

# URBANISME ET ARCHITECTURE À THIONVILLE DURANT L'ANNEXION : L'INFLUENCE DE JOSEPH STÜBBEN



La période de l'Annexion est fondamentale pour le développement urbanistique de Thionville. En effet, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville offre le même visage qu'aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Le tracé des rues est resté inchangé depuis le Moyen Âge et la superficie du centre-ville stable car il est corseté par un impressionnant dispositif fortifié. Il faut attendre le début du XX<sup>e</sup> siècle pour que Thionville connaisse un réel essor urbain.

### LES ÉCHECS DE L'EXTENSION URBAINE

Les occasions de s'étendre ont toutes avorté. Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, lorsque le mur médiéval est abattu et qu'une nouvelle enceinte bastionnée est dessinée, ce sont des casernes, le palais du gouverneur et deux couvents qui s'installent dans la « nouvelle ville ». La population civile n'occupe qu'un tiers de la superficie habitable dans des maisons à trois étages.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, Louis de Cormontaigne étend le périmètre des fortifications sur la rive droite et construit un important ouvrage bastionné : le Couronné d'Yutz.

Il a prévu un espace d'une belle surface pour y installer des maisons civiles, la nouvelle église et un couvent. En 1749 il propose un plan d'urbanisme, suivant un dessin radioconcentrique. Ce projet ne sera jamais réalisé faute de moyens financiers et d'un ralentissement de la croissance urbaine durant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

### UNE VILLE QUI STAGNE PUIS QUI S'OUVRE

Sans donner une vision trop négative de Thionville au XIX<sup>e</sup> siècle, disons qu'il s'agit d'une petite sous-préfecture qui vivote comme tant d'autres à l'époque. L'arrivée du chemin de fer n'a pas véritablement provoqué d'essor économique ou démographique. Après l'Annexion, il va en aller autrement.

En effet, si Thionville connaît comme toutes les villes mosellanes une forte émigration de ses habitants, celle-ci est rapidement compensée. Ainsi la ville va connaître une importante croissance démographique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle passant de 7 200 habitants en 1872 à 9 200 en 1895. Les causes sont facilement identifiables : Thionville devient un véritable nœud ferroviaire, la garnison s'accroît, une nouvelle population germanique s'installe et surtout la sidérurgie connaît un véritable essor dans la vallée de la Fensch et à Uckange.

Il en est de même à Thionville puisqu'en 1898 est allumé le premier des quatre hauts fourneaux de la Karlshütte, l'usine que les frères Roechling ont construite dans le quartier de Beaugard.

Pour faire face aux effets induits par ces nouveaux facteurs de développement, la municipalité envisage rapidement la démolition des anciennes fortifications qui ont fait preuve de leur inefficacité face aux progrès de l'artillerie lors du siège de novembre 1870. Par ailleurs, les périmètres de défense empêchaient toute construction à proximité de la place-forte.

Guillaume II signe l'autorisation de démanteler les fortifications sur son yacht le « Hohenzollern » le 27 juin 1901 et, le 14 juillet 1902, commence la destruction des remparts. Elle s'achèvera en 1907. La démolition permet de libérer 56 ha, soit six fois la superficie du centre ville ancien.

## UNE EXTENSION RÉFLÉCHIE, UN URBANISME CONTRÔLÉ

La conquête de ce nouvel espace libéré ne se fait pas d'une manière désordonnée, bien au contraire. Il s'agit véritablement d'un urbanisme contrôlé, ce qui est assez novateur au début du XX<sup>e</sup> siècle.

L'armée a accepté la démolition des remparts mais a posé quelques conditions car Thionville reste une ville de garnison forte de 3000 hommes. Elle est désormais défendue par trois forts périphériques semi-enterrés, situés à Illange, Koenigsmacker et sur la colline proche de Guentrange. Ces *Festen* ont pour objectif la protection de la gare et des usines sidérurgiques.

L'état-major exige un terrain pour une nouvelle caserne (qui existe toujours sous la dénomination de caserne Jeanne d'Arc) et la conservation des casernes de centre-ville (Turenne et Hugo), deux avenues d'au moins 30 m de large pouvant desservir le fort de Guentrange et le dégagement des berges de la Moselle pour pouvoir y placer éventuellement de l'artillerie. Les deux anciens bastions des bords de Moselle sont équipés de casemates pour protéger la gare.

Des anciennes fortifications sont aussi conservées : le couronné d'Yutz avec des bâtiments toujours en place comme les ponts-écluses et la porte de Sarrelouis (aujourd'hui classés monuments historiques).

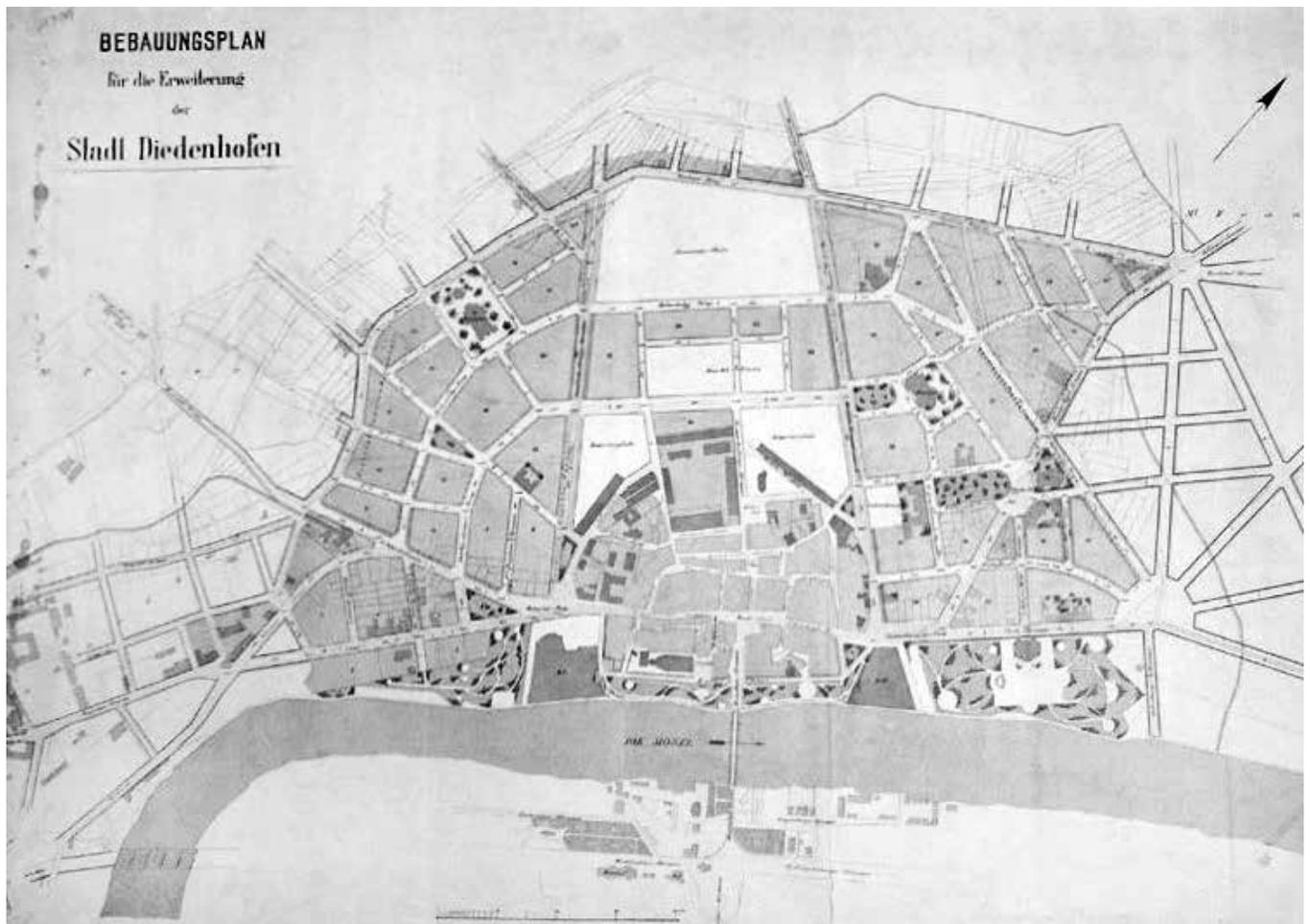
## LES THÉORIES DE JOSEPH STÜBBEN APPLIQUÉES À THIONVILLE

Un bureau d'urbanisme est créé en 1900, dirigé par l'architecte municipal Hermann Frorath.

Thionville a eu la chance de bénéficier du savoir et des idées de l'un des plus grands urbanistes de l'époque : Joseph Stübben (1845-1936). Le plan d'urbanisme lui est confié et imprimé en 1902. Véritable précurseur de l'aménagement des villes, il a publié en 1890 une œuvre théorique, un véritable traité d'urbanisme : *Der Städtebau*. Il est possible de traduire ce terme par « urbanisme » ou « construction des villes ». En allemand contemporain, ce terme est synonyme de *Stadtplanung*, c'est-à-dire « urbanisme ».

On retrouve aussi les idées de Joseph Stübben dans une communication faite au congrès international des ingénieurs de Chicago en 1893 : « La construction des villes et règles pratiques et esthétiques à suivre pour l'élaboration des plans de villes ». Il applique ses principes à la lettre à Thionville et explique ses choix dans un article de la revue *Deutsche Bauzeitung* du 14 juin 1902.

L'Allemagne occupe à l'époque la première place en matière d'aménagement et d'extension des villes. Joseph Stübben propose une vision d'ensemble de la cité qui englobe une réflexion sur les voies de commu-



« Bebauungsplan für die Erweiterung der Stadt Diedenhofen », plan 1 : 2500.- Thionville, [s.n.], 1902, Archives municipales de Thionville (Arch. mun. Th.)

nication, le zonage, les espaces verts, les jardins et promenades, les édifices religieux, culturels et administratifs, l'habitat...

Malgré cette vision prospective, il préconise de respecter le passé, de ne pas transformer ni déplacer le centre ancien mais de le dédoubler. Il applique ce concept à Thionville puisque le noyau central n'est pas touché et que l'on peut encore admirer aujourd'hui le tracé médiéval des rues et l'harmonie des façades du XVIII<sup>e</sup> siècle dont nombre d'entre elles ont été dessinées par Cormontaigne. Il conserve aussi les deux bastions, témoins du passé militaire de Thionville et intégrés dans les espaces verts.

Joseph Stübben détermine le tracé d'une ville en fonction des exigences de la circulation, des bâtisses, de l'hygiène et de l'esthétique. Son plan d'urbanisme est prévu pour une ville appelée à passer de 10 à 40 000 habitants et il est largement inspiré du plan de Cologne.

## UN TRACÉ DES VOIES ORGANISÉ

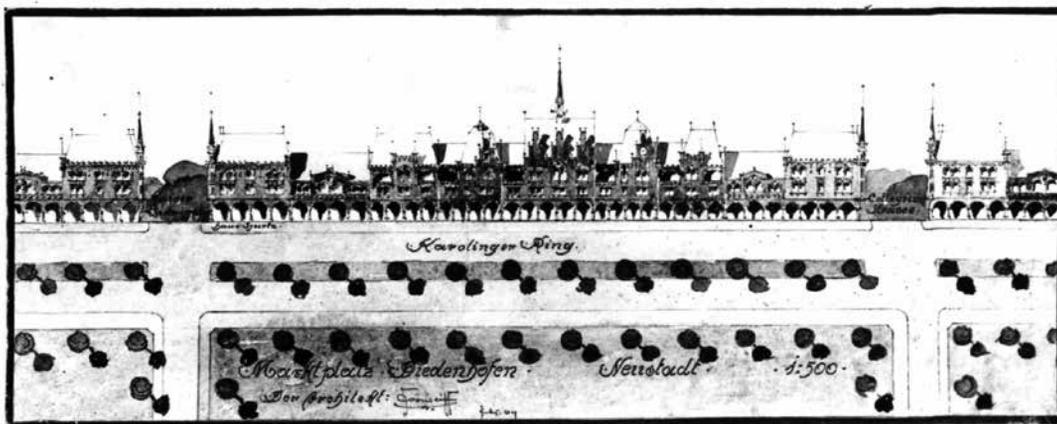
À l'emplacement des remparts vont être ouvertes de grandes artères (les actuelles avenues Poincaré, Foch et Clémenceau) tandis que deux avenues parallèles à la Moselle encadrent le noyau ancien à l'est et à l'ouest (rue Castelnau et avenue de Gaulle).

Stübben détermine des courants de circulation se dirigeant du centre vers l'extérieur en direction des villes voisines, des zones d'intérêt économique ou de transports. Ces voies dites rayonnantes se subdivisent en s'éloignant du centre (il les appelle rues rayonnantes de second ordre) et déterminent des secteurs.

Cinq axes rayonnent vers les faubourgs, en plus de ceux précités qui longent la Moselle : les rues Mangin et Joffre vers Longwy et l'avenue Albert 1<sup>er</sup> vers Luxembourg. L'allée Poincaré (36 m de large) et l'avenue Clémenceau sont majestueuses et disposent d'un terre-plein central planté de deux rangées d'arbres. Elles se dirigent toutes deux vers le fort de Guentrange. La circulation est particulièrement bien étudiée vers Beaugard qui est le quartier le plus important à l'époque puisque l'on y trouve les nouvelles usines sidérurgiques, l'usine à gaz, la centrale électrique, l'hôpital...

Ces secteurs sont reliés entre eux par des rues annulaires appelées *Ring*. À Thionville, il s'agit de lignes semi-circulaires qui sont limitées par la Moselle et au nombre de trois : Karolinger Ring (rue de Strasbourg, boulevard Foch jusqu'à la rue Jean Wehe), Hohenhole Ring (rue d'Angleterre, boulevard Jeanne d'Arc, boulevard du XX<sup>e</sup> Corps, boulevards Hildegarde et Charlemagne) et Vauban Ring (avenues Merlin, Vauban et de Guise).

Stübben va subdiviser ensuite ces îlots nouvellement créés par des rues secondaires parallèles aux précédentes ou des diagonales. Le découpage ainsi déterminé permet de dessiner un zonage de 46 îlots qui ont des formes très différentes : rectangulaire, trapézoïdale et rarement triangulaire à la différence de l'urbanisme haussmannien. Les rues sont hiérarchisées et certaines voies particulièrement larges. Leur largeur est égale à la hauteur des bâtiments devant les border afin de permettre à la lumière de pénétrer dans les immeubles. À l'arrière sont prévues des cours aussi larges que les rues.



Projet de plan d'aménagement pour la place de la Liberté, architecte Dornseiff, 1900-1909, Arch. mun. Th., 2 Fi 9280

Comme l'autre grand urbaniste de l'époque, Camillo Sitte, il considère les places comme des espaces privilégiés. Il va en prévoir plusieurs afin de faciliter la circulation des rues qui y convergent : places de la Liberté, Merlin, de la République, du Luxembourg (les deux dernières à l'emplacement des anciennes portes). La place de la Liberté (la plus grande par ses dimensions de 140 x 170 m) devait être entourée d'immeubles avec arcades mais elle ne sera pas achevée : un seul bâtiment fut construit par l'architecte Dornseiff. D'autres seront créées plus tard comme la place Marie-Louise et la place Patton prévues sur le plan d'extension ; une autre deviendra le stade Jeanne d'Arc.



Le Jardin des Roses, actuel parc Napoléon, 1909, Luft, Arch. mun. Th., 5 Fi 158 :

Ortstatut betreffend die Entwässerung von Grundstücken und deren Anschluss an die Strassenkanäle für die Stadt Diedenhofen, Thionville, Buchdruckerei L. Luft, 1907, 19 p.



## UNE VILLE VERTE

Écologiste avant l'heure, Stübgen prévoit des avenues bordées d'arbres et des jardinets devant les villas. Quelques petits parcs sont répartis en ville mais les principaux espaces verts se situent en bord de Moselle. Les berges de la Moselle sont aménagées à partir de 1903 en un ensemble appelé *Mosel Anlagen*. Deux jardins publics sont créés – le Stadtgarten et le Kindergarten – ainsi qu'une promenade qui relie les deux. Le Rosengarten, partie intégrante du Stadtgarten, a retrouvé son allure originelle grâce aux plans d'origine qui étaient conservés aux archives. Sa roseraie de 40 ares fut créée par l'association des Amis des fleurs et a été reproduite à l'identique. Le Stadtgarten, devenu parc Napoléon, est inspiré des parcs Montceau et des Buttes Chaumont qui figurent dans *der Städtdebau* comme des exemples de parcs à l'anglaise.

Stübgen avait pour principe de traiter la ville comme un paysage. Il ménageait des effets de surprise et privilégiait une esthétique du pittoresque.

La ville est pensée comme une succession de tableaux offerts à l'habitant spectateur. Le dessin des îlots, la présence de places, de percées et de dégagements, avait pour objectif de rompre la monotonie. Ce grand urbaniste concevait la ville comme un paysage et un ensemble de perspectives à varier le plus possible ; il disait : « *la beauté des villes devrait constituer l'un des modes de résolution des problèmes qu'elles posent* ». À Thionville, l'architecture de cette période répond à ces mêmes conceptions.

## QUELQUES BÂTIMENTS PUBLICS IMPOSANTS

Sur le plan de Stübgen sont prévus des emplacements pour des bâtiments publics. Ils ne sont pas regroupés dans un quartier spécifique (administratif par exemple) mais répartis dans la ville car cet urbaniste ne préconise pas la spécialisation des espaces. Tous les édifices publics qu'il avait prévus dans son plan n'ont pas été construits mais lorsque cela a été le cas c'est dans l'îlot qui leur était réservé, même si n'est pas exactement à l'emplacement prévu initialement. C'est le cas de la Kreisdirektion Ost construite rue Castelnau, du Gymnasium (1911) et de la synagogue (1913). La caserne Jeanne d'Arc, en revanche, a été construite là où Stübgen l'avait prévue.

La Direction de l'arrondissement Est,  
actuelle sous-préfecture, rue du général  
Castelnau, Nels, Arch. mun. Th.,  
coll. Bernard, 37 Fi 90



D'autres bâtiments qui ne figurent pas sur le plan Stübben vont être édifiés sur les terrains dégagés : l'école des Mines (1908), la poste (1907) sur le modèle d'une poste berlinoise, deux écoles (à Beauregard et avenue comte de Bertier), la gare du train Thionville-Mondorf appelé Jaengleschen (actuel crématorium municipal), la clinique du Dr Kuborn (actuelle clinique Notre-Dame) et plusieurs « casinos » pour les cadres de l'armée : le cercle de garnison actuel, le mess des sous-officiers qui a été détruit boulevard Foch pour laisser place au commissariat, un troisième près de la gare...

## LES CONSTRUCTIONS CIVILES

Les nouvelles constructions fleurissent dans les nouveaux quartiers et seuls trois bâtiments sont construits dans le centre historique (l'ancien commissariat, une librairie, place aux Bois, et un immeuble, place du Luxembourg). La Ville fait l'acquisition des terrains revendus au fur et à mesure de la réalisation des voiries. Cela va se traduire par une période de forte spéculation et quelques malversations ont entaché cet élan.

Une douzaine d'architectes, quasiment tous d'origine allemande, et des entreprises locales vont construire 250 édifices, une centaine de maisons privées, souvent des villas jumelées, et des immeubles. Ces derniers sont divisés en appartements par étage et permettent une accession à la propriété. Une intéressante cité-jardin regroupant un ensemble de petites villas est conçue entre l'avenue Albert 1<sup>er</sup> et la rue du Commandant Sigoyer. Thionville ne se couvrira pas que de maisons « bourgeoises » car deux cités ouvrières seront créées près des usines Roëchling et des logements pour les fonctionnaires du chemin de fer avenue Merlin.

Il est important de souligner que la ville de Thionville élabore un règlement des constructions : il s'agit là d'une conception très avant-gardiste pour l'époque. Ce *Bauordnung* est applicable à partir du 15 septembre 1902. La question des alignements est particulièrement réglementée. Il édicte de nombreuses règles sur les normes de sécurité et d'hygiène mais propose aussi des critères esthétiques relatifs aux tourelles, aux oriels, aux bow-windows, aux balcons limités en largeur et profondeur... Toutefois, ce règlement n'engendre pas de monotonie : immeubles, villas jumelles et bâtiments publics alternent dans une harmonie qui ne bride pas la diversité. Les bâtiments d'angle sont traités avec soin surtout lorsqu'ils sont à la jonction de rues de largeur différente et donc de hauteur différente (11 à 18 m) comme le Schillerhof à l'angle de la rue Castelnau et de la rue d'Angleterre. L'actuelle pharmacie du Parc est certainement le plus bel exemple de ce concept architectural (angle des avenues Albert 1<sup>er</sup> et de Gaulle).

En revanche, les façades arrières sont pauvres et assez désordonnées. Les cours exceptionnellement utilisées pour des ateliers (sauf rue d'Angleterre).



Le Schillerhof à l'angle de la rue Castelnau et de la rue d'Angleterre, 1908, Frings-Garms, Arch. mun. Th., 5 Fi 258

## LA VARIÉTÉ DES STYLES

La monumentalité des immeubles est moins frappante qu'à Metz mais Thionville possède quelques belles réalisations. Outre les édifices publics cités plus haut, quelques ensembles privés sont de beaux témoins de cette époque. Ils sont principalement regroupés en deux zones, entre les rues Castelnau et Saint-Pierre et entre les avenues de Gaulle et Albert 1<sup>er</sup>.

Les matériaux utilisés par les architectes sont variés : on trouve des édifices en pierre de Jaumont, en calcaire blanc gris ou rose, en grès rose... Certaines façades sont recouvertes de briques, parfois émaillées, et l'on rencontre plusieurs exemples d'une alliance entre la pierre et la brique (comme la poste).

Les façades sont particulièrement originales tant par les matériaux utilisés que par les décors : végétaux, anthropomorphiques, animaliers, symboliques. Quelques belles ferronneries et vitraux relèvent l'esthétique des minéraux.

D'un point de vue stylistique, l'historicisme est très présent. Les bâtiments publics sont de style Renaissance (avec pignons chantournés, tourelles, oriels...) ou baroque rhénan (lycée, poste et gare). Quelques belles demeures néo-classiques ou néo-gothiques (comme celle du vétérinaire Koehring avenue Albert 1<sup>er</sup>) ont été bâties, mais aucune en style néo-roman, à la différence de Metz par exemple. Quelques immeubles en Jugendstil s'intercalent rue d'Angleterre et avenue de Gaulle.

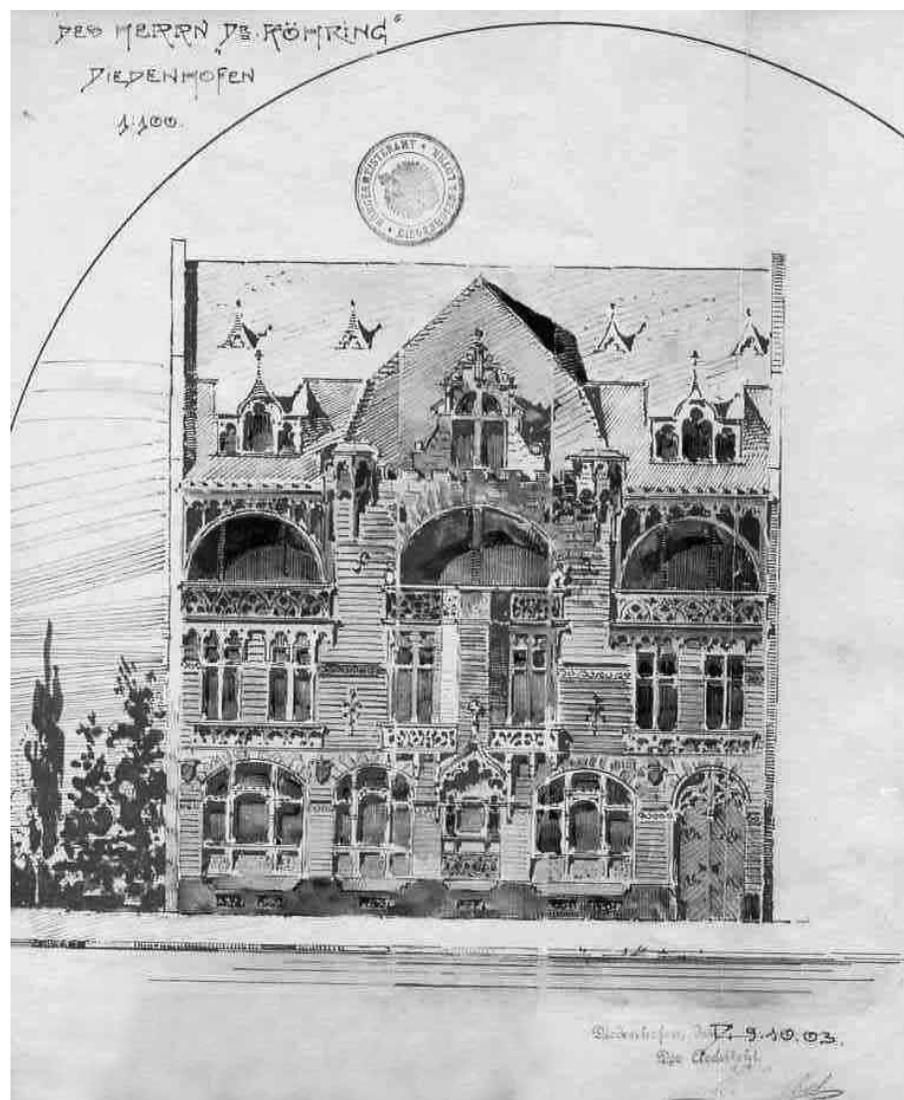
Ce qui est frappant à Thionville c'est que, malgré les différences de décors, de matériaux, de style, les ensembles restent harmonieux. Cela est dû au règlement des constructions assez strict qui a eu pour résultat de standardiser les volumes, les ouvertures...

Le plan de Stübben permettait de prévoir l'extension de Thionville à long terme. Il fut respecté et poursuivi entre les deux guerres avec, bien sûr, quelques retouches. Et des immeubles continuèrent à être construits conformément au règlement d'urbanisme.

L'espace dessiné par ce grand urbaniste fut rempli après guerre et, même si Stübben fut oublié, le périphérique actuel n'est somme toute qu'un quatrième *Ring* qui encerle la ville sans aller jusqu'à la Moselle.

Le Plan de 1902 a structuré durablement et intelligemment l'espace thionvillois. Il lui a donné son caractère, l'a doté d'un véritable réseau de voies de circulation en avance sur son temps et a pourvu Thionville de constructions de qualité qui sont devenues un siècle plus tard un véritable patrimoine architectural.

En cela il n'est pas inexact de dire que, par son urbanisme, Thionville est véritablement fille de l'Annexion.



Immeuble 19, avenue Albert, architecte Griebel, 1903, Arch. mun. Th., 55 W 13.

## BIBLIOGRAPHIE

L'urbanisme et l'architecture durant la période d'Annexion ont été étudiés pour Thionville à la fois par des chercheurs allemands, comme Hartmut Frank et Rolf Wittenbrock, et français, comme François Roth et surtout Claire Decomps dans le cadre de l'Inventaire régional du patrimoine. L'auteur tient à les remercier.

**Gervais ANCEL**, *Thionville : étude de géographie urbaine*, Nancy, s.n., 1954, 231 p.

*Bauordnung der Stadt Diedenhofen*, Thionville, Buchdruckerei B. Hollinger, 1902, 35 p.

**BOLZINGER, COLLET, VALLENET**, *L'Architecture allemande à Thionville 1903-1918*, Nancy, s. n., 1982, 43 p.

**Sylvain CHIMELLO**, *Thionville un espace en développement : étapes et perspectives de l'évolution urbaine : exposition, Thionville (1993)*, Thionville, Ville de Thionville, 1993, 10 p.

**Sylvain CHIMELLO**, « Un projet d'urbanisme de Cormontaigne pour Thionville », *Cahiers du Pays Thionvillois*, 1987, N° 4, p. 52-58.

**Sylvain CHIMELLO**, *Thionville hier et aujourd'hui*, Thionville, Esdé éditions, 1997, 125 p.

**Claire DECOMPS, Sylvain CHIMELLO, Dominique LAGLASSE**, *Thionville urbanisme et architecture 1900-1939*, Metz, Éditions Serpenoise, 1996, 18 p.

**Claire DECOMPS**, « Thionville, une ville allemande en France », *La Pierre d'Angle*, 1999, n° 25, p. 28-32

**Hartmut FRANK**, „Architektur und Stadtplanung in besetzten Gebieten : Deutschland und Frankreich 1940-1950 : Die Stadtlanschaft Diedenhofen“ dans Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK, *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. u. 20. Jh.)* = Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.), Saarbrücken, Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, 362 p., p. 332-334

*Ortstatut betreffend die Entwässerung von Grundstücken und deren Anschluss an die Strassenkanäle für die Stadt Diedenhofen*, Thionville, Buchdruckerei L. Luft, Diedenhofen, 1907, 19 p.

**François ROTH**, « Thionville ou l'esquisse d'une politique urbaine » dans Rainer HUDEMANN, Rolf WITTENBROCK, *Stadtentwicklung im deutsch-französisch-luxemburgischen Grenzraum (19. u. 20. Jh.)* = Développement urbain dans la région frontalière France-Allemagne-Luxembourg (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.), Saarbrücken, Saarbrücker Druckerei und Verlag, 1991, 362 p., p. 119-128

**Claudette SOMA**, *Le Développement spatial de Thionville*, Thionville, s.n., 1980, 120 p.

**Rolf WITTENBROCK**, *Bauordnung als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870-1918)*, Saint-Ingbert, Röhrig, 1989, 336 p.

**Patrice ZIVIANI, Philippe NICOLAS, Jean-Luc PROBST**, *Le Développement urbanistique de Thionville sous l'occupation allemande 1870-1918*, Nancy, s.n., 1981, 16 p.