



HAL
open science

L'urbanisme municipal à Strasbourg, entre les deux guerres

Charles Bachofen, I. Buraglio

► **To cite this version:**

Charles Bachofen, I. Buraglio. L'urbanisme municipal à Strasbourg, entre les deux guerres. [Rapport de recherche] 648/90, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg; Groupe recherche et expérimentation en maîtrise d'œuvre urbaine (REMU). 1989. hal-01908920

HAL Id: hal-01908920

<https://hal.science/hal-01908920>

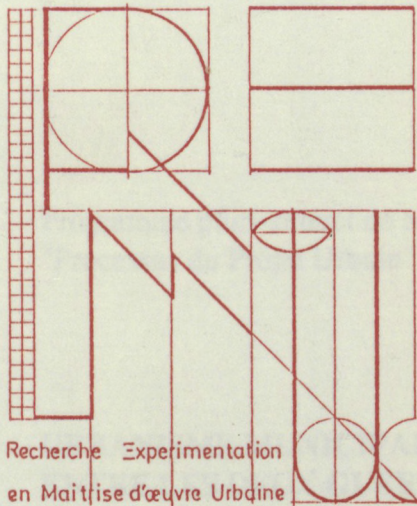
Submitted on 30 Oct 2018

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

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

648.3

12345678910 19890

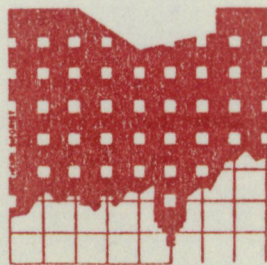


Recherche Experimentation
en Maîtrise d'œuvre Urbaine
Ecole d'Architecture de Strasbourg

L'URBANISME MUNICIPAL
À STRASBOURG,
ENTRE LES DEUX GUERRES.

C. Bachofen

I. Buraglio



ECOLE D'ARCHITECTURE DE STRASBOURG
Groupe de recherche REMU
Recherche et Expérimentation en Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

Programme pluri-annuel de recherche
"Processus du Projet Urbain" - fascicule 3

**URBANISME MUNICIPAL A STRASBOURG
ENTRE LES DEUX GUERRES**
C. BACHOFEN , Is. BURAGLIO

Subvention du
Ministère de l'Équipement, du Logement,
des Transports et de la Mer
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme
Sous-direction de l'enseignement
de l'Architecture et de la Recherche
Bureau de la recherche architecturale

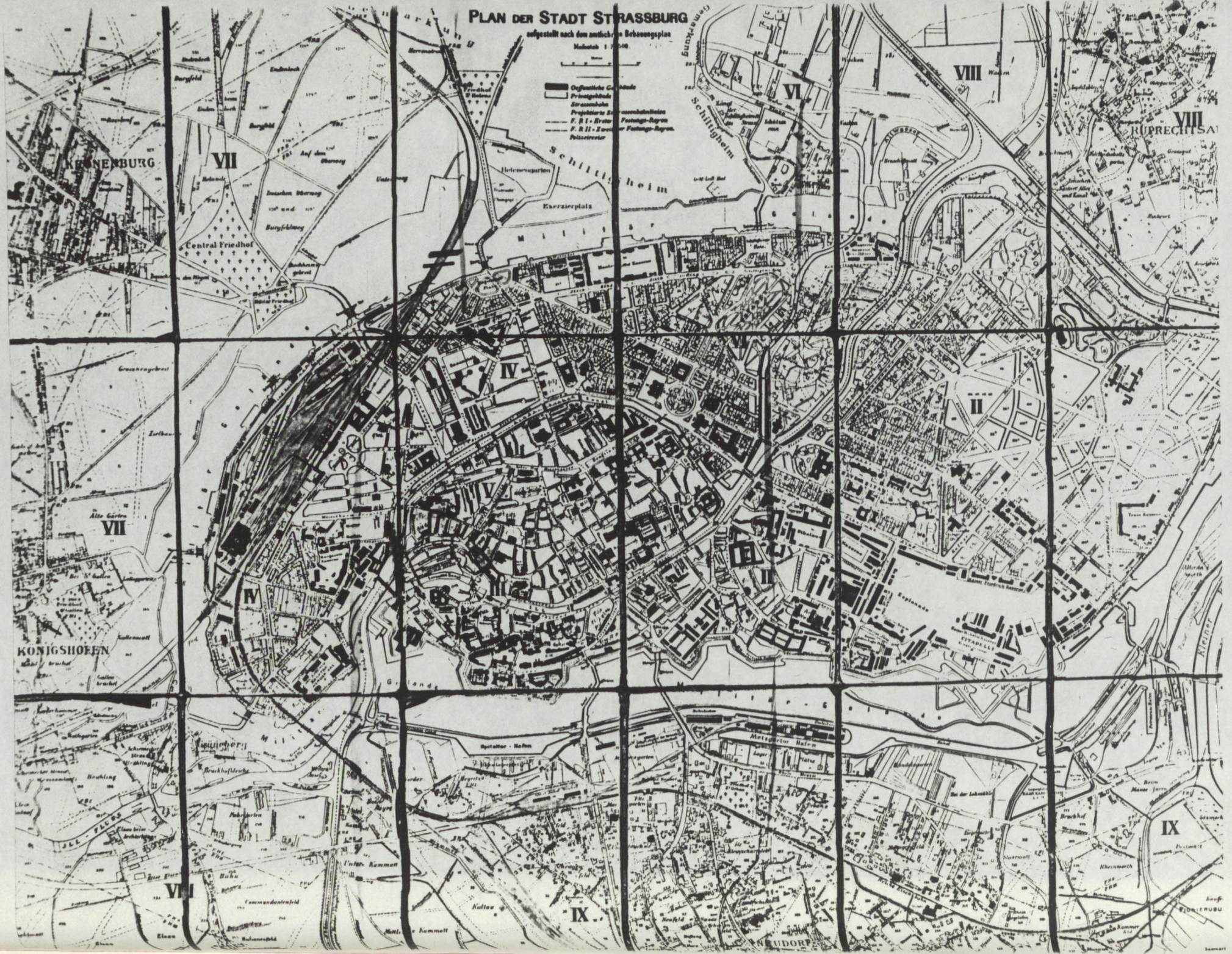
1989

PLAN DER STADT STRASSBURG

aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan
Maßstab 1:75,000

Maßstab 1:75,000

- Öffentliche Gebäude
- Private Gebäude
- Strassen
- Projektirte Strassen
- F. R. I. - Zone
- F. R. II. - Zone
- Feuertreter



- PLAN DE STRASBOURG - DEBUT 20^{ème} siècle

URBANISME MUNICIPAL ENTRE DEUX GUERRES A STRASBOURG

SOMMAIRE

Introduction

PREMIERE PARTIE : L'URBANISME EN PLAN

1. Du dérasement de la fortification au concours de 1925.
2. Aménager la zone : la question des espaces libres (détour par la théorie urbanistique).
3. Projet pour l'aménagement de la zone des servitudes et de la fortification.
4. De J. Stubben à Ed. Joyant (second détour par la théorie urbanistique).
5. Les projets du concours : concepts et propositions.
6. Du concours de 1925 au Plan directeur de 1932.
7. L'élaboration du Plan.
8. La question de la circulation : un nouveau point de vue sur l'organisation urbaine.
9. La Direction des Travaux Municipaux : grandes voiries et carrefours.
10. Création du Service Municipal d'Extension.
11. Logiques financières et équilibres dans le plan d'aménagement des zones.
12. Le Plan Directeur de 1932.
13. Introduction de la législation française de l'urbanisme.

DEUXIEME PARTIE : L'URBANISME EN PRATIQUE

1. Maîtrise d'oeuvre urbaine.
2. Transformations et extensions.
3. De quelques opérations caractéristiques :
 - . Cité Siegfried à Neudorf.
 - . Cité Ungemach.
 - . Lotissement du Hohberg.
 - . Villa Schrantz.
4. Tracés et alignements :
 - . cité policière au Neudorf.
 - . lotissement de la Ziegelau.
 - . quartier St Florent à Cronembourg.
5. Deux chantiers de l'Architecte en chef de la ville, P. Dopff.
 - . La Bourse de Commerce.
 - . Le Crématorium du cimetière Nord.
6. Repérage des principales opérations d'habitat collectif et de lotissement.

TROISIEME PARTIE : ANNEXE

1. Les Maires de Strasbourg de 1919 à 1939.
2. Biographies sommaires de P. Dopff et J. Laforgue.
3. Quelques repères historiques de l'action de la Municipalité en faveur du logement social.
4. Rappels de la législation HBM.
5. Création de l'Ecole Régionale d'architecture de Strasbourg.
6. Inventaire des plans et dossiers consultés.
7. Bibliographie.

INTRODUCTION

L'urbanisme entre deux guerres n'a suscité, jusqu'à une période récente, qu'un intérêt limité.

J.P. GAUDIN, dans «l'Avenir en Plan» (1) souligne le fait que les ouvrages consacrés aux méthodes de planification urbaine ne lui accordent que peu de place : «il semble que la volonté de dresser, à chaque moment, un panorama opératoire des procédures en vigueur détourne, en fait, des approches rétrospectives».

Il est vrai que les professionnels, confrontés à la quotidienneté de leur travail, n'ont guère d'inclination pour la rétrospective ; l'absence de culture professionnelle explique d'autre part le peu d'intérêt pour l'étude des continuités dans les pratiques et les démarches de l'urbanisme.

Celles qui ont caractérisé l'urbanisme entre deux guerres ont été longtemps considérées comme obsolètes, en particulier dans une conjoncture dominée par une urbanisation massive, la priorité donnée à l'interventionnisme économique et social dans les villes et la création d'administrations spécifiques de l'aménagement ; politiques du logement, autonomisation des infrastructures, nouveaux système de financement et de gestion des services collectifs ont pu faire penser à une véritable rupture entre l'urbanisme d'avant-guerre et celui des années de croissance.

Citons encore J.P. GAUDIN : «... Dans une histoire des interventions urbanistiques scandée par différentes étapes qui seraient autant de perfectionnements successifs : les premières mesures spécialisées d'embellissement ; puis les interventions réglementaires d'ensemble ; enfin l'urbanisme opérationnel, la voie royale ainsi tracée est celle du réalisme (on délaisserait les approches incantatoires pour une meilleure activité gestionnaire) et de la cohérence» (2)

Les jugements portés sur l'urbanisme entre deux guerres, lorsqu'ils s'expriment, sont souvent sévères : ils soulignent son inefficacité, la faiblesse des moyens d'une Administration inadaptée ou incompétente ; ils dénoncent les principes de composition urbaine qui caractérisent généralement le dessin en plan.

La question de la «composition urbaine», est notamment abordée dans les deux fascicules des «Cahiers de la recherche architecturale» consacrés à l'Art urbain et à l'Urbanisme (3).

C. Bruant, dans l'introduction à ces cahiers, rappelle que la rupture qui s'instaure, dès cette époque, entre architecture et urbanisme est inscrite dans la doctrine des «Beaux-Arts».

Celle-ci avait développé «une relation au projet caractérisée par l'absence de mise en relation réelle, d'où ces architectures incapables de prendre en compte une implantation précise, une définition urbaine déterminée.

(1) J.P. Gaudin, l'Avenir en Plan, collection Milieux, Champ Vallon, 1985.

(2) J.P. Gaudin, op. cité, p. 15.

(3) Les cahiers de la recherche architecturale, n° 8 et 9, Ministère de l'Équipement, Direction de l'Architecture, avril 1981/janvier 1982.

Préexistences, parcellaire, traces de l'histoire sont niés, ressentis comme des entraves ; la ville est perçue comme contrainte et non comme site informant le projet.

Cette rupture est-elle réellement consommée ? A côté de la tendance des Beaux-Arts, celle des architectes de la SFAU (PROST, JAUSSELY, AGACHE...), nourris de rationalité hausmanienne, poursuivant la voie ouverte par SITTE et UNWIN, instaure un registre propre à leur discipline, celui de la composition urbaine dont les figures, appliquées à l'extension des villes, sont le support des réglemens et servitudes intéressant l'esthétique et l'hygiène.

La question de la composition urbaine, en tant qu'approche architecturale du projet d'extension des villes, traverse toute notre étude. Qu'il s'agisse du concours de 1925, visant la définition des principes de l'extension de Strasbourg, du Plan Directeur de la ville de 1932 ou du PAEE (4) pour l'aménagement des terrains libérés par le dérasement de la fortification et la levée des servitudes de rayon (actuelle «ceinture verte») de 1936, l'effort de composition est permanent, confronté aux autres dimensions de l'organisation et de contrôle de l'urbanisation.

Dans le cas de Strasbourg, on le verra, il est difficile d'invoquer une Administration défaillante, l'absence de structures techniques compétentes, l'inexpérience des concepteurs.

L'exemple de la première Extension moderne, entreprise en 1880, est présent pendant toute la période de l'entre-deux-guerres et conduit la démarche des concepteurs, architectes et urbanistes.

La référence hausmanienne se nourrit, parallèlement, de l'influence allemande (SITTE) et du savoir-faire accumulé pendant le XIX^e siècle au niveau du dessin urbain, disponible dans des recueils techniques tels le «Städtebau» de J. STUBBEN.

Les services techniques de la ville sont en place depuis plusieurs décennies ; ils disposent, pour le contrôle des constructions, d'instruments éprouvés tels le «Bauordnung» de 1904 et d'un arsenal législatif efficace.

Cette législation, propre à l'Alsace-Lorraine, conserve certaines dispositions des lois françaises d'avant 1871 (notamment les lois sur l'alignement de Paris), intègre des dispositions des lois prussiennes et crée ses propres règles ; elle sera confrontée à la nouvelle législation française de l'urbanisme (lois de 1919-1924). L'introduction des nouvelles lois en Alsace-Lorraine sera source d'un conflit permanent entre les autorités strasbourgeoises et les Ministères parisiens, conflit dans lequel les désaccords politiques croiseront constamment les considérations sur l'efficacité relative des deux systèmes.

Quoiqu'il en soit, l'acceptation, à Strasbourg, de la règle urbanistique ne fait guère de doute. La relation entre le Plan, le dessin de lotissement, l'arrêté d'alignement et le contrôle de la construction est correctement assurée.

Si échec il y a de la composition urbaine, il faudrait en chercher les causes dans la systématisation et la modélisation, dès lors qu'on

(4) Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement - Loi de Cornudet 1919/1924

l'applique au vaste territoire d'une agglomération en devenir. Architectes, urbanistes, confrontés à la nouvelle échelle spatio-temporelle des grandes extensions, en oublieront les notions de lieu, de qualification, ou de production de sens dont l'anticipation peut être attendue des concepteurs urbains. Il y aura d'ailleurs perte de savoirs entre les méthodes de l'urbanisme entre deux guerres et celles qui président à l'élaboration actuelle des Plans d'occupation des sols ou des démarches de l'urbanisme opérationnel.

La capacité de densification des structures préexistantes rend difficile l'appréciation de l'efficacité du dispositif. Plus encore, la stagnation économique, le développement insuffisant de l'activité portuaire et des implantations industrielles, la perte de prestige de Strasbourg qui, du rang de capitale de Land, devient simple préfecture, fait paraître dérisoire l'ampleur des dispositions prévues pour l'extension.

Ce n'est qu'après la dernière guerre mondiale que la pression de l'urbanisation, un relatif démarrage économique, la revalorisation de l'image de la ville et de son rôle métropolitain entraîneront la mise en forme de l'extension. Celle-ci prend consistance dans l'oubli, sinon le refus du cadre proposé antérieurement.

Au niveau de la doctrine architecturale, les principes du Mouvement Moderne l'emportent sur ceux de la composition. Taille des opérations, systèmes de promotion et de financement, lieu des décisions ont changé.

On peut lire les prémices de l'influence du changement d'échelle des opérations et des systèmes promoteurs dans les opérations d'habitat entre deux guerres.

La concentration des pouvoirs de décisions, la modélisation des procédures qui s'en suit et la confusion généralisée des responsabilités, notamment financières, liées à la prépondérance de l'Etat sera inscrite dans les lois de Vichy (1943). Elle tendra à diluer l'intérêt de la ville pour ses extensions et renforcera la distinction entre ville centre et quartiers nouveaux.

I. MALLET et R. TABOURET, dans leur étude de l'urbanisme strasbourgeois des années 60 (5), rapportent le propos du maire, P. PFLIMLIN, qui renvoie aux urbanistes la responsabilité des extensions alors qu'il revendique celle de la politique d'aménagement du centre de la ville

Dans le mouvement passionné de l'après-guerre, avide de progrès, de rupture et de renouvellement, les plans des années 30 sont oubliés, quand bien même des acteurs de cette période sont encore présents et parfois chargés de responsabilités importantes.

Pour un A. FIX dénonçant dans un pamphlet (6) la perte d'autonomie de la ville en matière d'urbanisme et regrettant la cohérence du système de la période entre deux-guerres, le silence est fait sur cette époque.

(5) I. Mallet, R. Tabouret : (Vivien) - recherche REMU en cours.

(6) A. Fix, 100 ans d'habitat social à Strasbourg.

Il faudra attendre le colloque de 1981 «Le Projet urbain à Strasbourg» (7), pour qu'il soit fait, à nouveau, mention des travaux de cette époque et l'exposition consacrée au POS de Strasbourg pour qu'un image du Plan Directeur de 1932 soit exposée publiquement.

C'est dire que notre étude a nécessité un important travail d'exploration des archives, travail cependant à peine ébauché et qui devra mieux relier les projets d'urbanisme au développement économique, social et au débat politique.

Le «Club Jacques PEIROTTE»(8) met aujourd'hui en valeur le rôle de ce Maire socialiste de Strasbourg, qui mena une politique active en faveur du logement social, des équipements et des services municipaux, de la fin de la guerre à 1929. La montée de l'autonomisme conjuguée aux difficultés économiques eurent pour conséquences son remplacement par le maire communiste C. HUEBER, sous l'autorité duquel furent prises les principales décisions en matière d'urbanisme.

Son successeur, en 1935, semble n'avoir accordé qu'une importance secondaire à ces questions.

Encore faudrait-il multiplier les travaux sur cette période pour confirmer ou infirmer nos propre recherches.

L'intérêt que nous portons à cette période est donc multiple. Au plan local, il s'agit d'établir des jalons dans la continuité des démarches architecturales et urbaines, de contribuer à la mémorisation des moments importants d'une histoire de la ville en transformation. La majorité des opérations urbaines réalisées après-guerre sont inscrites, dans leur principe et leur tracé, dans les plans précédents (contournantes et pénétrantes routières, achèvement de la grande percée...), grands systèmes de répartition des activités et de la politiques du logement... Certains aménagements étudiés à cette époque sont aujourd'hui d'une actualité brûlante : aménagement de la ceinture verte, du Port, déplacement de la gare, traitement des Front du Neudorf... Il serait intéressant de fonder sur les projets anciens les propositions nouvelles.

Au plan de la culture urbaine, il s'agit d'évaluer la pertinence des instruments mis en place, leurs limites et leur influence, les diverses manifestations et interprétations que les projets donnent à lire.

L'une des hypothèses ébauchées ici est qu'il s'agit moins de s'interroger sur la pertinence de la composition urbaine que sur la systématisation. N'en est-il pas de même pour la plupart des instruments mis au point, de manière chronique, par les urbanistes ?

Les problèmes des plans établis dans la vision d'un contrôle global du territoire, non seulement à la recherche de cohérences dans un but d'orientation, mais en tant qu'instruments opératoires sera également évoqué. Quelles idées de ville sont-elles sous-jacentes à ces plans ; comment s'opère leur réinterprétation ?

(7) Le Projet urbain à Strasbourg, doc. préparatoire du colloque d'octobre 1981, publication A.U.A.S. et E.A.S. - 1981.

(8) J.Cl. RICHEL, L. Strauss, F. Igersheim, S. Jonas, Jacques Peirottes et le socialisme en Alsace, b.f. éditions, Strasbourg, 1989.

Nous engageons ici, les questions mêmes qui sont celles du Projet urbain.

Sur quels éléments (quelles bases théoriques ?) rendant compte du mouvement concret de l'urbanisation, des transformations et extensions de la forme urbaine, s'appuyer pour concevoir des plans de ville ?

Recherche de cohérence, tracés directeurs, mesures d'incitation ou de planification ne trouvent leur juste place qu'à partir du moment où ils croisent une idée du présent/devenir avec une pensée de la transformation des espaces urbains par strates, par fragments, par moments, par stratégies.

Alors le travail de projet de ville, de projet sur la ville permet, en préfigurant un espace, des lieux potentiels, de mettre en place des structures organisant les formes, les synergies, les programmes.

L'urbanisme entre deux-guerres (et dans les années 60) a été confronté au phénomène des extensions urbaines.

Projeter en lointaine banlieue pose la question de la poursuite de la ville ou de la rupture, de la non-ville.

Les urbanistes d'entre deux-guerres ont tenté d'assurer un certain type de continuité fondée sur les principes du tracé hausmanien et son articulation à la forme urbaine. Ils ont établi la continuité physique des voiries, les transitions entre morphologies urbaines différentes par des systèmes de parcs.

On a souligné plus haut que la systématisation du procédé le rendait peu compatible avec le mouvement réel de l'urbanisation. Mais encore : poursuivre la ville, n'est-ce pas également s'appuyer sur des préexistences, des tracés, une histoire ; prendre acte de l'existant ; mettre en valeur un site ?

Bien que réclamées par ses théoriciens (JOYANT, SITTE, STUBBEN...) ces démarches ne trouvent guère d'application.

La démarche du Projet urbain cherche à prendre en compte la double dimension de la morphologie urbaine et de la morphologie sociale, de la forme construite (ville bâtie, espaces publics, édifices...) et de la forme sociale. Des morphologies et des typologies, des éléments architecturaux qualifiant les tissus ; des formes de sociabilité s'y développent, liées à des conventions d'usage et de représentation ; une familiarité des lieux se crée.

Principes d'hygiène, esthétique de l'ordonnement et des espaces monumentaux, souci des hiérarchies guident le projet des urbanistes entre-deux-guerres. La préoccupation majeure est celle du développement économique, de la solution des problèmes de circulation, celle du logement social.

Ce projet pouvait prétendre répondre à une certaine demande sociale, implicite ou explicite. S'appuyant, cependant, sur une pensée technique plus que sur une démarche de conception, il était plus difficile d'anticiper une «production de sens» ultérieure, lorsque le projet construit, fréquenté, nommé, deviendra objet de représentations multiples.

PREMIERE PARTIE

L'Urbanisme en plan

1. DU DERASEMENT DE LA FORTIFICATION AU CONCOURS DE 1925

L'obligation légale d'établir un «Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension» pour Strasbourg (PAEE) découle en principe de la loi du 14 mars 1919. Modifiée en 1924, cette loi prévoit en outre, à l'article 2, que les communes peuvent être autorisées à n'établir qu'un Plan Directeur pour les parties de l'extension et de l'aménagement non susceptibles d'être réalisées à brève échéance.

L'introduction en Alsace-Lorraine des lois de 1919/1924 se heurte cependant aux difficultés d'harmonisation de la jeune législation française de l'urbanisme avec les lois locales maintenues et considérées généralement comme plus efficaces. Cette question va traverser toute la période d'entre-deux guerres et ne sera, de fait, jamais correctement résolue.

* Régler le sort de la zone des servitudes et de la fortification.

La raison première qui va inciter la Ville de Strasbourg à engager un processus devant aboutir à l'établissement d'un Plan d'Aménagement relève plutôt de la volonté municipale de disposer des terrains libérés par le dérasement des anciennes fortifications et des terrains grevés d'une servitude militaire de protection de la fortification (1ère zone).

Un long débat sur le devenir de ces terrains va, dès 1919, diviser la Ville de Strasbourg, l'autorité militaire et le gouvernement français; ce débat se résoud provisoirement par l'adoption de la loi du 21 juillet 1922, «relative au déclassement de l'enceinte de la Ville de Strasbourg».

Cette loi prévoit, à son article 3 :

«...les terrains constituant la première zone de servitude militaire de l'enceinte...continueront à être grevés de la servitude non aedificandi et seront aménagés en espaces libres, parcs et jardins, à l'exception :

(suit une série d'exceptions, dont...)

9..) des terrains réservés à la construction, pour parfaire la réalisation du plan général d'aménagement de la ville. **Ces terrains seront déterminés par décret, sur la vue des plans d'aménagement dressés par la Ville (1) :** leur surface globale sera compensée par voie d'échange par une surface au moins égale, libre de toute construction, à prélever sur la zone des fortifications.

(1) C'est nous qui soulignons.

La Ville a, d'autre part, l'obligation d'acheter à l'Etat les terrains de la zone des fortifications et à leurs propriétaires les terrains de la zone de servitudes.

Les enjeux sont donc importants :

- . la Ville entend contrôler l'ensemble des processus d'urbanisation de la zone des fortifications et de la zone de servitude; l'expérience acquise lors de l'Extension de 1880 lui sert de référence;
- . elle entend récupérer à son profit les plus values dégagées par la levée de servitudes à caractère militaire et l'aménagement des terrains, équilibrer les dépenses par la revente ultérieure des terrains.
- . réaliser des opérations de construction de logements populaires dans un secteur proche du centre, tout en réalisant un ensemble de parcs et de jardins ceinturant la ville ancienne.

*** Le compromis de la loi de 1922**

La loi de 1922 est alors un compromis entre les intentions de la Ville et le point de vue de l'Autorité militaire qui considérait que la liberté de bâtir devait être accordée aux propriétaires contraints dans leurs droits depuis la création de la zone de servitudes.

La première phase ayant abouti à la loi de 1922, la seconde portera sur l'attribution, entre la Ville, l'Autorité militaire et les autres Administrations, des terrains provenant de l'ancienne fortification.

Parralèlement, la Ville s'attache à l'élaboration d'un Plan d'aménagement de la zone des remparts et de fortifications en vue de modifier la loi de 1922 et de rendre applicables, en particulier, les exceptions prévues à l'article 3 de cette loi.

*** Le concours**

Dès septembre 1923, le Maire est saisi, par ses services, d'une proposition visant à lancer un concours d'idées concernant ces aménagements, à l'instar des concours qui se sont déroulés à Paris et à Lille.

La préoccupation première est donc celle de l'aménagement des terrains déclassés. Les notes des services suggèrent cependant que cette étude devrait être intégrée dans une étude plus globale de développement à long terme de l'agglomération.

Le concours comportera deux sections :

- . l'une, détaillée, portant sur les terrains déclassés (PAEE);
- . l'autre, plus générale, proposant un schéma à long terme de développement de l'agglomération (Plan Directeur) justifiant les dispositifs du premier.

Les concurrents ont cependant le choix de présenter des projets à l'une ou à l'autre, ou aux deux sections.

Des plans d'alignement existaient déjà pour la banlieue. Mais, affirme l'auteur des notes, «...ils ont été dressés de façon sommaire, sans qu'il ait été possible de prévoir toutes les hypothèses d'extension, notamment la création du nouveau Port.»

La proposition du concours a été précédée d'un voyage d'études à Lille et à Paris auquel participaient notamment le Directeur des Travaux Municipaux (APPRIL) et l'Architecte en chef de la Ville (DOPFF). Le rapport du voyage d'étude souligne le caractère monumental, grandiose mais utopique des projet de Paris et Lille comparés aux moyens administratifs légaux et financiers des Villes pour imposer les dispositions prévues.

Le respect des nouveaux alignements, notamment, est rendu impossible du fait de la faiblesse des dispositions légales empêchant les propriétaires de bâtir sur les rues projetées. Les municipalités n'ont pas d'autre moyen que le recours à l'expropriation, ce qui entraîne des dépenses très élevées pour la Ville.(2)

De même les tentatives de la Ville de Lille pour imposer des servitudes hygiéniques ou esthétiques se heurtent à l'opposition systématique du Conseil d'Etat. Enfin l'absence de coordination de niveau intercommunal rend improbable la gestion des projets.

Ainsi le voyage d'études, s'il ne remet pas en question l'idée du concours, conforte les responsables techniques dans la certitudes qu'il est absolument nécessaire de maintenir les lois locales et d'adapter la loi de 1919 de façon à ce qu'elle n'abroge pas les dispositions des lois de 1879 et de 1892 concernant les restrictions à la liberté de bâtir.

Quant au concours lui-même, il sera utile de «...fixer des limites dans le domaines de l'imagination et d'exiger des hypothèses raisonnées...»

*** Le jury et les concurrents**

Dans le jury siègent les personnalité animant le mouvement urbaniste dans l'entre-deux guerres : JOYANT, qui représente le Ministère de Travaux Publics, AUBURTIN, Président de la SFU, BONNIER, JAUSSELY...

Le Corbusier est également membre du jury, élu par les concurrents.

Il a présenté le Plan Voisin pour le centre de Paris à l'occasion du colloque «Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger» qui se tient à Strasbourg en 1923.(3)

(2) La loi de 1919 (art.10) précise qu'à partir de la publication de l'acte portant déclaration d'utilité publique du PAEE, les propriétaires de terrains en bordure de voies et places projetées ne pourront élever des constructions nouvelles sans permis de construire. Les constructions nouvelles édifiées en bordure de voies ou places projetées devront l'être selon les alignements fixés.

La loi de 1924 complète ces dispositifs en créant l'obligation d'établir un plan, non seulement pour les groupes d'habitation, mais pour les lotissements, lesquels devront être conformes aux dispositifs des PAEE. Ce qui est en question, c'est la capacité des communes de dresser, faire approuver et faire respecter des plans d'alignement traduisant les tracés indicatifs des PAEE ou des Plans Directeurs.

Dans le cas de Strasbourg, la loi de 1879 prévoit que ces alignements sont fixés par arrêté municipal. En outre, l'ouverture d'une voie nouvelle fait l'objet d'une décision du Conseil Municipal et le financement du premier établissement de la voie est assuré par les propriétaires riverains, au prorata de la longueur de façades de leurs terrains.

Sur ces questions on consultera, notamment : J.P. GAUDIN, l'avenir en plan, collection milieux Champ Vallon, 1985.

(3) Le Centre des Grandes Villes par M. Le Corbusier, Architecte in «Où en est l'urbanisme en France et à l'Etranger». Paris, Eyrolles éditeur, 1923, p. 247 à 257

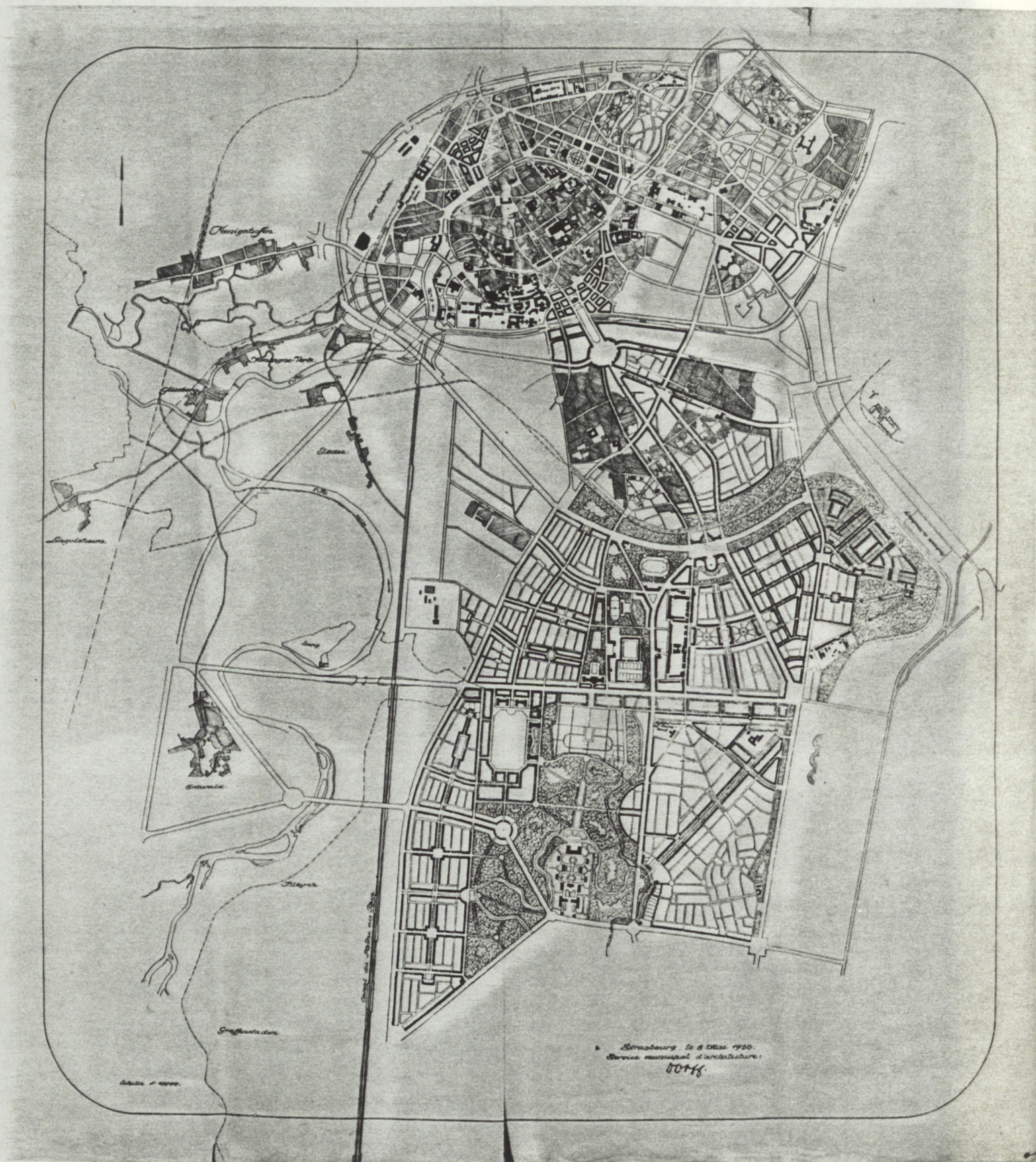
Vingt deux concurrents, dont sept étrangers, sont inscrits; 16 présenteront un projet; cinq concurrents traitent les deux sections, deux seulement ne présentent de propositions que pour l'aménagement des terrains de la loi de 1922.

Celle-ci précise (art.3) que, «dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publique, et sauf dérogations autorisées par décrets, ...les terrains...seront aménagés en espaces libres, parcs et jardins, à l'exception de...

PLAN DE LA COMMUNE DE STRASBOURG ET DE SES ENVIRONS

DRESSE PAR LE SERVICE MUNICIPAL D'ARPENTAGE EN 1923
ECHELLE 1:10 000





- PROJET POUR L'AMENAGEMENT DU SUD DE LA VILLE :
Place de l'Etoile, Neudorf, Meinau, Neuhof. (Paul Dopff 1920).

2. AMENAGER LA ZONE

La question des espaces libres (détour par la théorie)

Les préoccupations concernant l'hygiène et la salubrité des villes sont, on le sait, fondamentales dans le naissance de l'urbanisme en Europe : c'est à la Commission d'hygiène urbaine et rurale du Musée social que s'élaborent les idées d'où sortent les lois de 1919.

Sans entrer dans l'histoire de l'hygiénisme, il est nécessaire de préciser ce que pouvaient signifier, dans les années 1920, les notions d'espaces libres, parcs et jardins.

Le paragraphe 1° de l'article premier de la loi de 1919 précise:

«Le plan détermine les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs, espaces libres divers et indique les réserves boisées ou non à constituer ainsi que les emplacements destinés à des monuments, édifices et services publics.»

Un espace libre est donc toujours un espace affecté : réservé à la construction future d'équipements ou services publics; à l'aménagement de squares, jardins publics ou parc...

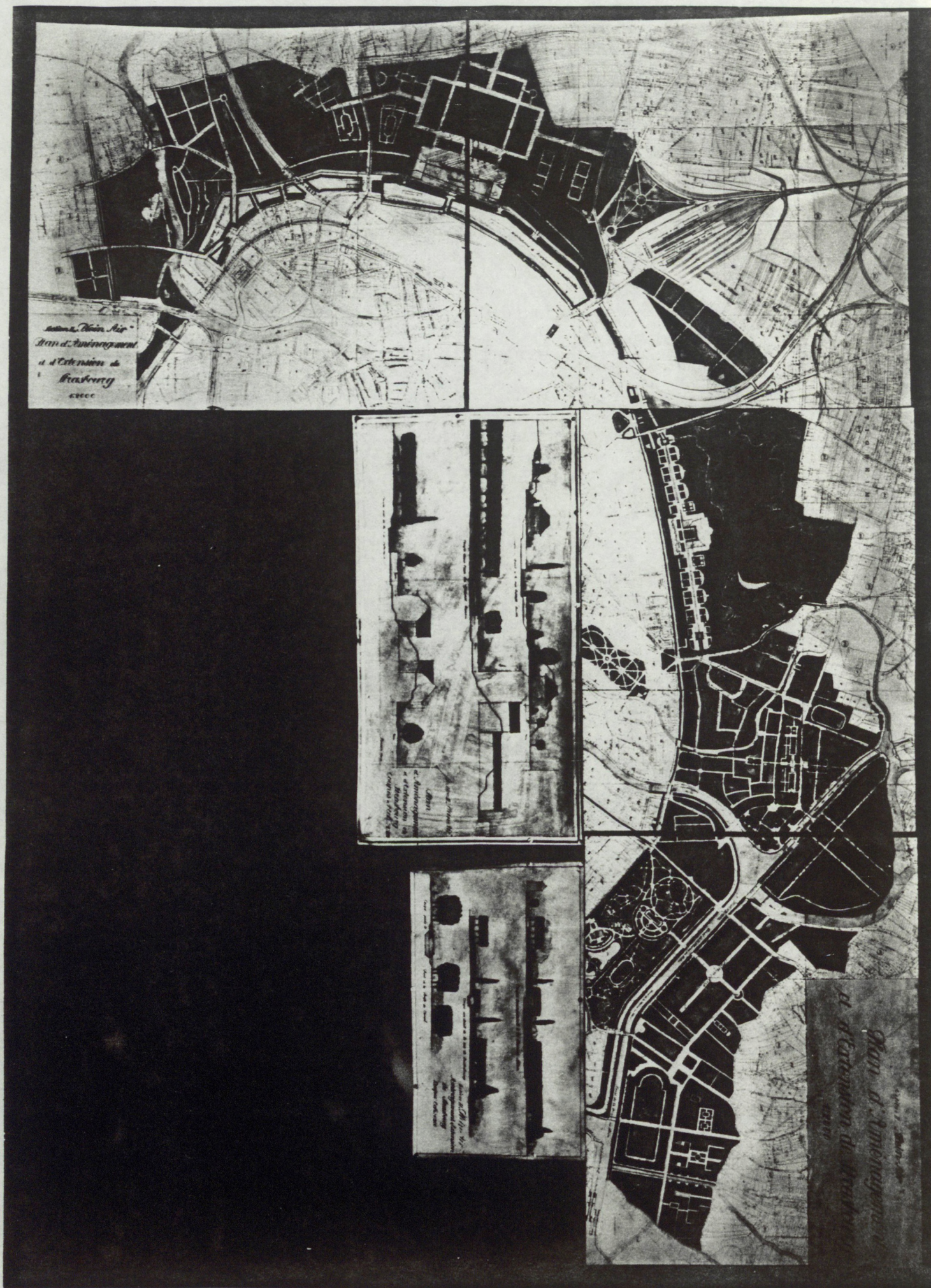
Ed. JOYANT (4) insiste sur ce point :

«Les règlements qui contrôlent les constructions privées...obligent les particuliers à réserver sur leur terrain les espaces libres nécessaires à l'hygiène des maisons.

Mais ces espaces ne suffisent pas aux besoins de la vie collective des habitants.

Il faut des espaces libres publics, aménagés en jardins ou au moins plantés d'arbres, pour aérer plus largement la cité et offrir à ses habitants des emplacements où ils puissent se délasser des fatigues de la vie urbaine, soit par le repos au milieu de la verdure, soit par des jeux de plein air. Puis il cite des types d'espace correspondants : voies et places publiques plantées; avenues-promenades; grands parcs et systèmes de parc, dont il demande qu'ils ne soient pas laissés indépendants les uns des autres mais de les relier par des avenues plantées ou des avenues-promenades entourant la ville et pénétrant vers son centre, de façon à constituer un système de parcs.

(4) Ed. JOYANT. Traité d'urbanisme, 1923 L.EYROLLES. éditeur.



- PLEIN AIR (3ème prix, 2ème section).
 Aménagement des terrains de la Loi de 1922 : terrains de sport, parcs, allées plantées,

D'autres auteurs insistent sur ce même point(5) :

L'aspect urbain du traitement des espaces libres constitués par le dérasement d'anciennes fortifications est au coeur des préoccupations de J. STUBBEN (6) qui multiplie, dans «der Städtebau», les exemples d'aménagement, selon le modèle du Ring, des espaces intermédiaires entre la ville ancienne et ses extensions suburbaines.

Il distingue deux modes principaux de traitement de ces espaces :

«La voie de contournement est établie sur le glacis et bordée, à l'extérieur, de constructions alors que la ville intérieure est séparée de cette voie par des jardins (Francfort sur le Main, par exemple);

deux voies sont réalisées, l'une vers l'extérieur, l'autre vers la vieille ville. Entre deux sont aménagés les parcs et les vestiges des anciennes fortifications (Rouen, Bruxelles, etc...)»

L'espace libre n'est jamais un espace non défini, non dessiné, un terrain vague. Au contraire son dessin urbain est toujours affirmé.

A Vienne, à Strasbourg (aménagement du front nord en 1880), l'emprise de l'ancienne fortification a été bâtie. Cependant, certaines parties ont été maintenues en parcs, places et allées plantées. L'exemple du ring de Vienne est longuement développé chez C.SITTE (7), dont l'ouvrage s'achève par un ensemble de recommandations concernant l'aménagement de cet ensemble de grand style où se succèdent édifices monumentaux, places, parcs, articulés tout au long d'une large allée plantée, le Ring qui fait le tour de l'ancienne ville.

Tous les ouvrages cités (Ed. JOYANT, STUBBEN, C. SITTE...) faisaient partie de la bibliothèque des Services d'Architecture de la Ville de Strasbourg, ainsi que les revues professionnelles relatant

(5) D.A. AGACHE, par exemple, dans son intervention au colloque "Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger (op. cité) déclare (p. 149) : "Cependant, les espaces libres devront toujours préoccuper l'urbanisme. Les parcs, les squares, les cimetières, les terrains de jeux, les promenades (selon le système de parcs ou autres) devront être judicieusement étudiés, l'hygiène et l'aspect urbain en dépendent en premier chef."

(6) J. STUBBEN, 1845-1936, auteur d'une centaine de plans d'urbanisme. Publie en 1890, der Städtebau (l'urbanisme) I^{re} partie, section 9 du Handbuch der Architektur, A. Kröner Verlag, Stuttgart (réédition chez Vieweg en 1980). Publie en outre des ouvrages sur l'urbanisme en Angleterre et en France. Lecture des thèmes de STUBBEN in CARTAL et al. les villes pittoresques, étude sur l'architecture et l'urbanisme de la ville de Metz. CEMPA, Ecole d'Architecture de Nancy, 1981.

(7) C.SITTE (1853 - 1903) Auteur de nombreux plans de villes et d'importants projets de construction. Co-fondateur de la revue d'urbanisme : der Städtebau. Son ouvrage Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen (l'urbanisme selon les fondements artistiques) est plus largement connu en France que celui de J. STUBBEN. Il est édité en français, sous le titre «l'Art de bâtir les villes». Ed.l'Equerre 1980.

les expériences, expositions, études théoriques ou pratiques qui jalonnent la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle dans les pays germanophones (Allemagne, Autriche, Suisse).

Tous vont dans le sens de la conception de systèmes de parcs et d'espaces monumentaux, organisés par séquences le long d'un boulevard planté assurant la grande circulation et dont la ségmentation est organisée par les voies de pénétration dans la ville, aux anciennes portes.

Dans ce sens, l'aménagement de la Foire Exposition au Wacken après 1918 et les diverses implantations de grands équipements qui jalonnent aujourd'hui les terrains de la Loi de 22 sont des éléments d'un système circulaire (8) à peine ébauché (Conseil de l'Europe, Palais des Congrès, Cité Administrative de la Communauté Urbaine...)

*** A l'opposé, le concept d'espace de Le Corbusier.**

A l'opposé de cette conception d'un espace continu puis fragmenté, d'un découpage opéré dans une réalité plus vaste, Le Corbusier définit à cette époque sa conception des nouvelles dimensions de la ville (la «sublimité des dimensions») du rapport entre le site, le paysage (le milieu) et l'oeuvre architecturale qui le révèle et l'ordonne (9) Lorsqu'il note : «Etant, ce mois de février, au jury du concours international des plans d'extension de Strasbourg, j'ai pu observer cette incroyable inconscience : un concours limité proposait l'aménagement des espaces libres des zones fortifiées.

Les zones fortifiées sont à cinq ou dix minutes du centre de Strasbourg. Aucun concurrent ne proposa un programme sportif. Je disais : «ces zones libres, mais ce devrait être purement et simplement un immense gymnase». Mais non! Partout, sur les plans bariolés de vert et de jaune, les frisons des jardins à l'anglaise, les damiers des jardins à la française: que de Luxembourg pour ce Strasbourg, que de place faite aux nourrices alsaciennes!».(10)

Ce n'est pas l'absence de programme sportif qui peut réellement provoquer la réaction de Le Corbusier (tous les concurrents, ou presque, proposent d'importantes surfaces consacrées aux sports), mais bien la conception de ces espaces sportifs comme éléments d'un ensemble complexe et non pas comme un «immense gymnase», aux dimensions indéfinies, occupant toute la zone.

S'agissant de passer à la nouvelle dimension de la ville contemporaine, le site tout entier doit, pour Le Corbusier, être considéré comme unité, comme paysage ou milieu que les objets architecturaux vont révéler.

(8) Et non ainsi que semble le penser B. LECLERC «transformation urbaine et projet architectural, le Wacken dans la Ceinture Verte de Strasbourg», ARIAS 1983, comme l'aboutissement tardif du concours de 1835 «pour l'arrangement de la promenade de l'Orangerie, d'une part, avec la plantation de LENOTRE et d'autre part avec les allées déjà existantes au Wacken et qui devront former ensemble et continuité avec le Contades».

(9) La trilogie «Vers une Architecture», «Urbanisme», «l'Art décoratif d'Aujourd'hui» paraît entre 1923 et 1926 dans la collection de «l'Esprit Nouveau».

(10) Le Corbusier : Urbanisme, 1925, éd. Crès - réédition Artland, 1980. La citation est celle de la note de la page 191 de cette nouvelle édition.

«L'urbanisme moderne sculpte le site, fait apparaître tout le dessin et le modèle du paysage» (11). Mais, lorsque sont effacées les échelles intermédiaires entre le territoire et les objets architecturaux, lorsque disparaissent les constituants de la forme urbaine, l'objet architectural, même de «dimension sublime», ne pourra guère que «flotter» dans ce milieu.

Alors, quelle solution ?

«L'homme seul, avec ses 1m75 de haut, mécanique interchangeable, s'inquiétera dans les espaces de sa ville aux constructions gigantesques. **Meublons donc le vide pénible** de ce trop grand écart en introduisant entre les hommes et leur ville une moyenne proportionnelle qui satisfasse aux deux mesures, qui soit à l'échelle commune. **Il faut planter des arbres!**...Il peut appartenir au nouvel esprit d'architecture, à l'urbanisme de satisfaire aux plus reculées fonctions humaines, en reproduisant le paysage urbain et en mêlant à notre labeur la nature : voilà notre esprit rassuré...»(12)

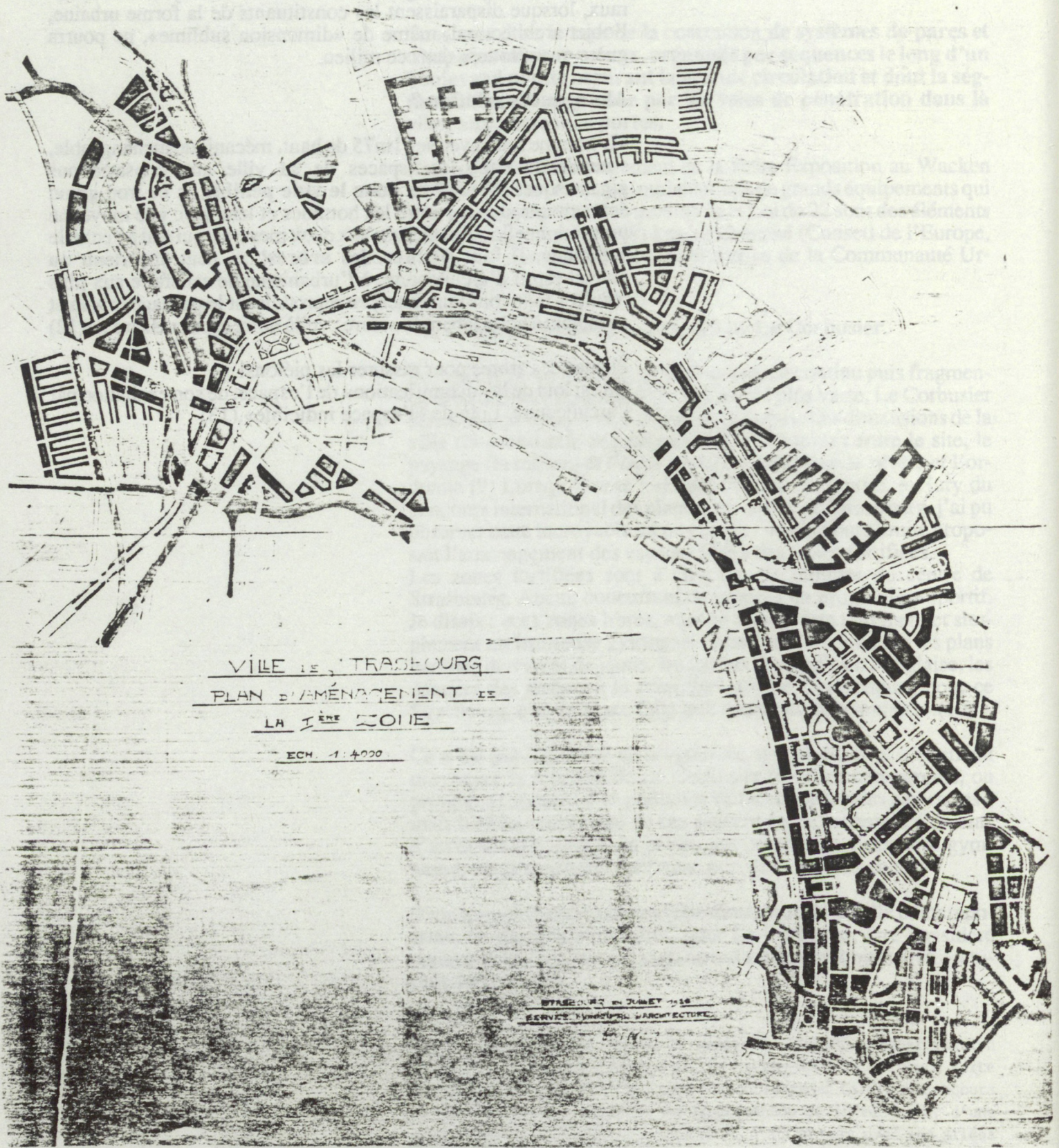
Planter des arbres pour rassurer les piétons!

On est loin de la «magnification» de l'espace, de son exaltation par l'architecture. Loin de «l'espace indicible».(13)

(11) Le Corbusier, La ville radieuse, Ed. de l'Architecture d'Aujourd'hui, 1935, réédition en 1964, chez Vincent Fréal, Paris.

(12) Le Corbusier, Urbanisme, op.cité, pp 70-71

(13) Lire à ce propos : A. RIVKIN : physique du lieu et achèvement des oeuvres (autour de l'espace indicible de Le Corbusier), ARIAS 1983.



VILLE DE STRASBOURG
PLAN D'AMÉNAGEMENT DE
LA 1^{ÈRE} ZONE

ECH. 1:4000

STRASBOURG EN JUIN 1923
SERVICE MUNICIPAL D'ARCHITECTURE

- PLAN D'AMENAGEMENT DE LA PREMIERE ZONE. 1923.
SERVICE MUNICIPAL D'ARCHITECTURE. DOPFF.



- PLAN D'AMENAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION (P.A.E.E.)
pour la zone des servitudes et de la fortification.

3. PROJET POUR L'AMENAGEMENT DE LA ZONE DES SERVITUDES ET DE LA FORTIFICATION.

Le concours ne définit pas de programme précis pour l'aménagement des terrains de la zone des servitudes et de la fortification. Il est simplement précisé que cet aménagement devra s'articuler avec les projets pour l'extension de l'ensemble de l'agglomération. Les dispositions de la loi de 1922 sont généralement prises en compte : un seul concurrent proposera une urbanisation continue assimilant ces terrains au système général.

Deux concurrents ne présentent des projets que pour l'aménagement de ces zones.

De façon générale, deux grands types de solution sont proposés: ou bien la fortification est bâtie, et les constructions dans la zone de servitudes sont limitées à ce que permet la loi de 22 (le long des voies ou selon des programmes d'équipements publics); ou bien l'emprise de la fortification est maintenue en espaces verts et les droit à bâtir sont reportés dans la zone des servitudes.

Dans tous les cas, le système de voirie préconisé définit les segmentations : constructions le long des voies; parcs, jardins, terrains de sport dans l'intervalle. La plupart des concurrents proposent l'inscription d'une voie de contournement du centre dans la zone de servitudes; dans certains cas celle-ci est à la limite extérieure de la zone.

Les carrefours entre ce boulevard extérieur et les radiales de sorties sont traités de façon urbaine : places, rond-points, pattes d'oie, allées plantées, immeubles en ordre contigu.

Des dispositifs particuliers sont prévus lorsque les concurrents déplacent la gare à l'Ouest ou l'ouvrent sur les deux faces pour créer un vaste quartier d'affaires en continuité avec le banlieue Ouest. (voir chapitre suivant)

Quant aux terrains affectés à une service public (exceptions de l'article 3 de la loi de 1922) ceux-ci ne représentent guère, à l'époque, que ceux du Wacken.

Encore leur affectation pour une foire-exposition n'est-elle pas définitive. En 1923 cette aire, surélevée grâce aux déblais des fortifications du Front Nord, accueille une exposition célébrant la naissance de Pasteur. De 1924 à 1926 les halles ne sont pas utilisées et ce n'est qu'en 1927-1928 que sera entreprise, sous la direction de l'Architecte de la ville Paul DOPFF, la réalisation de halles en béton.

D'autres emplacements pour la Foire-Exposition sont proposés par les concurrents : au Schiltigheimermatt; au sud de la Robertsau; mais de préférence à l'Ouest de la Ville, en articulation avec la gare; enfin, sur l'emplacement de la caserne STIRN

Les autres équipements proposés sont le dépôt des Tramways, des terrains de sport, un théâtre de verdure, des jardins botanique et zoologique.

Lorsque les droit à bâtir de la fortification sont reportés sur la zone de servitudes, il s'agit essentiellement de lotissements ou de cités HBM au sud de la Robertsau, au Wacken, au Schiltigheimermatt, à la Montagne Verte

4 - DE J. STUBBEN A ED. JOYANT (Second détour par la théorie urbanistique)

L'urbanisme est considéré, à la fin du XIX^e siècle, comme discipline technique dont les règles peuvent être rassemblées dans des ouvrages spécialisés, des publications et faire l'objet d'expositions et de communication scientifiques.

Des revues, «Der Städtebau» et «Zentralblatt der Bauverwaltung» publient expériences et réalisations. Trois ouvrages sont caractéristiques de cette époque : «Stadt-Erweiterung» -l'extension des villes -de Reinhard BAUMEISTER, édité en 1876; «Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen», -l'art de bâtir les villes selon ses principes artistiques -de Camillo SITTE, publié en 1839 et «Der Städtebau» -l'urbanisme -de Joseph STUBBEN, qui parut en 1890.

Une bonne présentation de ces ouvrages a été réalisée par une équipe de CEMPA (Nancy). LABURTE, CARTAL, MAURAND dans une recherche sur la ville allemande de Metz de 1870 à 1918 (14).

En France où les phénomènes d'urbanisation massive sont plus tardifs, des approches plus théoriques sont menées par D.A. AGACHE, Ed. JOYANT (15), A. REY (16) qui publient, au lendemain de la première guerre, articles et traités destinés à la diffusion des principes et méthodes de l'urbanisme.

* L'objet de l'urbanisme

Le traité de Ed. JOYANT relève d'ailleurs plus du manuel que du traité : on y cherche en vain un discours fondateur ou une réflexion théorique sur l'objet de l'urbanisme.

Dans ce sens, il paraît licite de procéder à une rapide comparaison entre les ouvrages de J. STUBBEN et de Ed. JOYANT.

Après avoir souligné que l'urbanisme est excellemment enseigné en France, à l'Ecole des Beaux Arts et à l'Ecole des Hautes Etudes Urbaines, il constate : «Mais cet enseignement ne touche encore qu'une élite. Or, il y a un nombre considérable de techniciens, de fonctionnaires ou magistrats municipaux qui sont appelés soit à résoudre eux-mêmes des questions d'urbanisme souvent complexes, soit à appliquer ou apprécier les solutions indiquées par des urbanistes compétents. Presque aucune école technique ne traite, actuellement, des questions d'urbanisme ; ...

C'est cette constatation qui nous a conduit à écrire ce livre, qui n'a pas plus la prétention d'apprendre leur art aux urbanistes éprouvés qu'une grammaire n'a la prétention d'être un cours de littérature».

(14) op. cité note 6.

(15) Ed. JOYANT - traité d'urbanisme L. EYROLLES, édition 1923.

(16) A. REY - la science des plans de villes Vincent Fréal, 1928.

Avec son traité; Ed. JOYANT instaure donc une coupure entre un urbanisme de création art complexe «...point de convergence d'arts et de sciences très divers : l'architecture, l'art de l'ingénieur urbain, celui de l'hygiéniste, l'économie politique et sociale...» et un urbanisme technique, appliquant des règles et des données.

Pour J. STUBBEN, l'objet de l'urbanisme est, prioritairement, de préparer les sols pour la construction des immeubles, d'aménager les espaces publics et d'organiser la circulation.

«L'urbanisme a pour objet de rendre possible tout ce qui relève de la construction des logements et des lieux de Travail en ville, les déplacements, les établissements publics pour l'Administration, les cultes, l'enseignement, les soins hospitaliers... Donc, **l'urbanisme prépare le terrain de la communauté qui permettra le développement de la construction privée** (17)...

L'habitat urbain, le profit des citoyens, la circulation locale et à longue distance, les équipements collectifs sont donc l'origine et la fin de l'urbanisme.» (traduction libre).

*** Typologie des bâtiments - morphologie urbaine**

J. STUBBEN ouvre son manuel sur un chapitre consacré aux principaux types d'immeubles urbains ; il souligne que si la question du logement est, en soi, très importante, celle de la nature des immeubles de logement, de leur implantation sur les parcelles, revêt une importance tout aussi grande.

Présentant parallèlement les principes distributifs des immeubles, leur mode de groupement et les caractères des groupes sociaux, les pratiques de ceux auxquels ces immeubles sont destinés, il définit un premier niveau de structuration de l'espace.

Il croise alors ces typologies avec les dispositifs liés selon lui, à ces types : ouvert/fermé, continu/discontinu, alignements, rapport à la rue, aux espaces non bâtis.

Sa préférence va nettement à la maison individuelle dont il montre les avantages sociaux et hygiéniques. L'urbanisme devrait viser à développer ce type d'habitat.

Cependant, la construction d'immeubles à étages, en ordre continu, présente l'avantage d'utiliser moins de terrain, d'être donc plus économique. Elle est mieux adaptée aux centres des villes et convient également à l'établissement d'activités financières, administratives ou de gestion.

Contrairement à J. STUBBEN, Ed. JOYANT ne traite pas des immeubles ou des types d'immeubles qui vont constituer la ville construite. Les immeubles auxquels il fera référence dans les chapitres sur les lotissements ou l'alignement ne sont jamais représentés, ni analysés selon leurs caractères géométriques ou distributifs.

(17) C'est nous qui soulignons

Les catégories utilisées (maisons isolées ou groupées, habitation aisée ou logement à bon marché, immeuble d'habitation, industriel, de commerce...) sont distinguées à travers des notions d'alignement, de gabarit, de modes d'implantation.

On peut certes considérer que les références sont implicites et que les caractères de la maison ouvrière, par exemple, étaient suffisamment connus du lecteur pour qu'il ne soit pas besoin d'en faire état.

Cependant, définissant des règles d'implantation et de composition correspondant à des types constructifs précis sans en montrer l'articulation logique, il est évident que Ed. JOYANT prend le risque, lorsque les types auront évolué, d'introduire un décalage entre la règle proposée et sa justification.

*** Voirie : l'alliance forme - fonction**

En ce qui concerne le dessin de voirie (le maillage), J. STUBBEN développe une démarche qui prend en compte tout à la fois les questions de circulation, d'hygiène, de forme urbaine et d'économie.

Le système des rues doit répondre aux exigences du trafic ; pour cela, il convient de définir les courants principaux et, en particulier, ceux qui relient le centre à la périphérie. La forme générale du réseau sera, de ce fait, généralement rayonnante (forme «naturelle»). Elle peut cependant dans certains cas, prendre l'aspect d'un maillage rectangulaire complété par des diagonales.

Le dessin du réseau tient compte de la topographie, des chemins existants, des limites... La régularité géométrique n'est pas un objectif en soi.

«Plus le plan de la ville tiendra compte des données naturelles, plus augmentera son identité et plus il deviendra attirant»

Le dispositif général dépend également de la position des principaux équipements (gares, marchés, ports...) ; le croisement des voies principales devant s'effectuer à leur proximité.

En même temps J. STUBBEN rappelle que du dessin de ce maillage dépendent les découpages fonciers ultérieurs, que rayonnantes et contournantes sont les génératrices de la forme des îlots et des lotissements et que l'aspect, l'esthétique urbaine en dépendent.

Ed. JOYANT insiste plus sur l'aspect fonctionnel du maillage et ses hiérarchies, attribuant à des catégories particulières de voies ou d'espaces publics (avenues, promenades, parcs, places...) le soin d'apporter le caractère «esthétique», monumental ou pittoresque à l'espace urbain.

Il considère qu'il ne convient pas d'établir un réseau de circulation a priori, mais de procéder à une répartition du territoire par zones spécialisées, puis d'en assurer la desserte.

Le réseau sera alors hiérarchisé et organisé, soit en damier, avec ou sans diagonales, soit selon un système radial, «en toile d'araignée», complété par des voies circulaires.

La création des voies circulaires a d'ailleurs pour raison d'être la définition des îlots plutôt que la circulation.

Le réseau des voies de grande communication sera essentiellement radial : les voies convergent, non pas vers un centre unique, mais vers des points situés à la périphérie du noyau central.

S'il relie la définition de l'îlot au dessin du réseau, il met essentiellement en évidence les règles de projet, d'alignement de parcelles.

Tout se passe comme si la bonne règle pour constituer l'espace urbain relevait des normes et des formules techniques.

*** Les découpages fonciers et le zoning**

S'agissant de définir la dimension des parcelles, en particulier celles destinées à la construction des maisons isolées, Ed. JOYANT va introduire la distinction entre îlots pour catégories aisées et îlots pour maisons ouvrières ; la surface des parcelles variera, en conséquence, entre 220 et 600 m². De même définira-t-il les lotissements pour logements à bon marché, les cité-jardins ouvrières.

Il affirme ainsi le principe de la nécessaire spécialisation : «Une ville est semblable à un corps vivant dont les diverses fonctions ont pour sièges des organes spéciaux et bien adaptés».

Il distingue alors un quartier des affaires, un quartier administratif, ces deux quartiers pouvant se confondre et comprendre, en outre, restaurants, cafés et hôtels. C'est le quartier-central, noyau de la ville et partie la plus animée.

"A l'abri de l'agitation du noyau central..." , le quartier des universités : les quartiers industriels, pour leur part, seront éloignés du centre, "cachés, si possible, par une colline... et de façon que les vents dominants chassent les odeurs et les fumées loin de l'agglomération."

Quand aux quartiers d'habitation ils ne peuvent être au centre (bruyant et insuffisamment aéré !), ni au contact direct des usines.

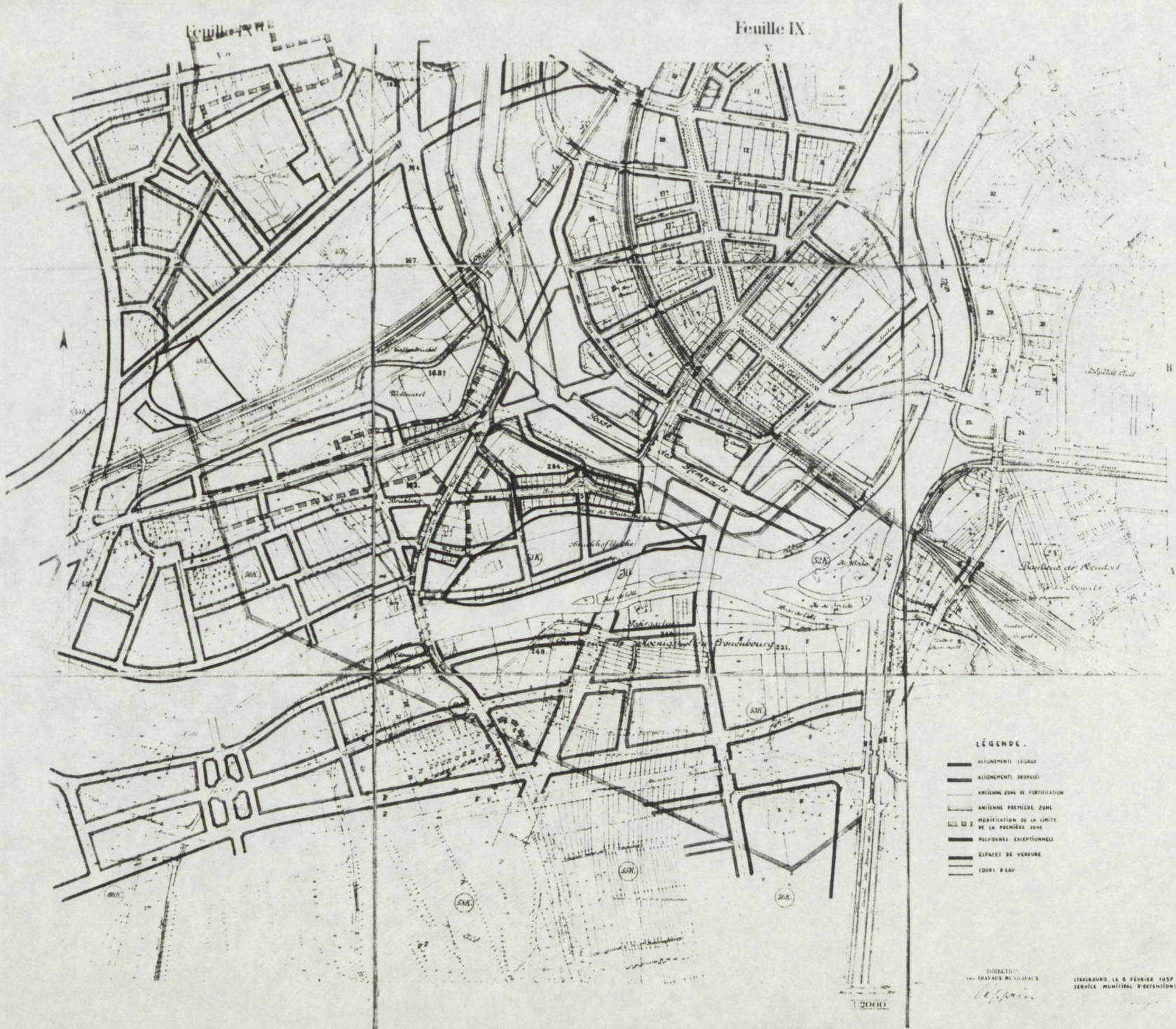
Il sera donc nécessaire de prévoir des «quartiers spéciaux, où elle peut se trouver dans des conditions meilleures de calme, d'agrément et d'hygiène.»

Ceci est surtout à envisager «pour la population peu formée, constituée par les employés et les ouvriers, qui ont d'autant plus besoin de repos et d'hygiène que leur travail est plus pénible.»

Une nouvelle précision est alors apportée à la notion de «cité-jardin», opération réalisée par une municipalité, des sociétés de logement à bon marché ou des sociétés industrielles. Elle permet de dégager les quartiers centraux trop peuplés et insalubres ; il est alors possible de créer des quartiers d'habitation modèles, «selon les meilleures règles de l'hygiène et de l'art urbain.»

L'oeuvre de J. STUBBEN, pas plus que celle de Ed. JOYANT ne sauraient être réduites à ces quelques remarques.

Celles-ci devraient cependant permettre une lecture plus aisée des projets présentés au concours de 1925 pour l'extension de Strasbourg.



- P.A.E.E. DE LA FORGUE. 1936
 Strasbourg Sud. Faubourg ouest et sud.

LÉGENDE.

- ALIGNEMENTS LEGAUX
- ALIGNEMENTS PROPOSÉS
- ANCIENNE ZONE DE FORTIFICATION
- ANCIENNE PREMIÈRE ZONE
- MODIFICATION DE LA LIMITE DE LA PREMIÈRE ZONE
- POLYGOINES EXCEPTIONNELS
- ESPACES DE VERTURE
- COURS D'EAU

DIRECTION
 DES TRAVAUX MUNICIPAUX
 STRASBOURG, LE 6 FÉVRIER 1937
 SERVICE MUNICIPAL D'ENTRETIEN

5. LES PROJETS DU CONCOURS : CONCEPTS ET PROPOSITIONS.

*** Modèles fondamentaux**

Les projets proposés présentent l'image d'une agglomération achevée, à terme incertain; l'ensemble des phénomènes actifs, organisés, qui peuvent conduire à cet aboutissement ne sont guère évoqués.

Cependant certains concurrents, en proposant de greffer l'urbanisation nouvelle sur les noyaux existants se réfèrent simplement à un modèle d'extension progressif «en tache d'huile» aboutissant à des ensembles agglomérés distincts.

On peut noter ici que le «Plan Calsat» de la fin des années 50, reprend ce dispositif et définit clairement, autour des noyaux constitués, des périmètres d'agglomération au-delà desquels l'interdiction de bâtir est affirmée. Aucune indication, cependant, n'est donnée sur le traitement ou le marquage des limites de ces petites agglomérations, l'affirmation d'un centre ou le processus d'urbanisation.

Pour les autres concurrents, l'urbanisation est généralisée sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, quand bien même elle est ponctuée de larges parcs, promenades ou forêts.

C'est le modèle qui sera retenu pour le Plan Directeur de 1932.

*** L'industrie comme moteur de l'urbanisation.**

Le moteur de l'urbanisation est unanimement recherché dans le développement industriel de Strasbourg.

La création du Port Sud est une donnée du concours et personne ne la remet en question. Au contraire, certains concurrents proposeront son doublement à l'Ouest et tous vont localiser d'importantes zones industrielles.

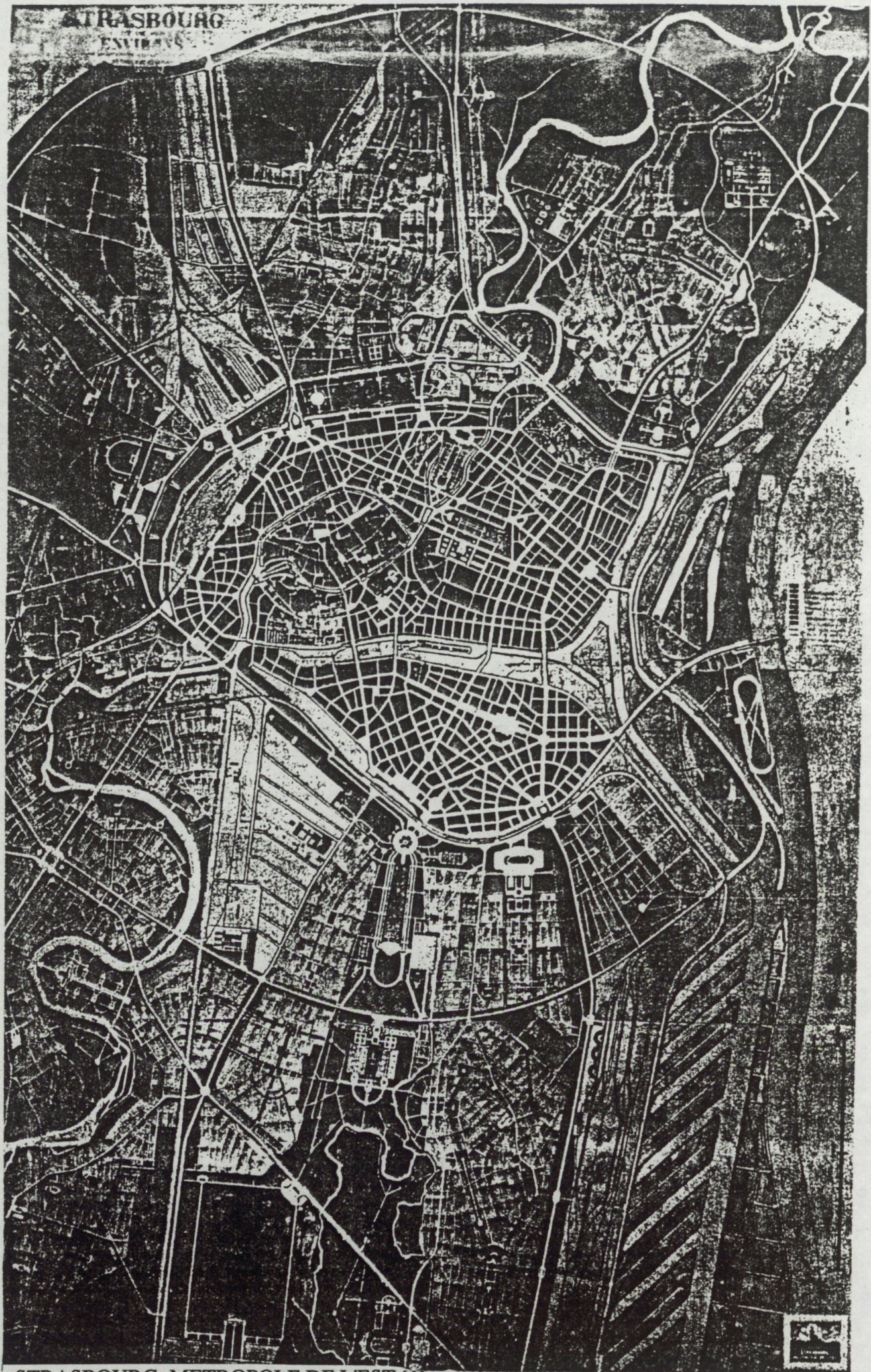
L'industrialisation, en tant que moteur de l'urbanisation, permet de justifier la croissance de la population et l'extension urbaine.

L'estimation générale prévoit sur cette base le doublement de la population ; seul un concurrent estime la population future à partir de la capacité du site, en procédant au calcul pondéré des différentes densités correspondant aux modes d'urbanisation qu'il propose.

Il avance alors le chiffre de 700.000 habitants (qui sera celui retenu plus tard lors de l'élaboration du SDAU de 1971.)

La localisation des zones industrielles pose plusieurs problèmes, dont celui de la pollution envisagée sous l'aspect du rabattement des fumées vers les zones d'habitation. Le facteur déterminant est celui du vent dominant, soufflant du Sud-Ouest vers le Nord-Est.

Cette préoccupation, très présente chez tous les concurrents, conduit certains d'entre eux à recommander la suppression de la zone des bassins de l'hôpital et d'Austerlitz, située au contact direct et au Sud du Centre. Il en va de même pour le lotissement industriel de la Plaine des bouchers, au Sud-Ouest. Sa disparition, sinon son isolement sanitaire, sont préconisés.



- STRASBOURG, METROPOLE DE L'EST (4ème prix).

G.Niedermann et K. Hippenmeyer.

Séparation nette, en fuseau, des extensions bâties et des coulées vertes.

Au-delà de ces propositions ponctuelles, l'importance donnée aux nuisances dues au rabattement des fumées industrielles conduit à des schémas d'urbanisation fortement orientés du Sud-Ouest au Nord-Est, dans un couloir flanqué, à l'Est, des installations portuaires, à l'Ouest d'un ensemble industriel s'étendant de Lingolsheim à la gare de triage de Hausbergen.

Un seul concurrent préconise la disposition de petites unités sur l'ensemble du territoire.

*** Le système ferroviaire comme élément de structuration.**

Mais le facteur dominant de structuration urbaine retenu par un certain nombre de concurrents repose sur une transformation du système ferroviaire.

On sait qu'à un système de gare en cul-de-sac pénétrant à l'intérieur de la muraille (Napoléon III) a été substituée entre 1878 et 1883, une gare passante tangeant le centre ville à l'Ouest. D'autre part, la ligne ferrée en direction de l'Allemagne (ligne de Kehl) a été déplacée, en 1902, de son tracé rectiligne d'origine, proche de la limite Sud du Centre ville; elle a été transformée en un tracé courbe, sur talus faisant office de fortification, englobant et rattachant le faubourg du Neudorf au Centre ville.

Ce dispositif crée une coupure forte entre Centre et périphérie à l'Ouest et au Sud. Un nombre restreint de ponts sous voie permettent le franchissement des principales routes d'accès.

Aucun passage cependant, n'a été réalisé au niveau de la gare elle-même, rendant difficile l'établissement des continuités urbaines pourtant prévues lors de la discussion sur le devenir des anciennes zones de fortifications et de servitudes. Le concurrent le plus audacieux propose le déplacement de la gare principale à hauteur de Lingolsheim (sur la ligne de Bâle).

Ce déplacement constitue l'acte fondateur conduisant à la création d'une ville parallèle située au Sud de la ville, entre le Port à l'Est et la voie ferrée de Bâle à l'Ouest.

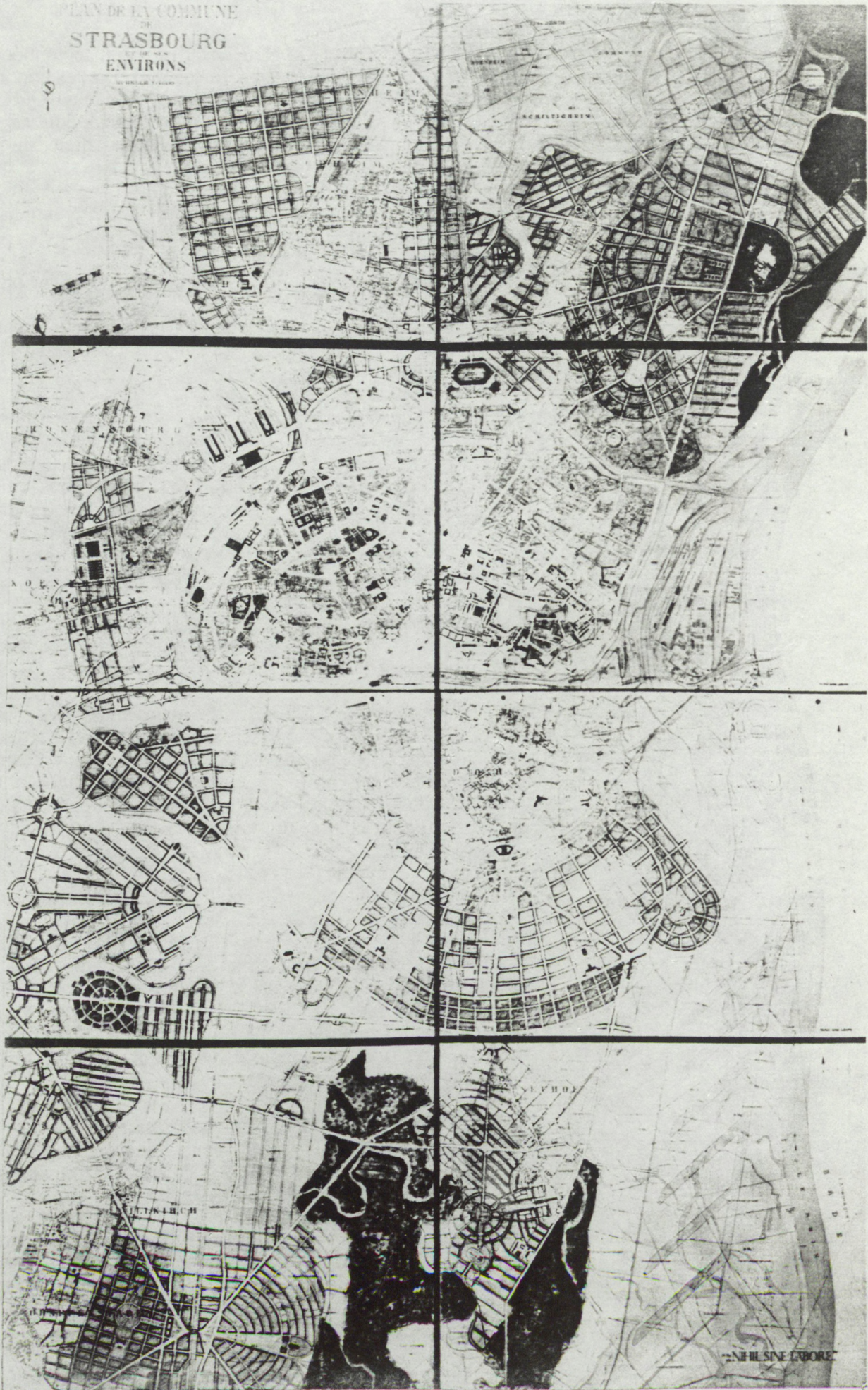
L'avenue Est-Ouest reliant la nouvelle gare au Port organise le tissu de la ville nouvelle, qui s'établit sur un quadrillage Nord-Sud/Est-Ouest dont elle est la génératrice. La voie ferrée vers l'Allemagne est reportée au Sud de la Ville nouvelle; ce qui permet d'effacer la coupure constituée par le remblai sur lequel elle est établie. La desserte du Port s'organise depuis le Sud, ce qui simplifie considérablement son exploitation.

La nouvelle ville est cependant établie en continuité avec la ville ancienne par la création de nombreux ponts franchissant le canal de jonction et les bassins de l'hôpital et d'Austerlitz. On peut donc parler d'extension autant que de ville neuve.

D'autres concurrents proposent l'effacement de la voie de chemin de fer de Kehl, soit en l'établissant sur un viaduc, soit en la repoussant au Sud sous forme de rocade ferroviaire, desservant le Port du Sud au Nord et se rabattant vers l'Ouest au niveau du Fuchs-am-Buckel (Nord de l'agglomération).

Le trafic international emprunte alors la ligne de Lauterbourg avec franchissement du Rhin à Beinheim, au Nord de l'agglomération. Le franchissement du complexe ferroviaire de la gare, à l'Ouest du Centre, fait également l'objet de l'attention de plusieurs concurrents.

PLAN DE LA COMMUNE
DE
STRASBOURG
ET DE SES
ENVIRONS



- NIHIL SINE LABORE.
De nouvelles unités urbaines sous forme de cité-jardins.

Trois solutions sont envisagées : surélévation générale de 2m de la gare et des voies ferrées pour permettre d'établir une continuité entre le Centre et la périphérie Ouest; déplacement de la gare en limite Ouest de la zone de servitudes entraînant une restructuration et une extension du quartier actuel de la gare qui devient alors le grand «quartier d'affaires», la city de Strasbourg; enfin, doublement de la gare à l'Ouest.

Cette solution d'une gare à double face est la seule qui ouvre réellement les possibilités de développement vers l'Ouest. La gare est alors au centre d'un quartier d'affaires ouvert à 360° et où se connectent les réseaux ferroviaires, routiers et de Tramway.

*** Réseau routier**

Le réseau routier, lui, ne fait l'objet que de peu de variantes majeures. Excepté le projet «de chose à venir» qui propose l'établissement, au Sud, d'une ville parallèle sur plan orthogonal, la majeure partie des concurrents opte pour un système radio-concentrique dont les «rayonnantes» aboutissent sur une voie établie sur la zone de servitudes contournant le centre de la Ville.

Cette première «contournante» (on ne parle pas encore de rocade), doublant la ceinture des boulevards, est conçue elle-même comme un boulevard planté avec des rond-points aux intersections avec les rayonnantes. Elle est redoublée une ou plusieurs fois à des distances variables du centre.

Mais si ces contournantes successives sont parfois établies en tant que voies majeures permettant de relier entre elles les extensions périphériques, elles sont la plupart du temps pensées en tant que directrices permettant de régler le dessin des lotissements intermédiaires (cf. Ed. JOYANT)

*** Tramway**

Le Tramway, lorsqu'il est mentionné, fonctionne selon un système concentrique, en tranchée sur le boulevard extérieur, en aérien à l'Est ou sur les contournantes extérieures.

L'un des concurrents propose un système de metro radial reliant le Centre à l'Hinterland; le point de convergence est situé à l'emplacement de la gare napoléonienne (actuelle Place des Halles). Enfin, l'un des concurrents propose un système diamétral

. zoning et types urbains

Que le mode d'urbanisation préconisé soit celui d'un tissu continu couvrant le territoire ou un système «en grappes» d'unités urbaines relativement distinctes, la spécialisation des secteurs urbains selon des fonctions principales (Zoning) est généralement retenue par les concurrents.

La nécessité du zoning est, dès la fin du XIXe siècle, reconnue comme fondamentale par tous les théoriciens de l'urbanisme qui y voient l'instrument de l'efficacité et de la mise en ordre.

On voit ainsi apparaître un découpage du territoire par fonctions dominantes : affaires, commerce, administration et culture, industrie, résidence, elle-même répartie par catégories sociales selon des relations de proximité domicile-travail.



- DE CHOSES A VENIR (Voelkel et Wolff)
 Entre le Port et la nouvelle gare, au Sud de l'agglomération, se dessine
 une nouvelle ville sur plan en damier.

A ce découpage fonctionnel correspondent des morphologies implicites dont la répartition permet de lire le paysage général de l'agglomération.

Dans les quartiers d'affaires, les immeubles hauts (huit étages) en ordre continu. L'un des concurrents proposera un «gratte-ciel extensible» dans le quartier de la Gare. Dans les quartiers résidentiels on distinguera entre cité-jardin; cité-jardin ouvrière; quartier ouvrier; quartier résidentiel; quartier de villas. Cité et quartiers ouvriers sont localisés à proximité des zones industrielles et portuaires.

Si les typologies ne sont pas définies explicitement au plan formel, elles renvoient cependant à des morphologies de référence bien connues à l'époque.

Un autre système formel est également préconisé; il vise à établir des continuités bâties (immeubles hauts) le long des grandes voies d'accès et dans les centres et à renvoyer les cité-jardins, basses et discontinues à l'arrière des ces rues-corridors.

De façon générale, la distinction s'opère entre un quartier de gare - quartier d'affaires; le centre ancien réservé à l'Administration et à la culture; l'Esplanade à l'Est (alors quartier militaire) est spécialisée dans le commerce.

Les quartiers résidentiels, plus ou moins spécialisés, occupent les périphéries du centre.

*** Parcs, promenades et tracés : l'embellissement.**

Le souci de l'embellissement de la ville par la création de parcs, promenades, allées plantées est présent chez tous les concurrents.

On a vu, au chapitre consacré aux projets d'aménagement de la zone des servitudes et des fortifications, avec quelle ironie Le Corbusier traitait ce souci du «dessin des espaces verts». La plupart des projets comportent un dessin précis de parcs et de promenades, souvent animé par des jeux d'eau.

Avec le dessin de carrefour, de pattes d'oies et d'éventails, de polygones divers s'affirme l'idée que l'espace public majeur constitue une trame qui traverse la ville et dont le traitement paysager, avec un souci de composition marqué, est le garant de la qualité urbaine.

De nombreux concurrents proposent ainsi de prolonger les forêts (du Neuhof, de la Robertsau) par des parcs aboutissant à la zone de servitudes, elle-même traitée en parcs et jardins.

Ils profitent également de l'opportunité des cours d'eau (Ill, Bruche) pour former une série de "coulées vertes aménagées reliant la ceinture du centre aux périphéries plus éloignées". Ces espaces sont alors ponctués de terrains de sport ou de jardins spécialisés (botanique, zoologique, théâtres de verdure). L'un des concurrents ajoute à ce système, deux ceintures concentriques, bien que discontinues, de parcs, de prairies et d'espace de jeux.



- C.T.I.
Immeubles en ordre contigus le long des grandes voies,
cité-jardins à l'arrière et vastes coulées vertes.

6. DU CONCOURS DE 1925 AU PLAN DIRECTEUR DE 1932.

* La commission du plan.

HAUG, vice-président du jury, présente son rapport le 18.02.1925. En mai de la même année se réunit la «Commission d'Etudes du Plan Général d'Aménagement et d'Extension». En son sein siègent des membres de l'Administration Municipale et des personnalités extérieures.

* Lois locales et loi de 1919/1924

Il est rappelé à la commission que, selon la loi de 1919 modifiée en 1924, le Plan peut être soit un Plan Directeur, soit un Plan d'Aménagement plus détaillé.

La compatibilité entre lois locales et loi de 1919/1924 est à nouveau évoquée. Si le règlement municipal correspond aux principes de la loi de 1919/1924 en ce qui concerne les principales voies de communication, la spécialisation par quartiers et le type de constructions à ériger, il doit être complété en ce qui concerne les espaces libres; ceux-ci devront être grevés d'une servitude non aedificandi.

A contrario, la Municipalité souhaite conserver son droit de décision concernant l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux quartiers en fonction des développements «dont la nature, ni l'ampleur, ne peuvent être prévues actuellement».

En ce sens elle recommande que, dans un premier temps, les groupements de construction se forment le long des voies principales et autour des parties du réseau déjà construites.

De larges réserves d'espaces libres permettront les développements ultérieurs.

* La trame du Plan Directeur.

Le schéma de base, à partir duquel la Commission est incitée à travailler, est repris du projet dénommé «Strasbourg-Métropole de l'Est» (MM. NIEDERMANN et HIPPENMEYER).

D'autres suggestions des différents concurrents pourront également être retenues.

Le schéma sera radial; chaque groupement est séparé des autres par un «système de parcs» dans lequel chaque parc important est relié au suivant par de très larges promenades plantées et converge vers le Centre de la Ville.

Les considérations économiques «sont à la base de toute étude d'expansion. On examinera donc en premier lieu les possibilités à offrir à la production et au travail.»

Les terrains industriels retenus seront ceux du Port avec extension à la Musau; le lotissement industriel de la Plaine des bouchers sera maintenu et les terrains situés de part et d'autre de la gare de Hausbergen largement développés.

PLAN DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE STRASBOURG ET ENVIRONS



- LEGENDE**
- ZONES COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES
 - INDUSTRIELLES J. - A. - C. - M. - D. - F.
 - TERRAINS DE CULTURE
 - RESERVES BOISES
 - PORTS ETC.
 - DE VERDURE - PROMENADES PARCS ET JARDINS
 - TERRAINS DE SPORTS
 - CASERNE
 - COURS D'EAU - CANAUX - ETANGS - BASSINS
 - VOIES PRINCIPALES
 - LIMITE DE LA COMMUNE



- CONSTRUCTIONS PERIMETRES**
- CLASSE F. I.
 - F. I.
 - F. II.
 - F. III.
 - F. IV.
 - F. V.
 - PERIMETRES INDUSTRIELS
 - PERIMETRES PROTEGES
 - CONSTRUCTIONS QUARTIER
- CLASSE O. I.**
- O. I.
 - O. II.
 - O. III.

STRASBOURG EN NOV 1932
DIRECTION DES TRAVAUX MUNICIPAUX
SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION

Alphonse Leprieux

- PLAN DIRECTEUR DE STRASBOURG ET ENVIRONS DE 1932,
SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION

La suppression totale du terrain industriel au Heyritz et au Port d'Austerlitz est approuvée sans restriction.

L'urbanisation s'étendra essentiellement vers le Sud, parallèlement aux deux grandes zones d'industrie, séparées toutefois de celle-ci par de larges bandes boisées.

La superficie totale de l'agglomération sera en rapport direct avec les capacités d'accueil des zones d'activité.

Le calcul s'établit sur les bases suivantes : 400 habitants pour 1 ha. de terrain industriel, dont 300 pour la population ouvrière et 100 pour les autres classes sociales!

La Commission s'étonne de l'absence de propositions d'extension à l'Ouest, par Cronembourg vers Hausbergen. «La proximité des terrains industriels du Nord, son altitude, ses sites pittoresques vers Hausbergen en font une région prédestinée à l'habitation».

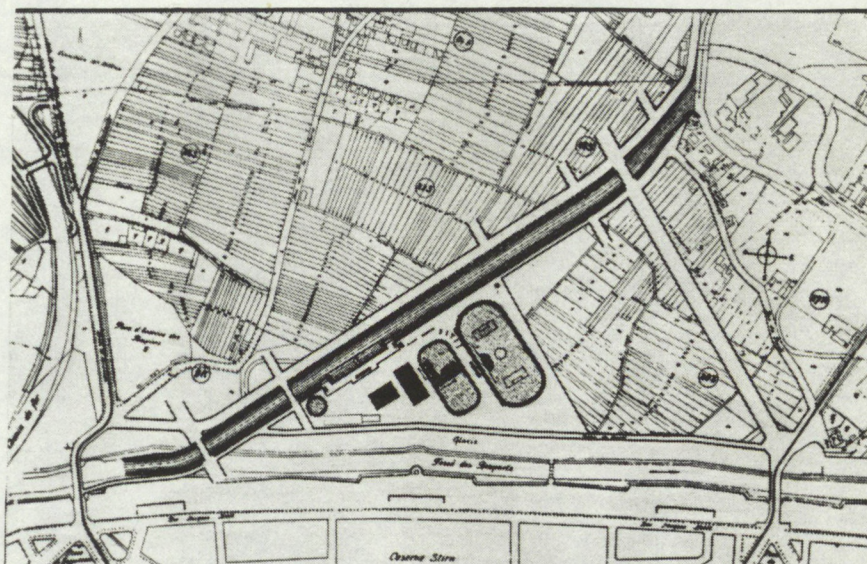
On notera ici que la même argumentation sera développée dans le SDAU de 1971 qui proposera l'établissement d'une ville parallèle à l'ouest de l'agglomération. Les développements au Nord de l'agglomération (Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim) devront être modérés; la Robertsau ne devrait pas connaître d'extension, ses forêts et ses terrains maraîchers devront être protégés!

Le réseau routier comportera deux voies annulaires, l'une rapprochée, l'autre éloignée donnant la possibilité à la grande circulation automobile de contourner la vieille ville. Les sorties existantes seront améliorées, de nouvelles radiales réalisées.

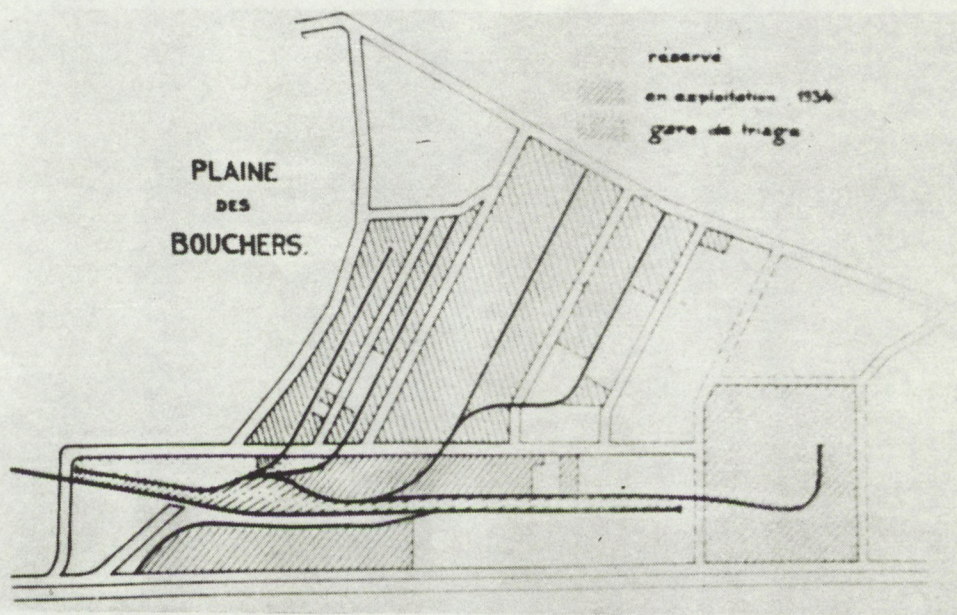
Des communications directes seront établies entre le Port et la Gare. Une grande artère Nord-Sud devra être établie à l'Est, parallèlement au Port. Enfin, de nombreuses améliorations concerneront la circulation en centre ville.

La question de la Gare est à nouveau abordée. La solution retenue est celle de la surélévation de 2m des voies pour permettre le passage d'un boulevard; séparation des lignes rapides et des lignes de banlieue; report de toutes les installations de service au-delà du secteur de la Gare.

D'autres considérations concernent les tramways et certains équipements.



- Plan de la déviation aval du fossé des remparts
et la nouvelle artère parallèle à la rue de Tivoli

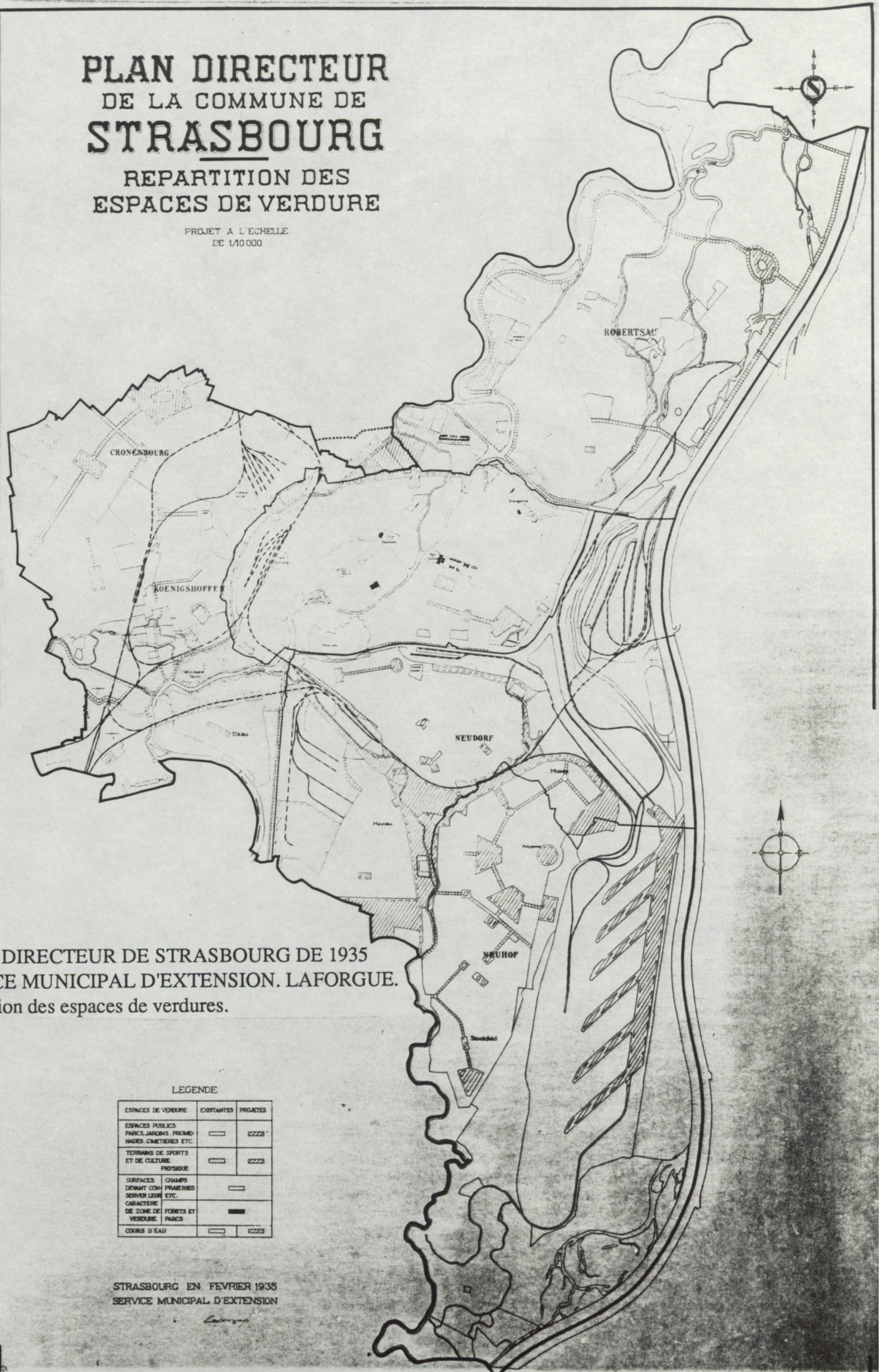


- PLAN DE LA PLAINE DES BOUCHERS - 1934

PLAN DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE STRASBOURG

REPARTITION DES ESPACES DE VERDURE

PROJET A L'ECHELLE
DE 1/100 000



PLAN DIRECTEUR DE STRASBOURG DE 1935
SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION. LAFORGUE.
Répartition des espaces de verdure.

LEGENDE

ESPACES DE VERDURE	EXISTANTES	PROJETES
ESPACES PUBLICS PARCS, JARDINS, PROMENADES, CEMETIERES ETC.	—	
TERRAINS DE SPORTS ET DE CULTURE PROFANE	—	
SURFACES CHAMPS DEVANT COURS SERVIR LEUR ETC.	—	—
CARACTERE DE ZONE DE FORETS ET VERDURE PARCS	—	—
COURS D'EAU	—	

STRASBOURG EN FEVRIER 1935
SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION

Laforgue

*** Le bilan financier :**

Un décompte des dépenses prévues pour l'aménagement des remparts et de la zone de servitude est présenté à la commission.

Acquisition des terrains de l'enceinte	2.600.000 F
Acquisition des terrains de la zone de servitudes	25.000.000 F
Dépenses de dérasement	5.500.000 F
Dépenses d'aménagement (voirie et assainissement de la zone non récupérables sur les riverains)	25.000.000 F
Transformations du fossé des remparts	4.000.000 F
TOTAL	62.100.000 F

qui devront être récupérés par la vente des terrains lotis. «Il est donc capital que la ville entre en possession de la totalité des terrains» afin de lancer l'ensemble de l'opération.

7. L'ELABORATION DU PLAN

L'élaboration du Plan Directeur et du P.A.E.E est confiée au Service d'Architecture de la Ville. Ce service, dirigé dès 1928 par l'architecte P. DOPFF (1) est lui-même dépendant de la Direction des Travaux Municipaux (M. APPRIL)(18)

L'élaboration est lente. En cinq ans, de la première réunion de la Commission d'Etude des Plans jusqu'en 1930, seul le plan de la Robertsau était considéré comme achevé.

D'autres études avaient cependant été menées, dont celles du Front de Neudorf (Heyritz, place de l'Etoile-Marxgarten et liaison Route du Rhin-cité Rislér); on dispose également d'esquisses, de la main de DOPFF pour l'aménagement de la zone des servitudes et de la fortification et pour l'extension Sud-Est (Neudorf-Neuhof).

Le développement économique est beaucoup moins important qu'on ne l'imaginait en 1925 et l'investissement dans la construction reste faible. Du coup, la nécessité de mettre au point le Plan Directeur semble moins urgente. Le service d'architecture s'attache à la création de lotissements économiques et à l'élaboration de projet de logements sociaux ou d'écoles (cette question sera développée en seconde partie).

D'autre part, les travaux de la Commission mixte relative à l'attribution des terrains provenant de la fortification déclassée ne s'achèvent qu'en 1930.

Les discussions concernant l'introduction des lois de 1919/1924 en Alsace-Lorraine et leur compatibilité avec les lois locales seront également très longues et n'aboutiront jamais.

Enfin, l'accord des Projets de Plan d'Aménagement de la zone de servitudes et des fortifications avec la loi de 1922 fera encore l'objet d'examen approfondis en 1937 !

L'élaboration du Plan est donc mise en sommeil. On ne trouve pas trace de réunion de la Commission d'Etudes avant 1930.

(18) voir biographie sommaire en annexe

8. LA QUESTION DE LA CIRCULATION : UN NOUVEAU POINT DE VUE SUR L'ORGANISATION URBAINE.

L'importance du tracé des voies dans les plans de ville est une constante qui traverse l'histoire. Pour CERDA, de même que pour STUBBEN ou JOYANT, ainsi que pour la plupart des théoriciens de la ville, le tracé est fondateur, sous son double aspect économique et formel.

Le déplacement des hommes et des marchandises est indispensable à l'économie de la Cité. L'introduction du Tramway au XIX^e siècle accentue la hiérarchie entre artères principales, conçues avec intégration des circulations spécialisées et voies secondaires qui n'en disposent pas. L'aménagement des principales voies existantes en vue d'accueillir un transport spécialisé reste difficile à résoudre.

D'autre part, le tracé de la voirie définit la forme de la ville; espace public par excellence, il est le lieu d'où l'on voit la ville, ses architectures, ses formes significatives. Le rapport de la voirie (domaine public) et des constructions qui la bordent (domaine privé) permet la lecture, la compréhension des logiques de formation urbaine. Elle en permet la lisibilité.

L'existence de ce rapport entre économie (du déplacement et du transport) et forme (organisation, représentation, lisibilité) peut être considéré comme indissociable de l'idée de ville.

Les projets présentés au concours de 1925 s'inscrivent dans cette logique. Les systèmes de voirie proposés (radiales, contournantes, nouvelles percées dans le centre ancien) répondent à des préoccupations liées au transport et au déplacement entre les pôles d'activité économique les plus importants (Gare, Port, secteurs industriels et centre-périphérie...).

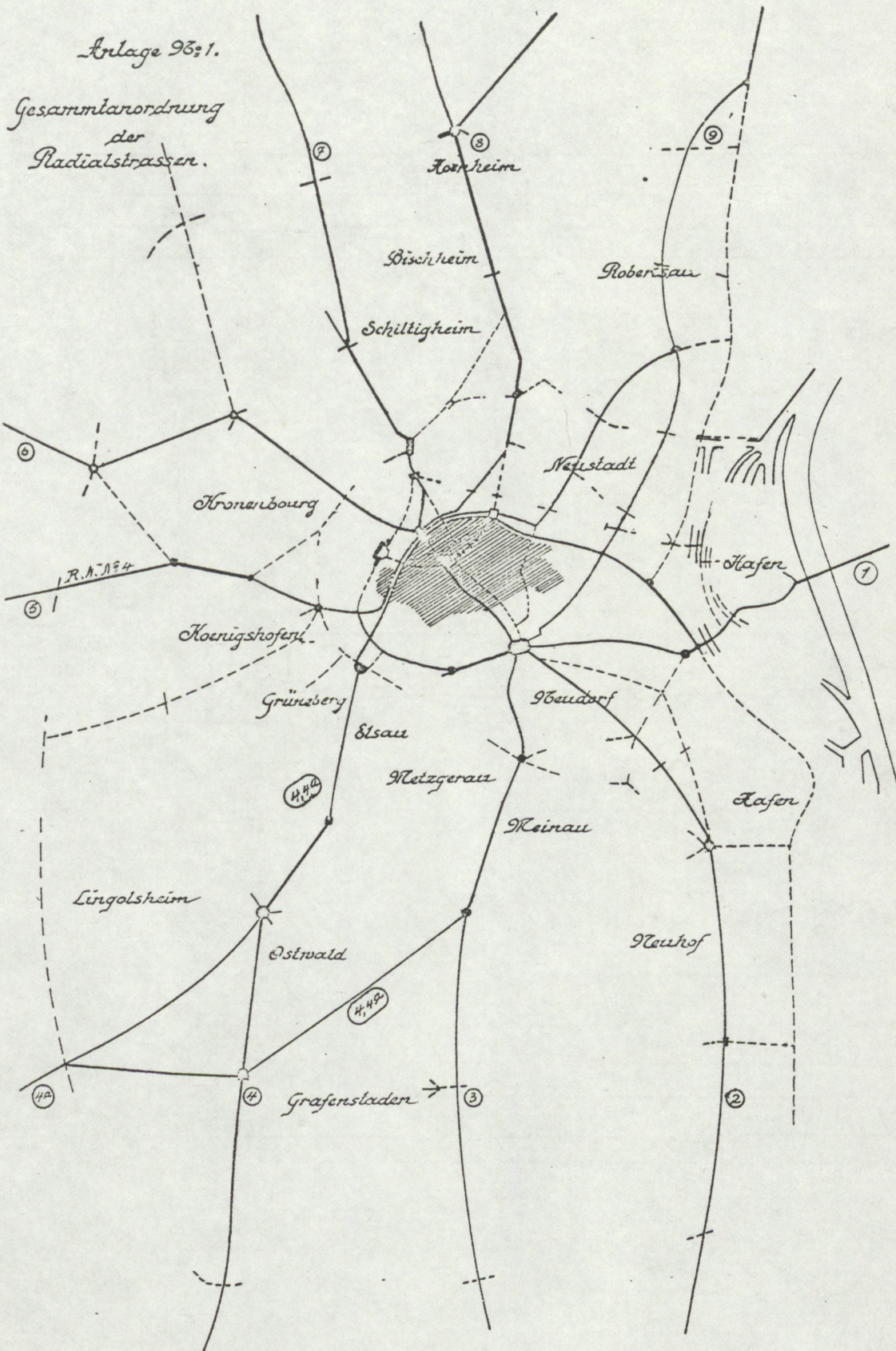
Il font en même temps l'objet d'un dessin de facture hausmannienne (boulevards, rond-points, patte-d'oies) destiné à mettre en valeur monuments et perspectives; les immeubles en marquent la forme et la limite; le lotissement de la ville est organisé à partir de ces grands tracés dont ils sont les génératrices.

Dans le jury auquel il participe, Le Corbusier n'a pas manqué de dénoncer cette conception «dépassée» de la ville en préconisant «l'autodrome» comme réponse moderne au problème de la circulation.

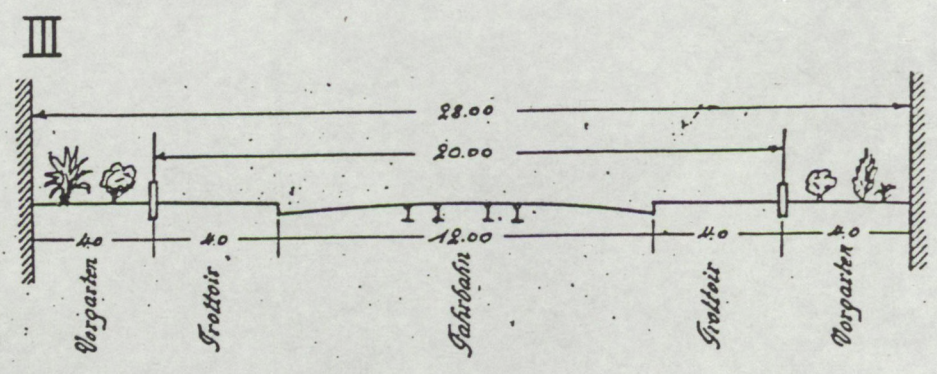
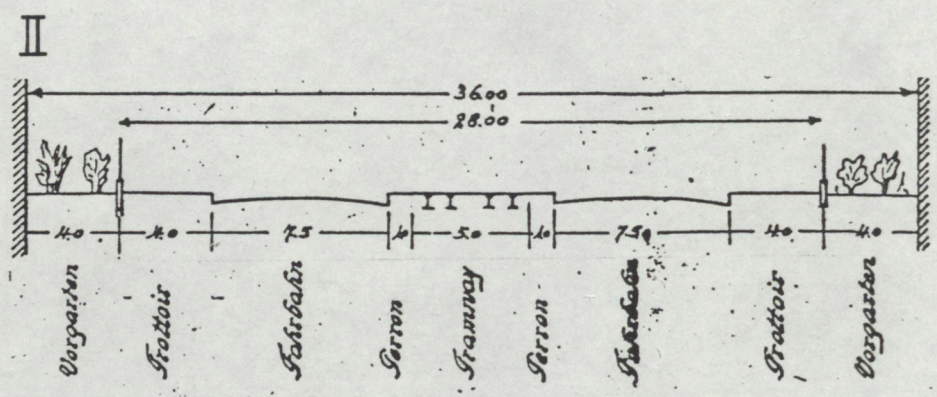
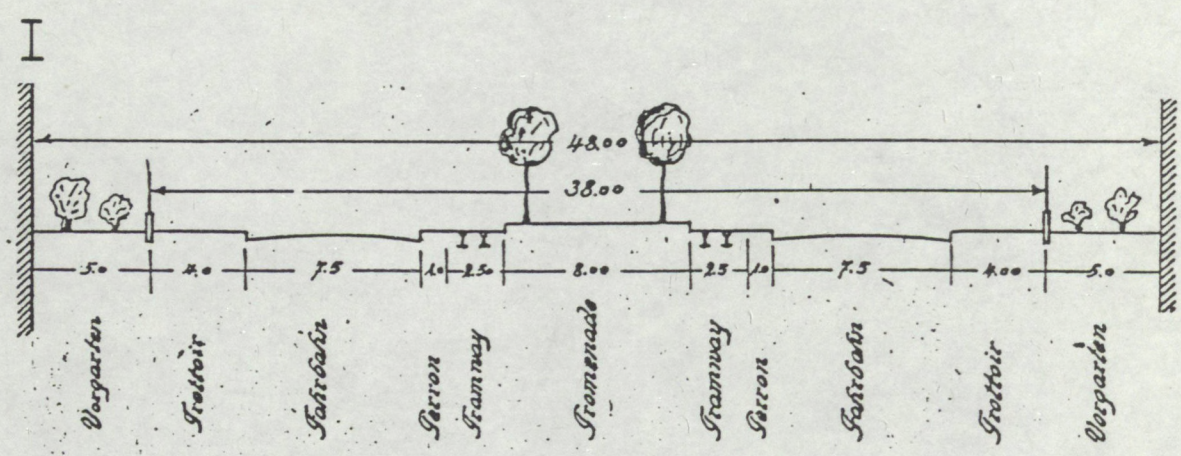
On sait que l'idée de réaliser des voies spécifiques, réservées aux circulations rapides, n'offrant que peu de possibilité d'échanges avec le réseau général de la ville, est proposée dès 1857 par Olmsted aux Etats Unis (parkways). Après une période de mise en sommeil, cette solution est reprise avec succès dans les années 20, sous l'impulsion de L. MUMFORD et connaît son apogée dans les années 30 (19).

La proposition de Le Corbusier fera progressivement son chemin au sein des services techniques municipaux.

(19) CLAY Mc SHANE, de la rue à l'autoroute in annales de la recherche urbaine n°23-24.



- SYSTEME RADIAL GENERAL POUR L'AGGLOMERATION.
April, Directeur des Travaux Municipaux, 1925.



- PROFIL I : Routes de Colmar, de Schirmeck, de Brumath.

- PROFIL II : Routes des Romains et d'Oberhausbergen.

- PROFIL III : Routes de Mittelhausbergen et de la Wantzenau.
 Avril, Directeur des Travaux Municipaux, 1925.

9. LA DIRECTION DES TRAVAUX MUNICIPAUX : GRANDES VOIRIES ET CARREFOURS.

M. APPRIL, dans une note datée de mai 1925, considère qu'il serait judicieux de prévoir quatre voies spécialisées pour le trafic automobile rapide: l'une venant de Mulhouse-Colmar; la deuxième d'Epinal par la Vallée de la Bruche; une voie vers Paris, par Wasselone-Saverne ou par Brumath; enfin, une voie vers Haguenau-Wissembourg.

Ces voies, «à l'égal de celle du chemin de fer ou du canal» auront un site propre et devront «rester complètement libres, étant donné les grandes vitesses». Les croisements ne pourront être réalisés que par dessus ou par dessous.

Les tracés devront éviter les zones habitées et les quartiers ne devront en aucun cas être coupés par elles.

Cependant, ajoute APPRIL, il conviendra d'abord de faire la preuve que les voies dont on dispose, qui sont là depuis des centaines d'années, ne suffisent pas. Il cite alors les principales liaisons traditionnelles de Strasbourg avec son arrière-pays.

A ce propos, il remarque que les voies très larges sont coûteuses et difficiles d'entretien. Il préconise alors un système "en arbre" où la voie rapide permet l'approche de la périphérie, puis éclate aux carrefours avec les contournantes, puis se dilue enfin en réseau capillaire au fur et à mesure de la pénétration dans la ville.

Des tangentes permettant d'éviter la traversée du centre, lorsque celle-ci ne se justifie pas, complètent le dispositif. Il dessine enfin les coupes de principe des voies d'approche utilisant le réseau existant:

* routes de Colmar, de Schirmeck, de Brumath, emprise de 48.00 et un terre-plein central de 15.00m, planté, laissant la place à deux voies de tramway.

* routes des Romans et d'Oberhausbergen, emprise de 36.00, terre-plein central, non planté, de 7.00 avec deux voies de tramway.

* route d'Oberhausbergen et de la Wantzenau, emprise de 28.00, voies de roulement de 12.00 sans terre-plein central, mais avec deux voies de tramways incorporées.

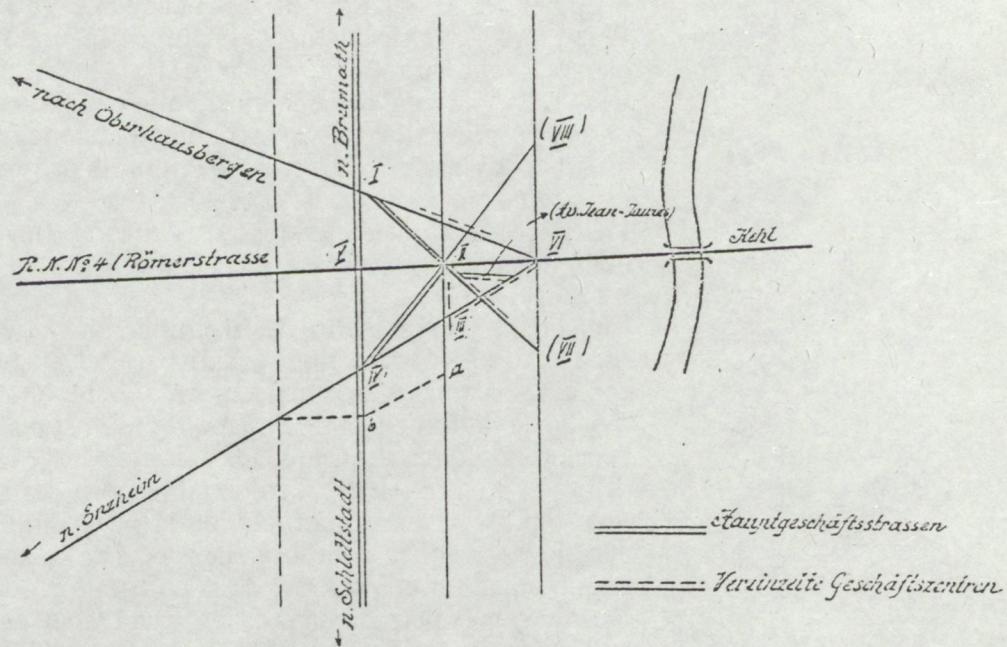
Il souligne que les bandes de jardins de 4.00 de large prévus devant les immeubles, pourront être utilisés ultérieurement pour l'élargissement de la chaussée.

Deux ans plus tard, APPRIL reprend, dans une note qu'il intitule «die verkehrtechnische Grundlage des Planes», sa réflexion sur le réseau de circulation comme fondement du plan et l'applique à Strasbourg.

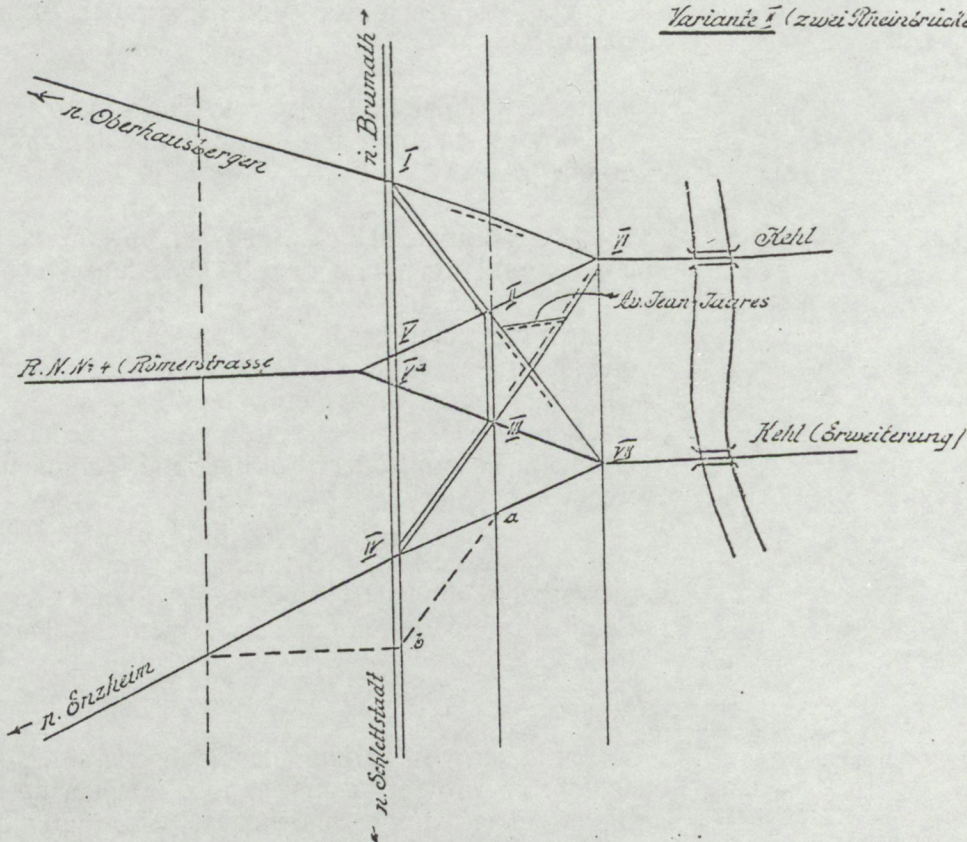
«Le réseau des voies principales, le dispositif des voies ferrées et des canaux forment la charpente d'un plan de ville. On peut estimer, tenant compte du caractère programmatique de ce plan, que le but est atteint lorsque ce réseau est fixé; il suffirait alors de proposer, en relation avec ce réseau, un groupement général des secteurs industriels et résidentiels et des espaces libres. Ceux-ci pourront être étudiés plus tard... Cependant une étude provisoire des secteurs particuliers du Plan pourra être d'une grande valeur, notamment en ce qui concerne les voies principales, le détail de leur tracé et les considérations relevant des exigences architecturales.»

Erweiterungsmöglichkeit
Anlage 23:2. des Geschäftsviertels - Adressschemas. -

Variante I (eine Rheinbrücke)



Variante II (zwei Rheinbrücken)



- AXE EST-OUEST ET PLACE DE L'ETOILE.
 Schéma théorique du système principal de voirie proposé pour l'extension.
 Avril, Directeur des Travaux Municipaux, 1925.
 Variantes avec un ou deux ponts sur le Rhin.

Il poursuit:

«Que l'on tienne compte d'exigences architecturales pour la conception des réseaux de voirie dépend de chaque cas particuliers. Il y a de très nombreux exemples où le Plan de la ville est entièrement conçu à partir d'une idée architecturale et, comme on peut le voir à Camberra, est parfaitement compatible avec les exigences de la circulation moderne.

Lorsque, comme à Strasbourg, on a affaire à une croissance progressive, il faut tenir compte de l'existant et il n'est pas question d'établir un plan se référant à un modèle de ville.

L'unité architecturale ne peut être pertinente que pour des fragments d'extension (Erweiterungsbezirke). Les points de vue qui vont diriger la conception du réseau seront purement utilitaires et soumis aux contraintes supérieures exigées par l'extension future de la ville.

En fait, la solution sera trouvée dans une bonne adéquation, entre circulation et exigences en matière économique, d'hygiène et de politique du logement».

Après cette entrée en matière, APPRIL va proposer ce qui, selon lui, est l'élément fondamental de tout réseau de déplacements, à savoir **le dispositif des principaux carrefours qui vont permettre la diffusion des flux** entre la ville intérieure, ses extensions et les destinations lointaines.

Il se livre à une analyse de la situation telle qu'elle se présente à son époque et des potentialités du site de Strasbourg.

Il désigne deux carrefours intérieurs qui sont à l'articulation entre le réseau urbain et le réseau extérieur. Il s'agit d'un carrefour situé à l'emplacement de l'ancienne gare (actuelle Place des Halles) et du nouveau carrefour prévu à Marxgarten (Place de l'Etoile). Entre ces deux carrefours, une liaison directe par la Place de la Bourse, la Grande Percée, la Place de l'Homme de fer et le Pont de Paris est en place.

Oubliant les conseils de réalisme prodigués auparavant, **il établit un schéma théorique basé sur le principe de symétrie.**

La N4 (Route du Rhin, route des Romains) forme un axe de symétrie entre la ville existante et son développement Sud.

L'équivalent du carrefour de l'ancienne gare va se trouver à l'emplacement du Wihrel, au Sud-Ouest. Par conséquent, le doublement vers le Sud du quartier d'affaires devra s'étendre vers l'Elsau et une partie du lotissement industriel vers la plaine des Bouchers!

APPRIL dessine deux schémas (Idéal schémas) pour illustrer son idée. L'un ne comporte qu'un pont sur le Rhin; l'autre propose l'ouverture d'un second pont à la hauteur de la gare du Port (écluse Sud).

Ces schémas, adaptés aux conditions précises du site, formeront l'armature du Plan Directeur approuvé en 1932.

La logique du schéma s'impose dans toute sa rigueur: si la relation Est-Ouest (RN4) est l'axe du système, recoupé par l'axe Nord-Sud route de Brumath, route de Colmar, **la nouvelle place de l'Etoile (Marxgarten) devient le carrefour central de la future agglomération.**

D'elle rayonnent les principales artères reliant les principaux carrefours de diffusion des voiries.

A la diagonale reliant l'Etoile à la Robertsau, au Nord-Est, par le Bandelsgarten, l'Esplanade et le boulevard de la Marne correspond, au Sud-Est, une artère reliant ce carrefour au Polygone en passant par la rue de Bâle et la Musau.

A la diagonale reliant l'Etoile à la Place des Halles par la Grande Percée, au Nord-Ouest, correspond une diagonale Sud-Ouest vers le Wihrel à travers la plaine des bouchers.

A ce premier système s'ajoutent deux diagonales au départ du Pont Tarade, à l'entrée Est de la ville. L'une par l'avenue de la Forêt-Noire-Vosges rejoint indirectement le carrefour de l'ancienne Gare. L'autre, par la rue de Ratsamhausen, ouverte à cette époque, rejoint le carrefour du Wihrel par la route de Colmar.

Les contournements eux-mêmes sont symétriques par rapport à l'axe.

Le premier (boulevards intérieurs) tourne autour de la fortification de Vauban sa branche sud est confondue avec l'axe.

Le deuxième contourne, par l'extérieur, la fortification du XIX^e siècle comprenant le remblai de la voie ferrée de Kehl.

Le troisième passe à l'extérieur de l'agglomération.

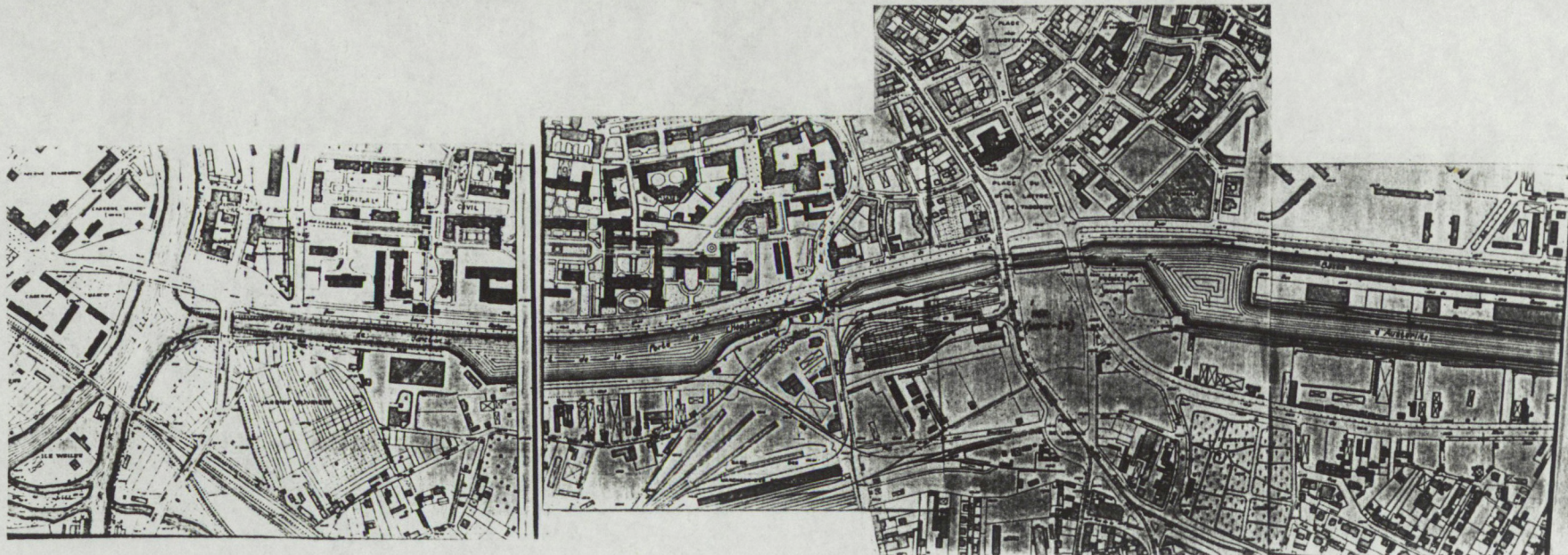


- PLAN DE STRASBOURG ET ENVIRONS - PROJET LAFORGUE 1938

- Projet d'aménagement - Strasbourg sud

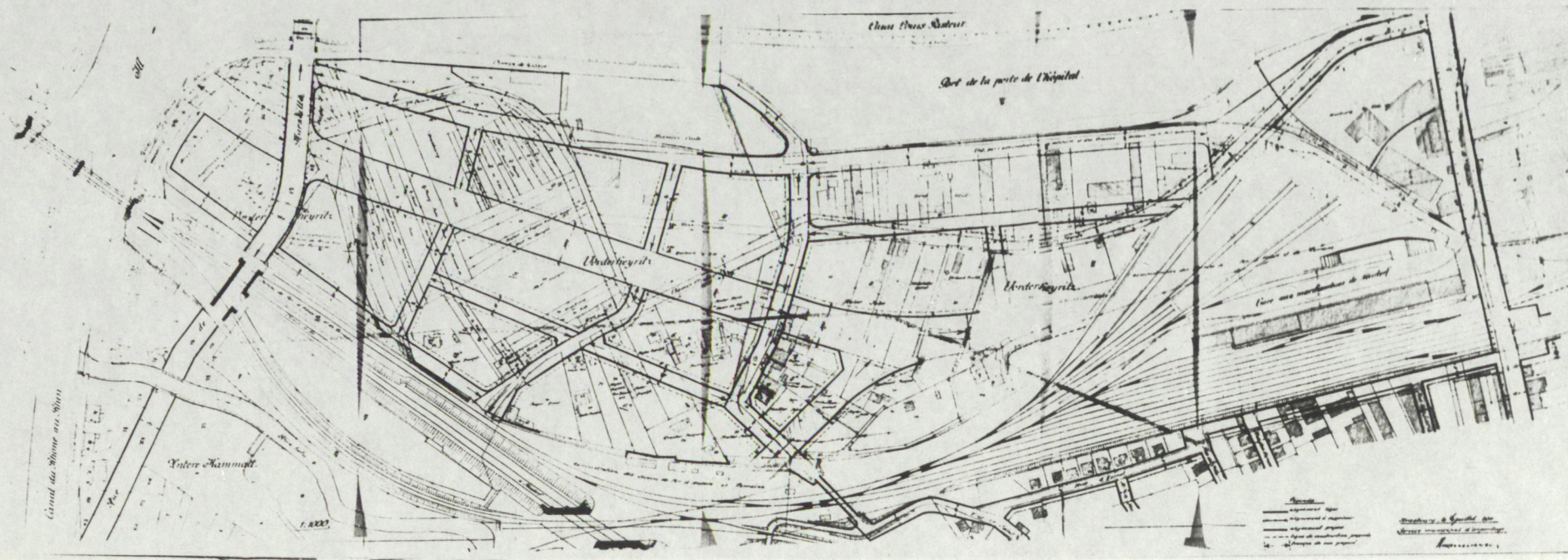
Porte de l'Hopital - Extension du port





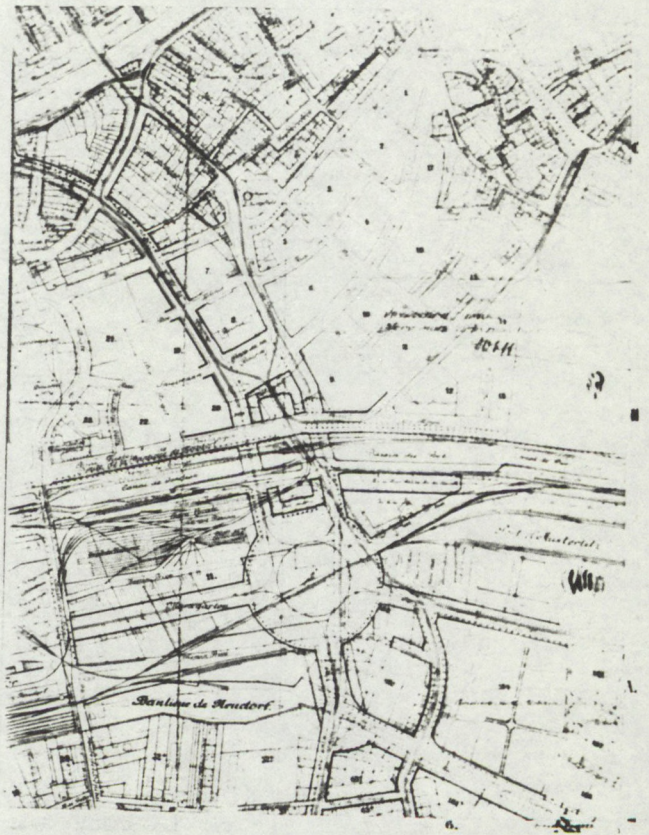
- Projet d'aménagement - Strasbourg sud

Porte de l'Hopital - Extension du port





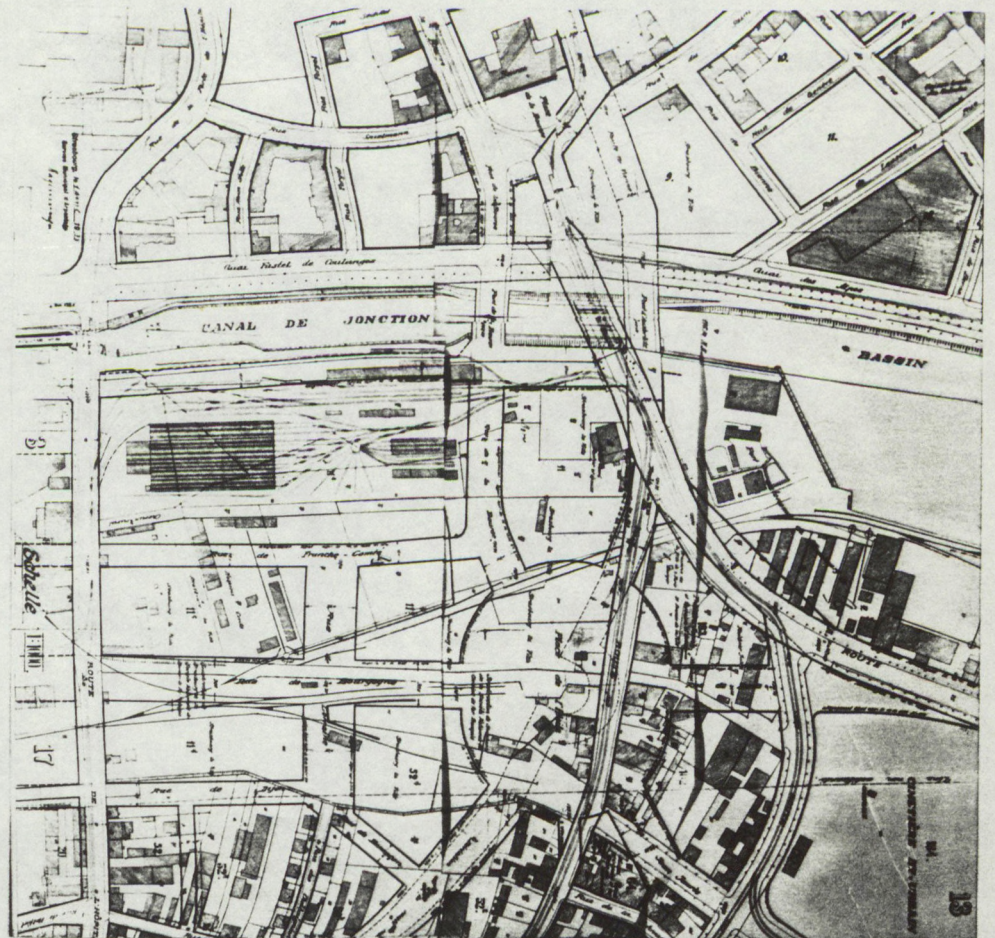
Plan directeur de 1932 par Laforgue

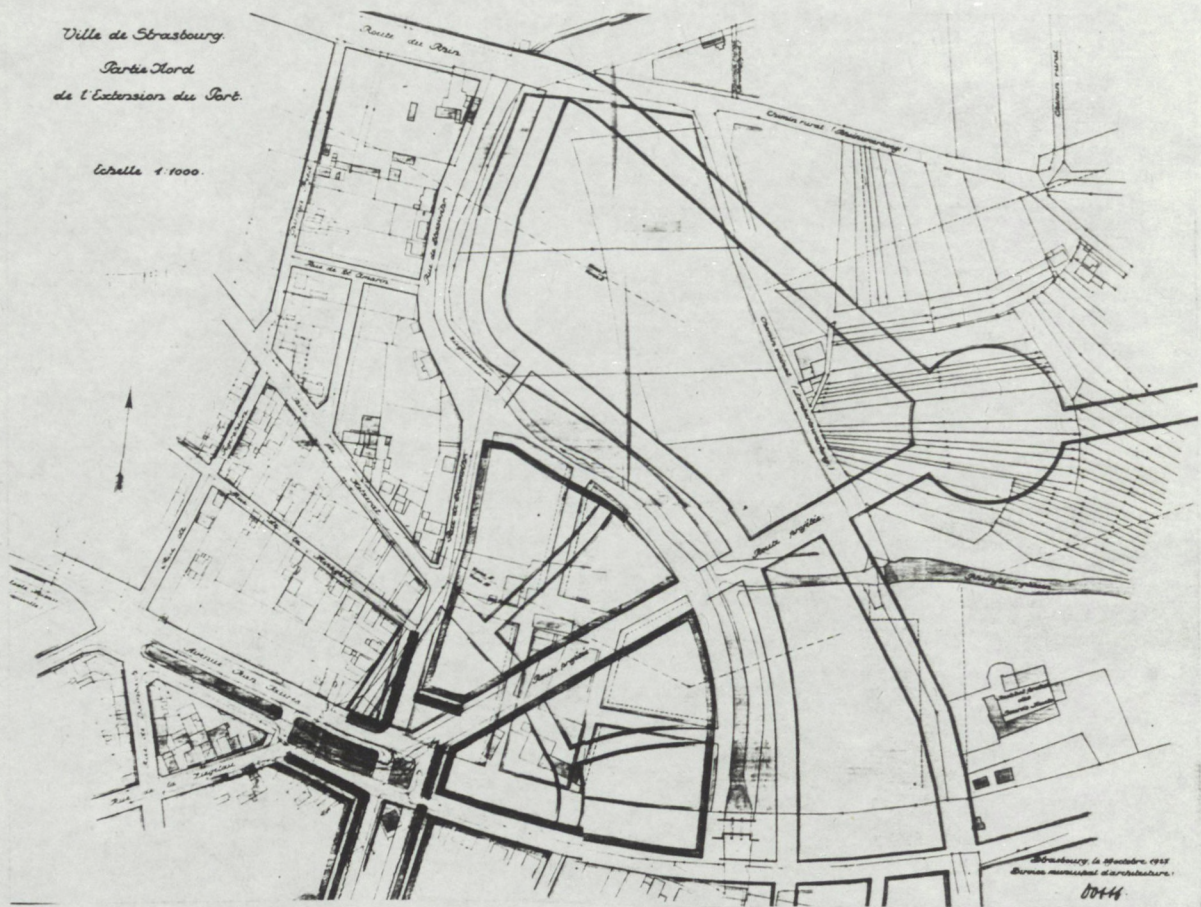


- LA PLACE DE L'ETOILE - "MARXGARTEN" -



- PROJETS DE LA PLACE DE L'ETOILE





- Projet sur la partie nord de l'extension du Port.

- Plan de la Cité Risler.



10. CREATION DU SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION

La note du Directeur des Services Techniques relance l'étude du Plan Directeur.

Son élaboration sera, cependant, retirée au Service d'Architecture et confiée à un nouveau Service, le «bureau spécial (VI.E), auprès du Services d'Architecture (VI.A), pour l'élaboration systématique et permanente des plans d'Aménagement, en particulier du Plan de la zone déclassée et du Plan Général d'Extension de la Ville».

Sont également rattachées à ce bureau «les questions se rapportant à l'exécution de la loi sur l'aspect local».

Un architecte, F. LAFORGUE(20), est recruté pour prendre la tête de ce bureau. Il s'attache dans un premier temps, à l'élaboration d'un P.A.E.E. pour la zone des anciennes fortifications et des servitudes (échelle 1/2.000).

Ce plan est approuvé par le Conseil Municipal le 24 novembre 1936.

(20) voir biographie sommaire en annexe.

11. LOGIQUES FINANCIERES ET EQUILIBRES DANS LE PLAN D'AMENAGEMENT DES ZONES.

Dans le «Mémoire explicatif et descriptif» du Plan sont exposés les motifs qui ont conduit à ce choix.

La loi du 21.7.1922 fait obligation à la Ville de dresser et d'approuver un tel plan; à partir de ce plan pourront être modifiées les prescriptions de la loi. **Notamment, les prescriptions de l'art.3 (exceptions à la règle non aedificandi) supposent l'approbation du plan d'aménagement.** Sur cette base, des décrets déclarant d'utilité publique les dispositions du Plan les rendent exécutoires.

Ultérieurement, certains éléments de détail concernant les alignements et la largeur des rues des lotissements pourront faire l'objet de modifications. La Ville étant propriétaire des terrains, personne ne sera lésé.

* En dehors des limites des P.A.E.E. l'aménagement relèvera d'un Plan Directeur selon la définition des lois de 1919/1924. Celles-ci n'étant pas encore introduites en Alsace-Lorraine et les lois locales ne permettant pas d'établir des servitudes d'espace libre, la Ville propose d'inclure dans la D.U.P. certains éléments importants de la partie extérieure.

* La loi de 1922 prévoit, à son article 6, l'obligation d'acquisition (à l'amiable ou par expropriation), des parcelles concernées. L'ensemble des terrains concernés forme un ensemble de 330ha (102ha pour la zone de remparts, 228ha pour la zone des servitudes), ce qui représente environ la moitié de la superficie de la Ville intra-muros (750ha)

Sur l'ensemble des 330ha, compte tenu des dispositions de la loi de 1922, 140ha devront être aménagés en parcs, jardins et promenades; ajoutés au 55ha existant dans la ville intra-muros, les espaces verts aménagés représenteront près de 20% de l'espace urbain, ce qui est considérable.

* Si l'on décompte des 330ha, les espaces verts qu'il faudra aménager, certains terrains réservés par l'autorité militaire ou les chemins de fer et 33ha réservés à la construction d'Habitations à bon marché, il reste 124ha de terrain constructible que la Ville pourra revendre pour équilibrer l'opération.

La consommation de terrains à bâtir était d'environ 7ha/an dans les dix années précédant la guerre, ainsi que de 1924 à 1930, (environ 1.000 logements); si l'on entend diminuer la densité des constructions, il faudra prévoir une consommation annuelle d'environ 12ha. La Ville disposera donc, pour les dix prochaines années, d'une liberté d'initiative et d'intervention assez complète sur le marché du logement.

En outre, environ 4.000 logements HBM pourront être réalisés dans la zone, leur localisation précise s'opérant au fur et à mesure des besoins.

Le bilan de l'opération (acquisitions foncières, dérasement, viabilité, ouvrages d'art, assainissement/vente des terrains et redevances diverses) est déficitaire d'environ 34 Millions de francs qui seront à la charge de la Ville. Dans ce calcul n'est cependant pas comprise la valeur des terrains cédés aux HBM (environ 20 Millions de francs). Dans ces conditions l'affaire paraît supportable.

En outre, on pourrait envisager de ne pas acheter des propriétés déjà bâties et qui sont conformes aux dispositions du Plan.

La loi de 1922 dispense également la Ville d'acheter des terrains déjà aménagés en espaces libres qui pourraient être incorporés, comme tels, au plan (parcs et grands jardins).

Cette disposition ne peut cependant pas s'appliquer à la Robertsau. En effet, l'Orangerie, la promenade Lenôtre forment déjà une ceinture verte. Incorporer encore des jardins créerait une trop forte solution de continuité.

La préoccupation visant à équilibrer, dans un bilan recettes/dépenses, une opération d'aussi grande envergure que l'aménagement de la zone de la loi de 1922 peut paraître extravagante si l'on tient compte des aléas de la mise en oeuvre, du peu de maîtrise des processus d'urbanisation et de la durée réelle de l'achèvement.

Il suffit de rappeler qu'en 1989, il reste encore à acquérir des surfaces non négligeables de terrains.

Cette démarche est cependant inhérente à celle de l'élaboration du Plan et en détermine de nombreux choix.

Les documents consacrés à l'établissement des bilans financiers pour cette opérations sont très nombreux mais relèvent tous de la même logique. Il faut comprendre que la Ville avait l'entière responsabilité et portait toute la charge de l'urbanisation.

Il faudra attendre la fin de la seconde guerre pour que l'Etat (et d'autres collectivités) interviennent par le biais des subventions et des réglementations pour diluer charges et responsabilités des communes.

12. LE PLAN DIRECTEUR DE 1932

Le dispositif du Plan de 1932 découle du schéma d'APPRIL.

Au centre du dispositif, la place de l'Etoile devient le coeur de la ville ancienne et du Neudorf.

A partir de ce point divergent les principales radiales.

Dans une première périphérie, les quartiers neufs occupent le Polygone, la Meinau et le Gerig. De ces secteurs, seule la Meinau fera l'objet de lotissement. La SATP (ancienne Gerig) déposera, sans succès, des demandes de lotissement de ses terrains. Elle finira par les exploiter sous forme de gravière.

A l'Ouest, l'urbanisation est prévue en continuité de Koenigshoffen à Cronembourg.

Chaque secteur nouveau est traversé dans son axe longitudinal, par une radiale. Elle est recoupée, en son centre, par une contournante, coeur éventuel d'un nouveau quartier. Les radiales convergent vers la première contournante, grand boulevard situé à la limite extérieure de la zone des servitudes.

Des carrefours sont aménagés à la croisée de ces radiales et du boulevard.

Chaque secteur est séparé de l'autre par des coulées vertes aménagées en parcs et promenades, longeant les cours d'eau ou prolongeant les forêts existantes.

Au-delà de cette périphérie, l'urbanisation pourra s'étendre au Neudorf et dans le secteur proche d'Ilkirch Graffenstaden, à l'Est du canal.

Un autre système de parcs et d'allées parcourt ces secteurs.

De vastes zones industrielles sont prévues : le Port, la Plaine des bouchers et son extension sur l'Elsau, le long de la voie ferrée entre Koenigshoffen et Cronembourg, à l'Ouest du triage de Hausbergen ; enfin, sur les bans de Schiltigheim et Bischheim, au Sud de la voie ferrée de Lauterbourg.

Un transport rapide en site propre, rayonnant depuis le centre, longe les radiales principales. Son coeur est à l'ancienne gare.

Les constructions sont prévues en densités décroissantes, du centre vers la périphérie, en ordre fermé, puis ouvert. Les constructions seront contigües le long des principales voies d'accès.

13. INTRODUCTION DE LA LEGISLATION FRANCAISE.

L'une des conditions de l'approbation du Plan Directeur et du PAEE concernant les zones de servitudes et de la fortification est l'introduction, en Alsace-Lorraine, de la législation de 1919/1924 concernant l'urbanisme.

Celle-ci prévoit en effet que le Plan doit être présenté au Ministre de l'Intérieur, qui prend l'avis de la Commission Supérieure d'embellissement et d'extension des villes.

Les travaux à exécuter pour l'application du Plan font alors l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par décret en Conseil d'Etat. L'introduction de la législation de 1919/1924 fait l'objet de nombreuses réserves de la part des autorités municipales de Strasbourg qui souhaitent des modifications préalables à son entrée en vigueur.

Les villes d'Alsace-Lorraine disposent à cette époque, d'un arsenal législatif nettement plus efficace :

- . le décret de 1852, relatif aux rues de Paris, étendu à la ville de Strasbourg est toujours en vigueur . Ce décret autorise l'expropriation en profondeur ;

- . il en est de même de la loi locale du 21 mai 1879 concernant les restrictions à la liberté de bâtir dans les nouveaux quartiers de la ville de Strasbourg. Cette loi prévoit qu'aucune construction ne pourra être élevée que conformément aux alignements et prescriptions édifiées par arrêté municipal, conformément au plan d'aménagement de Strasbourg. La ville est tenue d'acheter les parcelles comprises dans les places et rues prévues par le plan d'aménagement, ainsi que celles qui deviendraient inconstructibles du fait de l'ouverture d'une rue.

L'ouverture d'une rue est décidée par le Conseil municipal, lorsque la majorité des propriétaires concernés (majorité calculée selon la longueur des façades sur rue) s'engagent à construire leur parcelle.

Les propriétaires doivent alors supporter les frais d'établissement de la rue : nivellement, écoulement des eaux, pavés et trottoirs.

La taxation correspondante est calculée à raison de la longueur de façade de leur terrain et pour la moitié de la rue (pour 10 mètres, si la rue a plus de 20 m. de largeur).

- . Par contre, la ville ne peut pas exiger des propriétaires l'indemnité de plus-value correspondant à l'ouverture de la rue.

- . La loi précise également que l'ouverture d'une voie, dans les conditions définies par la loi de 1879, n'est possible que si elle est reliée (d'un côté au moins) au réseau des voies publiques ;

- . Enfin, la loi du 7 nov. 1910 prévoit que l'autorité de police locale peut édicter, outre des prescriptions dans l'intérêt de l'hygiène et de la sécurité, des règles concernant la protection de l'aspect local des constructions et réglant la situation et les formes extérieures des constructions.

Ces règles sont élaborées après consultation des propriétaires fonciers et des experts !
La ville demande le maintien de ces lois et la modification, dans ce sens, de la législation de 1919/1929.

L'introduction d'autres dispositions est également proposée par la ville de Strasbourg:

. celle de l'obligation d'inscrire au budget communal des dépenses résultant de l'application de la loi ;

. celle de la mise en place, par le préfet, d'une Commission syndicale des Communes concernées lorsqu'une étude d'ensemble est nécessaire pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme. Les dispositions adoptées par cette commission feront l'objet d'une déclaration d'utilité publique ;

. enfin, les infractions aux dispositions prises dans les lotissements feront l'objet d'un procès-verbal et seront poursuivies, déférées, aux tribunaux judiciaires et réprimées conformément aux lois et règlements applicables aux contraventions d'alignement.

Une lettre du Maire de Strasbourg au Préfet du Bas-Rhin confirme l'importance que prennent, à ses yeux, ces modifications de la loi.

Il souligne que ces modifications sont indispensables, «...en vue d'une continuation efficace de la réglementation des constructions en vigueur et d'une stricte application des lois locales qui, avant tout, assurent à la Ville le recouvrement entier des frais pour la construction des rues jusqu'à une largeur de 20 mètres. Toute dérogation de ce principe qui pourrait résulter d'un désaccord entre les nouvelles lois et les lois locales auraient des répercussions fâcheuses pour le budget de la Ville...».

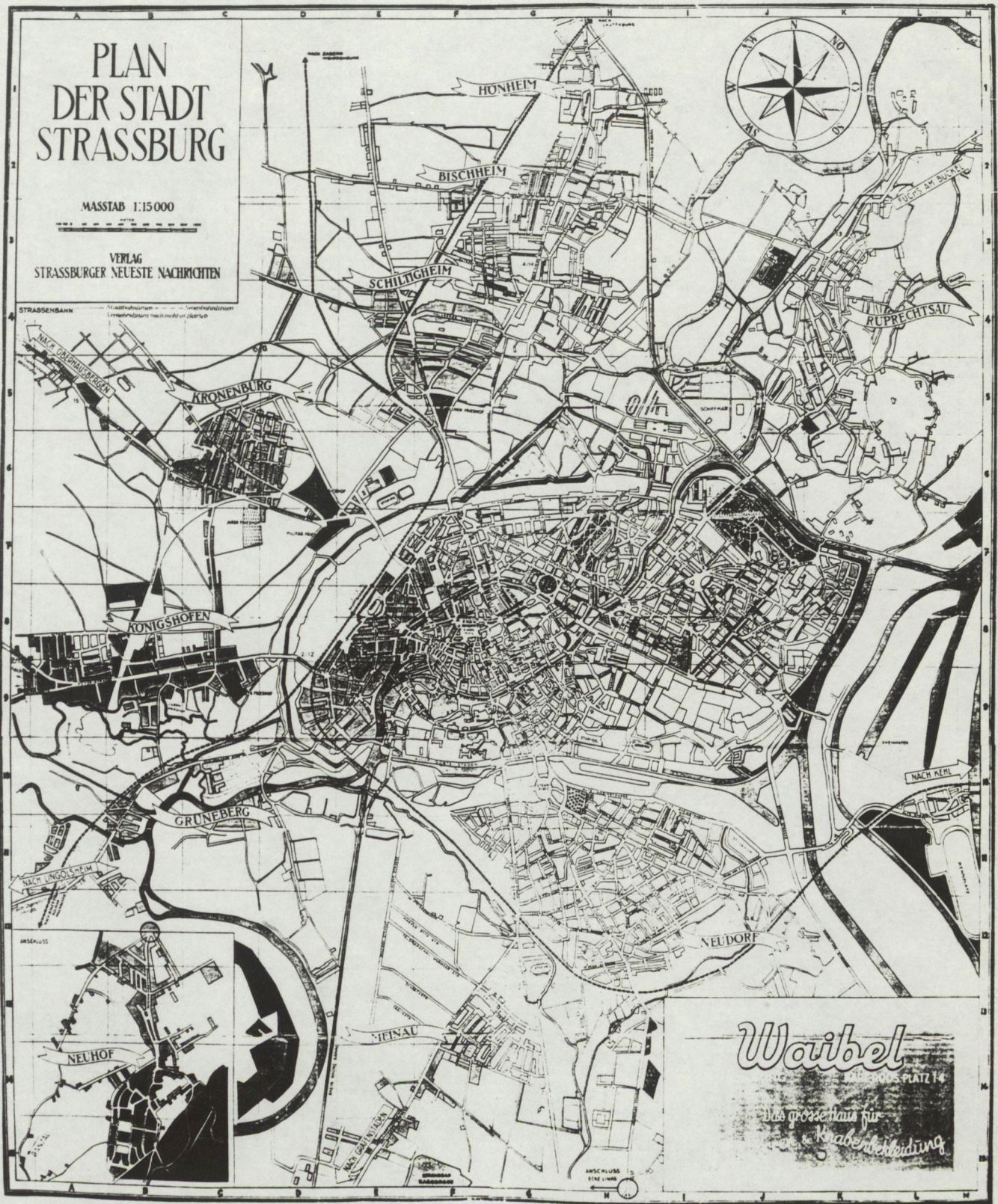
Liant l'approbation du Plan d'Aménagement de la zone et du Plan Directeur à la modification de la loi de 1919, le Maire met le Préfet dans l'embarras.

Les relations entre Paris et Strasbourg sont au plus bas. Le procès de Colmar (1928) est dans toutes les mémoires ; les élections de 1929, à Strasbourg, ont vu succéder au socialiste Peirotes le communiste Charles HUEBER, à la tête du «bloc des autonomistes» (11 communistes, 4 U.P.R., 7 autonomistes). L'heure n'est pas aux compromis.

Le Préfet ne transmettra les dossiers à Paris qu'en 1934. Ceux-ci seront examinés par La Commission Supérieure et feront l'objet, notamment, d'un rapport très élogieux de H. PROST.

Cependant, aucune approbation n'intervient.

Après 1935, d'autres préoccupations que celles de l'approbation du plan seront prioritaires ; Laforgue continuera le travail du plan en précisant, jusque dans le détail, le lotissement du territoire.



- PLAN DE STRASBOURG ET ENVIRONS - 1942

DEUXIEME PARTIE :

L'URBANISME EN PRATIQUE

I. Maîtrise d'oeuvre urbaine

La mise en oeuvre du plan est très simple. Pour avoir une valeur légale, le tracé des voiries porté au plan doit faire l'objet d'un arrêté d'alignement pris sur décision du Conseil Municipal et approuvé par le Préfet (loi de 1879, étendue à l'ensemble du territoire communal dès 1892).

Ce que l'autorité municipale a fait, elle peut le défaire. Un nouvel arrêté peut modifier le premier : on en verra des exemples dans les chapitres suivants, lorsque l'architecte J. SORG, par exemple, demande des modifications de l'alignement «pour une meilleure adaptation de son plan masse». (Cité policière du Neudorf).

L'ouverture des voies, leur mise en viabilisation, s'opère selon un ordre qui est dicté aussi bien par la pression des propriétaires - ou a vu au chapitre précédent quelles étaient les obligations de la ville vis à vis de ceux-ci - qu'en fonction des programmes de logements sociaux que la Ville soutient et incite constamment.

On est en pleine crise du logement et les Municipalités successives mèneront une vigoureuse politique du logement social, dans la lignée inaugurée au début du siècle, mais renforcée et diversifiée : vente de terrains à bas prix, primes à la construction, construction municipale, lotissements en cité-jardins puis, dès lors que la législation HBM et la loi Loucheur le permettront, soutien à l'Office Public et aux sociétés de logement social.

Nous n'insistons pas ici sur cette question qui est reprise dans les chapitres suivants et qui a fait, par ailleurs, l'objet de plusieurs travaux (1).

Le volume de construction est très variable durant la période. Faible dans les premières années de l'après-guerre (200 logements /an de 1922 à 1924), il passe progressivement à un rythme de 1 000 logements pour atteindre des pointes de plus de 2 000 logements en 1931 et 1934. 11 500 logements ont été achevés entre 1922 et 1934. Le volume est loin d'être négligeable, compte tenu de la crise.

Le rythme de 2 000 logements /an est celui de l'ensemble de la Communauté Urbaine de Strasbourg (27 communes) au cours des quinze années suivant la seconde guerre et les pointes de 4 000 logements /an n'ont été obtenues qu'exceptionnellement dans les années 70, pour une population qui avait doublé.

Si le plan d'urbanisme doit voir ses dispositions concrétisées par des arrêtés d'alignement et si sa mise en oeuvre semble relever du coup par coup on est loin, cependant, d'assister à une urbanisation désordonnée du territoire municipal.

La règle, non écrite, semble bien reposer sur l'idée que l'on n'ouvrira de nouveaux secteurs à l'urbanisation qu'après avoir rempli ceux qui sont déjà équipés.

(1) J. PEIROTÉS et le socialisme alsacien
J.Cl. Richez, L. Strauss, F. Igersheim, St. Jonas,
édition bf 1989.

Ceci implique une réelle capacité de prévision, une bonne connaissance de la demande et la mise en place d'un dispositif permettant de la précéder et de la contrôler.

Ce dispositif s'appuie essentiellement, à Strasbourg, sur une **exceptionnelle politique foncière**, héritée des périodes antérieures et poursuivie très activement pendant toute la période.

Le Plan préfigure les affectations possibles des sols et en définit une première valeur que prend en compte l'autorité municipale dans ses opérations d'achat et de vente. Le Maire HUEBER, dans une colère célèbre, interdira à ses services toute divulgation des informations contenues dans le Plan afin d'éviter les phénomènes de spéculation.

La Ville dispose après la première guerre, dans son domaine privé (c'est-à-dire à l'exclusion des terrains de l'espace public, voies, places, parcs et jardins...), du tiers du ban communal, soit 2 556,4 ha sur un total de 7 831,0 ha (2).

Cette réserve représente alors 1,5 fois la superficie déjà urbanisée de la ville.

Les autres grands propriétaires sont des institutionnels.

Armée 567,4 ha, soit 7,2 %. Hospices Civils Réunis 349,0 ha, soit 4,5 %. Chemins de fer d'Alsace-Lorraine 227,4 ha, soit 2,9 %, Port Autonome 206,0 ha, soit 2,6 %.

Les Hospices Civils Réunis seront le principal partenaire de la Ville dans la poursuite de sa politique foncière.

Les 350 ha de leur patrimoine situé sur le ban strasbourgeois ne forment qu'une petite partie de leur domaine privé qui s'élève à plus de 5 000 ha (3).

De même que le Service des domaines de la Ville, les Hospices civils ne se contentent pas de gérer leur patrimoine, mais ils achètent et vendent, de façon coordonnée, les terrains nécessaires au développement urbain ou à la transformation des tissus existants (Grande Percée, quartier des halles et de l'usine à gaz...). S'agissant de l'extension, HCR et ville se répartissent le territoire ; la ville intervient intra-muros (alt et kleinkrank, actuels quartiers de l'Orangerie et du boulevard d'Anvers, Bourse...), au Neudorf, au Neuhof, à la Meinau au Sud, à la Robertsau au Nord. Les HCR, eux, interviennent à l'Ouest (Montagne Verte, Elsau, Koenigshoffen, Cronembourg).

Les relations entre Ville et HCR ne sont pas toujours faciles, Trutt et Javourez ont longuement décrit les fluctuations d'un mariage de raison.

C'est la Ville qui, après la guerre, comble les déficits successifs d'exploitation des HCR et prend en charge le «domaine social» des Hospices (asile de vieillards, orphelinat, services de transport, désinfection...).

(2) COMPTE RENDU de l'Administration de la Ville de Strasbourg 1919-1935, Imprimerie alsacienne, 1935.

(3) LES HOSPICES CIVILS REUNIS DE STRASBOURG, Un outil de politique urbaine, B. Javourez et L. Trutt, mémoire de fin d'études, E.A.S. 1984.

Le Maire de Strasbourg est le Président de la Commission Administrative des Hospices. En 1923, cette commission est formée de dix membres, dont sept nommés par le Conseil Municipal, trois par l'Université.

Cette situation, elle aussi, relève du droit local (1895) et s'oppose au droit français. Excédé, le Préfet tente de s'y attaquer ; il interdira, en 1934, aux HCR de poursuivre leurs acquisitions foncières et leur enjoindra de placer leurs capitaux en bons de l'Etat.

En pleine crise d'autonomisme cette décision sera ressentie, on s'en doute, comme une ingérence inadmissible de l'Etat et la ville envisagera la municipalisation des Hospices civils.

Le Préfet reviendra alors sur sa décision.

Quoi qu'il en soit de ces péripéties, l'action conjuguée de la ville et des HCR permet un contrôle majoritaire de l'urbanisation.

Les terrains sont achetés quelques années avant d'être viabilisés puis revendus en fonction de la demande : au prix fort lorsqu'il s'agit de quartiers destinés à l'habitation de catégories aisées de la population, à perte lorsqu'il s'agit de doter l'Office ou les Sociétés HBM, ou encore de vendre les terrains des lotissements municipaux ou cité-jardins.

L'histoire de cette urbanisation reste à écrire. Nous en donnons quelques exemples dans les chapitres suivants. Dans le quartier du boulevard d'Anvers, où la ville acquiert 80 % des terrains, elle revend semble-t-il, (4) parcelle par parcelle, à des architectes constructeurs qui réinvestissent au fur et à mesure les profits réalisés lors de chaque opération.

La vente du terrain se fait avec obligation de construire, dans l'année, un immeuble ou une maison d'habitation «ayant un aspect conforme à celui du quartier». Le terrain est, en outre, inaliénable. La spéculation est ainsi limitée et l'on ne connaît que peu de contentieux.

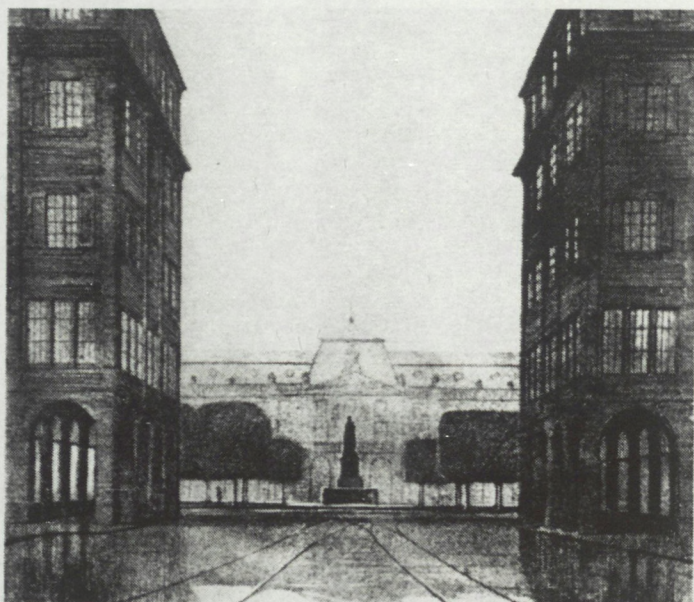
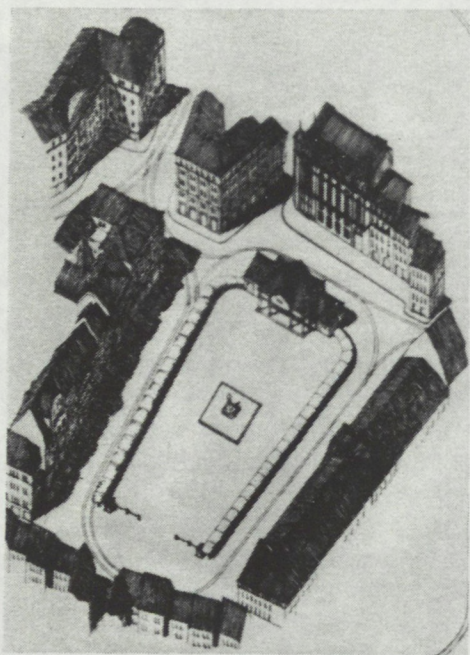
Le rôle du Service des domaines de la ville est fondamental. Lui seront rattachés l'Office municipal du logement (politique du logement social), l'Office municipal des jardins ouvriers (grand consommateur de terrain), l'Oeuvre Notre-Dame...

Acquéreur et vendeur des terrains pour la construction des logements, il est également sollicité pour mettre à la disposition des autres services les terrains nécessaires à la construction d'Ecoles, d'équipements sanitaires, sociaux, sportifs...

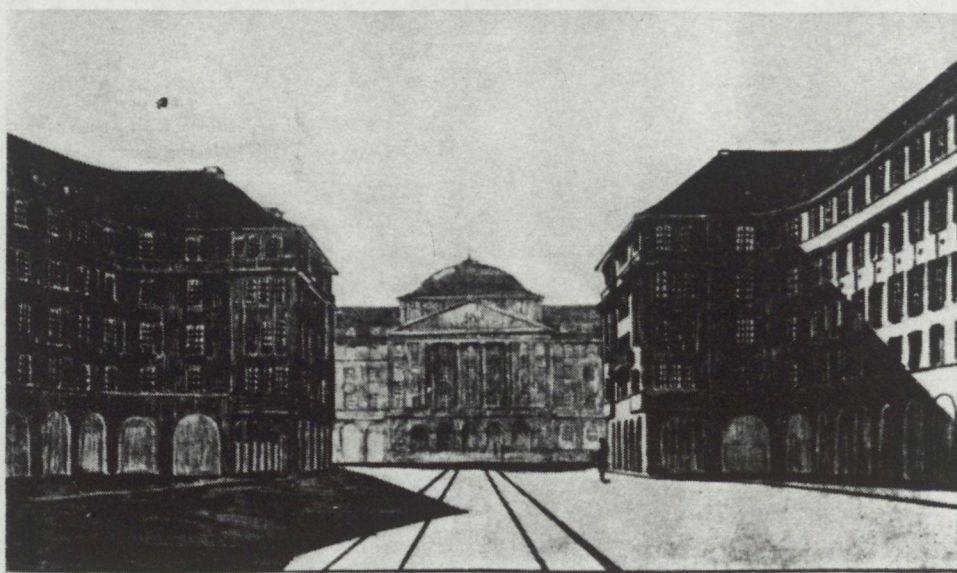
Ceux-ci de même que l'ensemble des équipements d'infrastructure sont réalisés au fur et à mesure de la progression de l'urbanisation, en fonction des décisions que prend le Conseil Municipal.

(4) UN QUARTIER STRASBOURGEOIS DU DEBUT DU XX^e siècle, Ed. Fuhrer, Mémoire de maîtrise, Université Descartes, Strasbourg 1989.

- CONCOURS SUR L'ESPACE PUBLIC

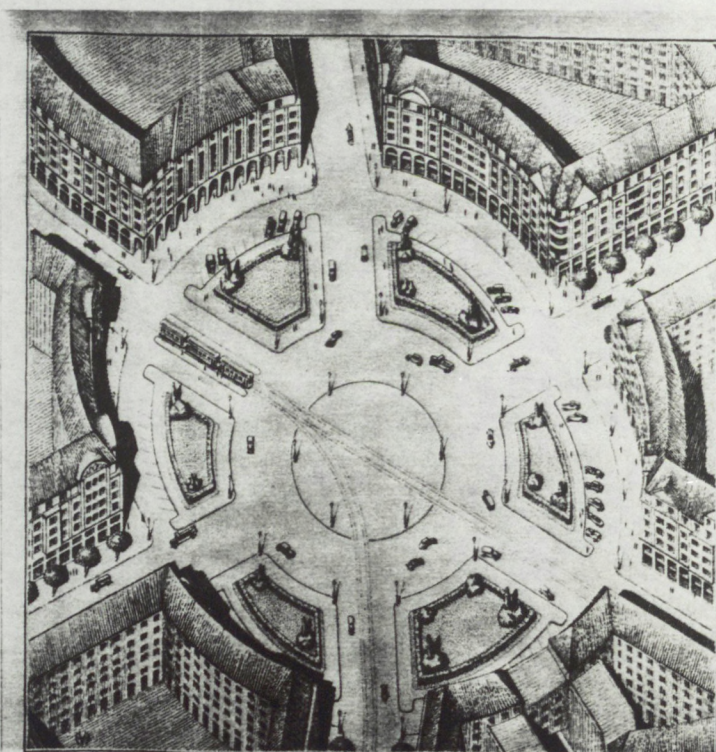


- Projet du CONCOURS INTERNATIONAL POUR LA TRANSFORMATION DE LA PLACE KLEBER -



- Projet de CONCOURS POUR LA NOUVELLE BOURSE -

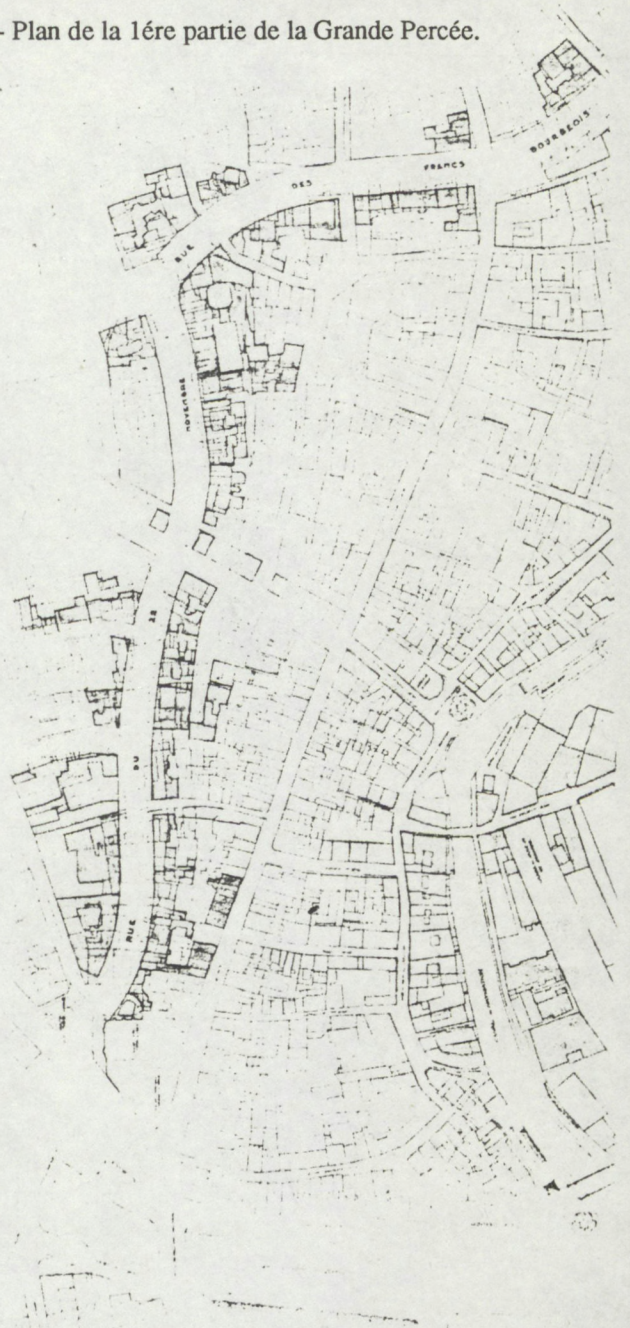
- PROJET POUR LA PLACE DE L'ETOILE
(Laforgue).



La nouvelle rue des Francs Bourgeois



- Plan de la 1ère partie de la Grande Percée.



Plan de la grande percée, partie Nord, avec indication du parcellaire et du réseau viaire antérieur de l'état des travaux aux environs de 1930. AAS.

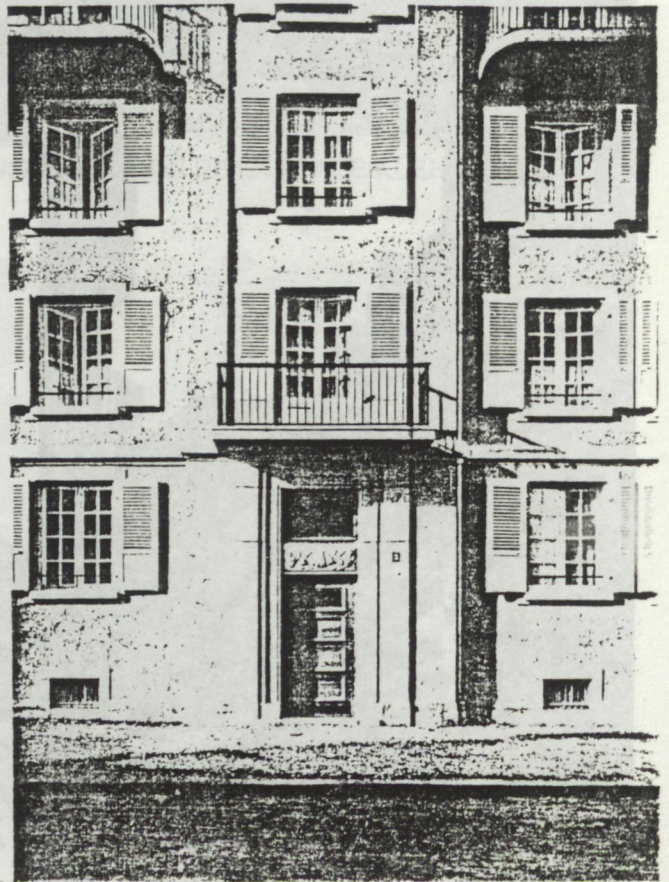
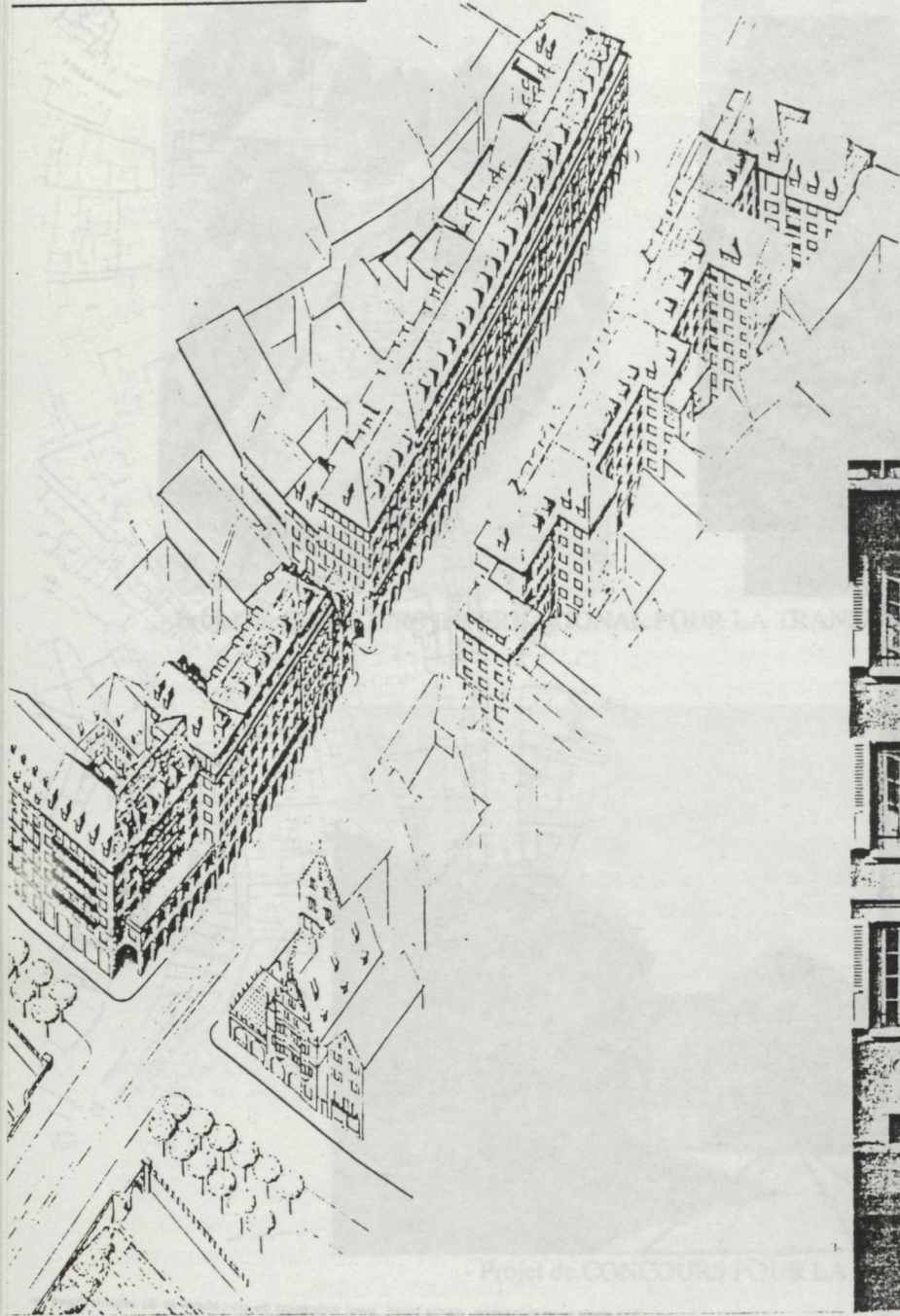
- La rue des Serruriers dans la zone de la Grande Percée

- PLAN DE LA DEUXIEME PARTIE DE LA GRANDE PERCEE

- LA GRANDE PERCEE -



GRANDE PERCÉE



Constructions pour l'Office d'habitations à bon marché de Strasbourg.
Groupe d'habitations à bon marché de 170 logements près place de la Bourse.



2. TRANSFORMATIONS ET EXTENSIONS

La Grande Percée

Dans la Vieille Ville se poursuit le remodelage commencé avec la Grande Percée (voir carte : A). Le prolongement de celle-ci est entrepris rue des Franc-Bourgeois par une procédure de vente directe (1925-1928), puis par l'Office des H.B.M. entre les anciennes rues de la Lie et des Serruriers et la rue de l'Ail et ensuite jusqu'au quai St Thomas (après les décisions du Conseil Municipal du 12 mai 1930 et du 31 mars 1931) ; se sont là 20 immeubles, 192 logements qui disparaissent dans les chantiers de l'Office commencés à la fin de 1931 ; ils cèderont la place à 8 immeubles modernes achevés fin 1934 sur la partie ouest de la nouvelle artère, associant commerces et 80 logements confortables à loyers moyens. L'érection d'un autre bloc de 56 logements sur le côté de l'ancienne rue de la Lie leur fait suite, le tronçon entre rue des Serruriers et Grand-Rue restant à l'initiative privée. Le prolongement jusqu'au quai St Thomas a suivi, mais le projet, établi au printemps 1934 dans ses grandes lignes, de poursuivre la percée entre le quai St Thomas et la rue des Bouchers, ne verra le jour qu'après la 2ème guerre mondiale.(5)

La procédure de réalisation de la Grande Percée pendant l'entre-deux-guerres est très particulière ; en effet, le montage financier de la période allemande devenant inapplicable, il a fallu inventer une solution nouvelle. La bourgeoisie d'affaires a continué à boycotter cette opération et les propriétaires ont bloqué les ventes à l'amiable. La Municipalité a choisi, face à cette situation, une stratégie d'attente et la viabilisation du tracé pour des raisons d'hygiène et de circulation. Cette politique de fermeté a porté ses fruits sous le mandat du maire Hueber. Dès que les moyens financiers et industriels furent disponibles (-loi Loucheur -1928), la construction des immeubles reprit sous la direction de Paul Dopff. L'Office des Habitations à Bon Marché prit largement part à cette réalisation de la Grande Percée, en vendant quelques terrains au rabais aux promoteurs pour impulser le redémarrage et en construisant à ses frais 93 logements à prix moyen, H.B.M. de "quasi-luxe", de 5 à 7 étages, en béton armé avec remplissage de pierre ponce, munis d'un niveau de confort exceptionnel (cuisines équipées, salle de bain, ascenseur,...)

L'occupation maximum du terrain et l'insertion de commerces et de bureaux ont permis à l'Office de réaliser et de financer d'autres équipements socio-culturels et oeuvres sociales ; ainsi l'O.P. H.B.M.

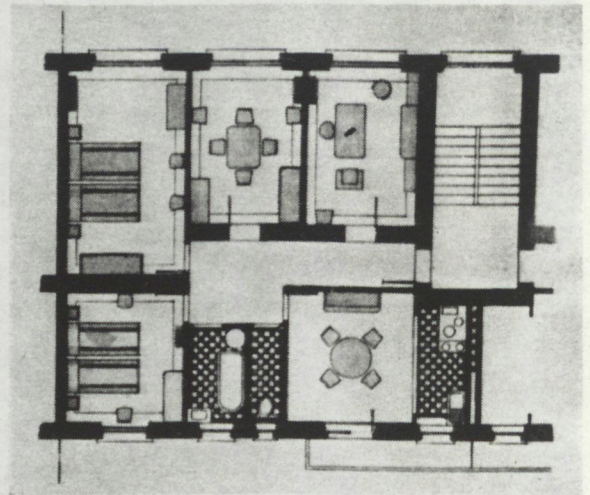
(5) STRASBOURG DE 1815 A NOS JOURS
G. LIVET . F. RAPP
Ed. D.N. 1982

- IMMEUBLES DU «FOYER DU FONCTIONNAIRE» sur le boulevard

Leblois façades sur cours arch : E. Deuchler



- Plan d'un logement d'une Habitation à Bon Marché

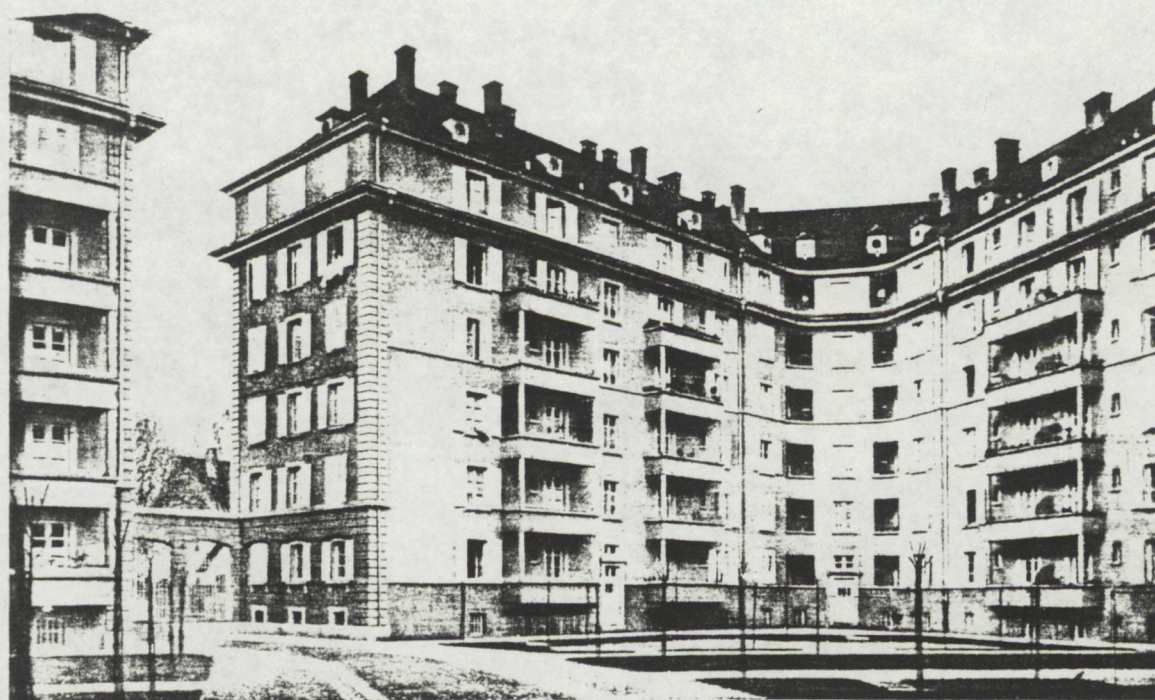


- LES HABITATIONS A BON MARCHE

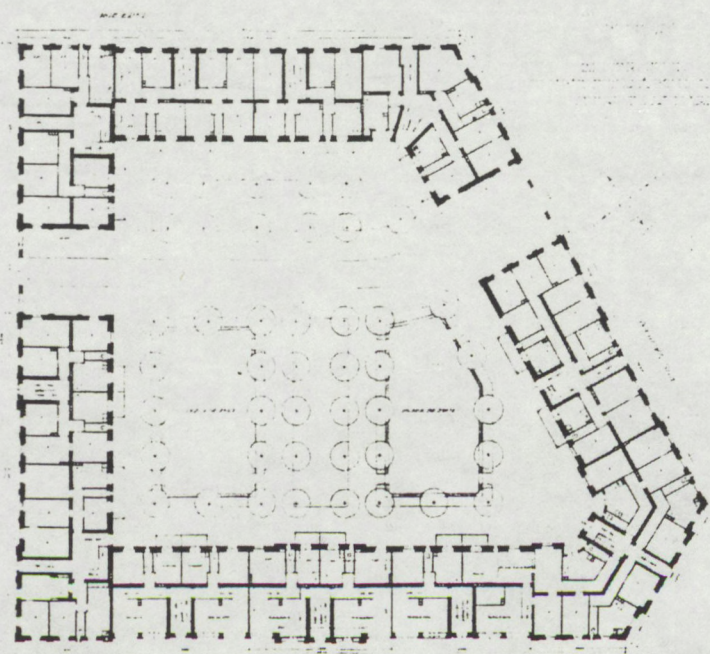


- GROUPE D'HABITATION DU "FOYER DU FONCTIONNAIRE"

sur le boulevard Leblois - Façade principale - Arch : E. Deuchler



- CITE LEON BOURGEOIS.

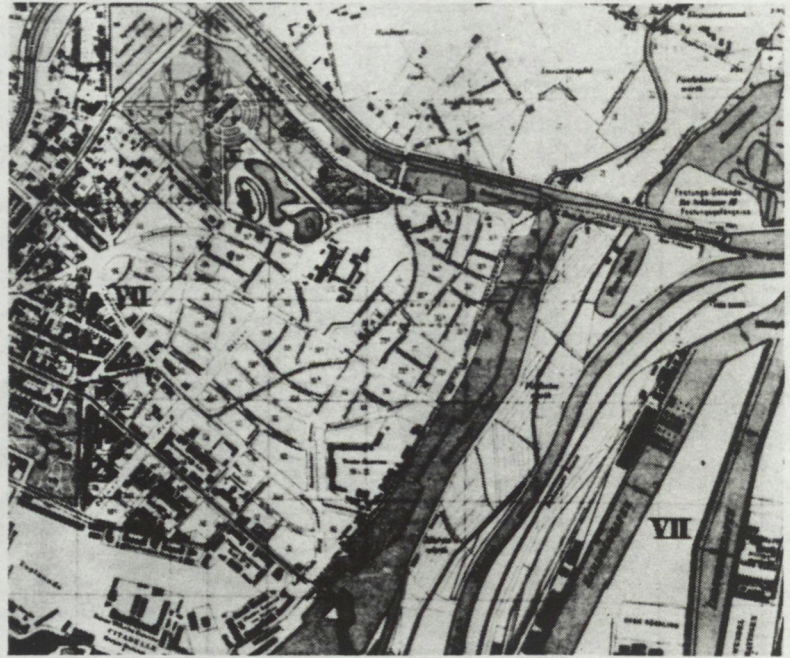


Constructions pour l'Office
d'habitations à bon marché
de Strasbourg.

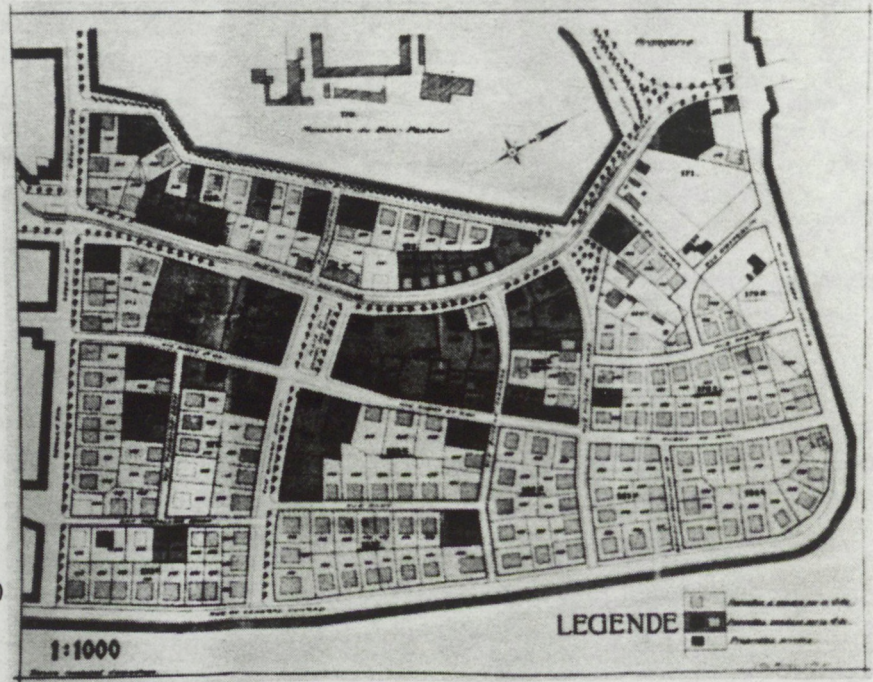
Groupe d'habitations à bon marché
de 255 logements.

1. Façades sur cour.
2. Plan.

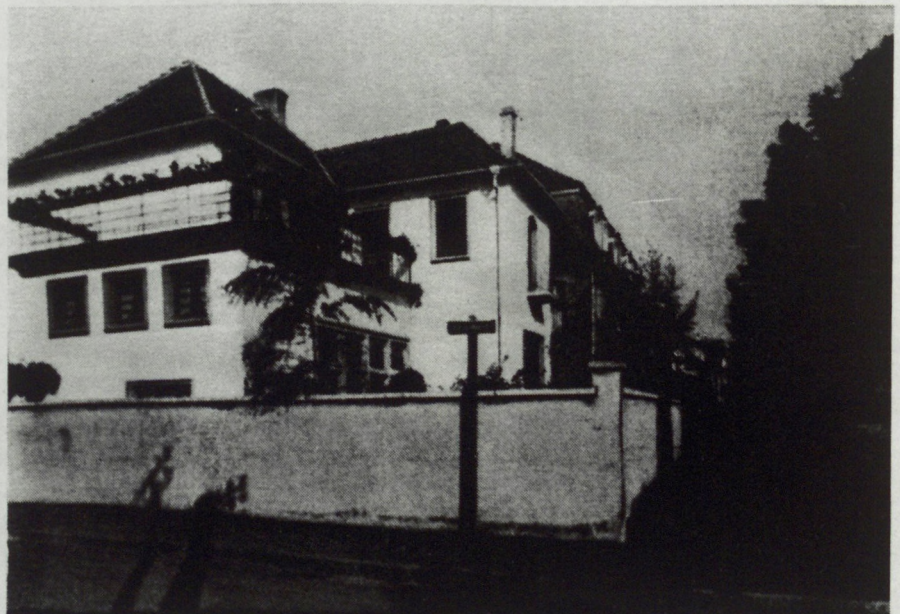
- LES LOTTISSEMENTS



- QUARTIER DES QUINZE, plan du projet de 1914



PLAN DU QUARTIER DES QUINZE, 1919-1920



- Villas de la cité - Jardins de la Meinau

invente probablement "les loyers à prix moyens" pour élargir la base sociologique des logements subventionnés par l'Etat vers les classes moyennes et la petite bourgeoisie urbaine.

Neustadt-Bourse

Dans les aspects pris par l'extension des espaces bâtis de la Nouvelle ville, il y a lieu de distinguer plusieurs modalités. D'abord on rencontre la formule de la construction par le secteur privé, dans le prolongement de la phase antérieure. Cela concerne divers îlots des quartiers Université et Boulevard de la Marne - boulevard d'Anvers, en immeubles collectifs, et le quartier des Quinze (voir carte : H) en maisons individuelles destinées à la résidence bourgeoise. Les premiers, aux logements amples et confortables, propriété de catégories assez aisées, n'avaient pas encore en 1939 abouti à "fermer" les îlots dont ils forment les premiers éléments. Les secondes, villas spacieuses (5 à 9 pièces), sont installées sur d'assez vastes parcelles et bordées de jardins (62 % de la surface du sol).

Entre la Bourse (voir carte : B) et la Krutenay, ont pris place d'autres îlots d'immeubles de rapport (voir carte : C). Les locataires y appartiennent à une catégorie de revenus plus proche de la moyenne.

D'autre part, ces mêmes parties de la Nouvelle Ville comportent des constructions dues à l'Office Public des Habitations à Bon Marché ; dès 1924-1925, l'édification de 150 logements Boulevard Leblois (voir carte : F3) et de 105 autres en bordure de l'avenue de la Forêt-Noire (voir carte : F2, F4) ; ont suivi, entre l'hôpital et la Bourse (voir carte : B1), 270 logements réalisés en 1928-1930. La condition sociale des habitants, ainsi que les structures par âge, différencient ces unités de leur environnement.

L'extension péri-urbaine

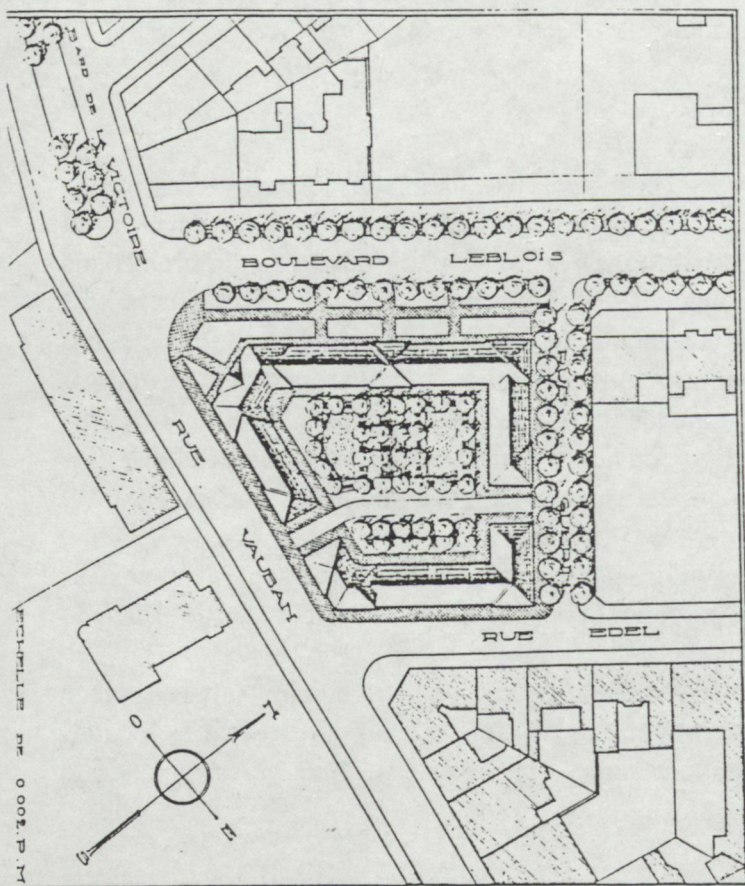
L'extension péri-urbaine de l'entre-deux-guerres a progressé inégalement et là encore, selon des modalités diverses, liées aux modifications du tissu de la vieille ville, aux excédents migratoires comme au besoin des ménages et au développement de l'emploi.

Le contexte spatial est demeuré celui des banlieues et faubourgs les plus proches, l'extension a tenu compte de la répartition des terrains acquis par les municipalités précédentes dans le cadre de la "Bodenpolitik" renforcée entre 1871 et 1918 pour ce qui concerne les logements sociaux.

Le développement du tissu résidentiel péri-urbain se fit en grande partie par la réalisation de cités-jardins, unités d'habitation auxquelles on souhaitait associer des pôles industriels (par exemple la zone industrielle de Konigshoffen) pour rapprocher l'industrie de

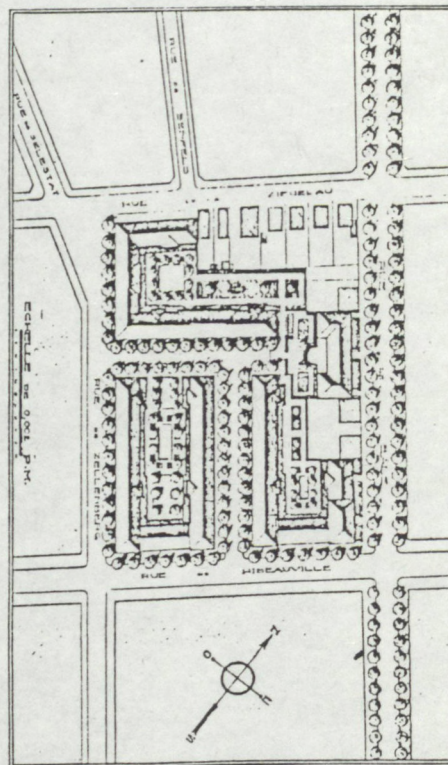
- PLANS MASSES DE GROUPES D'HABITAT COLLECTIF
 REALISES PAR L'O.P.H.B.M.(Arch : P. DOPFF)

CITE LÉON BOURGEOIS



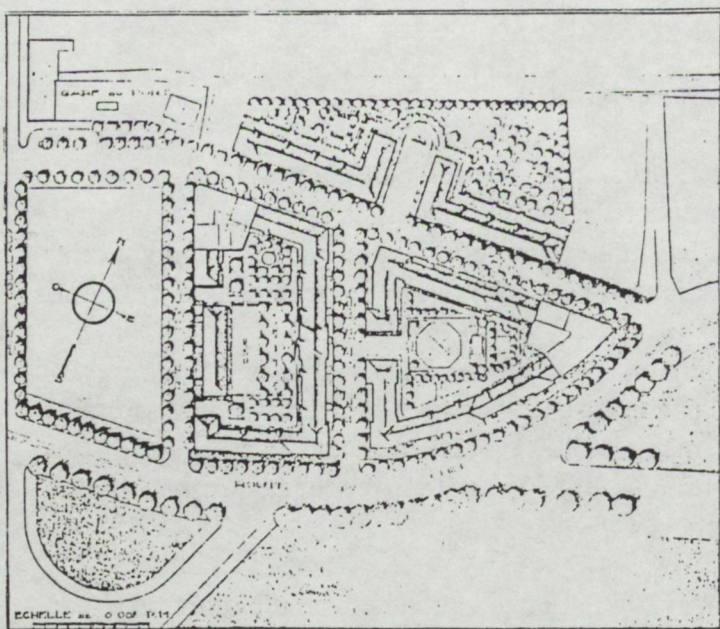
PLAN D'AMÉNAGEMENT

GROUPES RUE DE BALE



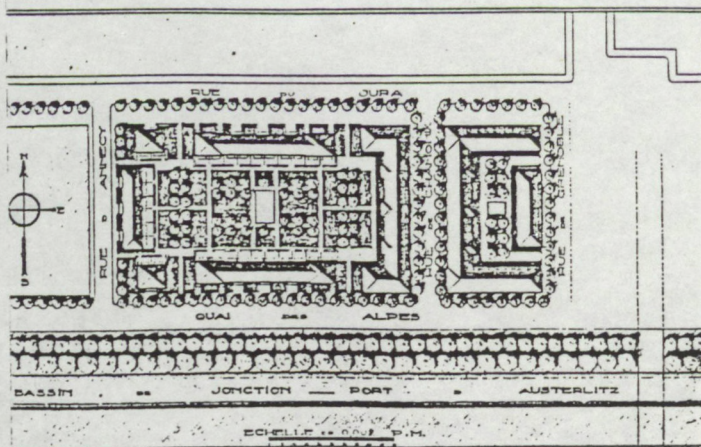
PLAN D'AMÉNAGEMENT

CITE LOUIS LOUCHEUR



PLAN D'AMÉNAGEMENT

GROUPES DU QUAI DES ALPES



PLAN D'AMÉNAGEMENT

la résidence ouvrière péri-urbaine. Ainsi Paul Dopff (voir biographie sommaire en annexe), architecte en Chef du Service d'Architecture de la Ville et réalisateur des grands projets d'habitat de la Municipalité, disait dans son analyse topologique des implantations du parc d'habitat social : "Il reflète la politique de Construction de l'Office qui consiste dans une adaptation au développement commercial et industriel de l'agglomération strasbourgeoise et au caractère des différents quartiers de la ville... Le programme général prévoit la construction des cités-jardins à la périphérie du territoire..."(6)

Le remodelage de l'espace se traduit par le démantèlement du "front Est" permettant l'aménagement du Bassin des Remparts, tandis que le dérasement du "front Nord", en 1923, donnait la possibilité de transformer le secteur du Wacken (cité Ungemach, voir carte : J), terrains de sports, champs de foire et d'expositions (voir carte : K...). Dotées en 1921 pour Schiltigheim et en 1925 pour Bischheim d'une "Bauordnung" (règlement de construction), ces banlieues eurent simplement à tenir compte d'un zonage des types de constructions. Les faubourgs et banlieues proches ont été marquées essentiellement par deux types de constructions : des lotissements, surtout en maisons "monofamiliales" et des réalisations entreprises pour le logement social, tantôt en immeubles collectifs, tantôt en "maisons-ouvrières".

Dans la banlieue sud, les deux types d'extension ont pris une certaine place à côté d'une poursuite de constructions moins directement organisées. A Neudorf, ont prédominé les réalisations ponctuelles et les immeubles d'habitations à bon marché ; ces derniers sont situés, d'une part de chaque côté de l'avenue Aristide Briand (1926-29) (voir carte : M) ; d'autre part dans les alentours de l'allée de l'Orphelinat (1927-28) (voir carte : P), près de la route du Polygone (réalisés par l'O.P.H.B.M. de Strasbourg), la rue de Bâle (1935-39) (voir carte : N), et s'y ajoute la "Ziegelau" (voir carte O), réalisation de la Société H.B.M. : La Strasbourgeoise. Ces organismes ou le secteur privé ont ainsi ajouté à Neudorf quelques 450 logements aux 5 240 existants antérieurs à 1915. Le Neuhof, lui, a enregistré, outre ces deux modes de remplissage de l'espace, celui des lotissements. Ceux-ci se situent surtout au sud et à l'ouest de la cité-jardin du Stockfeld (voir carte : S), et se sont constitués dans le contexte de la Loi Loucheur. Les H.B.M. ont pris place sous forme "ordinaire" ou "simplifiée" (maisons métalliques), ainsi s'ajoutent 750 unités aux logements antérieurs à 1915.

La Meinau (voir carte : R) s'étoffe, dans l'entre-deux-guerres, grâce essentiellement au lotissement, autour de la place Jean-Macé, (le

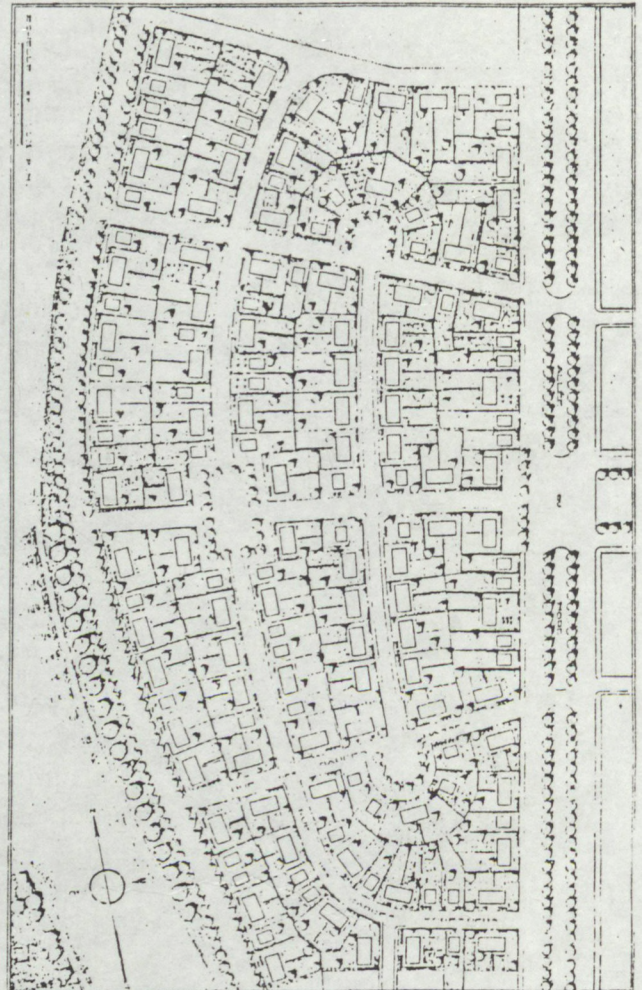
(6) 1865.1935. JACQUES PEIROTES
et le socialisme en Alsace
J.C. RICHEL. L. STRAUSS. F. ITERSHEIM S. JONAS
b.f. Editions 1989

CITÉ ALEXANDRE RIBOT



PLAN
D'AMÉNAGEMENT

CITÉ-JARDINS DE LA ROBERTSAU



- Groupe de villas dans la cité - jardins du Hohberg à Koenighoffen



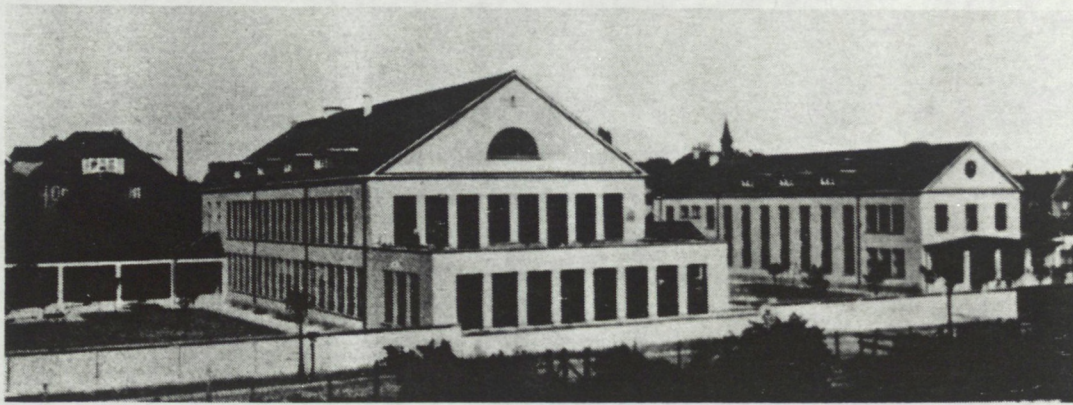
"Mathisville") prévu pour les ouvriers des usines automobiles Mathis et de l'atelier de cigarettes Job. L'essentiel du lotissement sera, de fait, réalisé par des constructions de maisons individuelles pour propriétaires aisés.

A Illkirch (voir carte : T), le développement de la S.A.C.M., d'Olida et d'autres entreprises nouvelles ou en expansion, ainsi que le développement en commerces et services, ont fait sentir dans cette banlieue méridionale une pénurie de logement prolongée. Une Société coopérative d'habitation à bon marché, fondée dès 1923, la S.A.C.M. et l'initiative privée, ont contribué à pallier cette insuffisance dès les années 20, pendant que la municipalité mettait en oeuvre le plan d'extension correctement viabilisé ; 85 immeubles furent créés par la Société coopérative sur le total de 640 construits entre 1915 et 1939, représentant un accroissement de 60 % de la capacité résidentielle.

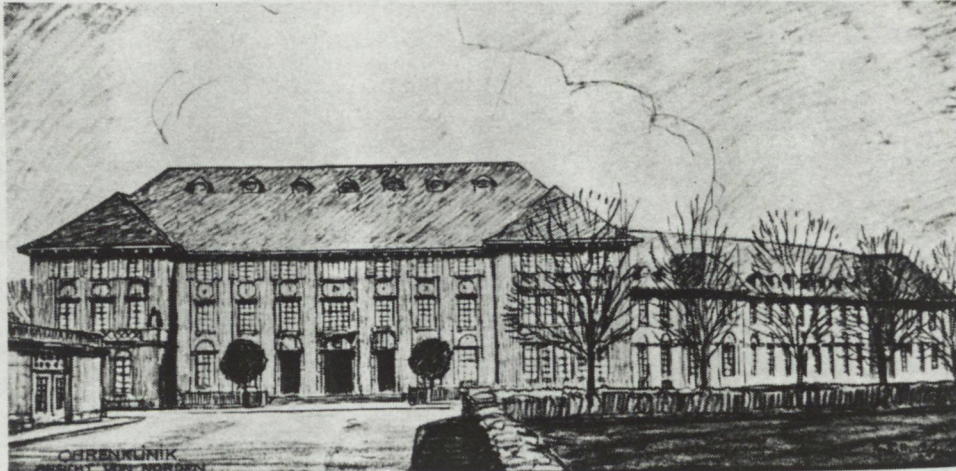
Au nord (voir carte : W), la construction de l'entre-deux-guerres a aussi correspondu à de sérieux accroissements du parc des immeubles : de près de 1000 unités s'ajoutant aux 1480 existants à Schiltigheim avant 1914 ; de plus de 500 pour 800 maisons en 1914 à Bischeim, tandis que le potentiel de Hoenheim doublait, et plus encore celui de Souffelweyersheim. Remplissage de parcelles restées libres, remplacements par la résidence d'anciens emplacements d'ateliers, petits lotissements (cf extension de la cité S.N.C.F.), bâtiments ou terrains communaux réalisés par l' O.P.H.B.M. se sont imbriqués dans cette phase d'extension aux éléments existants ; plus au nord s'est davantage imposée la formule de l'initiative individuelle et des petits lotissements privés.

Une forte expansion s'inscrit en banlieue Ouest et Sud-Ouest. Les faubourgs de Cronembourg (voir carte : V), Koenigshoffen (voir carte : U) et Montagne-Verte augmentent de 70-80 % leur nombre de constructions. Eckbolsheim double son potentiel, Lingolsheim voit le sien passer de 300 à 740, tandis qu'à Ostwald, le gain est de 160 %. Les formules dominantes sont le petit lotissement et l'extension diffuse. Cela n'a pas exclu ici ou là l'intervention publique, comme dans le cas de Cronembourg où, sur l'emplacement de l'ancien Lazaret militaire, furent aménagés 83 logements pour des habitants à très faibles revenus après 1929. La spéculation foncière, jusqu'ici atténuée sur Lingolsheim, Ostwald, Eckbolsheim par la médiocrité des liaisons suburbaines, se développe à partir des coûts très bas des terrains ; dès 1931, il a fallu restructurer le réseau des transports en commun suburbains, ce qui a relancé l'immigration de la population et la construction en périphéries des vieux villages.

Mais ces excroissances périphériques ne conduisent pas encore l'agglomération à une extension spatiale largement étalée, l'ensemble urbanisé n'englobe pas encore vraiment les localités situées dans un rayon d'environ 10 km de la ville, qui pourtant

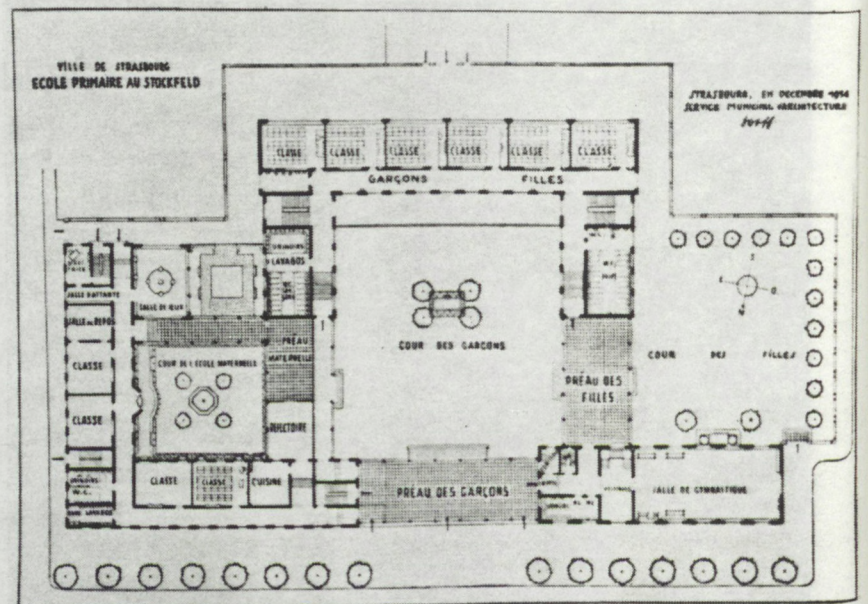


- ECOLE DE LA MUSAU - NEUDORF



- Projet de la CLINIQUE D'OTO-RHINO-LARYNGOLOGIE

- LES EQUIPEMENTS



- Plan du rez-de-chaussée de l'ECOLE PRIMAIRE DE STOCKFELD

ARCH: P.DOPFF - 1934



CLINIQUE SAINTE ANNE - Centre antituberculeux - Strasbourg

"prennent du poids". Strasbourg diffuse déjà le mouvement résidentiel sur une plus large périphérie.

Contrairement à ce qui se passe en Région Parisienne, notamment une politique active d'équipement accompagne la construction des logements. C'est le cas dans le domaine de l'eau, de l'assainissement et des équipements de voirie. Sans doute, l'essentiel est fait ; mais les équipements gagnent en ampleur, en diversité et efficacité. Ils seront surtout réalisés dans le cadre de construction à caractère social ou éducatif : écoles, jardins ouvriers, sapeurs-pompiers,... et dans tous le domaine de la santé (dispensaires, vaccination,...). L'Office Municipal d'hygiène, créé en 1920, en est la pièce maîtresse.

Sans avoir peut-être l'autorité quasi-dictatoriale et la "continuité" des bourgmestres allemands, les maires de Strasbourg, quelque soit leur parti, ont maintenu, avec les moyens dont ils disposaient, l'efficacité de l'action sociale et du progrès des équipements malgré les difficultés de toutes sortes, internes et externes, qui se présentaient à eux.

DORI

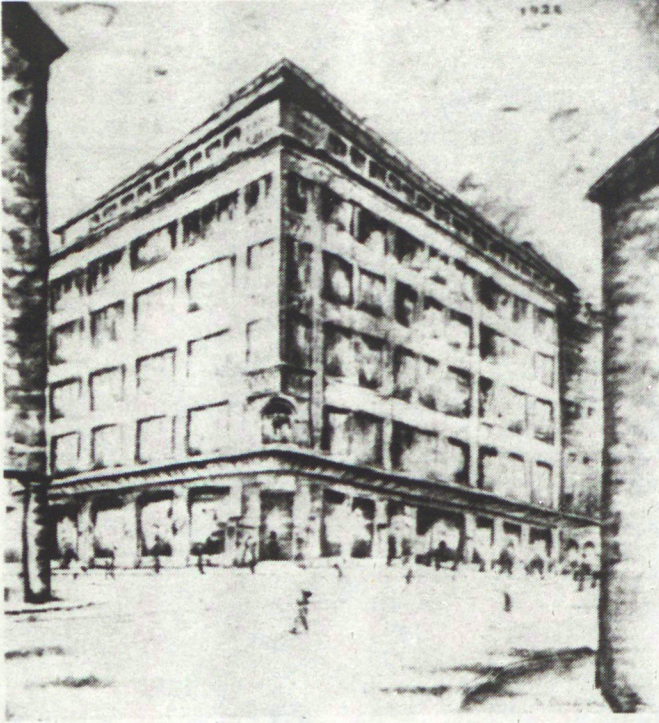
LOGII



FELD

1934

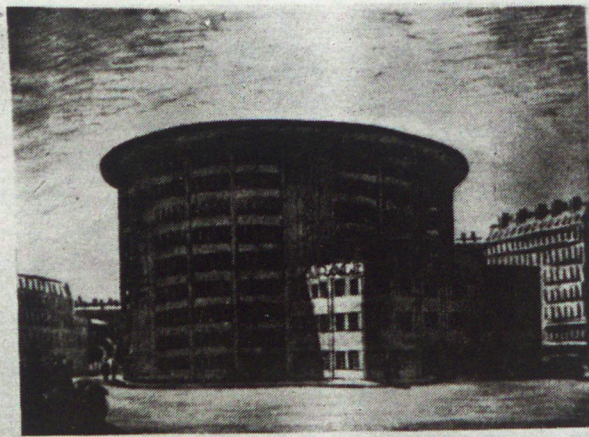
- Projet de transformation des MAGASINS «GRANDES GALERIES» 1928



«LES GRANDES GALERIES», rue Haute Montée et rue du Noyer - 1928

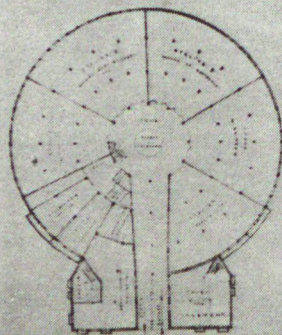


- EQUIPEMENTS COMMERCIAUX

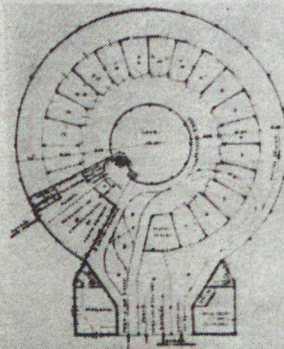


- Projet pour un garage.

Projet pour un Garage à 200 voitures en boxes, ateliers, etc.
Système breveté à doubles spirales, portes automatiques, contrôle électrique, etc.

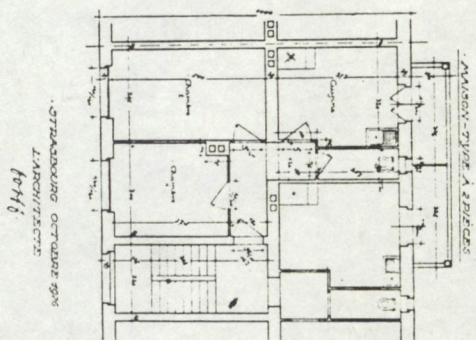
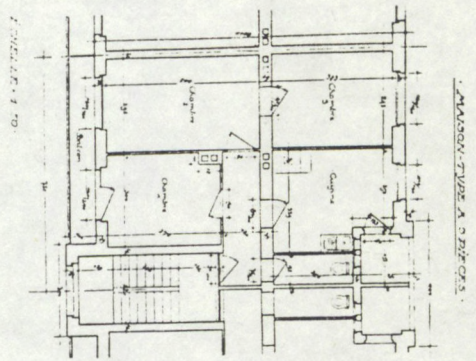
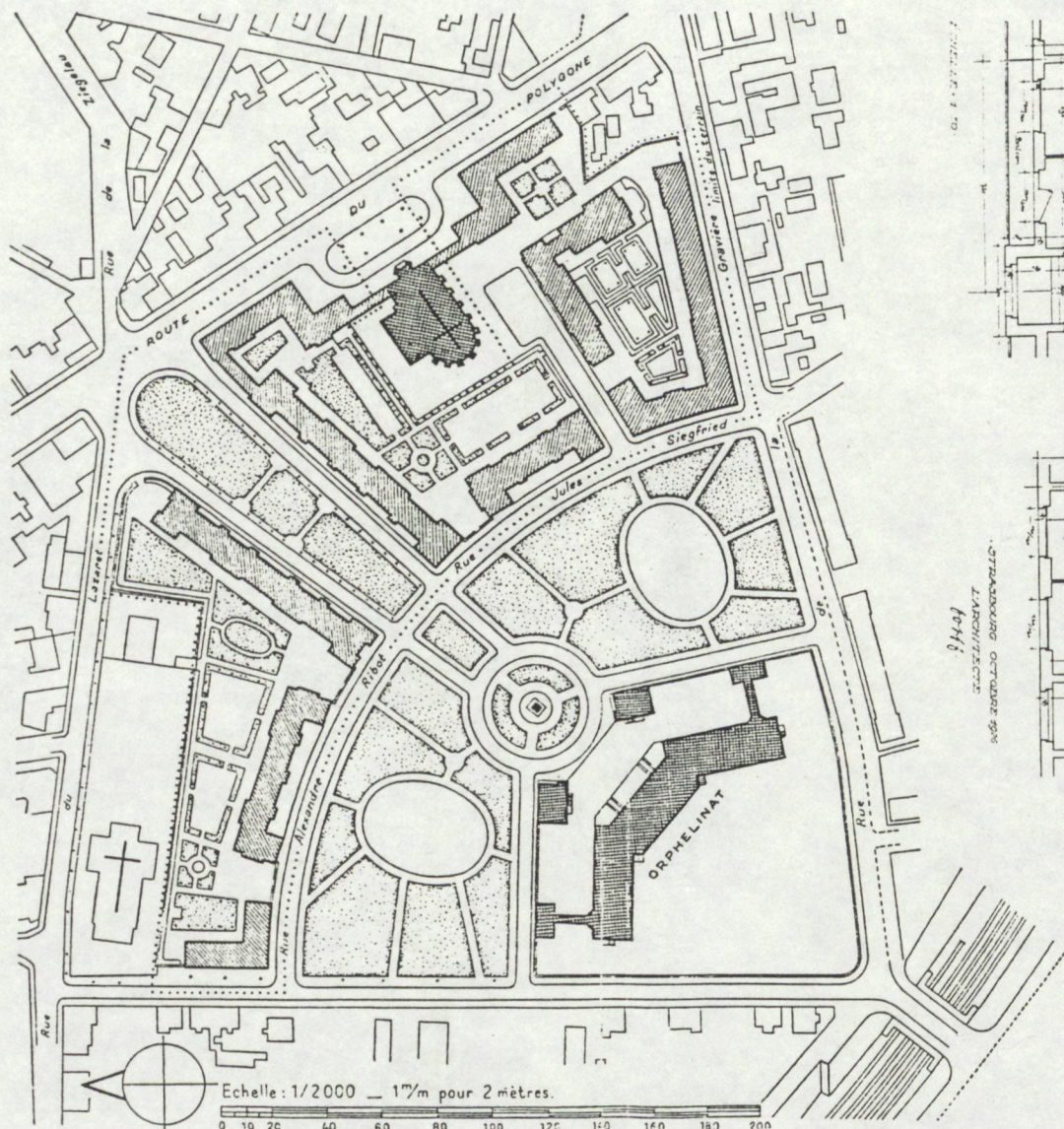


Plan du Sous-sol



Plan du Rez-de-chaussée

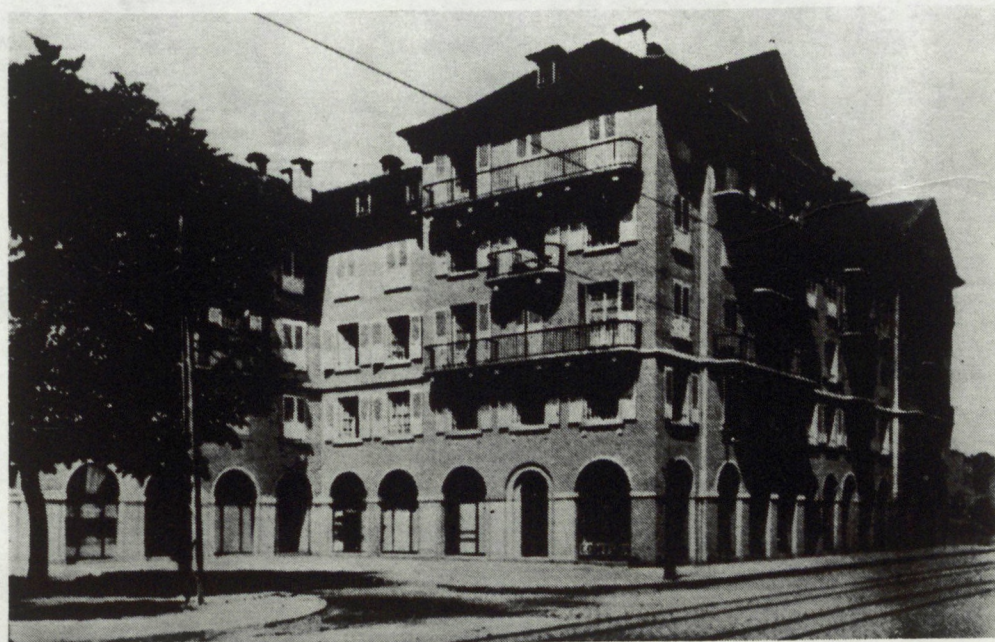
- LA CITE DE L'ORPHELINAT - SIEGFRIED -

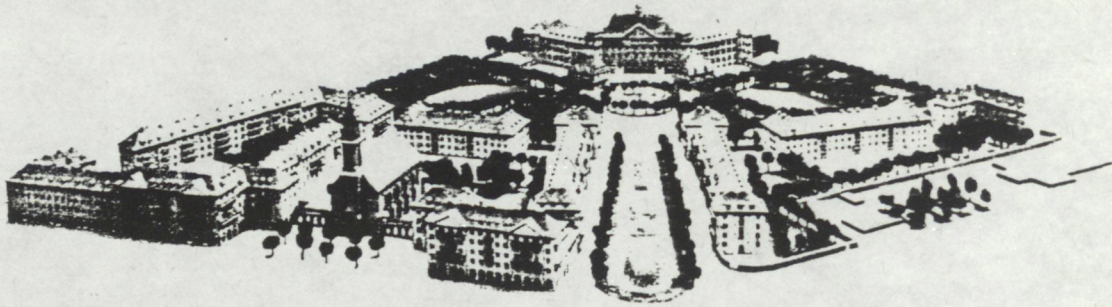


Plan-type.

- GROUPE D'HABITATION A BON MARCHE -

Route du Polygone - Neudorf

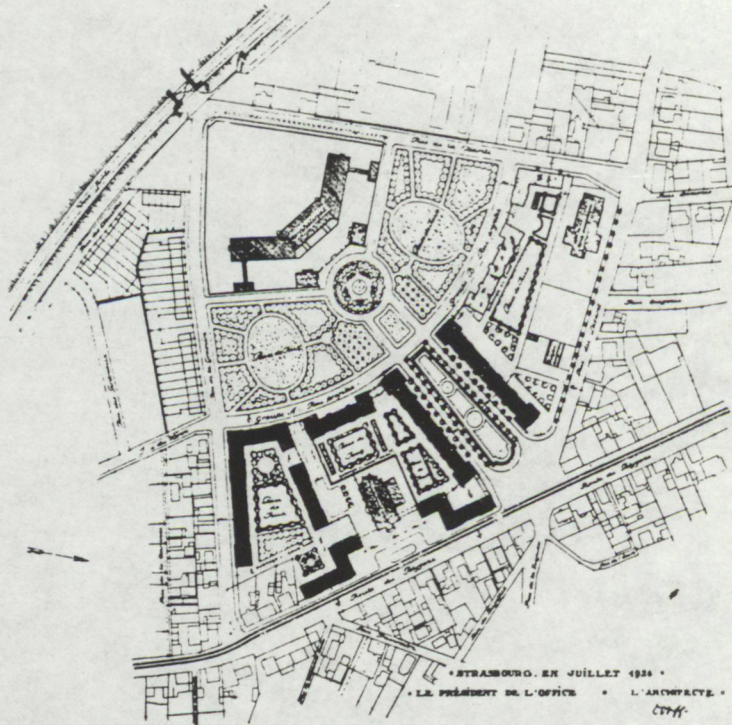




Vue d'ensemble d'après la maquette.

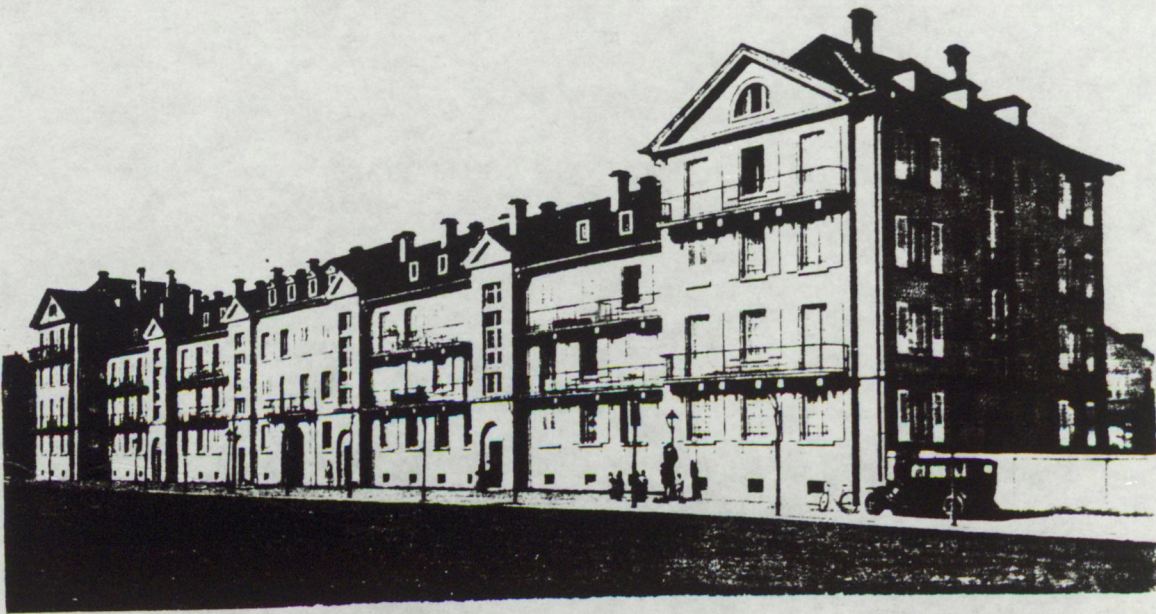
Plan d'ensemble.

- CITE SIEGFRIED.



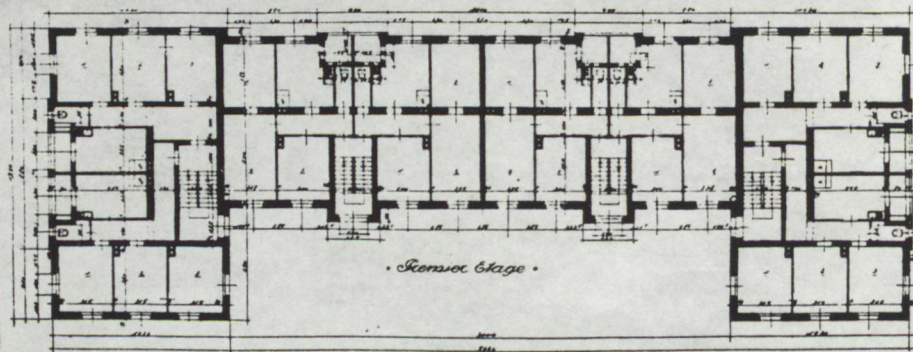
Constructions pour l'Office
d'habitations à bon marché
de Strasbourg.

Groupe d'habitations à bon marché
de 331 logements à Neudorf.



Vue d'un immeuble.

Plans d'un immeuble.



3. DE QUELQUES OPERATIONS CARACTERISTIQUES

Les opérations décrites présentent différents scénarios de mise en oeuvre d'opérations d'habitat : la cité H.B.M. Siegfried, réalisation de l'O.P.H.B.M. par P. Dopff, architecte en chef de la ville ; La cité Ungemach, habitations individuelles réalisées grâce à la fondation Ungemach, par l'architecte parisien P. De Rutte et l'architecte local J. Sorg ; le lotissement de maisons individuelles du Hohberg à Koehigshoffen mis en place grâce à une tractation entre un grand propriétaire foncier : les Hospices Civils et la ville de Strasbourg et enfin une villa, mise en oeuvre par l'architecte J. P. Haas pour un notable local.

La Cité H.B.M. Jules Siegfried (Orphelinat) à Strasbourg Neudorf (voir carte :P)(7,8)

Le Conseil Municipal de Strasbourg, dans sa séance du 9 Août 1926, a décidé de céder à titre gratuit à l'office public d'habitation à bon marché, des terrains et de prendre à sa charge la voirie ainsi que la prestation de garantie par les emprunts à contracter par l'office.

Le terrain d'une superficie totale de 2ha 31a 10m[•] est situé en bordure de la route du Polygone dans le faubourg de Neudorf qui est l'agglomération la plus importante de la banlieue immédiate de Strasbourg.

Le premier des trois groupes composant ce programme, celui de Neudorf, a été mis en chantier en février 1927 et terminé en un an. L'auteur, Paul Dopff, architecte de la Ville de Strasbourg, a réussi là une des meilleures réalisations dont puissent s'enorgueillir les Offices d'habitations à bas marché pendant la période d'entre-deux-guerres.

L'implantation très aérée est excellente et bien que le souci de l'orientation n'ait pas déterminé la composition, aucun bâtiment n'est mal exposé. L'architecture, très sobre est de qualité et vieillit bien. Un habitant occupe approximativement une superficie de 36m[•], 33 de terrain qui se décompose en 8m[•] de superficie bâtie, 28m[•] d'espace libre, dont 8m[•] par les voies carrossables. Chaque habitant occupe 24,4m[•] plancher. Le nombre de planchers est de rez-de-chaussée plus de 2,3 et 4 étages. La densité du groupe d'habitation est de 275 personnes à l'hectare.

Le terrain couvert représente environ 33% de la superficie totale. La cité Jules Siegfried comprend 331 logements à bon marché, un certain nombre de locaux commerciaux et un centre social.

Le plan masse traite l'ensemble dans des symétries, des axes et perspectives, notamment sur l'Orphelinat, l'église catholique et protestante, des jardins à la française qui articulent les différents éléments de la composition.

(7) ENCYCLOPEDIE DE L'URBANISME

Tome 1 fascicule 4

P. AUZELLE. I. JANKOVIC

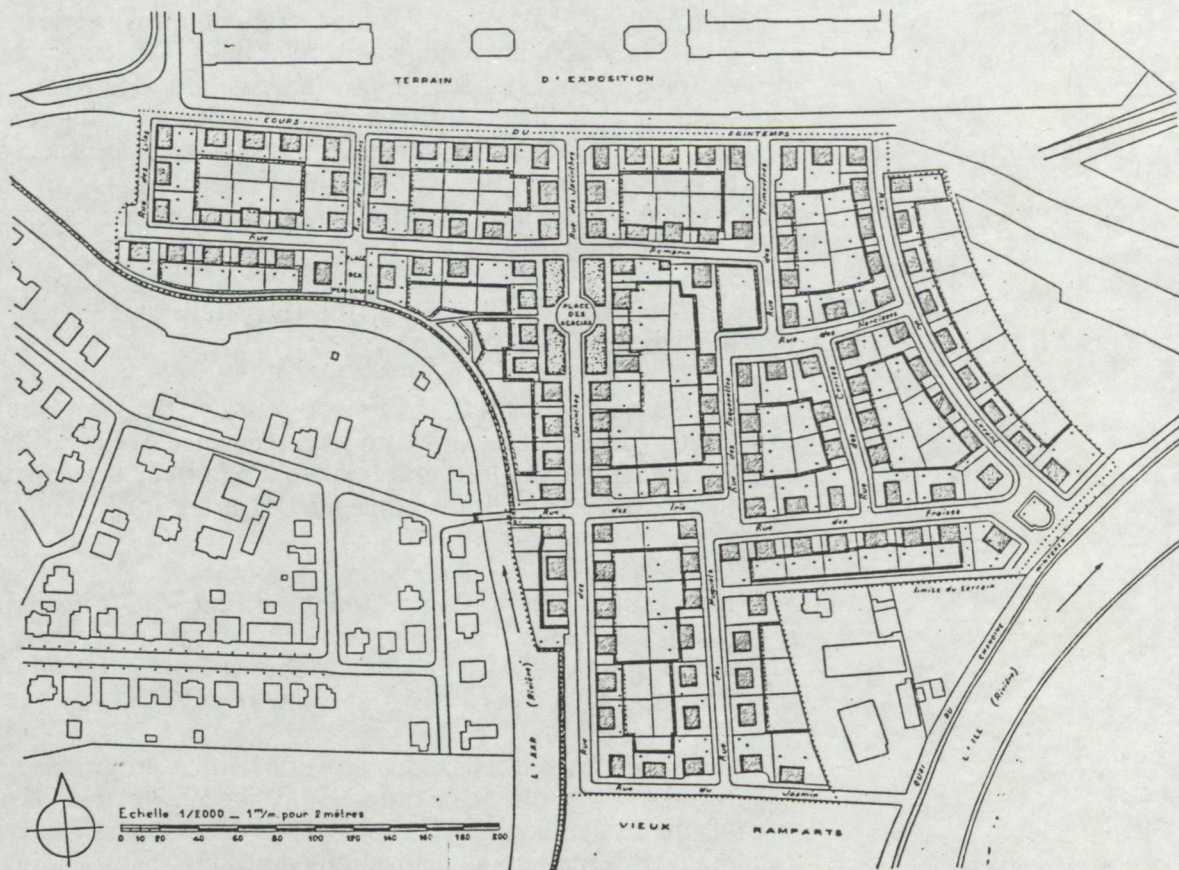
Ed. Vincent, Fréal & Cie

(8) DIX ANNEES D'ACTIVITE

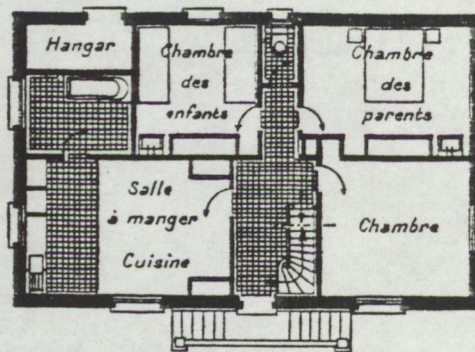
Les réalisations de l'Office Public d'Habitations à Bon Marché de la ville de Strasbourg. 1924-1934

Société Française d'Editions d'Art. Paris. 1934

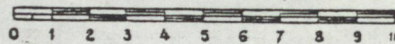
BATIMENTS D'HABITATION — STRASBOURG - Cité Ungemach



- LA CITE UNGEMACH



Echelle : 1/200 — 5m/m pour 1 mètre



La Cité Ungemach à Strasbourg (voir carte : J)(9)

La cité «Les Jardins Ungemach» est l'oeuvre de la maison Ungemach «Société Alsacienne d'Alimentation» qui, ayant réalisé pendant la 1ère guerre mondiale d'importants bénéfices, voulut les investir pour remédier aux crises aigues de la natalité et du logement.

Une fondation «Les Jardins Ungemach» fut constituée pour mettre à exécution ce projet et recevoir les fonds ; la cité deviendrait propriété de la ville le 1er janvier 1950 ; celle-ci s'engageait à poursuivre la politique nataliste des fondateurs et entrait dans leurs vues eugénistes.

Lors de la séance de délibération du Conseil Municipal du 23 novembre 1923, la ville décida de mettre gracieusement à la disposition de la Fondation les anciens glacis du Wacken, soit une surface d'environ 12 hectares, située à proximité de la ville et plantée de vieux arbres dans un quartier calme.

Ces terrains faisaient partie de l'enceinte fortifiée de la ville déclassée par la loi du 21 juillet 1922. Un décret de dégrèvement de la servitude «non aedificandi» fut édicté le 23 mai 1925, constituant, en fait, une dérogation à la loi, puisque les constructions n'étaient pas des H.B.M.

La première démarche de la Fondation fut d'organiser un concours, comportant un programme très précis, du au gérant de la Fondation, M. Dachert, prévoyant les plans d'une cité de 150 pavillons monofamilles entourés d'un jardin, précisant les pièces de chaque pavillon, leurs qualités, leurs dispositions, les éléments de confort, les détails techniques, le coût, les matériaux et leur mise en oeuvre. Enfin les concurrents devaient se référer au modèle de l'habitat traditionnel : «le style de ces maisons devra rappeler la maison rustique alsacienne ou la maison des petites villes alsaciennes de l'époque 1830».

L'ouverture du concours eut lieu le 10 mars 1923 ; le 20 juillet, le jury décerna 5 prix dont le 1er au lauréat Paul de Rutte, architecte de l'Office d'Habitations à Bon Marché du Département de la Seine, qui fut chargé de l'exécution de son projet, on lui associa un jeune architecte Strasbourgeois, Jean Sorg, quatrième prix du concours.

La cité est située à l'extrême Nord de la commune de Strasbourg, les limites Nord et Sud sont constituées par la Foire Exposition et les terrains de l'armée ; à l'Est et à l'Ouest, elles sont formées par deux cours d'eau l'Ill et l'Aar. Les bâtiments sont à l'écart de l'Avenue Schutzenberger par un espace vert tampon. Les voies doivent servir à la desserte locale, sans véritable hiérarchie ; la composition est basée sur une perpendiculaire au milieu de l'axe préexistant, l'allée du Printemps.

Le nombre de types, 27, est illusoire. En fait la variété ne porte que sur des détails, toutes les maisons peuvent se ramener à un seul type.

CITES JARDINS A STRASBOURG

LES JARDINS UNGEMACH

A. Staub

Ecole d'Architecture de Strasbourg.

Les variations sont utilisées pour renforcer les points forts, à savoir places, carrefours et la symétrie à l'entrée de chaque rue.

La ville de Strasbourg prit à sa charge les frais de voirie et de canalisation ainsi que les travaux de remblayage nécessaires, le reste a entièrement été financé par la Fondation Ungemach.

Le 23 octobre 1923, les architectes P. de Rutte et J. Sorg communiquaient les plans d'ensemble de la cité à la ville de Strasbourg qui les accepta sans modification.

La construction s'effectua en tranches successives, jusqu'en 1926, avec un renchérissement du coût dû aux matériaux et à la main-d'oeuvre. Une entreprise qui n'était pas de la région se vit confier la fabrication des huisseries standards, tandis que des entreprises locales en assuraient la pose, ceci dans un effet d'économie.

Les trois maisons modèles furent ouvertes au public le 5 octobre 1924 qui les visita et émit des critiques et avis qui furent largement favorables.

La fondation Ungemach se proposait un but différent des H.B.M., principalement celui d'amener des jeunes ménages à se développer, «des familles pouvant représenter tant au moral qu'au physique, un gain véritable pour le pays». L'idéologie de base est bien l'eugénisme, dans l'idée que le logement et les conditions d'habitation peuvent contribuer à améliorer la race.

Face au grand nombre des demandes pour un habitat de qualité à un prix modique, la Fondation avait mis en place des critères de sélection des habitants : l'âge (fécondité), la santé, les antécédents familiaux, l'ordre et la propreté ; l'épouse devait s'interdire toute activité professionnelle pour s'occuper exclusivement de ses enfants, les revenus devaient être modestes et les habitants devaient respecter un règlement très précis.

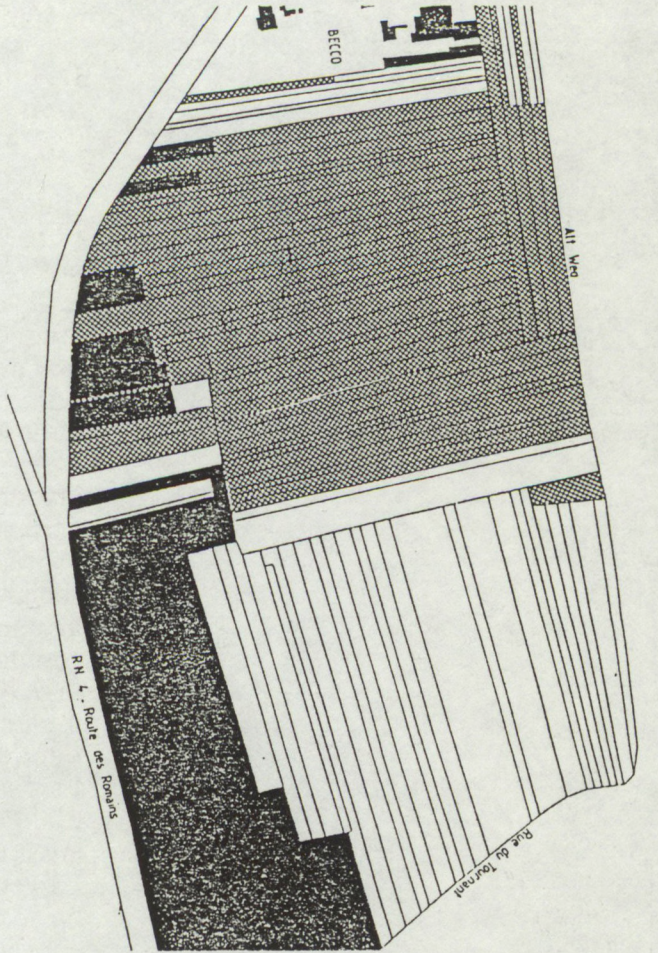
Les critères draconiens et le règlement répressif n'empêchèrent pas le succès de la cité qui, entre autre avantage, avait celui d'un loyer au moins 25% inférieur aux loyers pratiqués en ville. De plus cette «fabrique de poupons» était conçue pour épargner tous déplacements inutiles, autant dans la répartition et l'aménagement de l'intérieur des maisons, que dans l'équipement de la cité, commerçants itinérants et école maternelle sur place.

Le maire s'était opposé au fait que la cité fasse double emploi avec les H.B.M.. Ainsi les classes socio-professionnelles moyennes (employés, fonctionnaires, artisans...) occupèrent les habitations. Cette structure est actuellement à peu près semblable.

Il n'a jamais été question de créer au Wacken une véritable cité-jardin, un centre de vie urbaine ; en effet les fondateurs mirent en place, à l'écart de l'agglomération un quartier de maisons individuelles entourées de jardins, l'espace public est restreint et l'école maternelle est le seul équipement, confinant les habitants dans un espace privé, lieu où ils devaient élever une «progéniture intéressante».

- LA CITE DU HOHBERG

LE PLAN DE LA CITE DU HOHBERG
VILLE

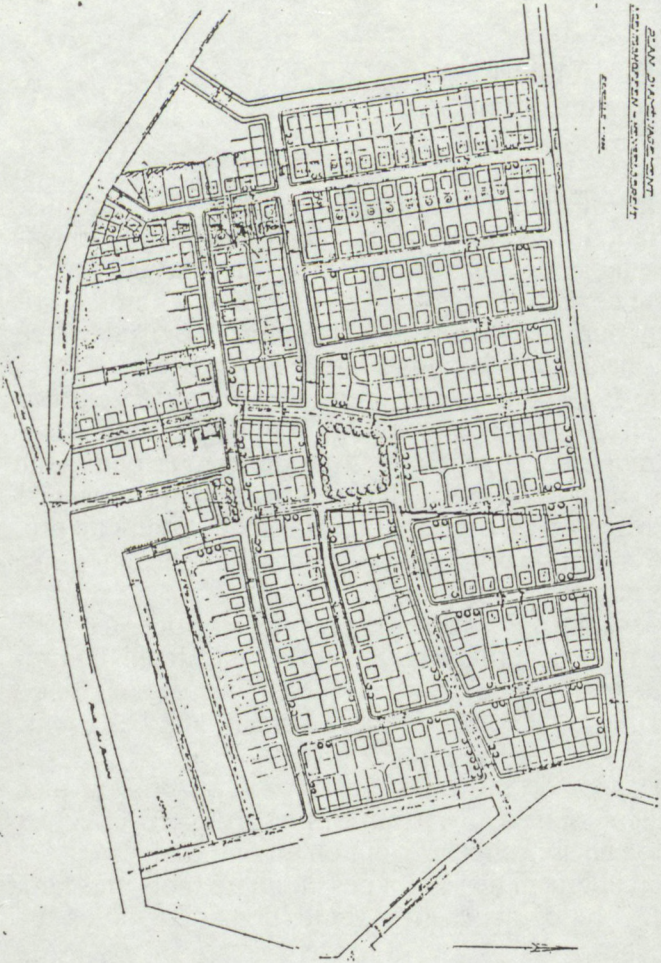


Plan dessiné par le Service Municipal d'Architecture

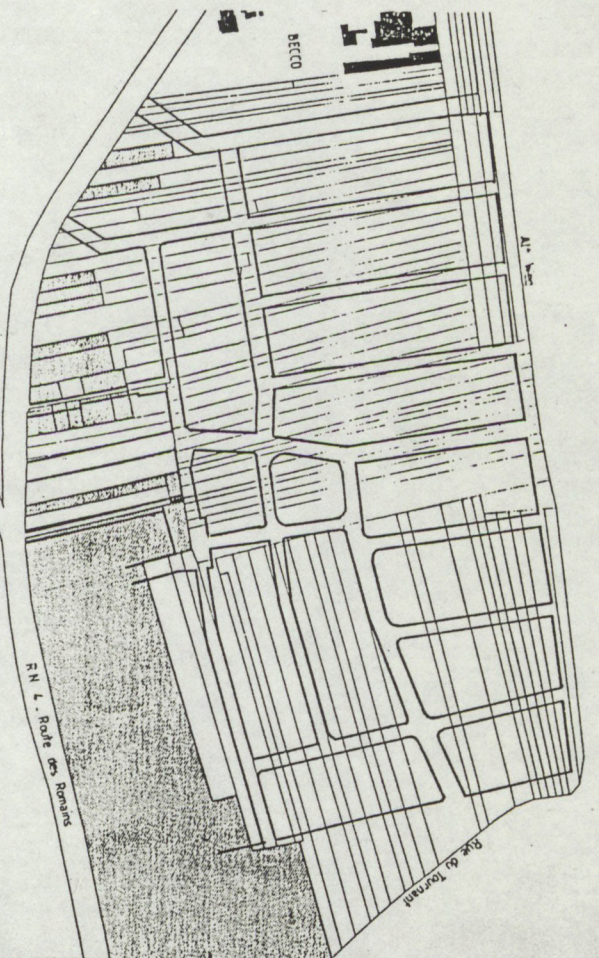
(échelle: 1/4000)

PLAN D'ALIGNEMENT
LE SERVICE MUNICIPAL D'ARCHITECTURE

EXEMPLE N° 10



Plan d'alignement projeté (échelle: 1/4000)
— tracé des alignements



Plan du lotissement actuel (échelle: 1/4000)



Le lotissement du Hohberg à Strasbourg Koenigshoffen (10)

Bien avant que la ville ne songe à acheter le terrain du futur lotissement, l'association d'Utilité Publique de Strasbourg-Koenigshoffen avait déjà demandé à la ville l'ouverture de nouvelles rues : le développement de ce faubourg étant en retard sur les autres, notamment Cronembourg, La Robertsau et Neudorf, il existait sur ce lieu une forte demande de «terrains à bâtir».

Il faudra attendre 1929 pour que les premiers pourparlers entre la Ville et les Hospices Civils s'engagent à propos de ces terrains.

La question primordiale se pose à la Ville de trouver pour cette grande entreprise un ensemble de terrains appartenant en majeure partie à un seul propriétaire qui serait disposé à le céder à un prix abordable, seule condition pour mener à bonne fin cette entreprise sociale et attirer nombre d'amateurs.

Le choix se porte sur un terrain appartenant aux Hospices Civils et comprenant une superficie totale de 8ha 94a 95ca, situé à l'extrémité ouest de Koenigshoffen, d'un seul tenant, susceptible d'être loti en plusieurs blocs de construction répondant aux besoins de l'entreprise.

La Mairie se propose de procéder, après modification du plan d'alignement, au lotissement du terrain en six parties et d'effectuer aussi l'acquisition en six échéances et non en une seule fois.

La vente par morcellement ne se fera pas et quatre mois plus tard, on aboutira à une solution qui va arranger les deux partenaires : un échange de terrain.

Les Hospices Civils cèdent à la Ville de Strasbourg les terrains du «Hohberg» d'une surface de 8ha 94a 95ca. En échange la Ville de Strasbourg cède aux Hospices Civils les terrains situés dans le quartier de la Place de la Bourse. Le projet d'échange est déjà avantageux au seul point de vue domanial et il permet la construction immédiate de 140 logements ainsi que le lotissement de nombreux terrains de construction destinés à l'initiative privée.

La Ville prendra possession de l'intégralité des terrains en Juin 1930. Avant même que l'échange ne soit complètement conclu avec l'administration des Hospices Civils, la direction municipale des travaux dessine le plan d'alignement des nouvelles rues sur une superficie de terrains plus grande que le terrain acheté.

Dans la séance du Conseil Municipal du 3.2.1930, on trouve une première ébauche de projet.

Le nouveau lotissement devait se construire suivant les théories urbanistiques de l'époque, avec une référence certaine aux cités-jardins.

En Avril 1930, le service municipal d'architecture propose alors un plan de lotissement plus détaillé et les premières constructions commencent sur cette base.

Le projet initial prévoyait 351 maisons dont 170 dans la première tranche. Les rues principales sont marquées par du logement en bande contrairement aux rues secondaires où l'on ne trouve que des constructions isolées et quelque fois jumelées.

La densité est de 20 maisons à l'hectare.

Les parcelles ont une surface moyenne de 470m² (18x26m).

La construction s'est faite en deux temps.

La Ville a construit dès 1931 les quatre premières rues. Une fois les rues aménagées, la Ville vend le terrain lot par lot. Les acquéreurs de terrains sont surtout des cadres moyens et des employés.

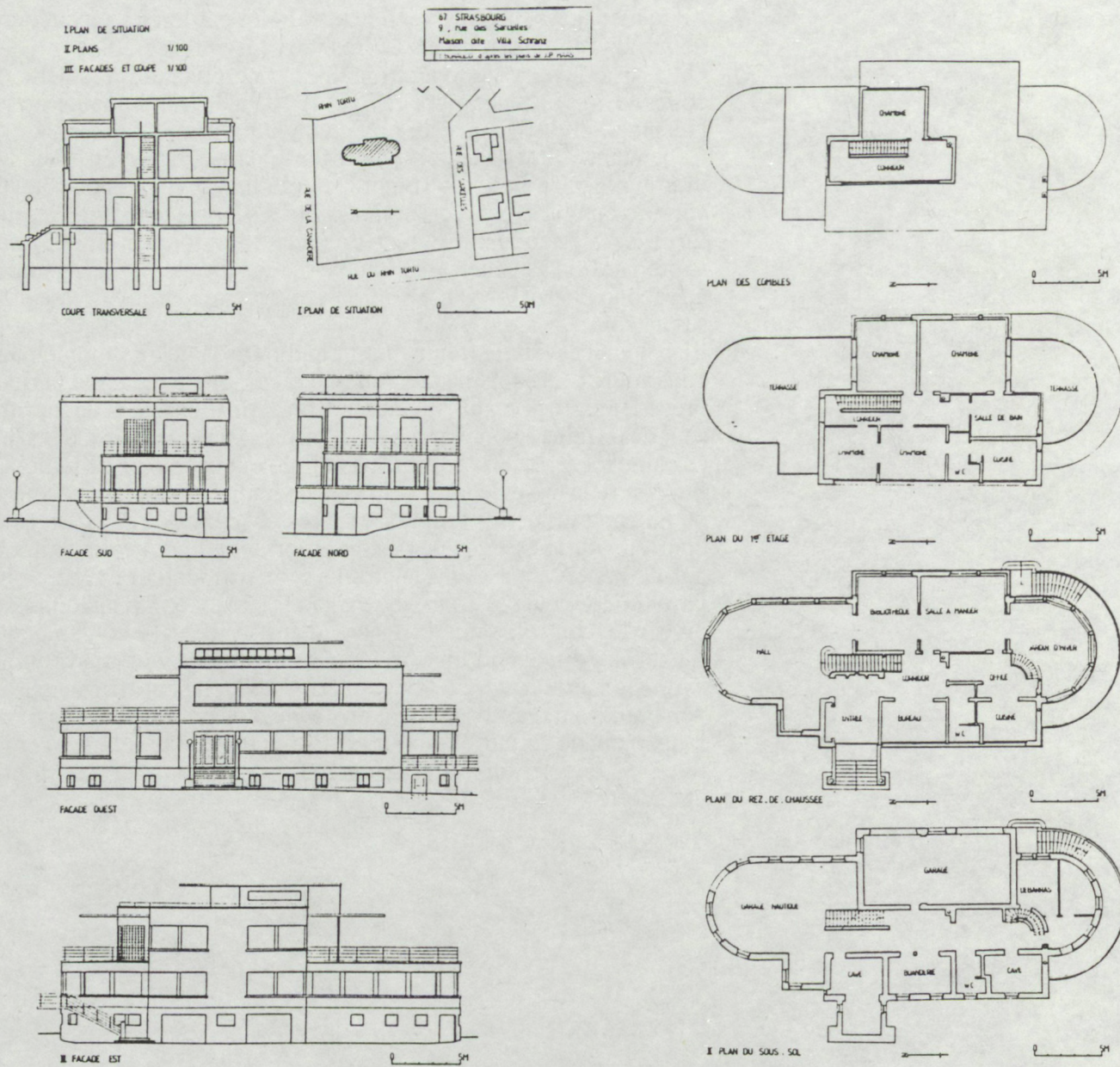
On assiste, avec cette opération, à la concrétisation très nette du contrôle, mis en place entre 1870 et 1918, de la Municipalité sur les Hospices Civils Réunis, au niveau de la politique foncière.

Cependant, l'Etat va tenter d'étouffer le particularisme alsacien et d'amoindrir le pouvoir municipal en lui ôtant le contrôle de certains établissements et services dont les Hospices Civils Réunis. Le climat autonomiste très fort (crise économique et politique) puis la préparation à la guerre, feront passer ces problèmes d'ingérence au second plan et la Ville, en dernier ressort, restera maîtresse dans sa maison.

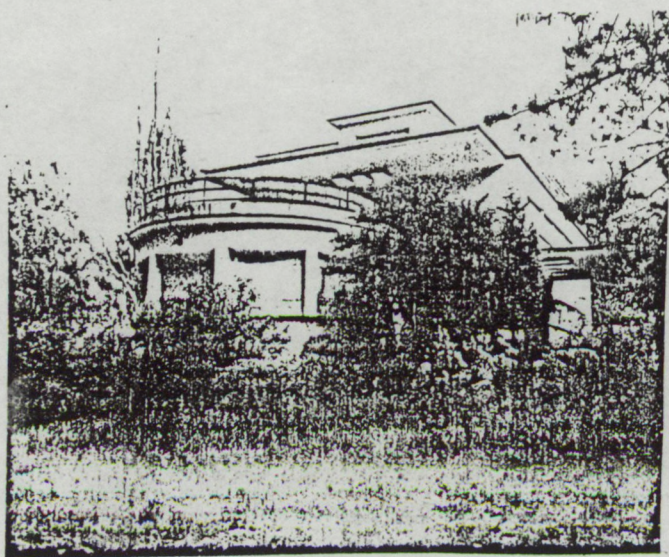
Les Hospices Civils Réunis participent aux objectifs municipaux en matière d'urbanisme de la même façon que pendant la période précédente, en poursuivant leur politique de lotisseur et de fournisseur de terrains à bon marché «à des fins sociales». Ainsi, dans une certaine mesure, ils participent à la lutte engagée par la Municipalité contre la crise du logement et la spéculation. La Ville dispose, de fait, en plus de ses propres réserves, de celles de ce «partenaire contrôlé» qui possède une partie importante du territoire communal. Si la période d'avant la première guerre mettait l'accent plus particulièrement sur la part jouée par les Hospices Civils Réunis au niveau du contrôle sanitaire et social de la Ville et ne contenait que les germes d'une politique urbaine, cette période voit une véritable explosion de leur activité foncière. En 1939, on peut affirmer qu'ils verrouilleront, conformément aux objectifs municipaux, le développement de certains faubourgs ; ils contrôlent, notamment environ 21% du territoire de Koenigshoffen, Cronembourg et Montagne Verte.

67. STRASBOURG. 9, rue des Sarcelles

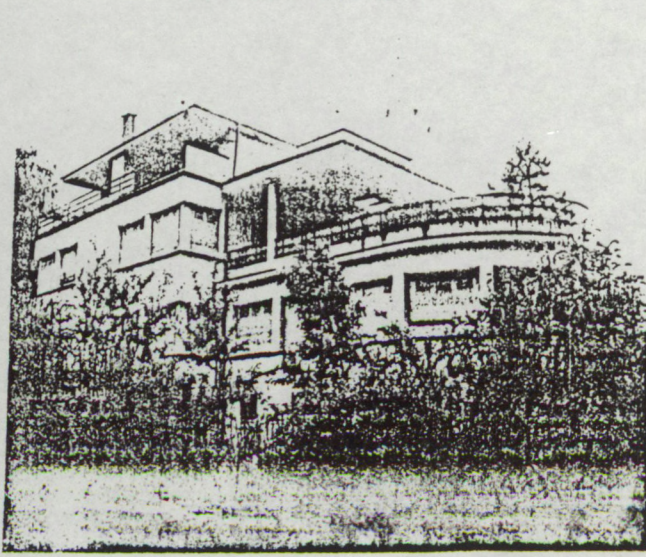
MAISON dite VILLA SCHRANZ ou Narreschiff



Vue des façades nord-ouest
Cl. Inv. B. Parent 88 67 946 ZE



Vue des façades nord et est
Cl. Inv. B. Parent 88 67 939 ZE



**La maison dite Villa Schrantz ou Narreschiff à la Meinau
(voir carte R1) (11)**

Il s'agit d'une grande villa implantée dans la banlieue de Strasbourg, à la Meinau dans un parc en bordure du Rhin Tortu; construite pour l'industriel Georges-Louis Nicolas Schrantz par l'architecte Jules-Pierre Haas en 1933-1934.

La maison était surnommée le château du fou (Narreschiff : «la nef des fous») par les habitants alentours étonnés par son allure inhabituelle de paquebot ; en effet la forme architecturale du bâtiment était remarquable et originale par rapport au vocabulaire traditionnel employé dans la plupart des constructions de l'époque.

Jules-Pierre Haas, architecte strasbourgeois de peu de notoriété, s'est visiblement inspiré, sans doute à la demande de son riche et éclairé commanditaire, des oeuvres d'avant-garde de l'architecte Roger Henri Fapert (1882-1942). Par ailleurs les composantes formelles du bâtiment sont empruntées au modernisme du style international des années 1920-30, avec des références évidentes aux oeuvres de Robert Mallet-Stevens (1886-1945) : sa propre maison à Paris de 1926-27 ; le Corbusier (1887-1965) : Villa Savoye ; André Lurçat (1894-1970) : maison Hefferlin de 1931 ou G.H. Pingusson (1894-1978) : hotel Latitude 43 à St Tropez de 1932.

Le parti général ovale de la maison avec ses toits terrasses (proue, poupe, rampe et ponts à bastingages), ses larges baies allongées (sans chambranle), les volumes et les lignes géométriques horizontales et l'emploi de matériaux tels que le béton, le pavé de verre, ... en fait un rare représentant de l'architecture du Mouvement Moderne

**PLAN DIRECTEUR
DE LA COMMUNE DE
STRASBOURG
ET DE SES
ENVIRONS**



- PLAN DIRECTEUR DE STRASBOURG ET ENVIRONS DE 1932.
SERVICE MUNICIPAL D'EXTENSION .LAFORGUE.

4. TRACES ET ALIGNEMENTS

Les exemples présentés ici, proviennent de dossiers consultés au Service d'Arpentage de la C.U.S., Service des Alignements. Ils ont la particularité de montrer des modifications d'alignement demandés, par des sociétés d'H.B.M. ou des privés, au Conseil Municipal, qui après délibérations et enquêtes publiques seront approuvés par arrêté préfectoral.

Fixation des alignements des rues autour de la Cité Policière à Neudorf (voir carte Q1)

Le dossier est ouvert par une lettre du 26 novembre 1929 du Foyer Strasbourgeois (société anonyme d'habitations à bon marché) au maire, demandant la modification de l'alignement des rues bordant la future cité Policière. Elle est dessinée sur un plan masse du bâti au 1/500ème par l'architecte Jean Sorg.

La proposition de modification de l'alignement est notée sur un extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la ville de Strasbourg du 17 février 1930 sous la présidence de l'adjoint Haas.

Le préfet, par une lettre au maire Hueber, ouvre une enquête administrative le 29 mars 1930.

Le Foyer Strasbourgeois signifie au maire une impossibilité d'entente avec un riverain; en effet, le Commissaire enquêteur désigné note deux réclamations. Elles sont rejetées après délibération du Conseil Municipal sous la présidence du maire Hueber, qui approuve le nouvel alignement le 2 février 1931. Un arrêté du préfet du 22 avril 1931 fixe l'alignement qui est dessiné par surcharge sur le plan du quartier au 1/1000ème au service de l'alignement.

En 1932, les bâtiments R+3 étages de l'architecte Jean Sorg, comprenant 71 logements (F2 à F4), avec salle de bain, réservés en priorité aux fonctionnaires de la police, ont été réalisés par le Foyer Strasbourgeois.

Fixation des alignements des rues du lotissement de la Ziegelau à Neudorf (voir carte O)

Le dossier comprend un plan au 1/4000ème de Neudorf de 1923, surchargé en orange par le plan du Service Municipal d'extension, signé par Laforgue, et le plan de la Cité Ziegelau au 1/1000ème de l'architecte Jean Sorg.

Le maire Hueber par extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal du 29 septembre 1930, décrit la situation du quartier par rapport à Neudorf, à Neuhoef (terrain d'aviation) et par rapport au centre ville, et approuve le plan d'alignement et d'aménagement proposé par la Société d'habitations à bon marché de la Ziegelau. Le préfet ouvre une enquête administrative du 3 au 17 novembre 1930 ; à l'issue de celle-ci, trois réclamations sont présentées par le commissaire enquêteur. Elles sont rejetées par le Conseil Municipal et un arrêté préfectoral fixe les nouveaux alignements, qui sont reportés par surcharge sur le plan du quartier au 1/1000ème le 22 août 1930 par le Service d'Alignements.

En 1933, la Société d'Habitations à Bon Marché : La Strasbourgeoise construira 92 logements (F2 à F5) dans des bâtiments de type «barre» d'une architecture très dépouillée le long de la rue de Beblenheim.

Fixation des rues et de la place du quartier St Florent à Cronembourg (voir carte V)

A la demande de propriétaires, le maire Peirottes, lors du Conseil Municipal du 10 mai 1925 présente une modification de l'alignement des rues et de la place du quartier St Florent, précisé sur un plan au 1/2000ème de la voirie avant-guerre montrant les modifications de plusieurs îlots.

Une enquête administrative est ouverte du 8 au 22 juin 1926 ; un extrait des délibérations du Conseil Municipal du 6 septembre 1926 fixe la modification des alignements portés sur un plan du quartier au 1/2000ème.

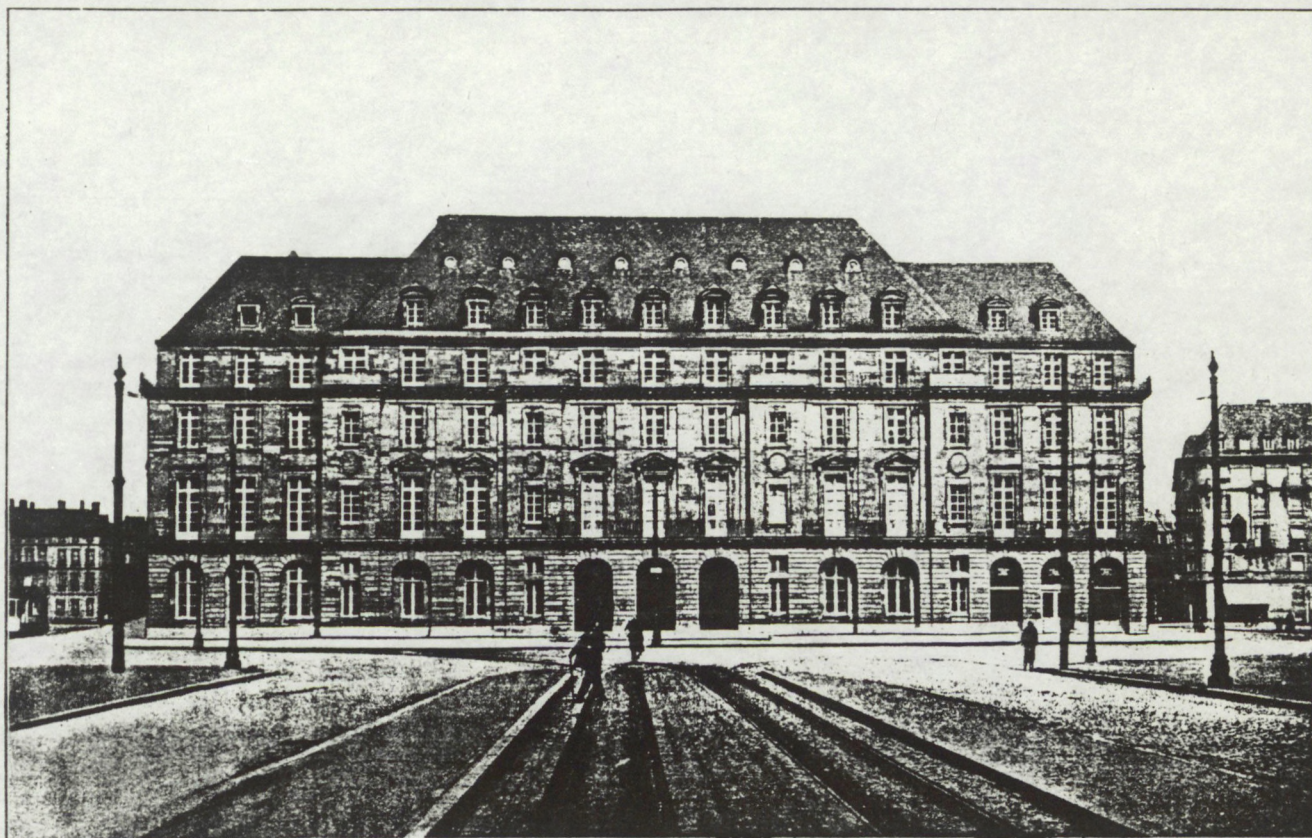
En 1935, Mr. Schott demande une modification d'alignement par une lettre accompagnée de deux extraits de plan au 1/1000ème en environ (cimetière, gare de marchandises, voie de chemin de fer, place de Haguenau et fossé des remparts) sur fond de plan 1923, modifié 1930, qui présente l'alignement des voies entre la gare et le cimetière et le quartier de l'église.

Après délibérations du Conseil Municipal, sous la présidence du maire Frey, une enquête administrative est ouverte du 10 au 24 mai 1937. Le Conseil Municipal maintient l'alignement d'une rue, modifie et fixe des alignements pour les autres rues.

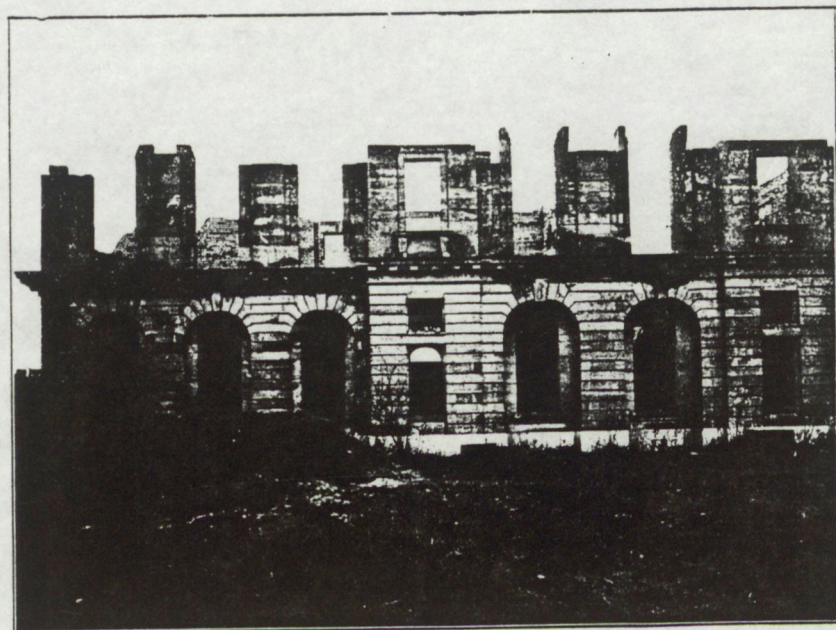
Le préfet écrit le 12 novembre 1937 au maire à propos d'un terrain empiétant sur le domaine public ferroviaire. Une modification de l'alignement de la place publique derrière l'église catholique va être mise en place en 1937.

Le Conseil Municipal décide du classement de terrains comme domaine public et approuve la modification de l'alignement de la place projetée, dessinée, ainsi que l'église et les îlots alentours au 1/500ème.

Le préfet fixe les nouveaux alignements de la place de l'église St Florent le 9 octobre 1937.

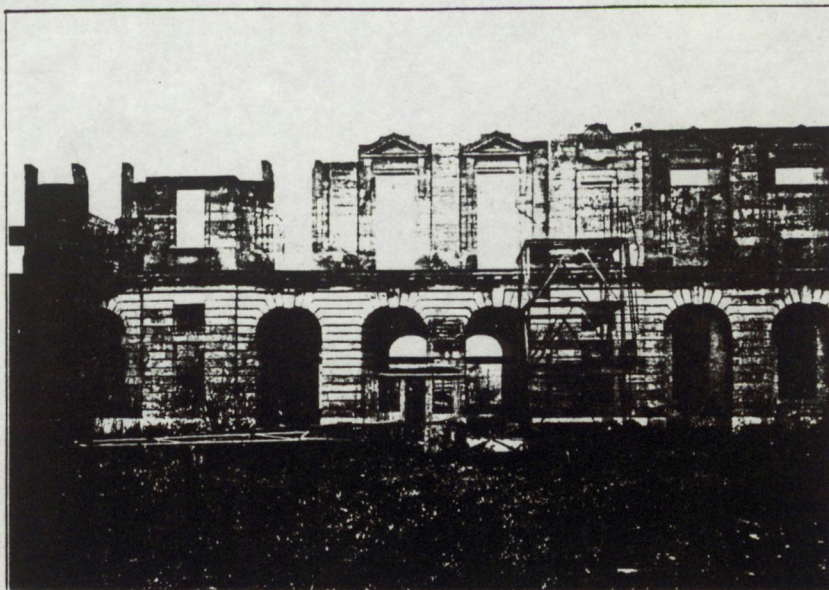


La nouvelle Bourse de Commerce (façade)



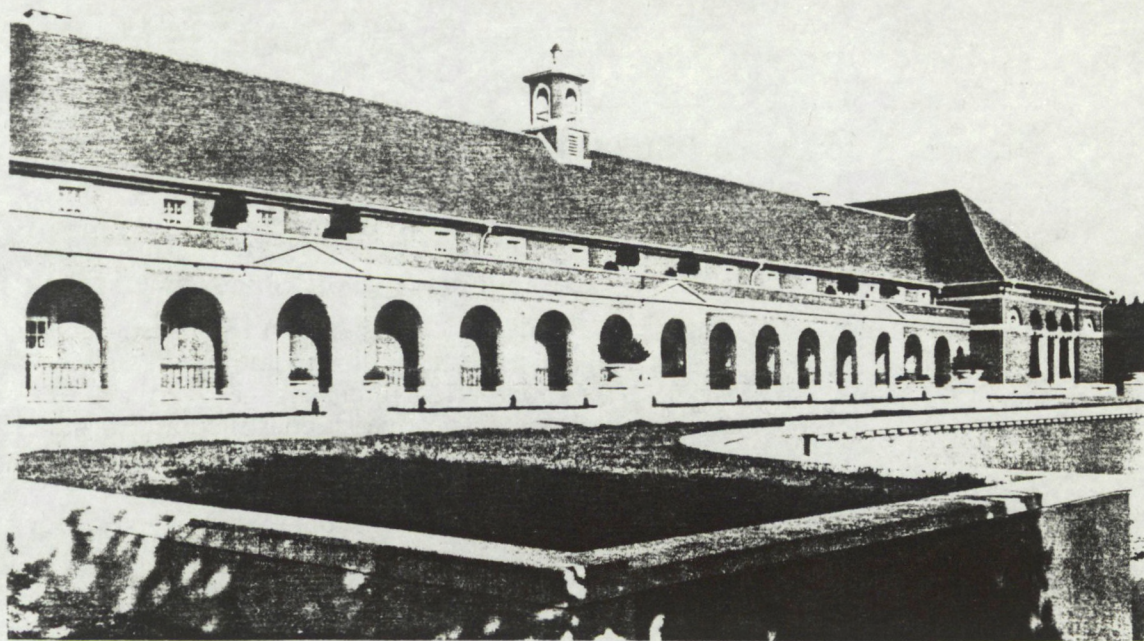
Etat des travaux, lors de l'interruption, en août 1914

- LA BOURSE.

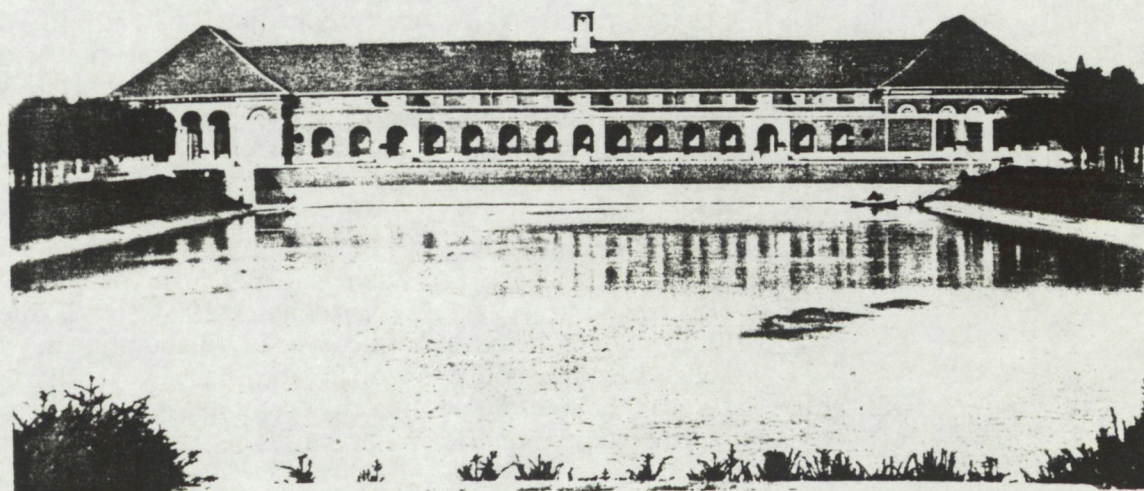




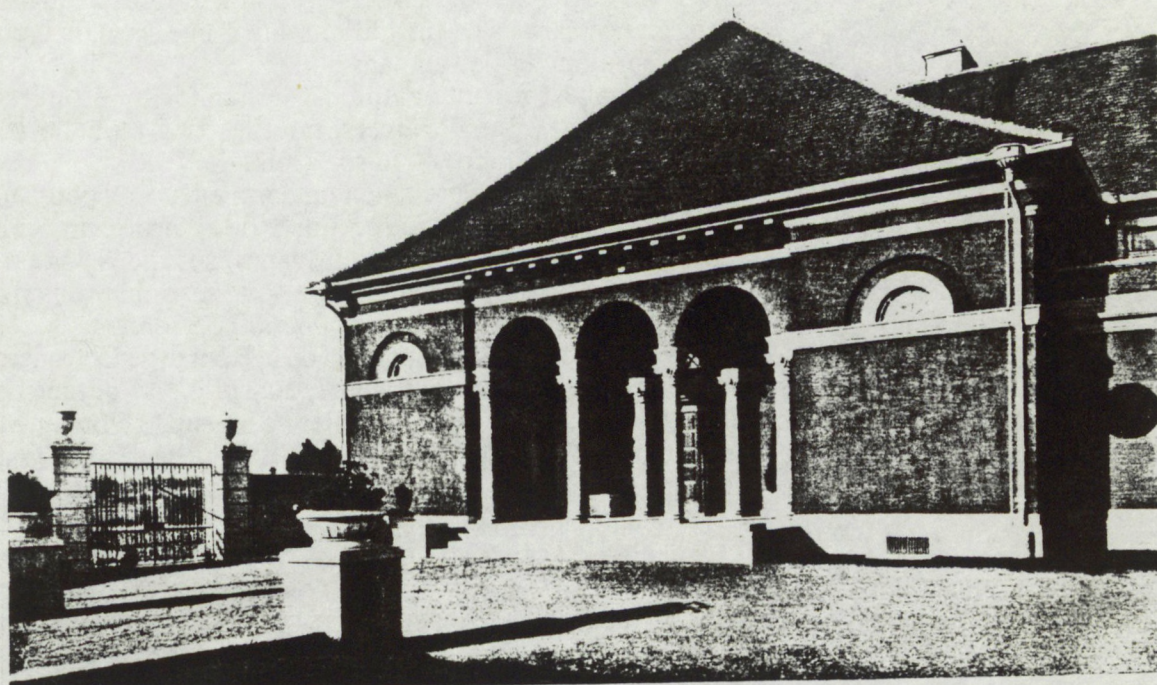
- LAFORGUE : LOTISSEMENT DE LA BANLIEUE OUEST DE STRASBOURG (1938).



Bâtiment principal du Cimetière Nord.
Deux vues d'ensemble.



Bâtiment principal du Cimetière Nord.
Entrée de la petite salle de cérémonies.



5. DEUX CHANTIERS DE L'ARCHITECTE EN CHEF DE LA VILLE , P. DOPFF.

(Voir biographie sommaire en annexe)

La Bourse de Commerce de Strasbourg (Voir carte B) (12)

dans deux ailes de l'ancienne gare en 1885, jusqu'en juin 1927 où elle s'installe dans l'immeuble qui nous intéresse.

Dès 1907, des pourparlers furent engagés avec la ville en vue d'obtenir un emplacement destiné à la construction d'un grand bâtiment spécialement aménagé pour les besoins d'une Bourse de Commerce.

La question de l'emplacement donna lieu à de vives discussions. La Municipalité décida de placer la Bourse au point terminus de la nouvelle artère réunissant la gare à la place d'Austerlitz (Grande Percée), afin de faciliter la vente des terrains situés alentours.

M. Rieffel établit un programme qui fut mis à exécution lors d'un concours réservé à des architectes alsaciens ou établi en Alsace. Le jury décerna le prix à Robert Voelckel, originaire de Munster, mais ayant terminé ses études à Paris. Il n'avait pas les préférences de la Municipalité et on lui adjoint un architecte allemand, M. Backes. Les travaux de gros oeuvre furent adjugés à l'entreprise de construction Urban et Cie de Strasbourg et commencèrent le 14 février 1914 ; ils furent abandonnés pendant la guerre et le bâtiment présentait, durant cette période, l'aspect d'une ruine.

La société de construction dut renoncer, après l'armistice, à poursuivre la construction par ses propres moyens, par suite de la hausse formidable des prix de la main d'oeuvre et des matériaux.

La ville de Strasbourg, à l'instigation de son maire M. Peirottes, accepta de se charger de l'achèvement de l'immeuble. La reprise effective des travaux eut lieu au début de 1924, sous la direction de M. Dopff, architecte de la ville, avec la collaboration de M. Voelckel et de son associé M. Wolf.

Le gros oeuvre a été terminé en décembre 1924, la construction et l'aménagement intérieurs ont été définitivement achevés en mai 1927.

La façade principale du bâtiment a une largeur de 66 m; les ailes mesurent 28 mètres sur la rue de la Bourse et 26 mètres sur la rue de Vienne. Les façades sur rue, conçues dans les formes du 18^{ème} siècle, sont entièrement construites en grès rose des Vosges sur une assise de granit.

La façade sur la place de la Bourse est caractérisée par quatre avant-corps élancés, ornés de médaillons et par une série de grandes fenêtres, surmontées de tympans.

Le 3^{ème} étage, formant attique, est surmonté d'une toiture élevée, couverte en ardoises d'Angers, dont le style rappelle les vieux quartiers de Strasbourg et de son Hôtel de Ville.

La disposition générale du plan du bâtiment correspond à l'architecture des façades. Les trois portiques de la partie centrale conduisent dans le hall, qui communique, par trois grandes portes cintrées avec la grande salle de la Bourse, qui se trouve dans son axe principal. Celle-ci peut contenir 5 à 600 personnes.

A cette époque, le développement de la Bourse de Commerce va de pair avec celui du Port Autonome, dont elle est l'organe de répartition. Placée au carrefour des voies de transit du Nord au Sud et de ses courants d'échanges commerciaux allant de l'Est à l'Ouest, elle était appelée à jouer un grand rôle dans le commerce national et international.

Le Crématorium du cimetière nord à Strasbourg-Robertsau

Tandis qu'autrefois les cimetières se trouvaient à proximité des églises, on cherche à cette époque, pour des raisons de salubrité et d'hygiène, à les éloigner autant que possible des agglomérations. L'administration municipale de Strasbourg a pris la décision de remplacer les cimetières existants par deux grands cimetières au nord et au sud de la ville. C'est ainsi que le premier, le Cimetière nord de Strasbourg, a été créé près du faubourg de la Robertsau sur un terrain de douze hectares, propriété de la ville, très facilement accessible par une ligne de tramway.

L'entrée du cimetière est flanquée de deux pavillons d'administration et donne sur une allée de peupliers qui conduit au bâtiment principal abritant un dépositaire pourvu d'un crématoire, qui forment la partie essentielle, le centre architectural du cimetière.

La façade est très allongée, d'ordonnance sévère et sobre, flanquée de deux ailes plus riches avec des portiques d'aspect solennel. Cet édifice se reflète par sa dominante horizontale sur la surface d'une large pièce d'eau.

Les fondations et murs en sous-sol sont en béton de ciment, les murs en élévation en briques recouvertes d'un crépi de chaux hydraulique la partie centrale du bâtiment est exécutée en béton armé.

Pour les escaliers, les socles et toute décoration architecturale, on a utilisé la pierre calcaire reconstituée. La décoration intérieure est d'un style sévère et monumental : colonnes classiques, fresques, carrelage, tentures de velours et murs lambrissés.

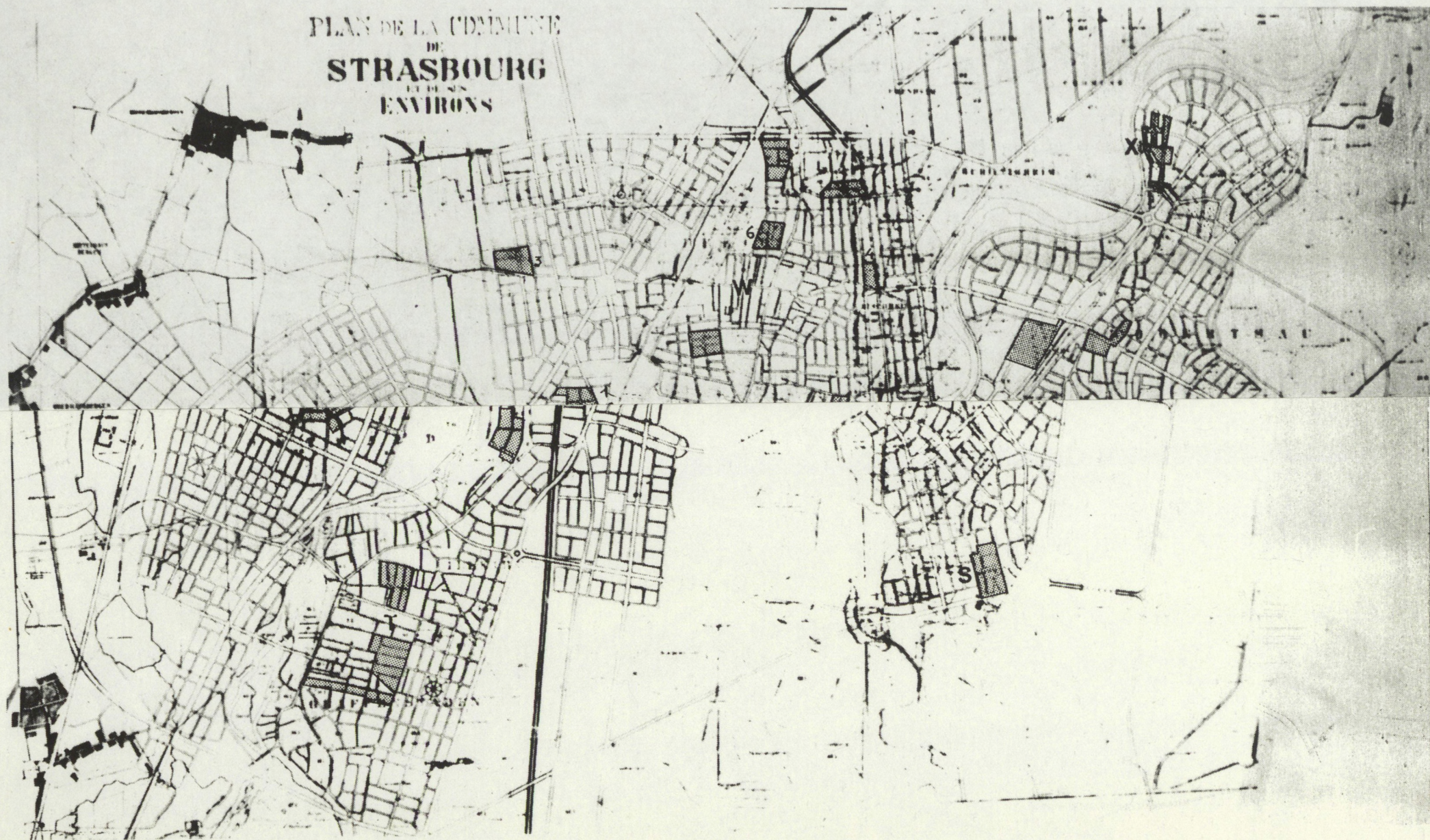
L'aménagement de la première partie du cimetière et du bâtiment principal remonte aux années 1919 à 1922, sous la direction de Paul Dopff.

6. REPERAGE DES PRINCIPALES OPERATIONS D'HABITAT COLLECTIF ET DE LOTISEMENT

LEGENDE

- A : Grande percée - A1 : r. Division Leclerc 1933/34
(O.P.H.B.M. Dopff)
- B : Quartier de la Bourse - B1 : r. Forget-r. A. Stoltz 1928/30
(O.P.H.B.M. Dopff)
- C : Quartier Suisse - C1 : r. St Gothard-r. Lucerne 1933
(Foyer Strasbourgeois .Krebs.)
C2 : Peirottes-r. Peirottes-r. Berne 1938
(O.P.H.B.M. Dopff)
- D : Quai des Alpes - r. du Jura 1931/32 (O.P.H.B.M. Dopff)
- E : Place de l'Etoile ou Marxgarten
- F : Forêt Noire-Bourgeois-Dollfus -
F1 : r. Flandre-r. Vauban 1923 (O.P.H.B.M. Dopff)
F2 : Dollfus-av. Forêt Noire-r. Edel 1924/25
(O.P.H.B.M. Dopff)
F3 : Bourgeois-bd. Leblois-r. Edel 1924/25
(O.P.H.B.M. Dopff)
F4 : Forêt Noire-av. Forêt Noire-r. Louvain
1930 / 31 (Société Coopérative de Logements
Populaires.
- G : Quartier des Musiciens - Lotissement de maisons
individuelles
- H : Quartier des Quinze - Lotissement de maisons individuelles
- I : Quartier du Tivoli - Lotissement de maisons individuelles
- J : Cité Ungemach - pl. Bocages-pl. Glycines 1924/25
(Fondation Ungemach - De Rutte - Sorg)
- K : Foire Exposition
- L : Cité Loucheur - port du Rhin 1929/31 (O.P.H.B.M. Dopff)
- M : Cité Risler - av. A. Briand-r. Stosswir 1931/33
(O.P.H.B.M. Dopff)
- N : Bâle - r. de Bâle 1932/34 (O.P.H.B.M. Dopff)
- O : Cité de la Ziegelau-r. Beblenheim 1933 (La Strasbourgeoise)
- P : Cité Siegfried - rte du Polygone 1927/28 (O.P.H.B.M. Dopff)
- Q : Cité policière - Q1 : rte du Polygone - r. Epervier 1932
(Foyer Strasbourgeois Sorg)
Q2 : cité jardin du Neudorf Kibitzenau
(Wolff)
- R : Quartier Meinau R1 : villa Schrantz-r. des Sarcelles 1933/34
(Schrantz - Haas)
- S : Cité Alexandre Ribot - Stockfeld 1930/32 (O.P.H.B.M. Sorg
Dopff)
- T : Quartier Illkirch-Graffenstaden
T1 : r. Pasteur - r. Raisin 1922/23 (O.P.H.B.M.)
- U : Lotissement du Hohberg - Koenigshoffen 1932/38
maisons individuelles
- V : Quartier St Florent - Cronembourg - maisons individuelles
- W : Cités S.N.C.F. Schiltigheim-Bischheim
W1 : r. Brice-r. St Junien 1918 (Chemin de Fer Allemand)
W2 : r. Oradour-r. Glane-r. St Junien 1924/25 (SNCF)
W3 : r. Alsace-r. Doubs-r. Flamand 1924 (SNCF, SICF)
W4 : r. Robertsau-r. Chantier-r. Tilleuls 1930 (O.P.H.B.M.)
W5 : r. Moselle-r. Alsace-r. Lorraine-r. Oberlin-r. Gamsheim-
r. Glacière 1930 (O.P.H.B.M.)
W6 : av. Périgueux-r. Roses 1939 (SNCF)
- X : Cité des Chasseurs. Robertsau. Fleckenstein
1939. (O.P.H.B.M. Hemlinger)
- Y : Lauth. r; Lauth. 1931/32 (O.P.H.B.M. Dopff)

PLAN DE LA COMMUNE
DE
STRASBOURG
ET DE SES
ENVIRONS



- OPERATIONS REALISEES A STRASBOURG ET ENVIRONS ENTRE 1923 ET 1942. (PROJET LAFORGUE DE 1938)

6. REPERAGE DES PRINCIPALES OPERATIONS D'HABITAT COLLECTIF ET DE LOTISEMENT

LEGENDE

- A : Grande percée - A1 : r. Division Leclerc 1933/34
(O.P.H.B.M. Dopff)
- B : Quartier de la Bourse - B1 : r. Forget-r. A. Stoltz 1928/30
(O.P.H.B.M. Dopff)
- C : Quartier Suisse - C1 : r. St Gothard-r. Lucerne 1933
(Foyer Strasbourgeois . Krebs.)
C2 : Peirottes-r. Peirottes-r. Berne 1938
(O.P.H.B.M. Dopff)
- D : Quai des Alpes - r. du Jura 1931/32 (O.P.H.B.M. Dopff)
- E : Place de l'Etoile ou Marxgarten
- F : Forêt Noire-Bourgeois-Dollfus -
F1 : r. Flandre-r. Vauban 1923 (O.P.H.B.M. Dopff)
F2 : Dolfus-av. Forêt Noire-r. Edel 1924/25
(O.P.H.B.M. Dopff)
F3 : Bourgeois-bd. Leblois-r. Edel 1924/25
(O.P.H.B.M. Dopff)
F4 : Forêt Noire-av. Forêt Noire-r. Louvain
1930 / 31 (Société Coopérative de Logements
Populaires.)
- G : Quartier des Musiciens - Lotissement de maisons
individuelles
- H : Quartier des Quinze - Lotissement de maisons individuelles
- I : Quartier du Tivoli - Lotissement de maisons individuelles
- J : Cité Ungemach - pl. Bocages-pl. Glycines 1924/25
(Fondation Ungemach - De Rutte - Sorg)
- K : Foire Exposition
- L : Cité Loucheur - port du Rhin 1929/31 (O.P.H.B.M. Dopff)
- M : Cité Rislér - av. A. Briand-r. Stosswir 1931/33
(O.P.H.B.M. Dopff)
- N : Bâle - r. de Bâle 1932/34 (O.P.H.B.M. Dopff)
- O : Cité de la Ziegelau-r. Beblenheim 1933 (La Strasbourgeoise)
- P : Cité Siegfried - rte du Polygone 1927/28 (O.P.H.B.M. Dopff)
- Q : Cité policière - Q1 : rte du Polygone - r. Epervier 1932
(Foyer Strasbourgeois Sorg)
Q2 : cité jardin du Neudorf Kibitzenau
(Wolff)
- R : Quartier Meinau R1 : villa Schrantz-r. des Sarcelles 1933/34
(Schrantz - Haas)
- S : Cité Alexandre Ribot - Stockfeld 1930/32 (O.P.H.B.M. Sorg
Dopff)
- T : Quartier Illkirch-Graffenstaden
T1 : r. Pasteur - r. Raisin 1922/23 (O.P.H.B.M.)
- U : Lotissement du Hohberg - Koenigshoffen 1932/38
maisons individuelles
- V : Quartier St Florent - Cronenbourg - maisons individuelles
- W : Cités S.N.C.F. Schiltigheim-Bischheim
W1 : r. Brice-r. St Junien 1918 (Chemin de Fer Allemand)
W2 : r. Oradour-r. Glane-r. St Junien 1924/25 (SNCF)
W3 : r. Alsace-r. Doubs-r. Flamand 1924 (SNCF, SICF)
W4 : r. Robertsau-r. Chantier-r. Tilleuls 1930 (O.P.H.B.M.)
W5 : r. Moselle-r. Alsace-r. Lorraine-r. Oberlin-r. Gamsheim-
r. Glacière 1930 (O.P.H.B.M.)
W6 : av. Périgueux-r. Roses 1939 (SNCF)
- X : Cité des Chasseurs. Robertsau. Fleckenstein
1939. (O.P.H.B.M. Hemlinger)
- Y : Lauth. r; Lauth. 1931/32 (O.P.H.B.M. Dopff)



TROISIEME PARTIE : Annexes

1. Les maires de Strasbourg de 1919 à 1939.

Le 10 nov. 1918, veille de l'Armistice, le Conseil Municipal élu le 27 mai 1914 désigne J. PEIROTÉS, socialiste, conseiller municipal, ancien député au Reichstag, à la place de l'ancien Maire R. SCHWANDER, démissionnaire.

Le Conseil Municipal est dissous le 29 novembre de la même année et remplacé par une commission municipale de 25 membres. M. L. UNGEMACH en est élu Président ; Le nombre des membres passe à 33 et M. PEIROTÉS en devient Président le 5 avril 1919.

La commission prépare les élections qui ont lieu le 30 novembre 1919.

Le résultat de ces élections donne 17 sièges au Parti socialiste, 15 au bloc national et 4 aux radicaux.

J. PEIROTÉS est élu maire à l'unanimité.

Il est reconduit dans ses fonctions à l'issue des élections du 10 mai 1925, qui portent au Conseil Municipal 25 socialistes et 11 radicaux.

La situation se modifie lors des élections du 12 mai 1929 qui suivent la montée du mouvement autonomiste en Alsace Le bloc des autonomistes, qui comprend 11 communistes, 7 autonomistes et 4 UPR l'emporte sur le bloc national, formé de 7 démocrates et 4 socialistes.

Le Maire élu est Chs. HUEBER, communiste.

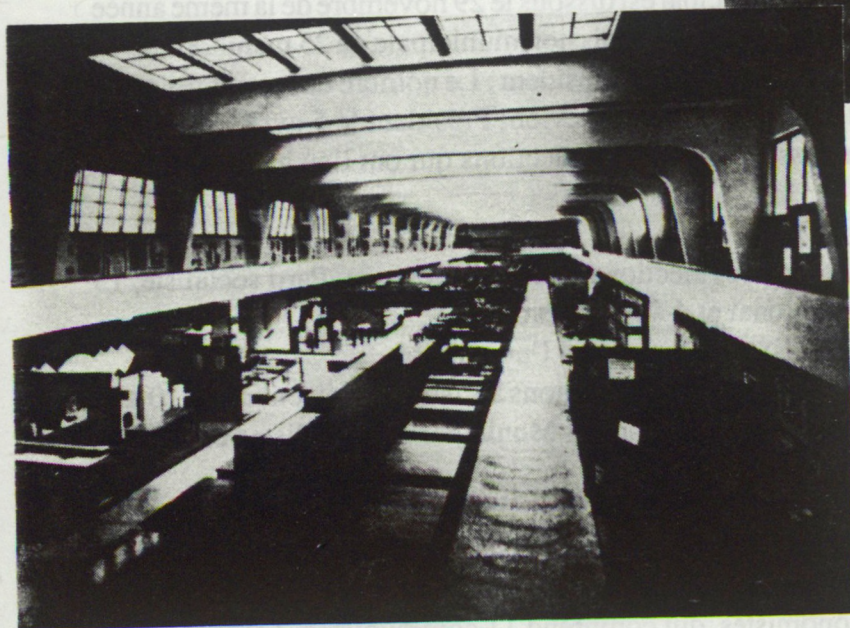
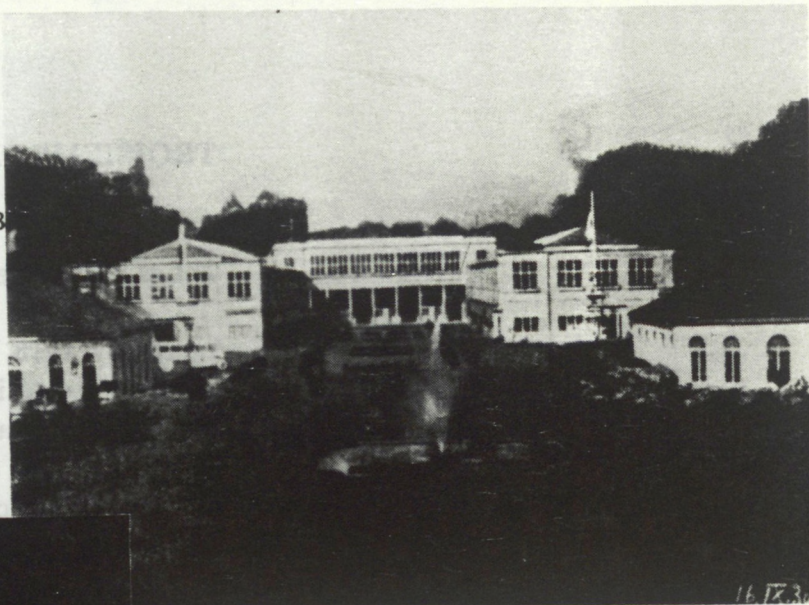
Des élections complémentaires auront lieu en octobre 1930, sans apporter de changements notables.

A cette époque le Maire préside, notamment, le Conseil d'Administration du Port Autonome, de la Compagnie des tramways, des Hospices civils.

La Commission du Plan d'Extension comprend trois élus (MM. FEDERLIN, FASSNACHT, MERCKEL). J. PEIROTÉS est Président de l'Office Public H.B.M.

Aux élections de 1935, le démocrate Chs FREY est élu maire sur une liste d'entente municipale comprenant le maire sortant. Il restera en fonction jusqu'en 1939, puis sera reconduit après 1945.

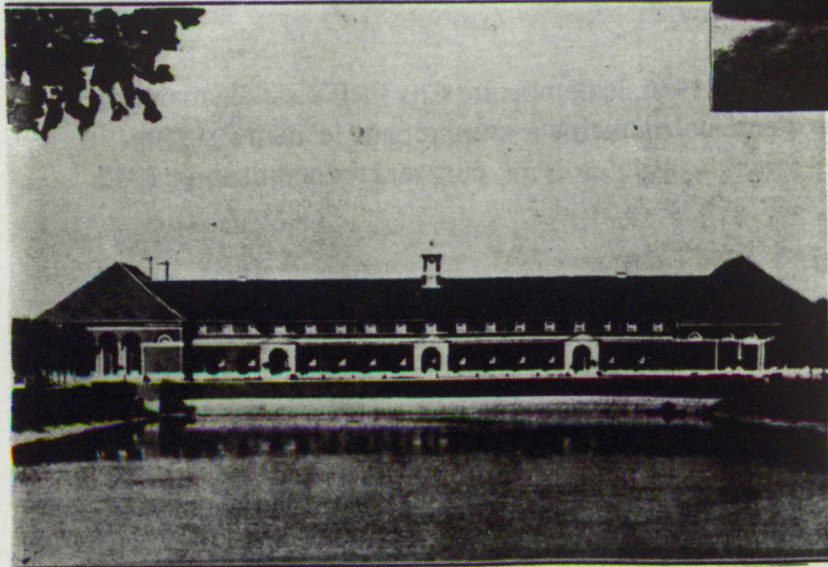
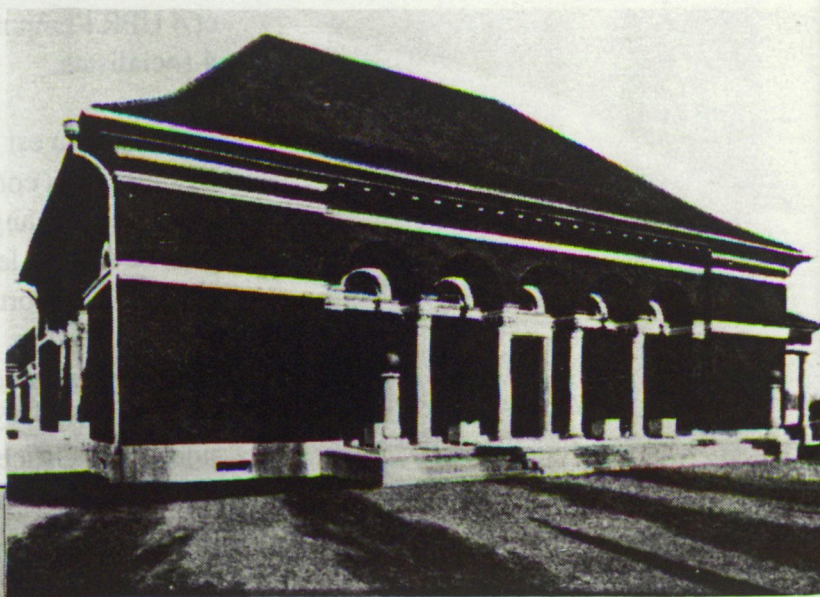
PARC DES EXPOSITIONS : vue arrière des halles d'entrée A et B



- PARC DES EXPOSITIONS : intérieur de la Halle

- CIMETIERE NORD - DOPFF

- entrée principale de la grande chapelle



- CIMETIERE NORD - DOPFF

- vue principale sur le lac

2. BIOGRAPHIES SOMMAIRE DE P. DOPFF ET J. LAFORGUE

P. Dopff

Paul Dopff est né à Riquewihr (Haut-Rhin) le 24 mars 1885; après avoir fréquenté les lycées de Ribeauvillé et Kléber de Strasbourg, il passe son baccalauréat en 1904.

Il suit ses études d'architecture, comme l'imposait le système en place à cette époque, aux écoles polytechniques de Munich et Karlsruhe, et passe son diplôme en 1909, sur un projet de Palais des fêtes, avec le maximum de points; il travaille parallèlement chez le professeur Billing, architecte à Karlsruhe.

En 1910-1911, il revient à Strasbourg et collabore à divers projets dans l'atelier de l'architecte Oberthür et retourne en Allemagne à Kiehl, comme chef de bureau d'un atelier d'architecture.

Il entre comme architecte en chef au service de la ville de Strasbourg en 1912 et est agréé par le Ministère d'Alsace Lorraine pour les travaux communaux en 1914.

Après l'armistice en 1919, il est chargé de la direction partielle du Service d'Architecture de la ville; en 1922 il est nommé architecte en chef du Service d'Architecture, comprenant les nouvelles constructions et l'entretien des bâtiments municipaux de même que l'inspection des parcs et jardins de la ville et le contrôle des constructions privées au point de vue de l'urbanisme et de la protection de l'aspect local.

Après la deuxième guerre mondiale, il est directeur général des Services Techniques, où il dirige la Reconstruction ; il prend sa retraite en 1954. Décédé en 1965. Chevalier de la Légion d'Honneur architecte des Monuments historiques (Château des Rohan-1927 à 1935 ; ancienne Douane - 1947 - 1948).

Il participe à l'élaboration de la loi de 1922 où il défend, en particulier, le principe de "surbâtir" la zone de servitudes. Il dessine plusieurs lotissements (Hohberg, Meinau, ...), les cités Risler, Siegfried (H.B.M.), les écoles de la Musau, du Stockfeld, de Vauban...

Il est l'architecte du cimetière Nord, du Crématoire, des transformations du théâtre municipal ; il restructure la place Kléber, celle de la Gare, le Wacken où il réalise les premiers halls.

PLAN DE LA COMMUNE
de
STRASBOURG
ENVIRONS



- PLAN DE STRASBOURG ET ENVIRONS - PROJET LAFORGUE 1938

J. Laforgue

LAFORGUE né à Thann (Haut-Rhin) en 1898. Elève du peintre RICKLIN. Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts à Paris (Atelier Pierre ANDRE). Il suit les cours d'urbanisme de JAUSSELY. Architecte D.P.L.G. en 1925. Engagé en 1928 par la Mairie de Strasbourg, chargé du Service Municipal d'Extension. Il relève du Directeur des Travaux Municipaux (APPRIL) et présente directement au Maire l'état d'avancement des études. Elabore un premier PAEE pour la zone de la loi de 1922, approuvé en séance du Conseil Municipal le 24.10.1930 et un Plan Directeur approuvé en novembre 1932. Une nouvelle version du PAEE pour la zone est datée du 8 février 1937. On dispose de la main de LAFORGUE, d'esquisses de places et d'une gare routière. Après la guerre, adjoint de DOPFF, puis architecte en chef (1949) chargé du Plan d'Extension. Plan d'aménagement des secteurs sinistrés, Place de l'Homme de Fer, Grande Percée, Place d'Austerlitz, rue de la Course, Pont Churchill.

Directeur général des Services Techniques de 1955 à 1966. Décédé en 1981. Médaille d'argent de la Société Nationale des Architectes français, Médaille d'or à l'Exposition internationale des Arts et Techniques en 1937.

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (M. CANAUX) ne lui reconnaîtra pas la qualité d'homme de l'art, qualifié en urbanisme. Il n'est donc pas habilité à élaborer le Projet d'Aménagement du Groupement d'Urbanisme (art. 17 de la Loi de 15 juin 1943). Celui-ci sera étudié par CALSAT. A la suite de LAFORGUE, le Service Municipal d'Extension est confié, successivement, à F. SAUER, HELLER, puis VUILLAUME.

En 1959 est créé le bureau d'urbanisme, support technique de l'architecte P. VIVIEN, chargé de l'élaboration du Plan d'Urbanisme Directeur (décret de 1958). A l'échéance du mandat de P. VIVIEN, le Service Municipal d'Extension et le bureau seront réunis en un seul service.

3. QUELQUES REPERES HISTORIQUES DE L'ACTION DE LA MUNICIPALITE POUR LE LOGEMENT SOCIAL AU TRAVERS DES ARCHIVES DE L'ADMINISTRATION DE LA VILLE (1900-1930) (13)

6 Juin 1900 Inscription au registre des sociétés coopératives de la SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DU LOGEMENT POPULAIRE. Des membres de la commission municipale chargée d'améliorer le logement insalubre, aidés de généreux citoyens réussissent à intéresser 268 personnes dont la contribution est de 340 000 DM (intérêt de 3% sur 35 ans garanti par le Conseil Municipal).

1905 Création de l'Office Municipal du Logement.

10 Mai 1907 Approbation du Conseil Municipal pour le projet de «GRANDE PÉRCEE»
Programme établi au départ sur 12 ans mais par suite de la guerre et le problème du relogement des habitants, en 1935 la Grande Percée n'est réalisée que jusqu'à l'III.

1921 Création du CREDIT IMMOBILIER de Strasbourg, nombreuses actions achetées par la Ville.

12 Mars 1921 Législation H.B.M. étendue au Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle.

1922 Loi de déclassement de l'enceinte fortifiée - terrains cédés par l'Etat à la Ville avec certaines contraintes.

7 Juin 1922 «Devant l'ampleur du problème du logement» le Conseil Municipal décide la création de L'OFFICE D'HABITATION A BON MARCHE, qu'il dote d'une subvention de 200 000 F. Le programme de l'OHBM comprend outre l'édification de H.B.M. et de logements à loyer moyen, la création de cités jardins, la fondation d'organisations sociales telles que garderies d'enfants, crèches, etc...

«La Ville aidera l'O.H.B.M. soit par la cession gratuite ou l'apport de terrains, ou par la concession de réductions de prix sur les terrains, et en prenant à sa charge les frais d'aménagements des rues ainsi qu'en acceptant la garantie financière pour les prêts».

Dans le Conseil d'Administration de l'O.H.B.M. la Ville est représentée pour 1/3, c'est à dire 6 membres.

La construction des maisons destinées à la location simple a été confiée au chef du service d'architecture de la Ville, Monsieur P. DOPFF, contre paiement d'honoraires à la Ville. Le maire Jacques PEIROTES est nommé Président de l'O.P.H.B.M., il le sera jusqu'en 1935.

1922 Création : Société anonyme d'H.B.M. » LA ZIEGELAU »

1922 Société anonyme d'H.B.M. » LE FOYER STRASBOURGEOIS »

14 Novembre 1923 Le Conseil Municipal met à la disposition de la FONDATION UNGEMACH un terrain de 12 ha nécessaires à l'aménagement de la cité et prend en charge les frais de construction des nouvelles rues. Conformément aux dispositions de la Fondation, la Cité deviendra propriété de la Ville le 1er Janvier 1950.

1924 Les logements populaires construits par la Ville en 1923 en bordure de l'avenue de la Forêt Noire (rue de Flandre, rue Jean Jaurès, rue Vauban) sont confiés à la gestion de l'O.P.H.B.M., cela permettait à la Ville de toucher la subvention de l'Etat prévue par la loi de 1922.

1928 Situation du logement :

- manque de logements (5600 demandes dans l'année)
- persistance de 1500 logements insalubres
- développement des commerces en Centre Ville aux dépens de l'habitat
- exode rural
- maladies contagieuses (tuberculose, typhoïde)
- logements trop petits : 1,46 pers/pièce/logement
- lourdes charges fiscales sur les logements au Centre Ville
- pour faciliter la décentralisation la municipalité prend en charge une partie de l'assainissement et de la voirie (route du Polygone, allée de l'Orphelinat, rue de la Gravière ...)

15 Avril 1929 Le Conseil Municipal approuve le programme de l'O.P.H.B.M. établi en conformité avec la loi LOUCHEUR.

Habitations à Bon Marché	
- en bordure de l'av. A.Briand (M)	353 lgts
- au quai des Alpes (D)	
1er groupe	142 lgts
2ème groupe	158lgts
- en bordure rue E.Lauth (Y)	65 lgts
- en bordure rue de Bâle (N)	240 lgts
- à la Meinau (R)	<u>400 lgts</u>
	1358 lgts
Logements améliorés	
- au quai des Alpes (D)	430 lgts
Habitations à Loyers Moyens	
- en bordure de l'av. A.Briand (M)	256 lgts
- dans la Grande Percée (A)	
1er groupe	90 lgts
2ème groupe	56lgts
	402lgts
Maisons individuelles	
- au Stockfeld (S)	199lgts
- à la Kibitzenau (Q2)	30 lgts
- à la Robertsau (Fleckenstein) (X)	121 lgts
	350lgts

17 Mars 1930 Le Conseil Municipal cède 316 ares gratuitement à l'O.P.H.B.M. en bordure de l'avenue A. Briand, et prend à sa charge la construction des rues.

30 Mars 1931 Le Conseil Municipal cède 180,4 ares gratuitement à l'O.H.B.M. en bordure de la rue de Bâle et prend à sa charge

4. RAPPELS DE LA LEGISLATION H.B.M.

Loi du 30 Novembre 1894 dite «Loi SIEGFRIED»

- Première Loi sur les habitations «à bon marché» (H.B.M.)
- Elle a pour but de résoudre le problème du «logement économique»
- Elle crée les comités locaux d'habitations à bon marché et le conseil supérieur des habitations à bon marché.
- En accordant des avantages fiscaux importants à ces sociétés, cette loi demandait qu'elles construisent des logements garantis salubres et qu'elles limitent leur profit.

Loi du 12 Avril 1906 dite «Loi STRAUSS»

- Elle renforce la loi Siegfried en précisant que les H.B.M. sont réservées aux personnes peu fortunées, et en distinguant l'habitation collective de la maison individuelle.
- Elle étend les concours financiers en permettant aux bureaux de bienfaisance, aux hospices et hôpitaux d'employer 1/5 de leur patrimoine soit à la construction de maisons à bon marché, soit en prêts aux sociétés de construction. Les communes et les départements peuvent venir en aide aux sociétés par des prêts, des souscriptions d'obligations, et par des apports de terrains.

Loi du 10 Avril 1908 dite «Loi RIBOT»

- Elle crée des sociétés de Crédit Immobilier destinées à devenir les intermédiaires entre l'Etat et les emprunteurs pour l'octroi de prêts destinés à la construction de logements individuels.
- Elle fixe les modalités de constructions des sociétés immobilières et établit le principe de leurs opérations : prêts en faveur des personnes peu fortunées désireuses d'acquérir ou de faire construire une maison familiale, prêts aux sociétés H.B.M.
- Elle détermine les conditions d'attributions des prêts : à des travailleurs peu fortunés mais pouvant cependant effectuer un apport personnel égal au moins au 1/5ème de la valeur de l'immeuble terrain compris.
- Elle détermine le régime financier des opérations : d'une part avances de l'Etat aux sociétés de crédit immobilier suivant leur pouvoir d'emprunt, au taux de 2% amortissables en un délai maximum de 25 ans, d'autre part prêts des sociétés de crédit immobilier aux particuliers à 3,50% maximum.

Loi du 23 Décembre 1912 dite «Loi BONNEVAY»

- Augmentations des valeurs maxima locatives.
- Créations des Offices Publics d'H.L.M.
- Elargissement des concours financiers pour la mise en application de la législation H.L.M. par l'augmentation du montant de la participation possible des bureaux de bienfaisance, hospices, hôpitaux (2/5 de leur patrimoine); par l'octroi de prêts de l'Etat à taux réduits aux offices et sociétés H.L.M.
- Dispositions pour les familles nombreuses.

Loi du 5 Décembre 1922 dite «Loi de Codification»

- Elle précise le concours de l'Etat sous forme de prêts à taux réduits en faveur des organismes d'H.B.M.

Loi du 13 Juillet 1928 dite «Loi LOUCHEUR»

- Elle établit un programme de financement pour la réalisation de

260 000 logements H.B.M. en 5 ans.

- Pour réaliser ce programme des dispositions financières importantes sont prises : prêts de l'Etat pouvant atteindre 90% du prix de revient des H.B.M., 40% pour les immeubles à loyer moyen.

Les organismes d'H.B.M. ont la possibilité de contracter des emprunts auprès des particuliers ou des collectivités, l'Etat prenant à sa charge la perte des intérêts supérieurs à 2% pour les H.B.M.

Loi du 28 Juin 1930

- Elle crée le type d'habitation à «bon marché amélioré».

Décret Loi du 24 Mai 1938

- Il abroge les dispositions temporaires de la loi Loucheur, notamment celles relatives au programme quinquenal réalisé.

- Il rend définitives et permanentes certaines dispositions de la même loi intéressant le fonctionnement des organismes d'H.B.M. et de crédit immobilier.

5. 1921 : OUVERTURE DE L'ECOLE REGIONALE D'ARCHITECTURE DE STRASBOURG

(d'après un article de G. Bergner dans l'Alsace Française de 1921).

Le retour à la France de l'Alsace a vu l'ouverture, à la fin de l'année 1921, de l'école régionale d'architecture de Strasbourg.

L'école de Strasbourg est, avec Lyon, Marseille, Rouen, Rennes et Lille, une ramification de l'Ecole Supérieure Nationale des Beaux Arts de Paris et est rattachée au Ministère de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts.

Les élèves sont admis par voie de concours portant sur plusieurs disciplines : histoire, arithmétique, géométrie, trigonométrie, etc... La durée des études varie avec les capacités et l'assiduité de chacun, le principe du concours est maintenu jusqu'à l'obtention du diplôme final.

L'école s'interdit l'enseignement dogmatique de l'art ou le programme doctrinal ; les étudiants choisissent leurs professeurs, ne touchant pas de traitement mais des indemnités, et présentent des travaux préparés chez eux. Cependant l'Ecole des Beaux-Arts inculque des cours collectifs du domaine de la science : mathématiques, stéréotomie, perspective, construction, physique, chimie, législation et histoire.

Les établissements régionaux proposent l'étude de l'architecture provinciale, son histoire, ses caractéristiques, ses conditions, ses procédés, les matériaux et le terrain. Strasbourg est à ce point de vue intéressant, la civilisation allemande s'y étant imposée pendant quarante huit ans et les empreintes laissées sont d'autant plus durables qu'elles sont du domaine de l'urbanisme et de l'architecture.

A cette époque, on se plaint des architectes allemands qui auraient cherchés à écraser par la masse des édifices, par leurs conceptions et leur système la tendance au maintien du cachet alsacien. Les futurs architectes, entre 1870 et 1914, devaient s'inscrire dans les écoles de Darmstadt, de Karlsruhe et de Munich. Strasbourg est donc un centre bien choisi pour l'étude de l'architecture allemande et de l'art rhénan.

Certains ont défendu une thèse conforme aux idées répandues en Allemagne, Suisse et Autriche, selon laquelle l'enseignement de l'architecture étant avant tout un enseignement pratique destiné à former le plus grand nombre possible de constructeurs, il doit se rattacher à une école supérieure technique. Mais à l'époque, ce type d'école n'était pas susceptible d'ouvrir une section architecture. D'autant plus que la tradition française considérait que les architectes devaient être des artistes et que la profession devait être et rester libre.

Le programme offrait donc aux étudiants une formation artistique plus poussée par l'Ecole Française que par l'Ecole Allemande et leur permettait «d'exploiter un vaste domaine, celui de l'architecture allemande et rhénane et d'entretenir le sens de l'architecture alsacienne. Elle associait dans ses recherches le goût et les exigences artistiques de l'école française et le sens pratique des architectes-constructeurs».

L'ouverture de l'école régionale d'architecture de Strasbourg s'effectua grâce à la Direction des Beaux-Arts d'Alsace et de Lorraine, sous la direction de M. Darus, et eut lieu dans les locaux du Palais du Rhin.

6. INVENTAIRE DES PLANS ET DOSSIERS CONSULTÉS

Dossiers consultés au service d'arpentage de la
Communauté Urbaine de Strasbourg

NEUDORF

. Cité de l'Orphelinat = 16.06.1906 / 16.09.1912.

Dossier n°36. Alignements = route du Polygone, rue de Lazaret, rue de la Gravière et rue de la Charité.

. Place de l'Etoile, lieu dit «Marxgarten». 1926-1930

Dossier n°92. Alignement 1930, projet de la place.

. Modification de l'alignement de la rue de l'Épervier à Neudorf et partage de la rue du Héron en deux tronçons. 1926.

Dossier n°80

-Documents = du Conseil Municipal sous la présidence du Maire PEIROTÉS; de son adjoint Meyer; et du préfet BORROMÉE.

-Plans du quartier avec les nouveaux alignements du 24.02.1926 au 1/1000ème

. Fixation des alignements des rues près de la route du Polygone à la Kibitzenau (Cité policière) 1926-1931.

Dossier n°94

-Documents = de la Société d'Habitations à Bon Marché = «le Foyer Strasbourgeois; du maire Hueber; du préfet; de l'adjoint Haas; du commissaire enquêteur.

-Plans = de la Cité Policière de novembre 1929 au 1/500ème, par l'architecte Jean Sorg (alignements et plan masse); alignements proposés de quartier du 21.12.1929 au 1/1000ème; des alignements du quartier du 26.11.1930 au 1/1000ème; du nouvel alignement du 22.04.1931 au 1/1000ème.

. Modifications du plan d'aménagement de Neudorf, partie entre la rue de Bâle, la rue de la Ziegelau et la rue de Ziegfeld, ainsi que la fixation de tronçons de rues à cet endroit. 1930-1931

Dossier n°93.

-Documents = du Maire Hueber; de la société d'Habitation à Bon Marché de la Ziegelau; du préfet; du commissaire enquêteur.

-Plans = de Neudorf est (sud.est du Polygone) sur le fond de plan 1923 surchargé du plan de juillet 1930, du service municipal d'extension, par Laforgue, au 1/4000ème; de la cité Ziegelau du 14.04.1930 par l'architecte Jean Sorg au 1/1000ème; des alignements du quartier du 14.04.1930 au 1/1000ème; des nouveaux alignements du quartier du 22.08.1930 au 1/1000ème.

CRONENBOURG

.Quartier de l'Eglise catholique Saint Florent

-Documents = du Maire: de la S.N.C.F.

-Plans = de situation du quartier en 1910, avec parcelles, propriétaires, anciens alignements et nouveaux alignements = plan en étoile sur l'église, en 1912; de situation du quartier et de la partie est avec ébauche de la gare de marchandises (et cimetière central), de mai 1913, au 1/2000ème; du projet, première variante sur le quartier de l'église au 1/2000ème; du projet sur les lotissements à l'est et à l'ouest de la gare de marchandises, voirie et liaison des deux quartiers, du 25.02.1913, au 1/2000ème; marchandises, parcellaire, nouveaux alignements, au 1/2000ème; du projet, deuxième variante des quartiers à l'est et à l'ouest de la gare de marchandises, au 1/2000ème

. Modifications de l'alignement 1925-1926

-Documents = du Maire Peirottes; des propriétaires.

-Plans = du quartier St Florent du 04.02.1926, au 1/2000ème; de situation du quartier: de novembre 1925, au 1/2000ème; des nouveaux alignements du quartier du 11.10.1926, au 1/2000ème.

. Modifications du plan d'alignement 1935.1937

-Documents = Du Maire Frey; de Mr Schott; du préfet Chevalier; noms et adresses des propriétaires, parcelles et sections.

-Plans = du quartier au nord de l'église de 1936, au 1/1000ème; du quartier et ses environs sur fond de plan 1923, modifié 1930 avec alignements du 28.11.1936, au 1/2000ème, d'enquête du quartier et environs du 14.01.1937, au 1/2000ème

. Modifications de l'alignement de la place publique derrière l'église catholique 1937.

-Documents = du Maire Frey; du préfet.

-Plan de l'église et des îlots alentours, avec alignements proposés du 18.08.1937, au 1/500ème.

**LIASSES DE DOCUMENTS AUX ARCHIVES MUNICIPALES DE LA VILLE
DE STRASBOURG = A.M.S.**

*** Inventaire des dossiers de la division VI (1800-1039)**

. Travaux municipaux.

- Société coopérative de logements populaires - question de logements à Bon Marché 1929-31 (1686-S1).
- Habitations à Bon Marché 1925-36 (1788-P6).
- Créations de logements populaires 1929-33 (1687)
- Constructions municipales. Vérifications des plans 1905-39 (1680-A6).
- Alignements - questions diverses 1927-39 (19-101-Q9).
- Nouvel arpentage de la banlieue de Strasbourg 1890-1909 (19-102).
- Acquisition vente et échange de terrains et bâtiments 1911-39 (19-106-A1).
- Expropriations pour causes d'insalubrité publique 1927-31 (20-113-R6).
- Dénominations des rues et maisons - plan de la ville 1919-25 (28-141-A3).
- Dénominations des rues et maisons - plan de la ville 1925-27 (28-142).
- Dénominations des rues et maisons - plan de la ville 1928-32 (29-143-A3).
- Dénominations des rues et maisons - plan de la ville 1933-36 (29-144-A3).
- Fêtes et manifestations publiques 1890-1938 (30-145-C1).
- Expositions publiques 1897-1939 (30-147-C1).
- Terrains d'exposition du Wacken 1928-34 (30-148-C1).
- Exposition coloniale 1923-26 (31-151-C5).
- Exposition d'hygiène (4 dossiers) 1923 (31-152-C2).
- Exposition d'hygiène (4 dossiers) 1935 (31-153-C2).
- Fortifications 1912-35 (174-A8).

. Service d'extension et d'embellissement de la ville.

- Modification de la circonscription territoriale 1916-39 (41-231-R6).
- Etablissement des pains 1922-26 (232-G2).
- Concours du plan d'aménagement de l'extension 1923 -25 (48-233-D4).
- Plan d'extension 1925-26 (48-234).
- Plan d'extension 1925-33 (48-235-G1-32).
- Plan d'extension 1927-39 (48-236-A3).
- Plan d'aménagement de Neudorf 1928-34 (237-A5).
- Plan d'aménagement de la Robertsau 1928-39 (238-A2).
- Plan d'extension, achat, entretien et construction des terrains 1921-39 (49-239-M38a)
- Création d'un institut d'urbanisme 1928-34 (49-241-a6).

. Service d'architecture.

- Démolition des maisons 1913-44 (59-280-M36d).
- Concours à différentes constructions 1913-37 (59-284-M2e).
- Dossiers sur divers lieux = Ecoles, Eglises, Hôtels,... Grande Percée,... et privés avec adresses.

. Emplacements publics

(parcs, jardins, places, terrains de sports, cimetières).

***Inventaire des dossiers de la division I Service des domaines.**

- Loi Loucheur - 1928 (36-121).
- Suppression des ilots insalubres 1929 (36-122)
- Urbanisme - Législation 1930-39 (53-204-VI B)
- Plan directeur de la ville 1933-39/53-207-T-19)
- Concordance du plan d'extension avec les communes suburbaines 1933-38(53-208-VI B)
- Fortifications - Fossé des remparts Généralités 1936-37 (53-210-VI B)
- 1ère zone - Extrait de journaux relatif à l'extension de la ville 1922-29 (53-211-VI B)
- Acquisitions de terrains:
 - . Parties extérieures de la ville 1914-32 (61-265-I-Ib-T2)
 - . Intra-muros 1913 (64-274-I-Ib-T1)
 - . Extra-muros 1933-38-(67-284-I-Ib-T2)
- ; Liste d'adresses et propriétaires, acquisition de bâtiments.

- Constructions de rues. Généralités 1933-39(101-655-I-Ib-T 4a)

- Dossiers avec adresses et noms sur le quartier des Quinze, Meinau, Kibitzenau, Grande-Percée, Plaine des Bouchers, Quartier des Quinze,...(achat,démolition,prêts,...)
- Gestion des propriétés municipales.
- Logements = Cité «Spach», P68
- . Faubourgs P74
- . Fondation Ungemach, jardins Ungemach, P92

- Logements
 - La crise du logement en général 1920-32(3-15-III Q-18)
 - La crise du logement et les communes 1920-33(3-16-III Q-19)
 - La crise du logement. Réponse des sénateurs et députés 1920-21 (3-17-VQ-20)
 - La crise du logement. Mesures pour le combattre 1920-21(3-18-VQ-18)
 - La crise du logement. Législation exceptionnelle 1920-24 13-19-VQ-17)
 - La crise du logement. Réponses des communes 1921 (3-20-uj-21)
 - Le problème du logement 1922-27 (4-25)
 - Société anonyme d'habitation à Bon Marché «La Ruche» 1931-36 (5-33-III-Q-23)
 - Grande Percée
 - Grande Percée et la question des logements 1908(9-78)
 - Grande Percée et les dommages de guerre 1918-24(9-79-VQ-31)
 - Aménagement de la IIIe partie et dénonciation des logements 1934-39 (9-80-IIIQ-27)
 - Rapports de l'Office du logement 1934 (10-90-III-Q-29)
 - Rapports concernant la question du logement 1930-38 (10-91)
 - Exposition des statistiques de logements, etc... au musée social 1930-32 (10-93-III-Q-24)

PLANS DU SERVICE D'EXTENSION ET D'AMENAGEMENT DE LA VILLE DE STRASBOURG

- Plan directeur de la ville de Strasbourg et de ses environs . Etude d'avant projet par M. LAFORGUE 1/20000-1948(n°16)
- Strasbourg, affectation des sols, fond de plan 1946-1/2000(n° 13)
- Stadt Strasburg aufzuhebende und neu Projektierte Parkplätze 1/4000-3.4.43(n° 25)
- Stadt Strasburg - Neu Projektierte Ringtrassen und ausfallotras- sen sowie vervisserte Oberlandbahnen un Reichsbahniieführun- gen 1/4000-Avril 44(n°32)
- Vorschlag für Bangelände eines neuen Schlachtohfes 1/4000- 1941 (n°83)
- Plan d'aménagement et d'extension de Strasbourg et environ 20 tirages 1/4000 1/10000-1939-1944(n°111)
- Proposition d'aménagements dans la 1ère zone militaire 25 tirages 1/2000 1/4000 - 1932-1936 (n°112)
- Répartition des zones de construction (plan d'étude - plan directeur 32-1/10000- 1932 (n°113)

**INVENTAIRE DES ARCHIVES CONTEMPORAINES ET ADMINISTRATIVES DE
LA VILLE DE STRASBOURG 1789-1960 PAR E. MARTIN-VOLUME IV-
(1961)**

Division V-Police du bâtiment

Division VI- Direction des travaux municipaux

- Plan des alignements légaux = Neuhof, Cronenbourg, Koenigs-
hoffen, 1907-38(14/56)
- Modifications des alignements-Intra et Extra-muros 1904-38(57)
- Dossiers divers = immeubles, démolitions etc...(adresses)
- Alignements = questions diverses 1927-39 (101-Q9)
- Expropriation pour cause d'insalubrité publique 1927-31
(113-R6)
- Fêtes et manifestations publiques 1890-1938(30/145-A9)
- Expositions publiques 1897-1939 (147-C 7)
- Exposition coloniale 1923-26 (31/151-C 5)
- Fortifications 1912-35 (174-A 8)
- Modification de la circonscription territoriale 1916-39 (231-R 6)
- Etablissement des plans 1922-39 (48/232-G 2)
- Concours du plan d'aménagement et de l'extension 1923-25
(233-D 4)
- Plan d'extension 1925-33 (48/235-G 1- 32)
- Plan d'extension 1927-39 (236-A 3)
- Plan d'aménagement du Neudorf 1928-34 (237-A 5)
- Plan d'aménagement de la Robertsau 1928-39 (238-A 2)
- Plan d'extension -Achat-entretien et construction des terrains
1921-39 49/239- M 38

PLANS DE STRASBOURG DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

- PLAN 1923

1/4000

Service Municipal d'Arpentage

9 feuilles

- PLAN DIRECTEUR DE STRASBOURG 1932

1/1000

Agence d'Urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

- PLAN 1933

1/5000

Service Municipal d'Arpentage

In: Compte-rendu de l'Administration de la ville de Strasbourg
1919-1935

- PROJET LAFORGUE 1938 (SUR FOND DE PLAN 1923, MIS A JOUR 1932)

1/4000

Service Municipal d'extension

12 feuilles

- ANTLICHER PLAN DER STADT STRASSBURG - 1942

1/5000

Bearbeitet und herausgegeben vom stadt Vermessungsamt Eigentum der Stadtverwaltung

- PLAN 1942

1/5000

Archives municipales

- PLAN DE LA PROPRIETE FONCIERE 1942

1/10000

Agence d'Urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
6 feuilles



- PLAN DE STRASBOURG ET ENVIRONS - 1942

7. BIBLIOGRAPHIE

1. Contexte historique

- HISTOIRE DE STRASBOURG
G. LIVET - F. RAPP, Ed. Privat 1987
 - . Espoirs et désillusions :
l'entre deux guerres et l'occupation nazie 1918-1944.
C. BAECHLER p.405 à 437

- STRASBOURG DE 1815 A NOS JOURS
G. LIVET - F. RAPP, Ed. D.N. 1982
 - . Institutions et Sociétés. p. 458 à 464
 - . L'entre deux guerres, l'occupation nazie et la libération (1919-1945)p. 411 à 497
 - . L'entre deux guerres (1918-1939) p. 750 à 752

- ENCYCLOPEDIE DE L'ALSACE "STRASBOURG"
G. LIVET, Ed. Publitotal Strasbourg
 - . L'entre deux guerres (1919-1939) p. 7136 à 7139

- HISTOIRE DE LA VILLE DE STRASBOURG
M.C. PERILLAN, Ed. Horvath - Roanne
 - . L'entre deux guerres 1918-1939 p. 83 à 87

- STRASBOURG 1850-1950
P. ANNE, Ed D.N. 1980
 - . De 1918 à nos jours p. 37 à 61
 - . Maires de Strasbourg de 1800 à 1858 p. 63 à 64

- HISTOIRE DE L'ALSACE
(du XVIème à nos jours)
R. OBERLE, Ed. S.A.E.P. 1983
 - . D'une guerre mondiale à l'autre p. 137 à 146
 - . La révélation d'un malaise p. 147 à 185

- ALSACE-LORRAINE
UNE NATION INTERDITE 1870-1940
P. ZIND, Ed. Copernic 1979

- LE PARTICULARISME ALSACIEN
P. MAUGUE, Ed. Presses d'Europe. Coll. régions 1970

- JACQUES PEIROTES ET LE SOCIALISME EN ALSACE
J. C. Richez, L. Strauss, F. Igersheim, S. Jonas,
b.f. éditions, 1989.

2. L'espace Urbain à Strasbourg

- **COMPTE-RENDU DE L'ADMINISTRATION DE LA VILLE DE STRASBOURG - 1919-1935**
OFFICE MUNICIPAL DE LA STATISTIQUE DE STRASBOURG
Strasbourg Imprimerie Alsacienne - 1935
- **L'URBANISME EN ALSACE**
Y. AYRAULT - T. VINCENT
Ecole d'architecture de strasbourg - 1987
- **TRANSFORMATION URBAINE ET PROJET ARCHITECTURAL, LE WACKEN DANS LA «CEINTURE VERTE» DE STRASBOURG.**
B. LECLERC
Ecole d'Architecture de Strasbourg - ARIAS
- **LE PLAN D'EXTENSION DE LA VILLE DE STRASBOURG 1871 - 1880**
C. DENU - E. OLLIVIER
Ecole d'Architecture de Strasbourg - 1987
- **TRANSPORT EN COMMUN ET MORPHOLOGIE URBAINE : LE CAS STRASBOURGEAIS**
P. DELAUME
Ecole d'Architecture de Strasbourg - 1987
- **LE PROJET URBAIN DANS L'HISTOIRE DE STRASBOURG**
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE
Contrôle du territoire 1919-1939
- **LE QUARTIER DES XI ET L'ORANGERIE**
A.D.I.Q. 1985
- **LA POLITIQUE URBAINE ET DU LOGEMENT DE J. PEIROTÉS,**
DEPUTE-MAIRE SOCIALISTE DE STRASBOURG.
S. JONAS
In : Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est N° 15
1986-87
- **ARCHITECTES ET DECORATEURS EN ALSACE**
(Tome I) **T. BERST**
H. HAUG.
Ed. d'oeuvres d'art pour l'architecture et l'industrie.
. Architecture extérieure p. 1 à 39
- **TRAVAUX D'ARCHITECTURE 1900-1934**
G. OBERTHUR
Ed. d'art
. Après-guerre
- **TRAVAUX D'ARCHITECTURE 1919-1929**
PAUL DOPFF J. MULLER
- **POURQUOI N'Y A-T-IL PAS DE LOGEMENTS DISPONIBLES A STRASBOURG.**
In : L'Alsace française, octobre 1921.
- **COMMENT RESOUDRE LA CRISE DES LOGEMENTS.**
In : L'Alsace française, octobre 1921.
Ed. d'Architecture, d'industrie et d'économie rurale
Strasbourg 1930

-LES HOSPICES CIVILS REUNIS DE STRASBOURG.

Un outil de politique urbaine

B. JAVOUREZ, L. TRUTT, Ecole d'Architecture de
Strasbourg. 1984.

- LA QUESTION DU LOGEMENT

Etude de cas - Logement social

U.P.A. de Strasbourg

2ème Edition - Avril 1982

- CITES JARDINS A STRASBOURG

LES JARDINS UNGEMACH

A. Staub

Ecole d'Architecture de Strasbourg. 1984.

- LA BOURSE DE COMMERCE DE STRASBOURG

1903 - 1927

Imprimerie des Dernières Nouvelles - 1927

- 1865 - 1935 - JACQUES PEIROTES ET LE SOCIALISME EN ALSACE

J.C. RICHEZ, L. STRAUSS, F. EGERSEIM, S. JONAS

b.f. Editions 1989.

- DIX ANNES D'ACTIVITE

La réalisation de l'Office Public d'Habitation à Bon Marché
de la ville de Strasbourg. 1924 - 1934.

Société Française d'Editions d'Art. Paris. 1934.

3. Situation de l'urbanisme en France et à l'étranger

- L'URBANISATION FRANÇAISE

CENTRE DE RECHERCHE D'URBANISME

Ed. Hemmmerlé petit et compagnie - 1964

. Le développement de quelques villes de province.

. L'Urbanisation en France et les institutions.

- OÙ EN EST L'URBANISME, EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER (STRASBOURG) 1923)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES

Ed. Eyrolles 1923

. Section I = législation = étude de la législation urbaniste en France et à l'étranger, des règlements, de l'enseignement, de la propagande.

. Section II = plans de ville = aménagement, extension, esthétique, lotissements, cités-jardins, espaces libres, terrains de jeux, jardins ouvriers, aménagement rural et levés de plans.

. Section III = hygiène urbaine, eaux polluées et usées, construction, entretien des rues, assainissement, nettoyage, ordures ménagères et les transports en commun.

. Section IV = habitation, hygiène, devenir et plus particulièrement la crise du logement.

- L'AVENIR EN PLAN, TECHNIQUE ET POLITIQUE DANS LA PRÉVISION URBAINE - 1900-1930.

J.P. Gaudin

Coll-Milieux-Champs Vallon. 1925.

- ARCHITECTURE SOUS INFLUENCES 1920-1980

Coll. Architecture.

- LES PREMIERS URBANISTES FRANÇAIS ET L'ART URBAIN 1900-1930.

J.P. Gaudin

Ecole d'Architecture de Paris-Villemin - 1987

In : In extenso, N° 11

- ARCHITECTURES ET POLITIQUES SOCIALES : LES PRINCIPES ARCHITECTURAUX A L'ÂGE DU REFORMISME - 1900-1940

In : Actes du colloque de l'Institut Français d'Architecture.

. Y a-t-il continuité dans la politique allemande du logement entre-deux-guerres ?

. Naissance de la Siedlung.

. L'ordre et la règle = l'hygiénisme en France dans l'entre-deux-guerres.

. La politique de l'habitat dans les politiques sociales.

. Formes, techniques et doctrines architecturales.

. La forme urbaine et sa gestion, salubrité publique, hygiène sociale, esthétique, les incipits de la réforme urbaine.

In : Actes du colloque de l'Institut Français d'Architecture.

- DE LA CITE-JARDIN A LA VILLE RATIONALISTE. UN TOURNANT DU PROJET REFORMATEUR. 1905-1925

S. MAGRI - C. TOPALOV.

Etude comparative France, Grande-Bretagne, Italie, Etats-Unis.

In : Revue française de sociologie - 1987.

- LES BATISSEURS DE CITE MODERNE. DE L'ART URBAIN A L'URBANISME.

. Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises.
J.C.Delorme.

. Donat-Alfred Agache, un architecte urbaniste-J.C.Tougeran.

. Du contrôle des lotissements à la production de villes nouvelles-
Pratiques et débats d'urbanisme en France de 1910 à 1940... Nancy
et Région Parisienne- A. Vaxelaire.

. Du bon usage d'Unwin-D.Mangin.

In : Les cahiers de la recherche architecturale N°8.

**- VILLES NOUVELLES, CITES SATELLITES, COLONIES. DE L'ART URBAIN
A L'URBANISME.**

. L'union sacrée : technocrates et architectes modernes à l'assaut de
la banlieue parisienne - J.L.Cohen.

. Y a t-il continuité dans la politique allemande du logement entre-
les-deux-guerres ? M.Franck.

. Romantisme agraire et hostilité à la ville de l'urbanisme de
l'entre-deux-guerres - D.Schubert.

In : Les cahiers de la recherche architecturale N°9.

**- LES VILLES PITTORESQUES. ETUDE SUR L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME DE LA
VILLE DE METZ 1870-1918**

Laburte, Cartal, Maurand-CEMPA,
Ecole d'Architecture de Nancy.

4. MANUELS ET TRAITES

- **STADTERWEITERUNGEN IN TECHNISCHER, BAMPOLIZILICHER UND WIRTSCHAFTLICHER BEZIEHUNG**
R. Baumeixter, Berlin, 1876.
- **DER STADTEBAU NACH SEINEN KUNSTLERISCHEN GRUNDSATZEN**
C. Sitte, wien, 1889.
Traduction française, Ed. l'Equerre, 1981.
- **DER STADTEBAU, I. AUFLAGE ALS : HANDBUCH DER ARCHITEKTUR, TEIL, HALB-BD 9**
A. Bergstrasser, éd. Darmstadt 1890.
J. Stübgen
- reprint, Fr. Vieweg, Braunschweig/Wiesbaden, 1980.
- **TRAITE D'URBANISME (2vol.)**
Ed. Joyant, L. Eyrolles, éditeur, 1923.
- **LA SCIENCE DES PLANS DE VILLE**
A. Rey, Vincent Fréal éditeur, 1928.
- **ENCYCLOPEDIE DE L'URBANISME**
P. Auzelle - I. Jankovic
Ed. Vincent, Fréal et C^{ie}
- **L'ETUDE PRATIQUE DES PLANS DE VILLE,**
R. Unwin,
Trad. française, l'Equerre, éditeur, Paris 1981.