



HAL
open science

Les enjeux urbains et patrimoniaux de la reconstruction après la guerre franco-prussienne à Strasbourg

Sophie Eberhardt

► **To cite this version:**

Sophie Eberhardt. Les enjeux urbains et patrimoniaux de la reconstruction après la guerre franco-prussienne à Strasbourg. *Revue d'Alsace*, 2016, 142, pp.27-49. 10.4000/alsace.2406 . hal-03353249

HAL Id: hal-03353249

<https://hal.science/hal-03353249>

Submitted on 26 Jul 2022

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.

Les enjeux urbains et patrimoniaux de la reconstruction après la guerre franco-prussienne à Strasbourg

Entre le 13 août et le 28 septembre 1870, environ 200 000 obus furent portés sur la ville de Strasbourg dans le cadre du conflit franco-prussien¹.

Parmi les édifices majeurs sinistrés figurait notamment l'ancienne église des Dominicains où était hébergée la bibliothèque municipale qui conservait une partie des livres les plus inestimables d'Europe, tels que le précieux *Hortus Deliciarum*, et la collection de l'université. Leur réduction à l'état de cendres, avec près de 300 000 autres volumes, fut dramatique, car elle symbolisa la perte de biens porteurs de valeurs de savoir et de mémoire. Cet événement, dont la nouvelle se répandit telle une onde de choc bien au-delà de Strasbourg², conduisit l'Empire allemand et la Ville à panser les plaies du siège dès les lendemains de l'annexion.

L'ambition du projet d'extension urbaine approuvé en 1880 pour affirmer le rayonnement de la nouvelle capitale du *Reichsland* d'Alsace-Lorraine dans l'Empire et glorifier la culture allemande³ s'opposa à la simplicité de la reconstruction conduite quelques années auparavant par la municipalité de Strasbourg dans les faubourgs à l'ouest du canal du Faux-Rempart. La réflexion autour de la réédification des quartiers démolis par les bombardements engagée sous le mandat d'Émile Küss (mort à Bordeaux le 1^{er} mars 1871) et poursuivie durant l'intérim de Jules

1. 1870 *Strasbourg brûle-t-il?* Catalogue d'exposition des Archives de la Ville et de la Communauté urbaine de Strasbourg, 2010.

2. « Dans le chœur du Temple-Neuf se trouvait la gloire de l'Alsace : sa bibliothèque, la plus belle du Rhin, où se trouvaient entreposés archives et ouvrages précieux. Tout a péri. Depuis l'incendie de la bibliothèque d'Alexandrie, aucun dommage aussi irréparable n'a sans doute été causé. » (*The Times*, 8 octobre 1870).

3. Dominique CASSAZ et Sophie EBERHARDT (éd.), *Strasbourg, de la Grande-Île à la Neustadt : un patrimoine urbain exceptionnel*, Lyon, Éditions Lieux Dits, 2013 ; *Cahiers Metacult (Métissages, Architecture, Cultures)*, Université de Strasbourg, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, Institut für Kunst- und Baugeschichte de l'Institut de technologie de Karlsruhe (KIT), Institut d'histoire de l'art de l'Université Johannes Gutenberg de Mayence et Fachhochschule de Mayence, 2013-2016.

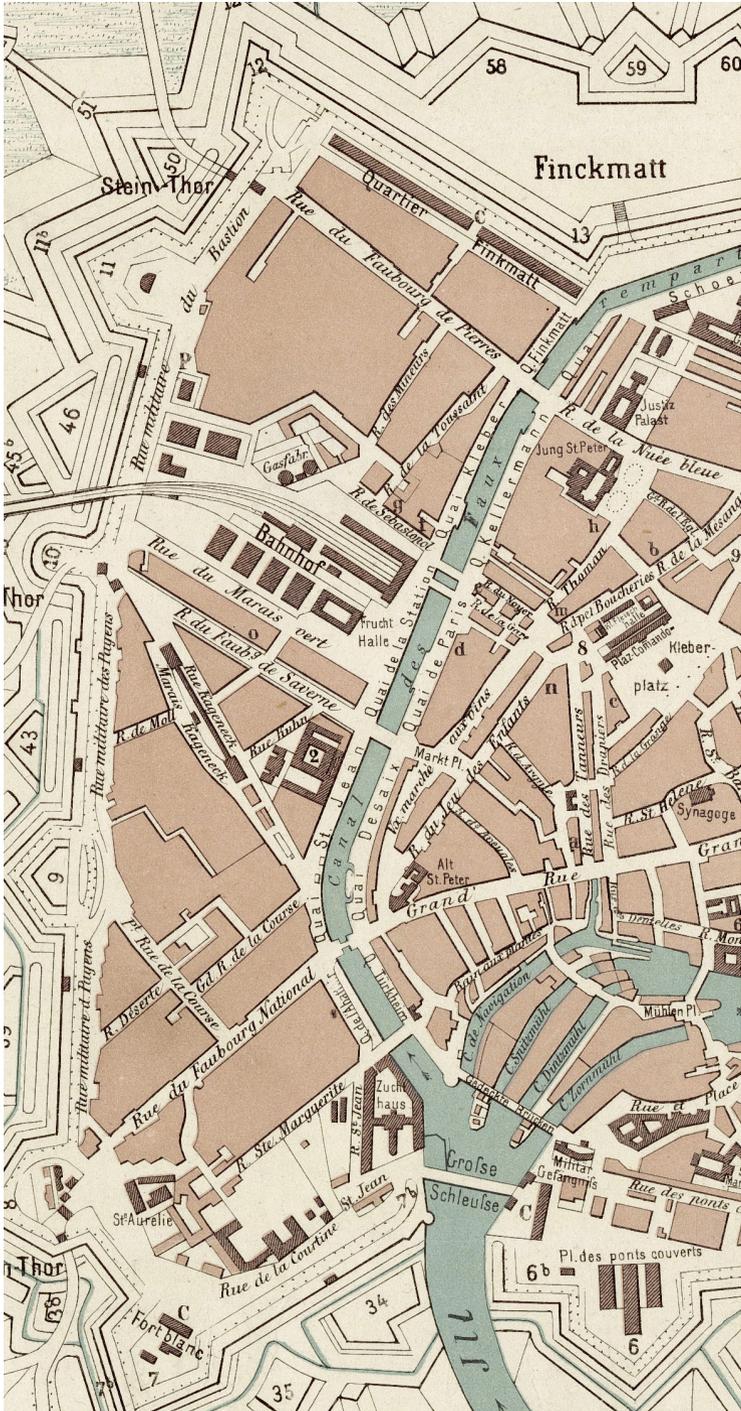


Fig. 1 : Extrait du plan de Strasbourg avant la guerre franco-prussienne. Les faubourgs se situent à l'ouest du canal du Faux-Rempart (Archives de Strasbourg, 8 PL). Photo Stéphane Arena.

Klein (1^{er} mars 1871 - 8 octobre 1871) puis le mandat d'Ernest Lauth (9 septembre 1871 - 7 avril 1873) ne présenta aucune innovation mais s'inscrit dans la tradition des plans généraux d'alignement opérés dans les villes françaises au XIX^e siècle.

Le présent article vise à examiner la reconstruction des secteurs entre les quartiers du faubourg de Saverne et du faubourg de Pierre (fig. 1), lourdement endommagés par les canonnades, et plus particulièrement la restructuration générale dont ce secteur a fait l'objet en 1871. Ce projet, mis en perspective avec la reconstruction et la restauration de quelques édifices emblématiques tels la cathédrale, l'hôtel de Klinglin – qui devint la résidence du président supérieur d'Alsace-Lorraine (*Oberpräsident*) en 1871 puis résidence du gouverneur (*Statthalter*) à partir de 1879 – et le théâtre municipal, est considéré sous l'angle des enjeux symboliques et patrimoniaux et des choix de la Ville de Strasbourg en matière d'urbanisme et d'architecture.

Des projets grevés par un manque de moyens financiers au milieu du XIX^e siècle

Un retour en arrière, avant la guerre franco-prussienne, est nécessaire afin de mieux comprendre les enjeux de la reconstruction de la période de l'annexion allemande. Strasbourg fit l'objet d'aménagements urbains mis en œuvre à partir des années 1840 sous l'administration du maire Georges Schützenberger (1837-1848). La construction d'équipements publics, de ponts et de quais fut entreprise pour assainir et moderniser la ville et participer à la scénographie urbaine. En termes d'équipement, il faut souligner l'édification de l'usine à gaz à proximité de la gare en 1840, selon un contrat signé avec l'Union pour l'amélioration de l'éclairage public. Pendant cette période, les quais de la rive gauche du canal du Faux-Rempart furent aménagés, ceux des Ponts-Couverts jusqu'au pont Saint-Guillaume furent élargis et le quai des Pêcheurs puis le quai Finkmatt furent dotés d'un bas-port. Le fossé des Tanneurs, qui reliait les eaux de la Maison des Tanneurs à l'actuelle place Broglie, fut comblé à partir de 1840⁴.

Les mauvaises conditions d'hygiène et de circulation que présentait Strasbourg au milieu du XIX^e siècle étaient comparables à celles d'autres cités en France. Pour pallier ces insuffisances, le projet d'établissement

4. Grégory LAMARCHE, « D'un Empire à l'autre », in Jean-Louis Gyss, dir., *Strasbourg, urbanisme et architecture des origines à nos jours*, Oberlin/Gérard Klopp/Difal, 1996, p. 59. Voir également : Christelle STRUB, *Assainir et embellir Strasbourg au XIX^e siècle, Étude sur la municipalité de Georges Frédéric Schützenberger (1837-1848)*, Strasbourg, 1997 (= *Bulletin de la Société académique du Bas-Rhin*, tomes CXVII-CXVIII, 1997-1998).

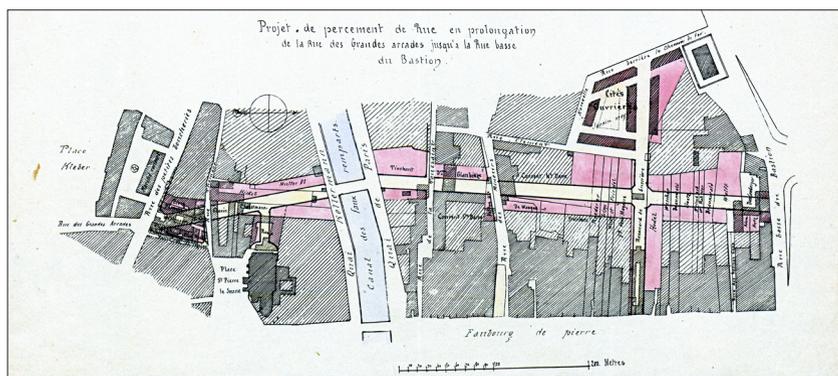
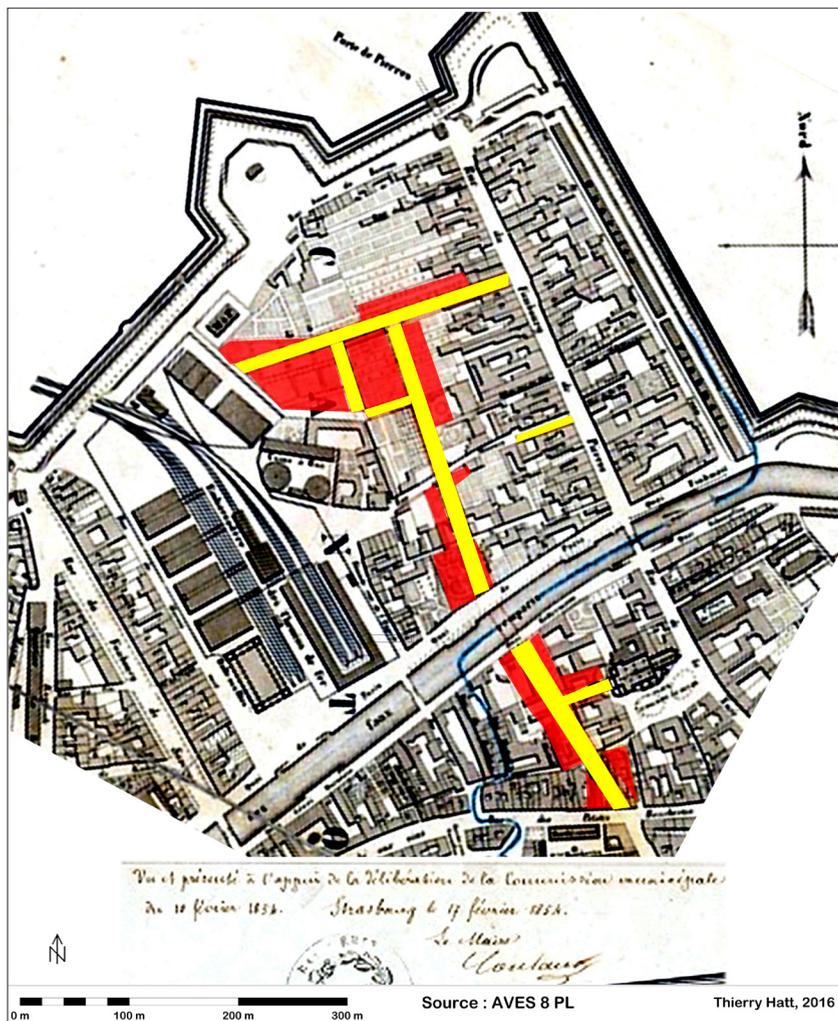


Fig. 2 : Projet de percement de nouvelles rues proposé par le maire Coulaux en 1854 et détail des terrains concernés (AVES, 8 PL, cartographie Thierry Hatt/ BNU M.CARTE 10.615).

d'un nouvel abattoir dans le quartier du Marais-Vert, envisagé dès les années 1840, se précisa en 1853. L'abattoir était alors décrit comme un « ancien établissement très vicieux par sa position trop centrale et par son insuffisance à satisfaire un service aussi important⁵ ». Selon les autorités municipales, le terrain du Marais-Vert offrait l'avantage d'être assez éloigné des quartiers populeux et l'édification de l'abattoir dans ce secteur pouvait permettre aux eaux de la Voge de s'écouler « par un égout à diriger dans le cours d'eau provenant du moulin des huit tournants et pourtournant l'extérieur des remparts⁶ ».

La réflexion autour du projet d'abattoir fut conduite dans le cadre d'un projet de restructuration globale pour le quartier du Marais-Vert au milieu du XIX^e siècle. Une percée reliant la ville ancienne au secteur fut envisagée sous le mandat de Charles-Louis Coulaux (1852-1864). Le projet d'abattoir associé au « percement d'une nouvelle rue à travers les jardins situés entre les maisons du faubourg de Pierre et la station de chemin de fer », en prolongement de la rue des Grandes-Arcades fut présenté au conseil municipal par le maire en 1853⁷. La nouvelle rue devait aboutir provisoirement au quai pour, plus tard, franchir le canal et conduire à un nouveau quartier établi entre la gare, également en projet, et le faubourg de Pierre (fig. 2). Ces propositions, inspirées comme ailleurs par les travaux entrepris sous l'égide du préfet George-Eugène Haussmann à Paris, furent conçues dans un souci d'amélioration de la circulation et de modernisation de la ville.

Une cité ouvrière devait également être élevée dans le quartier du Marais-Vert pour répondre au besoin de logements : « [...] cette rue procurera un accès convenable à l'abattoir et un dégagement de plus à la station du chemin de fer, en même temps qu'elle offrira l'occasion de construire de nouvelles habitations en remplacement de nombreuses démolitions opérées dans le cours des dernières années⁸ ». Le projet fut fondé sur une forte ambition : « On l'a dit souvent ; le nouveau quartier est destiné à un brillant avenir, il centralisera le mouvement commercial ; c'est sur ce point que convergeront nos voies de communication⁹ ». Pour mettre en œuvre leur projet, les autorités municipales comptaient sur un emprunt de la Ville et sur le concours financier de l'État « qui favorise les constructions de cités ouvrières, et qui, tout au moins, supportera les frais

5. Rapport du maire, « Construction d'un abattoir au Marais-Vert », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 11 février 1853 (Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (AVES), 1 MW 186).

6. *Id.*

7. *Id.*

8. *Id.*

9. Rapport du maire, « Exposé des besoins », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 10 novembre 1853 (AVES, 1 MW 186).

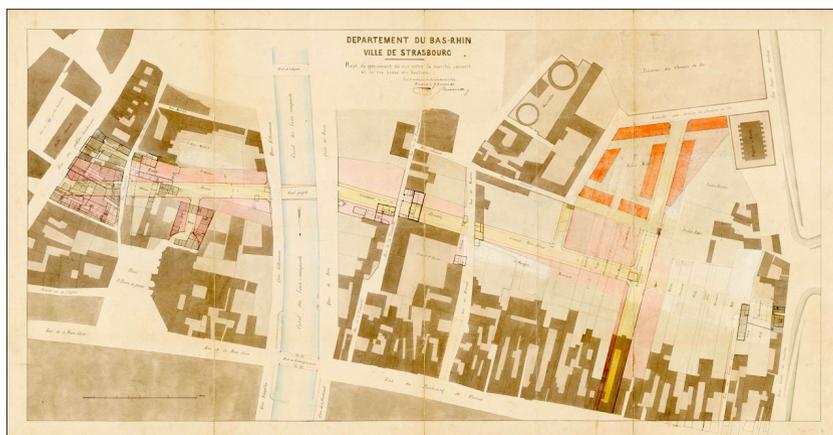


Fig. 3 : Projet pour l'établissement d'une percée urbaine (en jaune) entre la rue des Grandes-Arcades et le quartier du Marais-Vert et d'une cité ouvrière (en rouge). Plan dressé par les architectes de la Ville de Strasbourg en 1853 (Archives de Strasbourg, 312 MW 4). Photo Stéphane Arena.

de construction du pont¹⁰ ». Polytechnicien et industriel, le maire Coulaux prévoyait la construction de 90 maisons¹¹ à l'extrémité de la future percée urbaine entre les Grandes-Arcades et le quartier du Marais-Vert (fig. 3). L'opération fut déclarée d'utilité publique le 21 juin 1854 et la première tranche de l'emprunt, qui s'élevait de 600 000 francs, fut réunie auprès des banquiers strasbourgeois en septembre¹². Malgré cela, l'opposition du conseil municipal, défavorable aux emprunts bancaires et arguant du mauvais état des finances de la Ville¹³, associée au départ du préfet Auguste-César West qui avait apporté un soutien fort au projet, conduisit à son abandon.

Au terme de longues années de tergiversation, seuls la gare et l'abattoir communal furent édifiés dans le secteur. La gare en cul-de-sac fut achevée en 1854 par l'architecte Jean André Weyer entre le quartier du Marais-Vert et le faubourg de Pierre et l'abattoir fut construit par Jean Geoffroy Conrath

10. Rapport du maire, « Percement d'une rue nouvelle et la construction d'une cité ouvrière », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 10 novembre 1853 (AVES, 1 MW 186).

11. Gregory LAMARCHE, « La grande percée et sa société ouvrière : un projet social méconnu à Strasbourg au XIX^e siècle (1853-1856) », *Ville, histoire et cultures*, n° 1, Université de Strasbourg, Centre de recherches historiques sur la ville, 1994, p. 75.

12. *Ibid.*, p. 78.

13. « En 1854, on voulut percer une rue partant de la place Kléber et prolongeant la rue des Arcades en direction du nord, afin d'aménager un quartier ouvrier à proximité de la caserne Finkmatt, en ouvrant une zone de jardins à l'intérieur du mur d'enceinte [...] Ce projet non plus ne fut pas mis à exécution » (Klaus NOHLEN, *Construire une capitale, Strasbourg impérial de 1870 à 1918*, traduit de l'allemand par le Centre de recherche Littératures et Arts dans l'Espace Rhénan Européen, Strasbourg, Société savante d'Alsace, 1997, p. 37 – édition originale allemande : 1982).

à proximité de l'ancienne prison dans les jardins de l'ancien couvent Sainte-Marguerite en 1859. Les difficultés rencontrés pour la réalisation des projets de la Ville trouvent leurs origines en partie dans les finances municipales limitées et le caractère sacré de la propriété, contraintes déjà patentes au XVIII^e siècle comme le démontre l'échec du projet Blondel de 1765. Mandaté par Louis XV, Jacques-François Blondel, membre de l'Académie royale d'architecture, proposa un plan d'embellissement, pour améliorer la circulation entre les casernes militaires et créer de nouvelles perspectives et places. Le projet ne fut que très ponctuellement mis en œuvre en raison d'une conjoncture économique défavorable et de la réticence des Strasbourgeois¹⁴ (fig. 4).

Le conservatisme particulièrement vivace des Strasbourgeois représenta ainsi un frein à plusieurs interventions urbaines et architecturales dans le tissu urbain existant entre les XVIII^e et XIX^e siècles. Les écrits d'un Strasbourgeois, dénonçant en 1870 une certaine « *haussmanisation* [un mot aussi barbare que la chose] »¹⁵, reconnut que la ville n'en avait pas moins « conservé un caractère très personnel bien difficile à altérer, dans la ceinture de pierres qui l'entouraient » cela malgré la conservation d'« à peine 250 maisons des XV^e et XVI^e siècles » qui « avaient survécu aux *embellissements* successifs qui ont défigurés tant de villes en France¹⁶ ». Il est important de relever que le maintien de l'héritage du Moyen Âge et de la période Renaissance à Strasbourg jusqu'à nos jours a permis de préserver un ensemble urbain particulièrement cohérent et homogène en comparaison d'autres villes françaises à la même période.

Quelques édifices majeurs restaurés dans le respect de l'état antérieur

En plus de la destruction de la bibliothèque municipale, le musée des Beaux-Arts – logé à l'Aubette –, le tribunal, l'hôtel de Klinglin et le théâtre furent également sévèrement frappés par les bombardements : « [...] de l'Aubette, qui contenait les bureaux de l'état-major et les richesses du Musée, il ne reste qu'une façade percée et noircie¹⁷ ». À cette liste s'ajoutent les dommages subis par la cathédrale, monument pourtant considéré comme un symbole du Saint-Empire romain germanique, cher aux yeux des nouveaux arrivants (fig. 5). La flèche, la couronne, la grande

14. Jean-Pierre KLEIN, *Strasbourg, urbanisme et architectures des origines à 1870*, Strasbourg, Musées de Strasbourg, 1986, p. 55-56.

15. Louis-Eugène SEINGUERLET, *Strasbourg*, Éditions du Bastion, 1876, p. 11.

16. *Id.*

17. *Ibid.*, p. 6.



Fig. 4 : Projet de Blondel en 1765, tracé des voies nouvelles entre le faubourg de Saverne et le faubourg de Pierre (Archives départementales du Bas-Rhin, 1 LPL 6, cartographie Thierry Hatt).

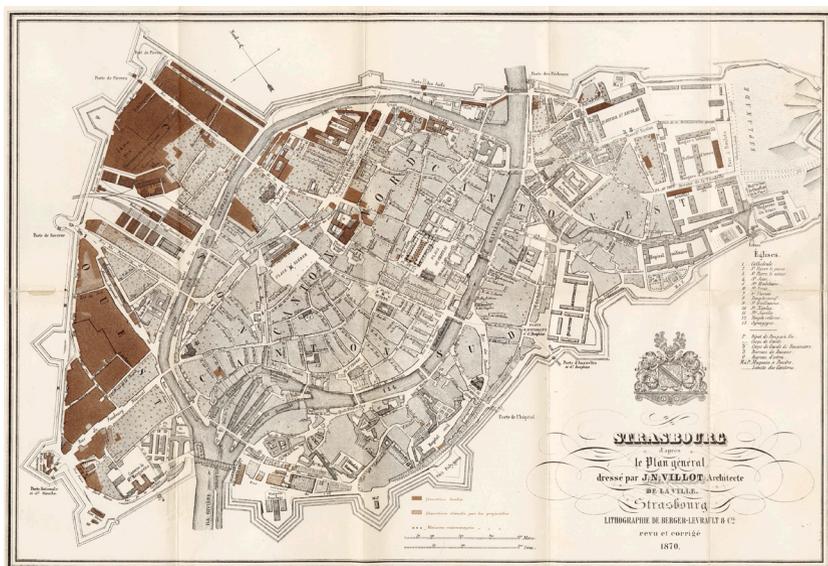


Fig. 5 : Plan des destructions du siège prussien. En plein les quartiers brûlés, en rayé les édifices démolis, et les croix indiquent les maisons endommagées (Médiathèque Malraux, fonds du patrimoine, A 42348). Photo Stéphane Arena.

cloche et la croix de pierre furent touchées. La toiture de bois et de zinc prit feu et brûla dans la nuit du 25 au 26 août 1870. Heureusement, la voûte de pierre de la nef arrêta la flamme et conjura l'anéantissement du monument.

Dès novembre 1870, la reconstruction de la bibliothèque fut placée sous la présidence du gouverneur général (*Statthalter*). De même, la gare, les casernes et les portes de guerre furent prévues d'emblée. L'emplacement de la nouvelle université fut décidé également dès les lendemains de l'annexion. Les premières ambitions du commissaire civil annonçant que l'enseignement qui y serait fourni éclipserait celui de Fribourg et d'Heidelberg en 1870¹⁸ furent largement dépassées par celles des autorités impériales décidées à hisser la *Kaiser-Wilhelms-Universität* au rang de vitrine de la supériorité du *Reich*. Plus tard, d'autres édifices majeurs tels que le palais de l'empereur et les ministères élevés autour de la *Kaiserplatz* permirent d'affirmer le caractère exemplaire de la nouvelle capitale régionale.

Dans ce contexte, l'œuvre de reconstruction revêtit une dimension politique importante, en particulier pour la restauration de la cathédrale.

18. Communication du maire lors de l'ouverture de la séance, « Université », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 1^{er} décembre 1870 (AVES, 1 MW 204).

La constitution d'un comité, le *Dombaucomite*, le 20 octobre 1870 pour encadrer les travaux et recueillir les fonds nécessaires à la réparation des dégâts causés par le siège fut considérée comme « la première manifestation d'une action collective des Alsaciens et Allemands¹⁹ ». Gustave Klotz, architecte de l'Œuvre Notre-Dame depuis 1837, assura la surveillance des travaux conduits à partir de 1871. La croix de la flèche fut redressée et sa base consolidée. Le rétablissement de la toiture de la nef, constituée d'une charpente en bois et d'une couverture en zinc, fut entrepris en l'état antérieur avant l'incendie. Les toitures des bras du transept furent restaurées et abaissées pour mettre en valeur la galerie romane de la tour de la croisée du transept. Cette dernière fut réalisée plus tard, en style néo-roman, entre 1878 et 1879.

Les négociations concernant l'hôtel de Klinglin furent particulièrement délicates entre la Ville de Strasbourg, propriétaire de l'édifice, et le Département²⁰, locataire du bâtiment. La Ville, faisant valoir un loyer annuel faible – environ 4000 francs – et le mauvais état des finances municipales, négocia dans un premier temps pour obtenir la prise en charge des frais de reconstruction de l'édifice par les autorités départementales. Les pourparlers se déroulèrent entre la fin de l'année fin 1870 et début 1871. En mars 1871, la Ville proposa de reconstruire le bâtiment en échange d'une augmentation de loyer. À l'effet d'assurer l'exécution de l'entreprise dans le cas où elle ne pourrait se réaliser qu'au moyen d'un emprunt communal, les autorités allemandes accorderaient à la Ville toutes facilités et appuieraient les démarches de l'administration. La loi du 14 juin 1871 assurant à la Ville des indemnités de guerre permit d'aboutir à un accord. Les frais de reconstruction, évalués à 690 000 francs, furent couverts par les dommages de guerre. Et la Ville confirma le bail cédé au Département jusqu'en 1950. En raison de la valeur artistique des façades, du comble, des cheminées et des lucarnes qui « complètent au demeurant un ensemble fort heureux et d'une grande originalité »²¹, Conrath fut chargé de reconstruire l'édifice dans son état antérieur, en réduisant cependant quelque peu la hauteur des toitures et en ajoutant un balcon sur la façade est. Le souci de pouvoir utiliser autant que possible les restes des matériaux et des fondations contribua également à assurer le respect du style et des dimensions du bâtiment détruit²². L'hôtel de Klinglin conserva ainsi son style rococo en façade (fig. 6), mais fut modernisé à l'intérieur.

19. Rapport du commissaire civil, 1^{er} novembre 1870.

20. Les procès-verbaux du conseil municipal font référence au « Département » (AVES, 1 MW 206).

21. Rapport du maire, « Reconstruction de la préfecture », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 21 février 1872 (AVES, 1 MW 206).

22. L'ensemble des débats du conseil municipal de Strasbourg est consultable aux AVES (pour 1871 : 1 MW 205 et pour 1872 : 1 MW 206).

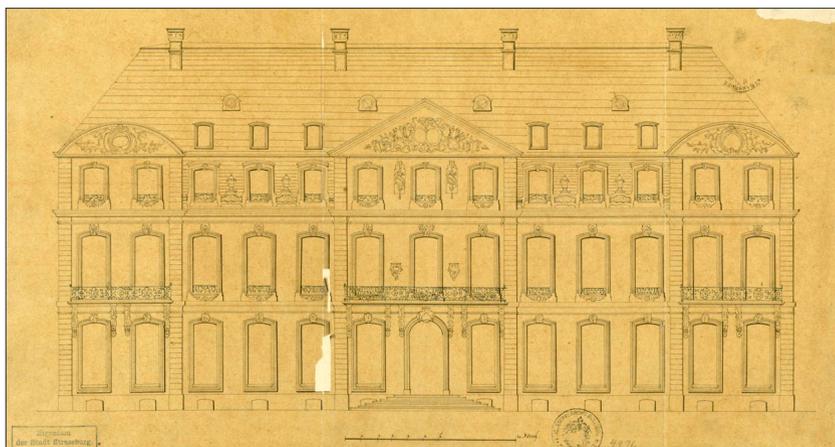


Fig. 6 : Plan des façades sur l'eau de l'hôtel de Klinglin reconstruites dans le style rococo d'origine, 1872. Plan dressé par le service d'architecture de la Ville de Strasbourg (Archives de Strasbourg, 316 MW 522). Photo Stéphane Arena.

Le théâtre fut restauré afin de rétablir une dimension prestigieuse déjà souhaitée avant la période de l'annexion allemande²³. La municipalité, considérant que le théâtre de Strasbourg constituait « l'une des gloires artistiques de la cité²⁴ » proposa la reconstruction sans modification de l'édifice. À ce titre, toutes les critiques qui pouvaient être formulées contre le style « Percier-Fontaine²⁵ » du Premier Empire furent écartées afin d'assurer « le respect de toute école qui marqua l'histoire de l'art²⁶ ». Aussi fut-il reconnu que la restauration de la salle intérieure de l'édifice de 1869 répondait de manière absolue aux besoins de l'époque et aux désirs de ses habitués.

La construction de l'église du Temple-Neuf, sur les terrains de l'ancienne église des Dominicains, fit également l'objet d'enjeux symboliques et patrimoniaux importants²⁷. Si une réflexion fut nécessaire sur la nouvelle affectation de l'Aubette, la reconstruction d'autres édifices bombardés telle que la restauration dans son état antérieur de l'église Sainte-Aurélie, ne fit guère l'objet de discussions importantes.

23. « [...] la ville devra donner à la salle un aspect digne du théâtre d'une grande cité [...] et une décoration analogue à celle du grand opéra de Paris, blanc et or, fond et draperies rouges » (Rapport du maire, « Restauration du théâtre », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 10 novembre 1853, AVES, 1 MW 186).

24. Rapport de l'architecte de la Ville sur la reconstruction du théâtre, procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, 8 octobre 1871 (AVES, 1 MW 205).

25. *Id.*

26. *Id.*

27. Voir dans le présent volume l'article de Véronique Umbrecht, « Émile Salomon (1833-1913), architecte de la reconstruction à Strasbourg après 1870 », p. 51-73.



Fig. 7 : La *Guldenthurm* se profile au second plan du quai des Bateliers, vers 1850 (Coll. privée, R. Forst).

Favorisées par la conscience patrimoniale et la volonté d'intervenir rapidement, ces réalisations furent opérées dans le respect de l'existant. En revanche, le mauvais état des finances fut défavorable à la préservation de la *Guldenthurm* (tour aux Florins) datant de l'époque médiévale (fig. 7). En 1873, le président de la Société pour la conservation des monuments historiques d'Alsace (SCMHA), Édouard-Frédéric Eissen, attira l'attention sur ce bâtiment historique situé à l'angle du quai des Bateliers et de la nouvelle rue de Zurich : « [...] nous possédons dans cet édifice un souvenir parlant de l'ancienne gloire militaire de la République de Strasbourg, un témoignage incontestable de la science militaire et de la prévoyance de nos ancêtres²⁸ ». La SCMHA craignait à ce moment que le propriétaire de la tour ne fut tenté de la démolir pour la remplacer par une belle maison d'habitation : « Bien qu'elle ne soit pas immédiatement menacée, la belle situation qu'elle occupe du côté de la rue de Zurich, pourrait bien faire naître chez les propriétaires actuels ou futurs l'idée de la démolition, pour construire à sa place une belle maison d'habitation avec façade au nord-est²⁹ ». En suivant le modèle d'autres villes, la caisse municipale aurait pu faire l'acquisition du bâtiment. Plusieurs grandes villes se firent un devoir de conserver des tours historiques d'une certaine importance, tels que la

28. Procès-verbaux du comité de la Société pour la conservation des monuments historiques d'Alsace, séance du 3 avril 1873 (*Bulletin de la Société pour la conservation des monuments historiques d'Alsace*, deuxième série, neuvième volume, première partie, procès-verbaux, Strasbourg, 1876, p. 23).

29. *Ibid.*, p. 24.

tour Saint-Jacques, les donjons du palais d'Avignon et les *Metzgerthurm* de Ribeauvillé. Pour tenter de sauver la *Guldenthurm*, la SCMHA proposa également d'en devenir propriétaire et de la transformer en musée. Malgré les multiples interventions de la SCMHA et la « haute protection dont ce monument se trouva entouré par M. le président supérieur d'Alsace-Lorraine³⁰ », les intérêts financiers du propriétaire prévalurent. La tour fut démolie et remplacée par un immeuble d'habitation en 1874³¹.

La restructuration des faubourgs au nord-ouest

Selon un recensement effectué en décembre 1871 dans les anciennes limites de la ville, un total de 338 maisons³² fut démolé lors des bombardements du siège, équivalent à un dixième des constructions³³. Ces maisons se situaient pour la plupart dans les faubourgs nord-ouest, notamment dans le quartier Kageneck, le quartier du Marais-Vert et le faubourg de Pierre³⁴.

De 75 564 habitants en 1851, la population de Strasbourg passa à 84 656 en 1866, 85 654 en 1871 puis 94 306 en 1875³⁵. Afin de loger cette nouvelle population, il était capital que les faubourgs situés au nord-ouest de l'ancienne enceinte urbaine soient reconstruits dans de brefs délais. D'autant plus que la mise en œuvre du projet d'extension urbaine au nord, la future Neustadt, évoquée pour la première fois lors d'un passage du général allemand von Moltke au printemps 1871³⁶ fut amorcée seulement après la signature du contrat de rachat des fortifications par la Ville à l'armée en 1875 puis la vente des lots de terrain aux particuliers et aux entreprises. La Ville annonça son projet de percement de nouvelles voies

30. *Id.*

31. Les intérêts économiques sont d'ailleurs vivement décriés par le président Édouard-Frédéric Eissen.

32. *Courrier du Bas-Rhin*, 14 juillet 1872.

33. La ville de Strasbourg comptait un total de 3 053 édifices en 1871 (*Compte-rendu administratif de la Ville de Strasbourg*, 1870-1889, p. 8).

34. « Mercredi, le jour où la ville a capitulé, j'ai demandé l'adresse d'un de mes amis et on m'a répondu qu'il habitait "rue Brûlée". Je me suis permis de dire que cette indication était plutôt vague, car il y a au moins cent rues à Strasbourg qui pourraient porter ce nom. En fait, ce ne sont pas seulement des rues, mais des quartiers entiers, qui ont été brûlés jusqu'aux fondations. Le faubourg des Pierres, un quartier grand comme Soho, est en ruines et en cendres. » (*The Times*, octobre 1870 ; *The Sydney Morning Herald*, décembre 1870. Cité par Louis-Eugène SEINGUERLET, *op. cit.*, 1876, p. 6).

35. *Compte-rendu administratif de la Ville de Strasbourg*, 1870-1889, p. 3.

36. Lors de sa visite, le général militaire demanda quel côté de la ville la municipalité privilégierait pour une extension urbaine. (Déclaration du maire Jules Klein, « Question de l'agrandissement éventuel de l'enceinte de la ville », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 30 mai 1871, AVES, 1 MW 205).

dans les faubourgs dès novembre 1870 et invita les propriétaires des bâtiments sinistrés à s'abstenir de travaux de reconstruction en raison des expropriations à venir³⁷. Elle était décidée à assurer sa main mise sur la reconstruction des faubourgs malgré l'offre formulée par une compagnie anglaise en novembre 1870 de reconstruire les bâtiments municipaux et les quartiers incendiés³⁸. Pour financer le projet, l'édilité municipale fit appel aux dons de l'Allemagne et de la Suisse et demanda une avance à la succursale de la Banque de France. Le 19 janvier 1871, le conseil municipal autorisa un emprunt d'un million de francs auprès de la Banque de France. Ce crédit fut remboursé par l'expropriation puis la revente des terrains concernés par les nouveaux alignements par la Ville autorisée par la loi française de 1852 (décret du 26 mars 1852). Des îlots entiers furent totalement arasés, achetés en bloc et revendus en lotissements, ce qui constitua une source de revenu importante pour la municipalité.

L'arrêté municipal du 16 novembre 1870 institua une première commission, associée plus tard à une seconde, pour la modification du plan d'alignement dans les secteurs nord-ouest³⁹. Ces commissions œuvrèrent conjointement et aboutirent à l'élaboration de plans d'alignement partiels qui furent examinés par les maires adjoints Jules Klein, Leuret, Weyer, Eissen et Bergman et d'autres conseillers municipaux. Ces plans n'ont pas été retrouvés dans les fonds d'archives consultés lors des recherches. Les documents identifiés permettent toutefois de révéler que ces projets, soumis à des enquêtes publiques entre le 17 février et le 11 mars 1871, obtinrent l'avis et l'accord de la grande majorité des propriétaires des quartiers concernés. Le projet du quartier Kageneck rassembla notamment soixante-quatre déclarations écrites qui reconnurent presque à l'unanimité – un seul habitant signa à la fois pour et contre – l'utilité publique du percement de rues nouvelles⁴⁰. Dans le quartier du faubourg de Pierre, une seule opposition fut présentée, signée par la supérieure du couvent et du pensionnat Notre-Dame qui déclara que la rue projetée traversant le jardin de l'établissement rendait l'existence du couvent et du pensionnat partiellement impossible. Cet argument fut rapidement écarté par

37. Lecture du conseiller Meyer d'un projet de publication d'annonce destiné aux propriétaires des bâtiments incendiés, « Alignements », procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 26 novembre 1870 (AVES, 1 MW 204).

38. Déclaration du conseiller municipal De Sybel au maire, procès-verbaux du conseil municipal de Strasbourg, séance du 25 novembre 1870 (AVES, 1 MW 204).

39. La première commission fut composée de plusieurs personnalités tels qu'Imlin, Blanck, Seyboth, Dock et Kretschmann, associées au maire adjoint Weyer et à l'architecte en chef de la Ville, Jean Geoffroy Conrath. Une seconde commission composée de Clog, Lauth, Henry, Schützenberger et Lichtenfelder fut associée à la première (AVES, 1 MW 204).

40. Rapport de la commission municipale instituée par arrêté du maire du 16 novembre 1870 sur la modification du plan général d'alignement de la Ville de Strasbourg, séance du 18 mars 1871, p. 65 (AVES, 1 MW 205).

la municipalité car jugé infondé. En effet, la nouvelle rue proposée ne traversait pas la propriété mais, déduction faite du terrain qu'elle y ajoutait, coupait à l'extrémité une surface très peu importante⁴¹.

Le projet de reconstruction représenta bien plus qu'une simple rectification des rues dans les faubourgs au nord-ouest. La municipalité assura le maintien et la restauration de bâtiments historiques tels que l'ancienne prison Sainte-Marguerite (aujourd'hui ENA) et l'église Sainte-Aurélié déjà évoquée. En revanche, le parcellaire fut entièrement modifié et de nouvelles voies furent tracées dans le souci de pallier les mauvaises conditions de salubrité publique du secteur, en particulier dans le quartier Kageneck occupé par des jardiniers-cultivateurs. Par ailleurs, le nouveau plan d'alignement fut conçu pour désenclaver le quartier et créer des liens avec la ville ancienne. Par sa situation entre deux portes de la ville à proximité du chemin de fer, le quartier fut conçu pour accueillir des maisons d'habitation pour environ 5 000 nouveaux habitants.

Dans le quartier Kageneck, seules quelques maisons de la rue Moll vers la porte de Saverne avaient résisté à la force des bombardements de 1870. Ce quartier, presque exclusivement habité par des maraîchers et jardiniers-cultivateurs, se caractérisait par des maisons basses de deux niveaux au plus, pour la plupart en bois et en mauvais état⁴². Le secteur se retrouva divisé en trois parties. Le premier secteur se trouvait sur un terrain en triangle limité par la rue Moll, la rue du Marais-Kageneck et la rue Militaire-des-Payens. Le deuxième espace était compris dans un autre triangle circonscrit par la Petite-Rue-de-la-Course, le faubourg National et la rue Militaire-des-Payens. Il était traversé par la rue Déserte qui se dirigeait de la Petite-Rue-de-la-Course vers le rempart, parallèlement au faubourg National. La troisième partie, bien plus étendue, formait un pentagone irrégulier limité par la rue Moll, la rue du Marais-Kageneck, la Grande et la Petite-Rue-de-la-Course et la rue Militaire-des-Payens. Ces deux derniers terrains n'étaient occupés qu'à leur périphérie par des maisons d'habitation ou des bâtiments d'exploitation agricole.

La conception et la mise en œuvre du plan d'alignement du quartier Kageneck furent entreprises avant la décision de déplacement de l'ancienne gare en cul-de-sac située dans le quartier du Marais-Vert. Le rayonnement

41. La rue coupait précisément 240 mètres carrés sur la surface totale de 4950 mètres carrés, c'est-à-dire moins du vingtième de la superficie du jardin. (Rapport de la commission municipale instituée par arrêté du maire du 16 novembre 1870 sur la modification du plan général d'alignement de la Ville de Strasbourg, séance du 18 mars 1871, p. 65-66, AVES, 1 MW 205).

42. Le plan-relief de Strasbourg de 1836-1863 montre bien la prédominance de maisons basses associées aux jardins de maraîchers. Thierry HATT, « L'état des maisons et propriétés » à Strasbourg en 1829 », *Metacult*, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, Cahier 4, octobre 2015, p. 28-34.

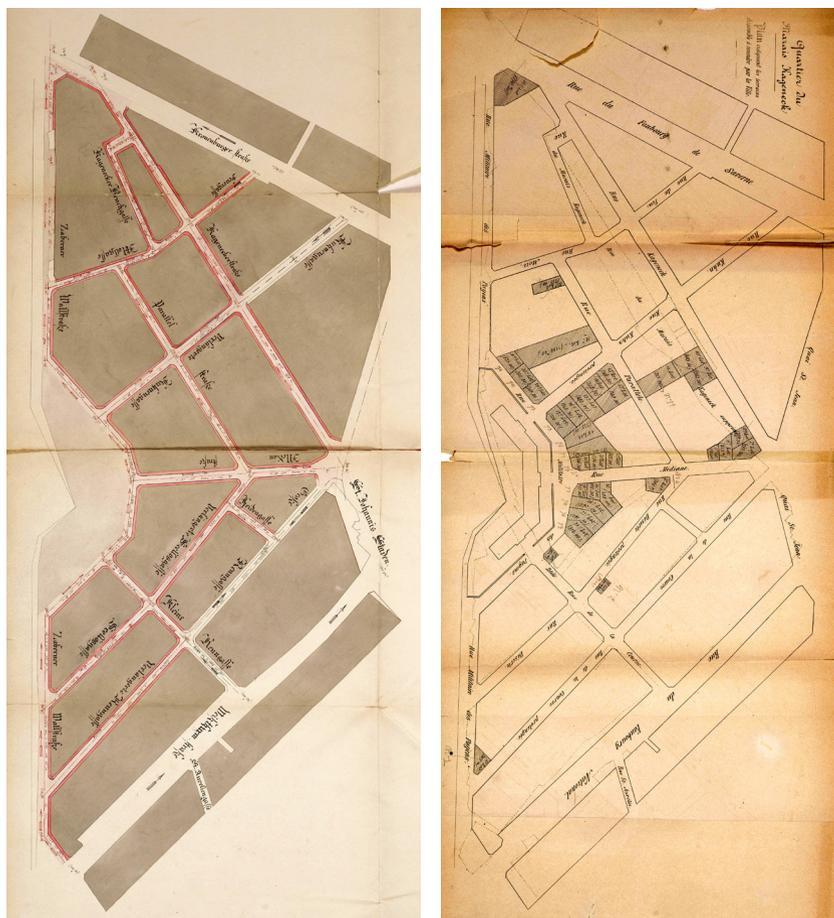


Fig. 8 : Nouvel alignement du quartier Kageneck avec le projet de caserne militaire aux abords de la rue Militaire-des-Payens, le dessin de l'ancienne caserne le long de la rue du Marais-Kageneck est délimité en traits pointillés, 1871 ; plan d'établissement des trottoirs dans le secteur, 1874 (Archives de Strasbourg, 156 MW 20). Photo Stéphane Arena.

de rues qui se dessinent en étoile à partir des fortifications vers le canal du Faux-rempart est élaboré en 1870-1871 (fig. 10). Ce plan est déterminé par le projet d'édification de la nouvelle caserne militaire au droit du bastion des Payens destinée à remplacer celle établie sur 200 mètres le long de la rue du Marais-Kageneck⁴³ (fig. 8). En effet, la démolition partielle du bâtiment militaire avait été jugée nécessaire afin de faciliter la circulation

43. Annelise GÉRARD et Roger GÉRARD, « Place de la gare et centralités urbaines à Strasbourg - 1870-1994 », in Isaac JOSEPH (dir.), *Villes en gare*, Paris, Recherches, 1995, p. 45-78.



Fig. 9 : Premier projet d'emplacement de la nouvelle gare, 1873 (Archives de Strasbourg, 156 MW 20). Photo Stéphane Arena.

entre la rue Kuhn et son prolongement⁴⁴. Il était initialement également prévu d'établir une place devant la caserne et un bâtiment public, tel qu'un marché couvert par exemple, ou des maisons particulières à cet emplacement⁴⁵.

Le projet de bâtiment militaire aux abords de la rue Militaire-des-Payens fut cependant rapidement abandonné pour privilégier la construction d'une nouvelle gare imposée par l'armée allemande sur les terrains militaires déclassés dès 1871 (fig. 9). Terminée en 1884 et occupant 37 hectares, la gare se situe aujourd'hui dans l'axe de la rue Küss. Placée de façon tangente à l'intérieur de la nouvelle enceinte militaire, et bénéficiant

44. Rapport de la commission municipale instituée par arrêté du maire du 16 novembre 1870 sur la modification du plan général d'alignement de la Ville de Strasbourg, séance du 18 mars 1871, p. 26-27 (AVES, 1 MW 205).

45. *Ibid.*, p. 27. La caserne de la rue Kageneck devint caserne de pompiers dans les années 1950 puis fut rénovée à partir de 2006 pour accueillir notamment la mairie du quartier Gare.

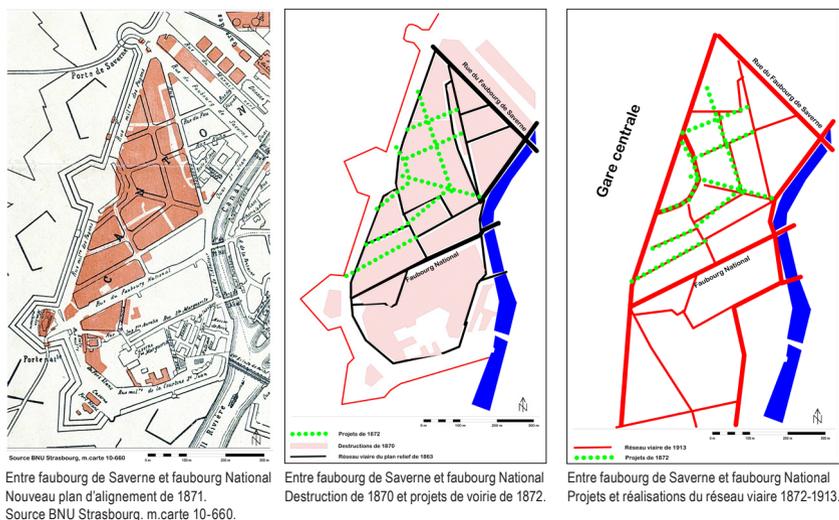


Fig. 10 : Extrait du nouveau plan d'alignement du quartier Kageneck, 1871 (Archives de Strasbourg, 8 PL, cartographie Thierry Hatt).

d'un jeu de perspectives, sa conception renvoie également à celles des gares de Mayence et Magdebourg⁴⁶.

Le quartier présentait auparavant des conditions hygiéniques, déjà signalées, nuisibles à la santé publique. Les eaux ménagères et les eaux pluviales se déversaient dans un égout à ciel ouvert qui traversait le terrain dans sa plus grande étendue et débouchait dans la cunette des fortifications. C'était là un premier aspect à améliorer. En second lieu, il convenait de créer de nouvelles communications intérieures dans ce secteur qui souffrait d'un isolement important (fig. 10). L'établissement d'un carrefour à l'entrée du secteur, depuis le quai Saint-Jean, et le tracé de rues bien aérées, avec égouts, conduites de gaz et conduites d'eau furent également proposés dans un but d'assainissement et de mise en valeur des terrains⁴⁷. Il était prévu que les dimensions en profondeur des divers îlots pourraient accueillir sur chaque rue des maisons d'habitation ayant une profondeur suffisante (10 à 11 mètres), avec une cour arrière. Les terrains furent divisés de manière à faire profiter de l'air et du jour chaque groupe de quatre maisons par des cours intérieures communiquant entre elles.

46. Bernard GAUTHIEZ, « L'extension de Strasbourg dans la perspective des extensions urbaines en Europe après 1850 », in Dominique CASSAZ et Sophie EBERHARDT (éd.), *Strasbourg, de la Grande-Île à la Neustadt...*, op. cit., p. 231.

47. Rapport de la commission municipale instituée par arrêté du maire du 16 novembre 1870 sur la modification du plan général d'alignement de la Ville de Strasbourg, séance du 18 mars 1871, p. 25 (AVES, 1 MW 205).

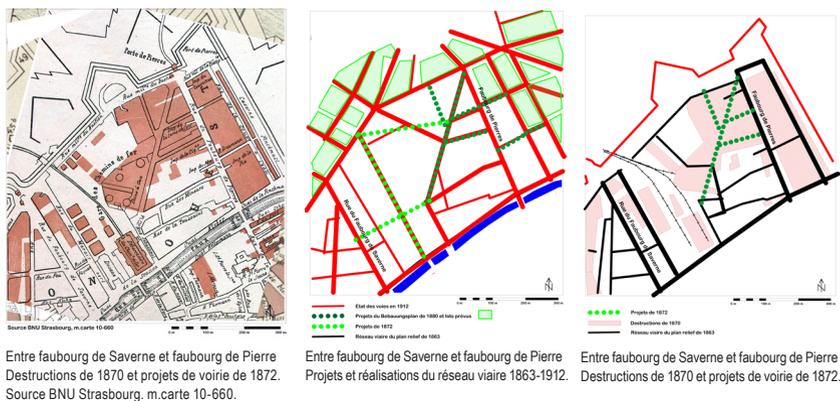


Fig. 11 : Extrait du nouveau plan d'alignement entre le faubourg de Saverne et le faubourg de Pierre, 1871 (Archives de Strasbourg, 8 PL, cartographie Thierry Hatt).

Pour les exploitations des jardiniers-cultivateurs, la Ville considéra qu'ils pouvaient bénéficier de ces emplacements privilégiés avec le prix acquis par la vente de leurs terrains. Et s'ils le préféraient, ils pouvaient avec le même prix faire l'acquisition de terrains en dehors de l'enceinte urbaine pouvant présenter une surface jusqu'à vingt fois supérieure.

Au nord-est du quartier Kageneck, le quartier du faubourg de Pierre fut organisé autour de l'artère principale partant de la place Clément pour aboutir à la porte de Pierre, offrant ainsi un grand dégagement à la circulation particulièrement importante les jours de marché (fig. 11). L'usine à gaz, gérée par une société municipale d'économie mixte, fut reconstruite et agrandie sur son site d'origine, à proximité de l'ancienne gare transformée en marché couvert en 1883.

Les projets de reconstruction et de restauration des quartiers et édifices démolis lors du siège prussien lancés dès le lendemain du siège furent conçus dans la continuité des travaux municipaux envisagés dans des visées hygiénistes tout au long du XIX^e siècle, et en particulier de ceux évoqués *supra*. Cela même si la physionomie des maisons bâties de deux à trois étages sous combles se distinguait nettement de celle du quartier auparavant habité par les maraîchers. Cette cohérence fut notamment assurée par Jean Geoffroy Conrath, formé à l'École des Beaux-Arts de Paris avant d'être employé au titre d'architecte de la ville dès 1849 et promu architecte en chef de la Ville en 1870 pour son talent et son dévouement aux intérêts communaux. Les archives consultées n'ont pas permis de déterminer l'influence précise de Conrath sur le tracé du nouveau plan d'alignement. Il est toutefois possible d'affirmer que la restructuration des faubourgs au nord-ouest de Strasbourg s'inscrit dans la continuité des réalisations urbaines et architecturales d'autres villes françaises à cette époque.

En juillet 1872, 147 maisons sur 338 étaient rebâties⁴⁸. Il s'agissait d'un projet d'envergure, le premier en son genre à Strasbourg depuis la loi de 1852, qui impliqua une forte densité d'immeubles de rapport et de hauteurs importantes, tout en laissant des terrains libres pour y établir des magasins, des chantiers ou d'autres grandes industries. La présence d'industries fut d'ailleurs tolérée, et peut-être également souhaitée, sur toute la profondeur des îlots.

Une modernisation dans la continuité des projets anciens

Le développement de la circulation moderne et les nouveaux critères d'embellissement favorisèrent les réalisations telles que la construction de ponts, l'agrandissement de la porte des Bouchers et la porte de l'Hôpital, la stabilisation de la rive gauche du quai Saint-Jean et son ouverture à la circulation, l'introduction des premiers transports en commun et la suppression des casernes du centre (Finkmatt et Cronembourg). S'ajoutèrent à cette liste la couverture des derniers tronçons des canaux intérieurs, le canal situé sur le tracé de l'actuelle rue de Zurich fut comblé en 1872, ce qui justifia également la destruction de la *Guldenthurm* évoquée supra⁴⁹, la réalisation d'un premier réseau d'égouts dans les quartiers reconstruits – ceci constitua une première expérience –, les travaux pour l'adduction d'eau courante sous pression et la construction de nombreux bâtiments scolaires.

À Strasbourg, la restructuration des faubourgs nord-ouest fait pâle figure si on la compare à la prestigieuse extension urbaine – la *Neustadt* –, mise en œuvre quelques années plus tard, et aux importants travaux de la Grande Percée entrepris à partir de 1910 pour relier la gare au port. La simplicité du plan d'alignement de la ville ancienne de 1871, comparable à celle d'autres villes françaises d'importance analogue à la même époque, s'explique en majeure partie par le fait que l'élaboration du projet fut assurée par la municipalité dans un délai limité dès les lendemains du siège et sans recours à la nouvelle législation établie dans les années suivantes⁵⁰.

48. Le recensement effectué en décembre 1871 comptait un total de 5 146 constructions à Strasbourg (*Courrier du Bas-Rhin*, 14 juillet 1872).

49. « En parcourant aujourd'hui la ville, on est vraiment frappé de la rapidité avec laquelle Strasbourg rajeunit et embellit. » (*Courrier du Bas-Rhin*, 14 janvier 1872).

50. Notamment la loi du 21 mai 1879 relative aux « restrictions à la liberté de bâtir dans les nouveaux quartiers de la ville de Strasbourg » (*Betreffend Beschränkungen der Baufreiheit in den neuen Stadttheilen von Strassburg*).

Le projet de reconstruction des faubourgs ne demeure pas moins l'un des témoins de la volonté farouche de la Ville d'assurer un rôle de décideur dans le modelage du paysage urbain dans le contexte de rattachement à l'Empire allemand, une responsabilité qui fut renforcée plus tard par le biais d'un solide arsenal législatif local⁵¹.

Au sortir du conflit franco-prussien, la Ville de Strasbourg se dota rapidement des moyens nécessaires pour conduire elle-même les chantiers de reconstruction des édifices et quartiers meurtris par les bombardements prussiens dans la ville ancienne. La reconstruction dans le respect de leur style et dimensions antérieurs des édifices emblématiques sinistrés lors du siège, notamment la cathédrale, l'hôtel de Klinglin et le théâtre municipal, favorisa une exceptionnelle cohérence architecturale et urbaine à Strasbourg qui avait déjà été préservée jusqu'au XIX^e siècle. Cette continuité, toujours sauvegardée aujourd'hui, fonde l'une des particularités de la ville qui lui vaut d'être reconnue au titre du patrimoine mondial de l'Unesco.

51. Notamment la loi locale du 21 mai 1879 par laquelle le maire devint le responsable de la Police du Bâtiment (*Baupolizei*), la loi locale du 21 mai 1892 qui désigna le maire comme premier urbaniste sur l'ensemble du territoire communal et la loi municipale locale du 6 juin 1895, la *Gemeindeordnung*, qui contribua à conférer une grande liberté de gestion à la municipalité.

Résumé

Les enjeux urbains et patrimoniaux de la reconstruction après la guerre franco-prussienne à Strasbourg

Lors du conflit franco-prussien de 1870, les quartiers nord-ouest et plusieurs édifices publics de Strasbourg sont sévèrement endommagés par les canonnades. La reconstruction de la nouvelle capitale du *Reichsland* d'Alsace-Lorraine dans l'Empire allemand est lancée dès les lendemains du siège, bien avant que l'ambitieux projet d'extension urbaine – la Neustadt (1880) – soit conçu.

Le nouveau plan d'alignement du secteur situé autour de l'ancienne gare entre le faubourg de Saverne et le faubourg de Pierre est entériné en 1871 et les principaux édifices publics sont restaurés dès 1872. Ces reconstructions constitueront-elles des ruptures dans l'urbanisme et l'architecture de la ville? Le changement d'appartenance nationale se répercutera-t-il sur les projets et les réalisations conduits par la municipalité et, conséquemment, sur l'héritage bâti et le paysage strasbourgeois?

L'article examine la restructuration des quartiers nord-ouest et la restauration des bâtiments tels que la cathédrale, l'ancien hôtel de Klinglin et l'ancien théâtre municipal, sous l'angle des enjeux urbains et patrimoniaux.

Zusammenfassung

Herausforderungen beim Wiederaufbau nach dem preußisch-französischen Krieg (1871-1880) in Straßburg auf den Gebieten der Stadtplanung und der Erhaltung des Kulturerbes

Während des preußisch-französischen Konfliktes werden 1870 die Viertel im Nordwesten und mehrere öffentliche Gebäude durch Beschuss stark beschädigt. Der Wiederaufbau in der neuen Hauptstadt des Reichslandes Elsass-Lothringen beginnt sofort nach Ende der Belagerung, lange bevor das ehrgeizige Projekt der Stadterweiterung – die Neustadt – in die Planung geht. Der neue Plan zum Umbau des Bereichs des alten Bahnhofs zwischen Zaberner Vorstadt und dem Steintorviertel wird bereits 1871 genehmigt und die wichtigsten öffentlichen Gebäude werden ab 1872 wiederaufgebaut. Wird es durch diese Maßnahmen zu einem Bruch mit der bestehenden Architektur und dem Stadtbild kommen?

Wird sich der Nationswechsel in den von der Stadtverwaltung geführten Projekten und Verwirklichungen, und somit auf Gebäudebestand und Stadtbild niederschlagen? Der Artikel untersucht den Wiederaufbau der nordwestlichen Viertel und der Gebäude, wie das Münster, das Palais Klinglin und das ehemalige Stadttheater, unter dem Aspekt der Stadtplanung und der Erhaltung des Kulturerbes.

Summary

Reconstruction in Strasbourg after 1870 from urban and heritage perspectives

During the Franco-Prussian War in 1870, the north-western neighbourhoods and many public buildings have been severely damaged in Strasbourg. The reconstruction of the new Reichsland Elsass-Lothringen's capital in the German Empire was launched immediately after the siege, before the urban extension – the Neustadt (1880) – was conceived.

The new urban plan in the faubourgs around the former train station was elaborated in 1871 and the main public buildings were restored in 1872. Were these reconstructions ruptures in urban planning and architecture in Strasbourg? Did the national shift have a consequence on the projects and realisations carried out by the City and, consequently, on its heritage and its landscape?

The article examines the restructuring in north-western districts and restoration of buildings such as the cathedral, the former Hôtel de Klinglin and the former Municipal Theatre through the urban and heritage perspectives.