

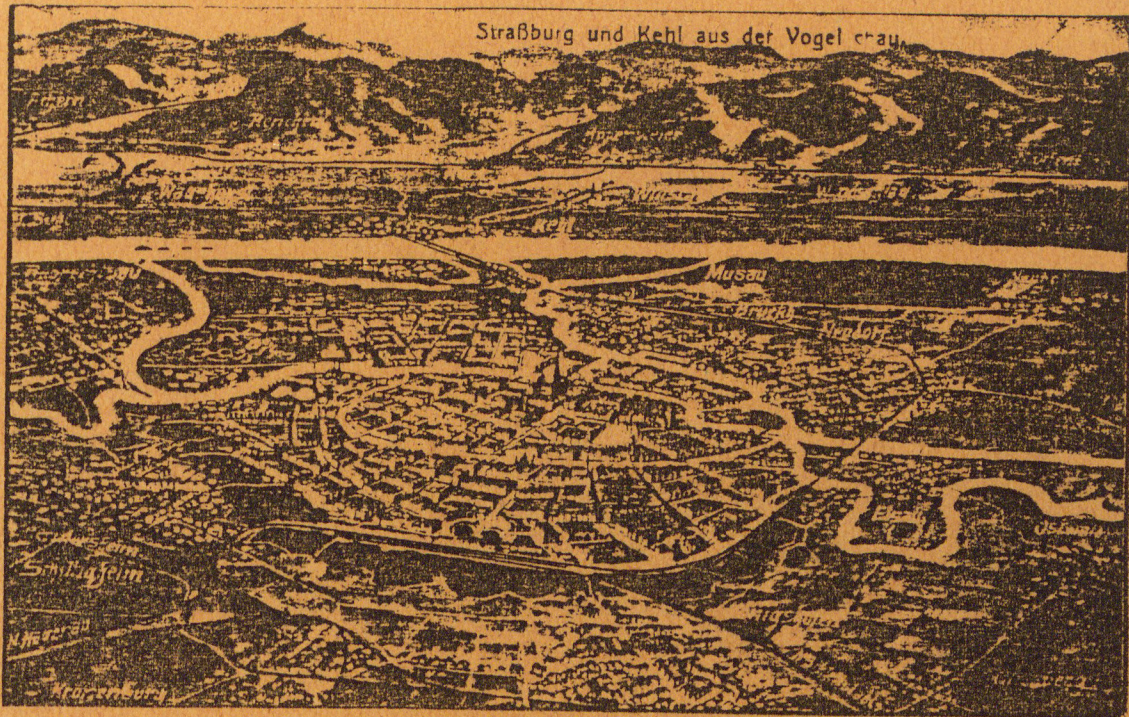
282, 3e partie

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME

SECRETARIAT DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

TRANSFORMATION URBAINE ET PROJET ARCHITECTURAL
LA "CEINTURE VERTE" DE STRASBOURG



Vue de Strasbourg 1920 in SCHWENK

Bénédicte LECLERC
ARIAS, Ecole d'Architecture de Strasbourg

1986

TRANSFORMATION URBAINE ET PROJET ARCHITECTURAL
"LA CEINTURE VERTE" DE STRASBOURG

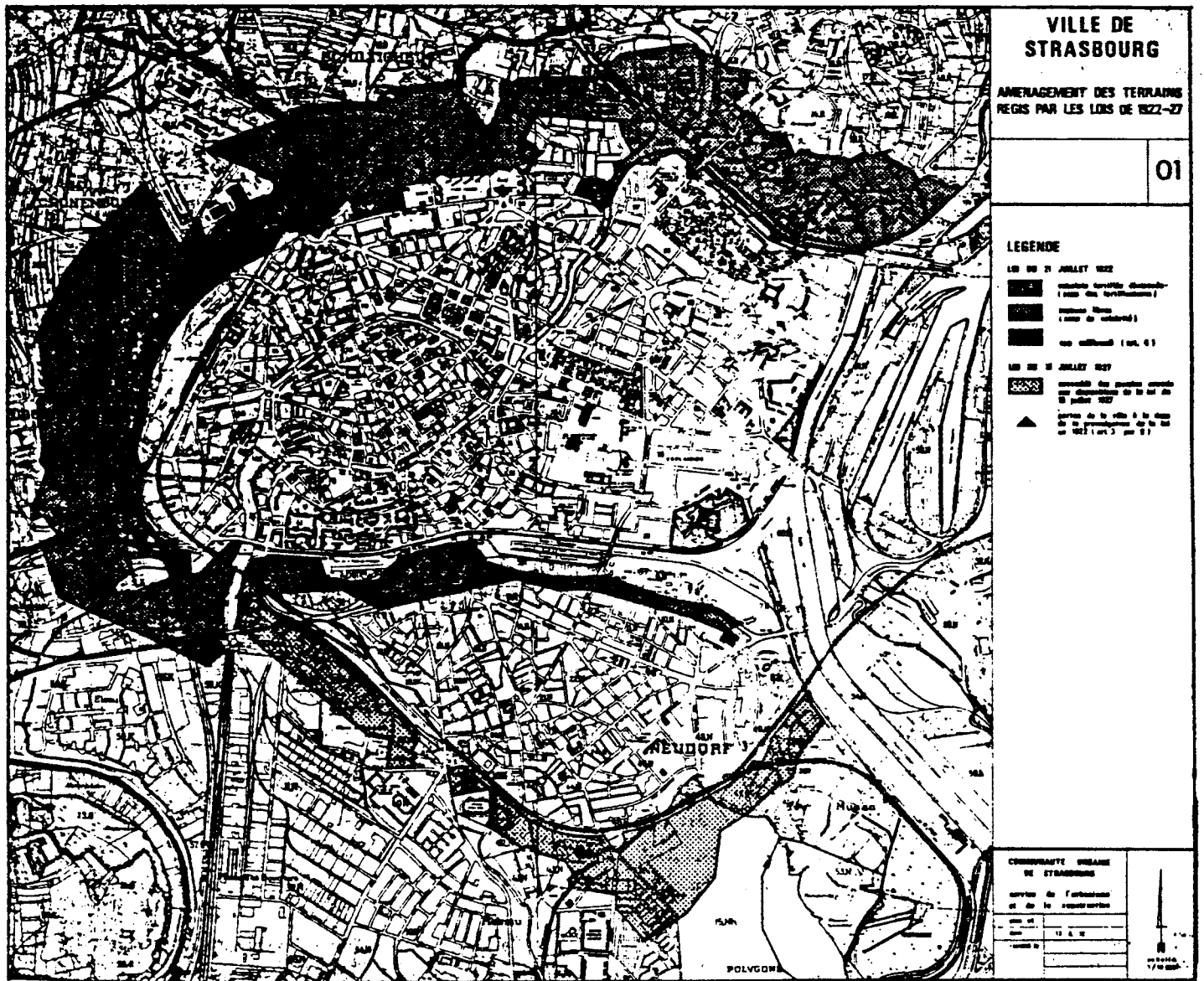
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME
SECRETARIAT DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

Contrat n° 8501441002237501

Avertissement

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports avec le Ministère de l'Industrie et de la Recherche. Les jugements et les opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs acteurs.

Bénédicte LECLERC, Architecte D.P.L.G.
ARIAS, Ecole d'Architecture de Strasbourg
Mars 1986



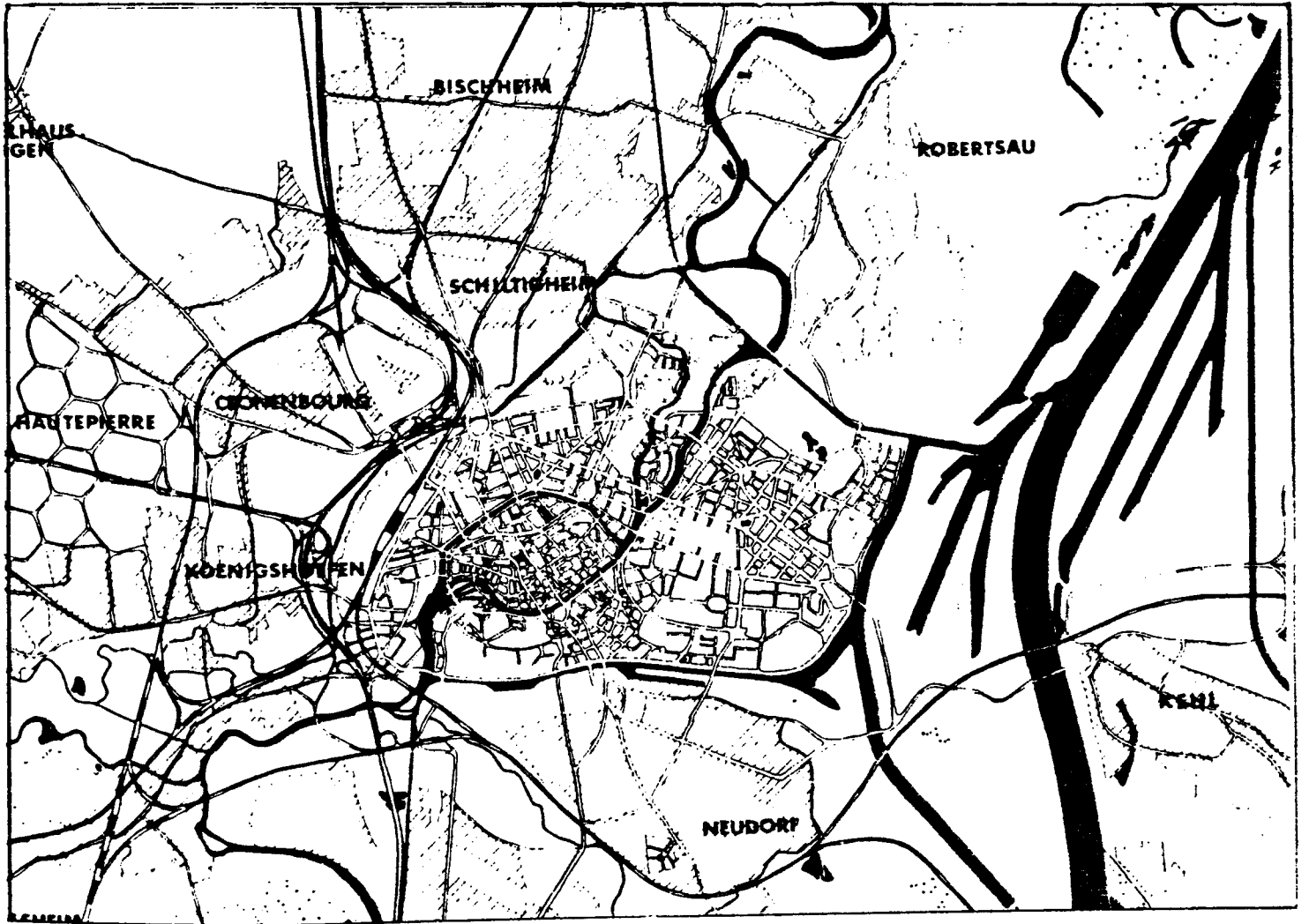
Aire de la Ceinture Verte de Strasbourg

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier les personnes et les institutions sans l'aide desquelles la mise au point du présent travail eut été impossible :

Yves AYRAULT, Edmond MAENNEL, Mr. VUILLAUME,
Mr. STOCKINGER, Cathie BARONDEAU et Théo METZGER,

l'Ecole d'Architecture de Strasbourg, les Archives Municipales de Strasbourg, les Archives Départementales du Bas-Rhin, la Police du bâtiment de Strasbourg, le Service d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Strasbourg, la Bibliothèque Municipale de Strasbourg, la Bibliothèque Universitaire de Strasbourg.



Aire d'articulation du noyau urbain de Strasbourg
et sa première périphérie

SOMMAIRE

INTRODUCTION

I. HISTOIRE DU PLAN D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION DE STRASBOURG

- Le déclassement de l'enceinte fortifiée en 1922
- contenu de la loi
- effet de la loi
- loi du 21 juillet 1922
- loi du 16 juillet 1927

II. ETABLISSEMENT DU PLAN D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION DE STRASBOURG EN 1923

- Programme du concours
- Compte-rendu du concours en 1925
- Compte-rendu détaillé des projets
- Le plan Lafforgue en 1932

CONCLUSION

. BIBLIOGRAPHIE

Ce volume est le dernier d'une série de trois études sur la transformation urbaine et le projet architectural dans l'aire de la Ceinture Verte de Strasbourg, études historiques à partir d'un inventaire du corpus documentaire dans les Archives Strasbourgeoises.

La première "transformation urbaine et projet architectural, le Wacken dans la Ceinture Verte de Strasbourg", analysait les processus formels intervenus dans la construction des phénomènes urbains au Nord du noyau historique de la ville de Strasbourg.

Suivait ensuite un volume "transformation urbaine et projet architectural, les Fronts du Neudorf dans la Ceinture Verte de Strasbourg", catalogue des projets qui depuis 20 ans, sont proposés sur cette aire au Sud de la ville historique.

Ce volume présente l'histoire du plan d'embellissement et d'extension, document important car issu non seulement de la loi Cornudet mais de celles du déclassement des remparts.

De ces études différentes se vérifie qu'à Strasbourg, le projet sur l'espace vert n'est pas une thématique autonome distincte de l'architecture ou de la planification. C'est une composante du projet sur la ville.

Composante formelle mais aussi foncière. Ainsi à un moment où à la différence de Lille ou Paris dont les Ceintures "Vertes" ont été déclassées pendant l'été 1985, parce que laissés pour compte de l'aménagement, elles ont été désagrégées, victimes non seulement de l'emprise des périphériques mais aussi d'opérations ponctuelles et fragmentaires, Strasbourg bénéficie encore de ces lois exceptionnelles qui lui permettent de gérer les formes d'ouverture de la ville, mais également celles de ses rapports avec son territoire suburbain.

Dès le Moyen-Age, selon une tradition germanique, Strasbourg a eu une politique des sols intelligente et efficace qui lui a permis de gérer les formes de la construction de son projet urbain.

Cette étude historique sur les espaces libres, instruments de la croissance urbaine (Londres, Berlin, Moscou) et du projet urbain sur les traces des fortifications, va se poursuivre par celle des travaux de J. GREBER et de J.N.C. FORESTIER sur différentes ceintures de ville, et ce non plus à l'Ecole d'Architecture de Strasbourg mais à l'Ecole d'Architecture de Versailles.

Le document final, synthèse des différentes approches, reviendra dans sa dimension comparative sur le projet urbain sur les traces de la "Ceinture Verte" de Strasbourg.

L'ENTRE DEUX GUERRES :

Le 10 décembre 1918 à Strasbourg, Raymond POINCARE proclame : "Messieurs le plébiscite est fait. L'Alsace s'est jetée en pleurant de joie au cou de la mère retrouvée".

En fait, sans autre plébiscite que celui de l'enthousiasme populaire, le retour de l'Alsace à la France s'accomplit dans un climat révolutionnaire et ce, plus particulièrement à Strasbourg.

Si 10 jours ébranlèrent le monde (1), en octobre 1917, à Strasbourg, en novembre 1918, une révolution de 10 jours signifie l'effondrement de l'ordre et de l'autorité impériale.

Importée d'Allemagne, elle touche la ville dans la nuit du 7 au 8. La république est proclamée par les soviets des soldats et des ouvriers, le 10.

Jacques PEIROTÉS, chef du parti socialiste, francophile et modéré, réunit le Conseil Municipal, se fait confirmer dans les fonctions de maire qu'il s'était attribuées dans la nuit, puis organise des missions de contact avec les Français. Ces derniers entrent en Alsace le 16 novembre et dans Strasbourg le 22.

Avec eux s'installe le régime de la IIIème République. Les conditions de la désannexion et du statut futur de la région sont d'abord confiées à un commissaire général de la République (2). Ces questions et les luttes violentes qu'elles soulèvent à propos des défenses des libertés locales municipales, mais aussi religieuses et d'enseignement, s'amplifient jusqu'à la crise autonomiste en 1928.

Ce conflit culturel et national caractérise la scène institutionnelle et politique de l'Entre Deux Guerres en Alsace ainsi que le jeu des alliances électorales entre les différents partis.

Au lendemain de la guerre, après l'introduction des lois électorales françaises, les trois grands partis politiques alsaciens qui se reconstituent en vue des élections, sont :

- le parti socialiste, de plus en plus puissant jusqu'en 1932, seul parti alsacien rattaché à un parti français, la S.F.I.O., à caractère républicain, laïque et nationaliste dont le chef de file J. PEIROTÉS est élu maire de Strasbourg de 1919 à 1929.
- le parti centriste, "l'union populaire et républicaine", émanation de l'ancien Zentrum catholique alsacien, assez peu puissant à Strasbourg à la différence de l'Alsace, se prononçant pour la République et le maintien des "libertés alsaciennes" et qui fait alliance avec le P.C. pour élire Charles HUEBER, germanophile et révolutionnaire à la mairie de Strasbourg de 1929 à 1935 et dont le parti forme une véritable ceinture rouge autour de Strasbourg à partir de 1928 avec l'appui des autonomistes.
- le parti républicain démocrate ou parti libéral, émanation des forces protestantes, dont le chef Charles FREY est élu, après la dislocation de l'union de la gauche, maire de Strasbourg de 1935 à 1955.

Les résultats des élections municipales de 1919, 1929 et 1935 et ceux des législatives de 1919, 1924, 1928, 1932 et 1936 prouvent la spécificité strasbourgeoise dans une province qui de gauche en 1871 est passée à droite en 1919.



Plan de Vienne par Joseph Daniel Hueber 1769-1774
in "Wien heute und gestern" par Günther Feuerstein

Tous les partis en présence, excepté le parti républicain radical et radical socialiste, ont en commun la défense des libertés locales qui trouvent leur origine dans les franchises communales dont jouissent les villes germaniques.

La loi municipale locale promulguée le 6 juin 1895, propre au trois départements du Reichsland (3), donne aux communes un maximum de liberté dans la gestion de leurs affaires. Elle a permis aux maires de Strasbourg de prendre des initiatives d'avant-garde en matière d'hygiène, progrès social et aménagement urbain. Cette loi subit diverses modifications. La plus importante, en octobre 1919 introduit la loi française de 1884 pour l'élection du maire et les opérations électorales. L'organisation et les compétences du Conseil Municipal restent cependant en vigueur. La loi locale ne diffère pas profondément de la loi française sur ce propos. Par contre, dans les grandes communes, comme à Strasbourg, le Conseil Municipal a un vrai "droit de budget". Il ne recourt à aucune approbation ; le préfet est une autorité de surveillance plutôt que de tutelle. La compétence communale est interprétée au sens le plus large surtout en ce qui concerne les services publics, qu'ils soient en exploitation directe, en régie ou en régie intéressée. Ainsi en est-il à Strasbourg pour l'électricité, le gaz, les transports publics ou le port, etc. Ce sans limite de plafond alors qu'en France celui-ci est fixé à 40 %.

Le maire comme ses adjoints perçoit des indemnités et un traitement convenables. Il est indépendant pour la nomination du personnel. En matière de police, ses arrêtés, communiqués à l'autorité de surveillance, entrent en vigueur dès leur publication.

Ces dispositions spécifiques qui permettent à l'administration communale de développer des instruments contrôlant les formes de la transformation de son espace urbain sont renforcées par une réglementation locale initialement prévue par la loi du 7 novembre 1910 concernant la police des constructions. L'article 1 de cette loi habilite l'autorité de police locale, à savoir le maire, "à édicter des dispositions dans l'intérêt de l'aspect local en ce qui concerne la situation et l'aspect extérieur des constructions".

Le Bauordnung de Strasbourg, ou règlement de construction, complété et rebaptisé en 1924 "Règlement de voirie portant sur le contrôle des constructions sur le territoire de Strasbourg", réactualisé en février 1966, fixe les différentes servitudes auxquelles doivent répondre les projets de construction pour se voir octroyer un permis de construire. Les préoccupations de politique architecturale qui transparaissent dans cette loi n'ont longtemps pas eu d'équivalent en droit français de l'urbanisme pour lequel la sauvegarde de l'hygiène et de la sécurité publique étaient les seuls justificatifs d'un contrôle public sur les constructions. Le code français de l'urbanisme date du 26 juillet 1954.

En fait le Bauordnung est une réglementation complémentaire dont la commune peut assortir (4) le Bebauungsplan ou plan d'aménagement.

Ces plans, s'ils ne définissent pas totalement la forme de la ville, fixent les principes de lotissement des quartiers nouveaux qui sont classés selon la densité, les types des bâtiments et selon le zoning fonctionnel : habitat, commerce, affaires, industrie et prescrivent un ensemble de procédures permettant l'aménagement du sol (lotissement, remembrement, contributions aux dépenses des propriétaires...). Ils sont opérationnels en Allemagne depuis 1875, or ce n'est qu'en 1967 que la loi d'orientation foncière institutionnalise définitivement en France le zoning à travers les S.D.A.U. et les P.O.S. En fait, Bebauungsplan et Bauordnung définissent un véritable plan masse de la ville puisque s'y inscrivent l'ensemble des ouvrages publics, les limites de parcelles, l'emplacement des maisons sur ces parcelles, leur orientation, leur hauteur et même la forme des bâtiments. Ces restrictions du droit de la construction sur une propriété foncière sont supervisées par la Police du Bâtiment, institution communale inconnue en France mais toujours opérationnelle à Strasbourg, qui instruit le permis de construire et contrôle son exécution à la fin des travaux.



Relevé en 1930 des terrains concernés par les lois de 1922 et 1927

AMS

(12 février 1930)

Edmond JOYANT, dans son "Traité d'Urbanisme" paru en 1923, décrit avec admiration les outils législatifs qui permettent de gérer les formes de la transformation de Strasbourg (5). "Le plan d'extension de Strasbourg a été rendu exécutoire et réalisé sous le régime des anciennes lois françaises (loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation, décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris, étendu à Strasbourg), complétées par deux lois locales du 21 mai 1879 et du 6 janvier 1892. Ces lois locales rendaient effectives les servitudes d'alignement des rues projetées, dès l'approbation du plan, disposition introduite depuis dans la législation française par la loi du 14 mars 1919. Elles autorisaient la municipalité à interdire la construction dans les rues qui n'étaient pas encore suffisamment aménagées et assainies, de façon à régler méthodiquement l'extension de la ville. Enfin, disposition très importante, elles abandonnaient le système de récupération des plus-values, institué par la vieille loi française du 16 septembre 1807, et le remplaçaient par un système de taxes représentant une contribution directe des riverains à l'exécution des travaux ; en principe, la totalité de la dépense d'ouverture d'une rue nouvelle : achat de terrains, terrassements, chaussée, trottoirs, égouts, doit être payée par les riverains au prorata de leur longueur de façade, dès qu'ils élèvent une construction".

Puis après avoir décrit le règlement de construction "par zones", JOYANT regrette que des dispositions du même ordre ne soit pas introduites en France pour compléter la loi CORNUDET. "Il n'est pas douteux", dit-il, "que sous le régime actuel, la loi du 14 mars 1919 permet d'imposer légalement des servitudes de ce genre et de cette importance dans toutes les villes françaises ; mais l'arrêté municipal qui les édicte doit, croyons-nous, être appuyé sur le programme joint au plan d'aménagement, et déclaré d'utilité publique, en même temps que celui-ci, par un décret en Conseil d'Etat".

Ces textes sur Strasbourg comme celui de REY, PIDOUX et BARDE dans "la Science des Plans de Ville", alimentent en France les débats qu'anime, sous la IIIème République, une bourgeoisie réformatrice d'origine industrielle qui milite à travers des institutions qu'elle crée telle la Société d'Habitation à Bon Marché, le Musée Social en 1894 et en son sein, la section d'hygiène urbaine et rurale, d'où émane la Société Française des Architectes Urbanistes en 1913.

Elle remet en cause un mode de production de l'aménagement urbain régi par la loi de l'offre et de la demande pour imposer l'idée d'une nécessaire intervention (directe ou indirecte) de l'Etat central ou des collectivités locales (sur le plan financier et législatif). Elle revendique en s'appuyant sur l'exemple allemand (mais anglais également), à travers de nombreuses rencontres et expositions, l'élaboration d'un plan d'aménagement urbain et l'extension des régies municipales.

Dans l'ampleur du débat sur l'intervention publique, la question du logement, la plus immédiate en fait, est détachée de l'ensemble. Elle se limite à l'ordonnance des espaces et à la quantité des logements. Jusqu'en 1914 et malgré la législation de 1894, ou loi SIEGFRIED, qui pose le principe d'une intervention indirecte de l'Etat en vue de la réalisation d'Habitations Bon Marché (H.B.M.), le logement social est plus perspective que réalité.

Le blocage des loyers anciens après-guerre accentue la division du marché immobilier entre l'immeuble de standing et l'habitat ouvrier, le désintérêt du capital privé pour le logement populaire, et, la dégradation du patrimoine faute d'entretien. L'intervention directe ou indirecte des pouvoirs publics et une nouvelle législation qui va de l'accession à la propriété, telle la loi LOUCHEUR en 1928 qui échoue sur la crise parce que celle-ci limite les crédits en 1932, jusqu'à la mise en forme de la copropriété en juin 1938, sont des instruments correcteurs qui marquent les formes de transformation de la ville entre les deux guerres. L'intervention publique hésite dans ses méthodes et points d'application, elle oscille entre deux domaines qu'elle relie mal, l'aide au logement et l'aménagement urbain.

La législation de l'aménagement urbain se construit également sur les ruines des guerres et les exigences de reconstruction. La première guerre donne corps aux propositions du Musée Social et du mouvement municipal à travers la loi CORNUDET ou loi du 14 mars 1919 qui fait obligation aux communes de plus de 10 000 habitants d'établir un plan d'alignement, de nivellement et d'aménagement des parties détruites, et, s'il y a lieu, d'embellissement et d'extension.

Ainsi que l'écrit Marcel RONCAYOLO dans l'"Histoire de la France Urbaine" : "Ce texte qui renouvelle les vieilles intentions de 1807, n'avance aucune mesure révolutionnaire, si l'on considère les objectifs ["améliorer plutôt que bouleverser" conseille la circulaire d'application] ou les moyens. Mais il prolonge une discussion commencée en 1909 et d'autres textes qui visent à l'efficacité : celui de 1917 qui fixe des règles plus strictes à la localisation des établissements insalubres et jette, par là, les bases d'un zoning élémentaire, la loi de novembre 1918, qui reprenant les débats classiques de haussmanisation, fonde l'expropriation par zones et pose le principe de récupération des plus values foncières. Deux extensions des droits de la collectivité qui, au-delà des difficultés d'application, se heurtent à la résistance des forces sociales, de la propriété foncière, mieux protégée que les patrimoines immobiliers, et des institutions qui traditionnellement en prennent la défense. Ainsi les plans n'indiquent qu'une intention, et entre le projet d'urbanisme et les moyens réellement disponibles par la collectivité, le hiatus subsiste" (6).

La loi CORNUDET permet aux architectes du Musée Social ou de la S.F.U., qui avant-guerre travaillent, après avoir gagné des concours internationaux, surtout à l'étranger, tel que JAUSSELY (Barcelone 1903) ou PROST (Anvers 1910 - Maroc 1913-1923), AUBURTIN (Camberra), AGACHE (Guayaquil 1910 et Rio de Janeiro), BERARD (Berkeley), GREBER (Philadelphie 1917) etc... de concourir pour la reconstruction des villes françaises.

Ces architectes, contrairement à ceux du mouvement fonctionnaliste qui refusent l'héritage haussmanien, réhabilitent des modes de composition urbaine classique. La différence fondamentale cependant avec HAUSSMANN est que les formes de la transformation de la ville se projette à partir de l'extérieur de celle-ci et non de l'intérieur ainsi que le rappelle GREBER (7) dans son plan appliqué à Marseille en 1930. "Nous ne voyons pas de meilleure solution à la mise en ordre ou à la rénovation des parties anciennes d'une vieille ville que celle qui consiste à commencer par l'aménagement rationnel de sa banlieue et de ses faubourgs encore plus denses. Cet appel vers l'extérieur, déjà constaté par la statistique malgré le défaut d'aménagement rationnel, ne fera que s'amplifier pour le bien de la santé publique, tout en donnant automatiquement la possibilité de procéder, alors seulement, à des assainissements énergiques dans les quartiers désertés spontanément".

Ainsi GREBER gagne le plan du Grand Paris en 1919, de Lille en 1920, de Marseille approuvé en 1930 ; BOUTERIN celui de Besançon en 1933, PROST et DAUTRY exercent à Paris en 1934, etc... Certains de ces architectes se retrouvent à Strasbourg en 1925.

Sans attendre l'introduction de la loi CORNUDET dans les trois départements désannexés, Strasbourg, dès la fin de la guerre, envisage les formes de sa transformation. La municipalité en 1919 crée le service de dérasement des fortifications qui entreprend le démantèlement des remparts au Nord, à la porte de Schiltigheim permettant la construction du Wacken en 1923, de la Foire Exposition et de la Cité Ungemach dès 1920, et à l'Est pour l'aménagement du Bassin des Remparts.

Si les ouvrages militaires constituent un obstacle matériel remarquable, ils représentent un obstacle invisible encore plus important. En effet à partir d'eux rayonnent de multiples interdictions de construire qui décroissent par zones progressives. Ce sont les servitudes militaires ou Rayongelegenheiten promulguées à Berlin en 1872.



Plan de Strasbourg

1984

La loi française du 21 juillet 1922 porte sur le déclassement de l'enceinte de Strasbourg. Les servitudes sont toutefois maintenues au Sud du remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl jusqu'en juillet 1927. Les terrains de la première zone sont vendus par l'Etat à la ville mais sont, dans "l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publique", grevés d'une servitude non aedificandi afin d'être aménagés en parcs et jardins, sauf exceptions énoncées parmi lesquelles la construction d'équipements publics ou d'H.B.M. à condition toutefois que celle-ci n'excède pas un dixième de la zone à aménager.

Ce programme reprend celui de GREBER qui en 1919 projette une Ceinture Verte autour de Paris. L'érosion sinon l'avortement de ce projet, comme celui de Strasbourg ou de Lille, illustre la fin sinon la décadence des cités jardins et de l'exemple anglais en France.

En date du 1 mai 1924, la municipalité de Strasbourg ouvre un concours international en vue de l'établissement d'un projet d'aménagement et d'extension répondant à la fois aux prescriptions de l'article 1 de la loi du 14 mars 1919 et aux dispositions de la loi du 21 juillet 1922 portant sur le déclassement de l'enceinte fortifiée, qui illustre une fois encore la spécificité strasbourgeoise dans le contexte français.

PEIROTÉS d'annoncer dans son discours (8) : "Messieurs, bien que la loi du 19 mars 1919 ne soit pas encore introduite dans nos départements recouverts, l'administration municipale a estimé qu'il était de son devoir de prendre toutes dispositions de nature à en faciliter l'application le moment venu. Elle voit dans cette introduction de nombreux avantages. Ce serait la sauvegarde des résultats acquis par notre cité jusqu'à ce jour dans le domaine de l'urbanisme. Les principes qui étayaient la loi sont aussi ceux de notre règlement de voirie et de nos lois locales, avec cette différence, cependant, que les prescriptions de ces dernières comportent pour la municipalité des moyens d'exécution pratique beaucoup plus efficaces, et lui permettent de récupérer les dépenses engagées dans l'intérêt de la collectivité. C'est avec cette dernière considération, en particulier, que nous touchons du doigt le point faible de la loi française. Or, rien ne s'oppose à ce qu'au moment de l'introduction de celle-ci, nos lois locales soient maintenues provisoirement et que leur application intégrale reste de rigueur. L'inconvénient serait du même coup supprimé, d'une inégalité de traitement entre ceux qui ont bâti et ceux qui bâtiront dans l'avenir. Enfin, et ce serait là un service appréciable rendu au développement de l'urbanisme dans toute la France, un règlement ainsi conçu pourrait servir de base aux modifications si nécessaires à apporter à la loi de 1919. Messieurs, en instituant le présent concours, nous avons à l'instar de ce qui s'est fait à Paris et à Lille, cherché à obtenir une riche documentation d'idées en vue de l'élaboration par les services municipaux du plan définitif d'aménagement et d'extension". Apparaît également ici l'une des constantes de la politique de gestion de l'aménagement urbain de Strasbourg. La municipalité lance des concours dont les résultats sont exploités par un service municipal qui élabore la décision définitive.

Les termes du programme de ce concours sont :

- "un plan général indiquant l'aménagement des environs de Strasbourg en prévision d'un accroissement de sa population, corollaire du développement à venir, économique, industriel et intellectuel de la ville et de la région dont elle est le centre.
- un plan spécial de l'aménagement du terrain de la fortification et de la première zone des servitudes militaires comportant les meilleures solutions du point de vue de la circulation de l'hygiène et de l'esthétique...".

Parmi les membres composant le jury qui siège le 10 février 1925, sous la présidence de PEIROTÉS, se trouvent outre les chefs des services municipaux, dont DOPFF, architecte, directeur du service municipal d'architecture, PROST, architecte-urbaniste remplaçant JOYANT, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au Ministère des Travaux Publics, AUBURTIN, architecte en chef du gouvernement, président de la S.F.U., BONNIER, inspecteur général des services techniques d'architecture et d'esthétique de la Préfecture de la Seine, JAUSSELY, professeur à l'école nationale supérieure des Beaux-Arts, et, élu par les concurrents, JEAN-NERET (Le Corbusier), architecte-urbaniste à Paris.

Sur les 22 concurrents inscrits, 16 remettent leur projet. Le compte-rendu du jury laisse apparaître leur scepticisme et leur difficulté à dégager un travail exceptionnel. Le projet primé est celui de René PRUD'HOMME.

A partir de là, le service d'architecture dont LAFORGUE prend la direction après DOPFF élabore un plan qui remporte le Grand Prix lors de l'exposition internationale de Paris de 1937 et qui reste actuellement un plan de référence.

Parallèlement à l'élaboration de ce document, la municipalité poursuit la "Bodenpolitik" allemande ou politique foncière qui consiste à encourager les municipalités à disposer d'un grand domaine foncier non bâti, dans le triple but :

- contrôler les aménagements futurs.
- empêcher la spéculation sur les terrains.
- intéresser les compagnies industrielles à la construction en leur offrant des terrains avantageux.

FIX donne quelques chiffres (9) :

"La ville de Strasbourg et les organismes placés sous son contrôle (Hospices civils, St. Thomas et autres) ont pu se constituer à travers les siècles un important patrimoine immobilier. Ce patrimoine a pu être arrondi au cours de la deuxième partie du XIXe siècle et jusqu'en 1939, par une politique efficace d'achat, de vente et d'échange.

Au fur et à mesure de l'extension de Strasbourg, la valeur des terrains, à proximité des périmètres de construction, n'a cessé d'augmenter. Ayant acheté à temps, la ville ou les collectivités apparentées ont pu se constituer des réserves foncières de plus en plus importantes. En cas de vente, les fonds dégagés étaient réemployés à l'achat de terrains de surface plus grande dans les secteurs excentriques, voire dans les communes sub-urbaines. Les propriétaires avaient pris l'habitude d'adresser leurs offres de vente ou leurs demandes d'achat à la Ville. Elle avait la renommée d'offrir les conditions les plus avantageuses. Pour des terrains en situation normale et comparable, la Ville demandait trois fois la surface cédée ou son équivalent en espèces.

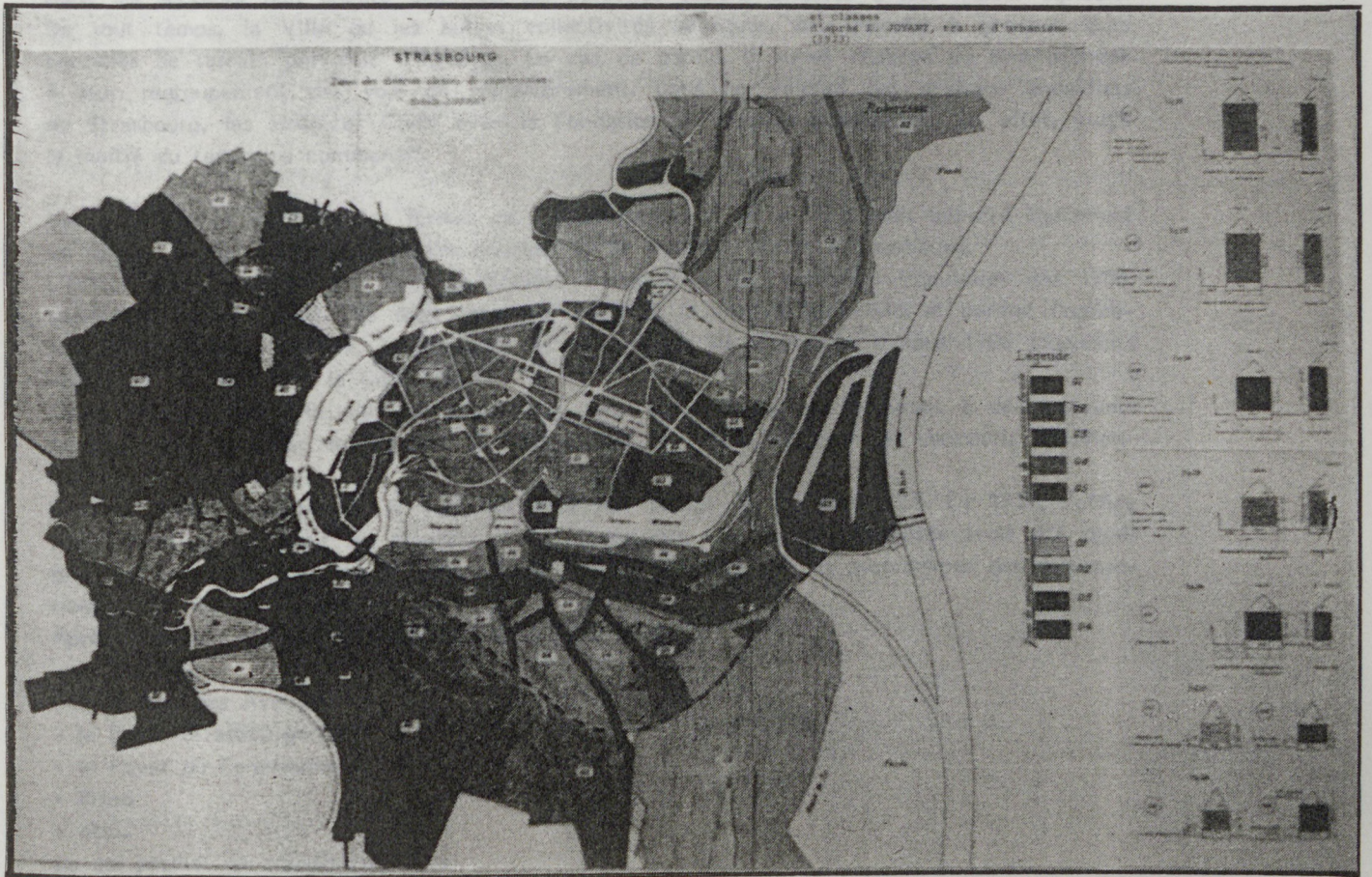
Grâce à cette politique, les creux non subâtiés dans les rues aménagées disparaissaient rapidement. Les retards étaient en général la conséquence de conflits entre voisins ou de difficultés de partage. La spéculation sur les terrains n'était pas payante.

Les résultats de cette politique foncière sont éloquentes.

En 1875, la Ville avait acquis du fisc militaire environ 176 ha. de terrain. 122 ha. avaient été prélevés à des fins publiques ou privées. Déjà avant 1914, mais surtout entre les deux guerres, de grandes surfaces ont été affectées à des fins publiques (port autonome, industrie, besoins scolaires, terrains de sports, constructions de logements sociaux, etc...). 77 ha. ont dû être cédés à l'armée.

Entre 1919 et 1935, la Ville a réalisé 230 acquisitions d'une surface d'environ 160 ha. contre 1 121 ventes d'une surface d'environ 184 ha. La différence de 24 ha. entre les aliénations et les acquisitions a été compensée largement par les Hospices Civils ou la Fondation St. Thomas. Le compte de la Ville seule serait positif sans la cession obligatoire de 77 ha. pour les besoins de l'armée. De plus, la politique foncière était plutôt faite par les Hospices Civils ou la Fondation St. Thomas. La Ville achetait de préférence des immeubles à démolir en vue de la rénovation urbaine.

En 1939, les Hospices Civils possédaient, sans les forêts (environ 650 ha.), 5 258 ha. de terrains situés principalement dans 234 communes de la zone d'attraction de Strasbourg.
 En 1950, la municipalisation des sols, déjà très avancée, aurait pu se poursuivre sans heurts ni mesures contraignantes. Les réserves de terrain de construction étaient considérables.



Règlement de construction, 1924 AMS

- au Neuhof 750 qui s'ajoutent au quartier antérieur.
 - au Nord :
 - à Illkirch 640 logements
 - à Schiltigheim 1 200 logements venant aux 1 400 antérieurs
 - à Bischheim 300 maisons s'ajoutent aux 800 antérieurs
 - à Hoenheim 125 s'ajoutent aux 278 antérieurs
 - à Souffelweyersheim 220 maisons s'ajoutent au 117 antérieurs
 - à l'Ouest :
 - Cronenbourg
 - Koenigshoffen
 - Montagne Verte
- augmentés de 70 à 80 à leur volume.

mais ces extensions à la périphérie ne se font pas dans le cadre d'un développement planifié.

En 1939, les Hospices Civils possédaient, sans les forêts (environ 650 ha.), 5 258 ha. de terrains situés principalement dans 234 communes de la zone d'attraction de Strasbourg.

En 1950, la municipalisation des sols, déjà très avancée, aurait pu se poursuivre sans heurts ni mesures contraignantes. Les réserves de terrain de construction étaient considérables. Dans les secteurs non encore planifiés, les parcelles étaient offertes à leur valeur agricole. De tout temps, la Ville ou les autres collectivités publiques, ont cherché à grouper leurs parcelles de terrain par voie d'échange. En cas de besoin, il aurait toujours pu être procédé à leur regroupement par voie de remembrement. Dans les villages des environs immédiats de Strasbourg, les Hospices Civils avec la Fondation St. Thomas possédaient, en effet, jusqu'à la moitié du territoire communal".

Cet outil permet de gérer les formes de la transformation de la ville, mais apporte également un soutien à une politique de jardins ouvriers et de l'habitat, active à Strasbourg.

L'Office du Logement, dès 1895 la Société Coopérative de Logements Populaires dès 1900, société d'économie mixte de droit local qui construit la cité du Stockfeld, et permet l'opération de la Grande Percée, encouragent la construction de logements sociaux (706 logements construits en 1900 dont la Cité Spach).

Entre 1920 et 1924, la ville de Strasbourg, sans aucun appui, en recourant à des emprunts normaux peut financer entièrement la construction de 1 844 logements et concourir au financement de 770 autres.

L'office public d'H.B.M. de la ville fut créé par décret du 20 juin 1923. En 1939, l'office avait construit ou avait en chantier 2 935 logements. Les terrains viabilisés avait été remis gratuitement à l'office mais la ville n'avait aucune influence sur les programmes des constructions ni sur leur attribution.

Après 1925, des sociétés d'H.B.M. se constituent, telles :

- la Ziegelau
- la Maison des Aveugles
- le Foyer Strasbourgeois
- le Foyer du Fonctionnaire
- l'Abri
- etc...

ce qui permet de construire (10) :

au Sud :

- à Neudorf 4 500 logements qui s'ajoutent aux 5 240 existants en 1915.
- au Neuhof 750 qui s'ajoutent au millier antérieur.

au Nord :

- à Illkirch 640 logements
- à Schiltigheim 1 000 logements s'ajoutent aux 1 480 antérieurs
- à Bischheim 500 maisons s'ajoutent aux 800 antérieurs
- à Hoenheim 185 s'ajoutent aux 278 antérieurs
- à Souffelweyersheim 220 maisons s'ajoutent au 117 antérieurs

à l'Ouest :

- Cronembourg
 - Koenigshoffen
 - Montagne Verte
- } augmente de 70 à 80 % leur volume.

etc... mais ces extensions à la périphérie ne se font pas dans le cadre d'un développement planifié.

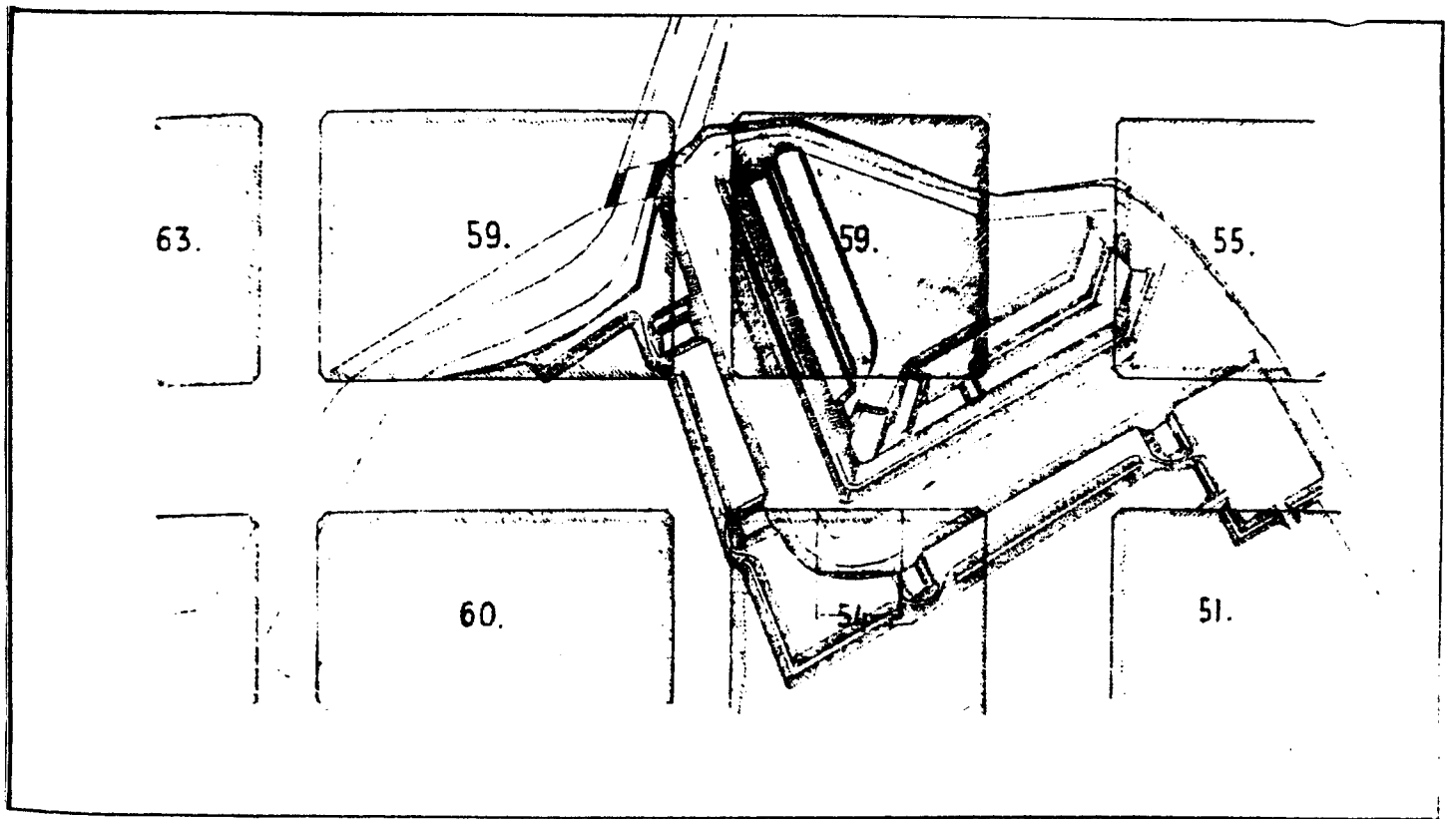
Au recensement de 1921, Strasbourg compte 6 500 civils de moins qu'en 1910 à cause des départs et une garnison diminuée d'un tiers. Ce n'est qu'une dizaine d'années après le conflit que le niveau de peuplement de l'agglomération d'avant 1915 est à nouveau atteint. Les chiffres de 1931 permettent de relever une reprise de la croissance par la conjugaison du mouvement naturel et du bilan migratoire (+ 11 500 sur 1910 et + 17 900 sur 1921). La répartition se fait ainsi :

- stagnation dans la vieille ville
- très faible progression dans la Neustadt
- par contre augmentation de 12 000 habitants dans les faubourgs entre 1921 et 1936, et de 13 805 habitants dans les banlieues.

Ainsi redevenue française, Strasbourg qui perd son rôle de capitale régionale dans le domaine administratif pour devenir chef-lieu du Bas-Rhin, dans une société en pleine mutation du fait de la guerre, de l'inflation, des problèmes sociaux et politiques, participe activement à l'élargissement du débat sur les institutions architecturales, car c'est à Strasbourg, et ce depuis le début du XXème siècle, que sont confrontés différents outils conceptuels et théoriques de projet, témoignant de la contribution de l'Allemagne à l'histoire de l'aménagement urbain moderne et des techniques d'analyse et de projet qui trouvent leur champ d'application en Europe.

NOTES

- 1) Reed John, "10 jours qui ébranlèrent le monde", Ed. sociales, Paris 1979.
- 2) Millerand Alexandre, démantèlement le 1er juillet 1924 du Commissariat Général.
- 3) Moselle, Haut-Rhin, Bas-Rhin.
- 4) Article 9.
- 5) Joyant Edmond, Traité d'Urbanisme, L. Eyrolles Ed., Paris 1923, p. 42 et suivantes, tome II.
- 6) Sous la direction de Duby Georges, Histoire de la France Urbaine, Ed. Seuil, Paris 1983, tome 4, p. 145.
- 7) Idem, tome 4, p. 131.
- 8) Archives Municipales de Strasbourg.
- 9) Fix Albert, 100 ans de politique de l'habitat.
- 10) Sous la direction de Livet Georges et Rapp Francis, Histoire de Strasbourg des origines à nos jours, Ed. des Dernières Nouvelles d'Alsace, Istra, Strasbourg 1982, p. 462 et 463, tome IV.



Projet d' extension de Strasbourg , XIX ADBR

1. HISTOIRE DU PLAN D'AMENAGEMENT
ET D'EXTENSION DE STRASBOURG

LE DECLASSEMENT DE L'ENCEINTE FORTIFIEE

Le rapport au Conseil Municipal, présenté par le Maire PEIROTÉS le 15 novembre 1922, concernant la loi du 21 juillet 1922 relative au déclassement de l'enceinte fortifiée de Strasbourg, expose brièvement les raisons de la promulgation de cette dernière, puis les négociations dont elle fut l'objet et finalement insiste sur son contenu.

"Le déclassement et le dérasement de l'enceinte fortifiée de Strasbourg était déjà avant la guerre l'un des buts poursuivis par la Municipalité, attendu que cette enceinte était de tout temps un obstacle au développement et à l'élargissement de la Ville. Des résultats partiels ont déjà été obtenus dans ce domaine ; le front sud des fortifications est dérasé et sa ligne extérieure est reportée au remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl : la servitude du rayon fortifié est supprimée pour le terrain du port".

Le 16 juillet 1927 une loi décline également, et dans le même esprit, les organisations défensives de cette voie ferrée.

"Toutefois avant la guerre, on n'arriva pas à résoudre en principe la question de la suppression de l'enceinte fortifiée, étant donné qu'à ce moment on jugeait absolument nécessaire de conserver à la Ville de Strasbourg son caractère de forteresse. Mais déjà pendant la guerre l'Autorité militaire allemande a changé d'avis et elle a déclaré expressément qu'elle se désintéressait pour l'avenir du maintien de la forteresse et de l'enceinte de Strasbourg. Par le revirement politique survenu à la suite de l'armistice, la Ville a définitivement perdu, par la proximité immédiate de la frontière, sa véritable importance comme forteresse. Après l'armistice, l'Administration municipale a donc immédiatement repris l'idée du démantèlement de la Ville et de la suppression de l'enceinte fortifiée en vue de créer les conditions voulues pour l'extension de la Ville, et elle s'est de nouveau adressée dans ce sens au Gouvernement. Cette idée parut d'autant plus sympathique que cette opération du dérasement des remparts pouvait constituer pendant des années une occasion de travail pour les chômeurs en hiver."

Le nombre des débats du Conseil Municipal entre les 2 guerres, informe de l'importance des efforts de la municipalité pour le démantèlement puis le dérasement de l'enceinte et permet de suivre parallèlement les axes de l'aménagement urbain car la terre et les pierres dégagés servent à remblayer de nouvelles rues, le nouveau port aux pétroles, le terrain pour la cité Ungemach au Wacken, ainsi qu'à combler les fossés, etc...

Dès le 28 février 1919, le rasement des remparts est abordé. Le 23 mai, la démolition des portes est approuvée. Le 20 juin, une allocation de crédit pour son exécution est votée, un bureau spécial de construction à l'office municipal des travaux est créé, un budget supplémentaire est proposé, sachant toutefois que les travaux seront exécutés comme travaux de chômage afin de pouvoir toucher une subvention de l'Etat de 75 %.

Toujours en 1919, les 35 000 m³ de la démolition du Bastion n° 3, près de la rue du Général Conrad, servent à remblayer les rues Mozard, d'Ypres, Wagner, Trübner et le Boulevard de la Marne, c'est-à-dire le quartier des Quinze. Les pierres utilisables sont mises à la disposition de l'autorité militaire.

Le 28 avril 1920, 4 000 m³ de terre sont déblayés devant la porte de Schirmeck, le 29 septembre les pierres de cette porte sont rachetées, le 8 décembre la porte Nationale est démolie.

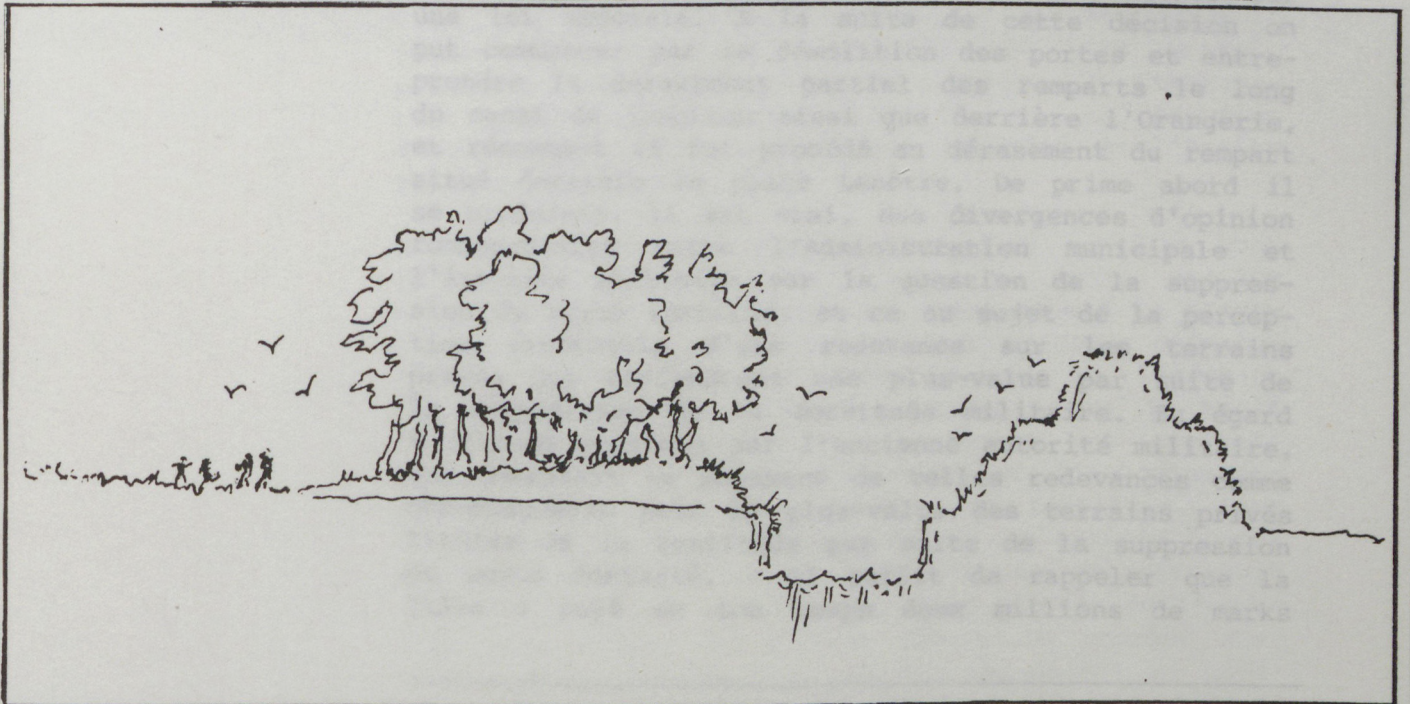
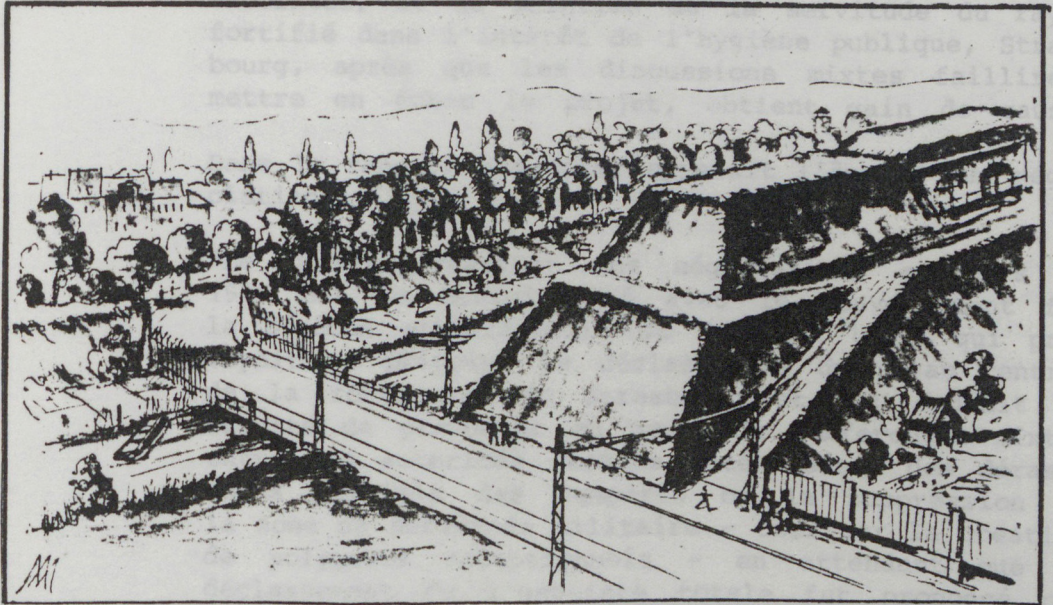
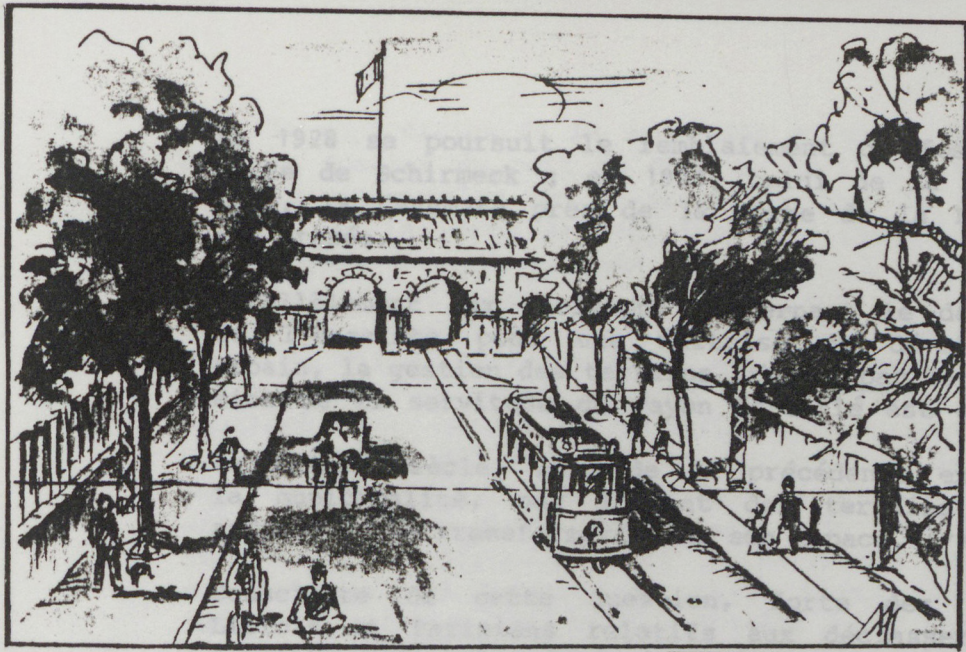
Le 23 novembre 1921, le rasement des remparts sur le front Nord est entamé ce qui permet l'aménagement d'un nouveau chemin de halage sur la rive du canal de jonction au nord de la porte de Kehl, la terre du bastion IV est utilisée comme remblai au port aux pétroles.

Les débats du 4 janvier 1922 et 1 mars 1922 portent sur le dérasement des remparts longeant la rue du Général Uhrich, le 1 février, la porte de Kehl, le 15 novembre entre la porte de Schiltigheim et l'Aar, le 15 novembre entre la porte du Canal et le Bastion IV, le 20 septembre sur la démolition porte de la Robertsau et la porte de Schiltigheim en vue de la construction de la rue de jonction entre la place de Bordeaux et le Wacken où doit se tenir l'exposition d'hygiène en célébration du centenaire de Pasteur. L'importance de cette exposition pour la planification et l'aménagement des fronts nord de Strasbourg a été étudiée dans une précédente recherche. *

En 1923 et 1924, le dérasement entre le bastion IV, la porte de Schiltigheim et le cavalier 10 est entrepris. En 1925 et 1926, ces matériaux servent au remblaiement des terrains du Wacken et de ceux destinés à la Cité Ungemach et au comblement du Blutgiessen (décisions du 4 janvier, 29 mars et 5 juillet).

Le 30 octobre 1927, le remblaiement du fossé des remparts aux portes de Schirmeck, porte Nationale et de Saverne est approuvé. A la porte de Saverne, 3 ha. sont réservés à l'aménagement de jardins populaires.

*LECLERC Bénédicte. "Transformation urbaine et projet architectural, le Wacken dans la Ceinture Verte de Strasbourg", ARIAS, MULT 1983.



Porte de schirmeck fortifications ,in Kieffer

En 1928 se poursuit le remblaiement du fossé à la porte de Schirmeck ; en 1929, celui de la porte de Kehl, la Casemate près de la porte de la Robertsau est arasée.

Parallèlement aux décisions concernant le dérasement de l'enceinte pour une maîtrise du développement urbain, la gestion des terrains libérés par la suppression de la servitude du rayon fortifié est capitale.

Au XIXème siècle, lors de la précédente extension, la municipalité, par l'achat des terrains s'était assurée de la transformation de son espace. (*)

Consciente de cette question, forte des exemples Lillois et Parisiens relatifs aux déclassement des enceintes, et au maintien de la servitude du rayon fortifié dans l'intérêt de l'hygiène publique, Strasbourg, après que les discussions mixtes faillirent mettre en échec le projet, obtient gain de cause.

Dans le rapport sus-cité, apparaît l'âpreté des négociations :

"Le premier résultat des négociations entamées en 1919 par la Municipalité avec le Gouvernement fut la dépêche ministérielle du 7 avril 1919, qui prévoyait en principe le déclassement du noyau central de la forteresse de Strasbourg et qui donnait la faculté de provoquer au moyen de conférences mixtes entre les autorités locales intéressées, des dérasements partiels des remparts ou la suppression de la zone de servitude militaire - ceci par la création de polygones exceptionnels - en attendant que le déclassement de l'enceinte totale fut prononcé par une loi spéciale. A la suite de cette décision on put commencer par la démolition des portes et entreprendre le dérasement partiel des remparts le long du canal de jonction ainsi que derrière l'Orangerie, et récemment il fut procédé au dérasement du rempart situé derrière la place Lenôtre. De prime abord il se produisit, il est vrai, des divergences d'opinion fondamentales entre l'Administration municipale et l'Autorité militaire sur la question de la suppression du rayon fortifié, et ce au sujet de la perception éventuelle d'une redevance sur les terrains privés qui obtiendront une plus-value par suite de la suppression de la servitude militaire. Eu égard à l'usage pratique par l'ancienne autorité militaire, qui demandait le paiement de telles redevances comme dédommagement pour la plus-value des terrains privés libérés de la servitude par suite de la suppression du rayon fortifié, - il suffit de rappeler que la Ville a payé en son temps deux millions de marks

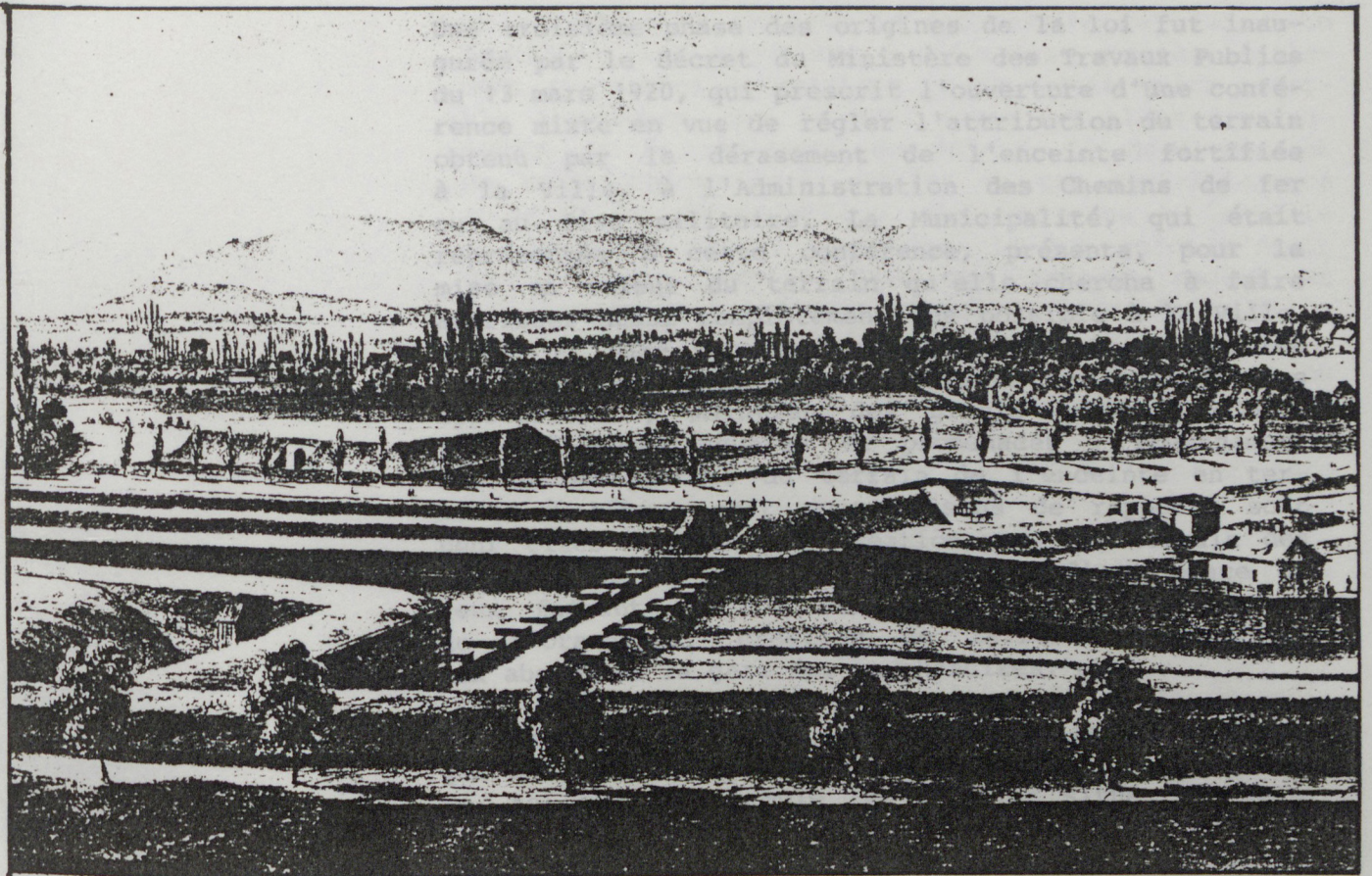
(*) Leclerc B. - L'Urbanisme à Strasbourg fin XIXème début XXème siècle - E.H.E.S.S., Paris 1983.

pour la suppression de la servitude du rayon fortifié dans le domaine du port du Rhin ou qu'il était prévu pour la suppression de la servitude dans le domaine du port de la porte de l'Hôpital une indemnité forfaitaire de 6 marks par mètre carré -, l'Administration municipale songea à percevoir aussi maintenant de telles indemnités forfaitaires et à en faire profiter la Ville. Cette recette, qui eut été très considérable, vu la grande étendue des terrains du rayon fortifié, eut permis à la Ville de compenser avec profit les sacrifices qu'elle est obligée de faire pour le dérasement des remparts. On avait songé à accorder chaque fois sur demande du propriétaire du terrain la suppression de la servitude moyennant une indemnité. L'Autorité française s'opposa à cette idée, d'abord parce qu'un tel procédé était contraire à l'usage pratiqué jusqu'ici en France, la loi française sur la matière n'admettant sous aucune forme des redevances de ce genre, et qu'en outre, en tant qu'il s'agirait de la suppression de servitudes d'après 1870, les indemnités ne devraient revenir qu'à l'Etat et non à la Ville. Cependant on convint au cours des négociations que par la création de zones libres dans le premier rayon ou sur le terrain des fortifications, ainsi que par l'achèvement complet éventuel des rues longeant intérieurement les remparts, les terrains privés situés à proximité immédiate augmenteraient de valeur, et qu'en conséquence la Ville devrait percevoir des redevances en considération des sacrifices qu'elle aura dû faire pour réaliser les avantages dont bénéficieront les propriétaires.

Une nouvelle phase dans le développement de cette affaire fut amenée par le décret du 26 août 1919, rendu par le Président de la République sur l'instigation du Gouvernement militaire et sans entente préalable avec les autorités civiles (le Commissariat Général et la Municipalité), et qui supprima d'emblée la servitude du rayon fortifié de l'ancien front sud au Neuhof.

A cause de l'acquisition prochaine de terrains pour le projet d'agrandissement du Port, cette manière d'agir, quoique correspondant en principe à la proposition de la Ville, était à considérer comme prématurée et inopportune. Des difficultés ne tardèrent d'ailleurs pas à se produire, attendu que le Génie et la Police du bâtiment adoptèrent une attitude divergente à l'égard des demandes d'autorisation de construire dans l'ancienne zone fortifiée. Lors de l'enquête publique à laquelle il fut ensuite procédé pour la délimitation du "Polygone exceptionnel" créé par le décret précité, la Ville profita de l'occasion pour former opposition contre le procédé susmentionné et demander le retrait du décret en question. Quoique soutenue par le Commissariat Général dans sa conception juridique, la Ville ne put réussir à faire annuler ledit décret, toutefois elle obtint satisfaction en ce sens qu'on lui fit espérer la

modification du décret par voie législative (ce qui a eu lieu maintenant par la loi du 21 juillet 1922) et que le Génie fut avisé d'ajourner les autorisations de construire à accorder pour la zone en question, c'est-à-dire pour le polygone exceptionnel, jusqu'à la promulgation de la loi actuelle. De cette façon on put éviter des mesures quelconques qui eussent été contraires aux intérêts de la Ville.



Montagne Verte fortifications in Kieffer

l'ill. de ces d'occupant les desiderata de l'Administration municipale de Kieffer, qui avait demandé au Ministère des Travaux Publics de faire passer par la voie législative tout le terrain compris entre la voie ferrée de Biele et celle de Saverne.

Dans ces conditions, la réalisation du plan d'ensemble de l'Administration municipale et par le fait l'utilisation avantageuse des terrains à déclasser se trouvaient réduites à néant, de sorte que finalement la Ville était prête à se désintéresser de l'affaire.

Tel était l'état des choses lorsque la Ville eut connaissance des lois de déclassement votées pour Paris et pour Lille et basées sur des principes tout nouveaux, et elle comprit que l'unique moyen de réserver sa liberté d'action résidait dans l'élaboration et la promulgation d'une loi analogue pour Strasbourg. Ces lois ne se rapportent pas seulement au déclassement de l'enceinte fortifiée proprement dite, et à la cession de la plus grande partie des terrains à la Ville intéressée, mais elles maintiennent aussi la servitude du rayon fortifié, non comme jusqu'ici

modification du décret par voie législative (ce qui a eu lieu maintenant par la loi du 21 juillet 1922) et que le Génie fut avisé d'ajourner les autorisations de construire à accorder pour la zone en question, c'est-à-dire pour le polygone exceptionnel, jusqu'à la promulgation de la loi actuelle. De cette façon on put éviter des mesures quelconques qui eussent été contraires aux intérêts de la Ville.

Une troisième phase des origines de la loi fut inaugurée par le décret du Ministère des Travaux Publics du 13 mars 1920, qui prescrit l'ouverture d'une conférence mixte en vue de régler l'attribution du terrain obtenu par le dérasement de l'enceinte fortifiée à la Ville, à l'Administration des Chemins de fer ou au fisc militaire. La Municipalité, qui était représentée à cette conférence, présenta, pour la mise en valeur du terrain qu'elle chercha à faire attribuer aussi complètement que possible à la Ville, un projet basé sur les principes suivants : maintien du fossé des remparts sous réserve de modifications appropriées ; maintien des glacis existant d'ores et déjà comme squares et promenades ; aménagement des autres parties du terrain de l'enceinte en terrains à bâtir, soit pour maisons de rapport, soit pour cités ouvrières ; création, sur le terrain des remparts de la porte de Schirmeck, d'une place de jeux faisant pendant au Contades ; agrandissement de l'Orangerie, création de terrains d'industrie aux abords de la gare des marchandises, etc...

En regard de ce projet, l'Autorité militaire revendiqua des parties considérables du terrain de l'enceinte, tel que par exemple les terrains situés des deux côtés de la porte de Schirmeck, entre la porte de Pierre et la porte de Schiltigheim, entre l'Aar et l'Ill. A cela s'ajoutaient les desiderata de l'Administration des Chemins de fer revendiquant tout le terrain des remparts situé derrière la gare centrale et compris entre la voie ferrée de Bâle et celle de Saverne.

Dans ces conditions, la réalisation du plan d'ensemble de l'Administration municipale et par le fait l'utilisation avantageuse des terrains à déclasser se trouvaient réduites à néant, de sorte que finalement la Ville était prête à se désintéresser de l'affaire.

Tel était l'état des choses lorsque la Ville eut connaissance des lois de déclassement votées pour Paris et pour Lille et basés sur des principes tout nouveaux, et elle comprit que l'unique moyen de réserver sa liberté d'action résidait dans l'élaboration et la promulgation d'une loi analogue pour Strasbourg. Ces lois ne se rapportent pas seulement au déclassement de l'enceinte fortifiée proprement dite et à la cession de la plus grande partie des terrains à la Ville intéressée, mais elles maintiennent aussi la servitude du rayon fortifié, non comme jusqu'ici

dans l'intérêt militaire, mais dans l'intérêt de l'hygiène publique. Ces lois assurent en outre, grâce à l'acquisition forcée de cette zone par la Ville - le cas échéant par voie d'expropriation - l'aménagement d'une zone libre autour du noyau proprement dit de la Ville.

Vu ces circonstances, il y avait lieu de prendre en considération qu'avec la suppression de l'enceinte fortifiée, les servitudes y afférentes seraient également supprimées et qu'alors il ne serait guère possible d'empêcher, par le seul moyen des plans d'aménagement et du règlement de voirie, le développement de constructions trop serrées et peu satisfaisantes au point de vue esthétique, aux approches de la Ville et jusqu'aux abords immédiats. Le but qu'on s'était proposé primitivement dans une modeste mesure et qui consistait à aménager autour du noyau de la Ville une zone libre pour satisfaire aux exigences du bien-être social et hygiénique, pouvait être réalisé en une plus large mesure si une loi analogue était également promulguée pour Strasbourg. En collaboration avec le Commissariat Général, la Municipalité élaborera donc un projet adapté aux conditions locales particulières et le présentera au Gouvernement à Paris. Ce projet ayant été approuvé par le Parlement, la loi fut promulguée le 21 juillet 1922".

Le **contenu** de la loi de 1922, présenté au Conseil Municipal est :

1. "L'enceinte fortifiée intérieure de la Ville est déclassée et son terrain est cédé à la Ville comme terrain de construction ou par voie d'échange suivant des conditions à fixer par des conventions spéciales (Art. 1, 2, 5). (Le bastion situé près de l'écluse 54 dans le domaine du Port est déclassé simultanément).

Tout le terrain de la zone des fortifications actuelles peut en conséquence être transformé en terrain de construction.

Quant à la question de l'attribution des différentes parties des terrains de l'enceinte à la Ville ou leur réservation pour les besoins des autorités militaires ou civiles, le Gouvernement entendra d'abord une conférence mixte, où la Ville sera représentée. Cette conférence mixte existe depuis le 13 mars 1920, mais elle n'a pas encore pris de décision définitive au sujet de l'attribution des terrains pour lesquels la question a déjà été posée. Elle doit maintenant être nouvellement constituée, vu que d'après la loi, la Ville doit y être représentée, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici. Les décisions de la conférence mixte seront soumises plus tard au Président de la République qui réglera par des décrets spéciaux la répartition des terrains entre les administrations de la Ville ou de l'Etat.

Le terrain cédé à la Ville devra être acquis par cette dernière soit moyennant paiement soit par échange contre d'autres terrains. A ce sujet la Ville devra passer avec les administrations intéressées de l'Etat des conventions spéciales, qui devront être ratifiées ultérieurement par le Parlement.

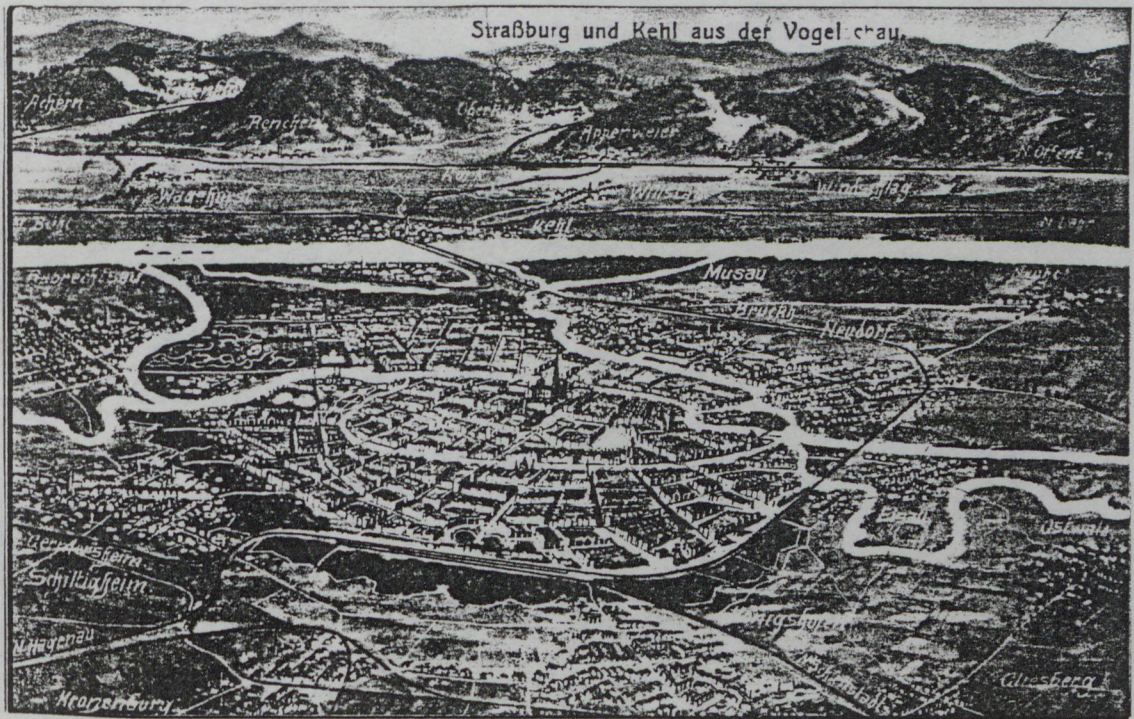
2. Les servitudes actuelles de la zone fortifiée au sud du remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl (Art. premier) sont maintenues.

Toutefois, dans l'intérêt du développement futur du Port, le Gouvernement (en particulier l'Autorité militaire) pourra accorder des atténuations de ces servitudes, de sorte que les projets de la Ville ne seront nullement entravés.

3. La première zone de servitude militaire continuera à être grevée d'une servitude "non aedificandi" dans l'intérêt de l'hygiène publique, et la Ville devra acquérir - à l'exception de quelques cas - la totalité de cette zone, et ce dans un délai de 25 ans (Art. 3, 5, 6).

Cette servitude "non aedificandi" qui, avec l'obligation connexe d'acquérir les terrains déclassés, donne à la loi son cachet particulier, consiste en ce qu'à l'exception des cas indiqués ci-après, 1/10 seulement des terrains peut être surbâti, c'est-à-dire seulement le terrain qui est absolument nécessaire pour la mise en valeur et la surveillance des jardins et autres espaces libres. Les dérogations à ce principe qui peuvent être accordées sont les suivantes :

- a) pour les voies publiques de communication existantes ou nouvelles : routes ou chemins de fer, voies fluviales, en particulier aussi des parties du Port ;
- b) pour les cimetières déjà existants ;
- c) pour les places d'exercices, de sport et de jeux de la garnison, déjà existants ou dont l'aménagement est demandé par l'Autorité militaire ;
- d) pour les terrains d'industrie raccordés au port ou à la voie ferrée et qui sont loués ou vendus par la Ville, l'Etat ou toute autre collectivité publique à des personnes privées aux fins d'utilisation des installations de transport en question. Il s'agit aussi en particulier de la portion de terrain limitée par la gare des marchandises et sa route d'accès, et le remblai de la voie ferrée de Saverne ;



Vue de Strasbourg 1920 in SCHWENK

- e) pour des terrains qui étaient déjà exonérés de la servitude le 11 novembre 1918 (polygones exceptionnels). Ce sont les terrains de l'île Jars et le quartier de la rue des Foulons avec la blanchisserie du Bruckhof ;
- f) pour les terrains affectés à la construction d'habitations à bon marché et dont la superficie totale n'excèdera pas un dixième de la zone à aménager ;
- g) dans quelques cas particuliers.

La Ville peut tout d'abord autoriser des constructions sur les deux côtés des voies de pénétration dans l'intérieur de la Ville, sous réserve que les bâtiments ne s'étendront pas à plus de 40 mètres de la limite de la voie publique et que la densité des constructions non contigues ne dépassera pas 25 % de la surface. Ces dispositions s'appliqueront également aux deux nouvelles voies de pénétration qui seront éventuellement construites l'une près de la porte de Schirmeck, l'autre entre les portes de Pierre et de Schiltigheim.

En outre la servitude militaire sera supprimée pour un terrain de 30 ha. destiné à l'organisation d'expositions ou de foires.

Enfin, dans l'intérêt de la réalisation des plans d'aménagement, différents terrains de la première zone pourront être transformés en terrain de construction, si en échange des parties d'une étendue équivalente du terrain déclassé cédé à la Ville sont soumises à la servitude "non aedificandi" et maintenues en espaces libres.

Pour que toutes les exceptions susnommées puissent légalement entrer en vigueur, il est nécessaire que le Président de la République les sanctionne par décret.

Il est imparti à la Ville un délai de 25 ans pour l'acquisition soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des terrains de la première zone. Il est naturel que la Ville soit exemptée de cette obligation dans les cas indiqués ci-dessus sous a) à d), de même lorsqu'il s'agit de terrains dont l'état correspond actuellement aux prescriptions de la loi en question et dont les propriétaires s'engagent par contrat à satisfaire à toutes les prescriptions qui leur seront imposées par la Ville au cas où cette dernière jugerait nécessaire de modifier l'état actuel de ces terrains ou au cas où les propriétaires voudraient procéder eux-mêmes à de telles modifications.



Projet Lafforgue , 1923 ,AMS

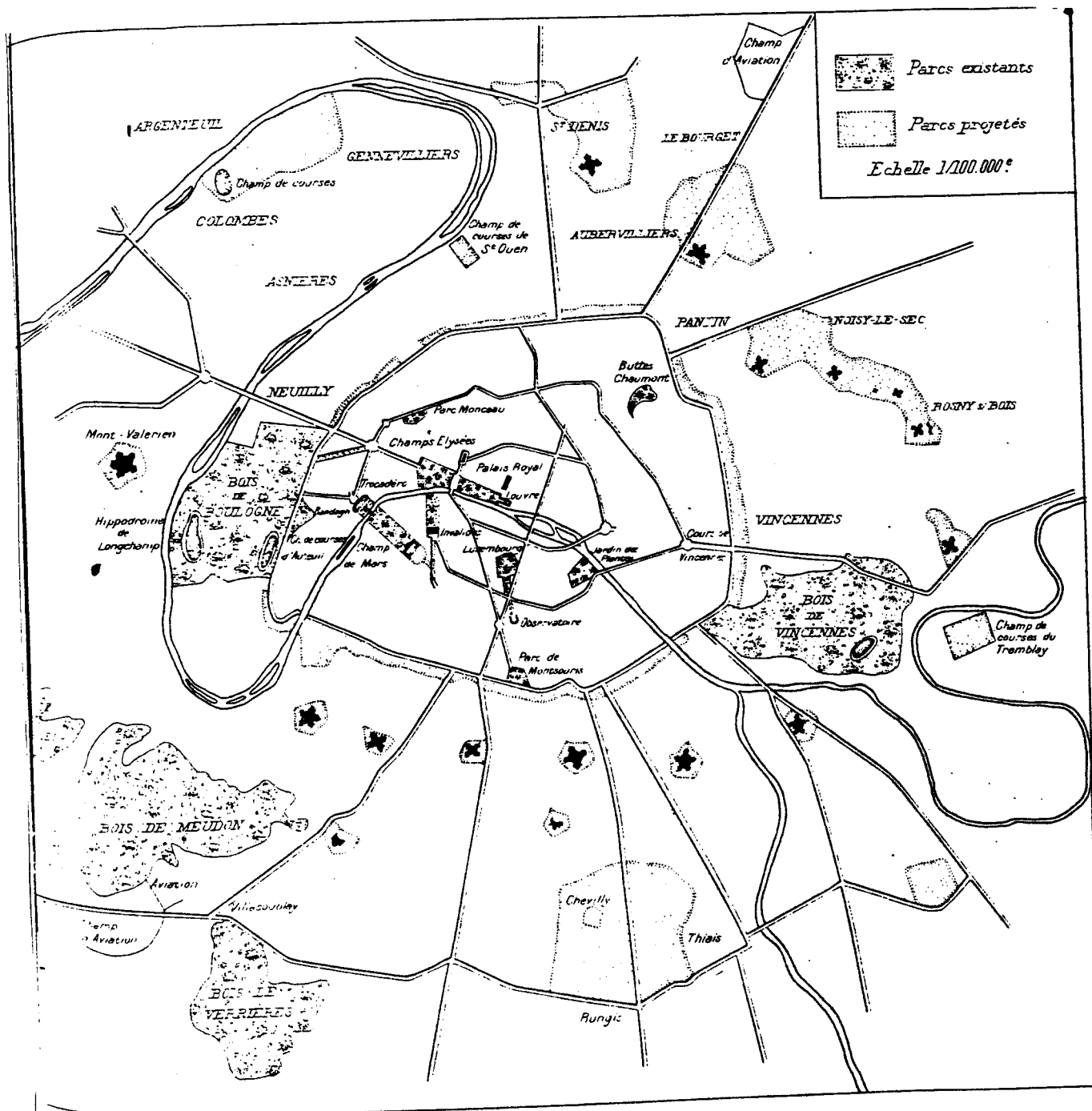
Quand au reste, l'acquisition de terrains par la Ville devra se faire par fractions successives déterminées de cas en cas par des décrets du Président de la République.

4. La servitude "non aedificandi" maintenue dans la première zone sera reconstituée pour le polygone exceptionnel au sud du canal de jonction de l'Ill au Rhin, en tant qu'il s'agit du terrain de la première zone actuelle (Art. 4). Cette servitude ne s'appliquera qu'aux maisons privées d'habitation, mais non aux constructions industrielles et commerciales répondant à la destination des aménagements du Port.
5. Des modifications de la première zone d'après des plans d'aménagement présentés par la Ville peuvent être approuvées par des décrets particuliers du Président de la République, avec la réserve qu'en moyenne la limite du rayon ne doit être reportée que vers le centre de la Ville, et non vers l'extérieur. (Art. 3). Les rectifications ou modifications auxquelles il aura été procédé ainsi, entrent en ligne de compte pour l'application des prescriptions imposées par la loi de déclassement.
6. La portion de terrain comprise dans la première zone et faisant partie du territoire de la commune de Schiltigheim sera annexée au territoire de la Ville de Strasbourg (Art. 9).

Dans cette incorporation il y aura lieu d'appliquer provisoirement les lois locales ; il y aura aussi lieu de tenir compte des rectifications éventuelles de la limite de la zone de servitude.

7. Des indemnités de plus-value pourront être réclamées par la Ville aux propriétaires des fonds voisins de la zone aménagée en espaces libres et de ceux voisins de la limite extérieure de la zone des fortifications, sur une profondeur qui ne pourra dépasser 250 mètres pour les premiers et 100 mètres pour les seconds. Ces indemnités seront fixées de cas en cas par le jury à instituer pour la procédure d'expropriation d'après la présente loi, et ce conformément aux dispositions des lois sur l'expropriation qui exigent la justification d'une plus-value d'au moins 15 %. (Art. 8).

En ce qui regarde les terrains faisant partie du territoire de la commune de Schiltigheim, la Ville de Strasbourg devra céder à cette commune la moitié des indemnités de plus-value. (Art. 9).



Paris , système de parcs in Joyant "Traité d'urbanisme"1923

8. L'expropriation de terrains sera poursuivie par la Ville suivant les conditions déterminées par la loi du 3 mai 1841 modifiée par les lois du 21 avril 1914 et du 6 novembre 1918 ; pour l'évaluation des prix il sera constitué un jury spécial composé de trois experts, dont un est nommé par le président du Tribunal régional, un par la Ville et un par la partie intéressée. Faute par les intéressés de faire connaître le nom de l'expert dans le délai imparti, la désignation en sera faite par ordonnance du président du Tribunal régional sur simple requête.

EFFET DE LA LOI :

La nouvelle loi place la Ville devant deux problèmes principaux, à savoir le dérasement de l'enceinte fortifiée et l'aménagement d'une zone d'espaces libres autour du noyau de la Ville suivant les conditions stipulées dans la loi.

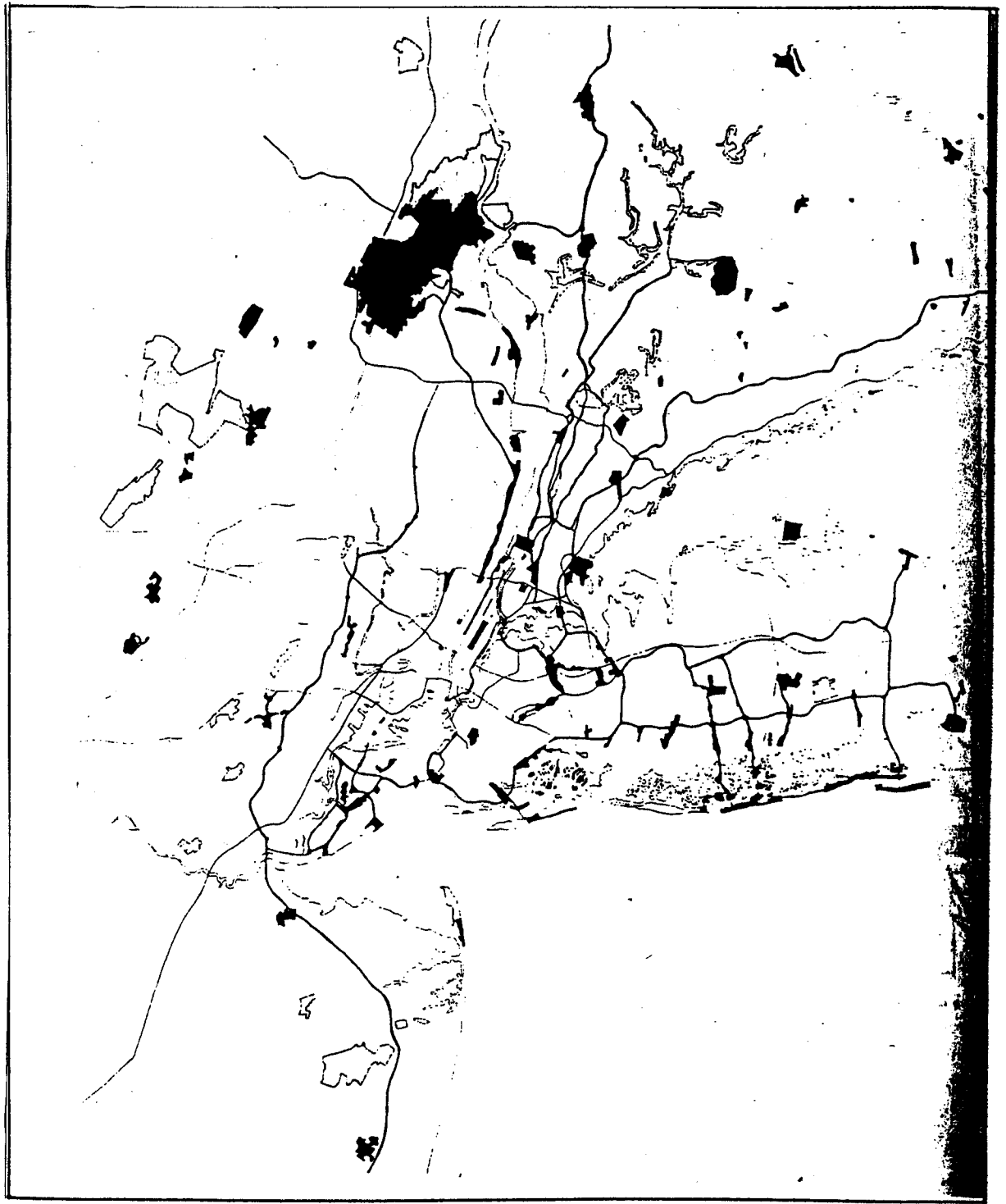
Pour ce qui concerne le dérasement de l'enceinte fortifiée, rien ne s'y oppose sans doute en tant que la Ville y est intéressée. Il y a lieu de s'attendre à ce que l'Administration des chemins de fer se réserve l'utilisation du terrain des remparts proprement dits situés entre la voie ferrée de Bâle et celle de Saverne, en vue de l'élargissement ultérieur de la gare. En conséquence la Ville n'aura pas de travaux de dérasement à entreprendre sur cette partie. Quant au reste on ne pourra guère envisager une utilisation technique des remparts dans leur état actuel, de sorte que là aussi où le terrain des remparts restera attribué à d'autres administrations de l'Etat ou aux autorités militaires il ne se produira aucune difficulté pour la Ville au cas où elle voudrait entreprendre l'enlèvement des masses de terre, ce qui ne pourrait qu'augmenter la valeur des terrains en question. En tant que la ville elle-même entre en possession du terrain des remparts, il sera naturellement indiqué de procéder peu à peu au dérasement, d'abord pour pouvoir immédiatement utiliser le terrain comme terrain de construction ou comme jardins, ce qui lui permettra une emprise équivalente de terrains à bâtir dans la première zone. En outre, le dérasement des remparts sera le bienvenu à différents égards pour l'extraction de matériaux de remblai, par exemple pour les rues à aménager dans l'île Ste-Hélène, au Quartier des Quinze, près de la porte de Schirmeck, du cimetière Nord, etc. Il y a lieu de faire remarquer à ce sujet que d'après la loi il n'existe en soi aucune obligation pour la Ville de déraser les remparts, de sorte que de cas en cas on pourra agir uniquement d'après des points de vue d'ordre économique.

La ville pourra sans doute disposer d'une manière absolue du fossé des remparts existant entre l'Ill supérieure et l'Ill inférieure, y compris le glacis longeant extérieurement ce fossé. Etant donné que cette bande du glacis existe déjà maintenant en majeure partie à l'état des promenades, il est tout naturel que tout le glacis soit aménagé de même. Par ce fait, on évitera des travaux considérables de terrassement et on se bornera à faire des travaux de régularisation de moindre importance. Toutefois on ne peut provisoirement encore rien dire de définitif quant à l'utilisation du fossé des remparts. Des raisons sérieuses d'ordre esthétique parlent en faveur de son maintien ; en outre il est utilisé comme décharge des eaux pluviales de la banlieue de Cronembourg et de Koenigshoffen, et finalement comme canal de décharge des hautes eaux de la Bruche en vue de diminuer les dangers d'inondation dans la banlieue du sud-est. Le comblement du fossé des remparts exigerait en tout cas sur toute sa longueur la construction immédiate d'un égout collecteur très coûteux pour la canalisation de ladite région.

L'aménagement d'une zone libre a été expressément imposé à la Ville sur tout le parcours entre l'Ill supérieure et l'Ill inférieure, ainsi qu'au nord de l'Orangerie. Eu égard aux aménagements actuels du Port, la zone libre n'a pas pu être constituée tout autour de la Ville, comme il serait désirable d'après les principes de l'urbanisme, notamment vers la banlieue du Neudorf, qui touche presque directement au noyau de la Ville.

La loi n'admet, pour la partie de la zone située devant le canal de jonction entre l'Ill et le Rhin, qu'une servitude restreinte, et ce dans l'intérêt des constructions industrielles et commerciales servant à l'exploitation du Port, de sorte qu'il convient d'aménager en espaces libres le terrain des remparts avoisinant cette partie de la zone. Il s'agit ici notamment du terrain des fortifications situé entre la porte de Kehl et l'Orangerie, dont la transformation en zone de verdure fermera en même temps avantageusement l'horizon du Quartier des Quinze du côté du Port.

La zone libre pourra au contraire être complètement aménagée à l'ouest et au nord du noyau de la Ville et, d'après les prescriptions de la loi, toute la première zone actuelle du rayon fortifié peut être utilisée à cet effet. Abstraction faite des exceptions prévues dans l'intérêt public, industriel et social qui, ainsi qu'il a déjà été mentionné, consistent dans le fait qu'il est réservé certains



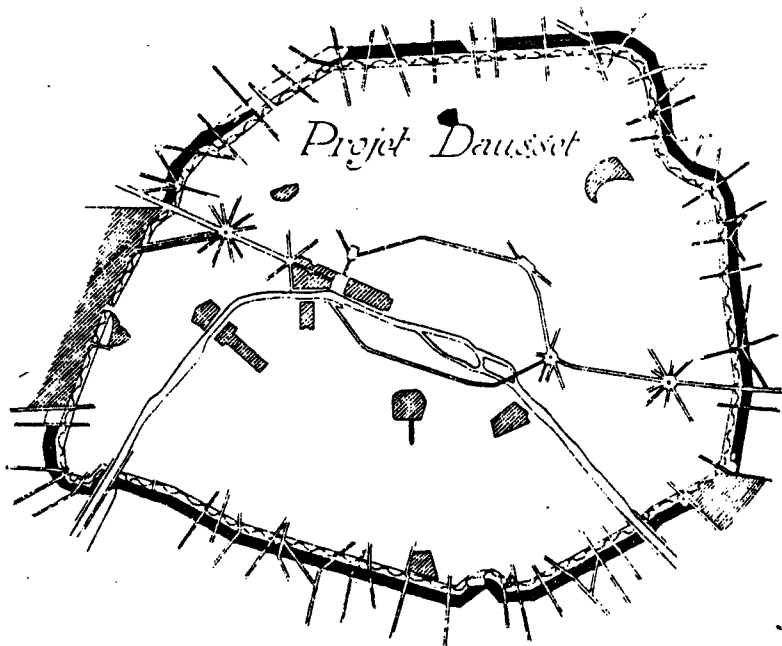
New York, système de parcs

terrains pour les voies de communication et les cimetières, pour des fins militaires, pour des exploitations industrielles près de la gare des marchandises, ainsi que pour la construction d'habitations à bon marché (ces dernières dans une situation aussi libre que possible et pourtant assez rapprochée du centre de la Ville), le terrain de la première zone de servitude militaire ne pourra en principe être surbâti que le long des voies de pénétration. Le terrain situé entre ces bandes de construction devra être transformé en zones libres par l'aménagement de promenades, de pelouses, de jardins, de places de jeux, etc. En tant que des parties du terrain des remparts sont maintenues en zones libres, les parties libres susmentionnées de la première zone de servitude pourront dans la même mesure être réduites et des constructions pourront y être autorisées. En tenant compte de tous les points de vue qui viennent d'être exposés il sera nécessaire de modifier ou de déplacer en partie la limite de la zone de servitude, tel que cela est prévu par la loi. Il convient aussi d'examiner de plus près si dans l'intérêt d'une réduction des dépenses de la Ville et tout en observant les limites tracées par la loi, la zone de servitude ne peut pas être déplacée de telle manière que l'étendue des terrains à acquérir soit considérablement réduite.

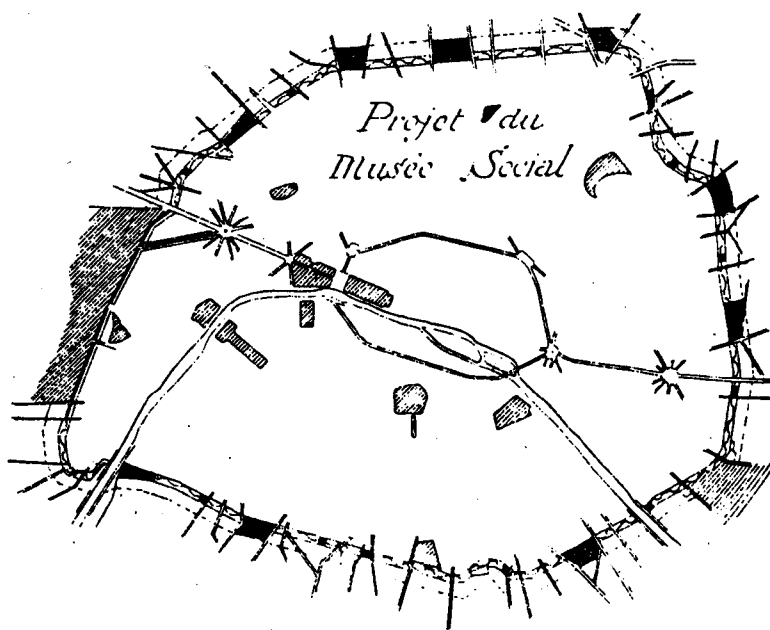
Pour mener à bout la tâche décrite ci-dessus, la Ville devra s'imposer de très grands sacrifices.

Abstraction faite des dépenses importantes qu'occasionnera le dérasement de l'enceinte fortifiée, elle se verra placée devant la nécessité d'acquérir une très grande étendue de terrains.

Avant tout il est directement imposé à la Ville d'acquérir dans un délai de 25 ans tous les terrains compris dans la première zone de servitude, sous réserve des modifications déjà mentionnées et des cas d'exception indiqués dans la loi ; à cet égard le droit d'expropriation accordé à la Ville doit lui permettre de réduire autant que possible les frais d'acquisition. L'obligation pour la Ville d'acquérir les terrains en question poursuit le but d'exclure la spéculation et de donner à la Ville la possibilité de se rendre propriétaire de tout le terrain nécessaire pour accomplir la tâche qui lui est imposée et d'en disposer ensuite librement. L'étendue exacte du terrain à acquérir par la Ville ne pourra être définie que lorsqu'un plan général d'aménagement pour tout le terrain aura été établi. Il s'agit là d'une tâche énorme, que la Ville doit aborder d'urgence.



Projet Dausset

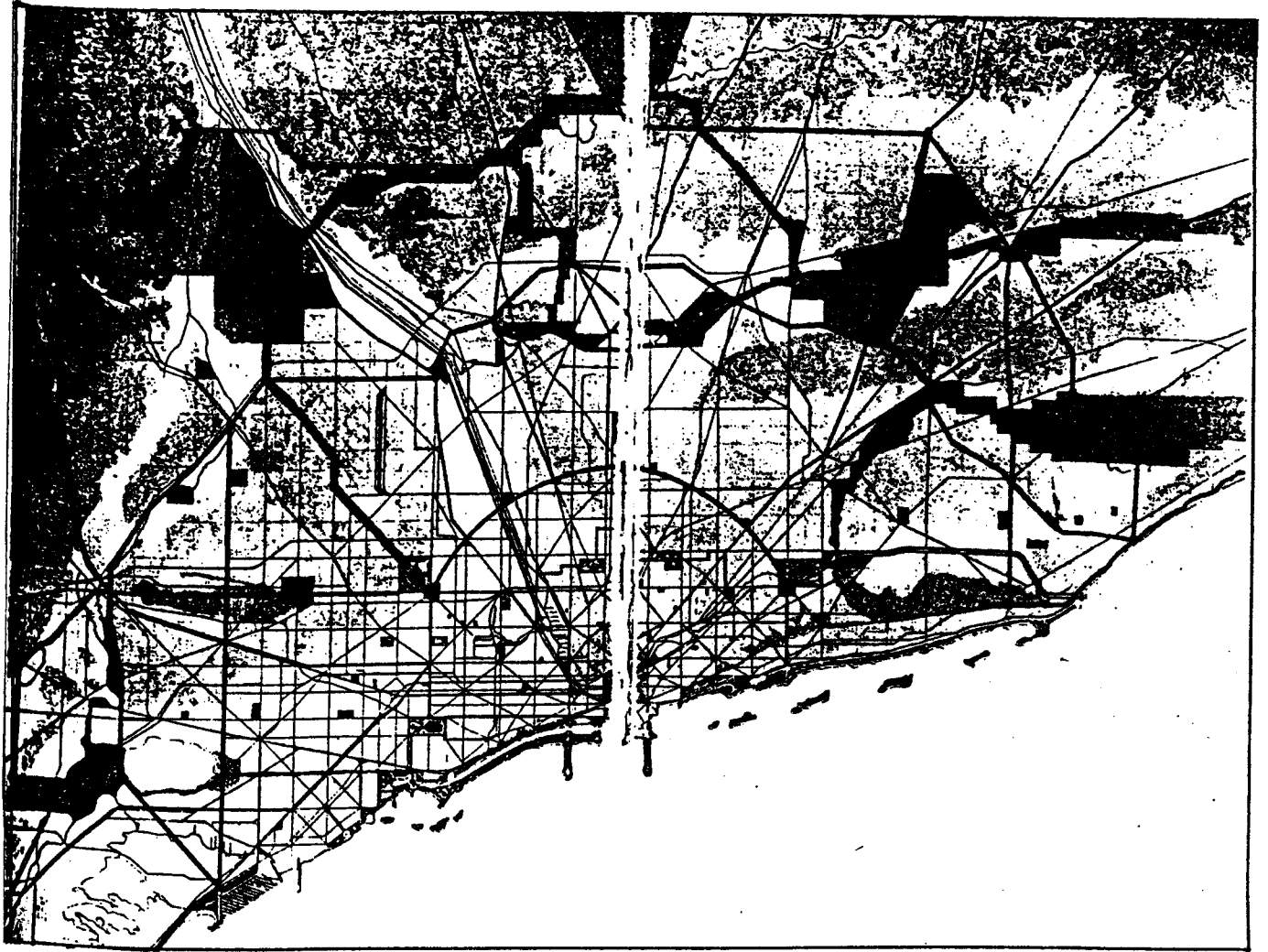


Projet du Musée Social.

Par contre l'acquisition du terrain des fortifications proprement dit n'est pas obligatoire pour la Ville d'après la loi. Toutefois il est indubitablement important pour elle d'acquérir la plus grande partie de ce terrain, vu que sa situation à proximité immédiate de la périphérie du noyau de la Ville est particulièrement précieuse pour le lotissement ainsi que pour l'aménagement d'espaces libres. Eu égard toutefois aux revendications connues de l'Autorité militaire, la Ville n'obtiendra d'abord que les parties suivantes : le terrain des remparts situé entre les portes de Schiltigheim, de l'Ill et de Kehl, le fossé des remparts ainsi que le glacis situé devant ce fossé. Il y a lieu de s'attendre à ce qu'au cours de négociations ultérieures d'autres parties revendiquées maintenant par l'Autorité militaire pourront encore être acquises pour la Ville, notamment en tant qu'elles sont nécessaires pour l'aménagement de nouvelles voies de pénétration, qui déboucheront soit près de la porte de Schirmeck, soit entre la porte de Schiltigheim et la porte de Pierre (ainsi que cela est prévu par la loi).

Une question importante est celle de savoir à quel prix le terrain des fortifications peut être cédé à la Ville. La loi ne contient aucune prescription à ce sujet, elle abandonne cela à des conventions spéciales entre les Administrations intéressées et la Ville, qui devront être ratifiées ultérieurement par le Parlement. Pour la fixation du prix, il faudra en tout cas prendre en considération que le terrain des fortifications dans son état actuel ne pourra être utilisé qu'au prix de grandes dépenses. Eu égard aux fins accessoires auxquelles on fera éventuellement servir l'enlèvement des masses provenant des remparts, la Ville peut bien prendre ces frais à sa charge ; des particuliers ou des administrations de l'Etat, à l'exception des Chemins de fer, ne seront guère en état de le faire. En conséquence le terrain des fortifications ne peut pas, en général, avoir une grande valeur vénale. D'ailleurs, on peut se référer, à titre de comparaison, au cas analogue du déclassement de l'enceinte fortifiée de Lille, où le terrain des fortifications a été cédé à la Municipalité au prix de 2,60 francs en moyenne par mètre carré. Pour les raisons qui viennent d'être indiquées, la Ville devra donc s'efforcer d'obtenir un prix aussi modique que possible.

Les charges ressortant pour la Ville de ce qui précède seront un peu atténuées par le fait que la loi reconnaît à la Ville le droit de percevoir



Chicago , 1809 , système de parcs

une redevance de la propriété privée qui subira une plus-value par suite de la situation plus avantageuse nouvellement créée. Cependant une source principale pour la réduction des dépenses se trouvera plus tard dans la vente des terrains de construction et d'industrie nouvellement créés sur le terrain des fortifications ou de la zone de servitude (de même, le cas échéant, de terrains aménagés en jardins), tandis que la location ultérieure des jardins populaires sera de nouveau compensée par les frais d'entretien des promenades, etc. En élaborant les plans d'aménagement, il faudra particulièrement s'attacher à tirer profit de cette circonstance.

La loi elle-même ne contient aucune réserve concernant l'aliénation des terrains que la Ville devra acquérir. La Ville a donc complètement la main libre pour ce qui concerne le terrain des fortifications qu'elle acquiert. Mais on peut aussi admettre pour les autres terrains que rien ne s'oppose à leur aliénation, en tant que les servitudes prescrites par la loi restent maintenues.

Finalement la loi a maintenu intégralement les servitudes au sud du remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl, sous réserve des atténuations qui pourront y être apportées en raison de l'extension future du nouveau Port. Par là il a été satisfait provisoirement aux exigences à formuler par la Ville ; toutefois la question de la suppression de cette dernière servitude pourrait devenir aiguë aussitôt que sera commencée la construction du nouveau port, d'où il résultera sans doute directement un développement intense de la Ville, vers le sud.

CONSEQUENCES FINANCIERES POUR LA VILLE :

Il semble prématuré de vouloir formuler des considérations détaillées ou donner des indications sur la portée financière de l'entreprise. On ne pourra le faire avec certitude que lorsque le projet établi et esquissé dans les grandes lignes par feu M. Strohl, ingénieur en chef, aura été vérifié, étudié à fond, complété et définitivement fixé dans ses détails.

On peut dire ici brièvement et sans engagement que d'après ses calculs, M. Strohl a compté à peu près avec une charge nette de 20 millions de francs répartis sur 25 années. Il y a lieu de faire remarquer que d'après la loi il existe la possibilité de réduire la première zone de servitude, ce qui permettra aussi de réaliser d'importantes économies

et de restreindre les dépenses. Quant aux détails, ils sont réservés à l'élaboration du plan d'extension de la ville, qui doit maintenant être établi dans les limites de la loi.

MESURES A PRENDRE POUR L'APPLICATION DE LA LOI :

Il incombe maintenant à la Municipalité de...



Projet Lafforgue , 1923 . AMS

Les travaux ont pu être commencés depuis quelques jours et ont continués actuellement dans une large mesure. Jusqu'à nouvel ordre il faudra tâcher d'exécuter ces travaux surtout en hiver pour remédier au chômage éventuel. Toutefois il sera utile de déterminer aussi l'exécution de ces travaux d'après un plan systématique aussitôt que leur étendue pourra être définitivement déterminée conformément à la répartition du terrain des fortifications à fixer par la Commission mixte.

et de restreindre les dépenses. Quant aux détails, ils sont réservés à l'élaboration du plan d'extension de la Ville, qui doit maintenant être établi dans les limites de la loi.

MESURES A PRENDRE POUR L'APPLICATION DE LA LOI :

Il incombe maintenant à la Municipalité de prendre les mesures suivantes :

1. Elaborer le plus tôt possible un plan d'aménagement conformément aux principes fixés par la loi ;
2. Défendre au sein de la Commission mixte, qui devra être nouvellement constituée sous peu, les revendications que la Ville aura à formuler ;
3. Continuer les travaux de dérasement des remparts.

Ce n'est qu'après avoir établi le plan d'aménagement qu'on pourra songer à l'acquisition des terrains situés dans la première zone de servitude et à leur aménagement ; il conviendra de le faire suivant un programme déterminé qui, eu égard à la puissance financière de la Ville, devra mettre à profit aussi utilisement que possible le délai de 25 ans imparti par la loi.

Quant aux intérêts à défendre au sein de la Commission mixte, il y a lieu de conclure, d'après ce qui vient d'être dit, qu'il faudra se proposer comme but de rendre la Ville propriétaire, aussi complètement que possible, de tout le terrain des fortifications - c'est-à-dire à part le terrain absolument nécessaire à l'Administration des Chemins de fer - et ce, eu égard au peu de valeur que possède ce terrain dans son état actuel, moyennant un prix aussi bas que possible.

En vertu de conventions provisoires passées avec l'Autorité militaire, les travaux de dérasement des remparts ont pu être commencés depuis quelques années et sont continués actuellement dans une large mesure. Jusqu'à nouvel ordre il faudra tâcher d'exécuter ces travaux surtout en hiver pour remédier au chômage éventuel. Toutefois il sera utile de déterminer aussi l'exécution de ces travaux d'après un plan systématique aussitôt que leur étendue pourra être définitivement déterminée conformément à la répartition du terrain des fortifications à fixer par la Commission mixte. "

Ainsi entre le noyau urbain de Strasbourg et sa première périphérie, se situe une aire non aedificandi, d'environ 600 ha, formant une "Ceinture Verte", régie par la loi du 21 juillet 1922 et celle complémentaire du 16 juillet 1927.

Les textes de ces lois sont :

LOI DU 21 JUILLET 1922 :

Loi relative au déclassement de l'enceinte de la ville de Strasbourg :

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er :

L'enceinte fortifiée de la Ville de Strasbourg (noyau central y compris le bastion situé immédiatement au nord de l'écluse 54 du canal de la Marne au Rhin) est déclassée. Sont maintenues toutefois les servitudes au sud du remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl, sous réserve des atténuations qui pourront leur être apportées, en raison de l'extension future du port de Strasbourg.

Article 2 :

Les terrains de la zone des fortifications sont cédés par l'Etat à la Ville de Strasbourg, moyennant paiement pécuniaire et aussi, le cas échéant, par voie d'échanges, suivant conditions à fixer par des conventions spéciales, à l'exception des parcelles qu'il sera jugé nécessaire de réserver aux besoins des services publics de l'Etat.

La désignation et l'attribution des parcelles ainsi réservées seront prononcées par des décrets, après instruction mixte où la Ville sera représentée, et leur cession aux services publics autres que les services militaires sera faite à titre onéreux.

Les conventions spéciales prévues au présent article seront ratifiées par des lois.

Article 3 :

Dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publiques, et sauf les dérogations autorisées par décret, conformément aux dispositions du présent article, les terrains constituant la première zone de servitude militaire de l'enceinte, à compter de la limite extérieure de la zone des fortifications, continueront à être grevées de la servitude non aedificandi, et seront aménagés en espaces libres, parcs et jardins à l'exception :

1. Pendant le temps de leur affectation : de ceux qui sont affectés ou à affecter à un usage public ou à un service public de l'Etat, du département ou de la commune, tels que les voies publiques, les chemins de fer, ports fluviaux, etc ... ;
2. Des cimetières existant au jour de la promulgation de la présente loi ;
3. Des terrains qui sont ou seront vendus ou loués à des particuliers par l'Etat ou toute autre collectivité publique, à proximité de ports fluviaux ou voies fluviales existants ou à créer, pour faire l'objet d'une exploitation commerciale ou industrielle répondant à la destination de ces ports ou voies fluviales ;

La portion de terrain limitée par la gare des marchandises et sa route d'accès d'une part, et le remblai de la voie ferrée de Saverne, d'autre part, sera assimilée aux terrains visés dans le précédent paragraphe.

4. Des terrains appartenant à l'Etat et maintenus comme terrains d'exercice, d'instruction ou de sport pour les troupes de la garnison ;
5. Des terrains qui seraient cédés à l'Autorité militaire en vertu de conventions spéciales pour l'instruction, les jeux et les sports ;
6. Des terrains qui, au 11 novembre 1918, étaient déjà constitués en polygones exceptionnels ;
7. D'un emplacement d'une superficie de 30 hectares d'un seul tenant réservé à des organisations passagères : expositions, foires, etc ... ;
8. Des terrains en bordure des voies publiques de pénétration existantes (pour chacune des portes actuelles de l'enceinte, la route qui y aboutit directement) ou la Ville déciderait d'autoriser des constructions, sous réserve que ces constructions ne s'étendront pas à plus de 40 mètres de la limite de la voie publique, et que, sur chacune de ces doubles bandes d'une largeur cumulée de 80 mètres, la densité des constructions non contigues ne dépassera pas 25 % de la surface ;

Ces dispositions s'appliqueront également aux deux nouvelles voies de pénétration à créer, qui déboucheront l'une à la porte de Schirmeck, l'autre en un point situé entre les portes de Pierre et de Schiltigheim.

9. Des terrains que la Ville de Strasbourg s'engage à affecter à des habitations à bon marché et dont la superficie totale n'excèdera pas un dixième de la zone à aménager.

En dehors des terrains définis ci-dessus, aucune portion ne pourra être distraite des terrains destinés aux espaces libres en vue d'y élever des constructions, si ce n'est pour l'établissement des édifices nécessaires à la surveillance et à l'utilisation de ces espaces libres, lesquelles constructions ne pourront, dans leur ensemble, occuper une surface de plus d'un quarantième des surfaces dont il s'agit, et devront être réparties, sur l'ensemble de la zone à aménager et de préférence en bordure des voies publiques.

La limite de la première zone de servitude pourra être modifiée et déplacée en deçà, mais pas au-delà, par décrets rendus sur le vu des plans d'aménagement de la Ville.

Article 4 :

Par dérogation au décret du 26 août 1919, créant un polygone exceptionnel à Strasbourg-Neudorf, et en vue des agrandissements projetés du port de Strasbourg, une servitude non aedificandi sera établie dans les parties hachurées en rouge sur le plan joint à la présente loi ; cette servitude ne s'appliquera ni aux aménagements futurs du port, ni aux constructions industrielles ou commerciales répondant à la destination de ce port.

Article 5 :

Les terrains de la zone des fortifications proprement dits ne seront pas grevés de la servitude, non aedificandi à l'exception de ceux qui, par voie d'échange seront réunis aux terrains de la zone de salubrité pour être aménagés en espace libres.

Article 6 :

La Ville de Strasbourg sera tenue d'acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, à l'exception de ceux visés aux paragraphes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 de l'article 3, tous les terrains occupés ou non par des constructions, qui sont compris dans la nouvelle zone des servitudes. Ces acquisitions ou expropriations pourront être faites par fractions successives déterminées par décret sous réserve que la totalité de la zone soit acquise ou expropriée dans un délai maximum de vingt cinq ans.

Seront aussi exceptés de l'obligation d'expropriation, les terrains aménagés actuellement en espaces libres (jardins potagers, fruitiers ou d'agrément),

devant conserver cette affectation dans l'aménagement de la zone, sous réserve que les propriétaires de ces terrains s'engageront par contrat à se conformer à l'avenir aux prescriptions de la Ville pour toutes modifications qu'ils désireraient effectuer ou que la Ville jugerait nécessaire d'effectuer à l'état de leur propriété.

Article 7 :

L'expropriation des terrains de la zone destinée à l'oeuvre d'utilité publique, définie ci-dessus, sera poursuivie par la Ville de Strasbourg dans les formes et suivant les conditions déterminées par la loi du 3 mai 1841 et du 6 novembre 1918, sous les dérogations suivantes :

1. Par le jugement d'expropriation rendu en application de l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 et du 6 novembre 1918, le tribunal désignera un expert qui sera chargé, de concert avec les autres experts mentionnés ci-après, de procéder aux estimations en vue de fixer les indemnités de dépossession ;
2. A défaut d'entente amiable, et si les offres de la Ville de Strasbourg ne sont pas acceptées dans les délais impartis par les articles 24 et 27 de la loi du 3 mai 1841, la ville notifiera le nom de l'expert par elle choisi et invitera les intéressés à désigner, dans le délai d'un mois, un autre expert pour procéder, avec le concours de l'expert désigné par le jugement d'expropriation, à l'estimation des immeubles dont la dépossession aura été prononcée et à l'évaluation des indemnités dues aux divers propriétaires et locataires avec ou sans bail. Faute par les intéressés de faire connaître le nom de l'expert dans le délai imparti, la désignation en sera faite par ordonnance du président du tribunal régional sur simple requête. Les experts devront indiquer leurs évaluations respectives par écrit dans le délai de deux mois ;
3. Les estimations des experts seront, à défaut d'entente amiable entre les parties sur l'expertise, soumises au jugement du jury spécial d'expropriation constitué par la loi du 3 mai 1841, modifiée par les lois du 21 avril 1914 et du 6 novembre 1918.

Les rapports des experts sont joints aux pièces à remettre au jury ; les experts assistent au débat et sont convoqués dans les formes prescrites par l'article 31 des lois des 3 mai 1841 et 6 novembre 1918.

Article 8 :

Des indemnités de plus-value pourront être réclamées par la Ville aux propriétaires des fonds voisins de la zone aménagée en espaces libres, et de ceux voisins de la limite intérieure de la zone de fortifications sur une profondeur qui ne pourra dépasser 250 mètres pour les premiers et 100 mètres pour les seconds et qui sera déterminée, dans chaque cas, par les jurys qui fixeront les indemnités conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841 modifiées par les lois du 21 avril 1914 et du 6 novembre 1918, sous réserve des dérogations prévues à l'article 6.

Seront exemptés de cette indemnité, les fonds de l'Etat ou des services publics.

Article 9 :

La portion de terrain comprise dans la zone de salubrité et faisant partie du territoire de la commune de Schiltigheim sera annexée au territoire de la Ville de Strasbourg.

Les indemnités de plus-value des fonds situés dans les portions de terrain voisines de la zone aménagée, et faisant partie du territoire de la commune de Schiltigheim profiteront pour moitié à cette commune et pour moitié à la Ville de Strasbourg.

Article 10 :

Le produit de l'aliénation des immeubles militaires déclassés sera porté au crédit du compte ouvert par la loi du 17 février 1898.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Rambouillet, le 21 juillet 1922,
Signé : A. MILLERAND

Par le Président de la République ;
Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Signé : L. BARTHOU

Le ministre de la guerre et des pensions,
Signé : MAGINOT

J.O. du 27.07.1922

LOI DU 16 JUILLET 1927 :

**Loi portant déclassement des organisations défensives
de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl :**

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi
dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE :

Le remblai de la voie ferrée de Strasbourg à Kehl,
les ouvrages de flanquements de cette ligne (ouvra-
ges de Heyritz, de Colmar, de Neudorf et de Musau),
l'ouvrage dit station de pompe et l'ouvrage du
Polygone, sont déclassés. Toutefois, dans l'intérêt
de l'hygiène et de la salubrité publiques, les
terrains compris dans les zones de servitudes mili-
taires des organisations en cause continueront
d'être grevés de la servitude non aedificandi jus-
qu'à ce qu'un décret, rendu sur la proposition
du ministre compétent, en ait autrement décidé.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat
et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme
loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 16 juillet 1927
Gaston DOUMERGUE

Par le Président de la République :
Le Ministre de la Guerre,
Paul PAINLEVE

**ETABLISSEMENT DU PLAN
D'AMENAGEMENT DE
L'EXTENSION DE STRASBOURG**

L'établissement d'un plan d'aménagement de la partie du territoire de la ville visée par les prescriptions de la loi relative au déclassement de l'enceinte "a une telle importance pour le développement général de la ville que l'administration juge nécessaire de ne l'étudier qu'en connexion avec un plan général d'extension de la ville et d'avoir recours à un concours entre hommes de l'art, pour examiner ensuite à fond toutes les solutions qui peuvent être envisagées.

Dans leur séance du 1er octobre 1923, les 1ère et 2ème commissions ont décidé en principe et à l'exemple des Villes de Paris et de Lille, l'ouverture d'un concours d'idées :

1. concernant le plan général d'aménagement et d'extension de la ville, tel qu'il est prévu par la loi du 14 mars 1919 ainsi que par la loi de déclassement du 21 juillet 1922 ;
2. en rapport avec le plan susnommé, un projet détaillé relatif à la partie du territoire de la ville visée par les prescriptions de la loi du déclassement."

C'est ainsi que le 3 octobre 1923 le Conseil adopte la proposition, puis le 5 mars 1924, le programme établi par la direction des travaux municipaux.

Un communiqué de presse du 19 avril 1924 annonce l'ouverture au 1er mai du concours ouvert "entre les français et les ressortissants des puissances faisant partie de la société des nations". La clôture est prévue le 1 novembre 1924.

**PROGRAMME DU CONCOURS OUVERT POUR L'ETABLISSEMENT
DU PLAN D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION DE STRASBOURG :**

"ARTICLE 1er :

Il est ouvert par la Ville de Strasbourg un concours public en vue de l'établissement du projet d'aménagement et d'extension répondant à la fois aux prescriptions de l'article 1er de la loi du 14 mars 1919 et aux dispositions de la loi du 21 juillet 1922 portant déclassement de l'enceinte fortifiée de Strasbourg.

Ce projet comprend :

1. Un plan général indiquant l'aménagement des environs de Strasbourg en prévision d'un accroissement de sa population, corollaire du développement à venir, économique, industriel et intellectuel de la ville et de la région dont elle est le centre.

2. Un plan spécial de l'aménagement du terrain de la fortification et de la première zone des servitudes militaires, comportant les meilleures solutions au point de vue de la circulation, de l'hygiène et de l'esthétique, en conformité avec les dispositions de la loi du 21 juillet 1922 portant déclassement de l'enceinte fortifiée de Strasbourg.

Chacun de ces deux plans fixera, le premier dans ses grandes lignes, le second dans les détails, la direction, la largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier, déterminera les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs, espaces libres divers et indiquera les réserves boisées ou non à constituer, ainsi que les emplacements destinés à des constructions, monuments, édifices et services publics.

3. Un programme (mémoires, schémas, esquisses, etc...) déterminant les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques avec justification des divers projets, indications sur leur mode de réalisation, et mise en lumière de l'accord de ces projets avec les dispositions de la loi de déclassement, le tout en connexion avec les lois et règlements locaux tels que le règlement de voirie, la loi sur la protection de l'aspect local à Strasbourg, les lois de 1875 et 1892, etc ...

ARTICLE 2 - Considérations générales :

Les projets devront être établis en tenant compte des lois et textes réglementaires en vigueur en Alsace et en Lorraine. Les concurrents pourront toutefois, au cas où certaines dispositions du projet, déposé par eux, ne cadreraient pas avec les règlements actuels, justifier dans leur mémoire de la nécessité d'apporter à ces règlements des dérogations ou des modifications et se prononcer, d'une façon générale, sur la question de leur adaptation à la législation en vigueur dans la métropole.

L'attention des concurrents est spécialement attirée sur l'intérêt que présente, pour l'établissement du plan projeté, l'examen des points ci-après :

§1 - Plan général d'extension :

Le noyau central de Strasbourg et les communes de sa banlieue, limitrophes ou non, ayant une communauté de relations entre elles, il est recommandé d'entreprendre l'étude demandée avec les vues les plus larges, sans se préoccuper des circonscriptions administratives, et en englobant dans leur plan toutes ou parties des communes voisines, en un mot tout ce qui, dans leur conception, doit concourir à constituer dans un avenir plus ou moins éloigné, l'agglomération strasbourgeoise, telle qu'ils en imaginent le développement.

Les prévisions du développement de Strasbourg et de sa zone d'influence devront tenir compte de la situation nouvelle créée à la région strasbourgeoise depuis l'armistice : situation géographique (Strasbourg, ville frontière), économique (noeud de communications par terre, par eau et par les airs), industrielle (création de nombreux établissements autour du nouveau port), démographique (afflux d'une population ouvrière) et intellectuelle (développement de l'Université et des institutions d'enseignement), et de toutes les circonstances qui en découlent, telles que l'amélioration et l'extension des voies et moyens de communication, la création de réserves boisées, d'espaces libres, de terrains de jeu et de sport, d'édifices publics, etc.

Les projets devront s'étayer sur un ensemble d'hypothèses déterminées concernant l'accroissement de la population et les nécessités qui en découlent. Sans vouloir imposer des chiffres aux concurrents, il leur est signalé à titre d'indication que l'augmentation du chiffre de la population strasbourgeoise entre 1866 et 1905 a été d'environ 18 % de décade en décade, ce qui donne environ 100 % pour un demi-siècle ; il est raisonnable, dans les projets à établir, de tabler sur un accroissement minimum du double de la population actuelle, ce qui correspond à peu près à une prévision pour un demi-siècle, adoptée du reste dans l'élaboration des plans d'aménagement de la région parisienne. De l'hypothèse admise découlera la détermination des divers facteurs d'urbanisme : nombre, superficie et emplacement des édifices publics, des cimetières, des espaces libres, etc.

Les chiffres suivants sont proposés aux concurrents à titre de suggestion comme répondant sensiblement aux besoins de la population strasbourgeoise :

- a) Ecoles et bains publics ensemble : 4 m² par habitant, en y comprenant un petit terrain de sport attenant à chaque école.
- b) Places de marché : 2 à 3 000 m² d'un seul tenant par faubourg, plus un emplacement pour halles éventuelles pouvant être utilisées comme salles de réunion.
- c) Terrains de sport : 3 m² par habitant.
- d) Eglises : une église par 10 à 15 000 habitants.
- e) Cimetières : 2 m² par habitant.
- f) Bâtiments administratifs.

D'autre part, toute liberté est laissée aux concurrents de prévoir dans la zone même des emplacements à aménager en quartiers d'habitation, sous la réserve qu'une superficie égale et libre de toutes constructions sera prévue en compensation sur le terrain de la fortification, lequel, en principe, est destiné à être surbâti (voir l'art. 3, §2).

L'attention des concurrents est attirée sur l'état particulier du terrain de la fortification entre l'Ill supérieure et l'Ill inférieure en contournant la ville par l'Ouest et le Nord. Ce terrain est divisé en deux bandes par le fossé des remparts, dont le maintien de principe est décidé. La bande extérieure, boisée en grande partie, comporte d'ores et déjà des promenades publiques ; en les maintenant autant que possible dans leur destination actuelle et en les assimilant à la zone non aedificandi, ces terrains constitueraient, en partie, les compensations nécessaires aux emprises de terrain surbâti dans la zone (art. 3, §9 de la loi de déclassement).

L'attention est appelée en outre sur l'intérêt qu'il y aurait à réaliser une promenade ou un boulevard de circulation non discontinu autour de la ville, en bordure de ces glacis extérieurs. Des difficultés d'ordre divers se présenteront à ce sujet, notamment entre la Porte de Saverne et la Porte de Pierre, où le terrain de la fortification sera occupé en grande partie par les agrandissements prévus pour la gare centrale par l'Administration des Chemins de fer.

ARTICLE 3 - Conditions et servitudes particulières.
Projets de la Ville et décisions acquises :

§ 1 - Réseau des voies de communication :

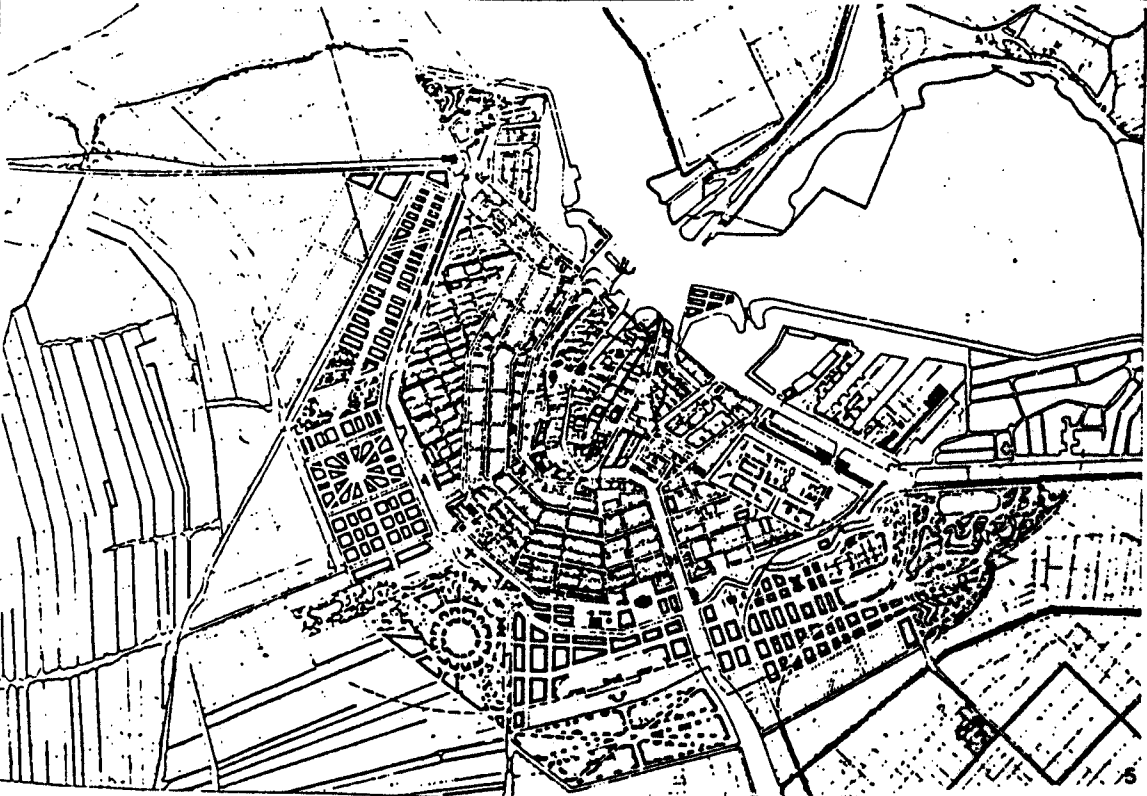
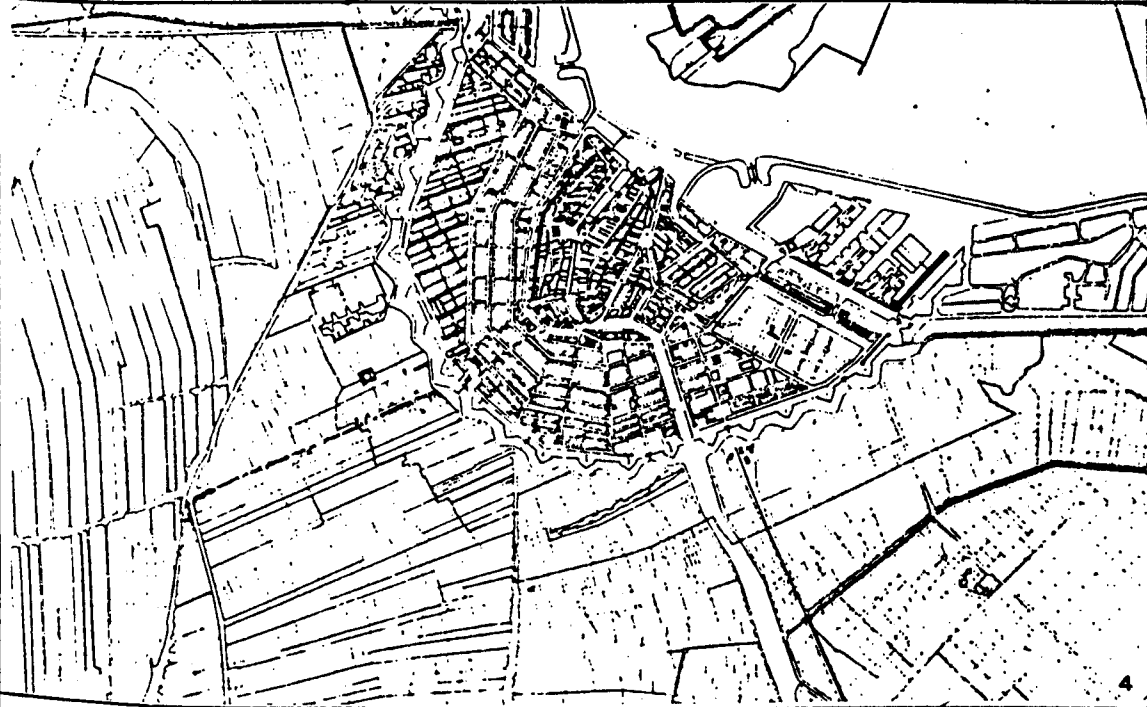
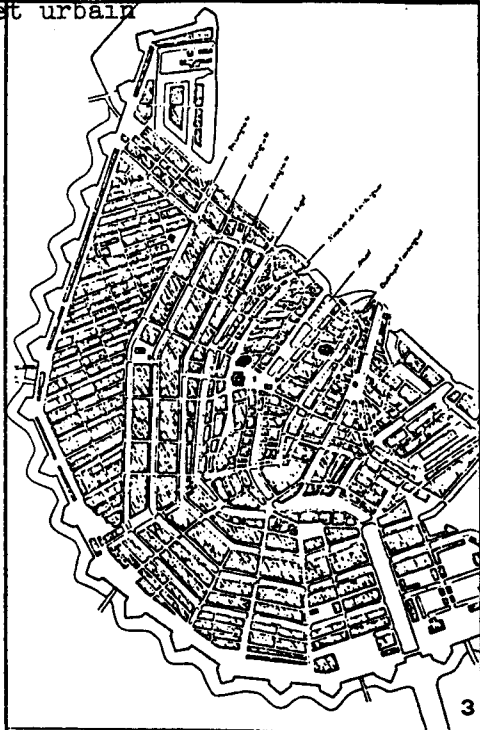
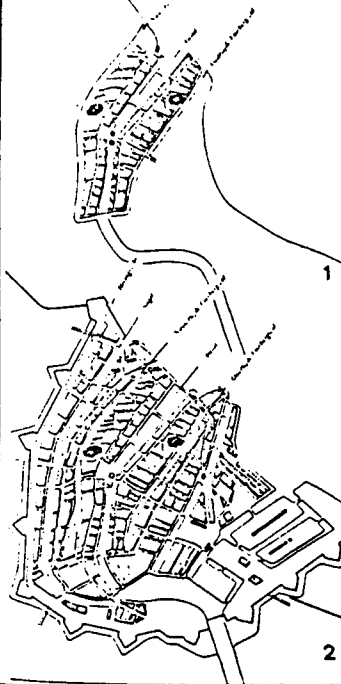
La plus grande importance est attachée à l'étude approfondie de l'amélioration et de la transformation du réseau des voies de communication, tant pour la pénétration vers l'intérieur de la ville que pour la liaison entre elles des différentes parties de l'agglomération strasbourgeoise. En ce qui concerne ce dernier point, en particulier, il conviendrait de viser à l'établissement d'une double ceinture de routes, l'une rapprochée du centre, à hauteur, par exemple, de la zone de servitude (voir l'art. 2, §2), l'autre plus éloignée et passant, sensiblement par le nord de la Robertsau et de Schiltigheim, puis à l'ouest de Cronembourg, Koenigshoffen et Montagne-Verte, pour se diriger ensuite vers le futur port en passant par la Metzgerau (Plaine des Bouchers) et la Meinau (pour cette partie du tracé, voir les communications prévues dans le projet du port), et permettant ainsi à la plus grande partie de la circulation automobile de s'accomplir en contournant le centre de la ville.

1 - 1400 2 - 1600

3 - 1800 4 - 1851

5 - Projet 1866

6 - 1900



On peut admettre que les édifices actuellement existants dans la nouvelle ville, et qui constituent une véritable cité administrative (dont la création et l'envergure sont dues au mode de développement politique dont Strasbourg fut l'objet de 1870 à 1918) satisferont aux principaux besoins pour un avenir assez éloigné.

Il est recommandé aux concurrents d'étudier avec un soin particulier les répercussions, proches ou lointaines, que fera subir à l'agglomération strasbourgeoise la création du port autonome et son développement progressif. Du fait de l'emplacement prévu pour ce port, il est à présumer que Strasbourg verra se produire son extension principale par le Sud. Or, l'existence du faubourg de Neudorf, interposé entre le futur port et le noyau central, et relié très imparfaitement à ce dernier, l'obstacle que crée d'autre part le remblai de la voie ferrée de Kehl, l'existence, au surplus, des terrains militaires du "Polygone" constituent une série de facteurs, rendant la solution du problème fort délicate. Pour cette raison, et considérant le côté spéculatif et idéal du concours, les concurrents pourront envisager, d'une part, la désaffectation de ces terrains militaires et la suppression de la zone de servitudes maintenue dans un but militaire par la loi de déclassement le long du remblai de la voie ferrée Strasbourg-Kehl, et, d'autre part, le remaniement des voies de communication par voie ferrée entre Strasbourg et la rive droite du Rhin.

Quoique toute latitude soit laissée aux concurrents pour la suggestion de solutions ingénieuses, inédites ou hardies, ils ne devront pas perdre de vue que leurs idées doivent rester dans le domaine du raisonnable, tant du point de vue de la réalisation pratique (technique et financière) que de celui de la logique ou de l'opportunité. C'est dire que les projets devront toujours tenir compte au maximum d'un ensemble de données immuables, telles que les dispositions géographiques du relief du sol, l'existence de sites ou de monuments offrant un intérêt historique, archéologique, esthétique ou pittoresque, la situation des agglomérations, etc...

§2 - Aménagement de la zone des fortifications et de la première zone des servitudes militaires :

L'article 3 de la loi de déclassement prévoit, en résumé, la transformation de la zone de servitudes non aedificandi en espaces libres, jardins, parcs, places de jeu, etc., avec un certain nombre de dérogations. Un dixième de cette zone sera affecté à des habitations à bon marché, et les voies d'accès traversant la zone pourront être bordées d'habitations sur une largeur de 40 m. de part et d'autre.

Des projets sont à l'étude relatifs à des nouvelles voies de pénétration à créer, notamment entre Neudorf et le quartier de la Krutenau (Bandelsgarten) ; entre la Robertsau et la Quartier-des-Quinze (Rue du Général Conrad) ; entre le boulevard de Lyon et la rue Daubrée ; entre la Robertsau et le Wacken (fondation Ungemach). Les concurrents pourront examiner ces projets à loisir à l'Office des Travaux municipaux.

Un des principes les plus importants dans l'étude générale visée par ce paragraphe est celui de la création ou de l'amélioration de communications entre les quartiers d'habitation et les différents centres de travail qui existent ou qui s'établiront autour du noyau central (port, Metzgerau, industries diverses). Il est d'un intérêt capital de prévoir des moyens de communication organisés en vue d'un transport rapide, car alors seulement il est possible à l'habitation de se développer sur une grande superficie, c'est-à-dire avec une densité de constructions très faible, et d'assurer en même temps une liaison convenable entre la ville et sa région d'influence. A ce sujet on ne saurait perdre de vue que tôt ou tard, et dans une certaine mesure, Strasbourg retrouvera dans le pays de Bade une partie de son hinterland naturel.

§ 2 - Servitudes résultant des conventions à passer avec l'Autorité Militaire :

Tout en gardant leur liberté d'initiative, les concurrents sont invités à tenir compte, dans la mesure où elles pourraient cadrer avec leurs conceptions, des dispositions suivantes résultant des conventions à intervenir entre la Ville et l'Autorité Militaire.

- a) Un terrain d'environ deux hectares est à réserver comme terrain d'exercice et de jeux pour les troupes des casernes Sénarmont et Marcot dans l'ouverture ouest de l'angle formé par la voie ferrée Strasbourg-Kehl et l'Ill supérieure ; ce terrain est actuellement traversé par le fossé des remparts.
- b) Un terrain de cinq hectares destiné à l'aménagement d'un parc à fourrages est à réserver en bordure du canal de jonction, sur la rive sud, et s'étendant de la rue de Marseille au port de l'Hôpital.
- c) Tous les terrains de la fortification compris entre le canal de jonction d'une part et l'Hôpital militaire, les docks du génie, la Citadelle et le poste radio-électrique sont maintenus en la propriété de l'Autorité Militaire, à l'exception d'une bande de 30 m, partant de la route

qui sort de la Porte de Kehl et longeant le canal de jonction pour aboutir au quai des Alpes. Cette bande s'élargit à 100 m en face du port d'Austerlitz et sur une longueur de 550 m. à compter de son origine au quai des Alpes.

- d) L'Autorité Militaire se réserve également la disposition du terrain de la fortification circonscrit par l'Aar, le fossé des remparts, le quai Freppel et la rue Ernest-Lauth.
- e) Le terrain de la fortification compris entre la Porte de Pierre et la Porte de Guerre nord sera considéré comme étant à la disposition de la Ville ; aucune construction ne devra toutefois être prévue sur la partie de ce terrain qui se trouve en face de la caserne Stirn et de ses dépendances. Dans la zone de servitude attenante, il y a lieu de prévoir un terrain d'exercices, de jeux et de sport, d'une superficie sensiblement égale au terrain de la fortification mentionné ci-dessus, et venant agrandir le terrain existant du Centre régional d'Instruction physique.
- f) L'usine frigorifique de la garnison, située au sud de la route allant à Koenigshoffen et enclavée dans le rempart, sera conservée.

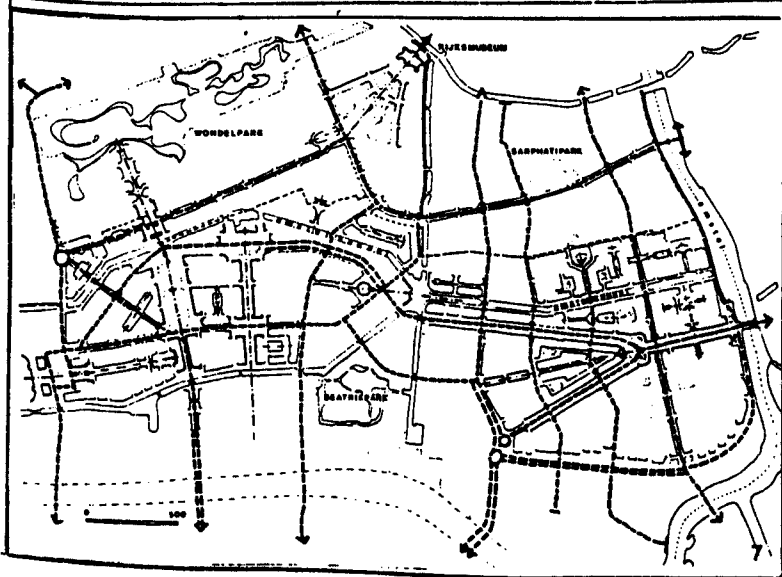
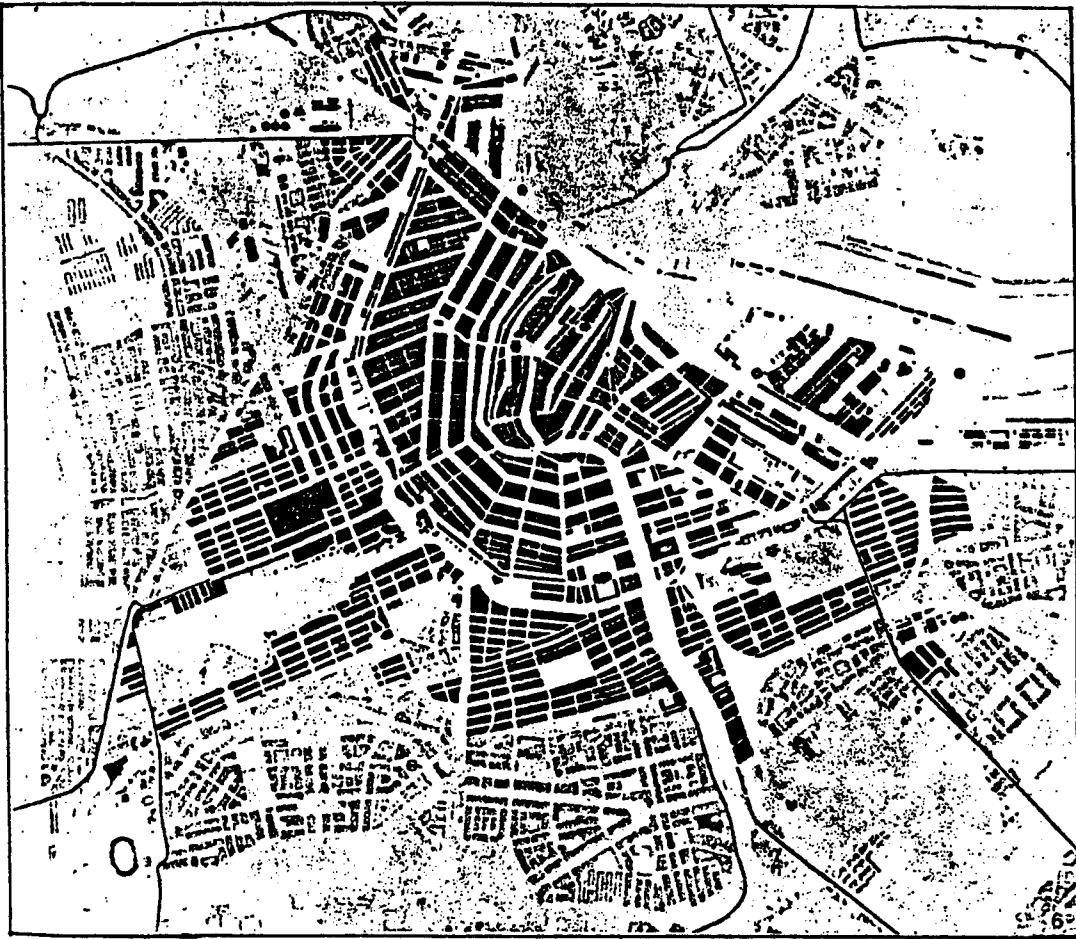
Le concours étant destiné principalement à fournir des idées, il est répété que les dispositions ci-dessus ne devront constituer aucune entrave aux réalisations imaginées par les concurrents qui pourront proposer des équivalents aux desiderata de l'Autorité Militaire. Dans cet ordre d'idées, voir également ce qui est dit plus bas au § 12.

§ 3 - Agrandissement de la gare :

Les agrandissements projetés par l'Administration des Chemins de fer affectent principalement le terrain de la fortification compris entre la route sortant de la porte de Saverne et la ligne de Vendenheim. Les concurrents sont invités à se documenter d'une façon plus détaillée auprès de l'Administration des Chemins de fer, laquelle prévoit, d'ailleurs, pour un avenir plus ou moins rapproché, l'utilisation du terrain compris entre la gare des marchandises, la gare du triage de Hausbergen, la ligne de Vendenheim et le "Chemin haut".

§ 4 - Compagnie des Tramways Strasbourgeois :

Un rôle important est dévolu à cette compagnie du fait de l'exploitation par elle du réseau suburbain de communications par voies ferrées (tramways et voies métriques) lequel s'étendait, avant la guerre,



7 - Plan Berlage (1917-1940)

au pays de Bade, jusqu'à Bühl, Offenbourg et Rastatt (à rapprocher de cette indication ce qui est dit en fin du § 1).

Le dépôt central des tramways électriques de la rue des Bonnes-Gens, devenu trop exigu, pourrait être avantageusement transféré à un point moins central de la Ville, ce qui permettrait d'utiliser le terrain actuel à d'autres buts.

La superficie du dépôt à établir ainsi dans la région nord devrait être de 25 000 à 30 000 m² ; il serait pourvu d'accès par voie métrique à deux de ses extrémités opposées.

Par ailleurs, la gare des marchandises des Tramways Strasbourgeois, qui se trouve actuellement le long des remparts au sud-est de la Porte de Saverne, face à la gare de grande vitesse, est appelée à être déplacée du fait des projets d'agrandissement de l'Administration des Chemins de fer. Il a été envisagé de transporter cette gare sur le terrain de la fortification situé symétriquement à l'emplacement actuel par rapport à la rue du Faubourg de Saverne. Toute autre solution pourra être envisagée par les concurrents, qui ne devront pas perdre de vue que cette gare est destinée à être le point d'aboutissement des lignes à voie métrique Strasbourg-Truchtersheim et Westhoffen, ainsi que la ligne à construire de Strasbourg à St. Nabor et à Barr.

Sa superficie devra être de l'ordre de 12 000 m² environ.

Il serait peut-être possible de réunir cette gare au dépôt nord envisagé ci-dessus.

De toute façon, il y a lieu d'envisager une communication entre la nouvelle gare et la gare sud des Tramways (entre les routes de l'Hôpital et du Polygone).

Dans le projet de transfert envisagé jusqu'à ce jour, la communication prévue devait emprunter la rue des Remparts, en contournant la gare centrale.

Enfin, cette gare doit être accessible facilement à une voie de raccordement de la gare centrale pour transbordement des marchandises d'un réseau à l'autre.

§ 5 - Compagnie du Gaz de Strasbourg :

L'usine actuelle située entre la rue des Bonnes-Gens et la rue des Halles est appelée à disparaître dans un avenir assez rapproché pour être remplacée par une usine nouvelle, en cours de construction sur un terrain situé entre la route du Rhin et le canal de jonction, à l'Est du port d'Austerlitz.

L'ancien emplacement pourra faire l'objet d'études de détail de la part des concurrents. Il serait indiqué, par exemple, d'y prévoir un établissement d'enseignement appelé à remplacer le Lycée St. Jean actuel.

§ 6 - Abattoirs municipaux :

Il devra être prévu un terrain pour le transfert des abattoirs, l'installation actuelle étant devenue insuffisante, sur un emplacement d'ailleurs situé très désavantageusement au milieu de la ville. Le terrain choisi devra être bien assaini (comme par exemple la terrasse de Koenigshoffen-Cronenbourg, où la nappe souterraine est à une distance appréciable de la surface) et pouvoir être raccordé facilement au réseau des voies ferrées. Ses dimensions devront permettre aux diverses industries de l'alimentation carnée de se grouper autour de l'établissement. La superficie minimum devra être, dans ces conditions, de 15 hectares.

§ 7 - Transformations et assainissements dans l'intérieur de la Ville :

L'attention des concurrents est appelée sur les desiderata ci-dessous touchant le noyau central de l'agglomération strasbourgeoise.

- a) Opportunité d'une communication plus directe ou plus commode entre la nouvelle ville (Place de la République) et le point le plus central de la vieille ville, c'est-à-dire Place Kléber. Le passage le plus défectueux dans les communications actuelles est l'étranglement formé par le théâtre (monument historique) et les établissements militaires au Quai Schoepflin.
- b) Elargissement de la rue de la Fonderie avec, comme corollaire, la transformation des flots situés de part et d'autre. Les flots situés entre cette rue et la rue de la Nuée-Bleue demandent un assainissement radical. Le grand flot compris entre la rue de la Fonderie et le Quai Schoepflin, composé d'éléments très disparates, devra être, tôt ou tard, transformé dans un sens pratique et esthétique. Plusieurs avant-projets existent déjà relativement à l'utilisation de ce dernier terrain, notamment pour la construction d'hôtels de voyageurs dont l'insuffisance à Strasbourg est manifeste.
- c) Opportunité du déplacement de la prison départementale située près des abattoirs (voir à ce sujet ce qui est dit au § 5 ci-dessus) et aménagement de tout le quartier après transfert de ces deux établissements.

- d) Il en est de même de la centrale électrique actuelle pour laquelle il pourrait être prévu un emplacement sur le territoire du futur port.
- e) Il faut compter avec la reprise soudaine du développement des quartiers Est de la nouvelle ville. Cette reprise est d'ailleurs amorcée dès à présent par la construction du Quartier des Quinze. Il y a donc lieu d'étudier des emplacements pour des écoles etc. dans un périmètre sensiblement défini par : Porte de Kehl, Avenue de la Forêt-Noire, Place Brant, Quai Rouget-de-l'Isle, Canal de la Marne-au-Rhin, et Canal de jonction.
- f) Agrandissement de l'Orangerie à l'aide du terrain de la fortification compris entre la porte de la Robertsau et la Porte du Canal.
- g) Opportunité de libérer la place Lenôtre des installations de jeu et de sport s'y trouvant actuellement et qui pourraient être transférées par exemple sur le terrain de la fortification, le long de la rue du Général Urich.
- h) Transformation, amélioration et embellissement des Places d'Austerlitz et de Bordeaux, ainsi que des abords des portes de Kehl et de Schirmeck. Divers projets relatifs y sont en cours d'élaboration ; les concurrents pourront en prendre connaissance à l'Office des Travaux Municipaux.

§ 8 - Assainissement :

Les concurrents n'auront pas à se préoccuper de la question assainissement au sujet de laquelle il existe des projets définitifs, exécutés en grande partie. Il leur est indiqué, toutefois, qu'il existe un projet de transfert à la Wancenau de la station d'épuration actuellement installée au Wacken. D'autre part, et dans un ordre d'idées connexe, la ballastière dite "Baggersee" près d'Ostwald vient d'être affectée comme dépotoir pour les ordures ménagères ; elle pourra subvenir à tous les besoins pour une période d'environ trente ans. Passé ce délai, une usine d'incinération pourrait éventuellement être installée à cet emplacement même.

§ 9 - Meinau :

La partie actuellement construite de la cité-jardin de la Meinau a été exécutée d'après un plan d'alignement existant. Toutes propositions pourront être présentées relativement à des modifications des parties de ce plan qui ne sont pas encore exécutées, sauf à respecter les grandes lignes du projet et les sites intéressants, tels que plantations, étangs, etc., le pavillon Schulmeister auquel s'attache un souvenir historique et pour lequel il pourra être proposé une affectation quelconque avec aménagement approprié des abords.

§ 10 - Terrains industriels :

La Ville possède dans la Metzgerau (Plaine des Bouchers) un important terrain affecté à l'installation d'établissements industriels raccordés au réseau des voies ferrées, et dont l'aménagement et la mise en exploitation se poursuivent méthodiquement.

Indépendamment des terrains industriels faisant partie du territoire du port, il existe, en divers points de la Ville, ainsi qu'à Schiltigheim, des terrains de moindre importance, raccordés par voie ferrée.

Enfin il est rappelé ici que la loi de déclassement prévoit l'aménagement d'un terrain industriel au nord-ouest de la ville entre la route d'Oberhausbergen et la voie ferrée de Saverne.

§ 11 - Divers :

Dans les transformations proposées aux environs de Strasbourg, les concurrents devront respecter tous les monuments et sites de quelque intérêt, comme par exemple les grandes propriétés de la Robertsau (Lovisa, St. François, Jardin des Jésuites, etc.) et les buts de promenade tels que le Fuchs am Buckel.

§ 12 - Fossé des remparts :

Le maintien du fossé des remparts se recommande pour diverses raisons, dont une des plus importantes est le fait qu'il sert au déversement tant du trop plein des égouts de Koenigshoffen et de Cronembourg que des crues de la Bruche et de l'Ill. Mais le maintien de principe de ce cours d'eau n'exclut pas sa transformation plus ou moins radicale ni son aménagement à des fins pratiques et esthétiques. A titre d'indication, les services de la Ville ont déjà étudié un avant-projet de transformation de ce fossé en canal de détournement des crues de l'Ill supérieure. A cet effet, on a prévu un canal de dérivation ayant son origine à 150 m en aval de l'ancien pont du chemin de fer de Kehl, de façon à recueillir une partie des eaux d'apport de la Bruche. Ce canal irait en direction nord-est, s'infléchissant vers le pont existant de la route de Schirmeck pour aboutir à la jonction du Grünewartbächel avec le Mühlbach ; le nouveau canal se substituerait ensuite au bras sud du Mühlbach et, absorbant le bras nord, irait se jeter dans le fossé des remparts immédiatement au sud du remblai de la voie ferrée. De ce fait, un terrain précieux serait récupéré par le comblement d'une partie du fossé actuel des remparts depuis son origine jusqu'au remblai de la voie ferrée.



Projet Lafforgue ; 1930 ,AMS

§ 13 - Projets de la Ville en cours d'exécution :

a) Cité Ungemach au Wacken :

La superficie affectée à la fondation Ungemach est d'environ 14 hectares. Le terrain est situé au Wacken, dans l'angle formé par l'Ill et le canal de la Marne-au-Rhin. La cité est composée exclusivement d'habitations à bon marché et doit être considérée comme une réalisation partielle des dispositions du § 10 de l'art. 3 de la loi de déclassement.

b) Lotissement de la Bruckhofbleiche :

Création d'un quartier résidentiel accessible par la rue des Foulons et le chemin de la Montagne-Verte.

c) Achèvement de la grande percée :

Toutes les formalités d'acquisition des terrains sont terminées. Le tracé part de la place Kléber et se poursuit sensiblement parallèlement aux rues des Grandes Arcades et du Vieux-Marché-aux Poissons pour aboutir au Quai Saint-Nicolas.

d) Cimetières :

Deux nouveaux cimetières sont prévus et partiellement aménagés, l'un au nord (Robertsau, entre l'Ill et le Mühlwasser), l'autre au sud (Meinau, à la limite du territoire communal), de superficies respectives de 24 et 20 ha. Avec les cimetières déjà existants et en prenant le taux indiqué ci-dessus (Art. 2, § 1) la superficie totale d'environ 50 ha. ainsi obtenue peut subvenir aux besoins d'une population d'environ 250 000 âmes. en prévoyant le chiffre de 320 000 habitants, suggéré ci-dessus il y aurait donc à réserver de nouveaux emplacements pour un chiffre de population égal à la différence entre ces deux chiffres.

e) Jardin scolaire :

Le projet d'aménagement en promenades publiques du terrain des remparts situé dans la rue de l'Abbé Hanauer prévoit un terrain d'environ 70 ares à réserver comme jardin botanique pour la jeunesse des écoles.

f) Place de la gare :

Les concurrents pourront prendre connaissance du projet de transformation élaboré.

§ 14 :

Malgré le peu de chances de réalisation dans un avenir rapproché, il est permis d'envisager l'éventualité d'un report, vers l'extrême périphérie du

territoire communal, ou au-delà, des établissements militaires occupant actuellement de grandes surfaces d'un terrain précieux au coeur de la Ville ; c'est le cas au premier chef, du vaste ensemble de casernes et autres bâtiments, de places, cours et terrains d'exercice, constituant ou entourant l'Esplanade. L'étude de la transformation de tout ce quartier pourra être envisagée par les concurrents.

Il en est de même, avec plus de probabilité d'une réalisation prochaine, de l'aménagement du quartier occupé actuellement par le mess des officiers, le bureau de la Place et autres services ; il y a déjà été fait allusion au § 7 ci-dessus.

ARTICLE 4 :

En vue de faciliter l'accession de ce concours, il est créé deux sections, à savoir :

Section 1 :

Réservée aux projets comportant dans leur intégralité, les plans et programme d'ensemble définie par l'art. 1er de la loi du 14 mars 1919 et le § 1 de l'art. 2 ci-dessus, et s'appliquant non seulement à l'agglomération strasbourgeoise définie par les limites du territoire communal, mais à tout un ensemble de territoires limitrophes qui sont placés plus ou moins directement dans le rayon d'influence de Strasbourg.

Section 2 :

Réservée aux projets concernant exclusivement l'aménagement des terrains de l'enceinte fortifiée déclassée, de la zone et éventuellement de leurs alentours immédiats.

Les projets présentés dans cette section doivent comprendre la totalité du territoire ci-dessus défini.

ARTICLE 5 :

Le concours est ouvert entre les Français et les ressortissants des puissances faisant partie de la Société des Nations.

Pourront prendre part non seulement des concurrents agissant en leur nom personnel, mais aussi toutes associations ou groupements, même constitués seulement en vue dudit concours, sous la réserve que ces associations ou groupements ne comprendront aucun membre qui, en raison de sa situation ou de sa nationalité, n'aurait pu être admis à concourir, et désigneront un mandataire unique qui les représentera vis-à-vis de la Ville de Strasbourg. Aucun membre des dites associations ou groupements ne pourra faire partie du jury.

ARTICLE 6 :

Le concours sera ouvert à partir du 1er mai 1924. Les concurrents ou leurs mandataires autorisés pourront à partir de cette date se présenter à l'Hôtel-de-Ville de Strasbourg (Direction des Travaux Municipaux) tous les jours de 9 à 12 heures et de 16 à 18 heures pour retirer le présent programme et les pièces annexes contre versement d'un droit de 300 francs qui sera remboursé ultérieurement aux concurrents ayant satisfait aux conditions du concours.

Il leur sera remis séance tenante récépissé de ce versement ; ce récépissé pendant toute la durée du concours, fera foi de l'inscription.

Si un concurrent présente un projet dans les deux sections, il devra, dans chaque section, fournir un projet complet comprenant les pièces indiquées comme obligatoires à l'art. 11 ci-après.

Les demandes par correspondance sont également admises. Elles doivent être adressées à Monsieur le Maire de Strasbourg (Direction des Travaux Municipaux) et contenir un mandat postal ou chèque de 300 francs.

ARTICLE 7 :

Il sera remis aux concurrents, pour l'étude et la préparation de leurs projet :

1°) Une collection des documents suivants :

- a) le présent programme ;
- b) la loi du 14 mars 1919 sur les plans d'aménagement et d'extension des villes ;
- c) la loi du 21 juillet 1922 portant déclassement de l'enceinte fortifiée de Strasbourg ;
- d) la loi sur la protection de l'aspect local à Strasbourg ;
- e) le règlement sur les constructions de Strasbourg (règlement de voirie) ;
- f) la liste des monuments historiques et des sites classés à Strasbourg et dans l'arrondissement de Strasbourg ;
- g) le projet de loi sur le port autonome et la convention passée entre l'Etat et la Ville de Strasbourg ;

- h) les lois de 1879 et de 1892 relatives aux restrictions à la liberté de construire dans les nouveaux quartiers de la ville et dans les faubourgs ;
- i) la liste des différentes industries existant sur le territoire de l'arrondissement de Strasbourg-Campagne ;

2°) Les plans suivants :

- a) une carte d'état-major 1/50 000e de la région strasbourgeoise ;
- b) un plan de Strasbourg et environs à 1/10 000e contenant les limites du territoire communal et portant, en rouge, le projet de port autonome ;
- c) un plan de Strasbourg à 1/4 000e ;
- d) un plan schématique de Strasbourg à 1/7 500e indiquant la zone des remparts, la première zone des servitudes et les différents polygones exceptionnels ;
- e) une série de profils-type en travers du rempart et du fossé, pris en différents points de la périphérie ;
- f) une collection de plans à 1/2 000e donnant l'ensemble des terrains de la fortification et de la zone avec leurs abords immédiats.

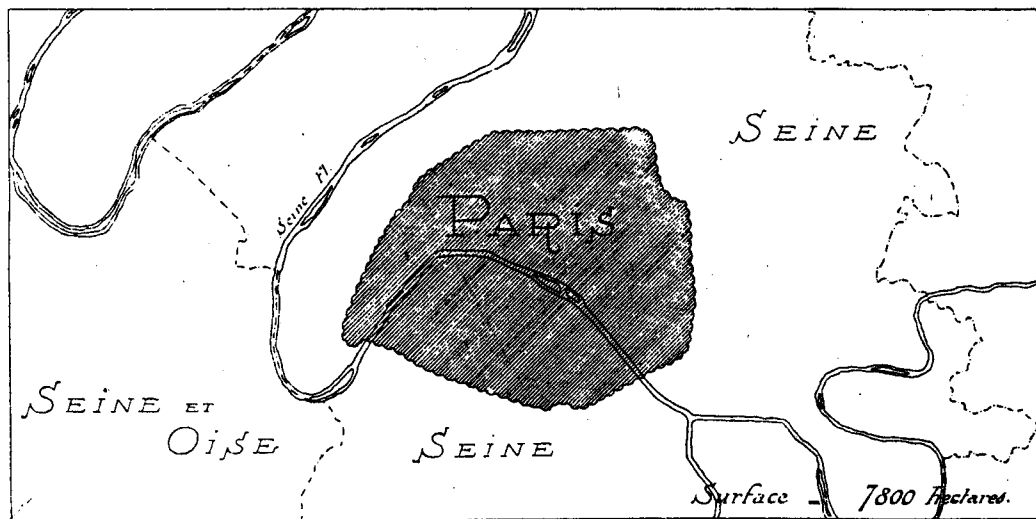
Si les concurrents désirent avoir des exemplaires supplémentaires des plans ci-dessus indiqués, ils pourront les obtenir à prix coûtant, en s'adressant à la Direction des Travaux Municipaux à Strasbourg.

Les concurrents trouveront, d'autre part, auprès de ce service municipal les renseignements d'ordre technique ou administratif dont ils pourraient avoir besoin pour leurs recherches.

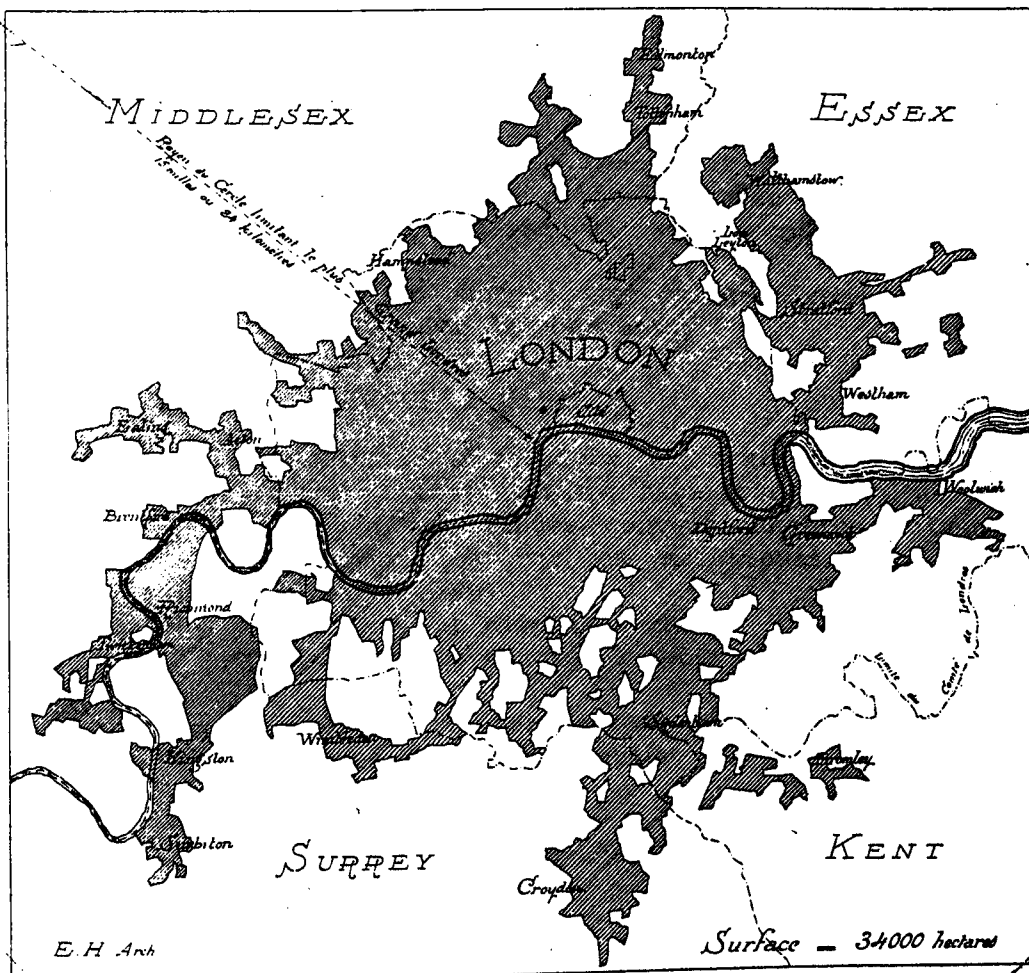
ARTICLE 8 :

Les concurrents pourront effectuer le dépôt de leurs projets à la Direction des Travaux Municipaux de Strasbourg. Ils pourront également à leurs risques et périls en faire l'envoi recommandé à l'adresse de M. le Maire de Strasbourg, Direction des Travaux Municipaux.

Le dernier délai pour le dépôt de l'envoi des projets est fixé au 1er novembre 1924 à 18 heures, délai de rigueur.



Echelle Commune



PLAN COMPARATIF DE PARIS ET LONDRES

Les projets déposés après cette date, ou dont l'envoi aura été fait postérieurement à cette date, seront exposés mais ne prendront pas part au concours.

ARTICLE 9 :

Le concours est rigoureusement anonyme. Chaque pièce du projet, mémoires ou rapports, portera la devise ou l'emblème choisis par l'auteur et l'indication de la section intéressée. La devise sera répétée sur une enveloppe cachetée qui contiendra intérieurement :

1. Les noms, prénoms, profession, date et lieu de naissance du ou des concurrents, et, dans le cas où le dépôt serait effectué au nom d'un groupement ou d'une association, le titre exact de ce groupement ou association, suivi du nom du mandataire désigné ;
2. Une pièce authentique établissant la nationalité du ou des concurrents. Lors du dépôt du projet, le concurrent remettra un état en double exemplaire reproduisant la devise ou emblème de l'enveloppe et indiquant le nombre et la nature des pièces composant le projet. Un des exemplaires servira de récépissé et sera remis au déposant.

Chaque projet comportera obligatoirement et sous peine d'exclusion du concours :

Dans la première section :

1. Un plan de Strasbourg et environs à 1/10 000e portant l'état proposé superposé à l'état actuel au moyen de teintes conventionnelles suivantes : noir pour les parties maintenues (l'eau étant teintée en bleu), rouge pour les parties à créer, jaune pour les parties à supprimer ;
2. Un plan à 1/4 000e portant seulement l'état proposé, pour la présentation duquel le concurrent aura toute liberté ;
3. Le programme visé au n° 3 de l'Art. 1.

Dans la deuxième section :

1. Un plan à 1/4 000e du terrain des fortifications, de la zone et des alentours immédiats, portant l'état proposé superposé à l'état actuel au moyen des teintes conventionnelles ci-dessus indiquées ;
2. Un plan à 1/2 000e portant seulement l'état proposé, pour la présentation duquel le concurrent aura toute liberté ;

3. Un programme contenant la justification du projet, en particulier en ce qui concerne la connexion des dispositions proposées avec le développement de la ville, et la mise en évidence de l'accord de ce projet avec la loi de déclassement.

Les concurrents présentant simultanément un projet dans les deux sections seront dispensés de la présentation des N° 1 et 3 spécifiés pour la deuxième section, sous réserve que toutes indications et études afférentes à cette section seront contenues dans les plans et programme de la première section.

Dans les projets de l'une et l'autre section, les études de détail relatives aux desiderata exposés aux articles 2 et 3 du présent programme, et notamment aux § 6, 7, 8 et 12 de l'article 3 devront être indiquées à leur place respective et à l'échelle correspondante dans les plans exigés et pourront en outre faire l'objet de notices explicatives et de mémoires avec croquis, schémas, esquisses à incorporer au programme visé aux N° 3 des deux sections, et à l'exclusion de dessins d'architecture et planches à grande échelle.

Les plans présentés devront être tendus sur châssis ou carton fort et entourés simplement de bandes de papier. Le plan à 1/2 000e exigé au N° 2 de la 2ème section pourra être présenté en plusieurs feuilles.

ARTICLE 10 :

Les projets présentés devront être inédits. En conséquence, aucune pièce imprimée ne sera prise en considération. Les mémoires dactylographiés seront seuls admis à concourir.

Le jury aura le droit d'exclure du concours tout projet dont les dispositions, en totalité ou en partie, auront, à sa connaissance, fait l'objet d'une publication antérieure.

ARTICLE 11 :

Le jury sera composé comme suit :
Le Maire de Strasbourg, président ;
Un adjoint au Maire ou un membre du Conseil municipal, vice-président ;
Le Préfet du Bas-Rhin ;
Deux conseillers municipaux ;
Un membre du Conseil Général du Bas-Rhin ;
Un membre de la Chambre de commerce ;
Un membre du Conseil d'Hygiène et de Salubrité du Bas-Rhin ;
Trois fonctionnaires de la Direction des Travaux municipaux ;
Deux fonctionnaires administratifs de la Ville de Strasbourg ;

Trois fonctionnaires des grands services de l'Etat ;
Trois personnalités choisies pour leur compétence spéciale.

Les membres du jury appartenant aux administrations de l'Etat et de la Ville, ainsi que ceux à choisir en raison de leur compétence spéciale seront désignés par le Maire de Strasbourg.

ARTICLE 12 :

Le jury déterminera au scrutin secret, à la majorité absolue et par scrutins successifs, le classement des projets dans chaque section.

L'attribution des primes aux projets classés n'est pas obligatoire.

Le jury sera libre de décider, soit qu'aucun projet ne répond suffisamment aux conditions du concours, soit qu'il y a lieu de n'attribuer à tel ou tel projet qu'une prime réduite, mais dans ce cas sa décision devra être prise à la majorité des deux tiers des membres présents et fera l'objet d'un procès-verbal qui sera tenu à la disposition des concurrents.

Dès que le jury aura statué, les enveloppes correspondantes aux projets primés seront ouvertes et les noms des lauréats proclamés.

Les concurrents qui auraient négligé d'insérer dans les enveloppes les pièces demandées concernant leur identité et leur nationalité seront mis hors du concours, et, dans ce cas, le jury pourra décider, soit de réserver la prime attribuée au projet exclu, soit d'attribuer cette prime au projet classé à la suite, les autres primes prévues étant alors attribuées d'après le nouvel ordre de classement.

ARTICLE 13 :

Les primes suivantes sont mises à la disposition du jury :

Section 1 :

Première prime	30 000 Fr.
Deuxième prime	20 000 Fr.
Troisième prime	15 000 Fr.

Section 2 :

Première prime	10 000 Fr.
Deuxième prime	6 000 Fr.
Troisième prime	4 000 Fr.

Une somme de 15 000 Francs sera en outre mise à la disposition du jury pour l'acquisition, à un prix minimum de 2 000 francs, des projets qui auront été jugés les plus intéressants en dehors des projets primés.

Tout projet primé ou acquis deviendra propriété pleine et entière de la Ville de Strasbourg, qui aura le droit d'en faire tel usage qu'il lui conviendra.

Les concurrents dont les projets auront été primés ou acquis ne pourront pas, sans l'agrément de la Ville de Strasbourg, publier ou laisser publier leurs plans, dessins et mémoires. En tous cas, si la Ville de Strasbourg a l'intention de publier un compte rendu du concours, aucune pièce - plan, dessin ou mémoire - d'un projet primé, ne pourra, avant la publication de cet ouvrage, être reproduit sous quelque forme que ce soit.

Il est bien entendu que la Ville de Strasbourg ne prend en aucune façon l'engagement de faire exécuter par l'auteur, ni d'exécuter elle-même, en totalité ou en partie, un projet primé.

Toutefois, si ultérieurement il était décidé de demander à l'auteur d'un projet de compléter et de mettre au point son étude, comme il lui serait indiqué, ce travail supplémentaire donnerait lieu à une rémunération spéciale à débattre.

ARTICLE 14 :

Les projets des concurrents seront exposés dans un lieu qui sera ultérieurement désigné. Cette exposition sera exclusivement réservée aux membres du jury, jusqu'au moment où le jury aura fait connaître sa décision.

Après la décision du jury, cette exposition sera ouverte au public, pendant quinze jours au moins.

ARTICLE 15 :

Pendant les dix jours qui suivront la clôture de l'exposition publique, les concurrents pourront retirer les projets non primés, qui leur seront rendus sur production du récépissé délivré au moment du dépôt.

Si les concurrents en font la demande, leurs projets leur seront retournés, à l'adresse qu'ils auront indiquée. Mais la Ville de Strasbourg n'assumera aucune responsabilité quant à ces envois, qui seront faits aux frais, risques et périls des concurrents.

Les projets non réclamés seront déposés en un lieu dont la désignation sera faite ultérieurement ; la Ville de Strasbourg ne prend pas l'engagement d'en assurer la conservation et décline par avance toute responsabilité pour les détériorations, avaries et dommages quelconques dont les pièces de ces projets pourraient souffrir.

ARTICLE 16 :

Tout concurrent, du fait même de sa participation au concours, prend l'engagement d'observer les conditions du présent programme et de se soumettre à la décision du jury."

En comparant le programme publié et son projet, certaines différences apparaissent entre les deux rédactions. Outre de rares détails de vocabulaire, dans l'article 1, les lois de 1875 et 1892 relatives aux restrictions à la liberté de bâtir sont introduites. Modalités importantes que Joyant (*) décrit ainsi dans son étude des plans d'extension de Strasbourg au XIXème siècle et qui illustrent avec le règlement de voirie et la loi sur la protection de l'aspect local (lois toutes deux allemandes), la spécificité juridique des formes de transformation de Strasbourg, car s'y superposent les textes français et les textes allemands.

"Le plan d'extension de Strasbourg a été rendu exécutoire et réalisé sous le régime des anciennes lois françaises (loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation, décret du 26 mars 1852 sur les rues de Paris, étendu à Strasbourg), complétées par deux lois locales du 21 mai 1879 et du 6 janvier 1892. Ces lois locales rendaient effectives les servitudes d'alignement des rues projetées, dès l'approbation du plan, disposition introduite depuis dans la législation française par la loi du 14 mars 1919. Elles autorisaient la municipalité à interdire la construction dans les rues qui n'étaient pas encore suffisamment aménagées et assainies, de façon à régler méthodiquement l'extension de la ville. Enfin, disposition très importante, elles abandonnaient le système de récupération des plus-values, institué par la vieille loi française du 16 septembre 1807, et le remplaçaient par un système de taxes représentant une contribution directe des riverains à l'exécution des travaux ; en principe, la totalité de la dépense d'ouverture d'une rue nouvelle : achat de terrains, terrassements, chaussée, trottoirs, égouts, doit être payée par les riverains au prorata de leur longueur de façade, dès qu'ils élèvent une construction".

Dans l'article 2, d'ajouter " et se prononcer, d'une façon générale, sur la question de leur adaptation [textes en vigueur en Alsace-Lorraine] à la législation en vigueur dans la métropole" ... rappelle les luttes politiques très violentes entre la municipalité et l'Etat, sous la IIIème République, à propos des défenses des libertés locales municipales.

A la fin du 1er paragraphe de l'article 2 d'insérer "... et la suppression de la zone de servitudes maintenue dans un but militaire par la loi de déclassement le long du remblai de la voie ferrée Strasbourg-Kehl ...", préfigure la loi de 1927.

(*) Joyant, Traité d'urbanisme, Eyrolles Ed., Paris 1923.

Dans l'article 3, une modification très remarquable, et dont l'importance se retrouve dans les débats du jury, est l'apport du 1er paragraphe concernant les voies de communication. Celui concernant les servitudes de l'Autorité militaire est rejeté en seconde position. A la fin de celui est annexé que les concurrents "pourront proposer des équivalents aux desiderata de l'Autorité militaire". Détail qui rappelle l'importance des négociations entre la municipalité et l'Armée dans les formes de la transformation de la ville. Il en a été ainsi lors de chaque plan d'embellissement et d'extension précédent, au XVIIIème comme au XIXème siècle.

Les paragraphes 6, 7, 8 jusqu'à 13 ont été entièrement remaniés, affinant les détails concernant les transformations à l'intérieur de la ville. Or il est étonnant de remarquer que dans les rendus du concours, aucun des candidats, d'après les documents que nous avons, c'est-à-dire incomplets, partiels et même difficilement lisibles, n'ont proposé de projet sur le noyau ancien.

LE CONCOURS

Le jury du concours pour l'établissement du plan d'aménagement et d'extension de la ville de Strasbourg, est composé par :

MM.

PEIROTÉS, Maire de Strasbourg, Député du Bas-Rhin, Président,

HAUG, Conseiller Municipal, Vice-Président,

BORROMÉE, Préfet du Bas-Rhin,

JMBS, Conseiller municipal,

OBERTHUR, Conseil municipal,

HERRENSCHMIDT, Membre du Conseil Général du Bas-Rhin,

PETER, Membre de la Chambre de Commerce de Strasbourg,

Dr. SCHMUTZ, Membre du Conseil Départemental d'Hygiène,

APPRILL, Directeur des Travaux municipaux de Strasbourg,

DOPFF, Chef du Service municipal d'Architecture,

GOEHNER, Chef du Service municipal de la Voie publique et des Egouts,

Dr. BELIN, Chef du Service municipal d'Hygiène,

BRESCH, Ingénieur en Chef, Chef de Division et son suppléant,

HUGEL, Ingénieur principal,

PROST, Architecte-Urbaniste, remplaçant M. JOYANT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère des travaux publics,

DANIS, Architecte en Chef du Gouvernement, Directeur de l'école régionale d'architecture à Strasbourg et son suppléant,

PATRIARCHE, Architecte du Gouvernement,

THIERRY, Ingénieur en Chef du Département du Bas-Rhin,

AUBURTIN, Architecte en Chef du Gouvernement, Président de la Société Française des Urbanistes,

BONNIER, Inspecteur général des Services techniques d'architecture et d'esthétique de la Préfecture de la Seine,

JAUSSELY, Professeur à l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts,

MOSSLER, Architecte, Président de l'Association des Architectes du Bas-Rhin,

BAUMEISTER, Architecte, Administrateur des Travaux de la Ville de Mulhouse,

JEANNERET, Architecte-Urbaniste à Paris,

WALTER, Architecte de la Ville de Colmar.

(Ces deux derniers membres ont été élus par les concurrents).

COMPTE-RENDU DES OPERATIONS :

I. Séance d'ouverture, le 10 février 1925 :

"La séance est ouverte à 10 heures dans la salle de la Bibliothèque du Palais du Rhin par Monsieur

PEIROTÉS, Maire de Strasbourg, président du jury.

Se sont fait excuser les membres suivants :

MM. JMBS, Dr. BELIN, AUBURTIN, BAUMEISTER, DANIS.

Allocution du président :

Messieurs,

Dans sa séance du 3 octobre 1923, le Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg décida d'ouvrir un concours international ayant pour objet l'établissement d'un plan général d'aménagement et d'extension. Le délai de clôture de ce concours vient d'expirer le premier janvier 1925.

En application des dispositions du programme approuvé par le Conseil municipal, vous avez été appelés à former un jury que j'ai l'honneur de présider et auquel va incomber la tâche d'examiner les divers projets, de les classer par ordre de mérite et d'attribuer aux plus dignes d'entre eux les primes prévues.

Laissez-moi, Messieurs, à cette première séance, vous exprimer au nom de la Ville de Strasbourg, mes souhaits les plus cordiaux de bienvenue et mes plus vifs remerciements d'avoir, en répondant à mon appel, voulu mettre votre science et votre expérience au service d'une cause qui n'est autre que celle de l'avenir de notre cité.

Mais avant d'aborder vos travaux, il ne vous sera certainement pas indifférent, Messieurs, de connaître de plus près les motifs qui ont amené l'Administration Municipale à instaurer ce concours.

Avec l'armistice, la Ville de Strasbourg est arrivée, une fois de plus dans son histoire, à un tournant de sa destinée. Le changement de régime politique l'a privée de sa qualité de capitale d'un pays, et sa grande proximité de la nouvelle frontière lui a enlevé son caractère de ville fortifiée ; elle voit, par contre, s'ouvrir de nouvelles et larges perspectives du fait de sa situation privilégiée au croisement d'importantes voies de communications européennes, de même que par son rôle de ville frontière et aussi, et surtout, par sa fonction de grand centre économique placé sur le Rhin et doté d'un hinterland qui s'étend sur une notable portion de l'Est de la France.

Point n'est besoin, dans ces conditions, de souligner la nécessité, pour la Ville, de préparer les voies à la réalisation d'une extension qui soit susceptible de marcher de pair avec les événements. Deux faits se sont accomplis depuis l'armistice, qui marquent un pas important de franchi dans ce domaine : j'ai

nommé la loi du 21 juillet 1922, déclassant l'enceinte fortifiée, et celle du 26 avril 1924 constituant le port autonome.

Pour l'agglomération strasbourgeoise, libérée de sa ceinture de remparts et des entraves des servitudes militaires, c'est là le point de départ d'un nouvel essor dans son développement, lequel devra être aiguillé dans un sens conforme aux acquisitions modernes dans le domaine social, de l'hygiène et des voies de communications. Ce n'est qu'à cette condition que l'on assurera à notre ville un avenir florissant, si intimement lié à son expansion économique.

Dans le dernier quart de siècle, et dans la mesure où les circonstances le permirent, l'administration municipale n'avait cessé de faire porter tous ses efforts vers une adaptation de son plan d'aménagement aux nécessités d'alors, nées du rapide accroissement de la population. Et de fait, deux importantes extensions furent réalisées en exécution d'un plan d'ensemble systématique ; ce sont, d'une part, l'extension commencée vers 1880 et achevée aujourd'hui pour la plus grande partie, résultant du déplacement de l'enceinte nord et est et, d'autre part, l'incorporation de Neudorf au noyau central à la suite du report vers le sud de la ligne Strasbourg-Kehl en 1900, ainsi que l'aménagement de nouveaux quartiers sur l'emplacement des remparts dérasés du front sud.

A la suite de ces travaux un assainissement de grande envergure fut entrepris dans la vieille ville ; il se traduisit par la grande percée commencée peu avant la guerre et dont la première partie - la rue du 22 novembre - est terminée. L'achèvement complet sera abordé dès qu'il aura été remédié quelque peu à la crise du logement, suite de la guerre. C'est vers la même époque, enfin, que furent créées les cités-jardins du Stockfeld et de la Meinau, le port municipal ainsi que le terrain industriel de la Plaine des Bouchers. Au titre des facteurs ayant influé favorablement sur le développement de la ville, il convient aussi de mentionner la subdivision du territoire par zones de construction et une série de lois locales actuellement encore en vigueur, telles que les lois de 1879 et 1892 concernant les restrictions à la liberté de bâtir, et celle relative à la protection de l'aspect local. Ces lois complètent avantageusement les lois françaises d'avant 1870 sur lesquelles s'appuient nos règlements de construction.

Il n'en reste pas moins que du fait du maintien jusqu'à ces derniers temps des fortifications, la ville a conservé à travers les siècles, une physionomie particulière, caractérisée par un noyau central

qu'une zone annulaire très gênante pour les communications vient isoler des faubourgs répartis autour de sa périphérie et indépendants les uns des autres, auxquels, nous l'avons vu, sont venus s'adjoindre les installations du port, la Plaine des Bouchers et deux cités-jardins. Cette situation explique aussi la façon dont sont conçus nos plans d'aménagement existants et qui marquent une tendance à concentrer les constructions érigées hors ville autour des faubourgs afin d'en favoriser le développement uniforme et d'éviter ainsi un éparpillement exagéré des surfaces bâties, éparpillement dont les inconvénients n'auraient pas manqué de se faire sentir d'une manière toute particulière à l'heure présente. Rappelons que l'application de ces plans n'était rendue possible que grâce aux moyens d'exécution que les lois locales mentionnées tout-à-l'heure conféraient à l'administration municipale.

Mais la tâche en face de laquelle se trouve dorénavant la Municipalité est de beaucoup plus vaste et plus complexe. Il s'agit, en effet, de prévoir une extension s'étendant bien au-delà des faubourgs et constituant une agglomération unique et homogène, adaptée à ses diverses fonctions, exempte des anciennes tares qui relevaient du domaine social et de l'hygiène, et enfin, offrant un champ libre au développement économique de la ville. Dans cette voie, la loi de déclassement a posé un premier jalon en prescrivant le maintien, autour du noyau central, d'une zone d'espaces libres qui aura un rôle très important de salubrité. Il importe cependant de bien se rendre compte que cette oeuvre perdrait de son efficacité si elle n'était pas réalisée en fonction du problème général de l'aménagement, si, en particulier, il n'était pas créé un contre-poids à l'attraction vers le sud que produira inmanquablement le port sur le développement des nouveaux groupements habités ; cette réaction se fera en prévoyant un réseau judicieux des voies de communications et moyennant une distribution nouvelle des surfaces habitées et des surfaces à affecter à l'industrie.

Nous arrivons ainsi à la conclusion que la bonne coordination de tant de facteurs à la fois différents et interdépendants ne peut se faire que par l'établissement d'un plan général d'aménagement et d'extension.

Il m'est particulièrement agréable de constater, Messieurs, que nous trouvons dans la législation française récente les moyens de réaliser une telle oeuvre. La loi du 19 mars 1919, en effet, qui prescrit pour toutes les grandes villes l'établissement d'un tel plan en donnant aux maires des pouvoirs nouveaux et étendus, sur leur application, cette loi dis-je, réalise dans le domaine de l'urbanisme un progrès

qui ne trouve son pareil que dans un petit nombre de pays étrangers. En Allemagne, par exemple, une pareille loi n'est actuellement encore qu'à l'état de gestation. La loi du 19 mars 1919, il ne faut pas se le dissimuler, porte les marques des conditions d'urgence tropique dans lesquelles elle a



Projet Lafforgue 1930 ; AMS

Messieurs, en instituant le présent concours nous avons, à l'instar de ce qui s'est fait à Paris et à Lille, cherché à obtenir une riche documentation d'idées en vue de l'élaboration par les services municipaux du plan définitif d'aménagement et d'extension. Sur les 22 concurrents qui s'étaient fait inscrire, 16 nous ont envoyé un projet. Il ne reste à vous inviter à procéder à leur examen et à leur classement en exprimant l'espoir que ce bref aperçu aura contribué à vous rendre plus aisée une tâche que vous accomplirez pour le plus grand bénéfice de la ville de Strasbourg.

qui ne trouve son pareil que dans un petit nombre de pays étrangers. En Allemagne, par exemple, une pareille loi n'est actuellement encore qu'à l'état de gestation. La loi du 19 mars 1919, il ne faut pas se le dissimuler, porte les marques des conditions d'urgence tragique dans lesquelles elle a été conçue ; il s'agissait en effet, d'aller au plus vite dans la réorganisation de la vie des régions dévastées, d'où un certain caractère d'imprécision et maintes lacunes qu'il sera nécessaire de corriger.

Messieurs, bien que la loi du 19 mars 1919 ne soit pas encore introduite dans nos départements recouverts, l'administration municipale a estimé qu'il était de son devoir de prendre toutes dispositions de nature à en faciliter l'application le moment venu. Elle voit dans cette introduction de nombreux avantages. Ce serait la sauvegarde des résultats acquis par notre cité jusqu'à ce jour dans le domaine de l'urbanisme. Les principes qui étayaient la loi sont aussi ceux de notre règlement de voirie et de nos lois locales avec cette différence, cependant, que les prescriptions de ces dernières comportent pour la municipalité des moyens d'exécution pratique beaucoup plus efficaces, et lui permettent de récupérer les dépenses engagées dans l'intérêt de la collectivité. C'est avec cette dernière considération, en particulier, que nous touchons du doigt le point faible de la loi française. Or, rien ne s'oppose à ce qu'au moment de l'introduction de celle-ci nos lois locales soient maintenues provisoirement et que leur application intégrale reste de rigueur. L'inconvénient serait du même coup supprimé, d'une inégalité de traitement entre ceux qui ont bâti et ceux qui bâtiront dans l'avenir.

Enfin, et ce serait là un service appréciable rendu au développement de l'urbanisme dans toute la France, un règlement ainsi conçu qui pourrait servir de base aux modifications si nécessaires à apporter à la loi de 1919.

Messieurs, en instituant le présent concours nous avons, à l'instar de ce qui s'est fait à Paris et à Lille, cherché à obtenir une riche documentation d'idées en vue de l'élaboration par les services municipaux du plan définitif d'aménagement et d'extension. Sur les 22 concurrents qui s'étaient fait inscrire, 16 nous ont envoyé un projet. Il me reste à vous inviter à procéder à leur examen et à leur classement en exprimant l'espoir que ce bref aperçu aura contribué à vous rendre plus aisée une tâche que vous accomplirez pour le plus grand bénéfice de la ville de Strasbourg.

La parole est donnée à Monsieur APPRILL, Directeur des Travaux Municipaux qui expose les propositions de l'Administration concernant la méthode de travail à adopter.

Propositions concernant la méthode de travail à adopter pour les opérations du jury :

A. Admission des projets au concours :

Avant d'étudier les projets, il importe de procéder :

- a) à l'élimination des projets n'ayant pas rempli intégralement les conditions imposées par le programme du concours.
- b) à la qualification des projets par sections, selon l'art. 8 du programme. Les indications nécessaires se trouvent en première page du recueil des analyses sommaires établies pour chaque projet par l'Administration Municipale.

B. Etude des projets :

Vu l'importance du concours il est proposé de former trois commissions auxquelles il incombera d'étudier chaque projet par rapport aux principales questions d'urbanisme, tout en tenant compte des prescriptions du programme, et de les juger par l'attribution de points allant de 0 à 20.

Attribution des commissions :

. 1ère COMMISSION.

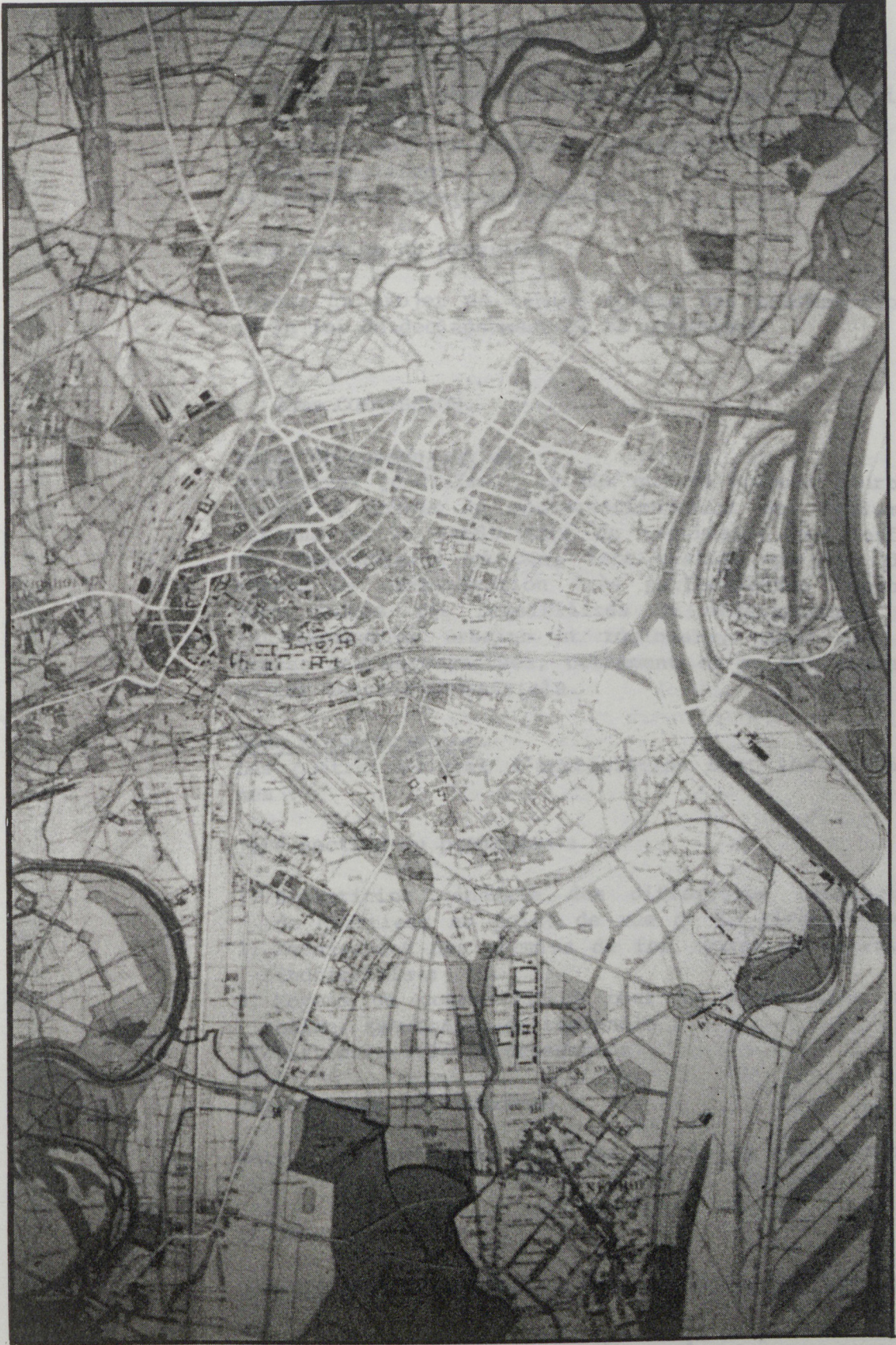
Question d'hygiène et questions sociales.

Directives générales : L'urbanisme cherche à éviter les inconvénients qui résultent d'un accroissement non ordonné des grandes villes ; sa doctrine est la suivante :

- séparation des quartiers d'industrie et d'habitation ;
- assainissement des quartiers surpeuplés ;
- densité moyenne de construction allant diminuant du centre à la périphérie ;
- aménagement rationnel des quartiers d'habitations ;
- aération des agglomérations par un système complet d'espaces libres spécialisés en parcs, places de jeux et de sport, jardins populaires, etc.

Mode d'appréciation.

Il est proposé d'attribuer des points pour quatre matières différentes :



Plan Lafforgue ; 1932 CUS

son compte du développement économique de
par exemple, en prévoyant des modi-
fications des possibilités d'extension et même la
création de centres industriels nouveaux.

1ère section du programme :

- 1) Répartition générale des différentes catégories de quartiers ;
- 2) Aménagement des quartiers d'habitations ;
- 3) Espaces libres ;
- 4) Particularités intéressantes ;

2ème section du programme :

Valeur du projet en tenant compte des prescriptions de la loi de déclassement et du programme.

. 2ème COMMISSION.

Voies de communication.

Directives générales : Le but que se propose l'urbanisme, à savoir le décongestionnement des agglomérations et la subdivision du territoire par surfaces spécialisées ne peut être réalisé que par des moyens de communication très perfectionnés comportant toutes les possibilités de développement de la circulation urbaine et régionale, ainsi que du trafic des marchandises, notamment en ce qui concerne les centres industriels.

Mode d'appréciation.

Les quatre matières d'appréciation sont les suivantes :

1ère section du programme :

- 1) Répartition générale des différentes catégories de quartiers au point de vue de la circulation ;
- 2) Aménagement des chemins de fer, gares et terrains industriels ;
- 3) Moyens de communication pour la circulation urbaine, suburbaine et régionale ;
- 4) Particularités intéressantes.

2ème section du programme :

Valeur du projet du point de vue de la circulation.

. 3ème COMMISSION.

Questions économiques et possibilités de réalisation.

Directives générales : Il importe qu'un plan d'extension tienne compte du développement économique de l'agglomération, par exemple, en prévoyant des modifications aux possibilités d'extension et même la création de centres industriels nouveaux.

En ce qui concerne les possibilités de réalisation, il faut se rappeler que le concours est un concours d'idées et qu'on ne s'attend pas à trouver un projet complet susceptible d'exécution intégrale. Cependant, il est juste de tenir compte des efforts faits par les concurrents pour trouver des solutions dont la réalisation ne soit pas exclue a priori.

Mode d'appréciation.

Les matières d'appréciation seront les suivantes :

Section 1 du programme :

- 1) Questions économiques ;
- 2) Possibilités de réalisation.

La section 2 du programme n'entre pas en considération.

C. Classement des projets et attribution des primes :

Les commissions communiqueront le résultat de leur appréciation en assemblée plénière. Pour chaque projet les points obtenus suivant le mode indiqué seront totalisés de façon à obtenir un classement provisoire des projets ; ce classement pourra servir de base pour le vote général. Dans le cas où une commission déciderait de ne pas attribuer de points suivant les différentes matières énumérées ci-dessus, elle devrait se borner à une seule attribution de points pour l'ensemble de chaque projet ; mais alors, afin de rétablir la proportion admise ci-dessus entre les deux premières commissions et la troisième, le nombre des points serait multiplié par quatre pour la première ou la deuxième section et par deux pour la troisième section.

Le jury pourra alors limiter le nombre des projets admis à l'attribution de primes et procédera ensuite aux votes successifs. Enfin, il désignera, s'il y a lieu, des projets à acheter, le tout conformément à l'article 9 du programme.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité. Il en est de même de la proposition relative à la composition des commissions.

1ère Commission : Questions d'hygiène et questions sociales : MM. AUBURTIN, JAUSSELY, OBERTHUR, SCHMUTZ, DANIS, Resp. M. PATRIARCHE (suppléant et éventuellement remplaçant), BELIN, BAUMEISTER, WALTER, DOPFF.

2ème Commission : Voies de communication : MM. HERRENSCHMIDT, PETER, PROST, JEANNERET (Le Corbusier), THIERRY, GOEHNER, BRESCH, Resp. M. HUGEL (suppléant).

3ème Commission : Questions économiques et possibilités de réalisation : MM. le Maire, le Préfet, HAUG, BONNIER, JMBS, MOSSLER, APPRILL.

Il est ensuite procédé à l'admission et à la qualification des projets, conformément à l'état ci-après.

Nombre des projets présentés : seize.

Projets présentés dans les deux sections prévues au programme :

- 1) Argentorato
- 2) Semper melior
- 3) Strasbourg-Marseille
- 4) Strasbourg, Métropole de l'Est
- 5) Urbanisme moderne

Projets présentés dans la première section seulement :

- 1) Ad majorem urbem
- 2) Croquis, projet incomplet, exclu du concours
- 3) De choses à venir
- 4) Fiat
- 5) Legs
- 6) Meiselocker
- 7) Montjoye-Argentoratum
- 8) Nihil sine labore
- 9) CTJ

Projets présentés dans la deuxième section seulement :

- 1) Plein air
- 2) Steckelburjer

La séance est levée à 11 heures.

II. Travail des Commissions :

Commencée dès la levée de la séance d'ouverture, l'étude des projets au sein des commissions se poursuit dans l'après-midi ainsi que dans les journées du 11 et 12 février.

III. Séance plénière du 13 février :

La séance est ouverte à 11 H 10 sous la présidence de M. HAUG, vice-président.

Absents et excusés : M. le Maire, M. le Préfet, MM. JMBS, BRESCH et AUBURTIN. M. DANIS est remplacé définitivement par M. PATRIARCHE.

La parole est donnée successivement aux présidents des trois commissions :

1ère COMMISSION : Rapport présenté par M. Léon JAUSSELY, président de la 1ère Commission du classement des projets.

La 1ère Commission qui a été désignée par le jury du concours du plan d'aménagement et d'extension de Strasbourg a été chargée de l'examen des questions de l'hygiène et des questions sociales.

- Il lui a été proposé d'attribuer des notes selon la méthode adoptée par le jury en considération des 4 points suivants :

- 1) Répartition générale des différentes catégories de quartier.
- 2) Aménagement des quartiers d'habitation.
- 3) Espaces libres.
- 4) Particularités intéressantes.

La 1ère Commission s'est réunie dès le mardi matin et ses membres ont procédé de suite aux travaux d'examen des projets. Le premier examen a consisté en une appréciation très générale. Mais dès le mardi après-midi elle a commencé l'examen détaillé de chaque projet présenté par rapport aux différents points du programme indiqué. Ce n'est qu'après plusieurs études successives de chacun de chaque point que la 1ère Commission croyait juger alors en pleine connaissance de cause et qu'elle attribua les différentes notes qu'elle a l'honneur de faire connaître à l'ensemble du jury, notes qui pourront servir à déterminer le classement général.

La Commission des questions d'hygiène et des questions sociales a basé son examen sur les idées générales suivantes :

Dans la répartition générale des quartiers l'un des points capitaux est celui des quartiers industriels.

On n'admet plus aujourd'hui que les industries soient laissées libres de s'établir comme elles veulent au petit bonheur des convenances de chacun, alors qu'elles sont les grands facteurs de la prospérité des villes.

La nécessité de grouper les industries pour former des zones ou quartiers industriels spécialisés parfaitement reliés aux voies navigables et aux lignes ferrées, de manière que chaque usine puisse recevoir les matières à ouvrir et expédier ensuite les matériaux ouvrés par sa ligne de raccordement, est considérée aujourd'hui comme indispensable tant au point de vue de l'hygiène générale des agglomérations que de la meilleure et plus rapide prospérité. C'est une question d'hygiène et d'économie générale au premier chef.

La position des groupements industriels est donc commandée au point de vue économique par les canaux, les ports, les voies ferrées, en général, les gares de marchandises ou industrielles qui les desserviront.

Au point de vue de l'hygiène elle est commandée par la direction des vents dominants qui dans Strasbourg suivent la direction de la vallée du Rhin et sont approximativement nord-sud ou sud-nord ou, plus exactement, nord-nord-est, sud-sud-ouest. Les groupements industriels doivent être situés de manière que les fumées, les odeurs, les vapeurs nocives ou autres ne puissent être abattues sur la ville de Strasbourg d'abord et sur les divers quartiers d'habitation des faubourgs déjà existants ou à créer?

Toute zone industrielle accompagnant le grand port futur et les anciens ports à l'Est de Strasbourg sera évidemment bien placée tant au point de vue économique qu'hygiénique.

La zone industrielle de la Plaine des Bouchers commencée par la ville reste à ce point de vue critiquable, malgré le canal d'ailleurs sans port qui l'accôtoit. Tout au moins pour l'avenir, des industries nettement insalubres devraient être écartées et on devrait établir une zone vers l'Est pour ces dernières industries.

Dans ce même sens la zone actuelle au sud de l'Hôpital de l'autre côté du canal de communication de l'Ill au Rhin nous paraît devoir être désaffectée dans toute sa longueur. Le canal du Rhône-au-Rhin est d'ailleurs destiné à disparaître quand sera mis en service le nouveau canal d'Alsace, latéral au Rhin, qui aboutit au sud du nouveau port.

Les quartiers industriels doivent en outre être séparés nettement des quartiers d'habitation. On admet généralement une zone plantée d'isolement de 100 à 150 mètres de largeur qui les sépare des habitations.

Dans la répartition générale des diverses catégories de quartiers il nous a paru indispensable d'examiner quel développement ou transformation pouvait être donné à la vieille cité et aux différents nouveaux quartiers qui pouvaient avoir été conçus sur l'emplacement des casernes de l'Esplanade, à la répartition des quartiers nouveaux des divers faubourgs ouvriers et de cités-jardins, et leur position par rapport à Strasbourg, à l'urbanisation générale du plan et enfin pour les quartiers ouvriers par rapport aux quartiers industriels et aux différents ports.

En ce qui concerne l'aménagement des quartiers d'habitation, le dessin général de chacun de ces quartiers est de première importance, comme la répartition des petits parcs intérieurs, places plantées et squares, des édifices de service de quartier tels qu'églises, temples, écoles, marchés, bains-douches, bureaux de poste, et terrains de jeux pour les petits et les grands, etc. Mode de construire suivant le système continu ou discontinu de maisons familiales seules ou de maisons à loyer, ou sous la forme de cités-jardins ou de cités ouvrières.

Le mode de construire continu et par hautes maisons à loyer nous a paru à réserver le plus possible dans les nouveaux quartiers de l'ancienne ville. Il ne doit en être fait qu'un usage modéré et judicieux dans le centre des nouveaux quartiers en formation ou à former et, le plus possible, les constructions des faubourgs devraient être faites suivant le mode ouvert tempéré peut-être par endroit par le mode semi-ouvert afin de propager les maisons familiales accompagnées d'un jardin assez grand.

Nous avons pensé aussi que dans le dessin des quartiers une certaine fantaisie et une certaine recherche de pittoresque, de points de vue divers étaient intéressantes particulièrement pour les quartiers du système ouvert des maisons familiales bourgeoises ou ouvrières dans lesquels une judicieuse répartition de place plantées nouvelles pourrait plus aisément se faire.

Nous avons examiné la question des espaces libres de quartiers en étudiant l'aménagement desdits par les concurrents. Quant à la question des grands espaces libres de l'ensemble du plan d'aménagement et d'extension, nous avons été d'avis qu'il convient d'en faire une sorte de composition générale liée à l'armature générale du grand plan d'extension.

Ce principe aujourd'hui défini par le nom de "Système de Parc" dans lequel chaque espace vert important est lié aux autres espaces par une ou plusieurs très larges promenades plantées ou l'aménagement de bords de rivières et même de canaux, prend un très grand intérêt d'art urbain et d'hygiène. Il nous a paru capital qu'il soit ainsi réalisé dans le plan de Strasbourg, ce que d'ailleurs ont fait ou cherché à faire d'assez nombreux concurrents.

Nous avons considéré comme particulièrement intéressante la question de la gare de Strasbourg, conservation sur place ou déplacement et, plus spécialement, la création de gares desservant les quartiers du sud qui se formeront et prendront une très grande importance avec la création du grand port de Strasbourg.

En ce qui concerne l'urbanisation spéciale de la partie sud-est de la vieille ville aujourd'hui occupée par un groupe important d'édifices militaires, de casernes et par la grande esplanade, nous aurions désiré voir ici une urbanisation particulière ainsi qu'un agrandissement important de l'université sur le même mode de pavillons et d'instituts séparés, et placés dans des jardins, car l'université de Strasbourg est certainement appelée à prendre un grand développement et à voir le nombre de ses étudiants doubler rapidement. Il nous a paru étrange que bien peu de concurrents aient pensé à cette chose.

Les services publics généraux ont retenu notre attention, tels que les abattoirs et marchés aux bestiaux reliés aux voies ferrées, prison civile ainsi que les halles centrales, les usines d'incinération des ordures ménagères que nous estimons, à cause des odeurs qu'elles donnent, devoir être éloignées de 700 mètres à un kilomètre de toute agglomération, le projet d'hôpitaux généraux, complément de l'actuel hôpital, les hospices, asiles de vieillards, orphelins, les terrains d'exposition et de sports, stades et parc des sports, les terrains militaires, casernes, polygones et champs de manoeuvres dont l'emplacement actuel trop près de l'agglomération paraît devoir être dévolu à d'autres fins. Les aéroports indispensables que nous voyons comme les casernes à l'extérieur de l'agglomération future, peut-être un nouveau grand théâtre municipal et des théâtres de quartiers, l'usine ou les usines élévatoires des eaux, celles d'électricité et de gaz, les groupements de jardins ouvriers, le réseau des lignes métropolitaines auxquelles nous nous étonnons que 2 concurrents seulement aient pensé, la répartition de nouveaux cimetières qui sera indispensable pour une agglomération aussi importante que le Strasbourg futur, le déclassement et l'aménagement de la zone militaire des fortifications, en temps qu'ils ne rentrent pas dans la 2ème partie du concours.

C'est en nous basant sur les idées indiquées que nous avons examiné les divers projets et que nous avons procédé à leur étude critique et, par la suite, à leur classement, qui selon notre appréciation et l'attribution de notes sur chaque point envisagé a donné, en ce qui concerne la 1ère Commission, le résultat suivant que nous avons l'honneur de faire connaître à la commission plénière en lui proposant sa ratification.

1ère Section :

- 1° 17,25 sur 20 points : Montjoie-Argentoratum
- 2° 16,75 sur 20 points : Meislocker
- 3° 15,75 sur 20 points : Strasbourg, Métropole de l'Est
- 4° 12,75 sur 20 points : Urbanisme moderne
- 5° 12,25 sur 20 points : Strasbourg-Marseille

- 6° 9,50 sur 20 points : Fiat
- 6° 9,50 sur 20 points : Ad majorem urbanae
- 7° 7,25 sur 20 points : Legs
- 8° 6 sur 20 points : De choses à venir
- 9° 3 sur 20 points : C.T.J.
- 10° 2,25 sur 20 points : Argentorato
- 11° 1,75 sur 20 points : Nihil sine labore
- 12° 0 sur 20 points : Semper melior
- 12° 0 sur 20 points : Croquis

2ème section :

Pas de premier prix.

Classement :

- 1° Strasbourg, Métropole de l'Est
- 2° Plein Air
- 3° Strasbourg-Marseille
- 4° Argentorato
- 4° Urbanisme moderne

2ème COMMISSION : rapport présenté par M. HUGEL.

1ère Section :

La 2ème Commission a examiné les projets présentés d'après les directives générales adoptées à la dernière séance plénière.

Toutefois, en ce qui concerne la première section du programme, elle s'est trouvée embarrassée pour juger de la répartition générale des différentes catégories de quartier au point de vue de la circulation. Cette question lui a semblé faire double emploi avec la question 3, examen des moyens de communication de la circulation urbaine, suburbaine et régionale ; d'autre part, la répartition des quartiers sera examinée par la 1ère Commission.

La Commission, s'en tenant au programme qui lui a été tracé, recommande à l'attention du jury les 5 projets suivants :

1) "URBANISME MODERNE" :

Le tracé des voies ferrées reproduit la disposition étudiée par le réseau d'Alsace-Lorraine pour la liaison au réseau ferré de la région de Kehl et du nouveau Port. Ces dispositions sont complétées par une voie d'embranchement desservant la zone sud. Les routes sont clairement tracées ; la commission a remarqué comme particulièrement intéressante la liaison du port avec la gare centrale par le sud du canal de jonction, comprenant en particulier l'établissement d'un pont sur l'ill supérieure en amont du canal de jonction. Cette liaison directe dégagera la circulation dans le noyau central. La

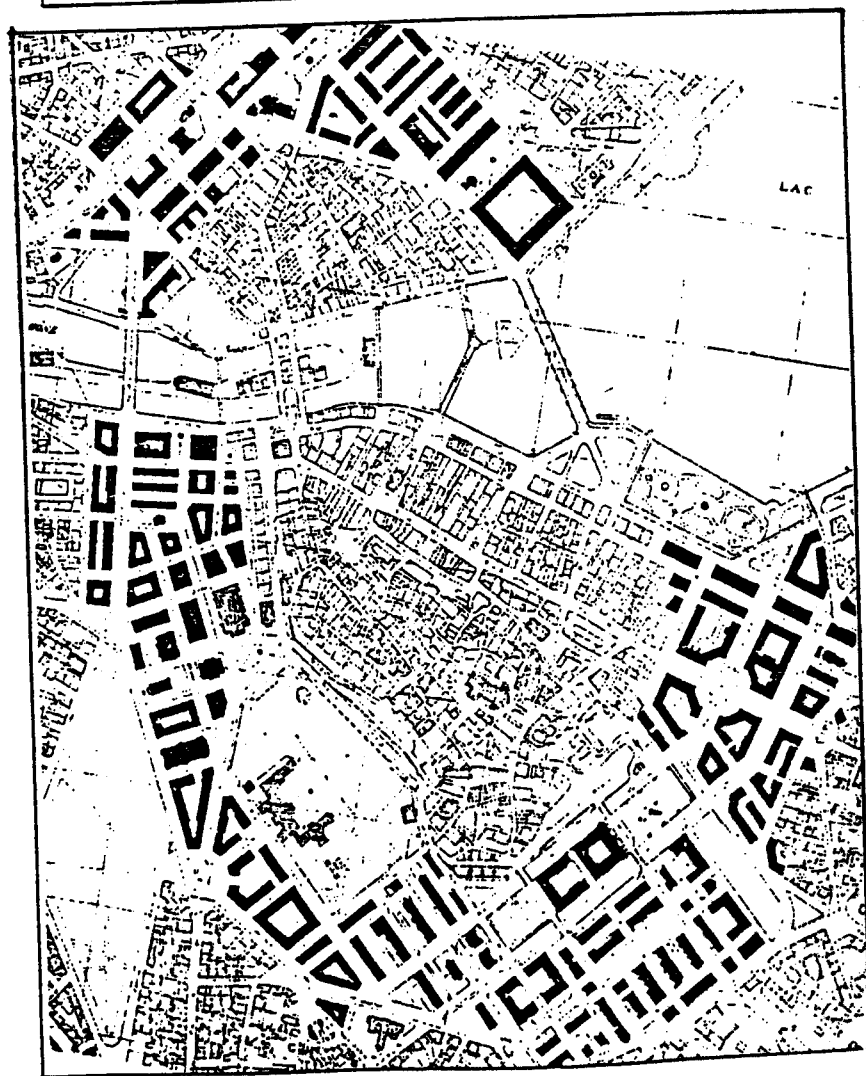
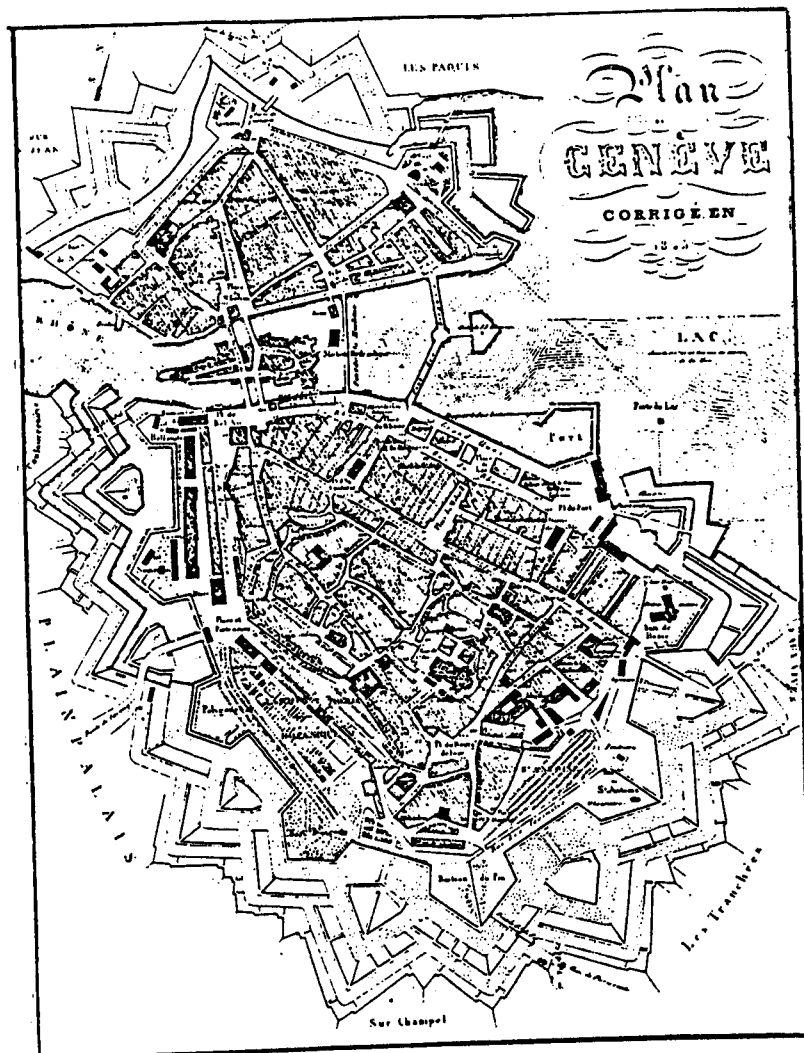
déviations de la route nationale allant à Colmar et Mulhouse, à l'Est d'Illkirch-Graffenstaden répond également à des besoins prochains et permettra d'éviter la traversée sur 3 km de longueur de l'agglomération d'Illkirch-Graffenstaden. D'autres liaisons ont été remarquées, celle vers le Nord, région de Brumath, et quantités d'amélioration à l'intérieur et sur le pourtour de la ville actuelle.

La Commission ne se dissimule pas, toutefois, que ce projet qui a eu sa préférence, étant donné le programme spécial de la 2ème Commission, peut paraître un projet de routes distribuées trop uniformément. On peut regretter parfois l'absence de points de repère dictant clairement la circulation urbaine.

2) "MEISELOCKER" :

Le projet prévoit la suppression de la ligne actuelle Strasbourg-Kehl, qui serait remplacée par un embranchement sur Kehl, greffé sur une ligne de ceinture, contournant entièrement Strasbourg sur une assez longue distance. Cette disposition ne paraît pas recommandable. Il est nécessaire de maintenir toujours une grande importance à la voie ferrée de Strasbourg vers l'Est et par suite de donner à cette voie un tracé facile pour la grande circulation. Ce projet permet d'ailleurs de ne pas faire cette modification. Il suffirait de laisser la voie ferrée actuelle au lieu de la remplacer par la route prévue par l'auteur. La voie ferrée ne serait pas gênante grâce à la zone de verdure prévue au plan d'aménagement ; elle traverserait les grandes artères par des viaducs, dont la construction ne soulèverait pas de difficultés particulières. En ce qui concerne la voirie, le projet contient des dispositions nouvelles, dignes d'être retenues. La place de la Bourse devient un point central de circulation ce qui a pour premier avantage de décongestionner le noyau central. Une grande artère nouvelle relie en ligne droite la place de la Bourse et le rond-point de l'entrée du port. Par contre, la route tracée contre l'Hôpital au nord du Canal de jonction gagnerait sans doute à être rapportée au sud du canal, ce qui serait possible en ne développant pas l'hôpital en cet endroit, mais en y continuant la construction des immeubles prévus entre la Bourse et le port et servant au Commerce. La route qui traverserait des immeubles assurerait ainsi la liaison avec la gare.

Le projet, de lecture facile, a paru cependant d'une conception hardie, surtout par comparaison avec le projet précédent "Urbanisme Moderne" et il a semblé à la Commission que les deux projets pourraient utilement se compléter l'un l'autre.



Genève en 1845 et la réalisation de la ceinture fazyste
 Extrait de Levy, Contribution au projet urbain⁴

3) "STRASBOURG - METROPOLE DE L'EST" :

Les liaisons par voies ferrées sont conformes au projet envisagé par le réseau d'Alsace-Lorraine. L'utilité de la gare envisagée à Neudorf paraît douteuse. L'examen des routes fait ressortir une particularité très intéressante. L'auteur établit une large voie entièrement nouvelle, radiale, aboutissant à la gare et partant dans la direction sud-ouest pour atteindre ultérieurement Erstein, Sélestat, Colmar.

Cette nouvelle route résoudrait heureusement le problème de l'établissement d'une route moderne allant vers le sud et remplaçant celle qui passe aujourd'hui par le centre de Strasbourg, le port d'Austerlitz et l'agglomération d'Illkirch-Graffenstaden, empruntée sur 3 km de longueur.

4) "MONTJOIE - ARGENTORATUM" :

Le déplacement parallèle de la gare à une petite distance ne paraît pas devoir être recommandé. L'auteur a d'ailleurs produit une variante développant la gare actuelle en profitant des terrains de la fortification. Le déplacement de la ligne de Strasbourg-Kehl également à une assez faible distance vers le sud, ne paraît pas non plus recommandable, parce qu'elle constituera un nouvel obstacle à un développement, qui pourrait être assez prochain, de l'agglomération strasbourgeoise vers Ostwald et Illkirch.

Une gare de marchandises a été ajoutée sur le plan au sud de la Metzgerau, on n'en voit pas trop la nécessité et on n'aperçoit pas comment elle pourra se raccorder par dessus le canal à la voie principale.

Les routes, à côté de certaines déficiences, telles que : absence d'une déviation de la route nationale de Colmar à l'extérieur d'Illkirch-Graffenstaden, impossibilité de réalisation de la liaison nord-sud des ports, prévue entre le canal de jonction et le Petit Rhin montrent généralement un tracé souple et à profil varié, permettant une circulation facile. Les voies de la Robertsau en particulier sont bien aménagées.

5) "FIAT" :

Le tracé actuel des voies ferrées est maintenu. L'auteur ne semble pas avoir eu connaissance des derniers projets du réseau consistant à l'aboutissement direct des voies du port vers les grandes lignes de Graffenstaden et de Hausbergen. Le projet présenté est en général très consciencieusement étudié. Le rapport, en particulier, est très largement traité. A défaut de conception hardie, il semble que ce projet pourrait cependant apporter à l'Administration

municipales une aide précieuse pour l'élaboration du plan définitif. La Commission n'a pas d'explications particulières à donner sur les autres projets, qui sont suffisamment caractérisés par les notes attribuées. En résumé, le classement des projets par la 2^{ème} Commission et à son point de vue parti-



Projet d' extension ,sd AMS

économiques et les possibilités de réalisation étant écartés. Il a été appliqué une cotation séparée de chaque projet suivant ces deux points de vue.

DIRECTIVES ADOPTÉES :

I. Questions économiques :

a) Centre unique de l'agglomération future :

Etant donné que la situation du nouveau port donne de fortes présomptions pour une tendance de développement excentrique vers le sud, la question peut se poser de savoir s'il est préférable de favoriser la formation d'un ou de plusieurs nouveaux centres d'agglomérations, ou, au contraire, de maintenir le noyau central comme centre unique. La Commission

municipale une aide précieuse pour l'élaboration du plan définitif. La Commission n'a pas d'explications particulières à donner sur les autres projets, qui sont suffisamment caractérisés par les notes attribuées. En résumé, le classement des projets par la 2ème Commission et à son point de vue particulier se présente de la façon suivante :

N° 1	Urbanisme moderne	17 (sur 20)
2	Meiselocker	15
3	Métropole de l'Est	14
4	Montjoie-Argentoratum	12 1/2
5	Fiat	11 1/2
6	Legs	10
7	Ad majorem urbem	9 1/2
8	Choses à venir	9
9	Strasbourg-Marseille	9
10	Nihil sine labore	8 1/2
11	C.T.J.	7 1/2
12	Argentorato	5

La Commission n'a pas attribué de note au projet "Semper Mélior" pas plus qu'au projet "Croquis" qui est incomplet, qui n'ont pas paru tenir compte du programme imposé aux concurrents.

2ème Section :

La Commission, pour des raisons déjà indiquées plus haut à propos de l'examen dans la 1ère Section du premier point de vue indiqué - répartition générale des quartiers au point de vue de la circulation - n'a pas jugé avoir à estimé la valeur des projets de la deuxième section au point de vue de la circulation seulement.

3ème COMMISSION : rapport présenté par M. HAUG.

Les deux points de vue suivant lesquels la Commission a eu à examiner les projets, à savoir les questions économiques et les possibilités de réalisation étant fort différents, il a été appliqué une cotation séparée de chaque projet suivant ces deux points de vue.

DIRECTIVES ADOPTEES :

1. Questions économiques :

a) Centre unique de l'agglomération future :

Etant donné que la situation du nouveau port donne de fortes présomptions pour une tendance de développement excentrique vers le sud, la question peut se poser de savoir s'il est préférable de favoriser la formation d'un ou de plusieurs nouveaux centres d'agglomérations, ou, au contraire, de maintenir le noyau central comme centre unique. La Commission

incline pour la deuxième solution, dont les avantages à beaucoup de points de vue l'emportent sur ceux de la première et dont la réalisation au surplus, est possible. Le noyau central actuel - gare, place Kléber, Bourse - est, en effet, parfaitement susceptible de se développer dans sa fonction de "City" du fait des améliorations dont il a été et sera l'objet (grande percée, nouvelle Bourse, report vers la périphérie des quartiers habités). Cependant, la Commission n'est pas opposée à la formation, en divers endroits et notamment à proximité du port, de groupements formés de bureaux commerciaux et industriels, sièges de firmes, etc ... à titre de centres secondaires.

b) Terrains industriels et envergure des projets :

Un développement de quelque importance de la Ville est conditionné à celui de l'industrie ; ce dernier résulte uniquement, pour Strasbourg, du fait de sa qualité de noeud de communications et de l'abondance de la main d'oeuvre existant dans sa région. En vue d'un rendement économique maximum, il convient de viser à constituer de forts groupements industriels et à supprimer progressivement les terrains éparpillés.

Ce principe a une importance particulière dans la question des transports, tant pour le transit des marchandises que pour le transport des ouvriers de tous les points de la région aux centres de travail. La Commission donne en outre la préférence aux solutions tendant à créer un contre-poids au développement vers le sud, par la création de centres industriels opposés au port par rapport au noyau central. En outre, elle préconise, pour les divers terrains industriels, une forme allongée radialement du centre vers l'extérieur, qui en favorise la desserte ainsi que le développement parallèle et contigu de quartiers ouvriers d'habitation. Elle approuve donc particulièrement le choix d'un emplacement au nord et à l'ouest de l'agglomération sous la réserve qu'un couloir suffisant d'espaces libres orienté radialement aussi sera conservé dans chacune des régions.

La Commission approuve la suppression proposée par divers projets des terrains d'industrie du Heyritz et du port d'Austerlitz, ainsi que celle de la gare des marchandises de Neudorf.

En ce qui concerne l'envergure donnée aux divers projets, la commission estime qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter aux limites tracées par le programme et envisage favorablement les études qui ont dépassé ce cadre.

c) Terrains militaires :

Les principales installations militaires, le polygone et l'Esplanade, sont situées très désavantageusement pour le développement du port, lequel exige un raccordement parfait à la ville. La Commission estime que ces terrains devraient être complètement urbanisés (quartiers pour ouvriers, employés, sièges de firmes, etc..) et que les installations militaires devraient être reportées à la périphérie de l'agglomération future, par exemple près de Cronembourg où elles pourraient former un groupement unique.

d) Port d'aviation :

L'emplacement pour un port d'aviation est indiqué à la périphérie de la future agglomération.

e) Diverses questions de circulation :

La Commission a attaché une grande importance à la création d'une communication directe nord-sud contournant la ville et reliant par exemple Bischwiller à Graffenstaden, de même, à un système parfait de liaisons des diverses parties du port à la gare centrale.

Elle envisage favorablement les diverses propositions relatives au transfert partiel ou total de l'actuelle ligne de Kehl, la question devant être tôt ou tard abordée en raison des exigences de la navigation sur le Rhin. Cependant, elle ne considère pas comme un obstacle absolu au développement de la Ville le maintien de la ligne actuelle, dont le remblai, surélevé, permettrait d'aménager des passages suffisants au gré des besoins.

2. Possibilités de réalisation :

Afin de ne pas fausser le sens du concours dont le but est de fournir des idées, la Commission a classé les projets suivants quatre catégories marquées par les points 12, 8, 4 et 0 suivant le degré de possibilité de réaliser les détails des projets. De cette façon il a été tenu compte de ce point de vue, sans en exagérer l'importance.

Les points attribués aux divers projets sont les suivants :

	Questions économiques	Réalisation	Total
Meiselocker	19	12	31
Strasbourg-Métropole de l'Est	18	12	30
Montjoie-Argentoratum	15	12	27
Fiat	10	12	22
Urbanisme moderne	10	12	22
Argentorato	5	12	17
Ad majorem urbem	12	4	16
C.T. J.	4	12	16
Legs	7	8	15
Strasbourg-Marseille	8	4	12
Nihil sine labore	5	4	9
De choses à venir	8	0	8
Semper Mélior	2	0	2

Les 2 premières Commissions n'ayant présenté qu'une cotation unique sur 20, les totaux ci-dessus devront être divisés par 4 afin de rétablir la proportion adoptée à la première séance.

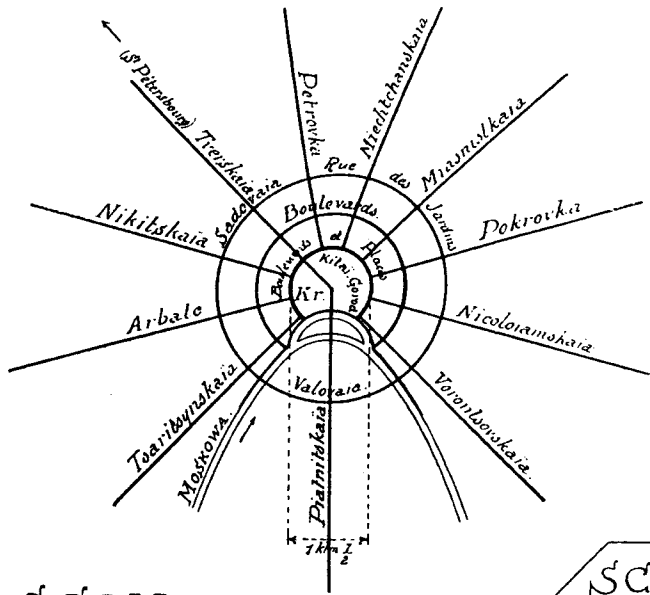
On procède ensuite à la totalisation des points des trois missions, ceux de la troisième étant divisés par 4, et l'on obtient le classement provisoire suivant :

Première section du programme :

1) Meiselocker	39,50
2) Strasbourg, Métropole de l'Est	37,50
3) Montjoie-Argentoratum	36,50
4) Urbanisme moderne	35,25
5) Fiat	26,50
6) Strasbourg-Marseille	24,24
7) Ad majorem Urbem	23
8) Legs	21
9) De choses à venir	17
10) C.T.J.	14,50
11) Nihil sine labore	12,50
12) Argentorato	11,50
13) Semper melior	0,50

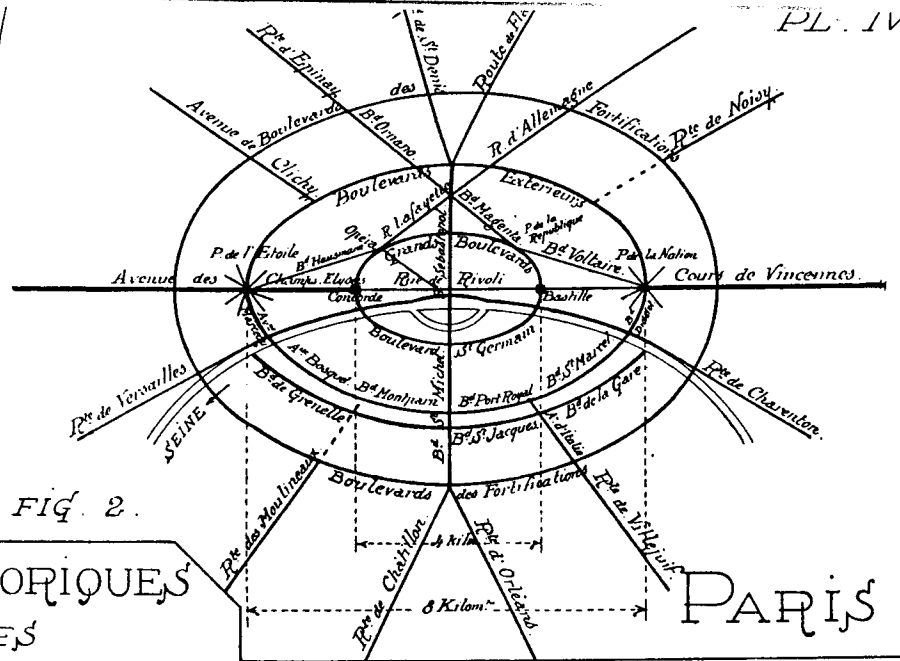
Deuxième section du programme : (classement de la 1ère commission :

- 1) Strasbourg, Métropole de l'Est
- 2) Plein air
- 3) Strasbourg-Marseille
- 4) Urbanisme moderne
- 5) Argentorato
- 6) Semper melior
- 7) Steckelberjer



MOÛCOU -

FIG. 1.

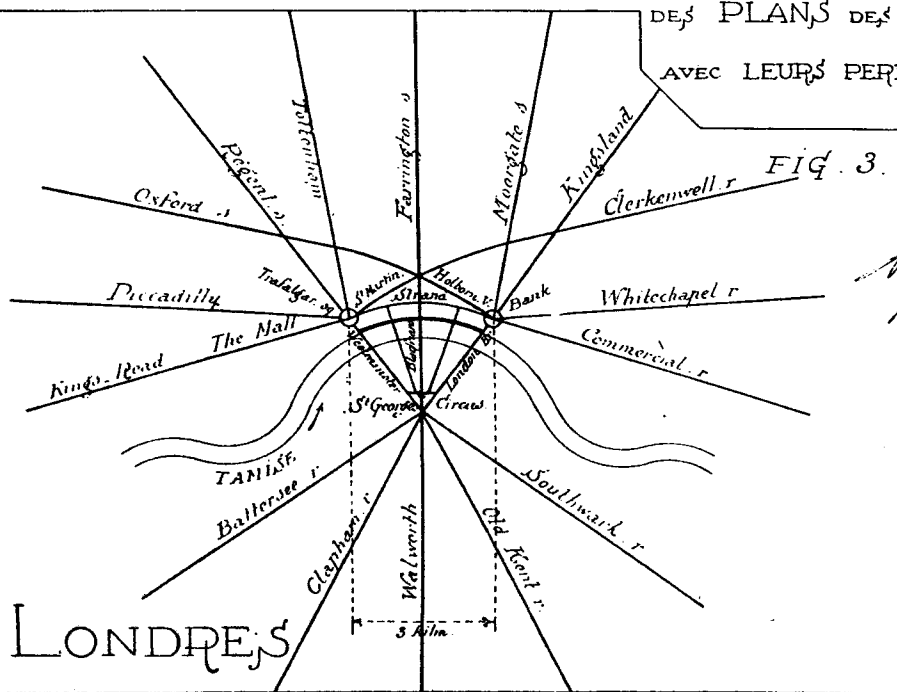


PARIS

FIG. 2.

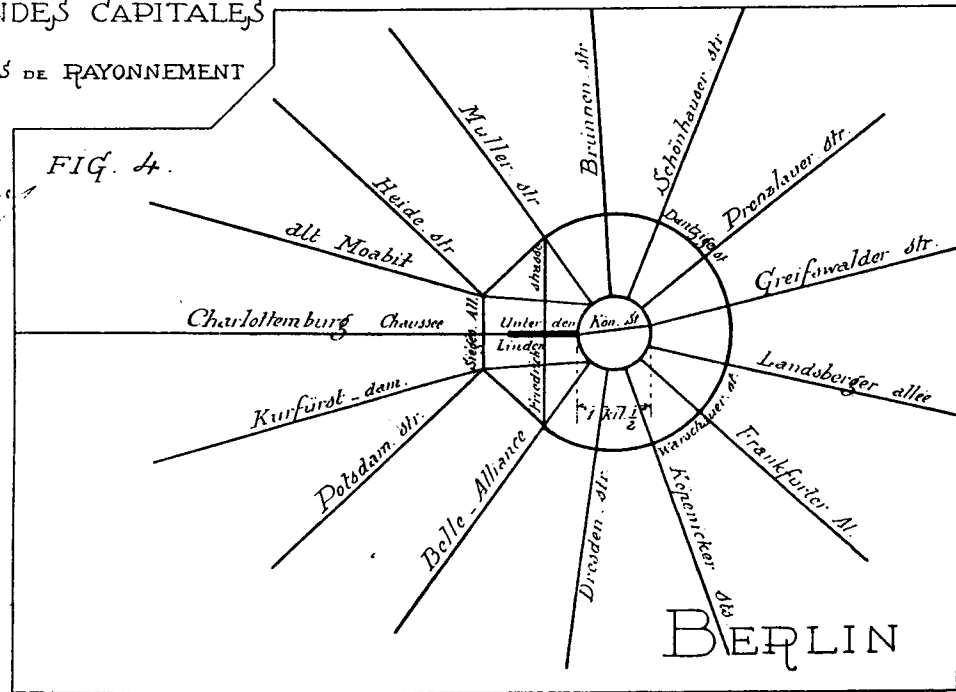
SCHEMAS THEORIQUES
COMPARATIFS

DES PLANS DES GRANDES CAPITALES
AVEC LEURS PERIMETRES DE RAYONNEMENT



LONDRES

FIG. 3.



BERLIN

FIG. 4.

in Henard " Etudes sur les transformations de Paris"

Il est décidé à l'unanimité de retenir les huit projets suivants pour l'attribution des primes et pour les acquisitions :

Meiselocker
Strasbourg, Métropole de l'Est
Montjoie-Argentoratum
Urbanisme moderne
Fiat
Strasbourg-Marseille
Ad majorem urbem
Legs

Il est décidé en outre de retenir les quatre premiers projets de cette liste lesquels seront chacun l'objet d'un prix ; à cet effet il est créé un prix supplémentaire dans la première section, le premier prix prévu à la deuxième section étant supprimé.

On procède ensuite à une nouvelle visite des projets, en présence desquels a lieu la lecture, par chaque commission, des études de détail de chacun d'eux.

COMPTE-RENDU DETAILLE DES PROJETS :

1ère COMMISSION :

. "MONTJOIE ARGENTORATUM" :

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

Les industries sont placées en grande majorité le long du Port et du Rhin. La densité des terrains résidentiels a été bien étudiée avec une dépression vers la périphérie. Ceux-ci sont bien aménagés avec des espaces libres, terrains de jeu et des services publics en quantité suffisante. Le déplacement de la gare centrale a été prévu pour agrandissement, une variante envisage aussi son agrandissement sur place. Une deuxième gare est prévue au Neudorf. Une série de gares de marchandises est échelonnée le long des nouvelles lignes. Un nouvel hôpital est aménagé dans le nord. L'Université a été étendue sur place, la circulation de la vieille ville a été nettement améliorée. Un théâtre nouveau est prévu pour les quartiers sud, et les abattoirs sont bien compris. Les espaces libres ont été particulièrement remarquables, un parc pittoresque a été installé le long de l'Ill supérieure et inférieure. On a remarqué l'aménagement d'une promenade en terrasses à Cronembourg, ainsi que l'aménagement d'un parc de sport complet. Le terrain pour les expositions est bien étudié. Enfin, la voie ferrée de Kehl a été déviée vers le sud-ouest pour éviter la traversée de l'agglomération.

Par contre les points suivants ont été reconnus comme critiquables dans le projet :

Le terrain industriel de la Plaine des Bouchers a été agrandi vers le sud. L'usine élévatoire des eaux a été supprimée sans être remplacée. L'usine d'incinération des ordures ménagères n'a pas été prévue. Enfin, les communications entre Neudorf et le centre ainsi que celles entre le port et le coeur de la ville ont été jugées un peu maigres.

. "MEISELOCKER" :

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

La zone industrielle située le long du Rhin et d Port, les zones résidentielles sont bien placées et pourvues de quantités suffisantes de places et terrains de jeu et d'établissements publics. Une bonne liaison a été établie entre le Port et Neudorf et le coeur de la Ville, ainsi qu'avec les quartiers nord de la Robertsau. La bande de terrains industriels située au niveau du Port d'Austerlitz et au sud de l'hôpital a été supprimée radicalement. Les espaces libres et de sport ont été bien établis. On a remarqué un agrandissement intéressant de l'Orangerie vers le nord. Les usines élévatoires des eaux et d'incinération des ordures ménagères ont été prévues ainsi que des abattoirs bien compris. Les terrains militaires sont bien prévus. Enfin, la circulation dans l'intérieur de la vieille ville a été améliorée. L'aménagement de l'Esplanade a trouvé une bonne solution.

Par contre les points suivants ont été reconnus comme critiquables dans le projet :

La zone industrielle de la Plaine des Bouchers a été prolongée vers le sud ; une zone de commerce est prévue, mais mal placée entre le port et le centre de la Ville. Le nouvel emplacement prévu pour l'agrandissement de l'hôpital au sud des bâtiments actuels a été trouvé mal placé. L'usine d'incinération des ordures ménagères dans la boucle de l'Ill est également mal placée. Enfin, aucune gare n'existe à proximité pour desservir les quartiers sud.

. "STRASBOURG-METROPOLE DE L'EST" :

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

Des nouveaux terrains industriels sont situés au nord de la ville vers la gare de Hausbergen, une

usine hydro-électrique est avec des places, des services publics, des terrains de sport et de jeu, a été jugé satisfaisant. On a remarqué spécialement des jardins ouvriers encadrant les quartiers d'habitation. Une deuxième gare desservant les quartiers sud a été prévue, ainsi que plusieurs dépôts de tramways. Les espaces libres ont été établis d'une façon satisfaisante. Deux hôpitaux au nord et au sud ont été prévus ainsi qu'une usine d'incinération des ordures ménagères. De nouveaux abattoirs sont bien compris. Enfin, l'agrandissement de l'Université a été envisagé, mais sur un terrain déjà bâti.

Par contre les points suivants ont été reconnus critiquables dans le projet :

On a relevé un mauvais emplacement pour l'usine d'incinération des ordures ménagères au sud de la Plaine des Bouchers, ainsi que de l'usine élévatoire des eaux en plein terrain industriel. Les terrains de sport ont été jugés insuffisants dans la zone du nord. Le terrain pour les expositions est trop petit et à proximité immédiate de la gare.

La suppression de la Citadelle a été jugée mauvaise, ainsi que l'aménagement prévu pour l'Esplanade. Enfin, l'aménagement intérieur de la ville a été jugé insuffisant.

. "URBANISME MODERNE"

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

Les terrains industriels sont placés le long du port et du Rhin. La suppression de la bande de terrains industriels du port d'Austerlitz et au sud de l'hôpital a été jugée intéressante. Elle favorise de bonnes communications entre Neudorf et le centre de la Ville ainsi qu'entre le port et le coeur de la Ville. L'aménagement des quartiers résidentiels a été bien fait avec des services publics bien pourvus, ainsi que les espaces libres ; ces derniers ainsi que les terrains de sport sont en général bien compris, sauf derrière la gare, où une zone industrielle les sépare.

L'agrandissement de l'Université a été envisagé. La circulation intérieure de la vieille ville a été améliorée, un pont a été construit derrière le théâtre. Enfin, un lycée a été prévu sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz.

Par contre, les points suivants ont été reconnus comme critiquables dans le projet :

Un terrain industriel a été prévu dans la boucle de l'Ill d'Ostwald. La Plaine des Bouchers voit des zones industrielles agrandies. D'autre part, une zone industrielle est prévue au nord entre les agglomérations de Schiltigheim-Bischheim, et de la Robertsau, toujours dans la zone des vents dominants. Un terrain industriel est également prévu derrière la gare en pleine agglomération et sur les anciens remparts. Les abattoirs sont établis également dans l'agglomération. L'usine élévatoire des eaux est laissée sur place, en plein terrain industriel, exposée à toute souillure. Aucune usine d'incinération d'ordures ménagères n'est prévue, ni aucun hôpital nouveau. Le port d'aviation est placé trop près au sud de l'agglomération. Les terrains militaires sont tout-à-fait dispersés. Enfin, l'aménagement de l'Esplanade n'est pas prévu.

. "FIAT" :

Projet étudié très consciencieusement suivant une méthode presque purement scientifique et ayant fait l'objet d'un rapport très documenté. L'auteur a concentré les zones industrielles principales le long du port. Les liaisons entre les différents quartiers sont assez bien établies ; les espaces libres assez nombreux, mais non contigus. La répartition des halles et marchés est bien étudiée. L'emplacement prévu pour les abattoirs et pour les zones militaires est judicieux.

Un nouvel hôpital est créé à la Robertsau. Par contre, l'auteur maintient le Polygone actuel, il répartit les terrains industriels tout autour de la Ville.

D'autre part, les zones de résidence ne sont qu'augmentées sur place et ne sont pas réparties en rapport des zones industrielles. Leur aménagement n'est pas très satisfaisant. Les liaisons des nouveaux quartiers avec le centre sont peu augmentées. L'auteur n'a pas prévu d'usine d'incinération ni le déplacement de l'usine élévatoire des eaux. En outre, dans l'aménagement du centre de la ville, il crée une voie à travers l'hôpital et il transforme le quartier pittoresque de la Petite France.

. "STRASBOURG-MARSEILLE" :

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

Les industries ont été placées en général le long du port et du Rhin. Les espaces libres ont été bien compris ainsi que les terrains de sport et de jeu, de même que les jardins ouvriers. L'agrandissement de la gare a été examiné. Enfin, une liaison par voie ferrée a été prévue vers le sud.

Par contre, les points suivants ont été reconnus comme critiquables dans le projet :

Des industries très gênantes ont été placées au sud en pleine forêt, donc dans la ligne des vents dominants. La surface totale des terrains industriels n'a pas été prévue en quantité suffisante. La répartition de l'ensemble des différentes zones a été faite sans idée générale. L'aménagement des quartiers d'aménagement a été fait d'une façon trop schématique et insuffisante. La plupart des services publics nécessaires sont absents. Les communications entre les quartiers du sud et le centre sont insuffisantes ainsi que celles entre le port et le coeur de la Ville. L'abattoir est insuffisant comme dimension et mal placé. Le terrain d'exposition est mal placé derrière la gare. L'usine d'incinération est mal placée au milieu d'une promenade. Enfin, l'aménagement de l'Esplanade n'a pas été satisfaisant.

• "AD MAJOREM URBEM"

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans ce projet :

Les terrains industriels sont développés à l'Est de l'agglomération le long du Rhin et du port. Les quartiers résidentiels bien aménagés et bien reliés au centre par des voies de ceinture bien comprises. Une cité universitaire a été prévue à la Robertsau pour le logement des étudiants, mais un peu lointaine. Les terrains de sport sont suffisants, les terrains pour les abattoirs et les expositions sont bien compris. Enfin, le Polygone a été utilisé.

Par contre, les points suivants ont été reconnus comme critiquables dans le projet :

Les emplacements pour l'industrie sont développées tout autour de la ville, particulièrement au nord-ouest et sud-est. Le terrain industriel de la Plaine des Bouchers a été développé à l'ouest du canal. Les zones industrielles ont été encadrées par des maisons d'habitation, qui bordent les voies de communication. Les espaces libres en général sont très morcelés et reconnus insuffisants en surface.

L'Esplanade a été utilisée, mais d'une façon qui a été estimée trop schématique. Les Hôpitaux n'ont pas été développés en raison de l'augmentation de la population. L'usine d'incinération des ordures ménagères n'a pas été envisagée. L'usine élévatoire des eaux potables ainsi que les puits ont été maintenus au milieu d'une zone industrielle.

. "LEGS" :

Les points suivants ont été reconnus comme intéressants dans le projet :

L'auteur développe les zones industrielles sur le port. Il a prévu des aménagements de zones de résidence favorables avec de nombreux terrains de sport. Il a prévu également de nouveaux hospices, l'agrandissement du centre universitaire, ainsi qu'un réseau de métropolitain.

D'autre part, il a malheureusement agrandi la zone industrielle de la Plaine des Bouchers et maintenu l'aéroport sur son emplacement actuel. Ses espaces libres trop vastes gênent les liaisons entre les zones construites. Les zones de résidence sont peu agrandies et isolées sans liaison. La densité de la population du noyau central est manifestement exagérée. Les abattoirs assez importants sont englobés dans les constructions. La disposition des cimetières est mauvaise. L'auteur n'a pas prévu l'usine d'incinération des ordures ménagères, non plus que le déplacement de l'usine des eaux. Les circulations de ceinture sont mal étudiées.

. "DE CHOSES A VENIR" :

Dans la répartition des zones industrielles, l'auteur a prévu la réduction de la Plaine des Bouchers et la concentration sur le port. Il a prévu le déplacement de la ligne de Kehl vers le sud à la périphérie des agrandissements. Il a en outre créé un terrain industriel près de la gare des marchandises du côté nord. Il a prévu le déplacement du polygone et des terrains militaires répartis au nord-ouest. Les abattoirs sont bien placés et il a prévu l'agrandissement du centre universitaire.

Ce projet présente la particularité regrettable de créer une deuxième ville juxtaposée à la première sans liaison directe avec celle-ci, dont la densité de population uniforme manque d'étude et dont le tracé est trop schématique. En outre il manque des artères circulaires reliant le port à la Ville. Il n'a pas utilisé le cours de l'Ill au sud de Strasbourg pour développer des zones de verdure. Il a créé une zone industrielle au sud de la nouvelle agglomération, emplacement très regrettable et en contradiction avec la réduction de la zone de la Plaine des Bouchers. L'agglomération au nord de la Ville ne présente point d'espaces libres et d'une manière générale, il n'a pas été réservé assez d'emplacements pour le sport.



Projet Dopff ,1927 AMS
sur le Wacken

La Commission a estimé que les projets suivants

Croquis
Nihil sine labore
C.T.J.
Semper Melior
Argentorato

ne présentent au point de la composition générale des idées directrices d'urbanisme, de la répartition des zones, de l'aménagement de celles-ci, qu'un intérêt très relatif et ne méritent pas une critique approfondie.

2ème COMMISSION :

Le rapport général de cette commission reproduit plus haut, contient déjà les études de détail des projets.

3ème COMMISSION :

. "MEISELOCKER" :

Ce projet correspond assez bien aux desiderata de la commission qui critique cependant les quartiers d'habitation empiétant sur le port et le déplacement de l'hippodrome.

. "STRASBOURG, METROPOLE DE L'EST" :

Ce projet correspond pour la plupart de ses parties aux desiderata de la commission, qui préférerait la suppression du couloir industriel Heyritz-Port d'Austerlitz.

A critiquer : Centre économique à Neudorf, jonction entre le port et la gare en partie insuffisante, attribution d'une trop grande importance à la nouvelle gare de Neudorf.

Défauts de réalisation : Quartier de l'Ile Ste-Hélène, suppression de la Citadelle (monument historique) aménagement de la région soumise aux crues du Rhin, ces défauts n'affectant d'ailleurs en rien les bonnes dispositions du plan.

. "MONTJOIE-ARGENTORATUM" :

Ce projet correspond d'une façon assez satisfaisante aux desiderata de la commission. Il ne peut être attaché un grand intérêt à la gare envisagée à Neudorf. Le déplacement de la gare centrale est intéressant mais non indispensable.

A critiquer : la desserte des terrains industriels prévus en prolongation de la Plaine des Bouchers, qui serait difficile à réaliser.

. "FIAT" :

Le projet correspond d'une façon moyenne aux desiderata de la commission.

A critiquer : aéroport à l'emplacement du polygone, développement isolé de Graffenstaden et manque d'urbanisation des environs de Graffenstaden. Le boulevard circulaire dans sa partie entre la Plaine des Bouchers et le canal, ainsi que la route entre le Heyritz et la Plaine des Bouchers, seraient difficiles à réaliser.

. "URBANISME MODERNE" :

Projet correspondant aux revendications de la commission d'une façon moyenne.

A critiquer : Terrains industriels entre Schiltigheim et l'Ill, communications nord-sud insuffisantes, maintien d'un centre militaire à l'Esplanade. De même : deux voies ferrées différentes vers le port, formant double emploi.

. "ARGENTORATO" :

Projet correspondant peu aux desiderata de la commission, vu le manque d'idées nouvelles.

A critiquer : le maintien du polygone. Au point de vue de la réalisation, rien à remarquer.

. "AD MAJOREM URBEM" :

Ce projet est en certaines parties en contradiction avec les principes admis par la commission surtout en ce qui concerne les centres industriels qui, pour la plupart ne pourraient être raccordés aux chemins de fer. Au point de vue de la réalisation, le boulevard traversant la Plaine des Bouchers est très à critiquer.

. "C.T.J." :

Au point de vue où se place la commission, le plan ne tenant du reste pas compte du rattachement des communes suburbaines, ne présente pas grand intérêt. Il appartient aux autres commissions d'en apprécier les détails.

. "LEGS" :

Projet ne correspondant que médiocrement aux desiderata de la commission.

A critiquer : Terrain industriel au nord de la Robertsau, maintien d'un aéroport au polygone, difficultés de réaliser le boulevard traversant la gare et le milieu de la Plaine des Bouchers.

. "STRASBOURG-MARSEILLE" :

Projet correspondant peu aux desiderata de la commission, spécialement en raison de l'éparpillement de l'industrie et de l'insuffisance des communications entre les parties du port, la gare et le centre de la ville.

A critiquer, au point de vue de la réalisation : Grand boulevard coupant au milieu la gare de la Plaine des Bouchers, projet d'un chemin de fer circulaire (métro) partiellement difficile à réaliser, plantations inadmissibles sur les quais du port aux pétroles.

. "NIHIL SINE LABORE" :

Le projet est trop éparpillé, il manque de cohésion, il a placé toutes les industries à l'ouest de la ville en se basant sur des données fausses concernant la direction des vents régnants. Défauts de réalisation : reconstruction de la Citadelle, divers croisement par des routes de la gare de la Plaine des Bouchers.

. "DE CHOSES A VENIR" :

Projet ne correspondant en aucune façon à nos desiderata, présentant cependant une idée originale et intéressante, mais non réalisable.

. "SEMPER MELIOR" :

Projet peu étudié, grands défauts pour la réalisation : port à l'emplacement de l'hippodrome et terrain industriel vis-à-vis du port d'Austerlitz.

OPERATIONS DE VOTE DU JURY :

Le jury se réunit à 12 heures à l'effet de procéder aux divers scrutins. Le nombre des votants étant de 19, la majorité absolue est de 10.

Premier tour de scrutin pour l'attribution du premier prix (1ère section). Résultat :

Meiselocker	2 voix
Montjoie Argentoratum	2 voix
Bulletins portant "zéro"	12
Bulletin blanc	1

En conséquence, il ne sera pas attribué de premier prix. La question, mise aux voix par le président, de créer 2 deuxièmes prix de 25 000 francs est adoptée à main levée par quatorze voix contre cinq.

On procède au scrutin pour l'attribution des deux deuxièmes prix de la première section.

Premier tour :

Meiselocker	13 voix, primé
Montjoie-Argentoratum	13 voix, primé
Urbanisme moderne	7 voix
Strasbourg, Métropole de l'Est	5 voix

Scrutin pour l'attribution du 3ème prix (15 000 frs).

Urbanisme moderne	11 voix, primé
Strasbourg, Métropole de l'Est	8 voix

Scrutin pour l'attribution du 4ème prix (10 000 francs).

Strasbourg, Métropole de l'Est	13 voix, primé
Fiat	5 voix
Bulletin "zéro"	1

La séance, levée à 13 heures est reprise à 15 heures.

Scrutin pour l'attribution du deuxième prix dans la 2ème section.

Premier tour :

Strasbourg, Métropole de l'Est	9 voix
Bulletins "zéro"	9
Bulletins blancs	1

Deuxième tour :

Strasbourg, Métropole de l'Est	9 voix, primé
Bulletins "zéro"	8
Bulletins blancs	2

Scrutin pour l'attribution du troisième prix de la 2ème section.

Premier tour :

Plein air	8 voix
Urbanisme moderne	1 voix
Bulletins "zéro"	9
Bulletins blancs	1

Deuxième tour :

Plein air	7 voix
Bulletins "zéro"	10
Bulletins blancs	2

En conséquence, il n'est pas attribué de 3ème prix.

Attribution de plusieurs projets :

Le jury décide que les projets suivants seront achetés par la Ville de Strasbourg :

Fiat, pour la somme de	5 000 Fr.
	avec mention spéciale.
Strasbourg-Marseille	4 000 Fr.
	avec mention spéciale.
Ad majorem urbem	3 000 Fr.
	avec mention spéciale.

Les projets "Legs" et "De choses à venir" ayant fait l'objet d'une proposition d'achat pour la somme de 2 000 francs de la part de deux fractions différentes du jury, le président met la question aux voix. Le vote à main levée donne le résultat suivant :

Legs	12 voix, acquis
De choses à venir	8 voix

Il est ensuite procédé à l'ouverture des enveloppes renfermant l'identité des concurrents et correspondant aux projets primés.

Liste des lauréats :

"Meiselocker" :
MM. METZ Xavier, Architecte à Paris
DE KALBERMATTEN Etienne, Architecte à Paris
REY Etienne, Architecte à Paris.

"Montjoie-Argentoratum" :
M. PRUD'HOMME René, Architecte D.P.L.G. à Paris.

"Urbanisme moderne" :
MM. ROHMER Marcel, Géomètre à Strasbourg
LEHMANN Marcel, Géomètre à Strasbourg.

"Strasbourg, Métropole de l'Est" :
MM. NIEDERMANN G., Architecte S.A.D.G. à Zürich
HIPPENMEIER K., Architecte S.A.D.G. à Zürich.

"Fiat" :
M. BONNEFOND V.M., Ingénieur-Géomètre à Paris.

"Strasbourg-Marseille" :
MM. DREXEL, Architecte à Eschau
GARNON, Architecte à Strasbourg.

"Ad majorem urbem" :

MM. J. CHOLLET, Architecte D.P.L.G. à Paris

J.B. MATHON, Architecte D.P.L.G. à Paris

P. SOUZY, Architecte D.P.L.G. à Paris.

"Legs" :

M.A. REITHLER, Architecte à St. Pierre-Bois près Sélestat.

sur la proposition de M. APPRILL, le jury décide qu'il sera arrêté un procès-verbal complet des opérations par les soins de M. HAUG, vice-président, et de M. AMIBT, Ingénieur, qui a rempli les fonctions de Secrétaire."

Vu et approuvé

Signé : HAUG

Vice-Président du Jury

Strasbourg, le 18 février 1925

La Ville de Strasbourg, comme toutes les vieilles villes de France entourées d'une ceinture de remparts, a manqué d'air pour se développer librement. Ses divers organes, sous la poussée d'une vie nouvelle, d'un afflux nouveau de forces, sont comprimés, se gênent les uns les autres. Le réseau de routes et de voies, que nous assimilons aux artères et veines du corps humain, ne répondent plus au sang nouveau qui afflue de toutes parts. De nouveaux centres d'action sont créés par la vie moderne industrielle, commerciale, artistique, sportive. L'hygiène a fait quelques progrès, la mentalité des foules a changé. Malgré les obstacles, malgré le corset qui la comprimait, la cité a tenté à plusieurs reprises de rompre les liens qui l'enserraient. Une conception fautive de l'urbanisme et surtout les remparts, d'ailleurs sans intérêt artistique, ont empêché jusqu'ici d'adopter le grand parti qui la délivrerait.

Mais la guerre a passé, montrant l'inutilité des défenses si nécessaires autrefois. Les remparts vont tomber, dont seuls seront conservés ceux qui portent la marque de Vauban. La cité va pouvoir respirer et s'étendre.

Cette extension, nous la voulons telle qu'elle ne se limite pas elle-même. Rejetant la vieille conception qui crée autour d'un centre de grands cercles de plus en plus éloignés de ce centre, nous adoptons le parti rayonnant, qui du cœur même de la ville porte au loin, sans limite, le nom et l'âme de la vieille cité.

Un élément nouveau est venu donner une direction à notre étude. C'est la création du nouveau Port de Strasbourg.

Nous avons dirigé nos recherches en tenant compte de trois facteurs principaux :

- Essor commercial
- Essor industriel
- Essor résidentiel

ESSOR COMMERCIAL

Par sa situation géographique, Strasbourg est placé à un noeud très important de communications fluviales et ferroviaires. En sa qualité de ville frontalière, elle est destinée à jouer un rôle essentiel au point de vue commercial. Ce rôle sera encore

.../...

accru par la création du nouveau Port qui est destiné à alimenter tout l'hinterland naturel du port de Strasbourg, c'est-à-dire tout l'Est et le Sud-Est de la France, la Suisse et le Pays de Bade. Le port de Strasbourg est enfin le port terminus du Rhin.

ESSOR INDUSTRIEL

L'industrie fut de tout temps florissante à Strasbourg. Pour les mêmes raisons que le commerce, elle doit se développer dans de fortes proportions qu'il est difficile d'estimer, si on la favorise en lui préparant un champ d'actions. Voies, canaux et ports, gares, cités-jardins ont été prévus dans ce but.

ESSOR RESIDENTIEL

Les exilés de 70 et leurs descendants sont revenus. De nombreux français ont été attirés par le charme de la vieille cité qu'ils aimaient déjà avant de la bien connaître. L'Université déjà renommée voit tous les jours ses portes franchies par de nouveaux étudiants. La Ville, à qui de nouvelles richesses sont promises, se doit d'abriter dignement ses anciens et nouveaux citoyens. Une multitude d'ouvriers, de commerçants, de bourgeois veulent des habitations pourvues des dernières solutions modernes hygiéniques et artistiques. La vieille cité peut difficilement se plier à tant d'exigences, elle n'y parviendrait pas sans perdre une grande partie de son charme noble et mesuré.

Il faut donc penser à créer des quartiers nouveaux dans l'esprit de l'ancienne ville.

EXPOSE GENERAL DU PARTI ADOPTE

Au Centre :

L'ancienne cité, augmentée des nouveaux quartiers créés sur les emplacements des bâtiments militaires. Peu de voies nouvelles créées, certaines élargies sans détruire quoi que ce soit qui porte artistiquement la marque du passé.

Tout autour, remplaçant les sombres et inutiles remparts, une ceinture de jardins et de fleurs.

Au Sud et à l'Est :

Zone de commerce et d'industrie.

La première avec sa large voie qui part de la Bourse

nouvelle constituera le trait d'union entre la Ville et le Port.

La seconde se divise en deux catégories :

- a) Industries exigeant un grand trafic par eau. Elles seraient établies en bordure des quais du Port.
- b) Industries n'étant pas en relation directe avec le Port. Elles seraient établies le long et à l'Est du canal du Rhône au Rhin, dans une bande large de 600 mètres.

Ces deux zones parallèles reliées entre elles par de larges et simples vois, peuvent se développer sans limites.

Entre elles, suivant leur développement, des espaces libres et boisés permettront la création de cités ouvrières, reliées au centre de la ville par des voies de communication particulières.

A l'Ouest et au Nord :

Cultures maraîchères. Habitations bourgeoises de banlieue.

Les abattoirs et la zone militaire.

Au Nord :

Zone résidentielle, en relation directe avec l'Université, les Facultés, les Grandes Ecoles. Cette zone s'assimile à la Robertsau.

PRINCIPE DE CIRCULATION

Nous créons des voies de grande circulation. Ces voies peuvent se classer en deux catégories :

- a) Voies radiales.
- b) Voies circulaires ou annulaires.

a) VOIES RADIALES

1. Secteur Sud :

- Liaison directe entre la Bourse et le nouveau Port.
- Liaison directe entre la Bourse et la zone d'industrie (Plaine des Bouchers).
- Liaison entre la Bourse et l'ancien Port.
- Voie d'urbanisation des deux boucles de l'Ill en amont de Strasbourg.

2. Secteur Nord :

- Percée entre la place de Schiltigheim et la place de Bordeaux vers Schiltigheim.
- Voie d'urbanisation partant du Tivoli vers le cimetière Nord.
- Liaison directe et voie d'urbanisation entre le boulevard de la Marne et le rond-point au Sud du château de Pourtalès.

b) VOIES ANNULAIRES

La première voie annulaire est constituée en grande partie par les voies existantes améliorées comme circuit et élargies, longeant les fortifications. Seul le tronçon contournant l'Orangerie a été créé.

La deuxième voie annulaire est constituée par la voie partant du rond-point au Nord du Port dans la direction Ouest jusqu'à un rond-point situé au-delà du canal du Rhone et Rhin. Elle passe :

- sous la voie ferrée au pont de Lingolsheim à Cronembourg.
- sur le pont au Sud de la gare de triage, elle passe entre Schiltigheim et Bischheim au Sud du cimetière Nord après le pont du canal du Muhlwasser pour regagner la place de Kehl et de là en ligne directe son point de départ.

La troisième voie annulaire part du même rond-point au Nord du Port. Elle utilise en partie l'ancienne voie desservant les forts. Elle passe :

- le long du Port entre celui-ci et la gare de triage.
- à l'intérieur de l'ouvrage Ulrich-Hoche, contourne Graffenstaden par le Sud au Nord-Est du fort Lefebvre.
- Traverse la voie ferrée.
- passe entre les ouvrages Joffre-Lefebvre, contourne Lingolsheim à l'Ouest.
- à l'Est du fort Maréchal Joffre.
- traverse Wolfisheim.
- à l'Est du fort Kléber et des ouvrages Pétain Kléber.
- contourne Oberhausbergen.
- passe à 500 mètres à l'Est du fort Maréchal Pétain.
- à Mittelhausbergen.
- à l'Ouest de Niederhausbergen.
- à l'Est du fort Maréchal Foch.
- à la gare de triage au Nord de cette gare.
- au Sud du fort Desaix.
- traverse Souffelweyersheim.
- au Sud du fort Desaix.

- traverse Souffelweyersheim.
- au Sud du fort Rapp.
- franchit l'Ill avant d'atteindre le fort Ney et s'infléchit vers le Sud-Est pour rejoindre le rond-point près du Stade de l'Etablissement de Bains et de l'Hippodrome (nouvellement créés).
- passe entre la ligne de Ceinture et le port au pétrole.
- franchit canal et voie ferrée de ceinture, longe le Petit Rhin pour rejoindre son point de départ au Nord du Port.

VOIES FERREES - RESEAU A.L.

La modification du système ferroviaire est la conséquence du nouvel emplacement du port qui oriente nettement l'extension de la ville vers le Sud.

Il semble inadmissible de maintenir la ligne actuelle de Strasbourg-Kehl.

Lors de sa construction, on a voulu non seulement supprimer les passages à niveau de l'ancienne ligne, mais encore remplacer les remparts au Sud de la ville par cette nouvelle ligne.

Cet obstacle à l'accroissement de la ville pourrait être diminué en établissant cette ligne sur ponts semblables à ceux des lignes aériennes du Métropolitain de Paris. Cette solution, qui donne satisfaction à l'extension, a de gros inconvénients : le bruit et la fumée répandue ainsi que l'impression désagréable pour les habitants des maisons voisines d'avoir leur intimité à la merci des regards des voyageurs. Ces appartements seraient l'objet d'une moins-value.

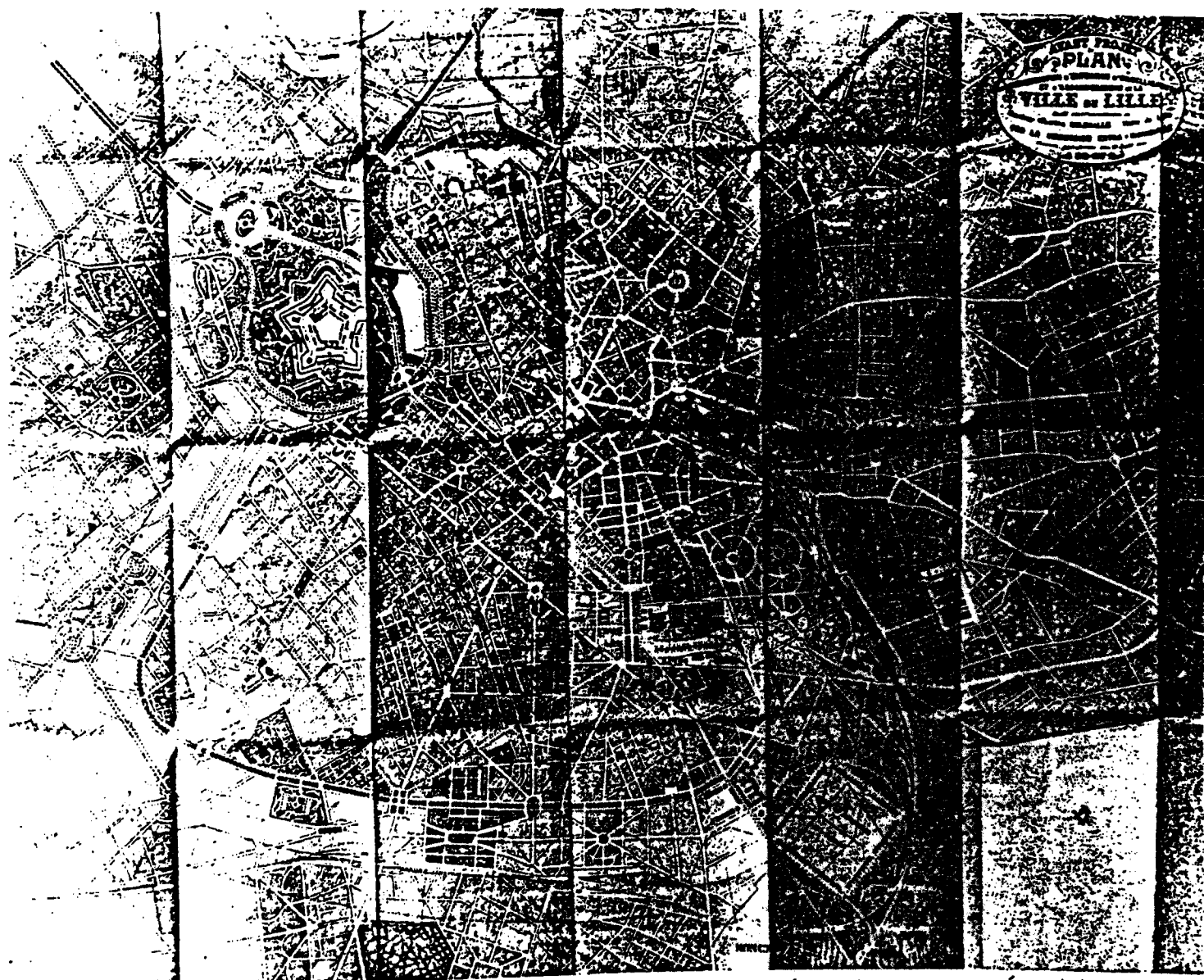
Les considérations qui précèdent nous ont amenés à chercher une autre solution. Nous avons adopté celle d'une ligne de ceinture contournant la ville suffisamment loin pour permettre sa libre extension et supprimer bruit et fumée dans les quartiers traversés.

LIGNE DE CEINTURE

Cette ligne emprunte depuis la Gare Centrale le tracé des lignes de Rothau et de Bâle jusqu'à la gare de Graffenstaden, à cet endroit elle rejoint la ligne de raccordement qui met le Port en relation directe avec les lignes de L'A.L. (diminution de la distance entre le Port et les mines de potasse).

.../...

Extrait de: C Bruant, Une Metropole social democrate
Lille 1896 1919 1939 ^u



avant projet du plan d'extension, d'embellissement et d'assainissement de
la ville de Lille 1918 1919

Elle passe au Nord-Est du fort Lefebvre, franchit sur un pont la route nationale n° 83 Strasbourg-Lyon, Gare de Graffenstaden-Ceinture, franchit l'Ill ainsi que la ligne de tramway de Markolsheim et la route Graffenstaden-Eschau, passe au Nord du fort Ulrich, franchit le canal du Rhone au Rhin.

Raccordement en pointe et à rebours avec le groupe industriel placé à l'Est du Canal.

Passage de la Route Nationale n° 58 Strasbourg-Bâle.

La ligne atteint la gare de triage du port par le Sud, longe cette gare et arrive à la gare ceinture desservant les cités ouvrières et la partie Sud du port.

Elle passe sous les ponts de routes enjambant la gare de triage, s'élève, franchit la route reliant la ville au port, franchit la ligne, passe la gare desservant le port et rencontre la bifurcation desservant la rive Ouest du Bassin de Jonction. Cet embranchement est en pente pour permettre d'atteindre le niveau général, tandis que la ligne de ceinture continue à monter pour franchir le Bassin de Disjonction sur un pont ayant 9 m. de tirant d'air pour permettre le passage des bateaux de fort tonnage.

Nouvel embranchement, la ligne de Kehl se détache vers le pays de Bade, cette ligne surhaussée afin de permettre aux bateaux circulant sur le Rhin le passage libre.

La ligne de ceinture après cet embranchement descend une rampe, elle absorbe le raccordement des lignes desservant la rive Est du Bassin de Disjonction qui se sépare, le petit Rhin franchi, pour desservir le bassin de l'industrie et la gare de triage vers la droite, et vers la gauche le bassin du commerce et la gare de marchandises actuelle.

Au point où la ligne de ceinture passe sous la nouvelle route du Rhin, elle est au point bas de la pente, son tracé poursuivant en palier la rive gauche du petit Rhin jusqu'à la Halte placée sur la route de la place de Kehl qui dessert l'ancien port.

Raccordement desservant le bassin de radoub. La ligne de ceinture remonte pour passer le canal avec un tirant d'air de 9,10 m.

Raccordement desservant le bassin aux Pétroles, à l'Ouest de ce bassin, un seul pont sur la route et la voie ferrée. Cette solution laisse toute la pointe entre le petit Rhin et le canal libre, pour installer les ateliers de réparation des remorqueurs de la flotille du Rhin.

La ligne atteint la gare du Port aux Pétroles, cette gare dessert une partie de la Robertsau, raccordement au Port aux Pétroles.

Elle rejoint la digue des hautes-eaux, absorbe le raccordement du port.

Gare desservant le Stade, l'établissement de bains et le champ de courses.

Elle franchit le Steingiessen et la route de la Wantzenau, passe au Nord du fort Ney, franchit l'Ill et se raccorde à la ligne Lauterbourg-Strasbourg, pour revenir à la Gare Centrale.

La ligne de ceinture décrite permet de rejoindre la grande gare de triage soit par le Nord, soit par le Sud.

RELATIONS INTERNATIONALES

Il serait donc possible de laisser aux trains internationaux Paris-Vienne leur ancien itinéraire, mais il semble plus avantageux d'emprunter l'itinéraire suivant : au départ de Strasbourg, ces trains emprunteraient la ligne de Lauterbourg jusqu'à Roschwoog, de là à Rastatt où ils rejoindraient la ligne Bâle-Karlsruhe, pour reprendre leur ancien itinéraire Rastatt-Karlsruhe-Pforzheim-Munich.

Cet itinéraire, outre la diminution de la distance kilométrique : ancien itinéraire (59 kil. et 73 km par la ceinture) - nouvel itinéraire (52 kil.), est à l'avantage du réseau d'Alsace-Lorraine qui conserve plus longtemps la circulation de ces trains.

La suppression de l'ancienne ligne Strasbourg-Kehl n'offre donc pas d'inconvénient, les raccordements vers le port d'Austerlitz étant supprimés par le fait même de la disparition de ce port. Le raccordement vers l'Hôpital est assuré par la ligne qui passe dans les terrains industriels de la Plaine des Bouchers.

LIGNE PARIS-STRASBOURG, WISSEMBOURG-STRASBOURG, LAUTERBOURG-STRASBOURG

Ces lignes subissent une légère modification de tracé à leur entrée en ville. La courbe très prononcée a été agrandie, ce qui permet de récupérer une bande de terrain où se logeront les dépendances du terrain d'exposition, garages, etc ...

LIGNE DE ROTHAU ET DE BALE

Ces lignes ne sont touchées en rien dans le plan d'extension.

.../...

VOIES FLUVIALES ET PORTS

Le système de circulation par eau se trouve modifié par suite de l'établissement du nouveau Port.

NOUVEAU PORT

L'emplacement de ce nouveau port, placé à proximité des habitations ouvrières et permettant l'extension sans limite au fur et à mesure des besoins nouveaux, nous a paru excellent.

Il sera facile de drainer petit à petit le commerce vers le Sud.

La gare de triage nécessaire au fonctionnement du Port est placée entre le Port et le Neuhof, laissant largement la place pour le développement des cités ouvrières.

Le choix de l'emplacement du Port est surtout avantageux, grâce au raccourcissement des transports par voie ferrée vers l'Hinterland naturel du Haut-Rhin et des au-delà.

Les terrains au Sud appartiennent à la Ville ou à l'Etat, ce qui facilite son exécution.

Les communications avec la Ville sont faciles grâce à la suppression de la voie ferrée Strasbourg-Kehl, et du port d'Austerlitz. De larges avenues relient la Ville au Port.

Un grand facteur au point de vue hygiène est que la ville est à l'abri des fumées et émanations, en effet la statistique de la direction des vents assure à Strasbourg un minimum dans la direction du Sud-Est.

Ce port est en amont des divers ponts qui franchissent le bassin de disjonction et le Rhin, ces ponts placés à 9 m. au-dessus des hautes eaux permettent la navigation des chalands de fort tonnage. En effet, l'entrée du port étant assurée par les écluses 54 et le Bassin de Jonction, les deux ponts du Rhin pourraient, d'accord avec les Pays de Bade, être surélevés.

Toutefois, il nous a paru judicieux de faire figurer sur le projet le point terminus du Grand Canal d'Alsace qui reliera Strasbourg à Bâle ; ce canal fournira, par huit usines hydroélectriques échelonnées sur son parcours, une force évaluée à neuf cent mille chevaux.

.../...

La huitième de ces usines, celle de Neuhof, est placée légèrement au Sud de la dernière darse du nouveau port de Strasbourg ; nous reparlerons de cette usine au chapitre "Centrale Electrique".

Dans le but de raccourcir le canal du Rhone au Rhin dans la direction Sud, il serait créé une liaison entre le Grand Canal d'Alsace et le Canal du Rhone au Rhin.

Cette jonction s'établirait aux environs du fort Hoche en direction de Plobsheim.

Non seulement le trajet est plus court, mais on évite ainsi le gros trafic sur le canal de jonction passant au milieu de la Ville.

Le Port-Bassin de Jonction et le Port aux Pétroles ont été maintenus intégralement tels qu'ils étaient proposés.

Le petit bassin de l'écluse 54 serait aménagé en bassin de radoub pour les unités de la flotille du Rhin.

Devant la Bourse, le canal serait couvert sur une grande longueur pour permettre un dégagement rapide vers le quartier des usines et du nouveau Port.

Le fond de la darse unique du Port d'Austerlitz serait mis en communication directe avec le canal afin de créer une petite île aménagée en jardin. Le bassin de Viremert n'ayant plus de raison d'être serait récupéré comme terrain, de même pour le canal d'arrivée.

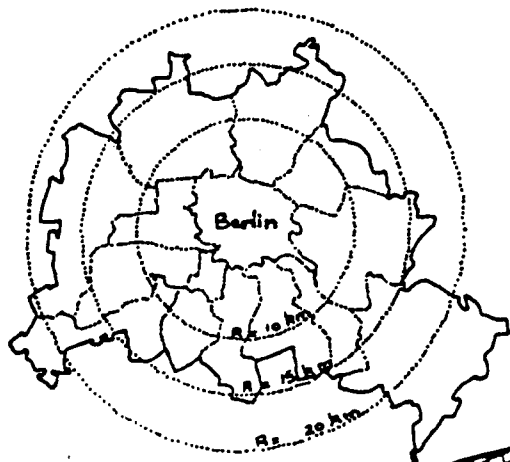
Le canal de dérivation deviendrait la suite du canal de jonction avant que celui-ci ne rejoigne le Bassin de Jonction près de la place de Kehl.

LE PORT D'AUSTERLITZ

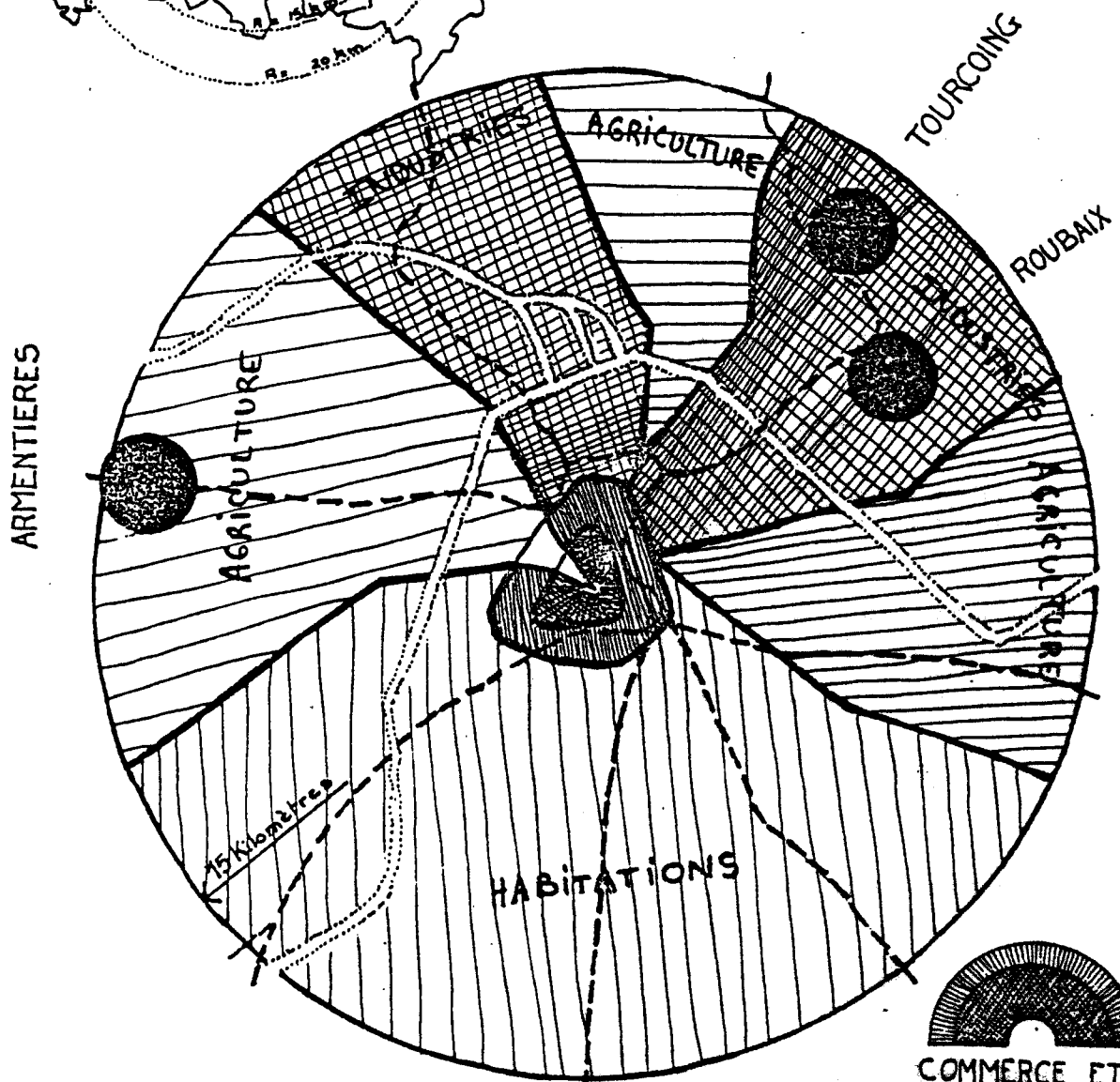
De même que la voie ferrée Strasbourg-Kehl, les ports d'Austerlitz et de l'Hôpital doivent disparaître, étant un gros obstacle à l'extension de la ville. Cette disparition faite au fur et à mesure du déplacement du quartier commercial vers le nouveau Port.

Il est permis de rappeler qu'il y a une trentaine d'années le port aux Pêcheurs a disparu sans inconvénient.

Extrait de C Bruant, Une Metropole Social democrate LILLE 1896⁴
 1919 1939



schema du "Grand Berlin" 1920



schema d'amenagement et d'extension de Lille groupe Vauban



COMMERCE ET
ADMINISTRATION



SCIENCES ET ARTS

Tous les terrains récupérés au Sud du Port de l'Hôpital étant relié à la partie nouvelle par deux passerelles et un grand pont enjambant à la fois le canal et le quai Louis Pasteur.

De cette façon, la circulation de la Bourse au quartier de Schirmeck n'est pas coupée.

VOIES AERIENNES

La ville de Strasbourg est destinée à devenir un grand port aérien.

Le terrain d'atterrissage et la gare d'aviation situés en bordure de la ligne de Rothau sont en relation directe avec la ville par la route de Schirmeck. Il suffit d'améliorer à Enzheim le chemin de l'entrée du village et d'élargir la route de Schirmeck d'Enzheim à Strasbourg.

ZONE DE COMMERCE

Le quartier commercial se placerait tout naturellement le long de la grande voie mettant la ville en communication avec le Port.

LE COMMERCE ENTRE LA BOURSE ET LE PORT

Tout le quartier compris entre cette voie, l'Université et le Canal de Jonction, deviendrait la zone de commerce.

Les premières darses du port avec une profondeur de terrain moindre, seraient réservées aux charbonnages - 4 500 mètres de quai - ce qui paraît largement suffisant pour un trafic annuel de 3 000 000 tonnes.

ZONE INDUSTRIELLE

L'industrie, comme il a été dit précédemment, se divise en deux catégories :

- a) industrie en relation directe avec le Port.
- b) industrie non assujettie au trafic du Port.

- a) Ces industries se logeront entre les darses du Sud et le long du bassin de jonction, où elles trouveront tout le confort industriel désirable : voies ferrées, fluviales, route et énergie.

.../...

b) Cette catégorie d'industrie placée dans le prolongement de la Plaine des Bouchers entre le canal et la Route Nationale 58 Strasbourg-Bâle, cette dernière déviée pour laisser une bande de terrain de 600 m. de largeur.

Cette zone est raccordée par voie ferrée, drainée par des routes à camions, et placée à proximité du canal pour le transport éventuel des articles manufacturés par eau.

Ces deux zones a) et b) ainsi que toute l'installation du Port, peuvent se développer sans limites vers le Sud.

Une troisième zone d'industrie a été créée au Nord de la Ville entre les lignes de chemin de fer Strasbourg-Paris et Strasbourg-Lauterbourg. Cette zone servirait à l'extension des industries de Schiltigheim et de Bischheim.

ZONE DES HABITATIONS OUVRIERES

L'emplacement des zones d'habitations ouvrières a été choisi de manière à ce que la main d'oeuvre se trouve logée à proximité des industries qui l'emploie.

La bande de terrain comprise entre le Port et les Usines de la catégorie b) est toute désignée pour recevoir ces cités avec parcs créés dans la réserve forestière de cette région.

Une autre cité se développerait aussi de l'autre côté du canal en direction d'Illkirch et de Graffenstaden.

Enfin, une dernière cité au Nord-Est de la zone industrielle Schiltigheim, Bischheim.

ZONE MILITAIRE

La nouvelle zone militaire est créée au Nord-Ouest de la ville en compensation des terrains militaires récupérés à l'intérieur de Strasbourg.

Il semble, en effet, néfaste de conserver les casernes à l'intérieur d'une ville, de plus le trajet pour la troupe est trop long pour trouver les terrains d'exercice nécessaires à son éducation et entraînement.

La région choisie, bien abritée, aérée, et non humide, est au Nord du champ de manoeuvre de Cronembourg, ce dernier serait lui-même doublé en surface.

.../...

Au Nord de la route seraient groupées les casernes des différentes armes .

Celles de l'aviation seraient orientées face au Nord devant le terrain d'aviation militaire.

La situation de cette zone bénéficierait de la proximité de la voie ferrée et de la gare de triage d'Hausbergen. Manutention, lavoirs, frigorifique, ainsi que des habitations d'officiers, seraient prévus et groupés dans cette zone.

ZONE RESIDENTIELLE

La cité résidentielle trouve un terrain propice du côté de la Robertsau à proximité des bois et promenades fameuses à Strasbourg (Fuchs am Buckel), banlieue largement aérée par les grandes propriétés des Pourtalès, Lovisat, St. François, Faubourg des Jardiniers. Là serait reporté le champ de courses de la Sporeninsel qui n'est plus à sa place au milieu du port. Un stade serait créé, ainsi que des établissements de bains le long du Rhin.

ABATTOIRS

Les abattoirs ne pouvaient se développer en ville. Ils ont été prévus à l'Ouest de la gare de Koenigshoffen, sur un terrain très sain, avec extension possible vers le Nord.

TERRAIN D'EXPOSITION

Ce terrain serait aménagé sur l'ancienne zone militaire déclassé entre la porte de Pierre et la nouvelle percée vers Schiltigheim. Sa situation à peu de distance de la gare centrale, près de la gare des Marchandises, est favorable aux manifestations artistiques, commerciales ou industrielles. Le long de la ligne de chemin de fer redressée et entre celle-ci et la route, seraient aménagés des garages de voitures, des entrepôts, des vestiaires, tout ce qui constitue un parc moderne pour les expositions.

USINE HYDROELECTRIQUE

La centrale actuellement à l'intérieur de la ville doit disparaître. Elle serait remplacée par la Centrale Hydroélectrique, huitième usine du grand canal d'Alsace. Il semble inutile de recréer à grands frais une nouvelle station thermique qui ne serait que provisoire.

.../...

USINE A GAZ

Nous supprimons l'usine existante rue des Bonnes Gens. Il ne paraît pas judicieux de placer l'usine à gaz au bord du canal de jonction telle qu'elle est projetée. Dans un laps de temps relativement court, elle serait à nouveau une gêne considérable pour les quartiers environnants. C'est pourquoi nous l'avons prévue au quai Est du bassin de jonction.

USINE ELEVATOIRE

Dans le tracé des voies d'accès au port, projet fourni par la Ville, il semble qu'on ait été gêné par la présence de l'usine élévatoire des eaux. Pour une opération telle que la création du Port, il ne faut surtout pas négliger les voies d'accès franches. Déjà la création de la caserne des aviateurs est une emprise dans la zone de protection des puits de cette usine. A proximité cependant se trouve un terrain plus propice à cette installation : c'est la partie Sud de la Sporeninsel. Ce terrain est à l'écart, aucune usine ne s'y installera ; il pourrait être aménagé en îlot de verdure où se trouverait à l'aise l'usine élévatoire. Telle est la solution que nous avons adoptée.

USINE D'INCINERATION DES ORDURES MENAGERES

Cet établissement, inconnu encore à Strasbourg, pourrait trouver sa place dans la boucle de l'Ill en amont de Strasbourg, près de l'Ill des Pêcheurs.

TERRAIN D'EPANDAGE DES EAUX D'EGOUT

L'extension de la ville exige son déplacement. Il est prévu sur la Wantzenau, ce qui dégagera le côté de la ville sur la Robertsau.

LA PRISON

La prison départementale (Raspelhus) devrait être déplacée. Elle est prévue à la Holzmatt, entre la ligne de Strasbourg-Bâle, la ligne de raccordement vers Koenigshoffen, la Bruche et le chemin de la Holzmatt.

.../...

CASERNE DE GENDARMERIE

Plusieurs casernes devenant libres par suite de la réunion de tous les établissements militaires dans une zone, il serait indiqué de déplacer la gendarmerie qui se trouve actuellement dans les vieux bâtiments près des ponts couverts. Le quartier SENARTMONT paraît tout indiqué comme caserne de gendarmerie.

LYCEE KLEBER

Le Lycée Kléber et l'Ecole St. Jean trouveraient un emplacement bien plus aéré sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz et du dépôt des Tramways. La gare aux Marchandises derrière la Synagogue serait supprimée, et toute la bande transformée en promenade afin de ne pas priver ce quartier d'une bonne aération.

Les deux écoles seraient séparées par une rue perpendiculaire à la rue des Halles.

CIMETIERES

Les cimetières St. Urbain, du Polygone, St. Gall désaffecté et remplacé par le grand cimetière du Sud.

Cimetière israélite de Koenigshoffen, désaffecté et remplacé par le grand cimetière israélite de Cronembourg.

Le cimetière de l'Ouest serait maintenu.

Celui de Ste Hélène désaffecté, mais subsisterait.

Les trois cimetières de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim, désaffectés et remplacés par celui existant à l'Ouest de la ligne Strasbourg-Lauterbourg qui serait agrandi.

Les cimetières d'Illkirch-Graffenstaden et d'Ostwald, désaffectés, seraient remplacés par un seul situé rive gauche de l'Ill en face des usines de la Société Alsacienne de Construction mécanique.

TERRAINS MARAICHERS

Une zone de terrains maraichers est créé dans la boucle de l'Ill entre l'Elsau et Ostwald. Une zone résidentielle en dépendant se développerait dans la boucle de l'Elsau en jonction avec la ville par le quartier résidentiel de la montagne verte Bruckhof. Une deuxième zone maraichère serait créée au Nord-Est de Hoenheim entre la route de Lauterbourg et l'Ill.

HOPITAL CIVIL

L'hôpital civil actuel se trouve resserré entre le Finkwiller et le canal. Du côté de la ville, pas d'extension possible. Mais tous les raccordements de voies ferrées disparaissant au Heyritz ainsi que le port de l'hôpital, son extension est possible vers le Sud. Là se trouveraient hospices et maisons de retraite pour les vieillards.

Le canal et la quai Louis Pasteur seraient franchis par deux passerelles et un grand pont, ce qui assurerait une communication suffisante aux deux groupes.

UNIVERSITE

Le nombre des étudiants est chaque année plus grand et le renom de l'Université de Strasbourg sans cesse plus étendu. L'extension que prendra fatalement le commerce nous fait prévoir la création d'une Ecole des Hautes Etudes Commerciales. On pourrait envisager également une Ecole d'Aérodynamique.

L'Institut des Pétroles avec ses laboratoires doit être aussi comme une extension de l'Université.

Ces développements nous ont amené à prévoir une cité universitaire au Nord-Est de l'Orangerie.

ORANGERIE

Elle serait agrandie au-delà du canal et formerait par son charme décoratif le départ de la ceinture de verdure qui entoure la ville.

PROMENADES

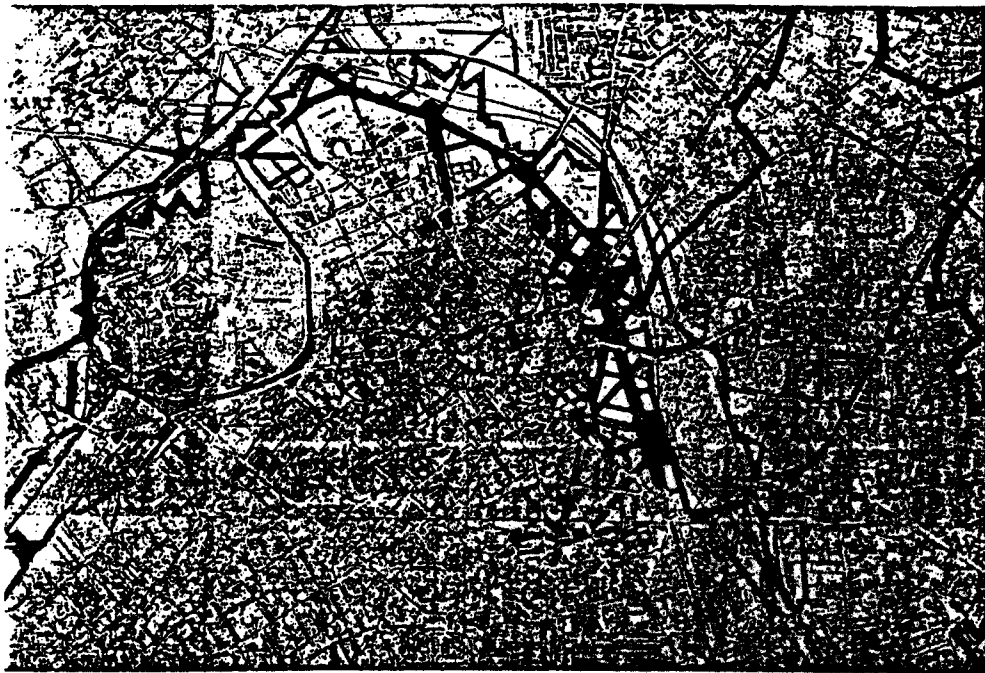
En conformité avec le paragraphe 3 de la loi du 21 juillet 1922 relative au déclassement de l'enceinte de la ville de Strasbourg, la première zone de servitude militaire a été aménagée en parcs et jardins, sauf un dixième qui est réservé aux habitations à bon marché.

SPORTS

Il a été prévu, en dehors des deux grands stades au Nord et au Sud de l'Hippodrome, un établissement de bains, piscines de natation, des terrains de jeux, dans toutes les cités ouvrières, et partout où il a été possible d'en créer.

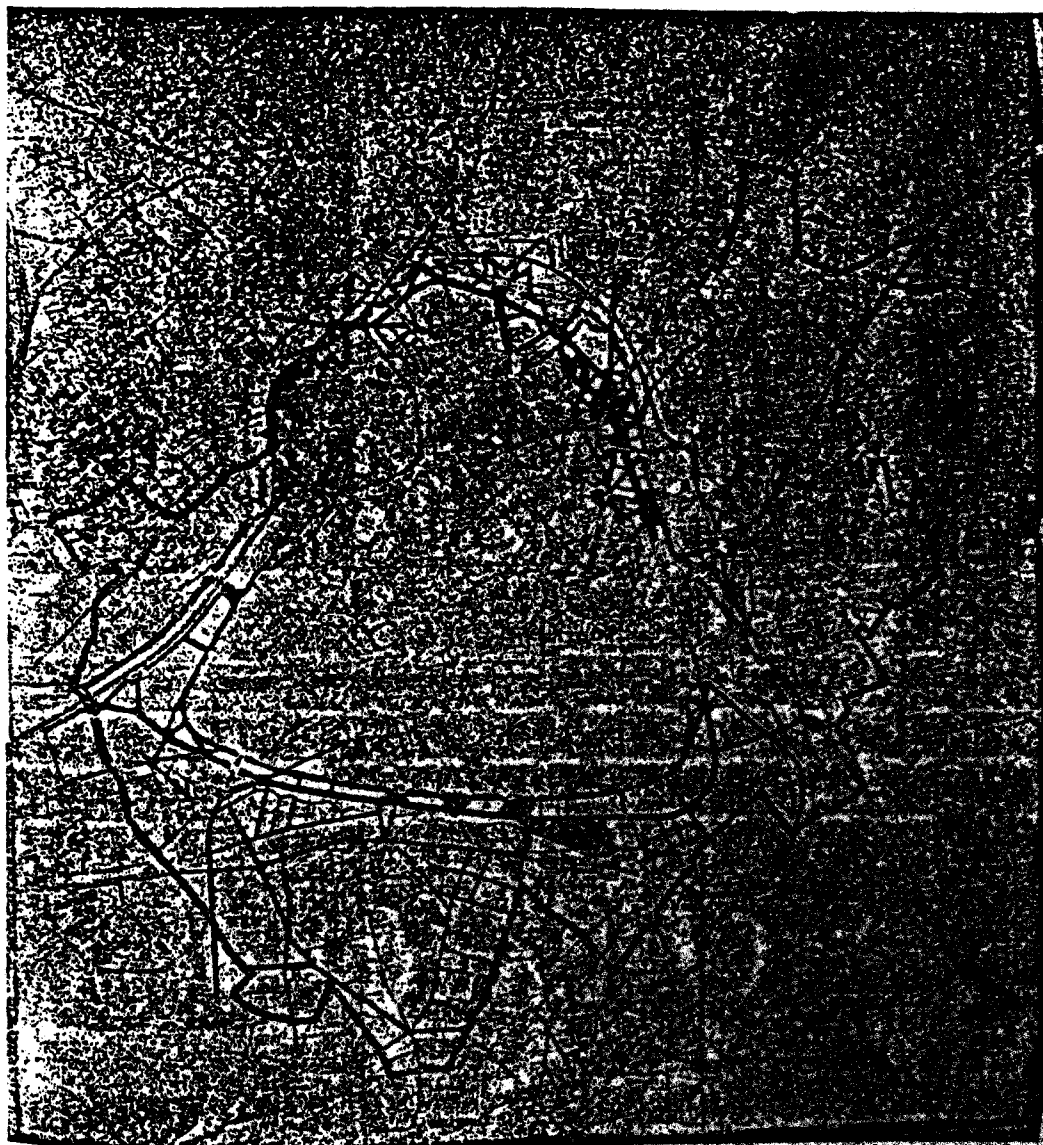
.../...

Extrait de C Bruant , Une Metropole Social Democrate LILLE 1896
1919 1939



Plan d'aménagement et
d'extension dressé
par Mr Dubuisson arch
avec le concours de
Mr Marché géomètre .
Administration de Mr
Salengro député maire

Mis à jour en 1931 .



TRAMWAYS

Les tramways sont divisés en deux catégories :

- A. tramways urbains
- B. tramways suburbains

Le réseau de tramways du noyau central ne sera pas décrit dans ce rapport.

Afin de permettre une urbanisation facile, nous créons une succession de boucles pour les itinéraires suivants :

LIGNE 15 :

Cette ligne qui s'arrête actuellement à la porte du canal serait prolongée : - traversée du canal - prolongement du Boulevard de la Marne - desservirait la cité résidentielle - Rond-Point Sud du château de Pourtalès, de ce point un embranchement périodique desservirait l'Hippodrome, le Stade et les Bains, la ligne principale rejoindrait la route de la Wantzenau au Raffengarten, la ligne 3 existante.

LIGNE 9 :

En arrivant au Tivoli, cette ligne serait prolongée par la nouvelle route jusqu'au cimetière Nord et de là rejoint l'ancienne ligne 5.

Une autre ligne sortant par la nouvelle percée entre la Place de Pierre et la place de Bordeaux, joindrait la ligne 5 jusqu'à Hoenheim, atteindrait au Sud de la Tuilerie de Souffel la route de Brumath - retour à Strasbourg par la route de Brumath.

LIGNE 6 :

Prolongée jusqu'à Oberhausbergen, Mittelhausbergen desservirait la zone militaire. Retour par la route de Mittelhausbergen.

Nouvelle ligne par la porte de Schirmeck desservant la Bruckhofbleiche - la zone maraîchère - Ostwald - traversant le canal - zone des usines - cités ouvrières, et rejoignant la ligne 4.

La ligne 6 Graffenstaden sans modification.

Nouvelle ligne entre la Bourse et le Port.

Nouvelle ligne circulaire empruntant la route annuelle II.

DEPOTS

Au nord :

Le long de la route annulaire entre le canal et la route de Bischheim.

De l'autre côté de la route cité ouvrière pour le personnel des tramways.

Au sud :

Dépôt sur l'emplacement de la gare de Neudorf-Strasbourg.

Ces tramways, actuellement à traction à vapeur, seront dans un avenir prochain à traction électrique.

Le programme laissait prévoir que la gare des tramways suburbains pourrait être placée derrière la gare centrale.

C'est un endroit difficilement accessible du centre de la ville, barré par la gare centrale depuis la porte de Saverne jusqu'à la porte Nationale sur une longueur de 1 200 mètres.

Nous avons cherché un endroit pouvant réunir au besoin les deux terminus actuels en une seule gare ; l'emplacement choisi est l'ancienne gare de Neudorf-Strasbourg, près de la Schachenmuhle. De cet emplacement il serait facile de reprendre les relations avec les lignes du Pays de Bade.

L'itinéraire de ces lignes serait le suivant :

- ligne de Markolsheim, ancien itinéraire par la route de Colmar.
- ligne St. Nabor et Barr emprunterait la route créée sur l'emplacement de la première ligne de Kehl jusqu'à la route de Schirmeck qu'elle longerait.
- les lignes de Truchtersheim et de Westhofen emprunteraient la route créée sur le tracé de la ligne de Kehl, suivraient la route créée le long des remparts pour sortir de la ville par la porte de Guerre et rejoindraient leur tracé actuel.
- les lignes vers le pays de Bade, Offenbourg et Rastatt emprunteraient la route créée sur le tracé de la ligne de Kehl, franchirait le pont sur le bassin de jonction et par le tracé de la route du Rhin le pont sur le Rhin.

CENTRE DE LA VILLE

L'intérieur de la vieille ville a été très peu modifié pour ne pas en changer le caractère.

MODIFICATIONS

Partant de la Gare Centrale, les 3 voies : rue Kuhn, rue Kuss et Petite rue de la Course, ont été élargies afin de donner un accès plus facile vers la ville.

La rue Kuhn serait prolongée en ligne droite jusqu'au quai Kléber.

La rue de Bischwiller serait prolongée au-delà du Boulevard Poincaré jusqu'à la rue Friese.

Le terrain du dépôt des tramways serait surbâti.

L'ilôt compris entre le boulevard Poincaré, la rue Bischwiller prolongée, rue de Bouxwiller et la rue des Bonnes Gens, serait divisé en deux par une rue allant de l'angle du boulevard Poincaré, rue Bouxwiller vers l'angle de la rue des Bonnes Gens et la rue de Chevreuil.

Le terrain de l'usine à gaz serait divisé en deux par une rue perpendiculaire à la rue des Halles et débouchant en face de la rue des Cigognes.

Ces deux terrains serviraient, l'un à l'Ecole St. Jean, l'autre au Lycée Kléber.

L'ancienne gare aux marchandises située derrière la Synagogue serait aménagée en jardin promenade, donnant ainsi air et lumière à ce quartier.

La petite rue de la Course serait prolongée au-delà de la rue du Faubourg National, faisant ainsi une liaison directe avec la rue de Molsheim.

Les relations entre le Vieux Marché aux Vins et la place Kléber sont actuellement très étranglées au passage de la Place de l'Homme de Fer, rue du Jeu des Enfants, et Place du même nom.

Nous créons une percée en face de la rue du Marché, allant en ligne droite aboutir dans l'angle de la Place Kléber.

Un autre itinéraire étroit est celui partant de la place Kléber vers le Faubourg de Pierre par la rue de la Mésange et la rue de la Nuée Bleue.

Une percée depuis l'angle de la petite rue de l'Eglise, la rue de la Mésange en ligne droite vers l'ancien Palais de Justice, actuellement Direction de Police.

Le programme demande une liaison plus franche avec la Place de la République.

Afin de la réaliser d'une façon parfaite, partant de la Place Kléber, nous élargissons la rue de l'Outre. La Place Broglie aurait une circulation à droite et à gauche d'un terre-plein promenade central. Le passage à gauche du théâtre serait changé. Derrière le théâtre, le Fossé du Faux Rempart serait couvert sur une assez grande largeur permettant aux deux voies à droite et à gauche du Théâtre un accès facile à la Place de la République.

L'ilot compris entre le quai Schoepflin, la rue de la Fonderie et le Broglie, serait modifié ainsi que le quartier compris entre la rue de la Nuée Bleue et la rue de la Fonderie.

La rue de la Fonderie élargie serait légèrement déplacée afin d'assainir ce quartier. Son déplacement donnerait une perspective permettant de voir d'un côté le Palais de Justice et de l'autre l'Hôtel de Ville.

Elargissement de la rue des Grandes Arcades.

Egalement pour le Vieux Marché aux Poissons dans sa partie la plus étranglée entre la place Gutenberg et la rue du Poumon.

De même, la rue d'Austerlitz serait élargie pour permettre une liaison facile vers la Bourse et les nouveaux quartiers du Sud.

La grande percée serait achevée :

Près de l'Eglise St. Nicolas, elle se diviserait en deux, l'une suivant sensiblement le tracé projeté, l'autre allant droit sur le bâtiment à côté de la Porte de l'Hôpital. Cette dernière conservée pour laisser à ce quartier une silhouette de caractère.

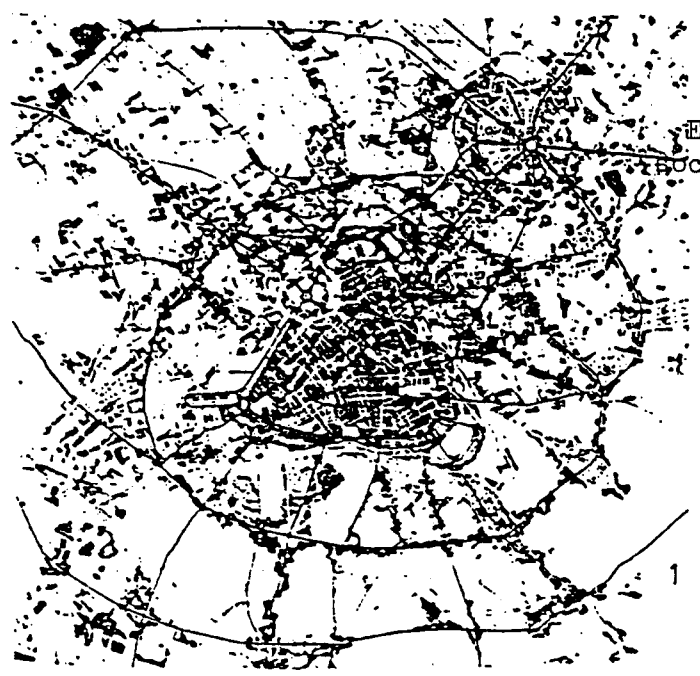
Le quartier de la Citadelle, Esplanade et Caserne St. Nicolas serait urbanisé.

Une voie partant du boulevard de la Victoire irait rejoindre en ligne droite le rond-point devant le pont franchissant le bassin de jonction dans le prolongement du boulevard créé sur l'emplacement de la ligne de Kehl.

Une deuxième voie se détacherait du boulevard de la Victoire dans l'axe de l'Institut de Physique en direction de l'avenue de la Museau pour atteindre celle-ci à l'angle de la route du Polygone.

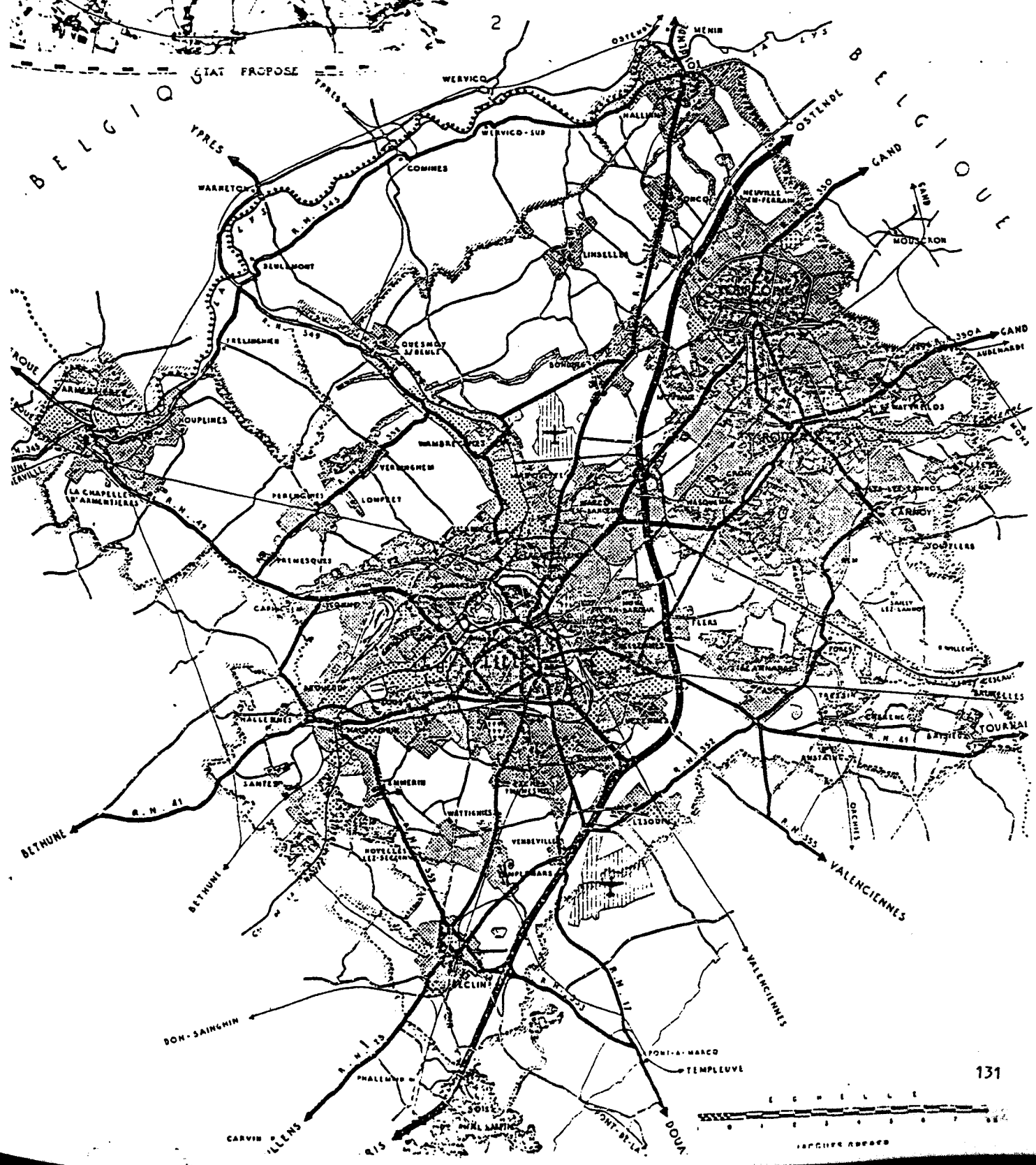
.../...

Extrait de C Bruant "une metropole social democrate LILLE 1896 1913"



1. "Plan de Lille et de la région Lille-Roubaix-Tourcoing" 1934 J. Gréber et Cordonnier.

2. "Plan schématique comprenant les aménagements proposés" Groupement d'Urbanisme de Lille 1950 Jacques GREBER, Urbaniste.



Du carrefour boulevard de la Victoire, rue de l'Observatoire, boulevard de la Marne et rue Vauban partirait une voie en direction de la Bourse. Cette artère serait aménagée en avenue avec pelouse dans la partie comprise entre le carrefour et la voie de communication créée entre St. Nicolas et le Port.

Du rond-point à l'intersection de ces deux voies partirait une autre voie allant rejoindre la route du Rhin actuelle à l'Ouest de Bandelsgarten.

Du premier tronçon de l'avenue, joignant le quartier de l'Observatoire à la Bourse, partirait en direction de la Porte de la Citadelle une large promenade.

La porte de la Citadelle, les bastions et fortifications seraient aménagés en jardin promenade de telle sorte que ce coin favori des Steckelburjers serait conservé.

De la place de Kehl une voie irait vers la route du Rhin rejoignant celle-ci à l'Ouest de Bandelsgarten, de ce point une autre voie irait à Neudorf et rejoindrait l'avenue Ste Marie.

Le boulevard partant de la Gare Centrale qui ceinture la ville est étranglé au Boulevard Gambetta entre le boulevard Clémenceau et la rue Ohnmacht. Le boulevard Gambetta serait élargi. Le boulevard Preiss percé jusqu'à l'Ill.

Les deux parties du boulevard Tauler réunies et prolongées en ligne droite jusqu'à l'angle des rues de Rotterdam et de Bruges.

Cette ceinture intérieure emprunterait de ce point la voie en ligne droite, de l'angle S.O. Bon Pasteur, avenue de la Marne, pour aller au rond-point de l'entrée du Grand Port.

A partir de la place de Kehl, elle se confond avec la voie annulaire (voir schéma voies annulaires) pour rejoindre ensuite le boulevard de Lyon, boulevard de Nancy, boulevard de Metz et son point de départ à la Gare Centrale.

Le quartier des anciens abattoirs est urbanisé. La rue Ste Marguerite prolongée jusqu'à la rue de Rosheim.

Une percée à travers le terrain du Marché aux Bestiaux complétée par un pont sur l'Ill, ainsi qu'une percée par la caserne Barbade en direction de la rue de la Balance aux Foins mettraient le quartier de la Porte Nationale en communication directe avec l'Hôpital et le Finckwiller.

.../...

Dans le quartier au Nord de la rue de la Forêt Noire, la rue St. Maurice serait prolongée jusqu'à l'avenue de la Marne.

Dans le présent exposé, nous nous sommes efforcés de modifier le moins possible l'intérieur de la ville afin d'éviter tout changement dans le caractère de la cité, ce que MEISELOCKER lui-même ne nous aurait pas pardonné.

**BIBLIOGRAPHIE
CEINTURE-VERTE**

STRASBOURG :

Bericht des Ackerbau .Comite.
Die Verschönerung und den Anbau der Wacken Insel be-
treffend. sd.

BRICHLER Jean-Marie
La Ceinture Verte Strasbourgeoise.
DESS. Aménagement et environnement
Institut de Recherches Juridiques, Politiques et So-
ciales.
Strasbourg, 1976.

Bureau d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Stras-
bourg.
- Les fronts de Neudorf. Nov. 1982, Strasbourg.
- La place de l'Etoile à Strasbourg, à l'échelle des
grandes villes européennes. Mai 1984, Strasbourg.

DUTHOIT - MARTINEZ - MESSELIS
Fronts Neudorf.
Juin 1978, Agence d'Urbanisme.

Die Entwässerung Anlagen der Stadt Strassburg und
die Versuchs Anlagen für Abwasserreinigung auf dem
Wacken.
Elsässische Druckerei Fischbach, Strasbourg, 1915.

HERRENSCHMITT François
Place de l'Etoile, 1er programme, CUS 1973.

HONORE F.
Le grand canal d'Alsace et le nouveau port de Stras-
bourg.
In l'illustration N° 4298, 18 juillet 1925.

JUMEL Françoise
Place de l'Etoile.
Fronts de Neudorf.
Quels enjeux, quels projets ?
U.P.A.U. Strasbourg, Juin 1978.

KIEFFER André
La montagne verte.
Collection Aspects des Faubourgs
Edition Oberlin. Strasbourg 1983.

LAFFORGUE

Aménagement et extension de la Ville de Strasbourg.
Strasbourg, 1932.

NIEDERMANN G. - HIPPENMEYER K.

Stadterweiterung plan der Stadt Straßburg.
In Städtebau n° 9, 10 - Sept./Oct. 1925.

Origine et développement de Strasbourg-Sud, en images
commentées.

La sauvegarde des intérêts publics. Strasbourg. sd.

Où en est l'urbanisme en France et à l'Etranger ?
Editions Léon Eyrolles, Paris, 1923.

ROTHENBACH J.J.

Réflexions sur le projet du P.O.S. et sur les fronts
du Neudorf.

C.U.S., Strasbourg 1983.

RIMBERT Sylvie

La banlieue résidentielle du Sud de Strasbourg.

Genèse d'un paysage suburbain.

Thèse secondaire de géographie, Strasbourg 1963.

Edition Publications de la Faculté de Lettres de Stras-
bourg.

Fondation Baulig, Tome IV, Strasbourg 1967.

Arnoldo RIVKIN

La Ceinture Verte de Strasbourg

M.U.L.T., A.R.I.A.S., 1984

2 volumes

Georges SCHWENK

Neudorf.

Edition Oberlin, Strasbourg 1982-1983.

Collection Aspects des Faubourgs.

2 volumes.

SELLIER Henri

La Ceinture agricole de Kiel, un exemple d'économie
urbaine.

1923.

VEYRE Marius

Le château de l'Ile Jars

Strasbourg, 1967.

Vivre à Strasbourg.
Revue municipale.

WEISS Philippe
Projet du bassin d'Austerlitz.
Labyrinthe d'architecture et mémoire d'un lieu.
E.N.S.A.I.S. - Strasbourg 1980.

Wolfrom ZINK
Le Wacken, histoire d'un quartier qui se transforme.
C.I.A.L., Strasbourg, 1979.

FRANCE ANNEES VINGT :

AGACHE Donat Alfred
La remodelation d'une capitale.
Société Coopérative d'Architectes. Paris 1932.
2 volumes.

BAINVILLE Jacques
La troisième république - 1870 - 1935
Editions Fayard, Paris 1940.
Collection Les grandes études historiques.

BATY - TORNIKIAN Ginette
Un projet urbain idéal typique,
l'agglomération parisienne, 1919-1939.
Ministère Environnement, Cadre de vie. Corda 1977.

BAUDOUI Rémi
Genèse d'un expert urbain :
Raoul DAUTRY : de Polytechnique au chemin de fer du
Nord : 1900 - 1921.
Novembre 1985, Paris.

BRUANT Catherine
Une métropole sociale démocrate.
LILLE 1896 - 1919 - 1939.
Ministère Environnement et Cadre de Vie.
CORDA, 1977.

BUSSCHER Jean Marie De.
L'architecture de dommages de guerre. Aspects de la
reconstruction dans les régions dévastées de la première
guerre mondiale.
Contrat SRA/AAM, Paris, Octobre 1983.

BUTLER Rémy - NOISETTE Patrice
De la cité ouvrière au grand ensemble, la politique
capitaliste du logement social, 1815-1975.
Collection MASPERO n° 189, Paris 1977.

COHEN Jean-Louis
L'union sacrée des technocrates et architectes moder-
nes à l'assaut de la Banlieue parisienne.
C.R.A. n° 9, 1982.

COHEN Jean-Louis
Les architectes français et l'"art urbain" (1900-1914),
l'état de la question.
Paris, octobre 1985.

DELORME J.C. - SCALABRE J.P.
De l'avant-garde fonctionnaliste à la pratique muni-
cipale.
A.M.C.

DELORME J.C.
Les plans d'aménagement et d'extension des villes
françaises.
C.R.A. n° 8, avril 1981.

D.R.A.E.
Les cités jardins d'Ile de France, 60 ans après ...
Paris, Février 1985.

DUBIEF Henri
Le déclin de la IIIème république.
1929-38.
Editions Seuil. Point Histoire n° 113, Paris 1976.

DUBOURG J.P. - ROI C.
1925 - 1940 : Gestion municipale SFIO et politique
urbaine à Toulouse.
M.U.L.T. - D.G.R.S.T. Contrat 1981.

DUBY Georges, Sous la Direction de,
Histoire de la France urbaine.
Seuil, Paris 1983.
Tome 4.
La ville de l'âge industriel.

DUMONT M.J.

La Fondation Rotschild et les premières H.B.M. de Paris.

1900 - 1925

M.U.L.T., S.R.A. Contrat 1981.

FORESTIER J.C.N.

Jardins, carnet de plans et dessins.

Editions Emile Paul Frères, Paris, Sd.

GAUDIN Jean-Pierre

L'Avenir en Plan : technique et politique dans la prévision urbaine.

Editions Champs VALLON - SEYSSEL 1985.

Collection Milieux.

GAUDIN Jean-Pierre

Savoirs, Savoir-faire et mouvement de professionnalisation dans l'urbanisme du début du siècle.

Paris, Janvier 1986.

GAULTIER Louis

La cité reconstituée. Rapport général.

Paris, 1917.

GENET L.

Précis d'histoire contemporaine 1919-39.

Editions HATIER, Paris 1946.

HENARD Eugène

Etude sur les transformations de Paris.

Edition l'Equerre. Paris 1982.

Collection Formes Urbaines.

HONTARREDE Philippe

Paris, chronique d'une idée de ville ; 1900-1940.

U.P. 1., Paris 1983.

L'ILLUSTRATION

"La maison".

n° du 23 mai 1936.

JOYANT Edmond

Traité d'urbanisme.

Editeur Léon Eyrolles, Paris 1923

2 volumes.

Le Retour à l'ordre dans les Arts Plastiques et l'Architecture.

1919 - 1925.

CEREC Travaux VIII - Paris 1975.

Les Trois Reconstructions 1919 - 1940 - 1945.

Dossiers et documents.

I.F.A., Paris 1983.

REY - PIDOUX - BARDE

La science des plans de villes.

Editions PAYOT, Lausanne 1928.

TEYSSOT Georges

Architecture et social démocratie.

A.A.M. n° 17, 1980.

Urbanisme et Architecture en Lorraine, 1830 - 1930.

Ed. Serpenoise, METZ, 1982

BIBLIOGRAPHIE

CITE-JARDINS :

BENOIT-LEVY Georges
La cité jardin.
Edition : Henri Jouve, Paris 1904.

Cahiers de la Recherche Architecturale.
Architecture et politiques sociales, 1900 - 1940.
N° triple 15, 16, 17.
Editions Parenthèses, Paris 1985.

CARDIA C. - INSOLERA I. - KAMMERER P. - SECCHI B. -
TRENTIN B.
La città e la crisi del capitalismo.
Edition Laterza, Bari 1978.

CASCIATO M. - PANZINI F. - POLANO S.
Olanda 1870 - 1940.
Città Casa Architettura.
Edition ELECTA, Milano 1980.

DE MICHELIS Marco - TEYSSOT Georges
Les conditions historiques du projet social démocrate
sur l'espace urbain.
Ministère de l'Environnement et Cadre de Vie.
Corda 1977.

DE SETA Cesare
La cultura architettonica in Italia tra le due guerre.
Edition LATERZA, Roma 1983.

GEDDES Sir Patrick
Cities in evolution, an introduction to the town plan-
ning movement and to the study of civics.
Ed. Howard Fertig, New-York 1968

HAUTMANN H & R.
Die Gemeindebauten des Roten Wien, 1919 - 1934.
SCHONNBRUNN Verlag, Wien 1980.

POLANO Sergio
Amsterdam Sud 1900 - 1917.
L'urbanistica di Berlage
in CASABELLA n° 511 - Marzo 1985.

SAMONA Giuseppe
La casa popolare degli anni '30.
Ed. MARSILIO, Venezia 1972.

SMETS Marcel
L'avènement de la cité jardin en Belgique.
Histoire de l'Habitat social en Belgique 1830 - 1930.
Ed. MARDAGA, Bruxelles 1977.

SOISSONS Louis de - KENYON Arthur
Neue englische Gartenstädte
Verlag Wasmuth.
Berlin 1927.

STAUB Anne
Les cités-jardins à Strasbourg.
U.P.1, Paris. sd.

TAFURI Manfred sous la direction de,
Vienne la rouge.
La politique immobilière de la Vienne socialiste,
1919 - 1933.
Ed. MARDAGA Pierre, Bruxelles 1981.

TARICAT Jean - VILLARS Martine
Le logement à bon marché.
Chronique Paris 1850 - 1930.
Ed. APOGEE, Boulogne 1982.

TOUGERON J.C.
Donat Alfred AGACHE, un architecte urbaniste in C.R.A.
n° 8, Avril 1981.

Un heureux moment dans la fabrication du paysage de
la banlieue ; les cités-jardins.
In Bulletin Information Architecturale.
Supplément du n° 96, juin 1985, Paris.

VAXELAIRE André
L'urbanisme en France de 1900 à 1920. Limites et ré-
férences à l'Allemagne.
In Urbanisme et Architecture en Lorraine 1830 - 1930.
Ed. Serpenoise, Denoël, Metz 1982.