Saint-Pierre-le-Jeune, protestante (6 dessins) et catholique (3 dessins), du palais des Rohan (4 dessins), de la maison Kammerzell (2 dessins) ou encore du bâtiment de la Petite Boucherie (*Kleine Metzger*, 2 dessins). À cela s'ajoute une série de vues photographiques de Strasbourg, le Palais Rohan avec la cathédrale, les vieilles portes de la ville, les ponts couverts, les moulins du quartier de la Petite France ainsi que des gravures issues de l'ouvrage *Strassburg und seine Bauten*. Ce qui, dans les échanges épistolaires, retint particulièrement l'intérêt des organisateurs de Dresde, ce fut une représentation de la fontaine *Reinhardsbrunnen* pour laquelle ils demandaient à la ville de Strasbourg d'en réaliser une maquette pour la présenter lors de l'exposition⁸⁹⁵. (fig. 32)

À cette manifestation se greffa une conférence, le *Deutscher Städtetag* qui se déroula les 1, 2 et 3 septembre 1903⁸⁹⁶. Le rôle social de la ville fut au centre du débat. Devant le succès

⁸⁹² Christiane PIGNON-FELLER, *op. cit.*, 2005, p. 295. Les archives municipales concernant l'exposition de Dresde de 1903 ne contiennent pas d'information à ce sujet.

⁸⁹³ Archives de Metz, 2 R/c 152, échanges de lettres entre Metz, Mulhouse et Strasbourg, mai 1899.

⁸⁹⁴ Archives de Strasbourg, 234 MW 273, Anwesenheitsliste für die Sitzung des Hauptausschusses der Deutschen Städteausstellung 1903 in Dresden Sonnabend, den 9. Februar 1901.

⁸⁹⁵ Archives de Strasbourg, 234 MW 276, lettre des organisateurs de l'exposition de Dresde, adressée au maire de Strasbourg, 8 décembre 1902. Cette sculpture en bronze, réalisée par l'artiste munichois Adolf von Hildebrand (1847–1921), fut financée par le notaire strasbourgeois Reinhard et fut érigée sur la place Broglie en 1902. L'œuvre fut démontée en 1918, et échangée contre la statue du Meiselocker (place Saint-Etienne) en 1929 à l'instigation du Oberbaudirektor de Munich Fritz Beblo.

⁸⁹⁶ Archives de Metz, 2 R/c 152, Einladung zum Deutschen Städtetag, Dresden.

rencontré par cette conférence, il fut décidé de réitérer cette manifestation. Un an plus tard parut l'ouvrage de Robert Wuttke, à la fois catalogue et réflexions de spécialistes dans leurs domaines d'étude. A côté de contributions de médecins sur les installations sanitaires⁸⁹⁷, se trouvaient des considérations techniques⁸⁹⁸, administratives⁸⁹⁹ mais aussi plus générales avec les contributions de Cornelius Gurlitt sur l'urbanisme allemand (*Der deutsche Städtebau*), de Fritz Schumacher sur les responsabilités architectural des villes dans le domaine architectural (*Architektonische Aufgaben der Städte*), du Schulrat, Prof. Dr. Lyon, sur l'enseignement urbain général (*Das allgemeine städtische Bildungswesen* du Schulrat Prof. Dr. Lyon) ou encore sur les établissement de santé (*Die Krankenanstalten*) du Dr Schmaltz, *Obermedizinalrat*. Bien que Mulhouse et Colmar n'apparussent pas sur la liste des participants à l'exposition, les deux villes envoyèrent des représentants pour participer au colloque du *Deutscher Städtetag* en septembre⁹⁰⁰. Contrairement à Colmar, le Conseil municipal de Mulhouse semblait moins sûr de lui et de l'attitude à adopter vis à vis de cette invitation. Qui envoyer comme représentant de la ville ? Un technicien qualifié ou le maire ?

Le 27 novembre 1905, l'association *Deutscher Städtetag* fut fondée. Lors de la première rencontre 131 villes étaient présentes. Cette association était créée suite au grand succès de l'exposition et du colloque. Sollicité dès la fondation de l'association, Colmar et Mulhouse adhèrent en 1905 au *Deutscher Städtetag*⁹⁰¹. Mulhouse faisait partie du *Hauptausschuss* (comité de pilotage) de l'association du *Städtetag*⁹⁰². Les archives de Strasbourg et de Metz ne révèlent pas l'implication de ces municipalités dans cette association qui avait pour but de favoriser les échanges d'expériences et de savoirs de municipalités dans la gestion urbaine.

⁸⁹⁷ Par exemple: Wilhelm KÜBLER, « Über städtische Elektrizitätswerke », p. 239-300, NOWACK, « Die öffentliche Gesundheitspflege », p. 446-460, FLINZER, « Die Gesundheitspolizei in den deutschen Städten », p. 461-503, SCHMALTZ, « Die Krankenanstalten », p. 504-530, in: Robert WUTTKTE, *op. cit.*, 1904.

⁸⁹⁸ Par exemple : WIEDFELDT, « Städtische Betriebe », p. 181-197, C. HÖFFNER, « Die Gaswerke », p. 198-238, GRAHN, « Die städtische Wasserwerke », p. 301-344, KLETTE, « Tiefbau », p.370-419, in: Robert WUTTKTE, *op. cit.*, 1904.

⁸⁹⁹ GRUNER, « Die Baupolizei », p. 67-93, KUHLEFAHL, « Aktenwesen und Buchhaltung », p. 848-863, in: Robert WUTTKTE, *op. cit.*, 1904.

⁹⁰⁰ Archives de Colmar, débats du Conseil municipal, 20. Juli 1903, « Besuch der Städteausstellung in Dresden », et 24. November 1905, « Beitritt zum deutschen Städtetag ».

⁹⁰¹ Archives de Mulhouse, débats du Conseil municipal, 25 octobre 1905, « Beitritt der Stadt zum Deutschen Städtetag », organisation de l'association.

⁹⁰² L'institution *Deutscher Städtetag* existe toujours, elle emploie dans ses sièges de Berlin et Cologne près de 120 salariés permanents.

Ainsi pour Metz, un rapport avait-il été fait par un délégué messin ? La municipalité avait-elle envoyé quelqu'un pour participer à la conférence du *Städtetag* ? Seules des invitations non-nominatives vierges figurent dans les documents d'archives⁹⁰³.

En 1914, une autre exposition urbaine eu lieu en France à Lyon, qui s'inspirait des modèles en vogue au début du siècle, en particulier la première exposition d'urbanisme de Boston en 1909, suivies par les expositions internationales de Berlin en 1910 et celle de Düsseldorf en 1911. L'exposition de Dresde de 1903 évoquée précédemment n'avait pas de dimension internationale. Au XIX^e siècle pas moins de treize expositions universelles furent organisées à partir de 1851 (Londres), à Paris (4 éditions), Vienne, Philadelphie, Melbourne, Barcelone, Chicago et Bruxelles. Dans le cadre de ces expositions, de nombreux colloques ou congrès thématiques eurent lieu. Ainsi en 1893 à Chicago, se tint un congrès international sur la construction des villes dont il sera question ci-dessous. Strasbourg fut convié à participer à l'exposition de Lyon et à présenter les dernières réalisations dans les domaines de la gestion municipale, de l'hygiène et des institutions sociales. Elle y présenta l'extension de l'hôpital civil, les écoles et les bains, plusieurs plans historiques, comme le plan Blondel et le plan d'extension de la ville, de nombreux documents graphiques concernant le port du Rhin, le tramway et les ponts et plusieurs maquettes dont celle de la régulation du Rhin et de la grande percée⁹⁰⁴.

Au début du XX^e siècle, les autorités considéraient à l'évidence que les villes d'Alsace-Lorraine étaient suffisamment intégrées à la culture allemande au point que leurs récentes réalisations urbaines pouvaient représenter l'Allemagne à l'étranger. Il y avait probablement dans cette décision des arrière-pensées destinées à montrer à l'opinion la réussite de la politique d'intégration menée dans la région. Plus sûrement, on peut affirmer que les réalisations des villes du *Reichsland* étaient considérées comme exemplaires et caractéristiques de l'innovation urbaine à l'allemande. En effet, de nombreux articles de la presse technique et professionnelle présentèrent les réalisations récentes des villes, par exemple les travaux de l'extension de Metz et la réalisation de sa gare⁹⁰⁵, l'extension de

⁹⁰³ Pour Strasbourg, les cotes 234 MW 273 et 234 MW 276 sont citées dans le catalogue et contenant des éléments sur l'exposition des villes de Dresde. Pour Metz, aucun document ne fait état d'un délégué ou d'un rapport rédigé à l'issue de cette manifestation.

⁹⁰⁴ Archives de Strasbourg, 843 W 90, plans et élévations de l'aménagement de l'espace d'exposition à Lyon, 1914.

⁹⁰⁵ Theodor GOECKE, « Zur Stadterweiterung von Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jh., N. 35, 1904, p. 215-216 et 218 et H. SCHÜRCH, « Eisenbetonpfähle und ihre Anwendung für die Gründungen im neuen Bahnhof in Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., N.58, 1906, p. 398-401.

Thionville⁹⁰⁶, les travaux de la Grande Percée strasbourgeoise⁹⁰⁷ et la cité-jardin du Stockfeld⁹⁰⁸.

⁹⁰⁶ *Deutsche Bauzeitung*, N. 48, 36. Jg, 1902, p. 308.

⁹⁰⁷ « Der große Straßendurchbruch in Straßburg und der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Umgestaltung des Kleber-Platzes », in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., H. 66, 1910, p. 533-534. « Wettbewerb zur Ausgestaltung des Kleberplatzes in Straßburg i. E. », in: *Der Städtebau*, 8. Jg., H. 12, 1911, p. 139-141; « Wettbewerb Umgestaltung des Kleberplatzes in Strassburg i. E. », in: *Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen, Elsass-Lothringen*, 8. Jg., H. 4, 1911, p. 26-27 et H. 5, p. 33-39.

⁹⁰⁸ Theodor GOECKE, « Gartenvorstadt Stockfeld in Strassburg-Neuhof », in : *Der Städtebau*, 8. Jg., 4. Heft, 1911, p. 37-39.

Conclusion

Le plan d'une ville se réalise de deux manières : ou bien l'on satisfait à un accroissement de population et d'habitations par l'addition de voies nouvelles aux voies existantes, sans plan préconçu, ou au contraire, c'est d'après un plan général de ville nouvelle ou de quartier que doivent s'ordonner les constructions projetées ou attendues.

On a appelé le premier mode : naturel ; le second : artificiel.

Ces désignations sont erronées, car ce n'est pas répondre aux exigences naturelles que de laisser s'ajouter sans plan, des maisons les unes aux autres, et d'autre part, il n'y a rien d'artificiel à donner au plan d'une ville une base rationnelle, répondant à des nécessités contrastées. Il sera donc plus juste d'appeler le premier procédé : fantaisiste ; le second : méthodique.

Nous n'avons à nous occuper dans cette étude que du plan méthodique d'une cité. Le principe fondamental du tracé méthodique d'une ville est la détermination des rues et places futures, c'est-à-dire le plan des rues. Par là nous entendons moins l'édification technique et la construction proprement dite des rues que la coordination et la disposition du réseau des voies les plus appropriées à la circulation, à la construction des habitations des citoyens et aux besoins de la vie commune⁹⁰⁹.

C'est ainsi que Josef Stübben débuta son exposé lors du congrès international sur la construction des villes de Chicago en 1893. (fig. 164) En tant qu'ambassadeur de cette nouvelle discipline, qui portait le nom de *Städtebau* dans les pays germanophones, il tenta de présenter dans les grandes lignes, les enjeux et le rôle de cette activité dont il était lui-même un acteur de premier ordre. Cependant, pour passer du dessin d'un plan prospectif à la réalité tangible de l'agrandissement d'une ville, il fallait mettre en place et souvent inventer une nouvelle organisation : des services dédiés au plan communal et à l'échelon des services publics régionaux, une infrastructure juridique spécifique et des personnes qualifiées. Bref,

⁹⁰⁹ Josef STÜBBEN, *La construction des villes, règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration de plans de villes, rapport présenté au Congrès international des ingénieurs de Chicago en 1893*, traduit par Charles Buls, Bruxelles : E. Lyon-Claesen, 1895, p. 10-11.

une sorte de protocole opératoire ou de mode d'emploi pour la réalisation et la mise en place du plan d'extension semblait avoir vu le jour sous des formes similaires, dans les villes du jeune empire allemand. C'est ainsi qu'il fallut élaborer et mettre en application des instruments juridiques pour cadrer les nombreuses et parfois épineuses relations entre les différentes parties prenantes. En Alsace-Lorraine, il fallait également ménager des sensibilités culturelles différentes, étant donné que des règles juridiques françaises furent maintenues en vigueur de longues années après l'annexion pour des raisons politiques. Il fallait également construire une organisation administrative qui était en mesure d'absorber et de mener à bien les tâches de plus en plus nombreuses et pointues que nécessitait la réalisation d'un plan d'extension. Les municipalités décidèrent rapidement d'organiser elles-mêmes ce processus.

- La mise en place d'une structure administrative au niveau communal

Pendant une grande partie du XIXe siècle, les villes d'Alsace-Lorraine n'ont disposé pour leur gestion urbaine, que de moyens très réduits. L'exemple de Colmar, traité par Anne Bondon, montre bien la difficulté pour une ville moyenne de province de réaliser les documents réglementaires exigés par l'Etat⁹¹⁰. Ainsi le plan d'alignement demandé par une loi de 1807 ne fut finalement validé par le ministère qu'en 1840. La nécessité d'améliorer les réseaux urbains et d'en développer des nouveaux, de planifier, contrôler et parfois réaliser en régie directe imposait un changement dans l'organisation des services municipaux. Ces derniers devaient développer et élargir leur panel de compétences afin de faire face à la complexité des tâches. Cette évolution a eu lieu dans de nombreuses villes européennes, de l'Italie⁹¹¹ à l'Allemagne en passant par la Belgique et la France. La structure administrative, et tout particulièrement celle du service en charge de l'architecture, est rarement évoquée dans les sources imprimées, comme le souligne Shahram Abadie dans son étude des services municipaux à Strasbourg au XIXe siècle⁹¹². Le cas de Strasbourg, étudié pendant le

⁹¹⁰ Anne BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848, Chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre PINON, Université de Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2009, 635 p.

⁹¹¹ Patrizia DOGLIANI, Oscar GASPARI (dir.) *Tra libera professione e ruolo pubblico, Pratiche e saperi comunali all'origine dell'urbanistica in Italia*, Bologna : CLUEB, 2012, 209 p.

⁹¹² Shahram ABADIE, « Genèse des services municipaux d'architecture à Strasbourg. Du Stadtbaumeister au Stadtbaurat », in : METACULT, *Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 /*

programme de recherche franco-allemand Metacult⁹¹³ avant et après l'annexion, montre bien les évolutions successives qu'a connu ce service. Cet exemple est représentatif du développement des effectifs des services municipaux en charge de la construction et de l'accroissement du nombre et de la qualité des missions auxquelles ils furent confrontés. L'architecte de la ville, à la tête du bureau de la construction organisait le travail des conducteurs de travaux chargés de veiller au quotidien à l'avancée des travaux et gérait une équipe d'environ cinq personnes chargées de la construction et de l'entretien des bâtiments municipaux, de la voirie, de l'arpentage et de la réalisation des plans.

Après l'annexion en 1871 de l'Alsace-Lorraine, les services de construction n'ont pas été immédiatement touchés dans leur structure, ni dans leur personnel. A Strasbourg, entre 1870 et 1888 l'effectif du personnel technique est passé de 8 à 16 personnes⁹¹⁴. Bien que certaines similitudes puissent être observées avec la structure des services de la construction avant l'annexion, la nouvelle organisation initiée par Ott s'inspira d'un modèle en vigueur dans d'autres villes de l'Empire allemand afin de faire face à la planification et à la mise en œuvre de l'extension de la ville. Plusieurs restructurations eurent lieu avant la Première guerre mondiale, organisant les compétences et les spécialistes des techniciens de façon plus fine et se détachant de plus en plus d'un système français.

Il apparaît en filigrane que de nombreux spécialistes, ou architectes municipaux réputés par leurs contemporains comme particulièrement talentueux, avaient fait le début de leur carrière dans les services des chemins de fer, qui était à l'époque un secteur d'activité à la pointe de l'innovation technique. On peut citer Carl Ott, débauché par le maire Back à Kassel, Karl Niebelung, qui œuvra pour les chemins de fer à Berlin, Magdebourg et Budapest avant de devenir *Stadtbauinspektor* à Halle an der Saale et de travailler plus tard pour les services municipaux strasbourgeois, sans oublier Josef Stübben et Otto Gleim, ingénieur ferroviaire, qui débloqua la situation avec les autorités des chemins de fer à Metz. Parmi d'autres transfuges citons Moriz Eisenlohr, également débauché par Back à Mannheim et promu *Stadtbaudirektor* et adjoint au maire.

Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 477-485.

⁹¹³ Programme de recherche entre la Gutenberg Universität à Mayence, le Karlsruher Institut für Technologie, et l'Université de Strasbourg mené entre 2013 et 2016.

⁹¹⁴ Shahram ABADIE, *ibid*, p. 483.

Sous l'impulsion de Rudolf Schwander, le *Stadtbauamt* de Strasbourg est devenu une structure administrative considérée comme modèle à l'échelle allemande. Le travail de la police du bâtiment, s'inspirant du modèle germanique du contrôle de la construction privée témoignait de l'implication croissante des autorités dans le domaine de la construction et du développement urbain avec les règlements de construction de 1892, et surtout ceux de 1904. Ce développement des services municipaux d'architecture qui, au fil des décennies s'étoffèrent et se spécialisèrent, était similaire dans toutes les villes d'Alsace-Lorraine qui firent l'objet d'un projet d'extension. Le développement strasbourgeois, impressionnant et exponentiel était largement dû à son statut de capitale du *Reichsland*. Pour les autres villes, les évolutions étaient plus modestes. On peut relever de façon générale qu'à part Strasbourg, aucune ville étudiée ne dispose d'archives permettant de retracer l'évolution des services municipaux, ni parfois de connaître les noms, qualité et période d'occupation des responsables des services de la construction.

- La définition de textes réglementaires qui encadrent l'extension et sa mise en oeuvre

L'hypothèse de départ de ce travail était de considérer le plan d'extension, le *Bebauungsplan*, comme étant l'élément déclencheur indispensable et préalable à toute planification d'une extension. En effet, plusieurs villes d'Alsace-Lorraine, dans les premières années qui suivirent la validation de ce document par les autorités du *Reichsland*, observèrent rigoureusement ce plan pour réaliser leur extension. Les recherches dans les six villes étudiées, mais également les relations étroites et les nombreux échanges qu'elles établirent avec d'autres municipalités dans l'Empire, témoignent cependant d'un mécanisme plus complexe. Il fallait en amont réaliser un document réglementaire sur lequel le plan d'extension pût s'appuyer. Ce dernier devait en effet assurer la bonne construction des immeubles, en termes d'hygiène et de sécurité tout en respectant l'alignement des bâtiments. La législation française à ce sujet resta de nombreuses années en place et fut progressivement intégrée aux nouvelles réglementations qui se mirent en place à la fin du XIXe siècle. En même temps ce nouveau document réglementaire devait organiser de façon méthodique le plan des rues, des places et des constructions sur les terrains de l'extension, alors encore vierges, comme le soulignait Josef Stübgen dans son discours lors du congrès international à Chicago en 1893.

À l'initiative de la municipalité, la rédaction de la *Bauordnung*, la réglementation urbaine de construction et de développement urbain, comme le *Bebauungsplan*, le plan d'aménagement devaient être validés par les pouvoirs publics, en l'occurrence le *Bezirkspräsident*, qui exerçait, à l'échelle de la région, une tutelle directe sur les municipalités, y compris celles dirigées par un maire de fonction nommé. Une *Bauordnung* qui définissait les « règles du jeu », était indispensable à la concrétisation sur le terrain du *Bebauungsplan*. Ce texte, habituellement rédigé par l'architecte municipal était ensuite soumis à la délibération du Conseil municipal qui pouvait demander des modifications. Cependant, pour les villes fortifiées, un accord préalable des autorités militaires qui autorisaient l'extension et donc la modification voire le dérasement des fortifications était une condition *sine qua non*. Dans le cas de Thionville et de Metz, cette étape étant restée improductive, les autorités municipales avaient envoyé directement à l'Empereur une requête (*Immediat-Gesuch*) afin qu'il intervînt en faveur des municipalités pour débloquent les situations qui semblaient sans issue. L'exemple de Thionville caractérise bien les différentes étapes à franchir et les archives conservent les différents échanges entre les protagonistes. Validé le 10 février 1902 par le Conseil municipal, le projet de *Bauordnung* fut soumis à l'expertise d'un spécialiste, le *Regierungs- und Baurat* de l'administration du *Bezirk*. Ce dernier, peu satisfait de la proposition renvoya la copie à la municipalité, exigeant de prendre pour modèle l'exemple de Sarreguemines, publié en 1899. Après des modifications importantes le texte fut validé par de *Bezirk* pour entrer en vigueur le 15 septembre 1902.

L'exemple de Metz est également notable. Après une première démarche pour réaliser une *Bauordnung* qui avait échoué, la ville tenta de réaliser son plan d'extension alors que la municipalité négociait encore avec l'administration militaire les conditions de cession des terrains et avec les autorités des chemins de fer, qui projetaient de réaliser un nouveau nœud ferroviaire. Ce ne fut que dans un second temps, dans l'urgence, qu'elle élaborait sa *Bauordnung*, afin de pouvoir commencer à aménager les terrains de l'extension. Pressées de mettre en exécution un plan d'extension, plusieurs villes du *Reichsland* tentèrent de mener de front la rédaction de la *Bauordnung* et la réalisation du plan d'extension, comme ce fut le cas à Thionville. Colmar, quant à elle, réalisa son plan d'extension avec la contribution de l'architecte stuttgartois, Karl Kölle mais disposant déjà d'une *Bauordnung* en 1878, les autorités du *Bezirk* semblaient avoir fermé les yeux sur la nécessité de fournir un document réglementaire actualisé. Cependant, le manque de marges de manœuvre de la municipalité

pour contraindre les constructions l'amena à rédiger un nouveau document qui fut validé en 1913.

Il y eut une démarche identique pour la réalisation et la mise en place de la *Bauordnung* dans toutes les villes d'Alsace-Lorraine, qui se calquait sur une procédure déjà en place dans le reste de l'Empire. Toutefois, pour chacune des villes, l'instauration de la *Bauordnung*, puis plus tard du *Bebauungsplan* se passa de façon différente, en fonction de sa situation particulière : son importance stratégique, la présence de fortifications, les enjeux qu'elle représentait pour les chemins de fer, les compétences de l'équipe municipale pour répondre aux attentes et aux exigences des autorités du *Bezirk*. L'étude des six villes d'Alsace-Lorraine montre que le processus de décision était différent entre les deux régions. En effet, en Alsace, les *Bauordnung* et les *Bebauungspläne*, une fois validés par le *Bezirkspräsidium* entraient rapidement en vigueur. Pour les villes lorraines, une étape supplémentaire apparaît systématiquement dans les documents d'archives. Celle d'une validation plus ou moins officieuse par l'opinion publique. Ainsi, à Sarreguemines par exemple, le *Bebauungsplan* proposé par Josef Stübben pour la place de la gare fut publié dans la presse locale et largement débattue par ce média. Cette démarche fut également appliquée à Metz, où une fois validée par le *Bezirk* et le Conseil municipal, la *Bauordnung* fut présentée dans la presse. Elle essuya une critique si vive, en 1895, qu'elle valut la démission du maire Halm, et à son successeur de devoir surseoir quelques longues années à remettre ce texte à l'ordre du jour.

Pour la réalisation d'un *Bebauungsplan*, la démarche était similaire. L'architecte municipal réalisait un plan accompagné d'un texte explicatif présentant ses intentions. Les différentes études des villes ne permettent pas de déterminer si ce plan était soumis au conseil municipal ou si l'architecte de la ville avait mis sur papier des décisions validées préalablement par ce conseil. À Thionville par exemple, le *Bebauungsplan* et son argumentaire explicatif, réalisés par l'architecte Frorath, semblaient directement avoir été soumis au *Bezirkspräsident*. Ce dernier retourna la copie, une fois de plus, demandant de faire expertiser le projet par une personne compétente. Dans sa lettre, il indiquait même quelles pouvaient être les personnes qui pouvaient entrer en ligne de compte : le *Baurath* Stübben de Cologne, le *Stadtbourath* Ott de Strasbourg ou le professeur Baumeister de Karlsruhe. Pour Mulhouse, ce fut le *Bürgermeisterei-Verwalter* en personne qui adressa, par la voie hiérarchique, le projet et argumentaire au *Kreisdirektor* en 1893. Celui-ci transmit le dossier aux autorités du *Bezirk*. La réponse du *Bezirkspräsident* fut similaire à celle reçue par Thionville : « Il est donc recommandé à la commune de faire appel à une personne qualifiée pour gérer cette mission

extrêmement importante⁹¹⁵. » Invariablement, les autorités des *Bezirk* (Haut-Rhin, Bas-Rhin et Lorraine) demandaient une expertise par des personnalités reconnues, généralement non locales. Cette procédure permettait, davantage que l'habituelle tutelle sur les actes des conseils municipaux, d'intégrer plus sûrement les villes d'Alsace-Lorraine dans le réseau des autres villes de l'Empire, en tout cas d'un point de vue de la discipline urbaine. Cependant, cette adaptation à un système juridique national semblait s'être fait progressivement, avec un maintien au cours de la première décennie – et même au-delà, de dispositions issues des textes français. Il y avait une volonté de continuité pour des raisons pragmatiques, afin de ne pas heurter les populations autochtones, et surtout pour les amener à ne pas se considérer comme étant dans un pays étranger, ce qui était l'objectif ultime des politiques menées. On peut supposer également que les autorités du *Reichsland* et de Berlin attendaient que l'initiative des projets émanât des villes elles-mêmes, qui ne se manifestât que vers la fin du siècle, lorsque les souvenirs de la guerre s'estompaient.

- Les différents intervenants (administratifs et spécialistes)

La formalisation d'outils de planification et de gestion et leur protocole de mise en œuvre nécessita l'intervention d'une multitude d'intervenants, ce qui de prime abord, peuvent surprendre. L'extension urbaine des villes, bien que proposée par les municipalités, était débattue avec les autorités de *Reichsland* et du *Bezirk*, mais également les représentants des forces armées, des chemins de fer et parfois de l'administration postale, qui avaient des vues et des compétences nationales sur le territoire et de son organisation. Selon les villes et l'enjeu qu'elles représentaient à l'échelle régionale et nationale, les autorités militaires et des chemins de fer s'investirent avec plus ou moins d'énergie et de détermination. Pour Strasbourg par exemple, aux côtés des représentants de la société civile tels que l'architecte de la ville Roederer ou encore des représentants de la chambre de commerce et des architectes locaux, des personnalités de la fonction publique telles que le *Regierungs- und Baurat*, représentant le *Bezirkspräsident*, les autorités militaires ou encore la *Generaldirektion der Reichs-Eisenbahn* étaient présents pour débattre du projet d'extension et des nouveaux équipements (gare,

⁹¹⁵ Archives de Mulhouse, OI Aa 7, copie de la lettre du *Bezirkspräsident* au *Kreisdirektor* de Mulhouse, du 22 février 1893, voir chapitre « L'élaboration d'un plan d'extension et d'alignement pour Mulhouse (*Bebauungsplan*) en 1895 » ci-dessus.

université, port) de la ville en 1878. Aux côtés de ces personnalités, des experts extérieurs ainsi que les auteurs des propositions des extensions avaient également été conviés. Cette rencontre pour définir les directions que devaient prendre le plan d'extension était présidée par le *Bürgermeisterei-Verwalter* Otto Back, qui avait lui-même choisi sa composition. À Metz également eurent lieu des rencontres de ce type en décembre 1900 et en janvier 1901, sous la direction du gouverneur militaire. Cependant, le rôle des édiles municipaux et du maire fut cantonné au second plan. Ils ne participèrent d'ailleurs pas à toutes les réunions de décisions. Étaient présents : des représentants des autorités locales du gouvernement (*Lokalbehörde des Gouvernements*), le commandement général de l'armée (*General-Kommando*), des représentants de la poste impériale (*Kaiserpostamt*), des représentants de l'administration ferroviaire du *Reichsland* (*Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen*), des représentants du ministère des finances, du ministère d'Alsace-Lorraine et du ministère de la guerre, ainsi que de l'administration municipale.

Lors de ces délibérations, la presse locale s'érigea en acteur à part entière et exerça une influence déterminante sur l'opinion dans les villes lorraines. Que ce soit en langue allemande ou en langue française, la presse quotidienne régionale joua tout au long de la période de l'annexion un rôle important, à la fois comme organe d'information des pouvoirs publics et comme outil de protestation ou d'opposition au service de différentes causes, politiques ou religieuses. En Alsace par contre, la presse locale ne semblait pas avoir eu le pouvoir de faire basculer des décisions prises à l'échelle municipale ou régionale dans le domaine de l'extension urbaine. Les projets urbains, importants ou moins importants étaient publiés dans la presse locale, commentés et critiqués. Pour les villes lorraines, les archives révèlent que les journaux locaux, comme la *Saargemünder Zeitung* pour Sarreguemines où le projet de l'aménagement de la gare proposé par Josef Stübgen fut à tel point critiqué qu'il fallut à la municipalité trouver une autre alternative. À Metz, la situation était identique. La *Lothringer Bürger-Zeitung* s'en prit à de nombreuses reprises aux modes de décisions arbitraires de l'autorité militaire en 1899 lors de la cession des terrains à la ville. Plus tard c'est la *Gazette de Lorraine* qui exprimait ses doutes quant aux propositions défendues par les différentes parties prenantes au projet de l'extension et de l'emplacement de la nouvelle gare ferroviaire. Enfin, lors des - trop - longues hésitations de la municipalité messine pour adopter la *Bauordnung* en 1902, ce fut la *Lothringer Zeitung* qui annonça publiquement son adoption par les faubourgs de Montigny, Sablon et Plantières-Queuleu avant même la ville qui en était l'initiatrice et la rédactrice, et força ainsi la ville de Metz à réagir rapidement. On relève qu'en

Lorraine une politique active d'encouragement à une presse d'opinion favorable au régime allemand fut organisée dès 1871. Afin d'apporter la contradiction à la presse locale, de nombreux organes de presse d'orientation allemande aussi bien germanophone que francophone, furent suscités par les pouvoirs publics. Des imprimeurs et des éditeurs furent contactés par le *Bezirkspräsidium*, des subventions gouvernementales furent versées en échange de la publication de certaines informations officielles⁹¹⁶. Cette intense « bataille de l'opinion », moins virulente en Alsace, donnèrent aux projets officiels une dimension systématiquement polémique, en plus de leur dimension politique.

Les experts appelés par les municipalités n'eurent pas d'influence particulière quant à l'étendue des extensions des villes, ils eurent cependant un rôle prépondérant sur les dessins de l'extension et l'emplacement de certains équipements emblématiques. Ils furent également force de négociation auprès d'autorités qui se montraient peu attentives des intérêts municipaux, comme ce fut le cas à Metz, où Otto Gleim joua ce rôle de médiateur, ou encore Josef Stübgen à Thionville. Leur intervention systématique lors de l'élaboration des projets d'extension peut laisser interroger. N'était-ce pas un acte de défiance envers les compétences des équipes municipales en place ? Était-ce un moyen déguisé pour les autorités régionales et nationales d'insuffler un esprit de modernité dans ce domaine, ou un moyen de valoriser des réalisations jugées exemplaires, ou tout simplement le besoin de requérir un avis extérieur au cours de négociations parfois tendues ? Intégrés dans des réseaux professionnels, ces experts disposaient d'une connaissance approfondie des questions urbaines et des différents obstacles et contraintes que rencontraient les municipalités. À la fois hommes de l'art et théoriciens, ils œuvraient à leur manière à la propagation et à l'échange d'expériences et contribuaient finalement au développement de cette discipline du *Städtebau*.

Cependant, les connaissances techniques n'étaient pas être la seule clé du succès de la réalisation des plans d'extension comme le démontre, a contrario, l'exemple du plan d'extension de Nancy étudié par Vincent Bradel. Réalisé par un collectif d'architectes

⁹¹⁶ Lionel METZLER, *La politique de germanisation en Lorraine annexée (1870-1918), culture et enjeux identitaires*, Université de Metz, thèse de doctorat sous la direction de Alfred Wahl, 2007, p. 160 et suivantes.

nancéiens⁹¹⁷ et exposé en 1913 au grand public, cet ambitieux projet redessinaït les nouvelles limites de la ville en s'inspirant des projets alors très actuels de *Groß-Stadt*, comme par exemple celui du *Groß-Berlin*. Grands axes de circulations, boulevard de ceinture, cité-jardin tous les éléments d'une ville nouvelle et moderne figuraient au plan. Malgré l'accueil favorable que reçut ce plan lors de l'exposition organisée par les maîtres de forges de la Société industrielle de l'Est, ce projet inspiré par les débats en cours ne fut pas porté par les édiles locaux. Le contexte de la Première guerre mondiale et de la crise économique qu'elle engendra envoya rapidement dans l'oubli le plan d'extension. Quelques éléments furent réalisés après la guerre. Au-delà donc de la qualité du plan et de l'investissement des urbanistes, la mise en œuvre d'un plan d'extension semble nécessiter une réelle volonté politique relayée à la fois par les édiles municipaux et les instances régionales.

- Les acteurs et les réseaux

Dans l'élaboration du plan d'extension, les archives révèlent des communications intenses entre les villes. À la fois entre les villes du *Reichsland*, mais également avec d'autres villes allemandes. Les échanges portaient notamment sur des demandes d'informations pour la réalisation de la *Bauordnung*. Quels points aborder, quels modèles utiliser, quelles difficultés rencontrées ? Mais aussi des retours d'expérience. Par exemple, Colmar demanda à Mulhouse ce qu'elle pensait de l'intervention de Stübben et le prix que son expertise avait coûté à la municipalité. Jugeant les difficultés « pratiques » de la mise en œuvre de l'extension proposée par Stübben et le coût trop important, Colmar prit la décision de consulter une autre personne. De même Strasbourg, dans la dernière décennie du XIXe siècle, engagea une campagne de collecte de différentes *Bauordnungen* de villes germanophones (Würzburg 1874, Düsseldorf 1874, Vienne 1883 etc.) dans le but de constituer un fond documentaire pour la rédaction de ses propres textes réglementaires⁹¹⁸. Quelques années plus tard la municipalité strasbourgeoise, eut le projet d'envoyer à des villes allemandes une enquête par questionnaire

⁹¹⁷ Vincent BRADEL, *Nancy 1913, un rêve de Cité moderne. L'esquisse d'un plan d'extension aux premiers temps de l'urbanisme*, thèse soutenue le 28 septembre 2018, sous la direction de Jean-Lucien BONILLO, Université Aix-Marseille, 2 vol.

⁹¹⁸ Archives de Strasbourg, 159 MW 4, *Bauordnungen anderer Städte*.

concernant leur *Bauordnung* et leur *Bebauungsplan*⁹¹⁹. Prévus pour être adressés à « toutes les villes allemandes de plus de 3000 habitants », on ne sait pas si les questionnaires furent effectivement envoyés aussi largement ou si quelques villes, en raison peut-être de leurs réalisations ou de leurs actualités municipales, avaient été choisies. Les archives conservent un questionnaire manuscrit rempli avec la situation réglementaire strasbourgeoise, mais des formulaires en provenance d'autres villes ne sont pas archivés. Toutefois on note de nombreuses correspondances avec d'autres villes (Cologne, Stuttgart, Colmar et Metz) concernant ces questions.

On peut supposer qu'il n'existait pas d'outil de recueil centralisé de ces textes et qu'aucun organisme n'avait fait ce travail de compilation auparavant. Ce sont donc les villes elles-mêmes qui éprouvaient directement ce besoin qui prenaient l'initiative de constituer une telle bibliothèque. Il n'est pas étonnant qu'après 1900, des associations de villes se constituèrent afin de recenser, collecter, partager cette documentation, organiser des rencontres et proposer des échanges sur des thématiques communes. La plus grande et la plus connue de ces rencontres est indéniablement celle de Dresde en 1903, durant laquelle comme cela a été évoqué, le *Deutscher Städtetag* s'est déroulé en parallèle à la *Deutsche Städteausstellung*. D'autres associations virent le jour, à l'instar du *Verband der Mittelstädte*, l'association des villes moyennes ou encore le *Verbund der deutsche Festungstädte*, l'association des villes fortifiées.

Plusieurs de ces associations disposaient d'organes de communication, par le biais des revues spécialisées dont le nombre et les spécialités augmentaient tout au long de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. Organisées de façon régionale elles s'intégraient aussi, pour la plupart d'entre elles, dans des réseaux nationaux. Elles donnaient ainsi lieu à des réunions itinérantes qui permettaient aux participants de découvrir « sur le terrain » les opérations menées et permettait de tisser et d'entretenir des liens professionnels.

Au-delà de ces réseaux de villes et des organes de communication, les experts, eux-mêmes praticiens jouèrent un rôle prépondérant dans le transfert du savoir et des idées. Baumeister, Stübben, Kölle et Gleim, pour ne citer que les plus actifs dans leur rôle d'experts, furent soit

⁹¹⁹ Archives de Strasbourg, 159 MW 3, *Bauordnung verschiedenes 1897*, les formulaires sont intitulés : « Rundfrage an alle deutschen Städte von mehr als 3000 Einwohner, betr. Stadtbauplan » et « Rundfrage an alle deutschen Städte von mehr als 3000 Einwohner, betr. Bauordnung (Bauregulative, Bauvorschriften) ».

présents au cours des négociations où les grands axes de l'extension étaient définis, soit auteurs de plans d'extension. Tous disposaient à la fois du bagage technique, comme architecte ou ingénieur et de l'expérience administrative. La présente thèse permet de voir le rôle important que joua Stübben auprès de plusieurs villes de la région. Oliver Karnau avait, lors de son étude biographique sur Stübben⁹²⁰, dégagé son rôle de spécialiste du *Städtebau* à la demande de nombreuses villes allemandes et européennes. L'implication forte de Stübben dans les villes d'Alsace-Lorraine se manifeste par au moins trois plans d'extension (Mulhouse, Thionville et Sarreguemines) de sa main. Son intervention à Metz est moins documentée, il publia cependant le plan d'extension dans l'édition de 1907 de son ouvrage *Der Städtebau*, en se l'appropriant, bien que ce plan n'apparaisse pas dans les archives⁹²¹.

- Les formes urbaines

Malgré la grande variété d'extensions réalisées à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle dans les villes étudiées, celles-ci présentent un certain nombre de traits caractéristiques qui illustrent les questionnements des théoriciens et des praticiens. Le premier est l'organisation spatiale des fonctions sur le territoire, notion qui fut l'un des principes fondamentaux des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) au XXe siècle. Proposée par Baumeister dès le milieu des années 1870, cette idée fut largement reprise et appliquée par les planificateurs. Il distinguait plusieurs « zones ». L'une était réservée à l'habitat, la deuxième au commerce et la troisième à l'industrie. Ce fut d'ailleurs la position qu'il défendit lors de la réunion pour l'extension de Strasbourg. La vieille ville accueillait le commerce, l'extension planifiée pour l'habitat au nord-est, l'industrie à l'est en continuité du port. Pour les autres villes d'Alsace-Lorraine, à l'exception peut-être de Colmar et de Metz, ce schéma d'organisation fonctionnelle de la ville est plus difficilement identifiable. Était-ce dû à la taille plus petite des villes ? De la taille et du type de l'extension ? Des enjeux de cette dernière ? La réponse reste en suspens.

⁹²⁰ Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876 – 1930*, Braunschweig : Vieweg, 1996, 663 p. (thèse soutenue en 1993)

⁹²¹ Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, Stuttgart : Kröner Verlag, 1907, p. 311.)

Un deuxième trait caractéristique des extensions étudiées est celui de l'importance de la gare dans le projet. En effet, avec l'industrialisation, la gare ferroviaire prit un rôle majeur dans l'espace et l'organisation urbaine. À la fois porte de la ville moderne et lieu d'infrastructure et de communication, elle constitue un rôle structurant dans le tissu urbain⁹²². Il n'est pas étonnant de constater que le point d'ancrage des extensions des villes étudiées est la gare. Son emplacement résulte du besoin de concilier des impératifs et des échelles territoriales différentes, celle du territoire national et celle plus fine, des lignes de tramway qui virent le jour à cette même époque⁹²³. Située au plus proche du centre dynamique et économique de la ville, la gare prend sa place à l'extérieur du centre ancien et de son tissu dense. Elle est reliée à ce dernier par un axe emblématique, la rue de la gare (*Bahnhofstraße*), généralement disposée perpendiculairement au bâtiment de la gare. À l'instar des bâtiments les plus importants des villes, la gare dispose d'une place ou d'un parvis duquel rayonnent d'autres rues, secondaires et qui forment le début du tissu de l'extension. Ce schéma est particulièrement bien lisible à Strasbourg et Metz. À Colmar, où la gare est située au sud-ouest de la ville, la disposition fut adaptée : la *Bahnhofstraße* reste présente et perpendiculaire au bâtiment de la gare des voyageurs mais marque une limite nord-sud entre les équipements publics au nord et le quartier de villas au sud. A Metz, la situation est différente dans la mesure où deux *Bahnhofstraßen* desservent l'une l'ancienne ville l'autre le nouveau quartier.

La gare nécessitait un territoire immense, non seulement pour le débarcadère destiné aux voyageurs à proprement parler mais aussi les hangars techniques de maintenance et d'entrepôts ainsi que les voies ferroviaires. La place attribuée à cette infrastructure fut, dans de nombreux cas, un point de discorde entre les différentes parties concernées par le dossier. Une des plus farouches oppositions est souvent venue de la municipalité, qui se voyait amputée de terrains bien situés, comme ce fut le cas à Metz et à Colmar. À Strasbourg, avant même que fut discutée la question de l'extension, l'emplacement de la gare était déjà fixé. En effet, la construction d'une gare moderne permet d'établir des liens de communication stratégiques avec d'autres grandes villes du pays comme Francfort, Berlin, Stuttgart ou

⁹²² Cristiana MAZZONI, « La gare et ses rails : charpente structurelle de la ville moderne. Entre réalité spatiale et images mythiques (1850-1900) », in Jean-Louis COHEN, Hartmut FRANK, *Metropolen, 1850-1950, Mythen – Bilder – Entwürfe, mythes – images – projets*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2013, p. 33-60.

⁹²³ Cristiana MAZZONI, « Strasbourg à l'ère de la 'grande vitesse', la construction d'une métropole transfrontalière entre pensée technique et regard humaniste », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon : Lieux-dits, 2013, p. 135.

Munich. Le choix de construire rapidement un pareil équipement à Strasbourg puis après dans toutes les villes qui ont fait l'objet d'une extension – à l'exception de Mulhouse – n'est pas anodin lorsqu'on se rappelle les ambitions de Bismarck. Le réseau ferroviaire était aux yeux du *Reichskanzler* un moteur du système économique et militaire mais aussi un vecteur d'unité du pays nouvellement constitué.

Un troisième aspect est celui de la hiérarchisation des voies et de l'organisation des flux. Même si l'on ne peut pas dire que c'est une invention de la discipline allemande du *Städtebau*, Baumeister soulignait l'importance, dès 1876, d'un système de voirie hiérarchisé et fonctionnel. Les modèles des boulevards parisiens et du *Ring* viennois étaient déjà connus de tous les acteurs de la ville. Strasbourg, qui fut la première ville du *Reichsland* à être étendue, présentait également dans son plan une large voie de circulation qui entourait l'extension ainsi que plusieurs axes traversant le nouveau territoire planifié en direction du centre ancien. Cette distinction de voies principales qui relient les extrémités de la ville et les voies secondaires, pour desservir des aires à plus petite échelle fut poursuivie et précisée par Stübgen dans son ouvrage paru en 1890, *Der Städtebau*. Le deuxième chapitre de cet ouvrage était consacré à la circulation urbaine, quatre autres chapitres aux types de rues, leurs profils, les croisements de rues etc. On retrouve, dans les plans qu'il a établis et surtout dans les rapports qu'il a rédigés, les mêmes dispositions structurantes. Ainsi, proposait-il régulièrement deux *Ring* concentriques, l'un intérieur, *innere Ring* et l'autre extérieur *äußere Ring*. À cela s'ajoutait des *Radialstraßen*, rues radiales axées vers le centre ancien et qui reliaient les nouveaux territoires. Des *Diagonalstraßen*, souvent en forme de Y comme c'était le cas à Mulhouse, permettaient de desservir les quartiers. Des *Diagonalstraßen* portaient un réseau de voirie secondaire. Des places, revêtant différents rôles étaient disposées sur le territoire, aux croisements ou le long des rues pour permettre des respirations urbaines. On peut ainsi comparer ce système à une toile d'araignée qui s'étend sur la partie de l'extension, de façon radioconcentrique. Bien sûr, ces éléments étaient adaptés au territoire, à la topographie ou encore aux voies de dessertes de la ville. D'autres acteurs qui établirent des plans d'extension utilisèrent ces mêmes vocables. On trouve ainsi dans le rapport de Wahn à Metz des *Diagonalstraßen* et un *Ring*.

Les villes d'Alsace-Lorraine, en s'intégrant *nolens volens* dans l'Empire allemand, firent face à l'essor urbain avec les mêmes questionnements et développèrent les mêmes outils qui se mettaient en place et étaient expérimentés ailleurs en Allemagne. Le contexte politique et culturel dans lequel évoluait le *Reichsland* commandait des adaptations aux circonstances et

parfois de la créativité dans l'application de certaines mesures. Mais au total, les villes d'Alsace-Lorraine qui s'étendirent, mirent en place des systèmes, des procédures et des outils similaires à d'autres villes en Allemagne. Strasbourg, qui fut la première à bénéficier d'une extension, fut publiée et même prise comme modèle, avant d'être décriée sous le prétexte que son plan avait une inspiration trop française. Le plan dessiné n'était-il plus, simplement, au goût du jour ? Karl Ott tenta une actualisation et une modernisation des parties non construites et témoigne ainsi d'une continuelle évolution de la discipline du *Städtebau*. Après la Première guerre mondiale, les extensions des villes d'Alsace-Lorraine, revenues dans le giron de la France, attirèrent l'intérêt et la curiosité d'un large public. Des colloques, des congrès et des expositions d'urbanisme furent organisés. Des visites de délégations de hauts responsables eurent lieu, pour admirer et comprendre ces projets d'envergure si exotiques et si rationnels à la fois. Quel devenir a été réservé à ces morceaux de villes planifiés dont la construction avait été engagée puis interrompue par la guerre ? Quel rôle ont joué les villes d'Alsace-Lorraine au moment où la loi Cornudet de 1919 jeta les bases de la planification urbaine en France, alors qu'elles disposaient de plans d'extension, de règlements de construction, de services municipaux compétents et structurés, et d'une longue expérience dans ces domaines ? Ce sera un prochain volet de réflexion.

Bibliographie

Sources primaires

Les intitulés des documents d'archives ci-dessous sont ceux reportés sur les boîtes et cartons d'archivage des différents fonds consultés, ce qui explique l'utilisation du français liée à une réindexation des fonds généralement après 1918.

Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Procès-verbaux des débats du Conseil municipal :

- | | |
|---|--|
| 1 MW 203 à 1 MW 233 | procès verbaux des débats du Conseil Municipal (manuscrits) 1870 à 1897 |
| 1 MW 234 à 1 MW 254 | procès verbaux des débats du Conseil Municipal (imprimés) 1898 à 1918 |
| 93 MW 26 | Stadterweiterung |
| 96 MW 9 | Grande Percée : Commission spéciale 1909-1920 |
| 96 MW 10 | Grande Percée : Kunstkommission 1907-1921 |
| 96 MW 11 | Grande Percée : Kunstkommission neue Fassade 1909-1920 |
| 96 MW 12 | Bericht des Stadtarztes |
| 96 MW 238 | Umgestaltung des Alt-St-Peterplatzes 1912-1920 |
| série 151 MW, « Direction des travaux municipaux (1843–1942) », | |
| 151 MW 3 | Neue Bauordnung 1880 |
| 151 MW 4 | Aufstellung einer neuen Bau-Ordnung für die Stadt Strassburg |
| série 152 MW, concernant « les extensions et les embellissements de Strasbourg », | |
| 152 MW 1 | Stadterweiterung- Generalia 1872-1880 |
| 152 MW 2 | Aufnahmen der Stadterweiterungsflächen sowie Herstellung der neuen Festungs-Umwallung 1887 |
| 152 MW 3 | Aufstellung eines Bauplanes für die Stadterweiterung 1880 |
| 152 MW 4 | Stadterweiterung, Aufmessungen, Bebauungsplan 1875-1895 |
| 152 MW 17 | Begründung der Bauordnung 1910 |
| 152 MW 18 | Mesures contre l'enlaidissement de la ville 1908 |
| 159 MW 1 | Verordnungen 1872-1889 |

159 MW 2	Beschränkungen der Baufreiheit in den neuen Stadttheilen 1876-1886
159 MW 3	Bauordnung- Verschiedenes
159 MW 4	Bauordnungen anderer Städte
159 MW 9	Bebauungsplan der neuen Stadtteilen 1880
159 MW 15	Wettbewerb Fünftehnerwörth 1912
159 MW 16	Veranstaltung Wettbewerbe Generalia 1907
159 MW 102	Stadterweiterung, Verhandlungen der zur Feststellung des Bebauungsplanes berufenen Commission 1878
159 MW 103	Stadterweiterung, Höhen-Lage
159 MW 122	Alignement Abänderungen 1897-1899
234 MW 270	Participation de Strasbourg à l'exposition d'hygiène de Berlin 1883
234 MW 273	Betheiligung der Stadt Strassburg an einer Kollektiv-Ausstellung deutscher Städte 1897-1903
234 MW 276	Betheiligung der Stadt Strassburg an der Städteausstellung zu Dresden 1903
300 MW 90	Aménagement de l'Île Sainte-Hélène
310 MW 11 à 14	Plans du concours pour l'aménagement de la place Kléber 1910
312 MW 56	Plan de Strasbourg, sans date, vers 1890
313 MW 35	Plan des promenades du Wacken, des Contades et de l'Orangerie indiquant le projet d'ensemble et la continuité de ces trois promenades 1835
785 W 11	Etablissement du plan d'aménagement 1922
843 W 395	Hospices Civils 1904-1935
843 W 451	Aménagement des espaces publics
843 W 542	Aménagement de la place de la Bourse, Austerlitz 1908-1914
843 W 544	Plans du concours pour le quartier des XV 1913
843 W 545	Plans des immeubles du projet de la Grande Percée
843 W 546	Plans des immeubles du projet de la Grande Percée
843 W 547	Plans des immeubles démolis pour le projet de la Grande Percée
876 W 61	Plan d'arpentage des faubourg ouest, sans date, vers 1910
876 W 62	Bebauungsplan Neudorf. Plan de Ott, 1896 et 1906.
876 W 68	Plan d'arpentage de Strasbourg 1923
1160 W 75	Plan d'aménagement de l'Île Sainte-Hélène 1910
1197 W 37	Atlas de la ville de Strasbourg dressé pour l'alignement des rues, 1854
1197 W 49	Abtretung von Militärgelände zur Stadterweiterung 1875

série 1 FI, documents iconographiques (essentiellement des photos),
série 8 PL, plans de la ville de Strasbourg.

Archives municipales de Mulhouse

Procès-verbaux des débats du Conseil municipal :

DI AL CM	29 mars 1879 – 15 avril 1884
	CM 1881-1895
	CM 1897-1898
	CM 1899 / 1900 / 1901 / 1902 / 1903 / 1904
DII Aa 7/1	Beschlüsse des Bürgermeisters vom 14 September 1867-23 Juni 1892
DII Aa 7/2	Beschlüsse des Bürgermeisters 1892-1902
DII Aa 9	Registre des arrêtés du maire 1912-1920

Issus de divers services:

OI Aa 7	Etablissement de plans d'alignement (1896-1906)
OI Aa 8	Etablissement de plans d'alignement (1906)
OI Aa 18	Modifications relatives aux plans d'alignement (1883)
OI Aa 19	Prescriptions relatives aux enquêtes en vue de l'établissement de plans d'alignement (1905)
OII Be 3/4	Reichseisenbahn – Grundpläne für die Umgestaltung der Bahnanlage in Mühlhausen (1904) (Aménagement de la gare)

Archives municipales de Colmar

Procès-verbaux des débats du Conseil municipal :

	Débats du Conseil Municipal de Colmar du 1 ^e août 1887 au 9 mars 1891
	Débats du Conseil Municipal de Colmar du 13 octobre 1894 au 31 décembre 1897
	Débats du Conseil Municipal de Colmar du 7 février 1898 au 27 mai 1902
	Débats du Conseil Municipal de Colmar du 24 octobre 1902 au 29 mai 1908
	Débats du Conseil Municipal de Colmar du 13 juillet 1908 au 28 mai 1914

Série 00 : service central

00.0.	Généralités de l'administration municipale
0201/1	Loi municipale locale et modifications 1871-1921

Série 26 : Police du bâtiment

26.0.1	Règlements – généralités
26.0.2	Baupolizei betr. Bauordnung (1885-1899)
26.0.3	Beschränkung der Baufreiheit (1888-1901)

Série 66 : Arpentage

- | | |
|----------|--|
| 66.601-1 | Beschlüsse über Baufluchtenpläne (1884-90) |
| 66.601-2 | Vollendung des Generalalignementplanes (1877-1900) |
| 66.601.3 | Révision des plans d'alignement (1887-1897) |

Série 67 : Cadastre

- | | |
|--------|----------------------------|
| 67.0.1 | Renouvellement du cadastre |
|--------|----------------------------|

Série 75 : Transports et moyens de communication

- | | |
|-----------|---|
| 75.0.1 | Chemins de fer |
| 75.0.10 | Généralités 1899-1920 |
| 75.0.11/5 | Agrandissement de la gare de Colmar 1902-6 |
| 75.0.12/3 | Aménagement de la place de la gare |
| 75.0.12/5 | Négociation pour l'agrandissement de la gare 1900-7 |

Archives municipales de Thionville

Procès-verbaux des débats du Conseil municipal :

- | | |
|-----------|--|
| 1 D 24-38 | Débats du Conseil Municipal 1881 -1904 |
| 1 D 48 | Débats du Conseil Municipal 1905-1909 |
| 1 D 49 | Débats du Conseil Municipal 1910-1913 |
| 1 D 50 | Débats du Conseil Municipal 1914-1918 |
| 1 D 45 | Extraits des débats des commissions |

1 T concernant l'urbanisme (1 T 1 à 1 T 9)

- | | |
|--------|----------------------------------|
| 336 FI | plans et cadastres de Thionville |
| 337 FI | plans et cadastres de Thionville |
| 5 FI | collection de cartes postales |

Archives municipales de Metz

Procès-verbaux des débats du Conseil municipal :

- | | |
|-------------------|--|
| 1 D 120 à 1 D 141 | Procès-verbaux des débats du Conseil municipal de 1893 à 1914 |
| 1Oc 5 | projet de règlement sur la police des constructions |
| 1Oc 14 | Bau-Ordnung – Bebauungspläne für Sablon, Montigny und Plantières, 1903 |

10c 16	Neue Bauordnung 1894
10c 18	Bauordnung für die Stadt Metz
10c 56	Stadterweiterung Heft 9 1904
10c 57	Stadterweiterung nach Montigny-Sablon
10c 58	Stadterweiterung Deutsches Tor- Gitterbrücke
10c 60	Vereinigung der Gemeinden Montigny und Sablon mit der Stadtgemeinde Metz
10c 61	La question de la réunion des communes de Montigny et Sablon à Metz 1898
10c 62	Stadterweiterung Heft 3 1898-1899
10c 63	Stadterweiterung 2. Heft Immediat Eingabe 1898-99
10c 64	Extension de la ville (divers) 1898-1901
10c 65	Stadterweiterung Heft 4 1899-1900
10c 66	Stadterweiterung Heft 5 1899-1900
10c 67	Neue Bahnanlage Enquete
10c 68	Stadterweiterung Heft 6 1900-1901
10c 69	Stadterweiterung Metz 1900-1901
10c 72	Stadterweiterungsberichte mit Verträge Heft 10
10c 73	Stadterweiterung Heft 7 1901-1902
10c 74	Stadterweiterung Heft 8
10c 80	Stadterweiterung Metz 1903
10c 81	Stadterweiterung gedruckten Lastenheften 1903-1904
10c 82	Rohrverlegungsarbeiten in der Neustadt 1903-1905
10c 85	Pionierstrasse Grenze zwischen Metz und Montigny 1903
10c 87	Modification de la limite de la commune entre Metz Sablon Montigny
10c 91	Agrandissement de la ville et autres travaux
2Rc 151	Expositions 1892-99
2Rc 151	Ausstellung deutscher Städte in Dresden 1899-1904
2Rc 153	Ausstellung St Louis 1904
1 H 125	Bibliothèque des archives
MC 256	Neue Aufgabe in der Bauordnungs- und Ansiedlungsfrage 1906

série 9 FI, plans de la ville de Metz.

Archives départementales du Bas-Rhin, Strasbourg

24 AL	Abteilung des Inneren
27 AL	Bureau des Statthalters
29 AL	Abteilung des Inneren (Berichte an den Statthalter)
87 AL	Statthalter
159 AL	Office statistique d'Alsace-Lorraine

133 D 537 Plans de l'Université de Strasbourg (Eggert)

Archives départementales du Haut-Rhin, Colmar

3 AL 1 Fonds de la Kreisdirektion de Colmar
5 AL 1 Fonds de la Kreisdirektion de Mulhouse
8 AL 1 Fonds du Bezirkspräsidium Ober-Elsass

Archives départementales de la Moselle, Metz

10 AL 1013 Stadterweiterung Metz
10 AL 1014 Stadterweiterung Metz
10 AL 1015 Stadterweiterung Metz
10 AL 1016 Stadterweiterung Metz
10 AL 1017 Stadterweiterung Metz
10 AL 1018 Stadterweiterung Metz
10 AL 1019 Stadterweiterung Metz
10 AL 1022 Stadterweiterung Diedenhofen (Thionville)

15 AL 477 Eisenbahn Metz
15 AL 478 Eisenbahn Metz

Série FI collection de cartes et plans

Archives du Service Historique la Défense, Vincennes

Places françaises :

1 VH 1163 – 1168 renseignements sur les travaux de fortifications en cours
d'exécution autour de la place pendant l'occupation allemande
(1873-1915)
1 VF 280 fortifications de Bitche, Metz et Sarreguemines
1 VM 310-313 Aménagement en Alsace-Lorraine, dont l'organisation des
places fortes (1883-1940)

Places étrangères :

- | | |
|--------------|--|
| 1 VM 300 | Historique du Service des Places étrangères (1838-1923) notes variées. |
| 1 VM 315 | Cologne forts détachés et fortifications, plans, croquis (1911-1934) |
| 1 VM 316-318 | Allemagne : Historique, cartes et croquis des places et description des ouvrages de fortification en particulier |
| 1 VM 317 | Metz (1904-1913) et Mayence (1909) |
| 1 VM 318 | Posen (1898-1910), Strasbourg et Molsheim (1889-1916) et Thionville (1910-1912) |

Statistiques

Bureau municipal de statistique, Activité du conseil municipal et de l'administration de la Ville de Strasbourg 1925-1929, Strasbourg, 1929.

Nachrichten des statistischen Landesamts für Elsass-Lothringen, 1908-1910, Straßburg : Druck der Straßburger Neuesten Nachrichten

Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen (1885-1911).

Statistisches Bureau des kaiserlichen Ministeriums für Elsass-Lothringen, *Statistische Mitteilungen über Elsass-Lothringen*, Strasbourg : Schultz & cie, 1883.

Statistisches Bureau des Ministeriums für Elsaß-Lothringen, *Das Reichsland Elsaß-Lothringen*, Strasbourg:J.H. Ed. Heitz, 1898-1903, 3 vol.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1870 bis 1888/89, Im Auftrage der Stadtverwaltung nach amtlichen Quellen bearbeitet von Dr. Carl Buchel, Strasbourg: Elsässische Druckerei und Verlagsanstalt, 1895.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1889/90 bis 1893/94, Im Auftrage der Stadtverwaltung nach amtlichen Quellen bearbeitet von Dr. Carl Buechel, Strasbourg: G. Fischbach, 1898.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1894/95 bis 1896/97, Im Auftrage der Stadtverwaltung nach amtlichen Quellen, Strassburg : Elsässische Druckerei und Verlagsanstalt, 1901.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1897 bis 1900, Strassburg : Elsässische Druckerei und Verlagsanstalt, 1904.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1900 bis 1910, Strassburg : Elsässische Druckerei und Verlagsanstalt, 1916.

Verwaltungsbericht der Stadt Strassburg i. E. für die Zeit von 1910 bis 1918, Strasbourg : Imprimerie Alsacienne, 1930.

Presse locale et régionale

Bürger-Zeitung

Cahiers Lorrains (Les)

Courrier du Bas-Rhin/ Niederrheinische Kurier

Elsässer (Der) / L'Alsacien

Elsässer Kurier (Der)/ Le Courrier du Haut-Rhin

Elsässer Volksbote (Der)/ Écho d'Alsace et de Lorraine (L')

Freie Presse (Die) / Presse libre (La)

Gazette de Lorraine

Journal d'Alsace-Lorraine

Alsacien-Lorrain (L')

Lorrain (Le)

Messin (Le)

Lothringer Volksstimme

Lothringer Bürger-Zeitung

Messenger d'Alsace-Lorraine

Metzer Zeitung

Mülhauser Tagblatt

Mülhauser Volksblatt / Écho de Mulhouse

Neuste Nachrichten, devenu en 1888 : *Strassburger Neueste Nachrichten*, devenu en 1919 :
Strassburger neuste Nachrichten/ Dernières nouvelles d'Alsace

Revue d'Alsace

Revue catholique d'Alsace (mensuel)

Saargemünder Zeitung

Strassburger Bürgerzeitung, devenu en 1918 : *Echo de Strasbourg / Strassburger Echo*,
devenu en 1919 : *La République/ Die Republik*

Strassburger Neue Zeitung / Nouveau journal de Strasbourg (Le)

Strassburger Post

Presse spécialisée

Allgemeine Berliner Architekten-Zeitung

Architekt (Der)

Architektonische Rundschau

Baugewerks-Zeitung

Baumeister (Der)

Bau-Rundschau

Bautechniker (Der)

Bautechnische Zeitschrift

Bauwelt (Die)

Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen, Elsass-Lothringen

Berliner Architekturwelt

Civilingenieur (Der)

Deutsche Bauhütte

Deutsche Bauzeitung

Deutsche Konkurrenzen

Entwürfe des Architekten-Vereins zu Berlin für Bauplatz und Werkstatt

Gesetzblatt für Elsass-Lothringen

Industriebau

Jahrbuch der Baukunst und Bauwissenschaft

Jahrbuch der Bodenreform

Moderne Bauformen

Neubau (Der)

Österreichische Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst

Profanbau (Der)

Schweizerische Bauzeitung

Der Städtebau

Süddeutsche Bauzeitung

Wasmuths Monatshefte für Baukunst

Wiener Bauindustrie-Zeitung

Wohnungsfürsorge (Die)

Württembergische Bauzeitung

Zeitschrift für Baugewerbe

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine

Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen

Zeitschrift für das Baugewerbe

Zeitschrift für Wohnungswesen

Zentralblatt der Bauverwaltung

Zentralblatt für das deutsche Baugewerbe

Sources imprimées

Abendroth Alfred, *Die Aufstellung und Durchführung von amtlichen Bebauungsplänen : Leitfaden für kommunale Verwaltungsbeamte und Gemeindetechniker*, Berlin : Heymann, 2. Aufl., 1905, 142 p.

Agache Alfred, Auburtin Marcel, Redont Edouard, *Comment reconstruire nos cités détruites : notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages*, Paris A. Colin, 1916, 259 p.

Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für gebildeten Stände, Leipzig : Brockhaus, 1864, 15 vol.

Alphand Alphonse, *Les Promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards*, Paris: Rothschild Éditeurs, 1867-1873, 2 vol.

Architekten- und Ingenieur-Verein für Elsass-Lothringen (Hg.), *Strassburg und seine Bauten*, Bruxelles : Editions Culture et civilisation, 1980, 686 p. (Réédition de l'édition de Karl Trübner, Strasbourg, 1894).

Arminius, *Die Grossstädte in ihrer Wohnungsnot und die Grundlagen einer durchgreifenden Abhilfe*, Leipzig: Duncker und Humblot, 1874, 260 p.

Back Otto, *Aus Strassburgs jüngster Vergangenheit, Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880*, Strassburg : Karl J. Trübner, 1912, 206 p.

Baumeister Reinhard, *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin : Ernst & Korn, 1876, 492 p.

Reinhard Baumeister, « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, 12. Jg., N. 68 et 70, 1878, p. 343-347, p. 356-357.

Baumeister Reinhard, « Moderne Stadterweiterungen », *Deutsche Zeit-und Streitfragen*, 2.Jg., Heft 23, Hamburg: Richter, 1887, 34 p.

Baumeister Reinhard, *Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung, Handbuch der Baukunde*, Berlin, Ernst Toeche, 1890, 356 p.

Baumeister Reinhard, « Die Abstufung von Bauordnungen für den Stadtkern, Aussenbezirke und Vororte », In : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 12.Jg., N.40-41-42, 1892, p. 425-429, p. 442-444, p. 451-453.

Baumeister Reinhard, *Wirtschaftliche Aufgaben des Ingenieurs, Festrede zum Rektorats-Wechsel am 2. Nov. 1895*, Karlsruhe : Braun, 1895, 15 p.

Baumeister Reinhard, Classen Josef, Stübgen Josef, *Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonenenteignung*, Berlin : Toeche, 1897, 152 p.

Baumeister Reinhard, « Die Hauptpunkte von Bauordnungen », in : *Jahrbuch der Bodenreform*, Jena : Fischer Verlag, 1905, p. 240-286.

Baumeister Reinhard, *Städtebau*, Berlin : Hobbing, 1914, 131 p.

Bauordnung der Stadt Colmar vom 19. Dezember 1912 nebst Anhang, Colmar: Buchdruckerei J.B. Jung & Cie, 1913, 73p.

Bauordnung der Stadt Diedenhofen, [s.n.], 1902

Bauordnung der Stadt Metz, [s.n.], 1903, 60 p.

Bauordnung für die Stadt Saargemünd, 1899.

Bauordnung für die Stadt Straßburg, Verlag von M. Du Mont Schauberg, 1892, 59 p.

Bauordnung für die Stadt Straßburg, Verlag von M. Du Mont Schauberg, 1904, 49 p.

Bauordnung für die Stadt Straßburg, nebst Anlagen, Verlag von M. Du Mont Schauberg, 8. April 1910, 25p.

Baupolizei-Verordnung für die Stadt Mühlhausen vom Juni 1882, Mühlhausen: Münch, 1882, 32 p.

Baupolizei-Verordnung für die Stadt Mühlhausen i. Els., Mühlhausen: Druck von Ch. Bahy, 1909, 98p.

Beblo Fritz, « Vestigia terrent ! Die Bauten Strassburgs nach 1970 bis heute », in : *Heimatschutz*, Vol. 2 et 3, N.11, 1916, p. 98-104.

Beblo Fritz, « Die Baukunst in Elsass-Lothringen 1871-1918 », in : Wolfram Georg (Hg.), *Das Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918, Wissenschaft, Kunst und Literatur 1871-1918*, Vol. 3 Frankfurt-am-Main : Selbstverlag des Elsass-Lothringen-Instituts, 1934, p. 241-264.

Berger Martin, *Die Ursachen des Zusammenbruches des Deutschtums in Elsass-Lothringen*, Freiburg i. Brisgau, 1919, 35 p.

« Bevorstehender Wettbewerb und Stadterweiterungs-Pläne für München », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 32, 25. Jg., 1891, p. 193-194.

« Bezüglich der Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 58, 14. Jg., 1880, p. 313.

Bondois Paul, *Histoire de la guerre de 1870-1871 et des origines de la troisième République (1869-1871)*, 2e éditions, Paris : Picard et Kaan, 1893, 460 p.

Bonnier Louis, *Enquête sur les règlements de voirie dans les grandes villes de l'Europe*, Préfecture du Département de la Seine, 1898.

Brinckmann Albert Erich, *Platz und Monument : Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit*, Berlin : Wasmuth Verlag, 1908, 187 p.

Bruch Ernst, « Berlin's bauliche Zukunft und der Bebauungsplan », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 9, 6. Jg, 1870, p. 69-71, N. 10, 6. Jg., p. 77-81, N. 12, 6. Jg., p. 93-95, N. 13, 6. Jg., p. 101-104, N. 15, 6. Jg., p. 121-122, N. 16, 6. Jg., p. 129-130, N. 19, 6. Jg., p. 151-154, N. 20, 6. Jg., p. 159-163, N. 21, 6. Jg., p. 167-168, N. 23, 6. Jg., p. 183-186, N. 24, 6. Jg., p. 191-193, N. 25, 6. Jg., p. 199-201.

Buls Charles, *De la disposition et du développement des Rues et des Espaces libres dans les Villes*, Société centrale d'architecture de Belgique, Septième Congrès international des architectes tenu à Londres en 1906, Louvain : Imprimerie J. Wouters-Ickx, 1906, 28 p.

Collection complète des Lois, Décrets, ordonnances, Règlements et Avis du Conseil d'Etat (de 1788 à 1836 inclusivement, par ordre chronologique), Paris: Editions officielles, J.B. Duvergier, tome 52, 1852, 893 p.

Conrath Jean Geoffroy, *Bericht des Stadtarchitekten über den Bebauungsplan der Stadttheile Strassburgs*, [sans éditeur], 1878, n.p.

Dejemme Jean, *Application aux villes du décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris*, Paris: Berger-Levrault, 1887, 10p.

Die Deutsche Gartenbewegung: zusammenfassende Darstellung über den heutigen Stand der Bewegung, Berlin-Schachtenfee: Verlag der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, 1911, 112 p.

Dominicus Alexander, *Straßburgs deutsche Bürgermeister Back und Schwander. 1873-1918*, Frankfurt am Main: Verlag Moritz Diesterweg, 1939, 104 p.

Eberstadt Rudolf, *Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage*, Jena : Fischer, (1. Auflage, 1910 – 4. Auflage 1920), 735 p.

Eberstadt Rudolf, *Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen*, Jena : Fischer, 1912, 230 p.

Ehlgötz Hermann, « Landhausviertel 'Fünfhönerwörth' der Stadt Strassburg im Elsass », in : *Der Städtebau*, IX, 1912, p. 136-138.

« Einiges über die Einrichtungen des Bauwesens in Elsaß-Lothringen », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 45 Jg. 8, 1874, p. 182-183.

Emerich Heinrich, *Entwurf eines Gesetzes zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes gegen Verunstaltung durch Bauausführungen*, Strassburg : Strassburger Neueste Nachrichten AG, 1908, 34 p.

Emerich Heinrich, « Baupolizeiliche Eigentumsbeschränkungen in Elsaß-Lothringen », in : *Rheinische Zeitschrift für Zivil- und Prozessrecht*, 1. Jg., N. 3, 1909, p. 424-458.

Emerich Heinrich, *Begründung zu dem Entwurf der neuen Bauordnung für die Stadt Strassburg*, Strassburg : [sans éditeur], 1910, n.p.

Emerich Heinrich, *Der Schutz des Ortsbildes. Das Elsass-Lothringische Landesgesetz betreffend baupolizeiliche Vorschriften vom 7. November 1910, sowie das Ortsstatut und die Verordnung zum Schutz des Ortsbildes von Strassburg vom 23. November 1910*, Strassburg : Karl Trübner, 1911, 150 p.

Ernsthausen Adolf Ernst von, *Erinnerung eines preußischen Beamten*, Bielefeld/ Leipzig : Velhagen & Klasing, 1894, 432 p.
Fischer Theodor, *Sechs Vorträge über Stadtbaukunst*, München : Oldenburg, 1920, 98 p.

Frötsch Richard, Caspar M, *Elsass-Lothringisches Baurecht enthaltend eine systematische Darstellung der auf Bauten bezüglichen Vorschriften der öffentlichen und Privatrechts sowie eine Zusammenstellung der zugehörigen Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung*, Strassburg: Julius Astmann, 1878, 367p.

« Gesetz betreffend die Beschränkung der Baufreiheit in den neuen Stadttheilen von Strassburg », 21 mai 1879.

« Gesetz, betreffend die Beschränkung der Baufreiheit, vom 6. Januar 1892 », in : *Gesetzblatt für Elsass-Lothringen*, N. 2, 1892, p. 3-4.

« Gesetz betreffend die Beschränkungen des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen » (Rayongesetz), in : *Deutsches Reichsgesetzblatt*, vol. 1871, N. 51, p. 459-471.

Goecke Theodor, « Zur Stadterweiterung von Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jg., N. 35, 1904, p. 215-216 et 218.

« Der Große Straßendurchbruch in Straßburg und der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Umgestaltung des Kleber-Platzes », in : *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., N. 66, 1910, p. 533-534.

Gurlitt Cornelius, « Zur Kunst des Städtebaues », in : *Deutsche Bauzeitung*, 31. Jg., N. 24, 1897, p. 153-154

Gurlitt Cornelius, *Handbuch des Städtebaus*, Berlin : Der Zirkel Architekturverlag GmbH, 1920, 464 p.

Hegemann Werner, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin*, Berlin : Wasmuth, 1913, vol. 2.

Heiligenthal Roman, *Neubau Strassburgs. Grundlagen und Vorschläge*, Heidelberg: Winter, 1941, 24 p.

Heiligenthal Roman, *Strassburg unter den Rheinstädten*, Heidelberg: Winter, 1941, 40 p.

Henrici Karl, « Der Individualismus im Städtebau », in : *Deutsche Bauzeitung*, 25. Jg., 1891, N. 49, p. 295–298, N. 50 p.301–302, N. 53 p. 320-322.

Henrici Karl, « Der Erlass von Baupolizeivorschriften für die Umgebung und Vororte von Grossstädte », in: *Deutsche Bauzeitung*, 26. Jg. N. 17, 1892, p. 99-100.

Henrici Karl, « Langweilige und kurzweilige Straßen », in : *Deutsche Bauzeitung*, 27. Jg. N. 44, 1893, p. 271-274.

Henrici Karl, « Zur schönheitlichen Gestaltung städtischer Strassen. », In : *Deutsche Bauzeitung*, 27. Jg., N. 53, 1893, p. 326.

Henrici Karl , « Grossstadtgrün », in : *Deutsche Bauhütte*, 5. Jg., 1901, p. 162-164.

Henrici Karl, « Camillo Sitte », in : *Der Städtebau*, 1. Jg., 1904, p. 33-34.

Herzog, « Otto Back », in: *Frankfurter Zeitung*, Erstes Morgenblatt, Donnerstag, 11. Januar 1917, p . 2.

Hobrecht James, *Über öffentliche Gesundheitspflege und die Bildung eines Central-Amtes für öffentliche Gesundheitspflege im Staate*, Stettin : Nahmer, 1868, 48 p.

Hofmann Albert, « Bauliches der letzten Zeit aus Elsass-Lothringen », in: *Deutsche Bauzeitung*, 53. Jg., 1919, N. 27, p. 137-140, N. 28, p. 145-149, N. 29, p. 153-155, N. 31, p. 165-166.

Kaufmann Hermann, *Zur Stadt-Erweiterung*, Metz : Scriba G, 1899, 14 p.

Kohlmann Wilhelm, *Diedenhofen und die lothringische Eisenindustrie in neuer Zeit*, Diedenhofen, 1914, n.p.

« Zur Kölner Stadt-Erweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 66, 14. Jg., 1880, p. 355-356.

« Die Konkurrenz um einen Plan zur Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, 14. Jg., N. 57, 1880, p. 310, [signé J. St.].

« Die Konkurrenz für Pläne zur Kölner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 93, 14. Jg., 1880, p. 497-500.

Krauß Paul (Hg.), *Meyers deutscher Städteatlas: 50 Stadtpläne mit 34 Umgebungskarten*, Leipzig, Wien: Bibliographisches Institut, 1913.

« Zur künstlerischen Erscheinung des Strassenbildes », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 61, 30. Jg., 1896, p. 386-387.

« Lettres d'Alsace, Le renouvellement du Landesausschuss », *Revue Alsacienne*, novembre 1888, n° 11, p. 46-50.

Laurent Joseph, *Die städtebauliche und bauliche Entwicklung der Bade-und Industriestadt Aachen von 1815 bis 1915*, Aachen, 1920, 101 p.

Muller Émile, Cacheux Émile, *Les habitations ouvrières en tous pays*, Paris : Baudry, 1889, 668 p. (2^e édition)

Müller Wilhelm, *Politische Geschichte der Gegenwart. Das Jahr 1871 nebst eine Chronik der Ergebnisse des Jahres 1871* (Band V), Berlin: Verlag von Julius Springer, 1872, 346 p.

Nelken F. (Hg.), *Die Gemeindeordnung für Elsass-Lothringen vom 6. Juni 1895 und die in Gemässheit derselben erlassene Wahlordnung vom 28. Dezember 1895 nebst den Ausführungsbestimmungen des Kaiserlichen Ministeriums: mit Annerkennungen und Erläuterungen*, Zabern [Saverne]: A. Fuchs, 1896, 190 p.

Nussbaum, « Die Lage der Verkehrsadern in den Stadterweiterungsgebieten und die Ringstrassen », in : *Der Städtebau*, 4. Jg., 1907, p. 77-79.

Ortstatut betreffend die Entwässerung von Grundstücken und deren Anschluss an die Strassenkanäle für die Stadt Diedenhofen, Thionville: Buchdruckerei L. Luft, 1907, 19 p.

Orth August, *Entwurf zu einem Bebauungsplan für Strassburg bearbeitet im Auftrag der Stadtverwaltung*, Leipzig : Verlag von E. A. Seemann, 1878, 104 p.

Orth August, « Die Stadterweiterung von Strassburg », in : *Deutsche Bauzeitung*, 12. Jg., N. 84, 1878, p. 428-430.

Orth August, *Entwurf eines Bebauungsplans für Strassburg : Auszug aus dem grösseren Bericht d. 30 Mai 1877*, Strassburg : Druck von G. Fischbach, 1883. 12 p.

Ott Karl, *Erläuterungsbericht des Stadtbauraths Ott zu dem Entwurf für die Entwässerung der Stadt Strassburg*, Strassburg : Elsässische Druckerei, 1891, 72 p.

Ott Karl, « Die bauliche Entwicklung Strassburgs », in : *Deutsche Bauzeitung*, 28. Jg., N. 71, 1894, p. 434-440, p. 442-444, p. 446-448, p. 450-452.

Peirottes Jacques, « Le problème du logement et l'intervention de la ville de Strasbourg », in : *Société Française des Urbanistes (dir.), Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Paris : L. Eyrolles, 1923, p. 435-444.

Piton Frédéric, *Strasbourg illustré ou panorama pittoresque, historique et statistique. Promenade dans la ville*, Strasbourg : FNAC, 1987, 2 vol. (Réédition de l'édition Neukirch, 1855).

« Preisaufgaben zur Aufstellung eines Stadt-Erweiterungsplanes für München », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 47, 26. Jg., 1892, p. 284.

« Preisausschreiben betreffend einen General-Regulierungsplan für Wien », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, N. 24, 12. Jg., 1892, p. 259-260.

« Zu der Preisausschreibung zur Erlangung eines Stadterweiterungsplanes für München », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, N. 24, 12. Jg., 1893, p. 259.

Protokolle über die Sitzungen der Commission zur Feststellung des Bebauungsplanes für die Stadt Strassburg, Strassburg : Fischbach 1879, 105 p.

Redlich Paul, « Die erste Staffelbauordnung in den Reichslanden », in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 30. Jg., 1910, p. 637-638.

Reipsch Otto, *Fünfundzwanzig Jahre. Zum Geburtstag der am 1. November 1882 erfolgten Errichtung der Kaiserl. Eisenbahn-Betriebs-Inspektion III Diedenhofen*, Diedenhofen, 1907.

Revidierte Bauordnung der Stadt Diedenhofen, Diedenhofen [Thionville]: Hollinger, 1902, 32 p.

Roth, « Die neue Gebäudesteuer in Elsass-Lothringen », in : *Finanz Archiv*, 12. Jg. H. 2, 1895, p. 192-213.

Ruppel Friedrich, *Anlage und Bau der Krankenhäuser nach hygienisch-technischen Grundsätzen*, Jena : Fischer, 1896, 284 p.

Ruppel Friedrich, *Deutsche und ausländische Krankenanstalten der Neuzeit : Studien und kritische Betrachtungen über Anlage und Einrichtung grösserer, neuzeitlicher Krankenhäuser in Deutschland, Österreich (Wien), Belgien (Antwerpen), Holland, England und Frankreich (Paris)*, Leipzig : F. Leineweber, 1909, 149 p.

Schilling Otto, *Innere Stadterweiterung*, Berlin: Der Zirkel, 1921, 339 p.

Schilling Otto, Stübben Josef, « Die Bauordnung », in: *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, Band 95, 1901, p. 189.

Schmitt Eduard, *Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen (Bahnsteighallen und -dächer)*, *Handbuch der Architektur II*, Bd. 4, Leipzig: J. M. Gebhardt's Verlag, 1911, 388 p.

Schultze-Naumburg Paul, *Die Entstellung unseres Landes*, Halle an der Saal : Gebauer-Schwetschke, Flugschrift des Bundes Heimatschutz, 2, 1905, 78 p.

Schürch H., « Eisenbetonpfähle und ihre Anwendung für die Gründungen im neuen Bahnhof in Metz », in : *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., N.58, 1906, p. 398-401.

« Schutz des Orts- und Landschaftsbildes in Elsass-Lothringen », in : *Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen und Elsass-Lothringen*, 5. Jg., Heft 33, 1908, p. 264-266.

Die Stadterweiterung von Strassburg. Verhandlungen bezüglich des die Stadterweiterung betreffenden, zwischen dem Reiche und der Stadt abgeschlossenen Vertrages, Strassburg : R. Schultz und Comp. 1876, 66 p.

Sitte Camillo, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien: Graeser & Cie, 1889, 180 p.

Sitte Camillo, *L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte traduites et complétées par Camille Martin*, Genève : Ch. Eggimann et Cie, 1902, 192 p.

Sitte Camillo, *L'Art de bâtir les villes . L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, traduit par Wiczorek Daniel, Paris : L'Equerre, 1980, 180 p.

Stübben Josef, « Gerade oder krumme Strassen ? », in : *Deutsche Bauzeitung*, 11. Jg., N. 28, 1877, p. 132-134.

Stübben Josef, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur IV*, Bd. 9, Stuttgart : Kröner Verlag, 1907 (2. Auflage – 1. Auflage: 1890), 652 p.

Stübben Josef, « Über einige Fragen der Städtebaukunst », In : *Deutsche Bauzeitung*, 25. Jg., N. 21, 1891, p. 122.

Stübben Josef, « Die Preisbewerbung für Entwürfe zur Münchner Stadterweiterung », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 31, 27. Jg., 1893, p. 193-194.

Stübben Josef, « Der General-Regulierungsplan für Gross-Wien », in : *Deutsche Bauzeitung*, N. 20, 28. Jg., 1894, p. 123-124.

Stübben Josef, *La Construction des villes, rapport au congrès de Chicago*, traduit par Charles Buls, Bruxelles: Lyon-Claesen éditeur, 1895, 31 p.

Stübben Josef, « Die Stadterweiterung zu Diedenhofen », In: *Deutsche Bauzeitung*, 36. Jg. N. 48, 1902, p. 305-306, 308.

Stübben Josef, *Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung*, Seminar für Städtebau: Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin, Berlin : Ernst, 1909, 22 p.

Stübben Josef, « Neuere Fortschritte im deutschen Städtebau », in: *Second International Housing and Town Planning Conference, London, oct. 1910, The Transactions of the Royal Institute of British Architects*, London, 1911, p. 306-311.

Stübben Josef, *Aus dem französischen Städtebau*, Seminar für Städtebau: Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin, Berlin : Ernst, 1915, 78 p.

Stübben Josef, « Das französische Gesetz über Stadtbaupläne vom 14. März 1919 und der Wiederaufbau », in: *Deutsche Bauzeitung*, 53. Jg., N. 74, 1919, p. 437-439.

« In dem Wettbewerb zur Erlangung eines Stadterweiterungsplanes für München » (Vermischtes), in : *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 13. Jg., N. 15, 1893, p. 155

Wolfram Georg (Hg.), *Das Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918*, Frankfurt : Selbst-Verlag des Elsass-Lothringen-Instituts 1937, 5 vol.

Wuttcke Robert, *Die deutschen Städte: geschildert nach den Ergebnissen der ersten deutschen Städte-Ausstellung zu Dresden. 1903*, Leipzig: F. Brandstetter, 1904, 2 vol.

Sources secondaires

1870 Strasbourg brûle-t-il ?, Catalogue d'exposition des Archives et de la Communauté urbaine de la Ville de Strasbourg, 2010, 160 p.

Abadie Sharam, « Genèse des services d'architecture à Strasbourg, Du *Stadtbaumeister* au *Stadtbaurath* », in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 45-52.

Abadie Sharam, « Genèse des services d'architecture à Strasbourg, Du *Stadtbaumeister* au *Stadtbaurath* », in : *Metacult, Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 477-486.

Abel Charles, « Étude complète sur l'amphithéâtre romain de Metz », in : *Bulletin de la société d'archéologie de d'histoire de la Moselle*, vol. 7-9, Metz, 1964, p. 30-47.

Abel Louis, « Habiter noblement à Mulhouse au XIXe siècle », in : *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, Gestion des ressources humaines en Haute Alsace*, N. 1/2, 1990, p.75-79.

Abel Louis, « Les quartiers résidentiels du XIXe siècle à Mulhouse », in : *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, Gestion des ressources humaines en Haute Alsace*, N. 1/2, 1990 p. 97-102.

Ackermann Etienne, « La gestion de l'urbanisme par la municipalité de 1815 à 1870 », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008, p. 7-34.

Ahnne Paul, *Strasbourg 1850-1950, métamorphoses et développement*, Strasbourg : Ed. Dernières nouvelles d'Alsace, 1959, 63 p.

Albers Gerd, *Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945 : Texte und Interpretationen*, Düsseldorf : Bertelsmann, 1975, 267 p.

Albers Gerd, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig, Wiesbaden : Vieweg, 1997, 395 p.

Alleaume Anne-Lise, « Urbanisme et architecture au service de la nation. Metz et Strasbourg face à Nancy et Paris (1871-1914) », in : *Revue Urbanisme*, Dossier : Modèles urbains, mars avril 2012, p. 81-85.

Antoni Hélène, « Servitudes militaires et développement urbain : quelles continuités entre les régimes français et allemands » in : *METACULT, Cahier de recherche 1*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 23-29.

Bradel Vincent, *Nancy 1913, un rêve de Cité moderne. L'esquisse d'un plan d'extension aux premiers temps de l'urbanisme*, thèse de doctorat, Université Aix-Marseille, sous la direction de Jean-Lucien Bonillo, soutenue en 2018, 2 vol.

Bardet Gaston, *L'urbanisme*, Paris: Presses universitaires de France, 1945, 135 p.

Baensch Tanja, *Un petit Berlin ? , Die Neugründung der Strassburger Gemäldesammlung durch Wilhelm Bode im zeitgenössischen Kontext : ein Beitrag zur Museumspolitik im deutschen Kaiserreich*, Göttingen : V&R unipress, 2007, 678 p.

Baudoin Laurent, *Les gares d'Alsace-Lorraine : un héritage de l'annexion allemande (1871-1918)*, Sarreguemines : Pierron, 1995, 110 p.

Benediktat Elif, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890-1914 : Strukturbedingungen, politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme*, Berlin, New York : Walter de Gruyter, 1999, 682 p.

Bénétière Marie-Hélène, Boura Frédérique (dir.), *Jardins En Alsace : quatre siècles d'histoire*, Lyon : Lieux dits, 2010, 223 p.

Benevolo Leonardo, *La ville dans l'histoire européenne*, Paris : Éditions du Seuil, 1992, 284 p.

Bertoni Angelo, « Pratiques locales et expositions internationales d'urbanisme : les réseaux francophones entre 1880 et 1920 », in : *Histoire & Sociétés*, N. 12, 2004, p. 21-31.

Bertoni Angelo, *Les architectes et la naissance de l'urbanisme de plan, pratiques locales, réseaux nationaux et transnationaux en France et en Europe Francophone (1880-1920)*, thèse de doctorat, sous la direction de Christian Topalov et Donatella Calabi, Écoles des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, Università di Venezia Ca Foscari, 2006, 518 p.

Bertoni Angelo, « Bruxelles, juillet 1919 : naissance de la première revue belge d'urbanisme », in : *Urbanisme*, N. 368, 2009, p. 93-97.

Blanc-Reibel Cathy, *Transmissions, appropriations et mises en valeur du patrimoine de l'Autre : le cas de la Neustadt*, Strasbourg , thèse de doctorat, Université de Strasbourg, sous la direction de Florence Rudolf et Sandrine Glastron, soutenue en 2018.

Bocquet Denis, *Rome ville technique (1870-1925) Une modernisation conflictuelle de l'espace urbain*, Rome : École française de Rome, 2007, 440 p.

Bocquet Denis, « Le città italiane e la circolazione internazionale dei saperi municipali (1870-1915) », in : Dogliani Patrizia, Gaspari Oscar, *Tra libera professione e ruolo pubblico, Pratiche e saperi comunali all'origine dell'urbanistica in Italia*, Bologna : CLUEB, 2012, p. 173-186.

Bodenschatz Harald (Hg.), *Stadtvision 1910-2010: Berlin, Paris, London, Chicago: 100 Jahre allgemeine Städtebau Ausstellung in Berlin*, Berlin: TU Berlin, 2010, 488 p.

Bökemann Dieter, « Reinhard Baumeister (1833–1917): Gründer der akademischen Disziplin "Städtebau" », in : *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung*. 28, 1984 N.1, p. 21-26.

Bolenz Eckhard, *Vom Baubeamten zum freiberuflichen Architekten Berufe im Bauwesen. Preußen/Deutschland, 1799-1931*, Frankfurt : Peter Lang, 1991, 422 p.

Bondon Anne, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848, Chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse de doctorat, sous la direction de Pierre Pinon, Université de Paris VIII Vincennes-Saint-Denis, 2009, 635 p.

Braeuner Gabriel, « La dénomination des rues de Colmar pendant la période nazie », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008, p. 173-186.

Breuer Rüdiger, « Das Bau- und Bodenrecht als Instrument des Stadt-Umbaus. Vergleiche zwischen deutschen Ländern und europäischen Staaten », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995, p. 289-318.

Bolenz Eckhard, *Vom Baubeamten zum freiberuflichen Architekten: technische Berufe im Bauwesen (Preussen/ Deutschland 1799-1931)*, Frankfurt: Peter Lang, 1991, 422 p.

Boura Frédérique, Fritsch Emmanuel, Fritsch Florent (dir.), *L'université impériale de Strasbourg : le site de la Porte des Pêcheurs*, Lyon : Lieux Dits, 2012, 72 p.

Burckel Frank, « La Neustadt de Strasbourg, un ouvrage militaire ? », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 52-58.

Cartal Jean-Jacques, Laburte Dominique, Maurand Paul, *Les villes pittoresques. Étude sur l'architecture et l'urbanisme de la ville allemande de Metz entre 1870 et 1918*, Nancy : CEMPA, 1981, 292 p.

Cartal Jean-Jacques, Laburte Dominique, Maurand Paul, « Metz pittoresque : étude du plan d'extension de 1903 », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981) Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Éditions Serpenoise, 1982, p.197-214.

Cattin Paul-André, « Et l'industrie vint à Colmar », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, n°48, 2007-2008, p. 59-72.

Châtelet Anne-Marie, Bresler Henri, *Immeubles à cour, peignes et redans, la réglementation parisienne*, programme pluriannuel 1986-1989, La construction du territoire et la construction de la ville, Laboratoire de recherche « Histoire architecturale et urbaine – Sociétés », Fascicule 7, École d'Architecture de Versailles, 1989, 65 p.

Châtelet Anne-Marie, « La conception haussmannienne du rôle des ingénieurs et architectes municipaux », in : Des Cars Jean, Pinon Pierre (dir.), *Paris. Haussmann*, Paris : Picard, 2005, p. 257-266.

Chenderowsky Éric (éd.), *Édouard Schimpf à Strasbourg, architecte d'une ville en renouveau*, Strasbourg : Direction de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat, 2010, 41 p.

Chimello Sylvain, « Urbanisme et architecture à Thionville durant l'annexion : l'influence de Joseph Stübgen », in : *Les Cahiers Lorrains*, 2009, n° 79, 1-2, p.84-93.

Claessens François, « Albert Erich Brinckmann und die Frage der Stadtreform in Deutschland um 1910 », in: Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes-Images-Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p.133-150.

Claude Henri, « Historicisme en France et en Allemagne au XIXe siècle », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981), Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Éditions Serpenoise, 1982, p. 81-102.

Claude Viviane, *Strasbourg 1850–1914, Assainissement et politiques urbaines*, thèse de doctorat, sous la direction de Marcel Roncayolo, Université de Strasbourg, 1985, 2 vol, 607 p.

Claude Viviane, « La germanisation de Strasbourg après 1871 », in : *Annales de la recherche urbaine*, n° 37, décembre 1987-février 1988, p. 38-45.

Claude Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Marseille : Éditions Parenthèses, 2006, 253 p.

Claval Paul, « La grande ville allemande », in : *Annales de Géographie*, T. 81, n° 447, 1972, p. 538-554.

Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut, (dir.), *Interférences/ Interferenz. Architecture Allemagne-France 1800 – 2000*, (Catalogue d'exposition, Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg, 30 mars 21 juillet 2013), Strasbourg : Éditions des Musées de Strasbourg, 2013, 465 p.

Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut, (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes - Images – Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, 390 p.

Collins George R., Crasemann Collins Christiane, *Camillo Sitte and the birth of modern city planning*, London : Phaidon Press, 1965, 232 p.

Conrad Jacques, *Mulhouse au début du siècle. Promenade illustré dans les vieux quartiers*, Steinbrunn le Haut : Éditions du Rhin, 1987, 191 p.

Corneließen Christoph, Fisch Stefan, Maas Annette, *Grenzstadt Straßburg : Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St-Ingbert : Röhrig Universitätsverlag, 1997, 291 p.

Curdes Gerhard (Hg.), *Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende : der Beitrag von Karl Henrici*, Stuttgart, Berlin, Köln : Kohlhammer, 1981, 312 p.

Curdes, Gerhard, *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*, Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer, 1997, 248 p.

Darin Michaël, *La Comédie urbaine. Voir la ville autrement*, Paris: Infolio Éditions, 2009, 559 p.

Darin Michael, « La Grande Percée de Strasbourg », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p.104-112.

Darin Michaël, « La politique de l'alignement à Strasbourg. 1829-1907 », in : *METACULT, Cahier de recherche 4*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 35-39.

Darin Michaël, *Paris, la forme d'une ville. Précis d'anatomie urbaine du Moyen-Âge à nos jours*, Paris: Parigramme, 2016, 215 p.

Darin Michaël, « L'alignement et le percement à Strasbourg », in : *Metacult, Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940*, Strasbourg : lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 359-385.

Decomps Claire, *Thionville urbanisme et architecture 1900-1939*, Metz: Édition Serpenoise, 1996, 18 p.

Dehmel Wilhelm, *Platzwandel und Verkehr: zur Platzgestaltung im 19. und 20. Jahrhundert in Berlin unter dem Einfluss wachsenden und sich verändernden Verkehrs*, Berlin, TU (thèse de doctorat), 1976, 332 p.

Demouveau Jean-Pierre, Lebreton Jean-Pierre, *La naissance du droit d'urbanisme : 1919 – 1935*, Paris, Les éditions des journaux officiels, 2007, 474 p.

Denu Claude, Ollivier Éric, *Le plan d'extension de la ville de Strasbourg 1871-1880*, Mémoire, École d'architecture de Strasbourg, 1978, 217 p.

Des Cars Jean, Pinon Pierre, *Paris-Haussmann: le pari d'Hausmann*, Paris: Édition du Pavillon de l'Arsenal-Picard, 1998, 365 p

Döderlein Sebastian, *Un pivot de l'histoire ? – La société alsacienne-lorraine et les sorties ambiguës de la Première Guerre mondiale*, Université Concordia Montréal, Québec, thèse de doctorat sous la direction de Norman Ingram, 2016, 457 p.

Dogliani Patrizia, Gaspari Oscar (dir.), *Tra libera professione e ruolo pubblico. Pratiche e saperi comunali all'origine dell'urbanistica in Italia*, Bologna : Clueb, 2012, 209 p.

Dolff-Bonekämper Gabi, « Denkmalpflege et patrimoine », in: *Interférences/ Interferenz. Architecture Allemagne-France 1800 – 2000*, (Catalogue d'exposition, Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg, 30 mars 21 juillet 2013), Strasbourg : Éditions des Musées de Strasbourg, 2013, p. 120-130.

Dolivet Pierre, *Carl Hack. Mulhousien d'Outre-Rhin, maire de Mulhouse de 1887 à 1901 : face à un monde en mutation*, Mulhouse : AZ Impr., 2011, 142 p.

Durand de Bousingen, Denis, *L'hôpital de Strasbourg, une ville dans la ville*, Strasbourg : Hôpitaux universitaires de Strasbourg, Le Verger, 2003, 275 p.

Durand de Bousingen, Denis, « Les architectes Paul et Karl Bonatz : une préface alsacienne à une carrière européenne », in : *Revue d'Alsace*, n° 111, 1985, p. 157-168.

Dutt Ashok, Costa Frank, *Perspectives on planning and urban development in Belgium*, Dordrecht : Kluwer, 1992, 208 p.

Düwel Jörn, Gutschow Niels, *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen-Projekte-Akteure*, Stuttgart: Teubner, 2001, 331 p.

Eberhardt Sophie, *Entre France et Allemagne, de la ville ancienne à la Neustadt de Strasbourg : la construction du regard patrimonial*, thèse de doctorat, Université de Lyon, Université de Strasbourg, sous la direction de Gauthiez Bertrand et Kostka Alexandre, soutenue en 2015, 427 p.

Engeli Christian, « Stadterweiterungen in Deutschland im 19. Jahrhundert », in : Rausch Wilhelm (dir.), *Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert*, Linz : Trauner, 1983, p. 47-72.

Espagne Michel, *Les transferts culturels franco-allemands*, Paris : Presses universitaires de France, 1999, 286 p.

Ewen Shane, « Le long XXe siècle, ou les villes à l'âge des réseaux municipaux transnationaux », in : *Revue Urbanisme*, Dossier : Modèles urbains, mars avril 2012, p. 46-49.

Faure Jean-Louis, Foessel Georges, Klein Jean-Pierre, (et al.), *Strasbourg : panorama monumental et architectural des origines à 1914*, Strasbourg : G4J, 2003, 374 p.

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace, *Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne*, Strasbourg : Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie d'Alsace, 1982-2003, 42 vol.

Fehl Gerhard, «Camillo Sitte als Volkserzieher – Anmerkungen zum deterministischen Denken in der Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts», in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, p. 172-221.

Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, 224 p.

Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995, 349 p.

Fisch Stefan, « Joseph Stübben in Köln und Theodor Fischer in München - Stadtplanung des späten 19. Jahrhunderts im Vergleich », in: *Geschichte in Köln*, H. 22, 1987, p. 89-113.

Fisch Stefan, « Zur Handhabung des Bau- und Bodenrechts in Strassburg nach den politischen Umbrüchen von 1870 und 1918 », in : *Jahrbuch für europäische Verwaltungsgeschichte*, 2. Jg., 1990, p. 77-101.

Fisch Stefan, « Planung als Eigentumsbeschränkung in der Obrigkeitsstadt – Bemerkung zur Strassburger Stadtentwicklung 1871-1918 », in: Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*. *Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe – XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p. 179-198.

Fisch Stefan, « Sitte e Fischer: teoria e prassi della pianificazione », in: Guido Zucconi (dir): *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano: Franco Angeli 1992, p. 84-90.

Fisch Stefan, « Der „große Durchbruch“ durch die Straßburger Altstadt. Ein frühes Beispiel umfassender Stadterneuerung (1907-1957) », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995 p. 57-74.

Fisch Stefan, « Der „Straßburger große Durchbruch“ (1907-1957). Kontinuität und Brüche in Architektur, Städtebau und Verwaltungspraxis zwischen deutscher und französischer Zeit », in : Corneließen Christoph, Fisch Stefan, Maas Annette, *Grenzstadt Straßburg : Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St-Ingbert : Röhrig Universitätsverlag, 1997, 291 p.

Fix Albert, *Cent ans de politique de l'habitat : l'Office public du logement de la Ville de Strasbourg*, Obernai : Éditions Gys, 1978, 143 p.

Frank Hartmut, « Die Stadtlandschaft Diedenhofen », in : Cohen Jean-Louis et Frank Hartmut (dir.), *Deutsch-französische Beziehungen 1940-1950 und ihre Auswirkungen auf die Architektur und Stadtgestalt*, 1989 (Programme de recherche, non publié, Hambourg).

Frank Hartmut, « La naissance d'une nouvelle discipline : le plan d'extension strasbourgeois de 1880 et l'urbanisme en Allemagne », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 219-228.

Forsell Håkan, *Property, Tenancy and Urban Growth in Stockholm and Berlin, 1869-1920*, Aldershot, Burlington : Ashgate Publishing, 2006, 394 p.

Fuhlrott Rolf, *Deutschsprachige Architektur-Zeitschriften, Entstehung und Entwicklung für Architektur in den Fachzeitschriften für Architektur in der Zeit von 1789-1918*, München : Verlag für Dokumentation, 1975, 373 p.

Garms Jörg, « Le plan d'urbanisme de Strasbourg dressé par Jean-François Blondel en 1764-1769 » : in : *Société pour la conservation des monuments historiques d'Alsace*, 1978, p. 103-141.

Gauthiez Bernard, « L'extension de Strasbourg dans la perspective des extensions urbaines en Europe après 1850 », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p.229-238.

Genz Peter, « Jürgen Kröger – Ein Architekt zwischen Historismus und Vormoderne », in: *Nordelbingen*. 72, 2003, p. 131-160.

Grandineau Fabrice, Grout Catherine, Hatt Thierry, et al., *Parchemins et jardins : les jardins strasbourgeois du Moyen Age à nos jours*, Strasbourg : Archives de la Ville et de la Communauté urbaine, La Nuée Bleue, 2004, 143 p.

Graff Philippe, *L'exception urbaine : Nice, de la Renaissance au Consiglio d'Ornato*, Marseille : Edition Parenthèses, 2000, 171 p.

Grasser Theodor, *Die Gemeinde-Verfassung und Verwaltung in Elsass-Lothringen*, Strasbourg: Heitz & Cie, 1934, 165 p.

Grunewald Michel (dir.), *Le problème de l'Alsace-Lorraine vu par les périodiques (1871-1914) / Die Elsass-Lothringische Frage im Spiegel der Zeitschriften (1871-1914)*, Berne : Peter Lang, 1998, 492 p.

Guthmann Frédéric, « L'urbanisme et l'architecture à Mulhouse sous la période wilhelminienne », in : *Annuaire Historique de Mulhouse, Mulhouse et ses urbanismes*, Tome 20, 2009, p. 103-106.

Guthmann Frédéric, « L'urbanisation de la rue Laurent (1885-1925) », in : *Annuaire Historique de Mulhouse, Travailler à Mulhouse*, Tome 21, 2010, p. 65-76.

Hall Thomas, « Paris-Napoleon III.-Hausmann. Unerreichbares Vorbild für den Umbau zur Metropole », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995 p. 41-56.

Hamman Philippe, *Les transformations de la notabilité : l'industrie faïencière à Sarreguemines (de 1836 à nos jours)*, Thèse, Université Robert Schuman, Institut d'études politiques sous la direction de Brigitte Gaiti, Strasbourg, 2000, 2 vol.

Hammer-Schenk Harold, « Die Stadterweiterung Straßburgs nach 1870. Politische Vorgaben historischer Stadtplanung », in: Brix Michael, Steinhauser Monika (dir.): *Geschichte allein ist zeitgemäß, Historismus in Deutschland*, Gießen: Anabas Verlag, 1978, p. 121-141.

Hardtwig Wolfgang, Tenfelde Klaus (Hg.), *Soziale Räume in der Urbanisierung: Studien zur Geschichte Münchens im Vergleich 1850 bis 1933*, München: Oldenbourg, 1990, 290 p.

Harlander Tilman, *Stadt im Wandel - Planung im Umbruch*, Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer, 1998, 318 p.

Harouel Jean-Louis, *Histoire de l'urbanisme*, 5^e édition, Paris : Presses universitaires de France, 1995, 127 p.

Havé Paul-André, *Colmar, une ville de garnison dans le Reichsland 1870-1914*, Strasbourg, Université Marc Bloch, mémoire de maîtrise en histoire contemporaine, 1999, 111 p.

Havé Paul-André, « Les bâtiments militaires de Colmar. Un aspect particulier de l'architecture et de l'urbanisme sous le *Reichsland* (1870-1914) », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008 p. 117-140.

Heckendorn André, *Mulhouse. L'esprit d'une ville*, Pontarlier: Éditions du Belvédère, 2013, 207 p.

Heil Peter, *Von der ländlichen Festungsstadt zur bürgerlichen Kleinstadt : Stadtbau zwischen Deutschland und Frankreich : Landau, Haguenau, Selestat und Belfort zwischen 1871 und 1930*, Stuttgart : Steiner F, 1999, 213 p.

Heinitz Philippe, *Les relations entre architecture et urbanisme dans le Reichsland 1870-1914, Eléments pour une histoire urbaine de la ville de Colmar*, Strasbourg, Université Marc Bloch, mémoire de diplôme d'étude approfondies, 2002, 192 p.

Heinitz Philippe, « Colmar – Urbanisation, urbanisme et architecture. Période 1870-1918 », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008 p. 73-116.

Herbrecht Antoine, « Le cadastre aux Archives municipales de Mulhouse, la serie G III Aa », in : *Annuaire Historique de Mulhouse, Travailler à Mulhouse, Tome 21*, 2010, p. 151-158.

Höffler Karl-Heinz, *Reinhard Baumeister : (1833 – 1917) Begründer der Wissenschaft vom Städtebau*, Karlsruhe : Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, 1977, 86 p.

Hofmann Wolfgang, « Die beiden Ursprünge der modernen Raumordnung und Landesplanung in den Jahren 1871-1914 », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, p. 222-242.

Hubatsch Walter (dir.), *Grundriss zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815-1945*, Band 22, Bundes- und Reichsbehörden, Marburg/Lahn : Johann Gottfried Herder Institut, 1983, 585 p.

Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. U. 20. Jh.). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, 326 p

Igersheim François, *L'Alsace des notables (1870-1914). La bourgeoisie et le peuple alsacien*, Strasbourg : B.F. Budderflade, 1981, 318 p.

Igersheim François, *L'Alsace politique 1870-1914*, Strasbourg: Presses universitaires de Strasbourg, 2016, 232 p.

Igersheim François, « Strasbourg et Pasteur, paradigmes de la santé et de la ville moderne », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Éditions Lieux-dits, 2013, p.121-132.

Jannièrè Hélène, « Les architectures allemandes sous le regard des revues françaises dans l'entre-deux-guerres », in : Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes-Images-Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p. 285-302

Jaquand Corinne, « Grand Berlin 1910. La métropole allemande s'expose », in: Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes-Images-Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p. 109-132.

Johanek Peter, « Städtebünde, Städteverbände und Städteassoziationen in der europäischen Geschichte. Vom politischen Instrument zur kommunalen Interessenvertretung », in: Opll Ferdinand, Weigl Andreas, *Städtebünde, Zum Phänomen interstädtischer Vergemeinschaftung von Antike bis Gegenwart*, Innsbruck, Wien : StudienVerlag, 2017, p. 23-50.

Jonas Stéphane, « La création de la cité-jardin de Stockfeld à Strasbourg (1907-1912) », in : Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf, *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p. 199-236.

Jonas Stéphane, « Strasbourg 1900, ville de frontière et d'innovation (1890–1918) », in: *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est: villes mémoires, villes frontières*, 1991–1992, 19, p. 13-30.

Jonas Stéphane, *Le Mulhouse industriel: un siècle d'histoire urbaine, 1740-1848*, Paris: Éditions L'Harmattan, 1995, 2 Vol.

Jonas Stéphane, « Mulhouse une ville industrielle », in : *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est : Urbanité et citoyenneté*, 1998, 25, p. 88-96.

Jonas Stéphane, *Les cités-jardins du Mitteleuropa. Etude de cas de Strasbourg, Dresde, Wrocław et Budapest*, Budapest: Magyar Képek, 2002, 144 p.

Jonas Stéphane, *Mulhouse et ses cités ouvrières : perspective historique, 1840-1918 : quatre-vingts ans d'histoire urbaine et sociale du logement ouvrier d'origine industrielle*, Strasbourg : Oberlin, 2003, 391 p.

Jonas Stéphane, Gerard Annelise, Marie-Noële Denis, Weidmann Francis, *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle université: 1871 – 1918*, Strasbourg: Oberlin, 1995, 280 p.

Jonas Carsten, *Die Stadt und ihr Grundriss. Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanschluss*, Tübingen: Wasmuth Verlag, 2009, 419 p.

Jordan Benoît, *Histoire de Strasbourg*, Paris : Gisserot, 2006, 126 p.

Jordan Benoît, *Strasbourg : Pages d'histoire*, Strasbourg : Editions du Belvédère, 2014, 207 p.

Karnau Oliver, *Hermann Josef Stübgen. Städtebau 1876–1930*, Braunschweig, Wiesbaden : Vieweg, 1996, 663 p.

- Karnau Oliver, « Stübben in Aachen (1876-1881) », in : *Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins*, 103, 2001, p. 323-368.
- Kerdiles-Weiler Angéla, *Limites urbaines de Strasbourg, évolution et mutation*, Strasbourg, Publication de la Société Savante d'Alsace, coll. Recherches et documents, tome 74, 2005, 344 p.
- Klein Jean-Pierre, *Strasbourg : urbanisme et architecture : des origines à 1870*, Strasbourg : Musées de Strasbourg, 1987, 70 p.
- Klein Jean-Pierre (dir.), *Strasbourg, Urbanisme et Architecture des origines à nos jours*, Strasbourg : Oberlin, 1996, 297 p.
- Klein Jean-Pierre, Lamarche Grégory, Wolff Jean-François, (et al.), *Strasbourg, urbanisme et architecture: des origines à nos jours*, Strasbourg : Oberlin, 1996, 297 p.
- Klein Arnaud, *Les usines municipales de Colmar. Histoire d'une aventure industrielle, 1845-1945*, Colmar : Alsacienne d'impression, 1996, 143 p.
- Klopp Gérard, *Thionville 1903-1918*, Thionville, chez l'auteur, 1979, 714 p.
- Kolb Eberhard, *Der Weg aus dem Krieg : Bismarcks Politik im Krieg und die Friedensanbahnung 1870-1871*, München : Oldenburg, 1990, 420 p.
- Krauskopf Kai, Lippert Hans-Georg, Zschke Kerstin, (Hg.), *Neue Tradition -2 : Vorbilder, Mechanismen und Ideen*, Dresden : Thelem, 2012, 253 p.
- Kuntz, Michèle, *Metz l'impériale. Une aventure urbaine 1850-1870*, Metz : Editions Serpenoise, 1985, 223 p.
- Ladd Brian, *Urban planning and civic order in Germany : 1860-1914*, Cambridge : Harvard Univ. Press, 1990, 326 p.
- Lamarche Grégory, *Les transformations urbaines du canton Ouest de Strasbourg entre le 23 octobre 1852 et le 13 septembre 1870*, Centre de recherches historiques sur la ville : Strasbourg, 1994, Mémoire DEA sous la direction de Jean-Luc Pinol et François Igersheim, 2 volumes.
- Lambert-Bresson Michèle, Téraide Annie, *Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les Cahiers de l'Ipraus, n° 4, Éditions Recherches / Ipraus, 2002, 191 p.
- Laisney François, *Règle et règlement, la question du règlement dans l'évolution de l'urbanisme parisien, 1600-1920*, rapport de recherche pour le Ministère de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire et des transport, direction de l'architecture et de l'urbanisme, bureau de la recherche architecturale, 1986, 58 p.
- Laisney François, « Les plans d'alignement des villes (1807-1819) : une loi mal appliquée », in : Lambert-Bresson Michèle, Téraide Annie, *Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement*,

extension et embellissement, Les Cahiers de l'Ipraus, n° 4, Éditions Recherches / Ipraus, 2002, p. 15-28

Lang-Reitz Micheline, Fischbach Bernard, *Mulhouse d'hier à aujourd'hui*, Saint-Avertin : A Sutton, 2013, 95 p.

Lavedan Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine*, Paris: Henri Laurens, 1952, 446 p. (T.3)

Lavedan Pierre, Hugueney Jeanne, Henrat Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne : XVI-XVIIIe siècles*, Genève, Paris : Droz, 1982, 312 p.

Leclerc Bénédicte, *Le projet d'embellissement de J.-F. Blondel : Strasbourg, 1764-1774*, 3 vol. Strasbourg : École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, 1982. 439 p.

Leclerc Bénédicte, *L'urbanisme à Strasbourg, fin XIXe début XXe siècles*, Mémoire de DEA sous la direction de Marcel Roncayolo, Paris : EHESS, 1983, 84 p.

Leclerc Bénédicte, « L'embellissement de Strasbourg au XVIIIe siècle », in : *Monuments historiques*, N. 135, octobre-novembre 1984, p. 40-46.

Legay Christian, Hubert Philippe, *Metz, ville d'architectures*, Metz : Serge Domini éditeur, 2004, 214 p.

Levy Albert (dir.), *Ville, urbanisme et santé : les trois révolutions*, Paris : Éditions Pascal, Mutualité française, 2012, 316 p.

Ley Karsten, « Il pensiero urbanistico in Germania : Trattati e formazione disciplinare alla fine del XIX secolo », in : *Bollettino del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio / Università degli studi di Firenze*. - 9 (2003), 1/2, p. 3-12.

Ley Karsten, *The urban Matrix, towards a theory of the Parameters of Urban Forms and their Interrelation*, Dissertation an der Fakultät für Architektur der RWTH Aachen, 2009, 344 p.

Lichtlé Francis, « Du puits au château d'eau. La création du réseau d'eau potable à Colmar (1856-1886) », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N. 48, 2007-2008, p. 49-58.

Liptau Peter, « Recherchemethoden zu Biografien deutsch-französischer Protagonisten im Bauwesen Straßburgs 1871-1914 », in: Lüthi Dave (dir.), *Profils d'architectes*, Lausanne: Université de Lausanne, 2017, Etudes de Lettres n° 303. p. 153-166.

Livet Georges, Oberlé Raymond (dir.), *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours*, Strasbourg : Éditions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1977, 493 p.

Livet Georges, Rapp Francis (dir.), *Histoire de Strasbourg des origines à nos jours, Tome 4 : de 1815 à nos jours, XIXe et XXe siècles*, Strasbourg : Éditions des Dernières Nouvelles d'Alsace, 1982, 799 p.

- Livet Georges (dir.), *Histoire de Colmar*, Toulouse : Editions Privat, 1983, 331 p.
- Lorentz Jean, « La Cour d'Appel de Colmar », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar: Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008 p. 141-146.
- Lüthi, Dave (Ed.), *Profils d'architectes*, Lausanne : Université de Lausanne, 2017, Études de Lettres n° 301, 168 p.
- Mandorla Anne, *Évolution urbanistique de Thionville*, Thionville, 1979, n.p.
- Marschall Sabine, *Historische Architektur um 1900 am Beispiel eines Villenviertels in Colmar im Elsass*, Tübingen, Magisterarbeit an der Fakultät für Kulturwissenschaft Tübingen, 1988, 197 p.
- Mazzoni Cristiana, « Strasbourg à l'ère de la 'grande vitesse'. La construction d'une métropole transfrontalière entre pensée technique et regard humaniste. », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Éditions Lieux-dits, 2013, p. 133-140.
- Mazzoni Cristiana, « La gare et ses rails : charpente structurelle de la ville moderne. Entre réalité spatiale et images mythiques (1850-1900) », in : Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes-Images-Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p. 33-60.
- Metacult (éd.), *Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, 599 p.
- Metzler Lionel, *La politique de germanisation en Lorraine annexée (1870-1914), culture et enjeux identitaires*, Université de Metz, U.F.R. des Sciences Humaines et des Arts, thèse de doctorat sous la direction de Alfred Wahl, 2007, 2 volumes.
- Mémoire de la médecine à Mulhouse, Regards sur la médecine mulhousienne en 1898, L'ouverture de l'hôpital du Hasenrain*, Obernai, Gyss Imprimeur, 1998, 60 p.
- Merlin Pierre, Choay Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses universitaires de France, 2000 (3^e réédition 1988), 902 p.
- Mitchell Allan, *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815-1915*, New York, Oxford : Berghahn Books, 328 p.
- Möllmer Tobias, « Das Villenviertel am Contades in Strassburg. Entwicklungslinien einer Stadtmorphologie im Spannungsfeld deutsch-französischen Kulturtransfers », in : *METACULT, Cahier de recherche 1*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 31-43.
- Möllmer Tobias, Weber Christiane, « Die Entstehung einer deutschen Musterbauverwaltung. Stadtbauamt und Baupolizei, Strassburg 1870-1918 », in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 52-58.

Möllmer Tobias, « Heinrich Emerich und der Schutz des Ortsbildes : eine Bauaktenanalyse zur Tätigkeit der ästhetischen Baupolizei zwischen Kaiserplatz und Contades », in : *METACULT, Cahier de recherche 3*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2015, p. 19-27.

Möllmer Tobias, « Die Entwicklung der Strassburger Baupolizei 1871-1918. Vom französischen Fluchtliniengesetz zur ästhetischen Baukontrolle im Sinne der Heimatschutzbewegung », in : *Metacult, Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940*, Strasbourg : lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 495-511.

Mönninger Michael, *Vom Ornament zum Nationalkunstwerk : die Schriften von Camillo Sitte zu Kunsttheorie, Pädagogik, Gewerbe*, Karlsruhe, Doktorarbeit an der Staatliche Hochschule für Gestaltung, 1995, 227 p.

Mozsberger Maurice (dir.), *Dictionnaire historique des rues de Strasbourg*, Strasbourg : Le Verger, 2012, 576 p.

Nerdinger Winfried, *Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer 1862-1938*, München : Ernst & Sohn, 1988, 347 p.

Neudorf, nouveau village, nouvelle ville, Catalogue d'exposition des Archives de la Communauté urbaine de la Ville de Strasbourg 2007, 174 p.

Nohlen Klaus, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918 : die repräsentativen Staatbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Strassburg*, Berlin : Mann Verlag, 1982, 372 p.

Nohlen Klaus, *Construire une capitale, Strasbourg impérial de 1870 à 1918*, Traduit de l'allemand par le Centre de recherche Littératures et Arts dans l'Espace Rhénan Européen, Strasbourg : Société savante d'Alsace, 1997, 377 p.

Nohlen Klaus, « Regards sur l'architecture et l'urbanisme au temps du Reichsland », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Éditions Lieux-dits, 2013, p.21-25.

Oberle Raymond, *L'Alsace au temps du Reichsland : 1871-1914*, Mulhouse, Adm. Ed., 1990, 196 p.

Oetzel Günter, *Das pulsierende Herz der Stadt : Stadtraum und industrielle Mobilität ; die Karlsruher Bahnhofsfrage*, Karlsruhe : Universitätsverlag Karlsruhe, 2005, 224 p.

Opll Ferdinand, Weigl Andreas, *Städtebünde, Zum Phänomen interstädtischer Vergemeinschaftung von Antike bis Gegenwart*, Innsbruck, Wien : StudienVerlag, 2017, 320 p.

Panerai Philippe, Castex Jean, Depaule Jean-Charles, *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille : Editions Parenthèses, 2009 (4e ed.-1e ed. 1997), 195 p.

Paquot Thierry, *Les faiseurs de villes : 1850-1950*, Gollion : Infolio, 2010, 509 p.

Payer Peter, « Die 'Deutsche Städte-Ausstellung' in Dresden (1903)- Idee, Gestaltung, Wirkung », in: Opll Ferdinand, Weigl Andreas, *Städtebünde, Zum Phänomen interstädtischer Vergemeinschaftung von Antike bis Gegenwart*, Innsbruck, Wien : StudienVerlag, 2017, p. 275-292.

Perry Laurence (dir.), *Attention Travaux : 1910 : de la Grande Percée au Stockfeld*, (Exposition du 5 février au 18 juin 2010, Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg), Strasbourg, Archives de la Ville de Strasbourg, 2010, 63 p.

Piccinato Giorgio, « Die Rolle der Stadtplanung beim Aufbau der kapitalistischen Stadt », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, p. 28-37.

Piccinato Giorgio, *Städtebau in Deutschland 1871–1914 : Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig : Vieweg, 1983, 204 p.

Piccinato Giorgio, « Hygiene und Stadt-Umbau. Das Spannungsfeld zwischen Staat, Gemeinden und privaten Unternehmern: Rom als Beispiel », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995, p. 97-114

Pignon-Feller Christiane, *Metz, 1848–1918*, Metz: Editions Serpenoise, 2005, 631 p.

Pignon-Feller Christiane, « L'extension de Metz », in : *Interférences/ Interferenz. Architecture Allemagne-France 1800 – 2000*, (Catalogue d'exposition, Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg, 30 mars 21 juillet 2013), Strasbourg : Éditions des Musées de Strasbourg, 2013, p.182-188.

Pinol Jean-Luc (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris : Hachette, 1996, 318 p.

Pinol Jean-Luc, Walter François, *La ville contemporaine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, Histoire de l'Europe urbaine*, sous la direction de Jean-Luc Pinol, Paris : Éditions du Seuil, 2012, 442 p. (T.4)

Pinon Pierre, « Le Conseil des Bâtiments civils a-t-il eu une politique urbaine ? Le contrôle des opérations d'urbanisme sous la Restauration et la monarchie de Juillet », in : Lambert-Bresson Michèle, Térade Annie, *Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les Cahiers de l'Ipraus, n° 4, Éditions Recherches / Ipraus, 2002, p. 29-46.

Piquelle Paul, *La vie à Metz pendant l'Annexion*, Metz : Éditions P. Even, 1935, 252 p.

Pottecher Marie, « La Neustadt de Strasbourg », in : *Interférences/ Interferenz. Architecture Allemagne-France 1800 – 2000*, (Catalogue d'exposition, Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg, 30 mars 21 juillet 2013), Strasbourg : Editions des Musées de Strasbourg, 2013, p. 174-181.

Pottecher Marie, « Le chantier de la Neustadt », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Éditions Lieux-dits, 2013, p. 59-64.

Pottecher Marie, « Altstadt et Neustadt, le dialogue urbain », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Éditions Lieux-dits, 2013, p. 95-101.

Pottecher Marie, Doucet Hervé, Haegel Olivier, *La Neustadt de Strasbourg : un laboratoire urbain : 1871-1930*, Lyon : Éditions Lieux Dits, 2017, 325 p.

Preibusch, Sophie Charlotte, *Verfassungsentwicklungen im Reichsland Elsaß-Lothringen 1871-1918 : Integration durch Verfassungsrecht ?*, Berlin : Berliner Wissenschafts-Verlag, 2006, 624 p.

Privat-Savigny Marie-Anne (dir.), *Lyon, centre du monde ! L'exposition internationale urbaine de 1914*, Fage-Editions, Musée Gadagne, 2013, 335 p.

Ragon Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 1. Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Paris : Castermann, 1971, 349 p.

Reitel François, « Le développement des villes lorraines aux XIXe et XXe siècles », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981) Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Editions Serpenoise, 1982, p. 11-16.

Rétro d'expos. Quarante ans d'expositions Strasbourg 1895-1937, Catalogue d'exposition des Archives et de la Communauté urbaine de la Ville de Strasbourg, Strasbourg : Le Verger éditeur, 2017, 127 p.

Rieger Théodore, « L'architecture strasbourgeoise en 1890, premier bilan de l'éclectisme de la fin du XIXe siècle », in : *Cahiers alsaciens d'archéologie d'art et d'histoire*, 1990, N. 33, p.189-200.

Rieger Theodore, Durand De Bousingen Denis, Nohlen Klaus, *Strasbourg architecture : 1871-1918*, Strasbourg : Le Verger, 1991, 175 p.

Rieger Théodore, « Il y a cent ans, mourait Jean-Geoffroy Conrath, architecte et urbaniste, auteur du plan d'extension du Strasbourg wilhelminien », in : *Cahiers alsaciens d'archéologie, d'art et d'histoire*, n° 35, 1992, p. 197-206.

Rimmele Eva, *Sprachenpolitik im Deutschen Kaiserreich vor 1914 : Regierungspolitik und veröffentlichte Meinung in Elsass-Lothringen und den östlichen Provinzen Preussens*, Frankfurt am Main : Lang, 1996, 190 p.

Rodriguez-Lores Juan, Fehl Gerhard, *Städtebaureform 1865-1900 Teil 2*, Hamburg: Christians Verlag, 1988, 280 p.

Rodriguez-Lores Juan, « Stadt-Umbau und Elendsviertel. Zur Grundrentenbildung in der Innenstadt », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*, Basel: Birkhäuser, 1995, p. 319-334.

Roncayolo Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris: Gallimard, 1990, 273 p.

Roncayolo Marcel, *Lectures de villes. Formes et temps*, Marseille: Éditions Parenthèses, 2002, 386 p.

Roth François, *La Lorraine annexée. Étude sur la présidence de Lorraine dans l'Empire allemand (1870-1918)*, thèse de doctorat soutenue sous le titre « La présidence en Lorraine dans l'empire allemand, 1870-1918, antagonismes culturels et développement industriel », Université de Nancy II, 1976, 765 p.

Roth François, *Les Lorrains entre la France et l'Allemagne*, Metz : Édition Serpenoise, 1981, 248 p.

Roth François, « Metz et Nancy : le rôle des facteurs nationaux de 1870 à 1930 », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981), Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Édition Serpenoise, 1982, p. 173-196.

Roth François, « Thionville sous l'annexion (1870-1918) », in : *Les Cahiers lorrains*, Metz, n°1, 1983, p. 71-83.

Roth François, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine », in : Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p.119-128

Roth François, Demarolle Jeanne-Marie, Parisse Michel (et al.), *Histoire de Thionville*, Thionville/Metz : G. Klopp Editions et Éditions Serpenoise, 1995, 309 p.

Roth François, *Histoire de la Lorraine et des Lorrains*, Metz : Serpenoise, 2006, 143 p.

Roth François, *Alsace-Lorraine : histoire d'un "pays perdu", de 1870 à nos jours*, Nancy : Editions de la Place Stanislas, 2010, 200 p.

Roth Ralf (Hg.), *Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2009, 262 p.

Scherlen August, *Colmar. Dorf und Stadt, Vorgeschichte und Geschichte nebst Anhang*, Colmar: Imprimerie Alsatia, 1931, 127 p.

Schilling Otto, *Innere Stadterweiterung*, Berlin: Der Zirkel Architekturverlag GmbH, 1921, 339 p.

Schmitt Jean-Marie, « A l'aube du Colmar contemporain. Réflexion sur les conditions de la dynamique urbaine de la Monarchie de Juillet au début du Second Empire (1830-1852) », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N.48, 2007-2008, p. 35-48

Schmitt Sigrid, *Stadtentwicklung und Stadtplanung von 1871-1918 in Saargemünd (Sarreguemines)*, Saarbrücken : Universität des Saarlandes, Geschichte, Magister sous la direction de Hudemann Rainer, 1989, 154 p.

Schmitt Sigrid, « Saargemünd von 1890-1918. Stadtplanerische Probleme einer Kleinstadt in Elsass-Lothringen », in : Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.). Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p. 129-146.

Scholl Lars Ulrich, *Ingenieure in der Frühindustrialisierung, Staatliche und private Techniker im Königreich Hannover und an der Ruhr (1815-1873)*, Göttingen : Vandenhoeck & Ruprecht, 1978, 482 p.

Schröteler-Von Brandt Hildegard, *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte*, 2014, Berlin : Springer Vieweg (2. Aufl. – 1. Aufl. 2008), 250 p.

Schulé Jacques, Abel Louis, « Les architectes du XIXe siècle à Mulhouse », in : *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, Gestion des ressources humaines en Haute Alsace*, N. 1/2, 1990, p.103-113.

Schumacher Fritz, *Vom Städtebau zur Landschaftsplanung und Fragen Städtebaulicher Gestaltung*, Tübingen: Ernst Wasmuth, 1951, 52 p.

Selig Heinz, *Münchener Stadterweiterungen von 1860 bis 1910, Stadtgestaltung und Stadtbaukunst*, Universität München, Geschichte- und Kunstwissenschaft, 1978, 130 p. (Doktorarbeit)

Semsroth Klaus (Hg.), *Kunst des Städtebaus: Neue Perspektiven Auf Camillo Sitte*, Wien, Köln, Weimar : Böhlau, 2005, 289 p.

Siegler Hans Georg, *Danzig, Chronik eines Jahrhunderts*, Düsseldorf: Droste, 1991, 489 p.

Smith Paul, « À la recherche d'une identité nationale en Alsace (1870-1918) », in: *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. N°50, 1996. p. 23-35.

Specklin Joseph, « Fries, Schacre et Dusillion. Architectes et architecture à Mulhouse (années 1830-1870) », in : *Annuaire Historique de Mulhouse, Mulhouse et ses urbanismes*, Tome 20, 2009, p. 95-98.

Spitz Michel, « Colmar, architecture et patrimoine de l'entre-deux-guerres », in : *Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar*, Colmar : Imprimerie Grai, N. 48, 2007-2008, p. 147-172.

Stoob Heinz (Hg.), *Deutscher Städteatlas*, Dortmund : Grösschen, 1973-1993, 5 Vol. (Institut für Vergleichende Städtegeschichte, Münster in Westf.)

Strasbourg 1900, naissance d'une capitale (acte du colloque, Musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg, 1-4 décembre 1999), Strasbourg : Musée de Strasbourg, 2000, 261 p.

Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel, ouvrage collectif sous la direction de la Communauté urbaine de Strasbourg, Lyon: Lieux-dits, 2013, 256 p.

Sutcliffe Anthony, « Zur Entfaltung von Stadtplanung vor 1914: Verbindungslinien zwischen Deutschland und Grossbritannien », in: Fehl Gerhard, Rodriguez-Lores Juan, (Hg.), *Städtebau um die Jahrhundertwende. Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau*, München: W. Kohlhammer, 1980, p. 138-171.

Sutcliffe Anthony, *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France 1780-1914*, Oxford : Blackwell, 1981, 230 p.

Tabouret René, Hatt Thierry, Grigorovschi Andrea, « Strasbourg : la formation d'une ville et ses représentations », in : Communauté urbaine de Strasbourg (dir.), *Strasbourg : De la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine exceptionnel*, Lyon: Lieux-dits, 2013, p. 36-51.

Tétrade Annie, « L'élaboration d'un plan d'un « nouveau quartier » sous la Restauration. Aménagement urbain et spéculation privée », in : Lambert-Bresson Michèle, Tétrade Annie, *Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les Cahiers de l'Ipraus, n° 4, Editions Recherches / Ipraus, 2002, p. 93-102

Tippach Thomas, « Die Städtetagsbewegung in den deutschen Staaten in den 1860er und 1870er Jahren », in: Opll Ferdinand, Weigl Andreas, *Städtebünde, Zum Phänomen interstädtischer Vergemeinschaftung von Antike bis Gegenwart*, Innsbruck, Wien : StudienVerlag, 2017, p. 253-274

Trapp Julien, *L'archéologie à Metz ; Institutions, pratiques et résultats, des travaux de Keune à l'archéologie préventive (1896-2008)*, thèse de doctorat, Université de Lorraine, sous la direction de Olivier Dard et Stéphane Benoist, soutenue en 2012, 2 vol.

Überfill François, *La société strasbourgeoise entre France et Allemagne (1871-1924)*, Strasbourg : Société savante d'Alsace, 2001, 371 p.

L'urbanisme à Strasbourg au XXe siècle, (acte des conférences organisées dans le cadre des 100 ans de la cité-jardin du Stockfeld) Strasbourg : Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg, 2011, 144 p.

Uyttenhove Pieter, « Face à l'urbanisme à la française. Josef Stübben en Belgique, en France et au Luxembourg », in : Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut (dir.), *Metropolen 1850-1950, Mythes-Images-Projets*, Berlin, München : Deutscher Kunstverlag, 2013, p.151-176.

Vaxelaire André, « L'urbanisme en France de 1900 à 1920 : limites et références à l'Allemagne », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981), Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Editions Serpenoise, 1982, p. 39-52.

Vinken Gerhard, *Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau*, München-Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2010, 256 p.

Vitoux Marie-Claire, Schreck Nicolas, « Mulhouse au XIXe siècle : comment gérer ses croissances ? », in : *Annuaire Historique de Mulhouse*, Tome 15, 2004, p.127-146.

Vitoux Marie-Claire, Specklin Nicolas, « Mulhouse au XIXe siècle : comment gérer ses croissances ? », in : *Annuaire Historique de Mulhouse, Administrer la ville, Mourir sur le Front russe*, Tome 14, 2004, p. 127-146.

Voigt Wolfgang, *Planifier et construire dans les territoires annexés, Architectes allemands en Alsace de 1940 à 1944*, Strasbourg : Publication de la Société Savante d'Alsace, 2008, 215 p. (Coll. « Recherches et documents » Tome 78).

Waetzoldt Stephan, *Bibliographie zur Architektur im 19. Jahrhundert: die Aufsätze in den deutschsprachigen Architekturzeitschriften 1788 – 1918*, Nendeln: KTO PR. 1977, 8 Vol.

Wagner Pierre-Edouard, « L'urbanisme à Metz avant 1870 : projets et réalisations », in : *Urbanisme et architecture en Lorraine, 1830-1930* (acte du colloque, Archives Municipales de Metz, 16-17 octobre 1981), Metz : Société d'histoire et d'archéologie, Éditions Serpenoise, 1982, p. 103-136

Wagner Richard, *La vie politique à Mulhouse de 1870 à nos jours*, Illzach: L'Alsace, 1976, 253 p.

Wahl Alfred, « A propos de l'option des Alsaciens-Lorrains en 1871-1872 », in : *Annales de démographie historique*, 1971. Nouvelles recherches, p. 57-63.

Wahl Alfred, « L'immigration allemande en Alsace-Lorraine (1871-1918). Un aperçu historique », *Recherches Germaniques* n° 3, 1973, p. 202-203.

Wahl Alfred, Richez Jean-Claude, *L'Alsace entre France et Allemagne, 1850-1950*, Paris : Hachette, 1994, 347 p.

Weber Christiane, « Wege des Wissens. Technische Berufsverbände und deren Zeitschriften in den Deutschen Ländern im langen 19. Jahrhundert », in: Lüthi Dave (dir.), *Profils d'architectes*, Lausanne: Université de Lausanne, 2017, Etudes de Lettres n° 303, p. 69-88.

Weber Christiane, « Eine deutsche Musterbauverwaltung entsteht : das Stadtbauamt in Strassburg 1871-1918 », in : *Metacult, Strassburg : Ort des kulturellen Austauschs zwischen Frankreich und Deutschland : Architektur und Stadtplanung von 1830 bis 1940 / Strasbourg: lieu d'échanges culturels entre France et Allemagne : architecture et urbanisme de 1830 à 1940*, Berlin : Deutscher Kunstverlag, 2018, p. 487-494.

West Christina, « James Hobrecht (Berlin) und Reinhard Baumeister (Mannheim). Die Anfänge des modernen Städtebaus in Deutschland », in : Jentsch Christoph, *Visionen von der idealen Stadt. Beiträge zur Ausstellung « Ildefons Cerdà (1815–1876) » an der Universität Mannheim 2002*, Mannheim : Institut für Landeskunde und Regionalforschung der Univ. Mannheim, 2002, p. 87-101.

Wieczorek Daniel, *Camillo Sitte et le début de l'urbanisme moderne*, Bruxelles: P. Mardaga, 1981, 222 p.

Wilcken Niels, *Architektur im Grenzraum : das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen, 1871–1918*, Saarbrücken : Institut für Landeskunde im Saarland, 2000, 384 p. (Veröffentlichungen des Institut für Landeskunde im Saarland, Band 38).

Wilhelm Karin, Jessen-Klingenberg Detlef, (Hg.) *Formation der Stadt, Camillo Sitte weitergelesen*, Gütersloh-Berlin : Birkhäuser Bauverlag, 2006, 354 p.

Wittenbrock Rolf, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870–1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, St. Ingberg : Werner J. Röhrig Verlag, 1989, 336 p.

Wittenbrock Rolf, « Baurecht und Stadtentwicklung im Spannungsfeld unterschiedlicher nationaler Normensysteme. Der Fall Elsass-Lothringen (1850-1950) », in : Heyen Erk Volkmar (dir.) *Confrontation et assimilation des droits administratifs nationaux en Europe (19e/20e siècle)*, *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2, Baden-Baden : Nomos Verlagsgesellschaft, 1990, p. 51-76.

Wittenbrock Rolf, « Die Anfänge kommunaler Wohnungspolitik im deutsch-französischen Grenzraum: die Stadt Saargemünd 1910-1930 », in: Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*. *Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p. 237-262.

Wittenbrock Rolf, « Die Stadterweiterung von Metz (1893-1903). Nationalpolitische Interessen und Konfliktfelder in einer grenznahen Festungstadt », in : *Francia, Deutsches Historisches Institut*, 1991, N. 18/3, p. 1-23.

Wittenbrock Rolf, « Règlement de construction et organisation de l'administration à Strasbourg, les points de rupture de 1871 et 1918 », in : *METACULT, Cahier de recherche 2*, Strasbourg : Imprimerie Unistra, 2014, p. 59-66.

Woite Stefanie, « Die Anlage des Bahnhofes in Metz im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen von Einwohnerschaft, Stadtverwaltung und Reichsbehörden (1898-1908) », in: Hudemann Rainer, Wittenbrock Rolf (dir.), *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. und 20. Jh.)*. *Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIXe –XXe s.)*, Saarbrücken: Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, p. 159-178

Ziebill Otto, *Geschichte des Deutschen Städtetages. Fünfzig Jahre deutsche Kommunalpolitik*, Stuttgart: Kohlhammer Verlag, 1956 (2. Aufgabe – 1. 1955), 409 p.

Ziviani Patrice, Nicolas Philippe, Probst Jean-Luc, *Le Développement urbanistique de Thionville sous l'occupation allemande 1870-1918*, Thionville: s.n., 1981, 16 p.

Zucconi, Guido, *Camillo Sitte e i suoi interpreti*, Milano: Franco Angeli, 1992, 256 p.

Webographie

Atlas historique d'Alsace, Epoque contemporaine - Neuere und Neueste Geschichte, <http://www.atlas.historique.alsace.uha.fr/epoque-contemporaine>, consulté le 28 août 2014.

Hudemann Rainer, Hahn Marcus, Krebs Gerhild, Großmann Johannes, *Stätten grenzüberchreitender Erinnerung – Spuren der Vernetzung des Saar-Lor-Lux-Raumes im 19. und 20. Jahrhundert. Lieux de la mémoire transfrontalière – Traces et réseaux dans l'espace Sarre-Lor-Lux aux XIXe et XXe siècles*, Saarbrücken, 2002, www.memotransfront.uni-saarland.de, consulté le 12 septembre 2018.

Commaille Laurent, *Un exemple de villes rattachées : les villes de Lorraine annexée entre 1870 et 1918*, in : Turrel Denise (dir.), *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVIe-XXe siècles*. Nouvelle édition [en ligne], 2003, <http://books.openedition.org/puf/3050>, consulté le 7 septembre 2018

Darin Michaël, « Les grandes percées urbaines du XIXe siècle : quatre villes de province. » in: *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 43e année, N. 2, 1988. p. 477-505, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1988_num_43_2_283500, consulté le 29 juillet 2018.

Eberhardt Sophie, « Les enjeux urbains et patrimoniaux de la reconstruction après la guerre franco-prussienne à Strasbourg », in: *Revue d'Alsace*, 142 | 2016, [en ligne], <http://journals.openedition.org/alsace/2406>, consulté le 8 avril 2018.

Hemmert Didier, Neiss Bruno, *Le développement urbanistique de Sarreguemines*, [en ligne], <http://fr.calameo.com/read/0011590446feb54d2ee1b>, consulté le 10 août 2018.

Hemmert Didier, Cartal Jean-Jacques, *Naissance d'une ville moderne, 1899 Sarreguemines*, (Exposition organisée par les Archives Municipales de Sarreguemines et l'Ecole d'architecture de Nancy), 1999, [en ligne], <http://www.calameo.com/read/001159044dd649c73d9cf>, consulté le 10 août 2018.

Joly Bertrand, « La France et la Revanche, 1871-1914 », in : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, Tome 46, n° 2, avril-juin 1999, p. 325-347, [en ligne], https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1999_num_46_2_1965, consulté le 10 mars 2019.

Loyer François, « Le palais universitaire de Strasbourg : culture et politique au XIXe siècle en Alsace », in: *Revue de l'Art*, 1991, p. 10, [en ligne], http://www.persee.fr/doc/rvart_0035-1326_1991_num_91_1_347882, consulté le 30 décembre 2017.

Nohlen Klaus, *Strasbourg après 1871 : réorganisation des espaces*, in : Turrel Denise (dir.), *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVIe-XXe siècles*, Nouvelle édition [en ligne], 2003 [https://books.openedition.org/puf/3024](http://books.openedition.org/puf/3024), consulté le 10 août 2019.

Roncayolo Marcel, « Propriété, intérêt public, urbanisme après la Révolution. Les avatars de la législation impériale », in: *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1989, N. 43, p. 85-94, [en ligne], www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1989_num_43_1_1465, consulté le 9 août 2019.

Studer André, « Historique de la cité ouvrière », Base numérique du Patrimoine d'Alsace, publié en octobre 2010, [en ligne], http://www.crdp-strasbourg.fr/data/patrimoine-industriel/mulhouse-19/cite_ouvriere.php?parent=25, consulté le 27 juillet 2018.

Trapp Julien et Mertens Jürgen, « Johann Baptist Keune (1858-1937) entre France et Allemagne. Un archéologue mosellan victime de la Grande Guerre », in : *Revue historique*, N. 671, PUF, Paris, 2014, p. 540, [en ligne], https://www.academia.edu/8270562/Johann_Baptist_Keune_1858-1937_entre_France_et_Alemagne._Un_archeologue_mosellan_victime_de_la_Grande_Guerre, consulté le 4 décembre 2018.

Les villes d'Alsace-Lorraine dans le contexte de l'essor urbain en Allemagne à la fin du XIX^e siècle

Volume 1 : Texte et notes

Volume 2 : Annexes

Résumé

L'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'Empire allemand de 1871 à 1918 correspond au processus historique qui a bouleversé les structures économiques des sociétés occidentales. Ces changements profonds entraînent une expansion urbaine sans précédent. En Allemagne, la question de l'extension des villes (*Stadterweiterung*), et de façon plus générale de la construction des villes (*Städtebau*), est abordée d'une façon méthodique et les villes du *Reichsland* d'Alsace-Lorraine participent à cette mutation. L'historiographie reste cependant muette sur la mise en place des outils de planification ou de gestion nécessaires. Ce travail cherche à déchiffrer les mécanismes spécifiques qui ont conduit aux projets d'extension de villes d'Alsace-Lorraine pendant la période allemande, dans un contexte politique et culturel particulier. Il permet d'évoquer les principaux acteurs et les pionniers de cette activité nouvelle de construire des villes.

Mots clés : Alsace-Lorraine, Reichsland, histoire, urbanisme, extension, annexion, architecture, développement urbain, Städtebau, Stadterweiterung.

Résumé en anglais

The annexation of Elsass-Lothringen to the German Empire from 1871 to 1918 corresponds to the historical process which transformed deeply the economic structures of Western societies. These deep changes lead to unprecedented urban expansion. In Germany, the question of the extension of cities (*Stadterweiterung*), and more generally of the construction of cities (*Städtebau*), is approached in a methodical way and the cities of the Reichsland Elsass-Lothringen participate to this shift. Historiography however remains silent on the implementation of planning or management tools that were necessary. This text seeks to decipher the specific mechanisms that led to the extension projects of cities of Alsace-Lorraine during the German period, in a particular political and cultural context. It provides an opportunity to evoke the main actors and the pioneers of this new activity : building cities.