
L'urbanisme à Strasbourg, 1890-1914

Marie Pottecher



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rbnu/2141>

DOI : 10.4000/rbnu.2141

ISSN : 2679-6104

Éditeur

Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 2019

Pagination : 36-43

ISBN : 9782859230791

ISSN : 2109-2761

Référence électronique

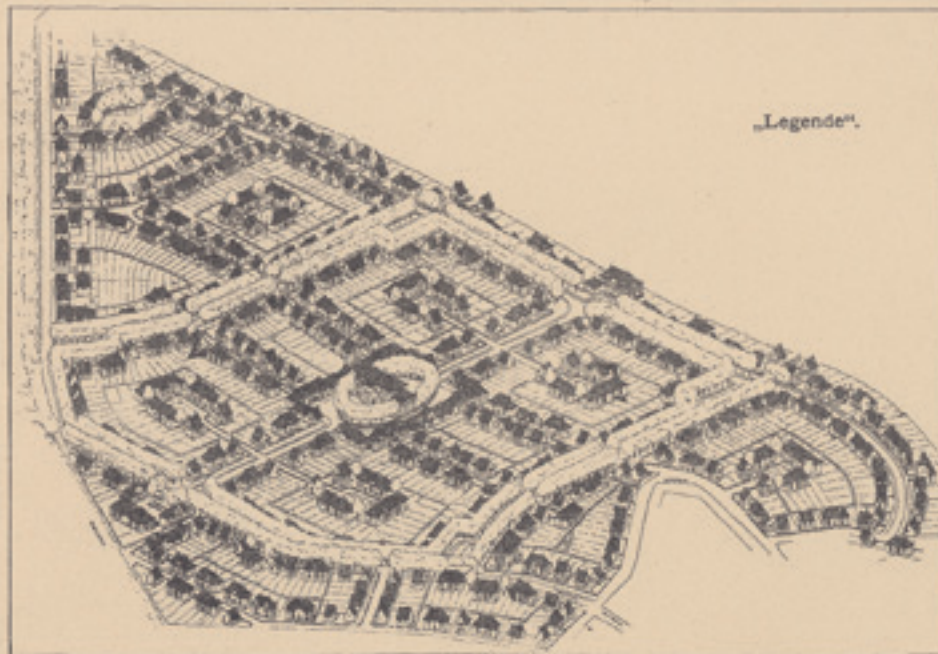
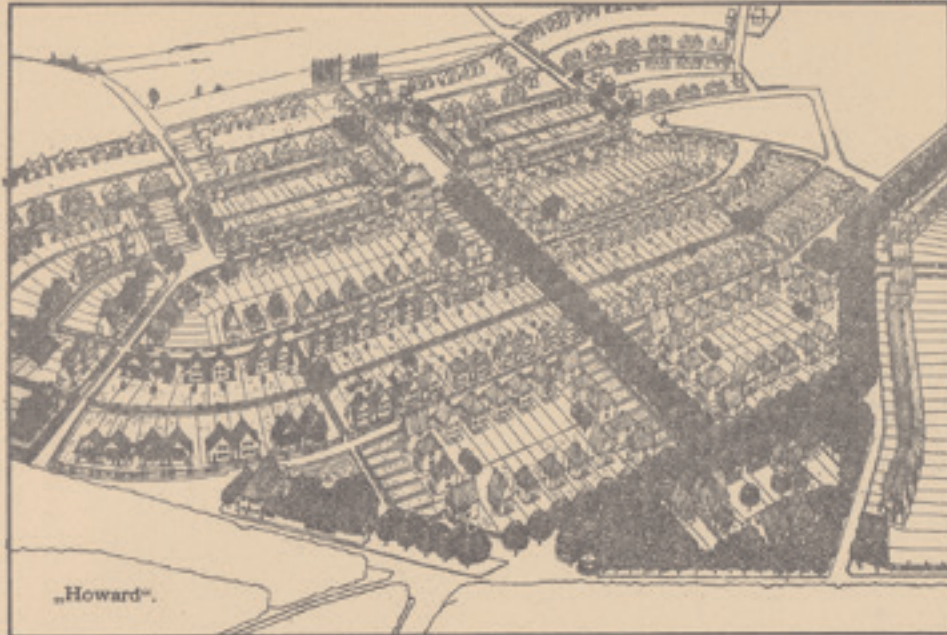
Marie Pottecher, « L'urbanisme à Strasbourg, 1890-1914 », *La Revue de la BNU* [En ligne], 19 | 2019, mis en ligne le 01 mai 2019, consulté le 27 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/rbnu/2141> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rbnu.2141>



La Revue de la BNU est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan
für die Gartenvorstadt Stockfeld bei Straßburg-Neuhof.

Tafel 22.



Entwurf: „Howard“.

Angekauft. — Architekt: Schimpf, Straßburg i. E.

Entwurf: „Legende“.

Angekauft. — Architekten: K. Bonatz, Georg Martin und Karl Wolf, Straßburg i. E.



Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Vue partielle du projet d'Edouard Schimpf pour la cité-jardin du Stockfeld.
Le nom que Schimpf attribue à son projet, « Howard », le place d'emblée dans la continuité des théories
et des expériences anglaises (publié dans *Der Städtebau*, 8, 1911, planche 22 ; coll. BNU)

L'URBANISME À STRASBOURG, 1890-1914



PAR MARIE POTTECHER

Les deux annexions qu'ont connues Strasbourg et les territoires d'Alsace et de Moselle ont profondément affecté la mémoire collective et, dans une certaine mesure, influencé durant plusieurs décennies l'historiographie. Ainsi, par un jeu de collusion, sans doute lié au traumatisme de l'occupation nazie et à une situation délicate qui a fait des habitants des territoires recouverts au lendemain de la Première Guerre mondiale tout à la fois les vainqueurs et les vaincus du conflit, les cinq décennies courant de 1870 à 1918 ont longtemps été considérées comme une période difficile pour le « Reichsland » d'Alsace-Lorraine en général et pour Strasbourg, sa capitale, en particulier. Cette situation se constate également dans le domaine de l'histoire urbaine : les réalisations de cette période ont souffert d'un net désamour, encore sensible après que les premières études sur le sujet ont été menées¹.

Les projets urbains conduits durant les années suivant le traité de Francfort² ont été initiés par l'Empire allemand. Les premières réalisations architecturales

majeures, telles que la gare ou l'université, échappent alors aux acteurs locaux, ce qui génère un certain malaise au sein de la population. Toutefois, passées les deux premières décennies, on observe une tendance à l'apaisement auquel succède un climat d'émulation qui fait de Strasbourg au tournant des 19^e et 20^e siècles – c'est-à-dire pendant la période d'épanouissement de l'Art nouveau en Europe – une ville particulièrement en pointe dans plusieurs domaines. C'est avec enthousiasme que les architectes et urbanistes français, au début des années 1920, redécouvrent la ville. Le présent article se propose d'en étudier les composantes, en abordant successivement les politiques urbaines et sociales, pour en analyser dans un troisième temps les réalisations.

—— La politique urbaine à Strasbourg : outil de germanisation ou espace de conciliation ?

Pendant longtemps, les transformations opérées dans le tissu urbain strasbourgeois ont été considérées comme la stricte traduction du projet poli-

tique de germanisation de la ville porté par l'Empire wilhelminien au lendemain du rattachement de l'Alsace-Moselle à l'Allemagne. En effet, l'agrandissement de la ville engagé en 1872 et connu sous le nom de « Neustadt » peut à maints égards apparaître comme un projet répondant en premier lieu aux objectifs politiques, stratégiques et symboliques de l'Empire³. Néanmoins, il trouve ses origines dans des projets antérieurs d'extension de la ville, esquissés au milieu du siècle par les édiles strasbourgeois, mais qui finalement n'aboutirent pas, en raison de l'opposition de l'armée et d'une partie du conseil municipal⁴. Simple argument rhétorique destiné à légitimer aux yeux de l'opinion locale le projet engagé par le nouveau pouvoir en place ? Toujours est-il que devant le faible enthousiasme de la municipalité et les lenteurs du projet, une partie de l'opinion publique se mobilise pour demander au chancelier l'engagement de l'extension, témoignant ainsi de l'approbation par une partie au moins de la population locale des transformations urbaines de Strasbourg⁵.

La mise en œuvre des projets et l'élaboration d'outils réglementaires qui en garantissent la bonne réalisation appellent des considérations similaires. En effet, en 1878, alors que se dessine le plan de l'extension, le maire Otto Back, sur l'avis de l'urbaniste de Karlsruhe, Reinhard Baumeister⁶, envisage la publication d'un ensemble de règlements destinés à garantir la viabilité économique de l'extension et le respect du plan établi. Ces lois, inspirées en grande partie de celles édictées quelques années plus tôt dans plusieurs villes allemandes (notamment Berlin), se heurtent à une vive protestation locale. L'un des arguments majeurs en est la contradiction avec la réglementation française préexistante et tout particulièrement l'atteinte portée au droit de la propriété privée. Face à ces réactions, l'administration impériale donne raison à l'opinion publique. Les lois locales de 1879 sur la restriction de la liberté de bâtir apparaissent comme un compromis entre des outils réglementaires inspirés d'autres territoires de l'Empire, témoignant par là de l'intégration de Strasbourg dans ce nouvel espace politique et culturel, et de la volonté de ménager l'opinion en préservant certains éléments hérités de l'époque française⁷.

Les résultats de ces expériences menées sur le territoire de l'extension dans les années 1870-1880 s'avèrent concluantes. À partir du début des années

1890, les constructions se multiplient dans le secteur de la Neustadt. Les retombées financières pour la Ville lui permettent, indépendamment des projets de l'administration impériale, d'engager d'autres chantiers sur le territoire municipal. C'est ainsi qu'à partir de 1895, on assiste à l'urbanisation planifiée des faubourgs, en plein développement. Dans le courant des années 1910 s'élabore un projet d'annexion des communes limitrophes dans le but de créer un « Grand Strasbourg », sans doute sur le modèle du Grand Berlin. Ce projet reste toutefois sans lendemain, entravé par le déclenchement de la guerre.

Cette vitalité s'explique en partie par une évolution politique importante. En effet, après deux décennies de tutelle étroite de l'autorité impériale sur les territoires du Reichsland, s'ouvre une période de plus grande autonomie administrative et d'assouplissement du contrôle impérial sur le territoire. Ce phénomène, sensible à l'échelle de l'Empire, se traduit dans les grandes villes du Reichsland Elsass-Lothringen par la loi communale de 1895 qui, en allégeant le contrôle de l'administration impériale sur les affaires municipales, leur permet de conduire une politique plus ambitieuse, notamment dans le domaine urbain. Toutefois ce changement, dont nous analyserons les effets tangibles, n'aurait sans doute pas eu le même impact s'il ne s'était pas conjugué à des évolutions au sein même de la population strasbourgeoise.

——— Une société en renouvellement

De nombreux ouvrages sur le Strasbourg de la fin du 19^e et du début du 20^e siècle ont dépeint une société constituée de deux entités : les Alsaciens et les « Vieux Allemands » vivant côte à côte mais refusant tout échange. Cette image, nuancée à la suite des recherches menées par François Uberfill⁸, mérite également d'être analysée dans le domaine urbain.

En effet, au début de l'annexion, nombre d'éléments semblent corroborer cette idée. Dans les premières années du chantier de la Neustadt, l'architecte municipal, Jean-Geffroy Conrath, dénonce la spéculation foncière et la main basse faite par certaines sociétés d'autres régions d'Allemagne sur les terrains mis en vente. De même, les premiers chantiers publics engagés dans les années 1875-1880 suscitent également de vives



Vue aérienne des bassins du port du Rhin



Le cimetière nord, conçu par Fritz Beblo en 1917 et achevé par son adjoint et successeur Paul Dopff



Vue de la promenade de l'hôpital conçue par les frères Karl et Paul Bonatz

émotions au sein de la communauté des architectes locaux, qui ont le sentiment d'être privés des grandes commandes au profit de concurrents venus de Berlin ou d'autres territoires de l'Empire⁹. Ces doléances récurrentes, sans doute conjuguées à la volonté de Strasbourgeois après 1918 d'affirmer leur patriotisme envers la France victorieuse en prenant les réalisations allemandes comme repoussoirs, ont largement contribué à véhiculer l'image d'une ville allemande s'élevant face à une vieille ville française où serait restée cantonnée la population locale¹⁰.

Néanmoins, une étude plus fine de l'activité édilitaire strasbourgeoise incite à revoir ce jugement. Ainsi, à l'échelle de la Neustadt, si l'on exclut les édifices officiels de l'Empire, l'analyse des permis de construire dans ce quartier de la ville entre 1880 et 1918 révèle que la majorité des commanditaires sont issus de la population locale¹¹. Mieux encore, si l'étude des commandes passées par les maîtres d'ouvrage aux architectes montre certains rapprochements entre les communautés autochtones et nouvellement arrivées, elle traduit également les nombreux échanges. Il en va de même au sein de la profession : nombre d'architectes récemment installés à Strasbourg sont logés temporairement chez leurs collègues strasbourgeois et travaillent – voire s'associent – avec des artisans ou entrepreneurs locaux.

Ce brassage se double, à compter des années 1890, d'un renouvellement générationnel observable à plusieurs échelons de la vie municipale. En effet, dès 1873, le maire Otto Back s'était entouré d'adjoints professionnels. À compter du début des années 1890, il est remarquable de relever que ceux nouvellement nommés sont dans l'ensemble jeunes, souvent issus de familles allemandes mais nés en Alsace et, à ce titre, détenteurs d'une double culture¹². Dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, cette situation est bien attestée. Ainsi Heinrich Emerich, né à Strasbourg d'un père entrepreneur installé en Alsace après 1871, est nommé à 34 ans adjoint en charge de la police du bâtiment et de la politique du logement. Fritz Beblo (né toutefois à Breslau/Wrocław) devient quant à lui inspecteur des travaux à 31 ans, avant de prendre la tête du service municipal d'architecture à 36 ans. Tous deux jouent un rôle déterminant dans la politique urbaine menée par la Ville au début du 20^e siècle.

Il en est de même dans le milieu des architectes en général. Au tournant du siècle, la génération

née après 1870 entre dans la vie active. Pour ces jeunes hommes qui n'ont pas connu le conflit, la dualité entre France et Allemagne n'a pas nécessairement la même résonance que pour leurs aînés. Formés majoritairement en Allemagne, à Karlsruhe ou à Stuttgart, ils sont ouverts aux expériences menées de part et d'autre de la frontière, mais aussi à celles conduites ailleurs en Europe. Portée par une municipalité ambitieuse, cette génération se voit confier la réalisation de chantiers d'importance qui participent au renouvellement de l'image de la ville¹³.

——— Les réalisations : entre modernité, bien-être social et régionalisme

C'est dans un contexte national particulièrement dynamique que prennent place nombre de projets urbains strasbourgeois autour de 1900. Ceux-ci figurent en bonne place dans les nombreux congrès et expositions où sont présentées et discutées les réalisations majeures des grandes villes de l'Empire, mais également d'autres pays¹⁴. À cela s'ajoute une certaine émulation, voire compétition, à l'échelle des grandes villes du Rhin supérieur. Le cas du port de Strasbourg en offre un exemple éloquent. Après une longue période de déclin amorcée au début du 19^e siècle, le commerce fluvial de la ville connaît un développement dans un contexte de compétition avec les ports de Mannheim, principal port rhénan à l'époque, et celui, voisin, de Kehl alors en plein développement. Cette rivalité se traduit à Strasbourg par de premiers aménagements au sud de l'espace urbain, au lieu-dit de la porte des Bouchers à partir de 1892, mais surtout avec la création d'un grand port sur le Rhin, au tournant du siècle. Doté de deux bassins, sur le modèle de Mannheim, mais également d'entrepôts et d'une gare de triage, le port draine rapidement une importante activité commerciale et industrielle qui fait de Strasbourg aujourd'hui encore un des plus importants ports fluviaux de France (voir ill. p. 39 en haut)¹⁵.

Forte de son développement urbain et économique et dirigée à partir de 1906 par le maire Rudolf Schwander, ouvert aux idées de la social-démocratie, la Ville s'investit également dans le domaine de l'urbanisme social. Tirant parti de son substrat réglementaire français, elle concilie lois française et allemande pour mettre en œuvre une commission de lutte contre les

logements insalubres. Celle-ci est animée par l'adjoint Alexander Dominicus et devient l'une des plus actives et des plus efficaces de l'Empire¹⁶. Dans le même temps, la Ville conduit plusieurs réalisations exemplaires dans les domaines de l'assainissement urbain, avec l'opération de la Grande Percée (conduite par Fritz Beblo), et du logement social grâce à la création, au Stockfeld en 1910 par l'architecte Édouard Schimpf, d'une des premières cités-jardins d'Europe continentale (voir ill. p. 36). Cette dernière constitue le point d'orgue d'un effort remarquable mené à partir des années 1880 par la Ville et ses organismes satellites en matière de logement pour les classes défavorisées. À cela s'ajoute une politique hygiéniste tout à fait exemplaire avec la mise en place, au tournant du siècle, d'un réseau de bains publics. Véritable temple de l'hygiène, le grand établissement aujourd'hui connu sous l'appellation de Bains municipaux, construit entre 1905 et 1910 par Fritz Beblo, en constitue l'élément emblématique. Dans le même esprit, il convient également de mentionner la réforme des cimetières municipaux qui permet la conception, à partir de 1917 par le même Beblo, du remarquable cimetière nord (voir ill. p. 39, en bas).

Un des aspects les plus remarquables de ces réalisations, du point de vue formel, est le respect de la tradition édilitaire locale – de l'esprit des lieux, pourrait-on dire. Celui-ci témoigne de la réception par les édiles et les architectes municipaux des principes édictés en 1889 par le Viennois Camillo Sitte dans son célèbre ouvrage, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, qui invite à s'inspirer du tissu urbain ancien pour la conception des nouveaux ensembles. Il traduit également un nouveau regard porté sur l'architecture locale, en lien avec le mouvement régionaliste «Bund für Heimatschutz» qui connaît en Alsace un accueil très favorable. Sans doute parce qu'il permettait de dépasser cette dualité entre France et Allemagne qui, pour une génération née après 1870, n'avait plus nécessairement de sens, le courant régionaliste se développe fortement à Strasbourg. Il a pour corollaire une sensibilité accrue pour le patrimoine historique urbain. Dans ce domaine, Strasbourg ne fait pas exception à l'échelle de l'Empire, mais constitue un cas spécifique dans la mesure où, comme les travaux d'Annette Maas l'ont montré, la préservation du patrimoine constitue un espace de rencontre privilégié entre communautés autochtones et nouveaux venus¹⁷.

Cette volonté de préserver le paysage urbain local tout en répondant aux besoins d'une grande ville moderne transparait dans l'opération de la Grande Percée qui, en assainissant et dynamisant le centre-ville et en améliorant la communication entre la gare et le port, préserve l'image de la ville historique, par son tracé sinueux et le respect des formes urbaines anciennes. Cet effort est également sensible dans l'un des derniers chantiers ouverts avant la guerre : la construction de la Bourse de commerce et du quartier avoisinant. La façade du bâtiment de la Bourse reprend le vocabulaire architectural du 18^e siècle strasbourgeois, afin de ne pas créer une rupture trop brusque avec le bâti environnant et, en premier lieu, avec la cathédrale qui s'élève quelques centaines de mètres plus au nord. Le quartier environnant, en revanche, conçu initialement comme un secteur commercial, ouvrant la ville vers son faubourg sud et vers le quartier du port, est doté d'une architecture plus moderne. Néanmoins, un certain nombre de restrictions, portant sur le rythme des façades, les matériaux de couverture ou les types de volets, garantissent l'intégration harmonieuse de ces édifices dans le paysage urbain¹⁸.

L'ensemble de l'hôpital constitue un autre exemple éloquent, dans le domaine de l'architecture sanitaire, de cette dualité féconde entre modernité et régionalisme (voir ill. p. 40). Le programme, conçu à la suite de nombreux voyages d'étude et de sollicitations de plusieurs experts dans le domaine de l'architecture hospitalière, donne lieu à un concours à l'issue duquel sont recrutés deux jeunes architectes, les frères Paul et Karl Bonatz. Ceux-ci livrent un plan d'ensemble en 1906, qui sera respecté dans une large mesure jusqu'à l'achèvement du chantier en 1930. L'ensemble combine modernité technique et adaptation aux contraintes topographiques et au respect du paysage urbain – l'hôpital est aux portes de la ville historique. En effet, les matériaux utilisés (grès, tuile plate), leur mise en œuvre, les proportions et formes des toitures s'inspirent de l'architecture strasbourgeoise de la fin du 18^e siècle et se fondent ainsi dans le bâti avoisinant. Le plan d'ensemble organisé autour d'une promenade orientée est-ouest tire parti du bâti préexistant et intègre des éléments anciens tels que la porte de l'hôpital ou l'ancienne pharmacie¹⁹.

Conclusion

Ainsi, après deux décennies de contrôle et d'affirmation du nouveau pouvoir, on assiste à compter des années 1890-1895 à un climat de détente entre les communautés qui se poursuit jusqu'à la guerre. Les raisons en sont multiples : contexte économique favorable, évolution législative, renouvellement des générations. Dans le domaine urbain, cette période féconde s'est traduite par une forte ouverture aux expériences conduites dans les autres régions d'Allemagne et au-delà, conjuguée à l'affirmation d'un urbanisme pittoresque, influencé par le courant « Heimatschutz » qui apparaît comme un terrain de rencontre entre communautés. En effet, les réalisations ont tour à tour été conduites par des Alsaciens « de souche », des enfants de « Vieux Allemands » nés dans le Reichsland ou de nouveaux venus. La Neustadt qui se concrétise à cette période offre le cadre urbain idéal aux expressions architecturales les plus novatrices.

La Première Guerre mondiale met inévitablement à mal ce climat fécond. Certains meurent sur le front (Édouard Schimpf), d'autres quittent le territoire recouvré par la France en 1918, qu'ils soient expulsés (Fritz Beblo, Heinrich Emerich) ou qu'ils le décident (Paul et Karl Bonatz). Ceux qui restent achèvent les projets et poursuivent les expériences menées avant-guerre durant au moins une décennie, jusqu'à ce que les tensions consécutives à la réintégration parfois difficile des provinces perdues dans le système administratif et réglementaire français et, surtout, la montée des tensions internationales ne mettent définitivement un terme à cette page de l'histoire urbaine.

NOTES

1— Celles-ci ont été conduites à partir des années 1970. Il s'agit en premier lieu de la thèse de Klaus Nohlen, publiée en 1982, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg*, Berlin, Gebr. Mann, 1982. Voir aussi Claude Denu, Eric Ollivier, *Le plan d'extension de la ville de Strasbourg, 1871-1880*, Strasbourg, École d'architecture et d'urbanisme de Strasbourg, 1978 (dactyl.) ; Harold Hammer-Schenk, « Die Stadterweiterung Straßburgs nach 1870. Politische Vorgaben historischer Stadtplanung », in Michael Brix, Monika Steinhauser (hrsg.), *Geschichte allein ist zeitgemäß. Historismus in Deutschland*, Lahn-Giessen, Anabas-Verlag Kämpf, 1978, p. 121-141.

- 2— Signé le 10 mai 1871, le traité de Francfort met fin à la guerre franco-prussienne de 1870-1871. La France cède à l'Allemagne l'Alsace à l'exception de l'arrondissement de Belfort, la majeure partie du département de la Moselle ainsi que des territoires de Meurthe-et-Moselle et des Vosges.
- 3— Pour la genèse de la Neustadt, voir Klaus Nohlen, op. cit., 1982 ; Marie Pottecher, Hervé Doucet, Olivier Haegel, *La Neustadt de Strasbourg, un laboratoire urbain (1871-1930)*, Lyon, Lieux dits Éditions, 2017
- 4— Cf. Klaus Nohlen, op. cit., 1982, p. 30 et suivantes
- 5— Marie Pottecher, Hervé Doucet, Olivier Haegel, op. cit., 2017, p. 147
- 6— Reinhard Baumeister, ingénieur, urbaniste et professeur, auteur d'un ouvrage sur l'extension des villes paru en 1876, fait alors figure de principale autorité en Allemagne pour les extensions urbaines.
- 7— Voir Rolf Wittenbrock, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsass-Lothringen (1870-1918). Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum*, Saarbrücker Hochschulschriften, St. Ingbert, Werner J. Röhrig Verlag, 1989, p. 135 et suivantes
- 8— Cf. François Uberfill, *La société strasbourgeoise entre France et Allemagne (1871-1924)*, Publications de la Société savante d'Alsace, 2001, p. 185 et suivantes
- 9— Ce sentiment s'exprime notamment lors de la construction de l'université, dont la conception est confiée à un jeune architecte de Berlin, Hermann Eggert (voir *Elsässer Journal*, 24 juin 1875).
- 10— C'est par exemple l'opinion que défend Georges Delahache en 1923 : « Ce n'est pas pour les Strasbourgeois que les Allemands avaient agrandi la ville, mais surtout pour les administrateurs, les officiers, les fonctionnaires qui étaient venus en foule après la victoire allemande prendre possession du pays », cité dans Marie Pottecher, Hervé Doucet, Olivier Haegel, *La Neustadt de Strasbourg*, op. cit., 2017, p. 150.
- 11— Ibid., p. 147
- 12— Ibid., p. 198
- 13— François Loyer, « Architecture et urbanisme à Strasbourg (1910-1930) », in *Monuments historiques*, 1990, n° 171, p. 47-51
- 14— Marie Pottecher, Hervé Doucet, Olivier Haegel, op. cit., 2017, p. 226-227
- 15— Cf. Frank Schwarz, « Port de Strasbourg », in Roland Recht, Jean-Claude Richez (dir.), *Dictionnaire culturel de Strasbourg, 1880-1930*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2017
- 16— Cf. Alexander Dominicus, « Die Inspektion der ungesunden Wohnungen in Strassburg i. Els. », in *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, Band XXII, Heft 1, 1906, p. 126-142
- 17— Cf. Annette Maas, « Stadtplanung und Öffentlichkeit in Straßburg (1870-1918/25). Vom Nationalbewusstsein zur regionalen Identität städtischer Interessengruppen », in Christoph Cornelissen, Stefan Fisch, Annette Maas, *Grenzstadt Straßburg. Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1914*, Röhrig Universitätsverlag, 1997, p. 207-270
- 18— Ce respect du paysage urbain a été rendu possible par l'adoption de la loi pour la préservation de l'aspect local (Gesetz zum Schutz des Ortsbilds), ainsi que par le nouveau règlement de construction (Bauordnung), tous deux portés par l'adjoint Heinrich Emerich et adoptés en 1910.
- 19— Cf. Marie Pottecher, Hervé Doucet, Olivier Haegel, op. cit., 2017, p. 203