

# Le projet de Jaussely et Nicod pour le concours du Grand-Berlin 1910

---

Markus Tubbesing

**A**u cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Berlin, jusqu'alors ville de résidence des rois de Prusse, se métamorphose en une métropole industrielle en constante expansion, passant d'une superficie d'à peine 13,5 km<sup>2</sup> et d'une population de 410 000 habitants, à 2 000 km<sup>2</sup> et quatre millions d'habitants. Les conditions d'habitat misérables des travailleurs, le développement chaotique des réseaux de transports, le manque d'espaces récréatifs, ainsi qu'une insatisfaction grandissante à l'égard de ce qui est ressenti comme un déficit en « beauté » de la capitale de l'Empire, avivent les critiques sur l'organisation urbaine. Depuis la loi prussienne sur les plans d'alignement de 1875, la compétence de planification est rétrocédée par les autorités de l'État de la province de Prusse aux 176 communes qui constituent alors l'agglomération berlinoise et, bien que soumise à un développement rapide, la métropole ne dispose pas d'instruments d'urbanisme opposables sur l'ensemble de son territoire.

## Les circonstances du concours

Afin de contrer cette croissance anarchique par un urbanisme méthodique, trois membres de l'Association des Architectes berlinois (Vereinigung Berliner Architekten) proposent en 1905 de lancer un concours pour un « plan général d'urbanisme pour Berlin et ses banlieues »<sup>1</sup>. Cette association rassemble un groupe d'architectes libéraux qui ont quitté en 1879 l'Association des Architectes de Berlin (Architektenverein zu Berlin) parce qu'ils considèrent les instances administratives compétentes en matière

---

<sup>1</sup> Voir les communications des architectes Emanuel Heimann et Albert Hofmann lors de la réunion de l'association Vereinigung Berliner Architekten du 16 novembre 1905 : *Deutsche Bauzeitung*, 1905, vol. 39, n° 99, p. 602, ainsi que celles de Heimann, Hofmann et Theodor Goecke, lors de la réunion du 18 janvier 1906 : *Deutsche Bauzeitung*, 1906, vol. 40, n° 19, p. 128-129.

d'aménagement de l'État prussien comme un frein au développement esthétique de l'architecture et de la forme urbaine (*Städtebau*). En vue des préparatifs du concours, un comité pour le développement urbain du Grand Berlin est mis en place en 1906 sous la présidence de d'Otto March, lequel adhère bientôt à l'Association des architectes de Berlin. Par ce concours d'idées, le comité, dorénavant commun aux deux associations professionnelles, n'entend certes pas contrer le développement pragmatique de la ville ni les commandes partielles des communes et des lotisseurs (*Terraingesellschaften*) qui se concentrent le long des infrastructures de transport en commun financées, selon les cas, par l'État prussien, les communes ou les promoteurs privés. Le comité compte plutôt encourager l'adhésion volontaire des communes à un concept urbain d'ensemble et d'intérêt général<sup>2</sup>. Sa proposition rencontre un accueil favorable auprès des conseils municipaux (*Magisrat*) de Berlin et des sept communes périphériques, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf, Wilmersdorf, Lichtenberg, Spandau et Potsdam, ainsi qu'auprès des cantons ruraux (*Landkreisen*) de Teltow et de Niederbarnim, si bien que, dès septembre 1907, le travail préparatoire au concours peut commencer.

Lancé officiellement le 15 octobre 1908, pour un rendu fixé le 15 décembre 1909, le concours enregistre 27 entrées<sup>3</sup>. Le jury se prononce le 19 mars 1910 : l'architecte berlinois Hermann Jansen reçoit la moitié des premier et deuxième prix, avec son projet « Dans la limite du possible ». L'autre groupe lauréat *ex æquo* se compose de l'ingénieur en génie civil Joseph Brix, de l'architecte Felix Genzmer et de six experts de la société du métropolitain, la Hochbahngesellschaft, avec comme titre de projet, « Pense à l'avenir ». C'est aussi un groupe pluridisciplinaire rassemblant l'économiste Rudolf Ebertstadt, l'architecte Bruno Möhring et l'ingénieur en transport Richard Petersen qui obtient le troisième prix avec le projet « Et in terra pax ». Enfin le quatrième prix couronne le projet intitulé « Où il y a une volonté, il y a une voie », issu d'une autre collaboration d'experts réunissant cette fois l'architecte Bruno Schmitz, le spécialiste des transports Otto Blum qui se sont associés à la compagnie de

---

2 Cette façon de procéder était tout à fait nouvelle à Berlin et s'appuyait sur les expériences de concours similaires menées à Munich 1893, Vienne 1894, Göteborg 1901, Brünn (Brno) 1902, Barcelona 1903, Helsingborg 1905 et Bucarest 1906. Le plan directeur général établi sur 158 km<sup>2</sup> pour Vienne était cependant bien loin de l'échelle du concours pour le Grand Berlin qui s'étendait sur 2 000 km<sup>2</sup>.

3 Voir le programme du concours : *Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin*, Berlin, Sittenfeld, 1908.

travaux publics Havestadt & Contag. Quatre autres concurrents sont distingués : l'ingénieur en transport Albert Sprickerhof avec « Interconnexion ferroviaire nord-sud », l'architecte Albert Gessner, « Qu'elle devienne le lieu de résidence le plus habitable du monde », l'architecte Fritz Kritzler sous le slogan « Plus d'unité, pour un plus grand sentiment d'appartenance (*Heimat*) », ainsi qu'une seconde fois d'Hermann Jansen pour une petite étude intitulée « Seulement 36 % d'espaces publics dont 12,14 hectares de parcs ».

Pour la discipline naissante de la planification urbaine, le concours de 1910 constitue un évènement d'intérêt international. D'après Walter Lehweß, il s'agit même d'un événement « inédit dans l'histoire de l'urbanisme »<sup>4</sup>. Avec l'objectif d'établir une synthèse des problématiques internationales en les fondant au niveau scientifique, tout en croisant les échelles de planification, du global aux terrains particuliers, le concours se distingue des expériences précédentes. Pour la première fois, on tente de comprendre la grande ville et ses environs dans leur globalité. Certains participants ont même réussi à effacer les distances entre architecture et planification, ce qui annonce une nouvelle manière d'aborder le projet urbain de façon intégrée.

Intitulée *Urbs*, la contribution soumise par Jaussely et Nicod fait partie des plus élaborées<sup>5</sup>. En comparaison de leurs concurrents, les deux Français ont poussé plus loin un zonage sur l'ensemble de la ville en organisant le futur Grand Berlin en cinq bandes concentriques. Dans cette optique, ils envisagent une série de boulevards périphériques et intègrent un système de transport remarquable. Leur projet suscite des

---

4 « Der Wettbewerb Groß-Berlin und das großstädtische Wohnungsproblem », *Wohnungswirtschaftliche Gesetzgebung*, 1910, vol. 8, n° 15, p. 205-207, ici p. 205.

5 À l'exception de deux plans à l'échelle du 1:2 000<sup>e</sup>, le projet pour le Grand Berlin de Léon Jaussely et Charles Nicod est conservé au complet au Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely [Aménagement de Berlin : concours, 312 AA 25, 312 AA 1-10 ; JAUSS-C-19-1919]. Le rapport a cependant disparu. Les archives de Jaussely sont réparties dans plusieurs lieux. D'autres documents se trouvent au Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely : les projets pour les concours de Barcelone (1903-1907) [JAUSS-C-03] ; du Grand-Paris (1919) [Aménagement et extension de Paris : concours, 312 AA 40-01, 312 AA 51, 312 AA 26] ; pour Ankara (1925) [JAUSS-C-25-3. 1925. Ville nouvelle d'Ankara : concours, 312 AA 1-8]. D'autres projets de l'Entre-deux Guerres se trouvent aux Archives nationales du Monde du Travail à Roubaix. Cette contribution se base sur la communication de Corinne Jaquand, lors du colloque « Der Kult des großen Plans » à Berlin 2010 : « Das städtebauliche Werk von Léon Jaussely für Berlin 1909 u. Paris 1919 u. die Rezeption des deutschen Städtebaus ». Voir également le tome 1 de la thèse de Laurent Delacourt, *Léon Jaussely (1875-1932), Un urbanisme éclectique*, doctorat sous la direction de Gilles Novarina, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2006, ainsi que l'article de Rémi Papillaut « L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely », *Toulouse, 1920-1940. La ville et ses architectes*, CAUE de la Haute-Garonne et école d'Architecture de Toulouse, Toulouse, Éd. Ombres Blanches, 1992, p. 24-39.



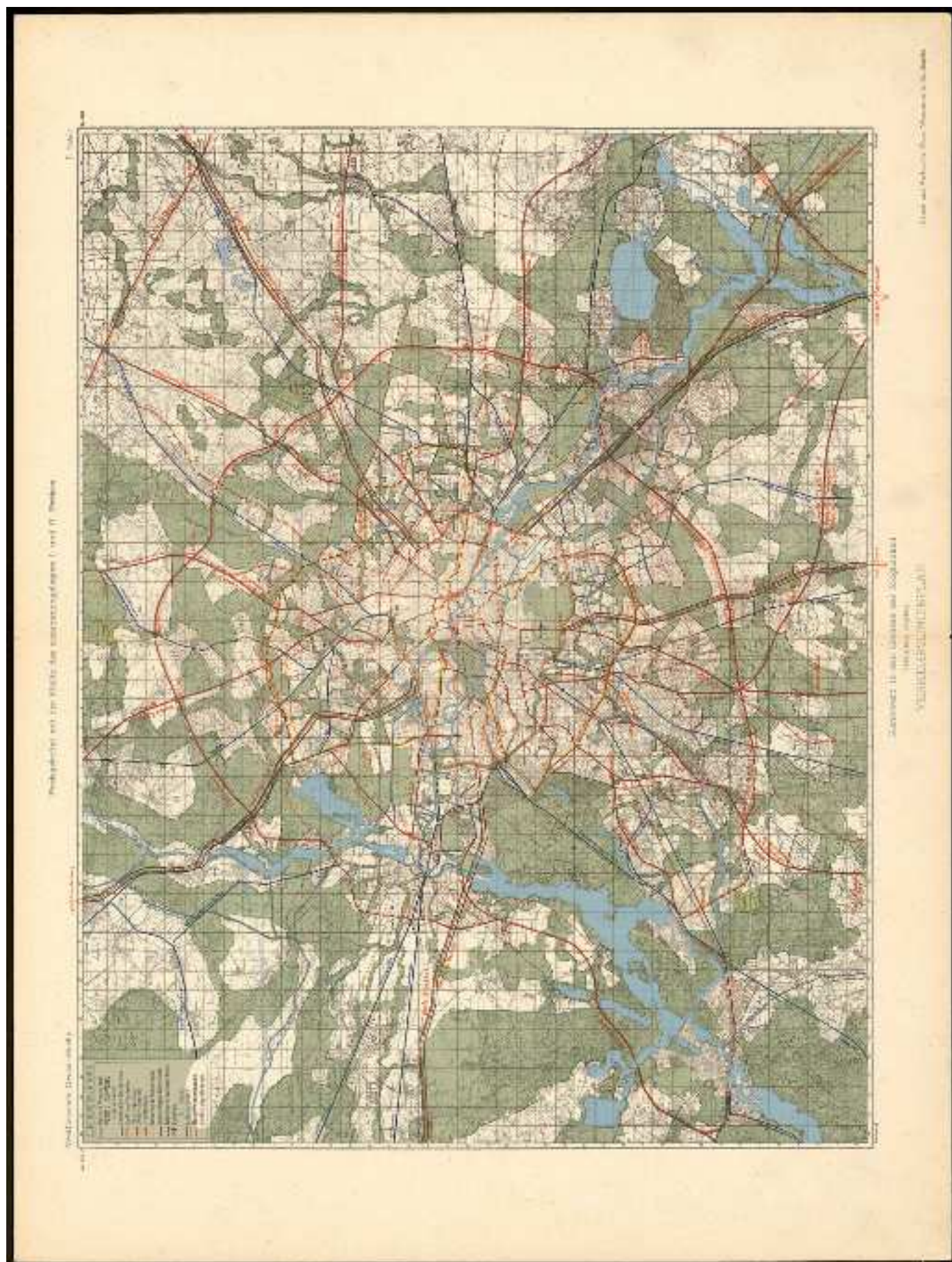


Figure 1: Hermann Jansen, projet lauréat « In den Grenzen der Möglichkeit »  
(Dans la limite du possible), plan d'ensemble établi sur fond de plan topographique au 1:60 000<sup>e</sup>.  
Source : Wettbewerb Groß-Berlin 1910 : die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin, Wasmuth, 1911

discussions très sérieuses de la part du jury qui le retient au premier tour parmi les propositions susceptibles d'obtenir un prix<sup>6</sup>. Avec les contributions de l'Autrichien Siegfried Sitte, du paysagiste hollandais Hartogh Heys van Zouteveen, de l'architecte suisse Hans Bernouilli, cette quatrième venant de l'étranger confirme le désir d'internationaliser le concours<sup>7</sup>. Avec le recul, le projet de Jaussely et Nicod constitue une source appréciable pour estimer l'état de l'internationalisation de la discipline de l'urbanisme avant et au moment du concours du Grand Berlin<sup>8</sup>.

### *Le plan d'ensemble au 1:60 000<sup>e</sup>*

Jaussely et Nicod fournissent un projet d'ensemble avec un grand plan au 1:60 000<sup>e</sup> et plusieurs autres à des échelles plus précises, du 1:25 000 et 1:10 000 jusqu'au 1:2 000, ces derniers précisant des plans-masse pour des secteurs de la ville. En complément, ils rédigent un rapport de 294 pages, écrit dans un allemand parfait, ce qui laisse supposer qu'ils avaient bénéficié de l'aide d'un collègue de langue allemande<sup>9</sup>. Dans ce texte, ils rendent hommage à la beauté de la grande ville, qu'ils estiment nécessaire, et qualifient la grande métropole de « vrai cerveau de l'existence » (*das wahre Gehirn des Daseins*)<sup>10</sup>. Cette bienveillance optimiste vis-à-vis de

---

6 La dernière sélection du jury a retenu les projets de Genzmer, Möhring, Schmitz, Toebelmann, Sprickerhof, Jaussely, Kritzler et Jansen, voir Landesarchiv Berlin (désormais LB), Akten des Generalbüros der Stadt Berlin, Die zentralen Vorgänge des Wettbewerbs Gross-Berlin, A Rep. 001-02, n° 72-76, Beurteilung der zum Wettbewerb "Groß-Berlin" eingereichten Entwürfe, in freier Würdigung der von den Preisrichtern erstatteten Einzelberichte, 1909, en particulier n° 74, document 112a, p. 6 et suivantes.

7 Voir le chapitre « Nationaler oder internationaler Wettbewerb » dans la thèse de doctorat de Tubbesing, Markus, *Der Wettbewerb Groß-Berlin 1910 – Die Herausbildung einer städtebaulichen Entwurfsmethode zur planvollen Gestaltung der Metropole*, Université de Bern, 2014, p. 90-21 et p. 280-281.

8 Le projet de Siegfried Sitte est moins intéressant du point de vue des références internationales, parce qu'en 1909 l'urbanisme viennois était déjà très connu à Berlin. Ceci en raison des nombreux échanges, facilités par une langue commune et par l'urbanisme pittoresque de son père, Camillo Sitte, qui trouvait un écho favorable en Allemagne. Le projet de Hartogh Heys van Zouterveen est intéressant comme référence étrangère du point de vue de l'apport de l'urbanisme paysager.

9 On n'a pas trouvé trace de ce texte malgré les recherches. Voir le chapitre « Quellenlage » dans la thèse de doctorat de Markus Tubbesing, *Der Wettbewerb Groß-Berlin 1910...*, op. cit., 2014, p. 34.

10 Les rapports du jury conservés aux Landesarchiv Berlin (LB) ont fait l'objet d'une synthèse publiée dans l'ouvrage *Beurteilung der zum Wettbewerb « Gross-Berlin » eingereichten 27 Entwürfe durch das Preisgericht*, Berlin, Wasmuth, 1910, p. 61. Il est fait mention dans cet article de l'une ou l'autre source.



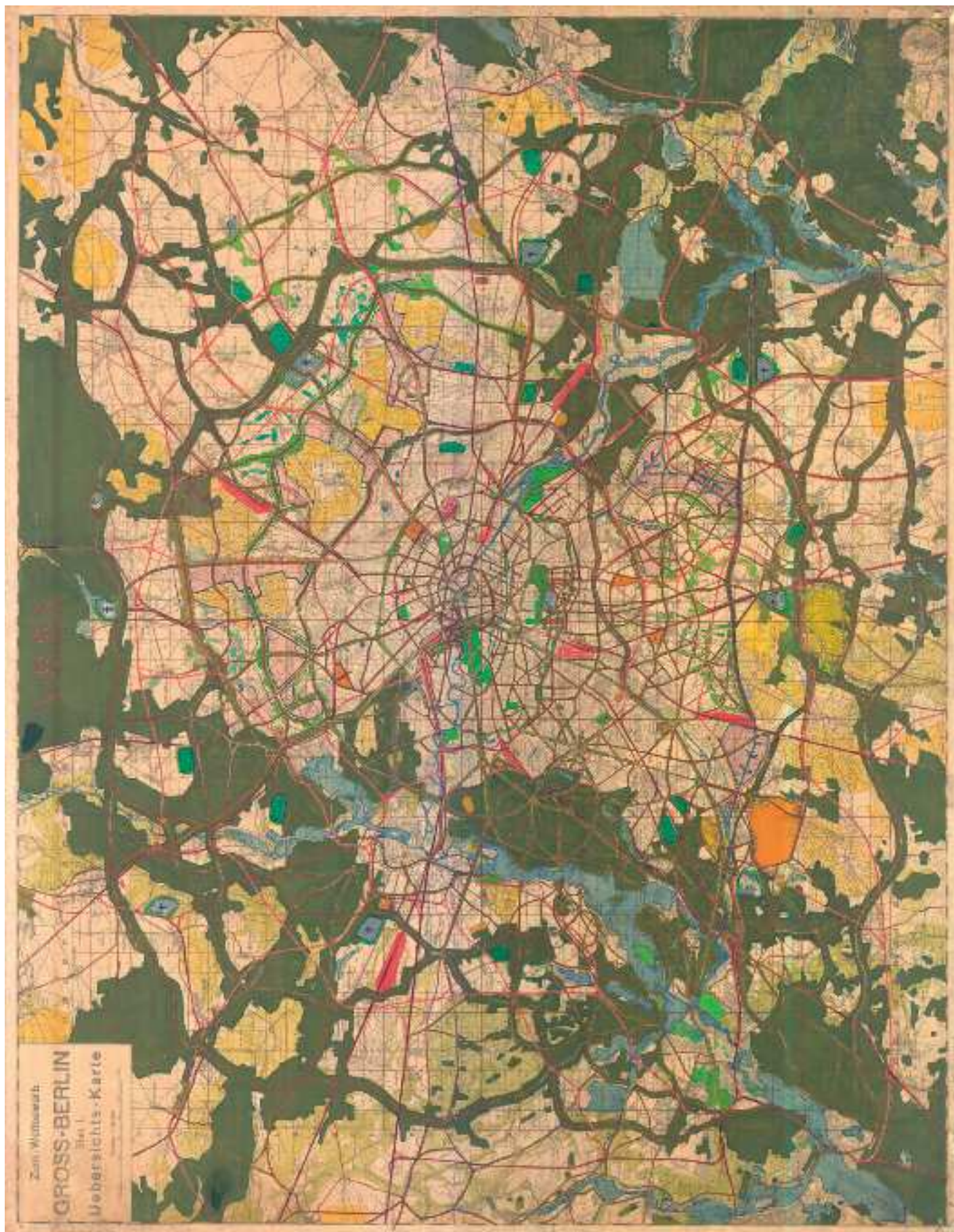


Figure 2: Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs » pour le concours du Grand Berlin, plan d'ensemble avec le système de parc, établi sur fond topographique au 1:60 000<sup>e</sup>.  
Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-01-01



la grande ville n'allait pas de soi en 1910. Ils la partagent avec les initiateurs du concours. Allant dans le même sens, Albert Hoffmann a ainsi déclaré, dans le manifeste du concours publié en 1907, qu'il considère « la construction d'un habitat populaire au centre du commerce et des transports, de l'art et de la science » comme le fondement de la prospérité de l'ensemble de la nation<sup>11</sup>. Pour faire bénéficier le plus grand nombre du plaisir de la vie métropolitaine, sans perdre le contact avec la nature, Jaussely et Nicod souhaitent concevoir les extensions urbaines, dans la perspective d'une ville qui atteindrait plusieurs millions d'habitants dans le futur, « non pas avec des petites banlieues additionnées les unes aux autres, mais par une répartition systématique/rationnelle de l'urbanisation »<sup>12</sup>.

### *La structuration concentrique de l'agglomération*

Leur schéma d'ensemble répartit les fonctions urbaines en cinq zones annulaires. Au centre, se trouve un district à usage commercial et tertiaire, intégrant les quartiers résidentiels de l'époque wilhelminienne issu du plan d'extension d'Hobrecht. Tout autour, un territoire d'extension circulaire avec des quartiers d'habitat moins denses. Puis un autre grand boulevard périphérique dessert des bandes d'activités industrielles en forme de peigne, lesquelles sont complétées par de petits lotissements ouvriers. Par delà, enfin, un collier de cités jardins entoure l'ensemble de l'agglomération. Jaussely et Nicod ont suivi les préceptes hygiénistes prônant la séparation des usages mutuellement gênants, tels qu'ils avaient été énoncés en Allemagne dès 1874 par l'urbaniste Reinhard Baumeister dans ses thèses munichoises (*Münchener Thesen*) qui avaient été reprises comme recommandations dans le programme du concours<sup>13</sup>.

Le programme du concours demande de façon explicite que « les quartiers d'habitations et de villas soient séparés des quartiers d'affaires et de commerces ainsi que des quartiers industriels »<sup>14</sup>. Jaussely et Nicod

---

11 Albert Hofmann, « Gross-Berlin als wirtschaftspolitischer, verkehrstechnischer und baukünstlerischer Organismus », *Anregungen zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung von Gross-Berlin*, Berlin, Wasmuth, 1907, p. 19-32, ici p. 19.

12 *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 61.

13 Baumeister recommandait de séparer les activités et les commerces des lieux résidentiels calmes et de la grande industrie ; voir Reinhard Baumeister, « Thesen über Stadterweiterungen » (Thèses sur les extensions urbaines), *Deutsche Bauzeitung*, 1874, vol. 8, n° 67, p. 265. Sur les principes de l'urbanisme de Baumeister, voir Karl-Heinz Höffler, *Reinhard Baumeister 1833-1917. Begründer der Wissenschaft vom Städtebau*, tome 2, Karlsruhe, Institut für Städtebau und Landesplanung, 1977, p. 26-32.

14 Voir le programme du concours : *Wettbewerb um einen Grundplan...*, *op. cit.*, §2, 1908, p. 5.

ont combiné cette répartition des usages avec un zonage des densités déclinant progressivement du centre à la périphérie, à l’instar, des « plans d’occupation des sols à densité dégressive » (*Staffelbaupläne*)<sup>15</sup> introduits dans les plans d’extension allemand en 1874. Par là même, Jaussely et Nicod ont adopté la même stratégie que l’architecte Max Berg, qui avait fait paraître son projet pour le Grand Berlin dans la revue d’art du Dürerbund, en janvier 1910, avant même la proclamation des résultats du concours<sup>16</sup>.

### ***Boulevards circulaires, parkways et coulées vertes***

Leur zonage de principe s’intègre dans un réseau de boulevards circulaires plantés d’arbres en alignement que complètent des coulées vertes pénétrant dans le cœur de la ville. Le cœur de l’organisme urbain est constituée par une City, assez dense, regroupant les fonctions administratives, culturelles et tertiaires, délimitée elle-même par un boulevard de 75 mètres de large bordé d’édifices monumentaux. À l’instar du projet de Max Berg, Jaussely et Nicod définissent là une zone spécifique à caractère monumental. Au delà, se trouvent les blocs résidentiels de la ville wilhelminienne qui est percée de généreuses avenues radiales la reliant au centre. Aérés par des coulées vertes, les quartiers wilhelminiens sont également entourés d’un boulevard circulaire bordé de plantations. Par delà, s’étendent les quartiers d’extension de plus faible densité, avec des îlots ouverts, interrompus eux aussi par des coulées vertes et des parcs boisés. Ils sont eux-même délimités par un second *parkway* circulaire paysagé. Suit la ceinture industrielle avec des zones d’activités organisées en peigne, rythmée elle-aussi par des espaces libres, des champs d’épandage, ainsi que des lotissements ouvriers. L’ensemble de l’agglomération est entouré d’un *parkway* boisé, encore plus généreusement vert que les précédents, et au delà duquel s’étend un chapelet de cités-jardins insérées

---

15 Voir Reinhard Baumeister, *Die Abstufung von Bauordnungen für den Stadtkern, Aussenbezirke und Vororte*, Berlin, Wilhelm Ernst & Sohn, 1892. Sur les densités dégressives voir Hermann Josef Stübgen, « Staffeldbauordnungen in deutschen Städten », *Baupolizeiliche Mitteilungen*, vol. 3, n° 9, 1906, p. 153-156. Le zonage par densité avait été introduit à Budapest en 1874, à Dresde en 1878, à Erfurt en 1879, à Francfort en 1892, à Vienne en 1893, à Munich en 1904. Depuis 1892, Berlin aussi disposait d’un règlement pour les banlieues (*Vororte-Bauordnung*) qui prescrivait des densités dégressives de façon rudimentaire. Le programme du concours pour le Grand Berlin recommandait de séparer les quartiers résidentiels et de villas d’une part des quartiers de commerces et d’activités, et d’autre part des quartiers industriels ; voir dans le programme du concours *Wettbewerb um einen Grundplan...*, *op. cit.*, §2, 1908, p. 5.

16 Max Berg, *Groß-Berlin. Gesichtspunkte für die Beurteilung des Wettbewerbs Groß-Berlins und seine Bedeutung für die Entwicklung des modernen Städtebaues überhaupt*, Flugschrift zur ästhetischen Kultur, n° 63, Dürer-Bund, Munich, Callwey, 1910.



librement dans le paysage. Leurs habitants peuvent ainsi jouir d'une relation directe avec la nature et les bois alentour, tout en étant reliés, par les coulées vertes radiales, avec l'ensemble de la ville.

Pour traduire de façon esthétique le zonage fonctionnel, Jaussely et Nicod se sont inspirés de la tradition française, mais surtout, à l'instar d'autres concurrents, des systèmes de parcs américains. C'est Édouard André qui, à son retour des États-Unis, avait fait connaître en France les dispositifs de *parkways* et les parcs américains à la manière d'Olmsted, grâce à son livre *L'art des jardins : Traité général de la composition des parcs et jardins*, publié en 1879<sup>17</sup>. On peut aussi supposer que Jaussely, pour le concours de Barcelone qu'il remporta en 1904, avait pris connaissance du livre de Charles Moore, *Park systems of the District of Columbia* paru en 1902<sup>18</sup>. En 1908, le modèle des parcs américains est plus largement diffusé en France grâce à la publication par Jean Claude Nicolas Forestier de *Grandes villes et système de parcs*<sup>19</sup>. Le projet d'ensemble de Jaussely et Nicod pour le Grand Berlin montre de grandes similitudes avec celui du lauréat Hermann Jansen, en ce qui concerne la répartition des coulées vertes. Leurs figures de composition, cependant, diffèrent : tandis que Jansen privilégie les tracés souples et organiques, Jaussely et Nicod appliquent aux coulées vertes des contours plus simples et plus prononcés, qui ne sont pas sans rappeler le style floral de l'art nouveau. Jaussely et Nicod sont aussi plus retenus dans la superficie qu'ils accordent aux espaces verts.

---

17 Édouard François André, *L'art des jardins : traité général de la composition des parcs et jardins*, Paris, Masson, 1879.

18 Charles Moore, *The improvement to the park system of the District of Columbia*, Washington, Government Printing Office, 1902.

19 Sur l'internationalisation des systèmes de parcs américains, voir Sonja Dümpelmann, « The Park International : Park System Planning as an International Phenomenon at the Beginning of the Twentieth Century », *GHI Bulletin*, vol. 37, 2005. Voir également le chapitre « De la nature en ville » dans la thèse de Corinne Jaquand, *Le Grand Berlin et l'anticipation américaine, forme urbaine, infrastructures et paysage du II<sup>e</sup> au III<sup>e</sup> Reich*, sous la direction de Hubert Damisch, EHESS, 2003. À Berlin, le livre de Charles de Moore, *The improvement...*, *op. cit.*, 1902, était connu et fut suivi par de nombreux articles sur la question, en particulier, Heinrich Kayser, « Nordamerikanische Parkanlagen », *Der Städtebau*, vol. 2, 1905, p. 113-124 et illustrations p. 165-171. Au moment de la préparation du concours, on fit souvent référence aux systèmes de parcs américains, comme Theodor Goecke sans sa communication reproduite dans *Deutsche Bauzeitung*, 1906, en particulier p. 129-130, ainsi que dans le manifeste pour le Grand Berlin qui fut joint au programme du concours : Theodor Goecke, « Wald- und Parkgürtel, eine Anregung für Gross-Berlin », *Anregungen...*, *op. cit.*, 1907, p. 13-18 et illustrations suivantes.

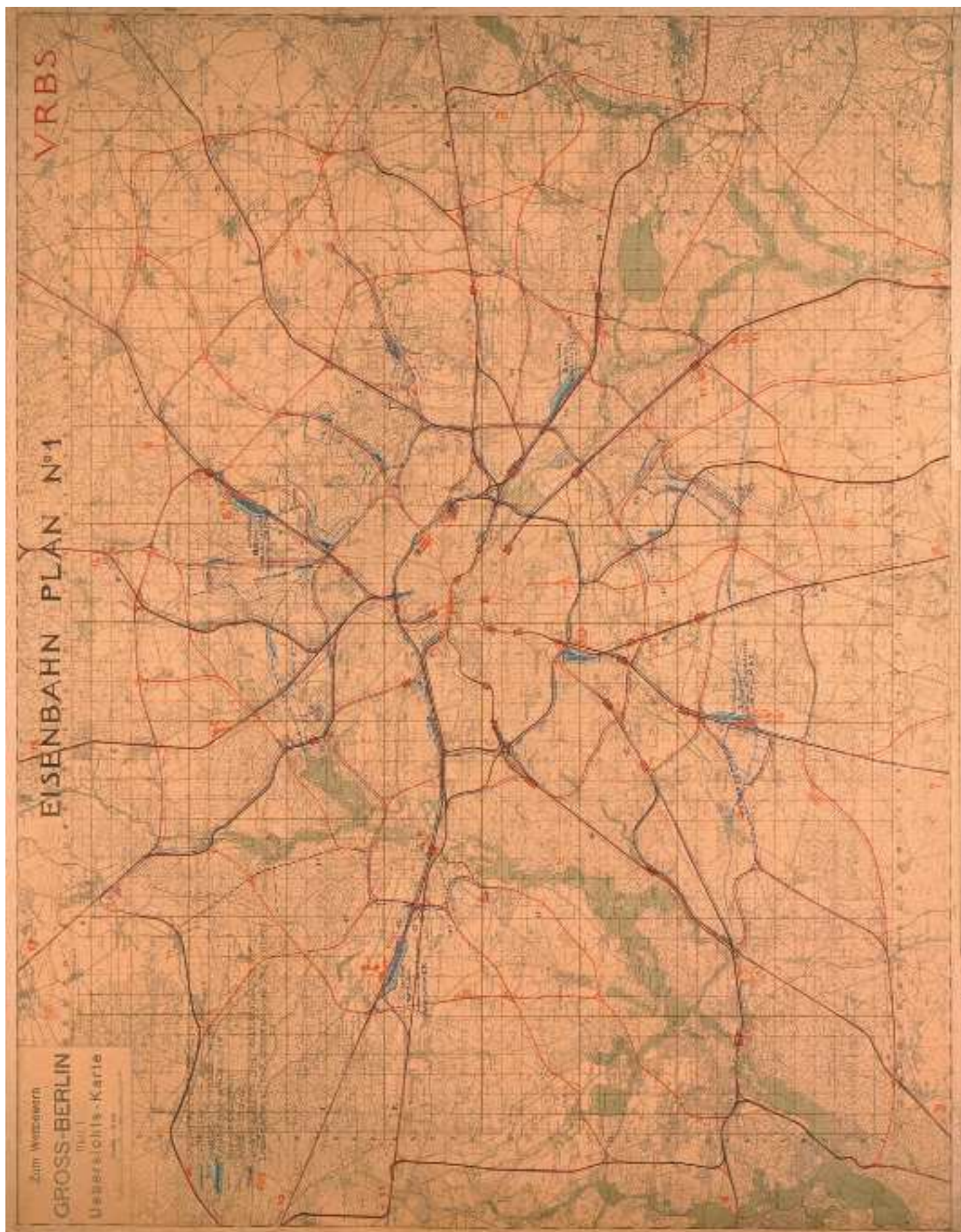


Figure 3 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », plan des installations ferroviaires, du circuit des lignes industrielles et des gares de dépôt principales et secondaires sur fond de plan topographique (Eisenbahn Plan, n° 1), établi au 1:60 000<sup>e</sup>. Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-03-01



## Les ceintures et boucles ferroviaires

En plus du zonage et de la composition esthétique du plan, intervient un troisième dispositif pour réguler l'organisme de la grande ville : la structure du réseau ferroviaire. Jaussely et Nicod souhaitent une grande ville dans laquelle « même la maison la plus éloignée [fa]it encore partie de la ville, qu'elle vive avec elle, qu'elle entende et voit tout ce qui s'y passe, et qu'elle puisse participer complètement aux activités économiques, sociales et culturelles ». Pour cela, ils développent un réseau de transport centralisé, qu'ils qualifient de « système rayonnant », et dont la vocation est de relier toutes les parties de la ville dans un « mouvement de rotation continu » et de rendre accessible tout point du plan de façon aisée et constante avec le centre de gravité de la ville<sup>20</sup>.

Le point nodal de ce système est la nouvelle gare centrale qui aurait remplacé la station de métro existante à Friedrichstraße. Là doivent se croiser la ceinture ferroviaire existante du Stadtbahn – laquelle aurait été légèrement déplacée vers le Nord – et deux nouvelles lignes radiales traversant la ville, une pour le trafic grandes lignes et une autre pour celui de banlieue. Dans leur plan, la gare Friedrichstraße devient le point d'interconnexion des réseaux radioconcentriques, régional et de banlieue qui s'inscrivent dans une figure en pétales de fleur. Jaussely et Nicod ne sont pas les seuls à avoir choisi un système ferroviaire à la fois en boucle et centralisé à la Friedrichstraße. Siegfried Sitte et Max Berg ont fait de même dans leurs projets respectifs. Ce système centrifuge/centripète de transport confère au concept urbain de Jaussely et Nicod des traits futuristes. Alors qu'ils travaillent sur le projet du concours, paraît le 20 février 1909, dans *Le Figaro*, le *Manifeste du futurisme* de Marinetti. Ce dernier célèbre la beauté de la vitesse, de la mobilité dans l'espace ainsi que la splendeur des grandes villes modernes<sup>21</sup>. En ont-ils pris connaissance ? Le projet Urbs se ressent de cet enthousiasme vertigineux pour la technique et la vitesse. Il est aussi possible que le livre d'August Scherl, *Ein neues Schnellbahnsystem* (un système nouveau de train métropolitain), paru en 1909, soit passé entre leurs mains<sup>22</sup>.

Jaussely et Nicod ont particulièrement soigné leur étude sur les transports qui entre en cohérence avec leur projet d'ensemble. En plus de la nouvelle gare centrale à Friedrichstraße, ils envisagent d'irriguer le

<sup>20</sup> *Beurteilung...*, op. cit., 1910, p. 61-62.

<sup>21</sup> Fillippo Tommaso Marinetti, « Le Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909, p. 1.

<sup>22</sup> August Scherl, *Ein neues Schnellbahnsystem. Vorschläge zur Verbesserung des Personenverkehrs*, Berlin, Verlag von August Scherl, 1909.



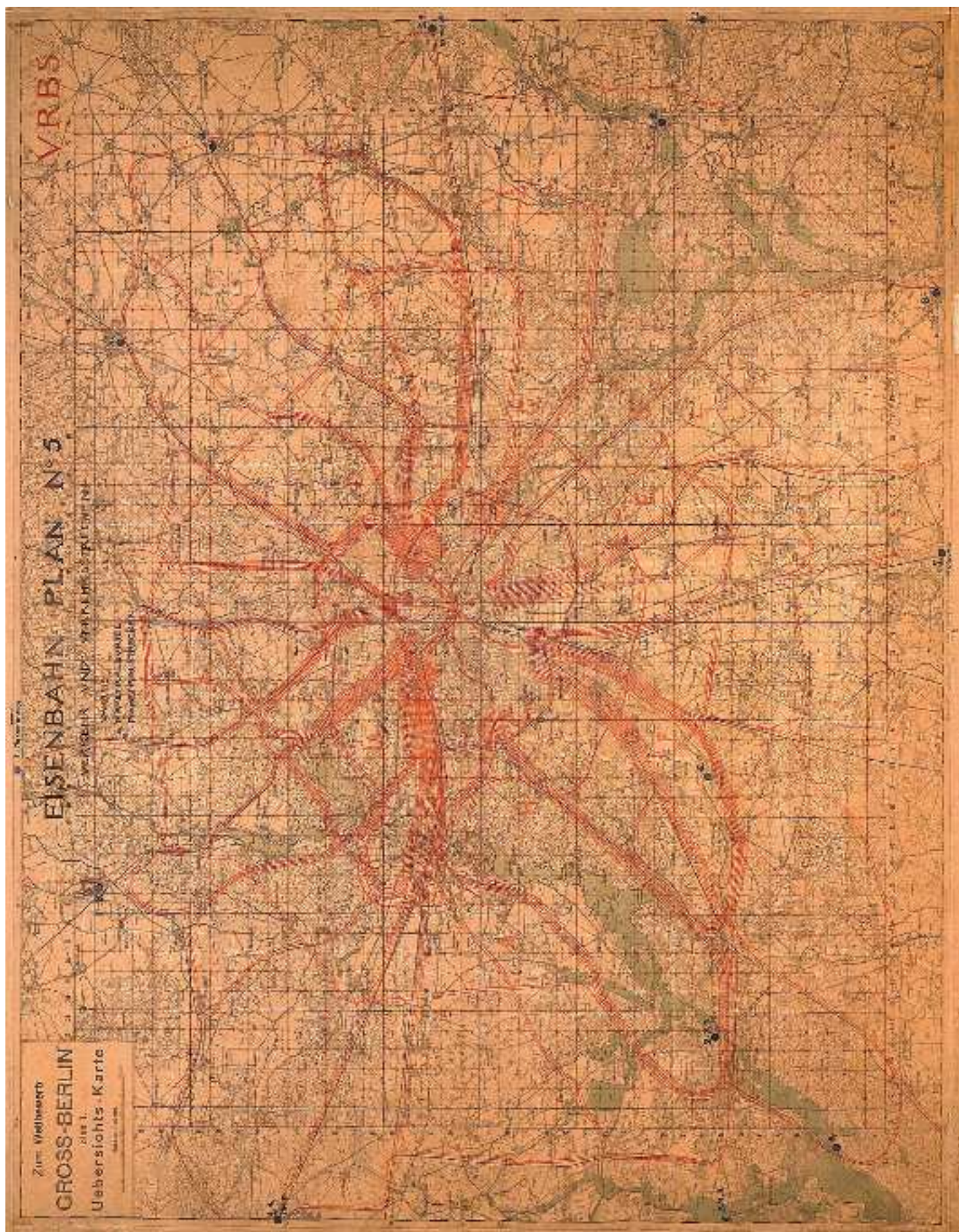


Figure 4 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », plan des flux ferroviaires montrant le système en boucle pour le trafic banlieue (Eisenbahn Plan, n° 5), établi au 1:60 000<sup>e</sup>.  
Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-04-01



quartier des affaires et la première extension wilhelminienne d'un réseau dense de tramways et de lignes de métro rapides (*Schnellbahn*) ainsi que de relier chacune des sept lignes radiales de banlieue à la ceinture ferroviaire existante du *Stadtbahn*<sup>23</sup>. Pour desservir les anneaux d'extension concentriques, ils ont imaginé une nouvelle ceinture ferroviaire périphérique qui relierait les lignes radiales formant des boucles deux à deux, c'est-à-dire en tout sept circuits en circulation continue de la périphérie au centre de gravité de la ville. Pour la desserte du secteur industriel et des cités-jardins, ils proposent une autre ceinture nouvelle, qu'ils relient également aux lignes radiales par huit autres boucles ferroviaires définies avec les lettres de l'alphabet de A à H. Tandis que les tronçons radiaux des lignes de banlieue desservent les zones industrielles en redans et les lotissements ouvriers, la vocation des boucles est de relier ensemble les différents lotissements de l'anneau de cités-jardins.

Jaussely et Nicod accordent autant de soin à la définition du réseau grandes lignes. Contrairement à ce que l'on pouvait attendre, ils ne privilégient pas un système avec une gare centrale unique, mais imaginent plusieurs gares terminus sur les trajets qui s'arrêtent à Berlin. Certes, les grandes lignes qui traversent la ville passent par Friedrichstraße. Mais d'autres gares d'arrêt grandes lignes sont disposées aux sept points d'intersection des lignes radiales et de ceinture, On retrouve la même stratégie dans les projets concurrents de Gessner ou de Toebelmann-Gross<sup>24</sup>.

Jaussely et Nicod décentralisent également le réseau ferroviaire marchandise. Au lieu de conserver les gares marchandises existantes en centre-ville, ils agrandissent celles de première périphérie et les mettent en relation avec le nouveau réseau de transport projeté pour le trafic des marchandises en rail et sur les canaux. De plus, ils renforcent le réseau marchandise, en complétant la déviation, existante à l'ouest depuis 1902, en une ceinture continue de déviation pour le fret.

En 1909, il n'existe pas encore au niveau mondial d'études conséquentes dans le champ des transports sur lesquelles les deux architectes auraient pu s'appuyer pour rationaliser le réseau ferré de la région métropolitaine. Jaussely et Nicod sont donc limités dans leur corpus de réf-

---

23 Les stations représentées sur le plan sont légendées comme stations grandes lignes. Il est possible, et même probable, que Jaussely et Nicod prévoyaient un maillage plus serré de stations de banlieue dans le secteur central. En même temps, ils envisageaient d'utiliser le chemin de fer de ceinture existant - doublé par la nouvelle grande ceinture - pour la circulation tangentielle des trains au nord et au sud.

24 Sur le plan au 1:10 000<sup>e</sup>, les gares existantes de Anhalt, Stettin, Görlitz et de Potsdam sont représentées comme des gares terminus.

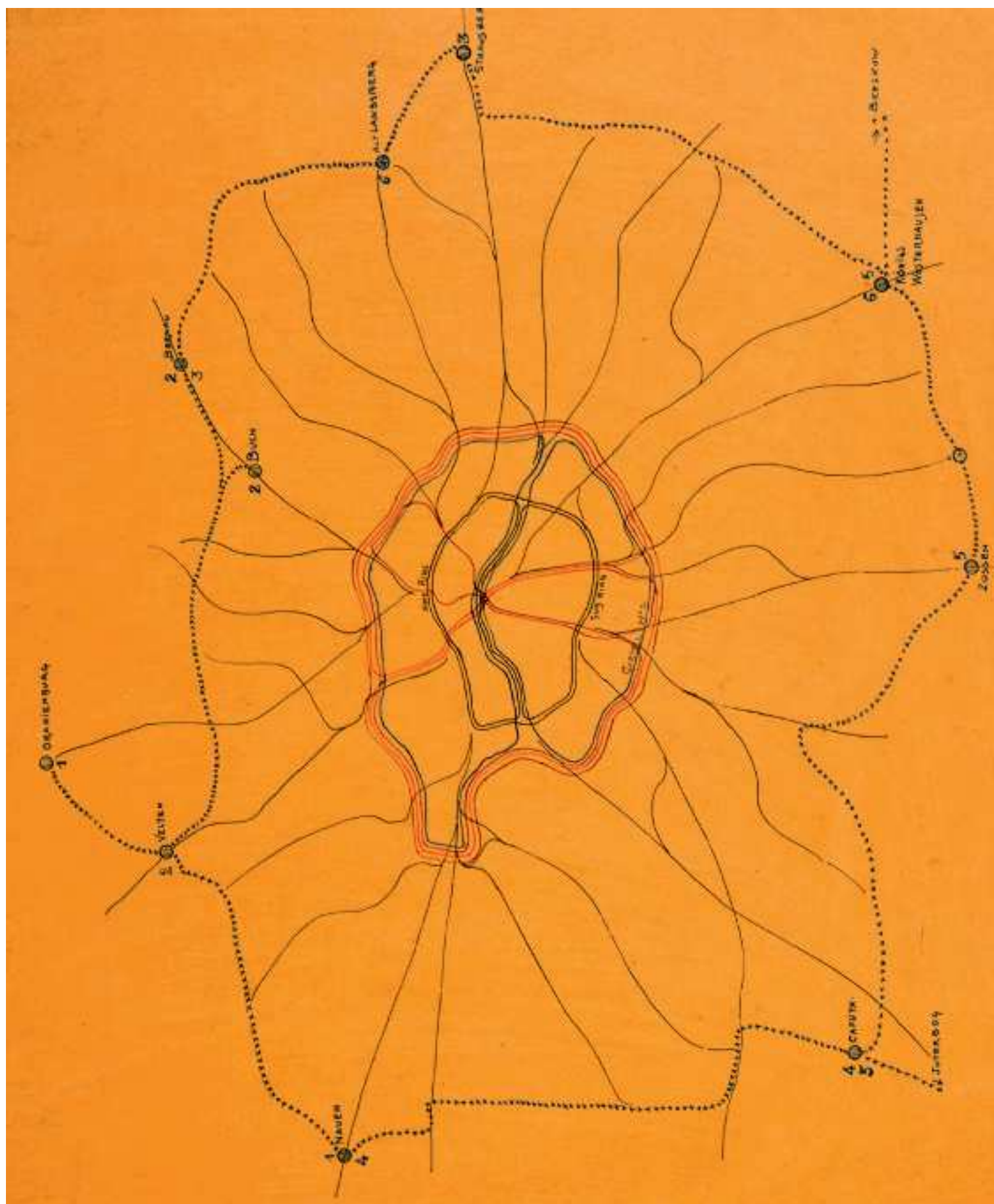


Figure 5 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », schéma du réseau ferroviaire (Eisenbahn Plan, n° 2).  
Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-15-02



rences. Pour Berlin, trois études importantes sont à disposition : le livre standard, *Berlin und seine Eisenbahnen* (1896), la conférence faite par l'ingénieur Richard Petersen dans le cadre du séminaire d'urbanisme de l'École royale technique et publiée sous le titre *Die Aufgaben der grossstädtischen Personenverkehrs* (1908), ainsi que la série d'articles de l'ingénieur Otto Blum, *Zur Verkehrspflege der Großstädte* (1909)<sup>25</sup>. Apparemment, Jaussely et Nicod connaissent bien ces trois sources. Avec leur dispositif de lignes radiales et de ceinture, avec la séparation systématique des réseaux marchandise, grandes lignes et de banlieue, avec la décentralisation des gares de triage et des zones portuaires ainsi que la liaison par rail des secteurs industriels par des lignes spécialement dédiées, ils suivent en gros les recommandations d'Otto Blum dans *Verkehrspflege*. Il est probable que Jaussely et Nicod se soient adjoints les compétences de quelqu'un qui connaissait bien l'état de la discussion sur les transports et qui disposait d'une large connaissance du terrain. Cependant, ils commettent une erreur cardinale où se dévoile un certain amateurisme : chez les experts berlinois, le système de transport métropolitain en boucle passe depuis longtemps comme défavorable du point de vue de la gestion technique<sup>26</sup>.

#### *La ville des affaires et la gare centrale*

La manière Beaux Arts n'est pas flagrante dans leur grand plan d'ensemble à l'échelle du 1:60 000<sup>e</sup>, mais elle apparaît plus clairement dans les plans au 1:10 000<sup>e</sup> qui illustrent leurs interventions dans le centre-ville et dans l'extension wilhelminienne. Dans leur plan de zonage, Jaussely et Nicod distinguent un secteur d'une superficie de deux kilomètres sur trois, qualifié de « zone commerciale », qui délimite le centre métropolitain très dense. Ils réaménagent le tissu historique médiéval en élargissant le quai de Roland et en reconstruisant l'ancienne Île des Pêcheurs,

---

25 *Berlin und seine Eisenbahnen, 1846-1896*, Berlin, Springer, 1896 ; Richard Petersen, *Die Aufgaben des grossstädtischen Personenverkehrs und die Mittel zu ihrer Lösung. Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin*, édité par Joseph Brix et Felix Genzmer, tome 1, n° 8, Berlin, Wilhelm Ernst & Sohn, 1908 ; Otto Blum « Zur Verkehrspflege der Großstädte », *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung*, 1909, vol. 46, p. 47-51, 66-70, 104-105, 128-130, 150-153.

26 Un certain nombre d'experts en transport considérait les boucles ferroviaires comme « stupides » du point de vue de leur rentabilité et de leur gestion, comme par exemple Petersen et Blum dans le cadre des préparatifs du concours. Voir Blum, « Zur Verkehrspflege der Großstädte », *op. cit.*, 1909, p. 130. Ainsi que Richard Petersen, *Die Bedingungen der Rentabilität von Stadtschnellbahnen*, Berlin, Deutscher Städteverlag, 1908. Ce point avait aussi été critiqué dans le rapport d'expertise des projets du concours : *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 62.



Figure 6 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », aménagements entre la Königsplatz et la Friedrichstrasse de part et d'autre de la Spree, plan établi au 1:2 000<sup>e</sup>. Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-13-01 et LJ-DES-010-13-02

de façon analogue au projet du second lauréat, Bruno Schmitz. Le centre-ville est circonscrit par un grand boulevard circulaire de 75 mètres de large, qui englobe tout le cœur médiéval et baroque, une partie des faubourgs de Köpenick et de Spandau, ainsi que la partie est du quartier du Tiergarten. Cette voie de prestige suit un nouveau tracé, au delà des anciennes fortifications de Memhard et de l'ancien mur d'octroi. La ville baroque est percée d'un nouvel axe nord-sud parallèle à la Friedrichstraße. À l'extrémité nord de cette voie, c'est-à-dire de l'autre côté de la Spree, à l'intersection des deux lignes radiales ferroviaires avec celle du Stadtbahn, qu'ils ont légèrement déplacée, se trouve leur nouvelle gare centrale de facture quasi expressionniste. Par son emplacement et sa taille, ce bâtiment imposant fait concurrence à la silhouette jusque-là dominante de l'ancien château de Berlin. Le centre de gravité de la ville se déplace ainsi vers l'ouest : « Le réseau ferré est devenu le nouvel axe autour duquel tourne toute la vie économique », écrivent Jaussely et Nicod dans leur mémoire du concours<sup>27</sup>.

Pénétrant au rez-de-chaussée par le hall d'accueil de la nouvelle gare centrale, le citadin rejoint à l'étage le Stadtbahn aérien, ou bien descend au premier niveau de sous-sol vers les quais grandes lignes et de banlieue du réseau est-ouest Potsdam-Anhalt-Stettin, et plus bas, au second étage en sous-sol, vers les quais du réseau nord-sud Görlitz-Lehrter, lequel passe sous la rivière de la Spree<sup>28</sup>. D'un trait vigoureux, les deux architectes redessinent les quais de la Spree adjacents et abaissent le sol de référence de presque tout le faubourg de Spandau pour déployer une splendide écriture Beaux Arts autour de la gare centrale. Ils détaillent ce plan masse à l'échelle du 1:2 000<sup>e</sup>.

### *Interventions dans les quartiers d'extension du plan Hobrecht*

Au-delà de ce premier boulevard de ceinture, c'est-à-dire dans le secteur de l'extension wilhelminienne, Jaussely et Nicod ont recours à une certaine haussmannisation. Les réaménagements les plus importants consistent dans la superposition de figures urbaines au tissu urbain existant : une place en étoile devant la gare de Stettin au Nord, trois

<sup>27</sup> *Ibidem*, 1910, p. 61.

<sup>28</sup> Blum, également, dans son projet « Où il y a une volonté, il y a une voie », proposait sur le même tracé une ligne Potsdam/Anhalt/Stettin Bahn. Cependant, Blum la divisait en deux au niveau du Schiffbauerdamm, si bien que deux nouveaux quais allaient en direction de la gare de Lehrter (définie dans son projet comme la gare centrale nord-ouest). Cette liaison entre les trois gares Anhalt, Potsdam et Lehrter manquait dans le plan de Jaussely et Nicod.



boulevards percés à l'est, la continuation depuis l'est vers le sud de l'avenue des Généraux, dont le tracé était issu du plan de Josef Lenné, ainsi qu'une liaison en diagonale entre la Postdamer Platz et le Tiergarten par l'intermédiaire d'une grande place ovale<sup>29</sup>. Ces interventions doivent non seulement renforcer les axes de vue et les relations fonctionnelles de la métropole, mais aussi améliorer la circulation de façon similaire à ce que Hénard avait proposé dans ses *Plans comparatifs des voies principales de circulation dans les grandes capitales*<sup>30</sup>. Les percements sont pensés avec soin et doivent ainsi contribuer à maîtriser, voire à dévier les flux de circulation encombrant le centre-ville. Jaussely et Nicod s'appuient sur des statistiques qui, selon toute vraisemblance, proviennent de l'enquête réalisée en 1904 sur le réseau de tramway de Berlin auxquelles l'ingénieur Petersen avait renvoyé dans le cadre de sa conférence en 1908 sur les transports au séminaire d'urbanisme de l'École royale technique<sup>31</sup>. Là aussi leur connaissance des références locales est étonnante.

## **La réception à Berlin de « l'haussmannisation », « Urbs » ou l'organisation fonctionnelle de l'agglomération urbaine**

Avec leur stratégie de reconfiguration urbaine du centre-ville grâce à de grandes percées, selon le modèle parisien, les deux concepteurs ont suivi une voie qui va dans le sens des initiateurs du concours. Dans le cadre des préparatifs, les protagonistes Stübben, Hofmann et March ont plusieurs fois fait référence aux remaniements grandioses de Paris en métropole moderne entrepris sous Haussmann<sup>32</sup>.

---

29 En reculant la gare de Potsdam, Jaussely et Nicod reprenaient le tracé de l'avenue proposée par Lenné en 1841, et qui avait été interrompue au niveau des emprises ferroviaires de Gleisdreieck, et réalisaient la Wahlstattplatz prévue elle aussi dans le plan de Lenné.

30 Eugène Hénard, *Études sur les transformations de Paris*, fascicule 6, Paris, Librairies-Imprimeurs réunis, 1905, planche III.

31 Petersen, *Die Aufgaben des grossstädtischen Personenverkehrs...*, *op. cit.*, 1908, p. 20, ill. 10. Le plan de Petersen montre clairement des similitudes avec celui de Jaussely et Nicod dans le plan-masse de la partie centrale à l'échelle 1:10 000<sup>e</sup>.

32 Parmi les auteurs allemands, Stübben était considéré comme le plus versé dans l'urbanisme français Beaux-Arts. Ses articles les plus importants publiés sur la question, dans le cadre des préparatifs du concours, sont Hermann Josef Stübben, « Von der Pariser Stadterweiterung », *Deutsche Bauzeitung*, vol. 38, 1904, p. 481-486 ; « Pariser Straßendurchbrüche », *Deutsche Bauzeitung*, vol. 38, n° 96, 1904, p. 596-599. Albert Hofmann avait parlé de l'expérience parisienne dans sa contribution au manifeste du concours, voir Hofmann, *Anregungen...*, *op. cit.*, 1907. Otto March s'est

Josef Stübben a fait connaître au public allemand les *Études sur les transformations de Paris* d'Eugène Hénard dans un article intitulé « Des extensions parisiennes et des percements parisiens » qui fut publié en novembre et décembre 1904 dans les premiers numéros de la revue *Der Städtebau*. Dans son essai paru en 1905, *Le Grand Berlin comme organisme politico-économique, de technique de transport et d'art urbain*, Hofmann exprime quant à lui le souhait « d'imprimer de grands traits et un sens du monumental » dans le paysage urbain berlinois. Hofmann insiste sur le fait que « les réaménagements grandioses qu'avait connus Paris sous l'autorité du Préfet de la Seine Haussmann, aux débuts du Second Empire [par] les extensions et les percements de rues, l'implantation de boulevards et d'avenues au travers du centre-ville jusque dans son cœur, [s'étaient] entre temps avérés avoir été amortis au centuple par l'augmentation de l'attractivité de la ville ». Hofmann espérait que, dans le cadre du concours, on se décide « également à intervenir à Berlin d'une main volontaire dans telle ou telle partie du centre-ville afin de l'embellir »<sup>33</sup>. Enfin, à l'occasion d'une conférence académique tenue en 1909, Otto March avait vanté les vertus d'un urbanisme « de sang et de fer » selon le modèle parisien<sup>34</sup>. Certaines autres contributions au concours, comme celles des architectes Toebelmann et Gross, optent avec succès pour l'haussmannisation de Berlin et, en conséquence, ont été retenues au premier tour du jury pour obtenir éventuellement un prix.

Cependant, si Stübben porte en haute considération les travaux de Hénard, il les relativise en même temps. Ainsi, dans un article paru en 1904, il déclarait « que l'idée que l'on a en Allemagne des objectifs et des solutions que peuvent apporter l'art urbain se différencie à certains égards de celle de nos collègues français »<sup>35</sup>. Le public berlinois regarde avec scepticisme les propositions de Hénard qui sont ressenties comme brutales. Lors d'une conférence tenue dans le cadre de l'Exposition générale d'urbanisme, Walter Lehwiss loue les travaux de Berlage, Ohmann ou Brinckmann et remarque que « comparée à ces créations

---

également référé au modèle de l'haussmannisme en particulier dans sa conférence qui fit l'objet d'un article, « Das ehemalige und das künftige Berlin in seiner städtebaulichen Entwicklung. Rede gehalten in der öffentlichen Sitzung der königl. Akademie des Bauwesens in Berlin am 22. März 1909 », *Zeitschrift für Bauwesen*, vol. 59, 1909, p. 462-476, surtout p. 476. Plusieurs projets du concours pour le Grand Berlin reprenaient le modèle parisien, en particulier Toebelmann et Gross, qui avaient été retenus au second tour par le jury pour une éventuelle récompense.

33 Hofmann, « Gross-Berlin als wirtschaftspolitischer... », *op. cit.*, 1907, p. 24 et 30.

34 March, « Das ehemalige und das künftige Berlin... », *op. cit.*, 1909, p. 476.

35 Hermann Josef Stübben, « Pariser Straßendurchbrüche... », *op. cit.*, 1904, p. 599.



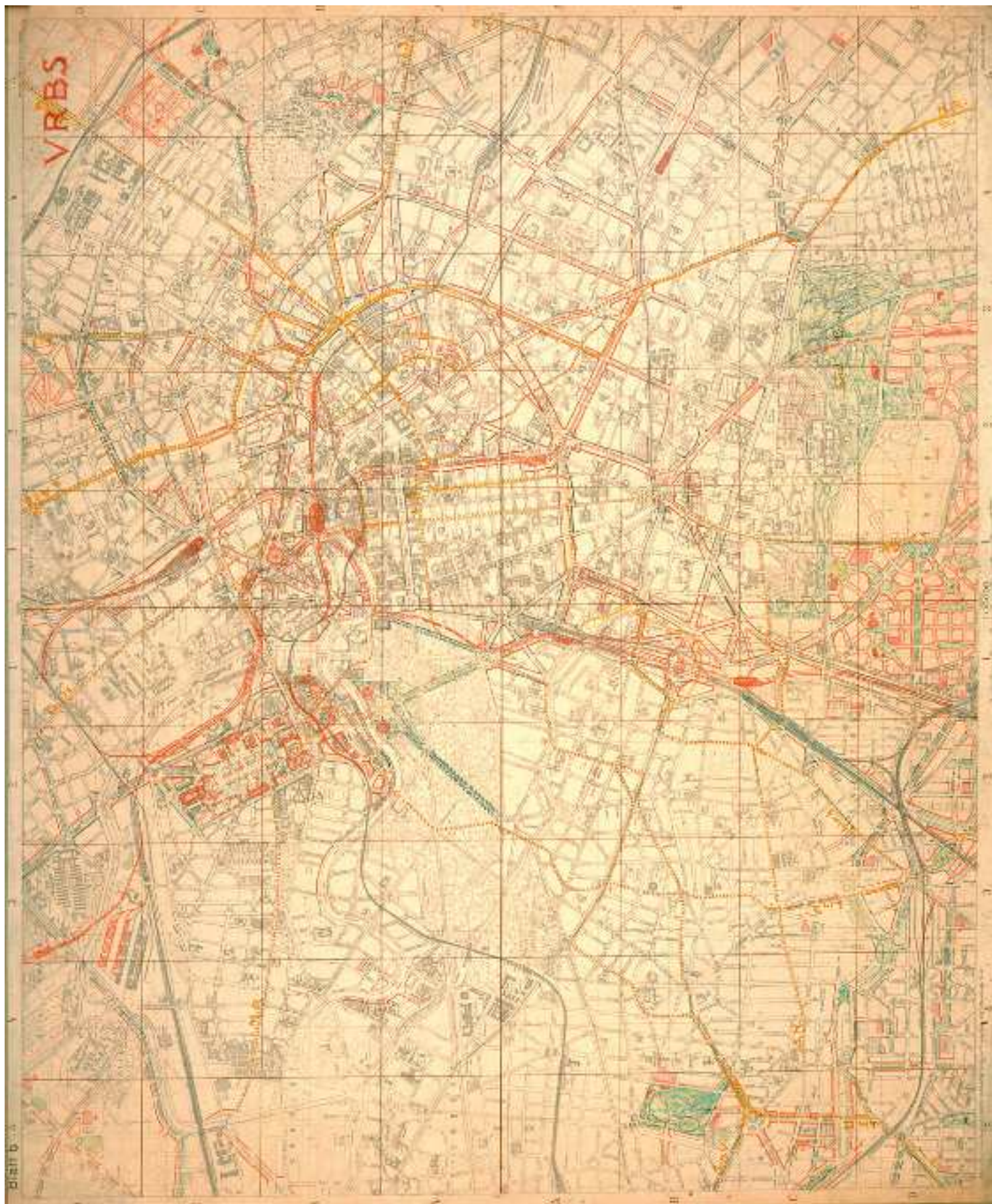


Figure 7 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », percements d'avenues et de boulevards et aménagement d'une interconnexion ferroviaire nord-sud dans la zone centrale, plan établi au 1:10 000<sup>e</sup>.

Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-05-01



vivantes des temps passés et présents, la façon dont le célèbre urbaniste français Hénard intervient sur les questions d'urbanisme de Paris apparaît pour notre perception mesquine et sans intérêt dans son langage formel : est-ce vraiment ce que ce pays a de meilleur à offrir aujourd'hui, lui qui a autrefois réalisé les plus beaux paysages urbains du monde ? »<sup>36</sup>

D'une certaine façon, le concours du Grand Berlin donne l'occasion de prendre des distances vis à vis du modèle parisien et à chercher d'autres références qui correspondent davantage à une représentation nationale-romantique du *Heimat*. L'élimination du projet Urbs au second tour va dans ce sens.

### Un centre civique au Nord

Dans le secteur central, le projet Urbs introduit une transformation de grande échelle, en plaçant de grands bâtiments publics à l'extrémité d'un nouvel axe nord-sud passant par le Tiergarten pour aboutir sur la rive nord de la Spree, à l'emplacement de l'ancienne caserne des Uhlands. À l'instar de Bruno Schmitz, Jaussely et Nicod placent là un forum grandiose, entouré de façon symétrique par des édifices publics distincts et qui, dans sa grandeur monumentale, n'est pas sans rappeler les projets du mouvement américain de la City Beautiful<sup>37</sup>. L'occupation du milieu par un espace vert géométrique fait aussi penser au modèle des *Civic Centers* nord-américains.

Alors que les interventions dans le nord de la ville se limitent à des corrections de tracés de rues et à la fermeture d'îlots, Jaussely et Nicod enrichissent le sud berlinois de coulées vertes. Ainsi, ils relient, par une coulée verte, le Volkspark de Wilmersdorf, réalisé en 1904 par le paysagiste Richard Thieme, avec le Stadtpark de Schöneberg alors en projet. Cette liaison paysagère emprunte la petite dépression glaciaire entre Wilmersdorf et Tempelhof. Le tout compose un chapelet d'espaces verts qui vient se fondre dans la figure polygonale du quartier résidentiel de Tempelhofer Feld, agrémenté de places publiques ovales et rondes et d'espaces jardinés. Ce secteur se distingue de façon autonome des immeubles denses du tissu wilhelminien d'autant qu'une avenue le ceinture et se prolonge au sud par une autre coulée verte entre Wilmersdorf et Tempelhof.

36 Walter Lehmess, « Architektonisches von der allgemeinen Städtebau-Ausstellung zu Berlin », *Berliner Architekturwelt*, 1911, vol. 13, n° 4, p. 123-162, p. 125.

37 Pour rejoindre l'esplanade monumentale, Schmitz traçait un axe brisé dans le Tiergarten, mais, contrairement à Jaussely et Nicod, il ne le prolongeait pas jusqu'à Kemperplatz.

### La ceinture d'extension urbaine

Par delà le boulevard paysager, Jaussely et Nicod projettent une ceinture d'habitat moins dense. Cette bande large de trois kilomètres représente environ 120 km<sup>2</sup> – en comparaison la superficie de l'agglomération n'en comptait alors que 80. Ce secteur, défini par un zonage en classe « C » (*Bauklasse*, en allemand), correspond à des îlots ouverts qui s'appliquent à l'ensemble, à l'exception des grandes voies de circulation radiales au front bâti continu<sup>38</sup>. À l'échelle du 1:10 000<sup>e</sup>, il apparaît clairement que les îlots résidentiels ne sont pas dans un alignement rigide, comme dans le centre-ville. Leurs contours prennent des formes courbes et plus libres. De nouveau, cette bande d'extension est elle-même entourée d'un très large *parkway* qui relie trois grands parcs urbains existants, au nord-ouest, le parc de Jungfernheide, au sud-est, celui de Treptow et au sud-ouest, le Grunewald. En tout six coulées vertes radiales, longeant les voies d'entrée de la ville, solidarisent la couronne résidentielle moins dense avec le centre-ville. Elles distinguent très clairement la forme urbaine selon le niveau social des populations attendues. Par là même, Jaussely et Nicod ne font que renforcer le caractère morphologique et la distinction sociale des banlieues sud et sud-ouest de Berlin alors en expansion dans la zone de Steglitz, Lichterfeld et jusqu'à Wannsee.

### La ceinture industrielle, les lotissements ouvriers et les cités-jardins

Dans le projet de Jaussely et Nicod, la ceinture industrielle accentue sa différence. Les deux architectes relient ce secteur de la ville avec le réseau ferré passagers et marchandises ainsi qu'avec le système des canaux et voies d'eau. Ils définissent en même temps les règles d'alignement, les gabarits et les dimensions des îlots de façon complètement différente des zones résidentielles, c'est-à-dire avec un maillage plus large et un parcellaire plus profond.

À la place d'un règlement homogène d'alignement, quelques en soient les usages, tel que le plan Hobrecht l'avait institué pour les quartiers d'extension au siècle précédent, chaque secteur urbain est optimisé

---

38 D'après la réglementation de la construction pour les banlieues, la classe « C » définit des îlots ouverts avec 4 mètres de distance entre chaque bâtiment et un coefficient d'occupation du sol de 0,3 ainsi qu'une hauteur maximale de 3 niveaux. Par ailleurs les maisons en bande y sont aussi autorisées. La classe « C » renvoie aux logements pour ouvriers. Voir : « Die neue Baupolizeiordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907 », *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1907, vol. 27, p. 421-426.



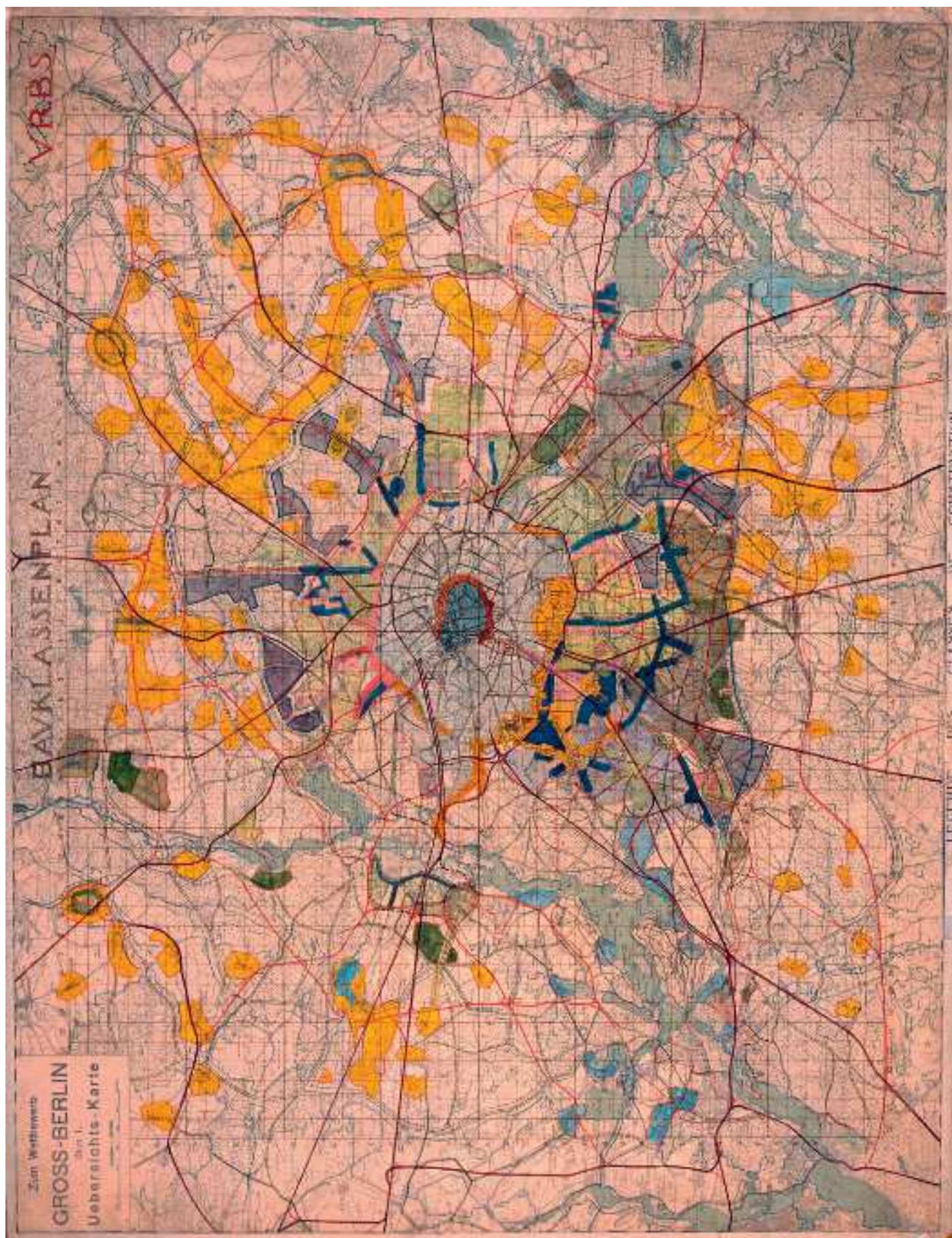


Figure 8 : Léon Jaussely et Charles Nicod, projet « Urbs », plan de zonage (Bauklassenplan).  
Source : Centre d'archives de la Cité de l'architecture et du patrimoine, Fonds Jaussely, LJ-DES-010-02-01



selon des critères fonctionnels. Selon notre point de vue contemporain, il s'opère là un processus de « taylorisation » de la ville. Dans la ceinture d'activité au nord de l'agglomération, se trouvent de grands îlots pour l'industrie lourde qui forment un système en peigne le long des voies ferrées grandes lignes et de marchandises, avec en alternance des lotissements ouvriers définis en classe E<sup>39</sup>. Dans la partie sud de cette ceinture, on trouve un nouveau canal parallèle à celui de Teltow, situé entre Dahme au nord et Kleinmachnow au sud, avec deux nouveaux ports entre les deux. Ce secteur consacré aux ruptures de charge entre rail et canaux, pour l'acheminement des marchandises, comporte aussi des terrains pour l'industrie légère, et les deux architectes y prévoient une zone pavillonnaire en classe C et D<sup>40</sup>. L'ensemble de cette ceinture industrielle doit être entourée d'un « parkway de ceinture »<sup>41</sup>.

Par delà cette coulée verte, Jaussely et Nicod déploient une bande de huit kilomètres de large dédiée à des cités-jardins, disposées au sud comme un archipel urbain, et au nord et à l'ouest comme un chapelet continu. Cette bande de cités-jardins comprend également de grands cimetières. Par delà s'étend une immense ceinture verte de forêts et d'espaces agricoles qui vient clore l'organisme de la grande ville.

## Expertise du jury

Après avoir été expertisé par Friedrich Gerlach et Paul Schulze-Naumburg, le projet de Jaussely et Nicod est retenu par le jury pour le second tour aux côtés des quatre futurs projets lauréats ainsi que des trois autres projets de von Sprickerhof, Kritzler et Toebelmann. Ceci démontre l'importance accordée à leur travail<sup>42</sup>. Si Urbs est retenu pour le second tour, ce n'est certainement parce qu'il venait de l'étranger<sup>43</sup>, mais parce

---

39 La classe « E » correspond à la zone la moins dense constituée de maisons uni-familiales. Sont autorisées les maisons individuelles jusqu'à deux niveaux sans logement supplémentaire sous combles ; voir « Die Neue Baupolizeiordnung Vororte... », *op. cit.*, 1907.

40 La classe « D » s'applique à des zone constructibles ouvertes (maisons individuelles) avec au maximum deux niveaux. Cependant un logement supplémentaire est autorisé dans les combles.

41 Dans la légende de leur plan, Jaussely et Nicod qualifiaient ce tracé « d'allée-jardin » (*Gartenallee*).

42 LB, Akten des Generalbüros der Stadt Berlin, Die zentralen Vorgänge des Wettbewerbs Gross-Berlin, Beurteilung..., *op. cit.*, 1909, p. 72-76, n° 74, feuille 6.

43 Que les membres du jury, en particulier Otto March, aient été motivés par des considérations patriotiques, est incontestable. Mais les critiques faites au plan de Jaussely et Nicod n'étaient pas de cet ordre. En première ligne, c'est l'aspect idéaliste et un certain manque de cohérence qui leur fut

que les deux concepteurs avaient fondé de façon rationnelle leur projet sur les savoirs hygiénistes, sur l'économie et sur une approche systématique des transports, ce qui allait dans le sens d'une vision métropolitaine d'ensemble. Avec leur plan de zonage et de transports, ils étaient parvenus à traduire leurs intentions dans une structure spatiale. Leur approche tayloriste des secteurs de la ville faisait écho aux débats berlinois sur l'économie urbaine animés, entre-autres, par Goecke et Eberstadt depuis les années 1890, et ils étaient en phase avec les conceptions infra-structurelles que l'ingénieur Otto Blum avaient exposées en prélude au concours. Pour toutes ces qualités, les auteurs du projet allaient à la rencontre des désirs du jury.

Le fait que leur système de parcs ait manqué de générosité et soit resté en dessous des attentes du jury, n'est sans doute pas la raison de leur élimination<sup>44</sup>, ni même leur système de circulation qui montre aussi quelques faiblesses<sup>45</sup>. Plus probablement, les explications parfois fantaisistes qu'ils donnent dans leur mémoire de concours ont pu passer comme un signe d'immaturation pour certains membres du jury. De plus les documents graphiques de leur projet se contredisent en certains points<sup>46</sup>. Mais c'est surtout l'absence de représentations en perspective qui leur valut d'être éliminés au second tour. Les projets lauréats et primés du concours ont tous comme caractéristique commune d'avoir livré des images convaincantes – même si cela n'avait été qu'indirectement suggéré par le programme comme « encouragement à la beauté ».

---

reprochés. Ce fut aussi le cas pour le projet du Munichois Peter Andreas Hansen; voir l'ouvrage publié sur l'expertise du concours: *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 22.

44 Par exemple, le projet lauréat de Brix et Genzmer fut aussi critiqué parce « qu'ils avaient traité l'idée des coulées vertes de façon insuffisante », dans la mesure où « les bandes vertes ne pénètrent pas assez au cœur de la ville »; voir *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 9.

45 Ils avaient en commun avec le projet lauréat de Jansen un manque de faisabilité pour le système viaire. Dans le rapport du concours, il était dit que les nombreux percements allaient contre le §3 du programme, lequel mentionnait que les projets seraient aussi évalués en fonction de leur faisabilité économique. Le même reproche fut fait, par exemple, à l'encontre du projet de Schmitz, Blum et Contag, même si celui-ci obtint un prix; voir *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 40 et 63.

46 Leurs plans comportaient certaines incohérences, en particulier celui au 1:60 000<sup>e</sup>. Le plan général définissait des secteurs qui n'étaient pas repris dans le plan de zonage par classe de bâtiments. De même certaines couleurs ne correspondaient pas à la légende des plans. Dans la première version de l'expertise, on considéra que les plans « étaient un jus fermenté qui avait besoin d'être épuré avant de pouvoir être appelé du vin »; voir LB, Akten des Generalbüros der Stadt Berlin, Die zentralen Vorgänge des Wettbewerbs Gross-Berlin, *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1909, n° 74, feuille 112, p. 106. Après que plusieurs membres du jury, dont March et Schultze-Naumburg, se soient insurgés contre ce genre de formulation, on écrivit dans la version imprimée que « le temps avait manqué [à l'auteur] pour mener ses idées clairement et à maturité »; voir *Beurteilung...*, *op. cit.*, 1910, p. 61.

Ceux qui avaient suivi les préparations du concours au sein de l'association *Vereinigung Berliner Architekten* savaient combien les images seraient décisives pour obtenir un prix. Car elles seules pourraient de façon convaincante démontrer que les objectifs de rationalisation des transports, de santé publique et d'économie allaient conjointement dans le sens de l'aspiration à l'esthétique urbaine. Jaussely et Nicod avaient négligé ce show artistique. Était-ce par ignorance des attentes implicites des organisateurs du concours ? Était-ce par conviction que la nouvelle discipline de la planification n'exigeait plus ce type de rendu ? La question reste ouverte. Ce qui sûr, c'est que d'autres participants, comme Siegfried Sitte et van Zouteveen, qui n'étaient pas berlinois et qui n'avaient pas envoyé d'illustrations, n'avaient pas, pour cette raison, été retenus pour recevoir une éventuelle récompense.

Nonobstant, ce projet pour le Grand Berlin est une opportunité pour suivre le transfert sur l'urbanisme français de connaissances emmagasinées dans le contexte allemand. Jaussely, qui n'avait que 35 ans, est parmi les plus jeunes participants et, par conséquent, au début d'une carrière d'urbaniste prometteuse qu'il avait débutée en remportant le concours pour le Plan de liaisons de Barcelone (1904-1905). Début 1920, il obtiendra le premier prix au concours d'extension et d'embellissement de Paris, avec un projet réalisé en collaboration avec Roger-Henri Expert et Louis Sollier qui portera le même titre que celui de Berlin, *Urbs*. On y reconnaît clairement une méthodologie et des formes analogues à son étude pour le Grand Berlin qui représente assurément une étape importante pour l'internationalisation de la discipline, dans ces années 1910<sup>47</sup>. Une quinzaine d'années plus tard, en 1925, les lauréats des concours de Berlin et de Paris se retrouveront concurrents, par projets interposés, à l'occasion du concours lancé par la jeune république turque pour planifier la nouvelle capitale, Ankara<sup>48</sup>. Le Berlinois Hermann Jansen remportera le premier prix et Léon Jaussely le second.

Traduit par Corinne Jaquand

---

47 Voir Harald Bodenschatz et al., *Stadtvisionen 1910/2010. Berlin, Paris, London, Chicago, Berlin*, Dom, 2010, p. 122.

48 Voir Bernd Nicolai, *Moderne und Exil : deutschsprachige Architekten in der Türkei 1925-1955*, Berlin, Verlag für Bauwesen, 1998.