

**Des Beaux-
Arts à
l'Université.
Enseigner
l'architecture
à Strasbourg**

Volume 1

Histoire

et

mémoires

1
Histoire

2
Mémoires

3
Annexes

1

Histoire

6 Où en est l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg ?

Philippe Bach, directeur de l'Ensas

8 Histoire et mémoires,

Anne-Marie Châtelet

L'ÉCOLE EN TROIS TEMPS

12 L'École des beaux-arts et la création des Écoles régionales,

Marie-Jeanne Dumont

22 L'École régionale d'architecture de Strasbourg (1921-1965),

Anne-Marie Châtelet

42 La refondation (1965-1975),

Michel Denès

56 L'indépendance (1975-2000),

Diego Peverelli

LIEUX ET ENSEIGNEMENTS

72 Du palais du Rhin au boulevard Wilson (1922-1987),

Marion Freymann

82 La bibliothèque (1921-1968),

Franck Storne

94 L'apport des universitaires strasbourgeois (1922-1939),

Françoise Olivier-Utard

98 L'enseignement de la construction.

Deux carnets de notes inédits,

Matteo Porrino

106 Les pionnières, élèves dans

l'entre-deux-guerres,

Amandine Diener

114 La reconversion d'un garage BMW

(1980-1987),

Diego Peverelli

122 S'installer dans un espace de production,

Barbara Morovich

130 Le développement de la recherche

(1976-2000),

Cristiana Mazzoni, Andreea Grigorovschi,

Luna d'Emilio

ARCHITECTE EN ALSACE

136 Pierre Valentin Boudhors (1754-1831),

initiateur du néo-classicisme en Alsace,

Véronique Umbrecht

144 Une autre voie : l'École impériale

technique de Strasbourg (1895),

Christiane Weber

154 La réorganisation des services

d'architecture d'Alsace-Lorraine après

le retour à la France (1919-1939),

Nicolas Lefort

162 Le milieu architectural strasbourgeois

(1910-1940),

Denis Durand de Bousingen

168 Robert Danis (1879-1949), directeur de

l'École au service du patrimoine,

Claire Johann

176 Charles-Gustave Stoskopf (1907-2004),

directeur de l'École et acteur de la

Reconstruction,

Gauthier Bolle

2

Mémoires

186 Mon expérience d'étudiant à l'École des beaux-arts à Paris, 1924-1928, T. Merrill Prentice

SOUVENIRS D'ÉLÈVES DE 1924 À 1981

195 Gustave Stoskopf, de septembre 1924 à novembre 1934

200 Roland Schweitzer, de novembre 1945 à novembre 1953

203 Agnès Loth-Schmitt, d'octobre 1946 à juin 1960

205 Gérard Cahen, d'octobre 1951 à juin 1963

211 Marlyse Vorburger-Bicking, d'octobre 1962 à janvier 1969

216 Serge Bicking, de novembre 1958 à janvier 1969

218 Roland Hoenner, de novembre 1962 à janvier 1969

220 Bob Fleck, depuis 1964

223 Françoise Laroche-Traunecker, d'octobre 1967 à juin 1974

229 Jean-Marc Biry, d'octobre 1973 à juin 1981

SOUVENIRS D'ENSEIGNANTS DE 1967 À 2005

233 René Tabouret, de mars 1967 à novembre 1991

237 Stéphane Jonas, de septembre 1970 à 1999

243 Philomena Miller-Chagas, de janvier 1971 à septembre 2003

245 Danièle Pauly, de septembre 1974 à septembre 2005

248 Dietrich Wilhelm Dreysse, de février 1975 à septembre 2001

251 André Scobeltzine, de mars 1975 à mai 1990

255 Christian Enjolras, de septembre 1975 à septembre 1990

257 Charles Bachofen, de septembre 1976 à septembre 1996

260 Bernard Le Roy, de septembre 1977 à septembre 1990

SOUVENIRS DE DIRECTEURS DE 1949 À 2003

263 Gustave Stoskopf, de novembre 1949 à octobre 1967

264 Étienne de Cointet, d'avril 1971 à novembre 1975

265 Yves Ayrault, du printemps 1976 à août 1992, d'octobre 2000 à septembre 2003

POINTS DE VUE SUR L'ENSEIGNEMENT

269 Sur un projet de décentralisation de l'enseignement de l'architecture, Gustave Stoskopf, février 1956

271 L'enseignement de l'architecture, Jean-Pierre Halévy, octobre 1970

3

Annexes

278 Dictionnaire des élèves et des enseignants de l'École d'architecture de Strasbourg, Franck Storne

325 Catalogue des ouvrages du fonds ancien, Franck Storne

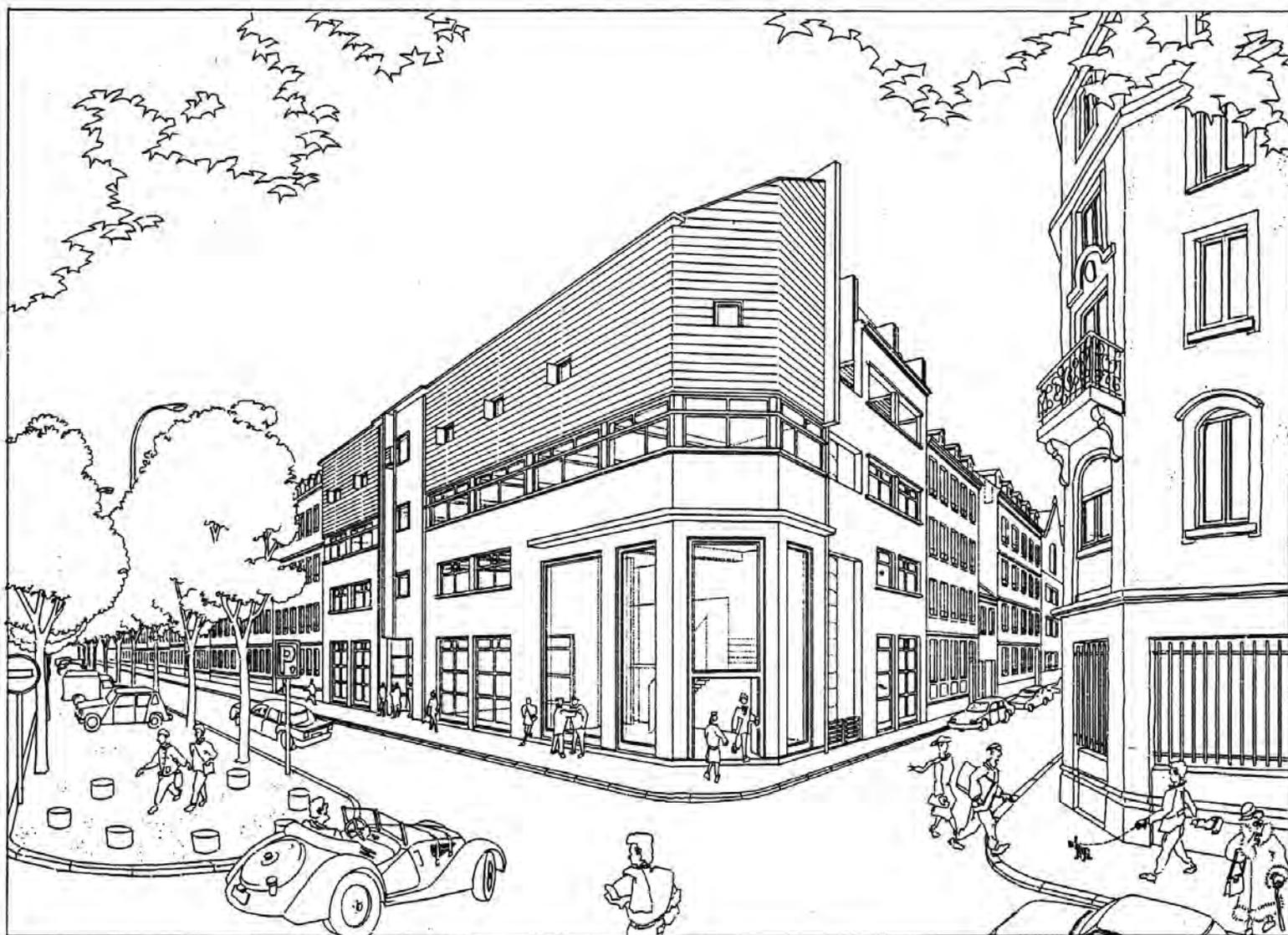
357 Principales abréviations utilisées

358 *Index nominum*

365 Auteurs

367 Remerciements

368 Crédits photos et mentions légales



1. La nouvelle École dans l'ancien garage BMW, dessin de Michel Moretti et Guy Clapot, vers 1984 (coll. part.)

La reconversion d'un garage BMW (1980-1987) Diego Peverelli

Après la réforme de 1968, le renouvellement de l'enseignement de l'architecture s'était concrétisé dans des programmes d'études qui, pour la mise en œuvre des projets pédagogiques, nécessitaient davantage de surfaces et de types d'espace. Le nombre croissant d'étudiants enregistré dès le début des années 1970 ainsi que le recrutement d'enseignants pour assurer les nouvelles orientations pédagogiques avaient rendu impérative cette demande. L'Unité pédagogique d'architecture (Upa) de Strasbourg, confrontée à des locaux précaires et surtout à des surfaces vraiment insuffisantes dans l'aile ouest du palais du Rhin, avait envisagé différentes hypothèses pour la réalisation d'un nouveau siège¹, sur la base d'une programmation approuvée par le service des Enseignements de l'architecture et des arts plastiques le 20 octobre 1974.



2. Le directeur, Yves Ayrault, dans le hall de la nouvelle École, en septembre 1987 (coll. part.)

Un garage : une hypothèse intéressante

La recherche et l'évaluation des solutions possibles, de la réalisation d'un nouvel édifice à l'affectation de bâtiments existants potentiellement adaptables aux besoins de l'École, furent initiées par le directeur Étienne de Cointet. Dès 1976, cette tâche urgente fut assumée et conduite par son successeur Yves Ayrault (ill. 2). En poursuivant son objectif premier, le maintien de l'École dans le centre urbain de Strasbourg, Yves Ayrault put conclure avec succès ses recherches intenses en obtenant, au début de 1980, parmi d'autres bâtiments offerts sur le marché immobilier, un immeuble commercial et industriel désaffecté sis 8, boulevard du Président-Wilson, sur un axe très fréquenté délimitant le fragment nord-ouest du quartier de la gare. Ce bâtiment avait été conçu et réalisé en 1938 par le cabinet

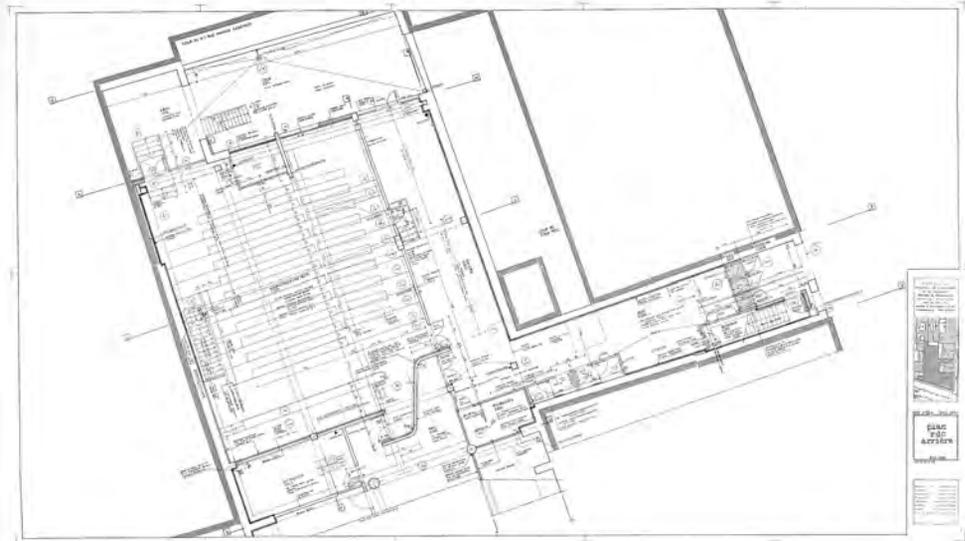
des architectes strasbourgeois Mewes, Koenig et Felix pour abriter un concessionnaire de voitures, connu plus tard sous le nom Garage BMW. Une première évaluation en termes quantitatifs et qualitatifs de l'immeuble avait convaincu Yves Ayrault de la possibilité de transformer l'ancien garage en École d'architecture pour un déroulement optimal des nouvelles activités pédagogiques.

Les potentialités du garage

L'édifice, formant angle avec la rue Moll (ill. 1), comptait au départ un hall d'entrée, une salle d'exposition occupant la situation d'angle, un atelier de réparation au-dessus du rez-de-chaussée accessible par une rampe et couvert d'une verrière, ainsi que le stock de pièces détachées et les bureaux. Le système constructif du bâtiment, qui occupe pratiquement

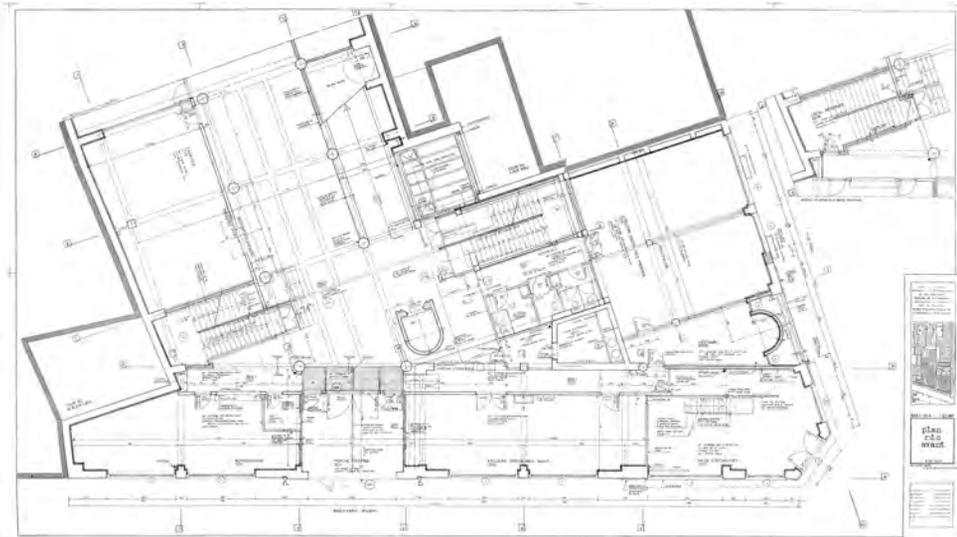


4. Le garage BMW avant les travaux (coll. part.)



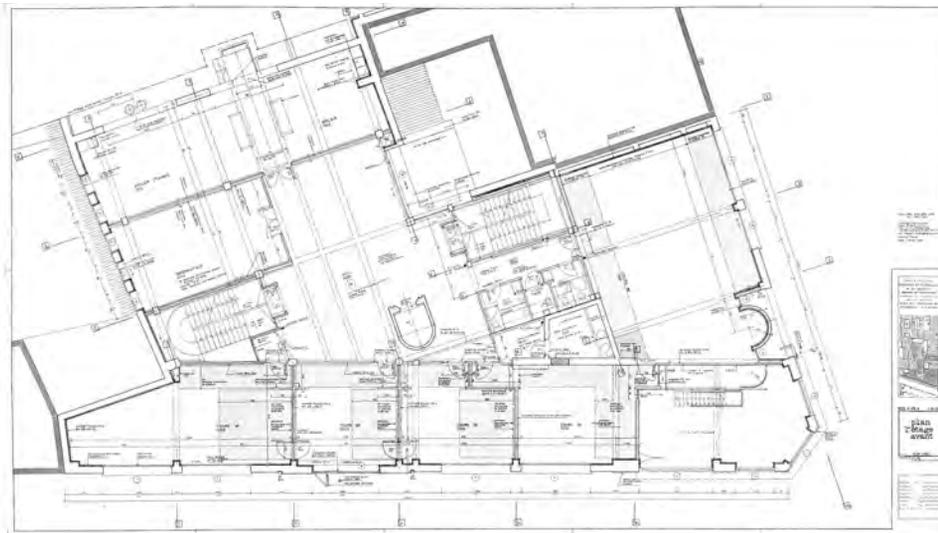
3A

3. Plan du rez-de-chaussée avant (B) et arrière (A), et du premier étage (C), pour l'aménagement de l'ancien garage en école ; architectes G. Clapot, M. Moretti et M. Girold, décembre 1987 (coll. part.)

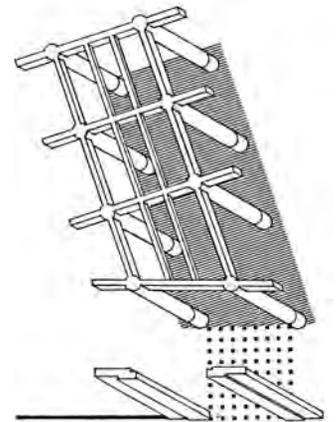


3B

3C

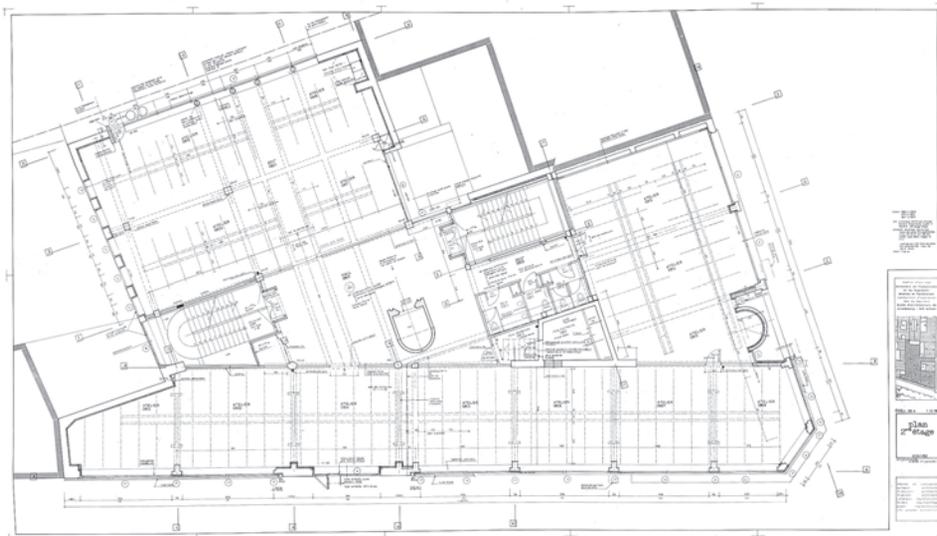


5. Les huit poteaux structurant le hall d'entrée (coll. part.)

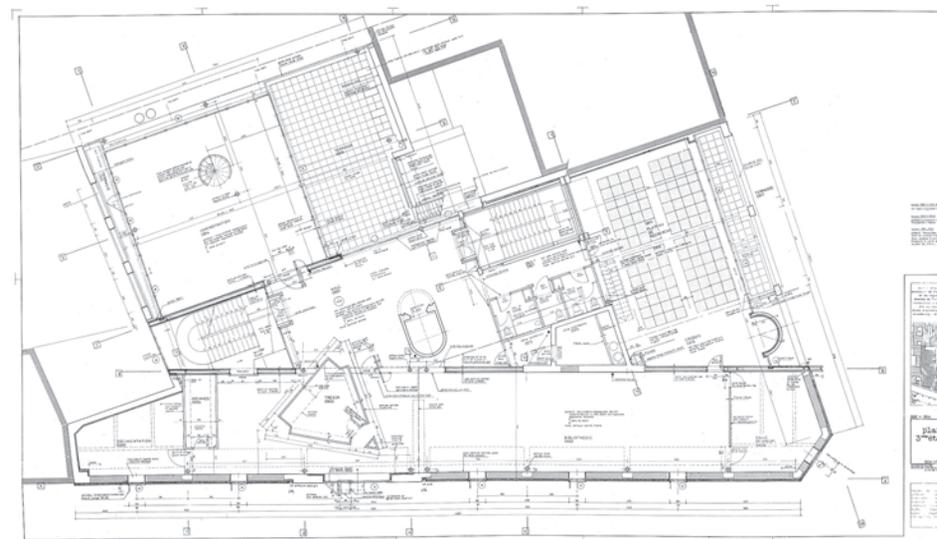


7. Plans du 2^e (A) et du 3^e (B) étages et coupe transversale (C) pour l'aménagement de l'ancien garage en école ; architectes G. Clapot, M. Moretti et M. Girold, décembre 1987 (coll. part.)

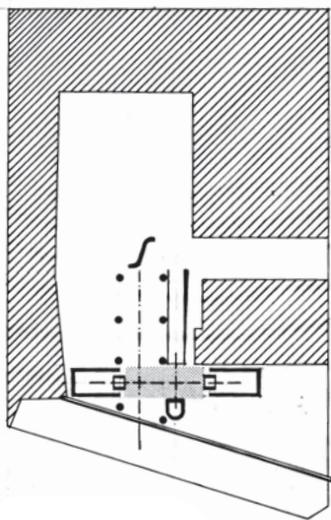
7A



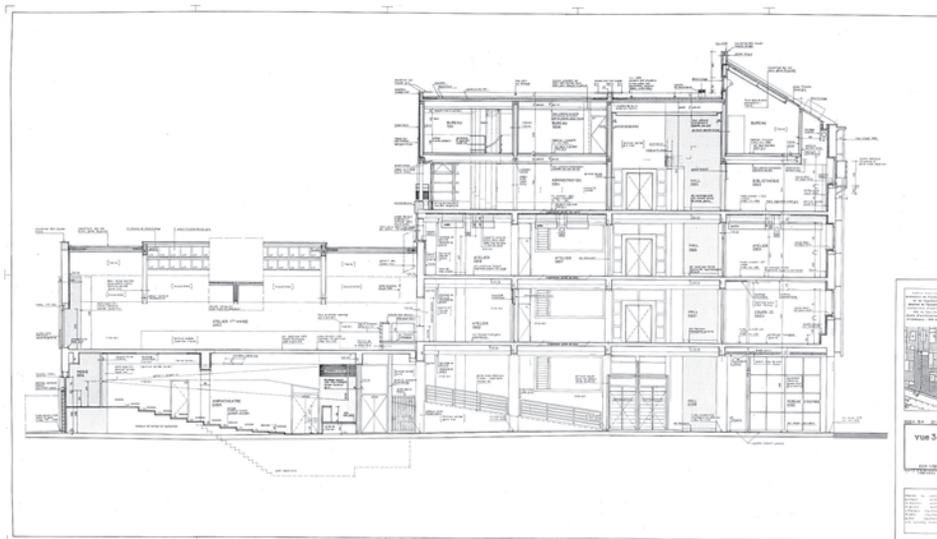
7B



6. Hall d'entrée et principes de distribution (coll. part.)



7C



toute la parcelle s'étendant vers l'intérieur de l'îlot, est constitué par une ossature poteaux-poutres portant les dalles, réalisées en béton armé. Cette ossature est disposée sur deux directions : d'une part, celle de la travée parallèle au boulevard ; d'autre part, celle qui est dérivée de l'alignement des bâtiments sur la rue Moll (ill. 3). La disposition de l'ossature portante exprime donc le rapport de l'édifice avec le tissu urbain. Lors de la phase de projet, l'ossature fut dimensionnée pour pouvoir supporter une surélévation de deux étages du corps définissant le front sur le boulevard Wilson et la rue Moll et qui fut réalisée effectivement en 1952. Une petite maison étroite et profonde de deux niveaux, insérée entre les immeubles adjacents sur la rue Moll, complète la substance bâtie du Garage ; elle permet une jonction directe avec le volume de l'atelier de réparation occupant la surface arrière de la parcelle. La localisation de l'édifice, à proximité immédiate de la gare de Strasbourg et intégré dans un tissu urbain dense, a été considérée comme idéale ; la superficie (environ 3 950 m²), jugée convenable (plus qu'« acceptable ») et l'analyse de son état physique, positive. Ces critères de jugement essentiels ont permis la confirmation du bien-fondé de l'hypothèse de l'installation de l'École dans l'ex-Garage BMW².

Le dessin architectonique définissant les éléments structurels et les façades principales reflète dans ses grandes lignes certains thèmes formels récurrents du langage rationaliste typique de la culture architecturale moderne des années 1920 et 1930. Toutefois, l'image architecturale manifeste de la simplicité et traduit ainsi de manière modérée le changement d'usage intervenu à l'époque dans la couronne de l'îlot, constituée d'immeubles d'habitation. D'ailleurs le bâtiment du Garage se prêtait favorablement à une nouvelle image institutionnelle, à la satisfaction de l'ensemble de l'École : un ancien lieu de production à la place d'un imposant palais, mémoire d'un événement politico-militaire de portée internationale pour l'histoire de Strasbourg et de l'Alsace.

Une opération ambitieuse

Le projet de reconversion servait alors de manifeste à l'une des positions culturelles affirmées par l'École dans le renouvellement de ses programmes d'enseignement : l'engagement à reconsidérer la ville comme œuvre humaine et œuvre d'art et comme lieu privilégié de l'urbanité, avec pour conséquences le maintien de la mixité des usages de la structure urbaine ainsi que la sauvegarde du patrimoine architectural ancien et moderne. Donc une position nettement en faveur du « retour à la ville » – qui se manifestait dans toute l'Europe dans les années 1970 –, en opposition aux interventions de « substitution » (démolitions) des pré-existences architecturales et urbaines et des milieux ambiants. « Reconvertir plutôt que raser, construire dans le construit », avait affirmé avec conviction le directeur Yves Ayrault, « sont devenus en quelques années des réalités incontournables »³. La réalisation de ce projet ambitieux par ses attentes sur la stratégie de reconversion et sur l'intervention architecturale débuta avec la procédure d'acquisition du Garage BMW par les autorités de tutelle à la demande de l'École, ce qui fut conclu en mai 1981⁴.

Le concours pour la reconversion organisé par la Direction de l'architecture entre cinq équipes d'architectes sélectionnées



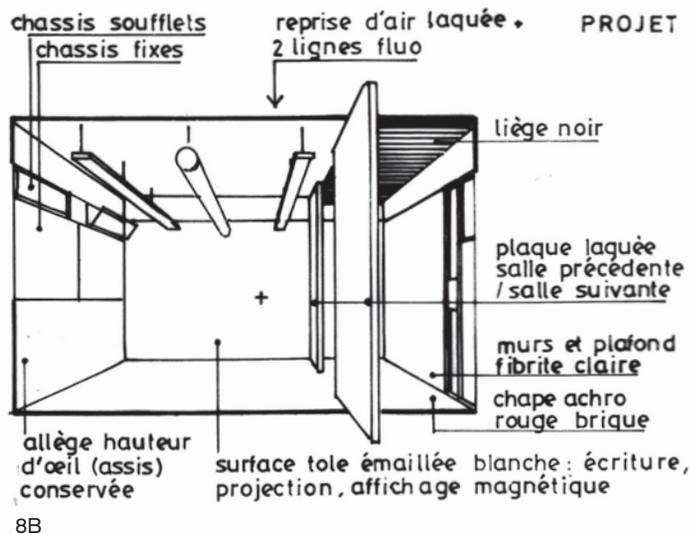
8A

8. Schémas détaillant la conception des salles de cours (coll. part.)

lors de la phase d'appel de candidatures de maîtres d'œuvre se déroula de septembre à décembre 1982⁵.

Le programme du concours était fondé sur une triple approche : « constat de la situation du fonctionnement de l'École et des besoins à satisfaire » au moment du lancement du concours, « prise en compte de l'évolution constatée des orientations pédagogiques et des perspectives nouvelles », « cadrage avec les possibilités physiques offertes par le garage ». Les besoins, énoncés en termes quantitatifs, furent déterminés en fonction des espaces existants et de leurs usages possibles dans l'édifice à reconvertir, et complétés d'une liste de commentaires décrivant les locaux présentant des caractéristiques d'usage particulières. Les besoins en espaces et un certain nombre de souhaits concernant, par exemple, leurs qualités physiques, leur adaptation à différentes activités pédagogiques, à des réaménagements éventuels, à l'accueil d'activités parascolaires et de recherche, à leur utilisation par les étudiants en dehors du temps d'enseignement, furent définis à l'issue d'une phase de concertation regroupant le personnel de l'École (corps enseignant et personnel administratif) et les étudiants. La description quantitative des besoins prévoyait les mètres carrés de surface suivants (hors circulations), énumérés ici par regroupement fonctionnel :

– *fonctions logistiques* : direction et gestion 112 m², services à l'enseignement (bibliothèque, documentation, diathèque, labo photo) 266 m², services aux enseignants (salle de réunions, bureaux) 56 m², services aux étudiants (bureau, coopérative) 24 m², services techniques (logement gardien, surveillance, entretien réparation et nettoyage, reprographie) 219 m², locaux techniques (chaufferie, sanitaires, relais d'étage, poubelles) 196 m², lieux d'échanges et divers (exposition, cafétéria) 259 m², pour un total de 1 132 m² ;
 – *fonctions d'enseignement* : grand amphithéâtre 200 m², salles de cours (3 salles de 20 pl., 1 salle de 40 pl., 1 salle de 80 pl.) 270 m², ateliers spécialisés (arts plastiques, modelage, gravure, design, maquettes, informatique, chantiers d'école, matériaux) 533 m², atelier de 1^{re} année (80 pl.) 280 m²,



ateliers banalisés (6 ateliers de 20 pl.) 420 m², placards des étudiants 206 m², activités de recherche, de spécialités, de formation permanente 200 m², pour un total de 1909 m²; – total de l'école 3 775 m² (comprenant les circulations et le hall)⁶.

Le budget indiqué dans le règlement du concours était fixé à 10 MF TTC. Les équipes participant au concours avaient relevé, durant l'élaboration du projet, « d'une part la discordance entre le budget et les surfaces programmées, d'autre part la difficulté de trouver ces surfaces dans l'édifice existant ». À ce sujet, le maître d'ouvrage avait communiqué son intention, à la conclusion du concours, de demander à l'équipe lauréate « d'évaluer les priorités à satisfaire et les regroupements fonctionnels envisageables », lors d'une phase ultérieure de concertation avec l'institution⁷.

Un projet convaincant

C'est le projet élaboré par l'équipe d'architectes strasbourgeois, composée de Michel Moretti et de Guy Clapot, qui, lors de la dernière audition, du 23 décembre 1982, fut désigné lauréat du concours par le jury de sélection et d'examen des projets⁸. Ce projet avait émergé, parmi ceux qui étaient présentés par les autres participants, par une proposition d'intervention de transformation / rénovation respectueuse de la structure physique et des caractères architecturaux ainsi que par sa ré-interprétation fonctionnelle, sur la base du programme donné, du système structurel et de la configuration spatiale de l'édifice existant. Ces qualités premières du projet, reconnues par le jury, étaient le résultat évident de l'étude approfondie de l'ancien garage menée préalablement par les deux architectes strasbourgeois dans la volonté de le « restituer », dans sa « vérité » constructive et architecturale en tant que témoignage de l'importante mutation en cours du quartier de la gare. La proposition de reconversion modérée et de re-qualification attentive des situations spatiales, des éléments structurels et des thèmes de composition volumétrique et formelle, élaborée par Michel Moretti et Guy Clapot, reflétait leur compréhension de l'architecture comme pratique artistique et, surtout, comme

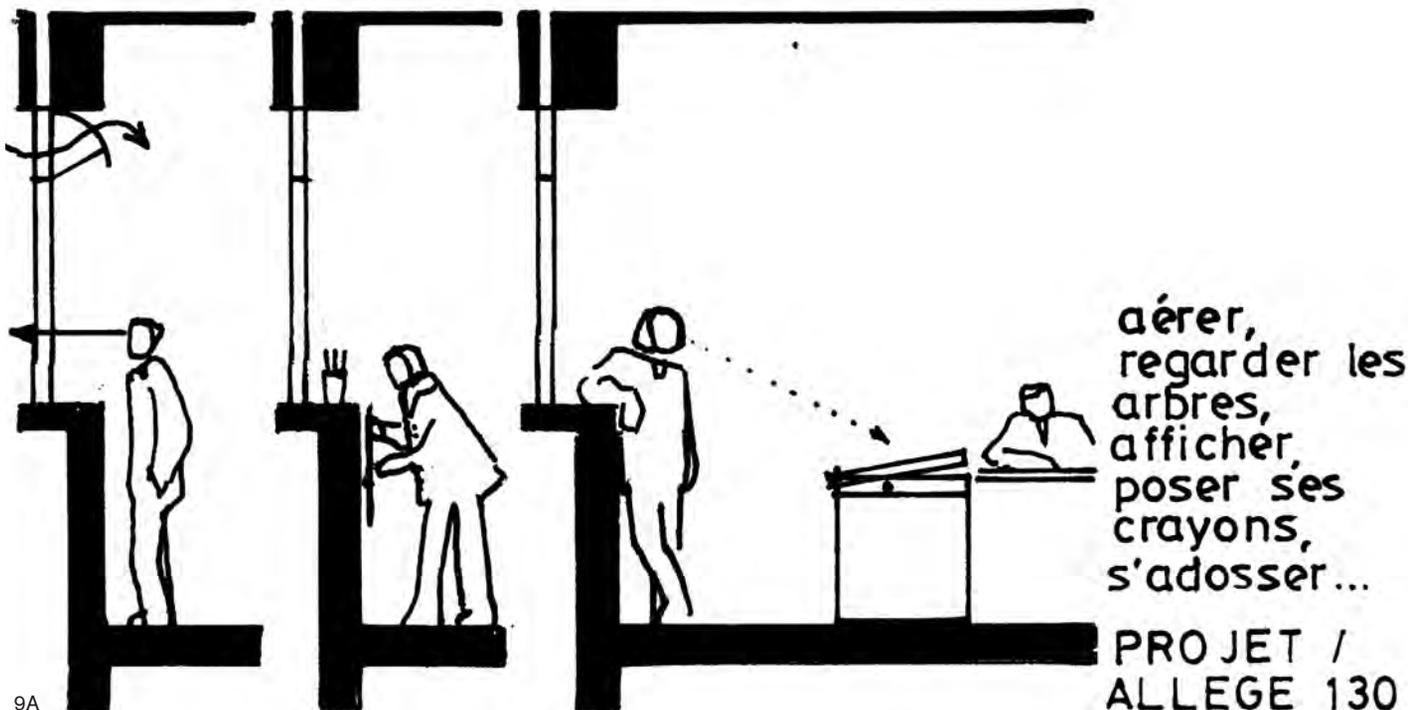
exercice professionnel voué à une production de qualité. Elle manifestait, en particulier, leur opposition résolue à des pratiques projectuelles adaptées aux stratégies du « développement » déferlant des années 1960-1970.

Fait intéressant, la décision de constituer une équipe candidate en vue du concours de la nouvelle École d'architecture fut prise par Moretti et Clapot en corrélation avec les idées et les objectifs du Syndicat de l'architecture, que les deux architectes propageaient en Alsace par leur engagement et par leur production architecturale dans les contributions présentées aux concours et leurs réalisations. Ces deux personnalités très différentes se rapprochaient notamment par la même manière d'aborder le projet et se découvraient des affinités⁹.

Les choix projectuels

Dans les phases d'élaboration de l'avant-projet sommaire à l'avant-projet détaillé, la proposition d'intervention sur le bâtiment existant avait subi quelques modifications, à la suite de la révision du programme, avec un coût d'objectif fixé à 13,4 MF TTC. L'intervention se fondait sur les principes et les choix projectuels suivants :

- distribution des éléments du programme par une organisation stratifiée de « plateaux fonctionnels » correspondant aux étages et aux caractéristiques spatiales de l'édifice, et reliés par un système de circulations verticales ;
 - maintien de l'entrée principale sur le boulevard, de l'espace du grand hall séquencé, dans le sens de la profondeur, par deux séries de quatre poteaux parallèles et de la rampe reliant le hall d'entrée à l'atelier de réparation sous verrière, situé au niveau du premier étage (ce qui offre une configuration constructive et spatiale typique des complexes industriels et interprétée par plusieurs protagonistes majeurs du Mouvement moderne dans leur recherche de thèmes architecturaux exprimant la notion de modernité dans la conception spatiale et constructive) ;
 - dans les espaces internes et surtout sur la façade, mise en évidence de la situation d'angle du bâtiment et de la disposition formelle du système constructif exprimant le rapport édifice / tissu urbain ;
 - exploitation du plateau libre du troisième étage par une organisation spatiale renforçant, d'un côté, le volume sur le boulevard dans sa partie supérieure et configurant, de l'autre, un attique ouvert sur le cœur de l'îlot qui intègre l'édifice et sur l'espace bâti du quartier orienté vers la gare et le centre-ville : attique offrant une vue sur la cathédrale (occasion d'interpréter le thème architectural moderne du « toit-terrasse », comme lieu de décompression vers l'extérieur, le ciel et ses lumières) ;
 - détermination et mise en place d'un « système formel rapporté » (ill. 6) lisible dans la zone d'entrée du grand hall devant permettre, par la disposition des éléments qui le constituent (configuration des éléments structurels et circulations verticales) la compréhension du concept d'intervention, la reconnaissance des règles de mise en forme de la relation existant / transformation ainsi que l'introduction au fonctionnement / usage du bâtiment transformé (évidence du repérage pour les utilisateurs).
- Selon les concepteurs, le « système formel rapporté » fut conçu en tant qu'« outil de projet en rénovation dont les éléments sont : les éléments architecturaux emblématiques de la



9A

9. Schémas détaillant la conception des ateliers (A, B) et des bureaux (C), (coll. part.)

transformation, les règles de disposition et d'ordonnement de ces éléments entre eux, les règles de disposition et d'ordonnement de ces éléments ou règles par rapport aux éléments ou règles observées sur l'existant»¹⁰.

En effet, c'est la mise en œuvre de cet outil qui a permis d'abord de définir la proposition de reconversion fondée sur les principes et choix projectuels énoncés et qui, successivement, a orienté l'élaboration de l'avant-projet détaillé¹¹. Dans son degré de précision, exemplaire à notre avis, outre l'adéquation recherchée entre programme et coût d'objectif, celui-ci présentait les propositions de re-qualification du dessin et de la matérialité des façades (revêtements, renouvellement des menuiseries) et des ambiances physiques des différents espaces configurant la nouvelle École d'architecture à travers une recherche très réfléchie du dispositif d'accès, du traitement et du contrôle de la lumière, du confort acoustique, du traitement des surfaces de délimitation spatiale, de la fonction des matériaux et de la couleur et du détail formel des nouveaux composants constructifs, d'équipement et de finition.

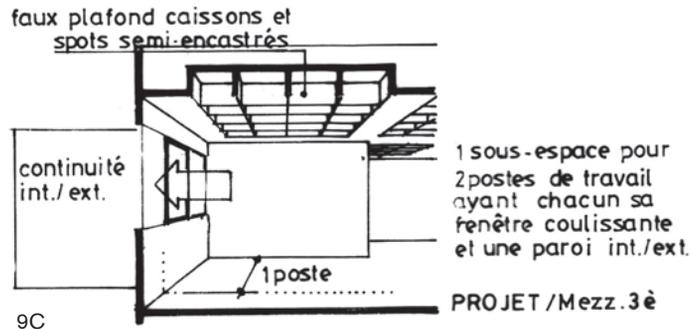
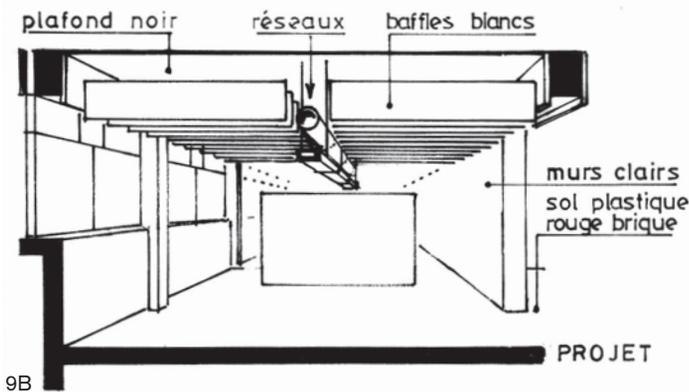
L'organisation des espaces de la nouvelle École

La distribution des espaces selon le programme fut définie en appliquant un principe hiérarchique, déterminé en fonction des activités de l'École, par la localisation de l'institution dans l'espace urbain – l'École s'ouvrant directement sur l'espace public – et par la structure spatiale de l'édifice existant s'étendant vers le cœur de l'îlot et sur trois niveaux en bordure des deux rues. Le développement des séquences spatiales fut déterminé à partir d'une «idée de parcours» démarrant du grand hall d'entrée depuis le boulevard et traversant le volume du bâtiment dans sa verticalité par les deux escaliers disposés

de façon symétrique latéralement au grand hall et par l'ascenseur placé parallèlement aux axes ordonnant les huit poteaux cylindriques orientant l'espace du grand hall dans le sens longitudinal. Ce parcours conduit aux espaces des activités de l'École, distribuées entre les niveaux en considération, d'une part des flux des utilisateurs, et d'autre part de la relation type d'espace / forme pédagogique. Le grand hall au rez-de-chaussée, pensé en tant qu'«espace public» d'accueil de l'École et interprété comme la «continuité» des rues extérieures, donne accès, en traversant la composition-portique des huit poteaux cylindriques – (éléments qui, avec les circulations verticales, constituent le «système formel rapporté») – à l'amphithéâtre et à la galerie d'exposition, à l'atelier d'arts plastiques sur la rue Moll et, par un dégagement parallèle au boulevard, à l'espace à double hauteur dans l'angle du bâtiment, le lieu de rencontres et de contacts «ouvert» à la vie du quartier.

La rampe, assumée comme «rue intérieure», relie le grand hall à l'atelier sous verrière au premier niveau au-dessus de l'amphithéâtre, qui participe à la spatialité et à l'atmosphère du cœur de l'îlot. Au premier étage, les cinq salles de cours sont disposées le long des façades sur le boulevard et sur la rue Moll et sont desservies par le hall d'étage éclairé sur cour et qui, à travers un couloir délimité latéralement par les salles d'informatique, relie l'atelier sous verrière.

Le deuxième étage est attribué aux trois ateliers de dessin, distribués selon le principe défini au premier étage. Les formes et les caractéristiques spatiales différentes de ces ateliers proviennent du découpage rationnel du volume à disposition. Les ateliers sont modulables en vue de permettre des activités en groupes distincts.



Au troisième étage, sur la surface de l'ancien plateau libre, les bureaux de l'administration, la bibliothèque avec deux zones de lecture et la documentation, l'espace destiné à la recherche, les salles des enseignants ainsi que les locaux de chaufferie et de ventilation sont distribués en cohérence avec le principe adopté pour les niveaux inférieurs, la bibliothèque occupant la majorité de la frange parallèle au boulevard. En profitant des dimensions de l'ancien volume d'une double hauteur, cette partie du programme est organisée dans une nouvelle structure implantée sur la dalle existante et adaptée à l'ancien gabarit, en réalisant également une nouvelle toiture du bâtiment. L'ensemble de la volumétrie, qui du point de vue constructif peut être considéré comme une surélévation, est tripartite : le volume comprenant la bibliothèque et le niveau supérieur des bureaux des enseignants le long du boulevard, celui, cubique, configuré en tant que « pavillon » autonome avec mezzanine attribué à l'administration ainsi que la partie prévue pour les activités de recherche sur la rue Moll, conçue comme une « maison » avec également une mezzanine. Les trois parties délimitent par leur disposition un hall à double hauteur s'ouvrant sur une terrasse au-dessus des toitures de l'îlot environnant¹².

La reconversion réalisée

L'exécution du projet traduit bien la fidélité aux principes et choix projectuels énoncés par les concepteurs et mentionnés plus haut. Au-delà de cette fidélité, le projet réalisé démontre les capacités mises en œuvre de la part des architectes dans l'exploitation des potentialités spatiales et constructives offertes par l'édifice existant. Cette constatation confirme, d'une part, leur étude approfondie effectuée sur le bâtiment, d'autre part, leur comportement critique sur les options de transformation à prendre et sur la définition des rapports de forme et de matérialité entre l'état initial et l'état transformé. En parcourant le bâtiment, on perçoit, à travers les qualités formelles et d'ambiance, la nouvelle réalité architecturale des « lieux », passés d'un « état transformé » à un existant. On peut reconnaître et analyser cette nouvelle réalité architecturale aussi bien par la lecture du dessin de coordination formelle définissant les espaces dans leurs caractéristiques et de re-qualification des éléments structurels que par celle du dessin de détail configurant les nouveaux composants fonctionnels (cages des escaliers et de

l'ascenseur, menuiseries des façades et menuiseries internes, garde-corps des escaliers et des terrasses, escaliers et parois de subdivision intégrées dans les espaces), comme par la qualité du traitement des surfaces des façades et des espaces internes. Cette œuvre reflète en particulier, à travers ses caractères, l'attitude éthique avancée par ses concepteurs lors de l'élaboration du projet. Il ne faut donc pas la comprendre seulement comme un système formel, mais aussi comme un système conceptuel de qualification du projet de transformation de l'ancien garage. Deux signes de la reconversion intervenue sont lisibles de l'extérieur. Dans la perspective du boulevard, on perçoit l'accentuation du volume étroit par le bardage linéaire en métal qui définit la configuration de la nouvelle toiture et abrite la bibliothèque. Sur la rue Moll, l'élément vertical de forme cylindrique dénonce en façade la différence entre le dispositif formel et le système structurel qui exprime le rapport édifice / tissu urbain et interrompt ainsi l'ancienne composition symétrique purement formelle de la situation d'angle.

1 Cf. l'article de Marion Freymann, p. 72-81.

2 Cf. l'article de Barbara Morovich, p. 122-129.

3 Citation extraite du texte d'Yves Ayrault en introduction à la plaquette publiée pour l'inauguration du Garage réaffecté, « Bienvenue à la nouvelle école d'architecture de Strasbourg », datée 21 septembre 1987.

4 Cf. l'article de Barbara Morovich, p. 120-127.

5 Au sujet du lancement du concours, voir également l'article de Barbara Morovich, p. 120-127.

6 Données reprises du doc. II « Programme », du dossier remis aux équipes d'architectes sélectionnées au concours.

7 Cf. « Repères chronologiques », énumérés dans le document rédigé par Guy Clapot, *École d'Architecture de Strasbourg. Le chantier commence*, Strasbourg, avril 1986, p. 2 ; la phase de « concertation » visant à définir un programme définitif modifié comme base pour l'élaboration de l'APS, se déroula en janvier et en février 1983.

8 Furent appelés à faire part du jury : M. le directeur de l'Architecture du ministère de l'Urbanisme et du Logement (prés. du Jury), M. le préfet, commissaire de la République de la Région Alsace, commissaire de la République du Bas-Rhin, M. l'architecte des Bâtiments de France, M. le président de la Communauté urbaine de Strasbourg, le directeur de l'Unité pédagogique d'architecture (Upa), M. le président du Conseil d'administration de l'Upa, un représentant des étudiants de l'Upa (désigné par eux), un représentant des personnels de l'Upa (désigné par les personnels à l'initiative des Syndicats

présents à l'Upa), un architecte désigné par la Direction de l'architecture, un architecte désigné conjointement par l'Upa et la Direction départementale de l'environnement (DDE).

9 D'après l'entretien avec Michel Moretti du 16 avril 2013. Le syndicat de l'architecture fut fondé à la fin de 1960, début de 1970, avec comme objectif primaire l'amélioration de la qualité architecturale par l'augmentation des occasions de concours d'architecture permettant l'émulation intellectuelle et artistique et également l'ouverture au travail aux jeunes générations d'architectes ainsi que par l'engagement dans les débats sur l'évolution de la culture architecturale.

10 Cf. le document rédigé par Guy Clapot, *École d'Architecture de Strasbourg. Le chantier commence*, chapitre « Étude », Strasbourg, avril 1986, p. 26.

11 La remise de l'avant-projet détaillé en août 1984 avait coïncidé avec la cessation de la collaboration de Michel Moretti à la suite de la clôture de son atelier ; la phase d'exécution de l'opération fut conduite sous la responsabilité de Guy Clapot, assisté de Michel Girold.

12 Dans le cadre du séminaire « Archi-sociologie » dirigé à l'Ensas par Barbara Morovich, enseignante à l'Ensas, les étudiants ont analysé l'usage des espaces de l'École à l'heure actuelle. À ce sujet, voir l'article de Barbara Morovich, p. 122-129.



1. L'espace sous-verrière au premier étage du garage BMW en 1981 (coll. part.)

S'installer dans un espace de production **Barbara Morovich**

Nous abordons les espaces du Garage (Ensas) à partir d'une démarche socio-anthropologique et d'une étude des archives de l'Ensas entre 1970 et 1988. Dans un premier temps, nous questionnons la période de la recherche d'un lieu pour l'École et de l'acquisition du Garage ; puis la période ayant abouti au concours et au travail de transformation du garage BMW en École par le projet lauréat. Dans un second temps, nous interrogeons les espaces du Garage à l'heure actuelle. Ces chapitres sont issus d'un séminaire mené en 2011-2012 pour lequel dix-huit étudiants de master ont conduit des études de terrain à l'École (une phase d'observation et une phase d'entretiens semi-directifs)¹. Nous avons également bénéficié de l'analyse de quelques entretiens menés par nous-mêmes et d'une conférence du directeur de l'Ensas, Philippe Bach, à propos du projet d'extension². Dans quelle mesure les usagers se sont-ils appropriés les espaces étudiés vingt-cinq ans après l'inauguration ? Comment ces usages ont-ils été anticipés par le projet initial ? Et tout d'abord, quelle est l'histoire de la transformation de ce garage des années 1930 en École d'architecture³ ?

Du palais du Rhin au Garage : **garder la centralité de l'École d'architecture**

L'École quitte les locaux du palais du Rhin en 1987 pour s'installer dans un ancien garage BMW, boulevard Wilson, lieu « stratégique » par sa proximité avec la gare et le centre-ville.



2. L'atelier aménagé dans l'ancien espace sous-verrière (coll. part.)

Le quartier de la gare souffre à l'époque d'une régression économique et d'une image assez négative⁴, l'École d'architecture pourrait à la fois participer et profiter d'une inversion de tendance et d'une dynamique de gentrification progressive. La recherche d'un bâtiment convenable est longue, les hypothèses diverses : construction *ex nihilo* ou rénovation-transformation de l'existant ? En centre-ville ou en périphérie ? L'option « centre-ville » est rapidement choisie et justifiée encore lors de l'inauguration : la meilleure École d'architecture de Strasbourg est Strasbourg, source inépuisable, « environnement visuel et culturel permettant d'ancrer l'idée même d'architecture dans les mœurs de son temps⁵ ».

Dans les années 1970, l'Institut d'architecture et d'urbanisme de Strasbourg (laus) possède une nature interstitielle et éclatée qui coïncide avec son statut non encore affirmé et avec un programme pédagogique en mutation. Il est situé principalement dans une aile du palais du Rhin, que l'on se plaît à appeler les vestiaires de l'empereur⁶, sur une surface de moins de 1 000 m², et dans des annexes situées place du Foin et place d'Austerlitz. L'état des surfaces et la croissance du nombre des étudiants ne permettent plus d'effectuer correctement la transmission du savoir et, comme l'affirme le directeur de l'époque, « imposent aux professeurs le choix entre des efforts surhumains, l'abandon de toute ambition, ou le départ⁷ ». Un projet d'École dort depuis au moins 1972⁸. Le terrain de la

place du Foin est affecté au ministère de la Culture en 1970, avec les immeubles des 8, rue de l'Abreuvoir et 5, impasse de la Lune ; il pourrait accueillir l'édification de l'École, mais des difficultés apparaissent⁹. D'autres solutions sont envisagées : une ancienne Caisse d'Épargne place Saint-Thomas, dans un bâtiment style Renaissance de 1902, avec des annexes place Saint-Louis et rue des Cordonniers, semble convenir en 1975¹⁰. Des bâtiments de l'Ancienne Manutention militaire, entre la rue Prechter et la rue de l'Académie, dont la remise en état se révèle « particulièrement difficile et onéreuse¹¹ », sont cités également en 1975. En 1976, une solution semble être enfin trouvée : un « échange de terrains » entre la Communauté urbaine et l'État (secrétariat d'État à la Culture) pourrait permettre la construction de la nouvelle École d'architecture place d'Islande, dans le quartier de l'Esplanade¹². Cet échange permet d'envisager le projet de construction d'une nouvelle École dans un unique bâtiment avec une surface doublée (environ 2 000 mètres² pour 500 élèves). Entre-temps, des préfabriqués sont posés sur le terrain de la place du Foin dès le mois d'août 1977¹³ afin de désengorger le palais du Rhin et deviendront un lieu d'appropriation de la part des étudiants. Une possibilité semble aussi se dessiner avec l'éventuelle acquisition par le ministère du bâtiment du syndicat des médecins, rue du Général-Frère, à côté du palais du Rhin, en vente en 1979¹⁴. À partir de 1980, on voit enfin apparaître la piste qui amènera à

l'acquisition du garage BMW. L'École avait à l'époque des annexes aussi rue des Magasins, dans le quartier de la gare, qui s'est révélé avoir possédé un grand potentiel¹⁵. Parallèlement à la possible installation de l'École à l'Esplanade, qui semble ne pas susciter le plébiscite de celle que l'on appelle désormais Unité pédagogique d'architecture de Strasbourg (Upas), les enseignants, le directeur et même les étudiants sont toujours mobilisés dans la recherche d'un lieu plus approprié à leur vision de l'École « en centre-ville ». Ils sillonnent Strasbourg, visitent des lieux, et trouvent un garage désaffecté qui, de plus, est à vendre.

Dans un dossier adressé au directeur de l'Architecture, le directeur de l'Upas insistant au préalable sur la nécessité du changement de locaux, donne la solution qui lui paraît désormais la plus appropriée : un édifice « Agence B.M.W. Boulevard Wilson ». Il en fournit un rapport détaillé, un planning opérationnel, un plan et des photographies¹⁶. Le garage répond à la fois à un « coup de cœur » et à la synthèse d'une pensée et d'un engagement précis. Il argumente :

« L'U.P.A. Strasbourg présente la double caractéristique suivante :

les plus grands espoirs ont été permis en matière d'aménagement de locaux

les plus grandes déceptions ont suivi du fait de l'absence de suites

Par rapport à 1968 les seuls changements suivants sont intervenus :

une baraque indigne de 240 m²

un léger desserrement de 600 m² d'ateliers en centre-ville.

Une solution d'ensemble doit être trouvée.

La volonté d'implantation en centre-ville rencontre des opportunités favorables qui seront amenées à se raréfier.

Le présent rapport vise à démontrer la faisabilité d'une opération économique, commode et dynamique¹⁷. »

Le garage BMW offre « une excellente situation urbaine », « une surface acceptable » (3 635 m²), « un prix de vente très favorable » (4 MF) et « une capacité immédiate à accueillir toute la logistique de l'École » (ill. 2). De plus, les « premières réactions locales » (notamment les enseignants) sont favorables et « l'expertise technique en cours ». Le seul vrai problème est « l'absence totale (regrettable) d'espaces extérieurs », néanmoins « susceptible d'être compensée par l'installation (aisée) d'une terrasse »¹⁸. Qui dit mieux ?

Or, un problème se pose : que faire du projet de construction de l'École place d'Islande, qui au reste, au-delà du terrain n'a pas de financement ? Providentiel, le verdict tombe : le terrain est déclaré « non constructible » par le groupe de travail chargé d'élaborer le Plan d'occupation des sols (POS) pour la Ville de Strasbourg¹⁹. Il ne reste désormais qu'à convaincre la Direction de l'architecture pour l'achat direct du garage afin de le reconverter en École, procédure longue et complexe, qui aboutit enfin en mai 1981 grâce à la ténacité de la Direction de l'École. Dans un document se référant au concours apparaît une annexe située « rue Moll », perpendiculaire au boulevard Wilson, un édifice que l'on voudrait réhabiliter si l'argent le permettait²⁰. Il s'agit d'un bâtiment en béton, avec un étage en sous-sol, deux étages et des combles qui servira d'ateliers dès le début de l'utilisation du Garage.



3, 4. L'accueil du garage BMW en 1981 ; la façade après réhabilitation (coll. part.)

« Projeter en réhabilitation » : de l'Unité pédagogique à l'École d'architecture de Strasbourg

La période d'entre-deux qui précède la concrétisation de l'achat et le lancement du concours est caractérisée par deux phénomènes notables : l'appropriation du garage (déjà devenu un squat artistique²¹) par les étudiants, à partir de juin 1980, à travers l'exposition des travaux de fin d'année²² et la participation du personnel au processus de programmation avant la compétition. À partir du début de 1980, les enseignants visitent le bâtiment, puis des réunions ont lieu en mai 1982 avec professeurs et élèves afin de travailler sur des hypothèses de programmation²³. À l'École, on souhaite que les projets des candidats présélectionnés soient visibles avant la délibération du jury mais cette option est jugée « absolument contraire à la déontologie en matière de concours d'architecture » par la Direction de l'architecture, ce qui entraîne des remous à l'Upas²⁴.

La commission de sélection se réunit finalement le 10 septembre 1982²⁵ et établit des critères de choix²⁶.

La sélection tient notamment à garantir la présence d'équipes « jeunes » ou « jeunes et confirmées ». Cinq équipes sont retenues sur les trente-cinq ayant déposé un dossier. Dans l'ordre de préférence : l'équipe « jeune et confirmée » Moretti et Clapot, de Strasbourg, la seule ayant reçu l'observation « très bon dossier » ; l'équipe « jeune et confirmée » Brullmann et Fougeras Lavergnolles, de Paris ; l'équipe « jeune et confirmée » Spitz, Decque, Lever, de Mulhouse ; l'équipe « mixte » Fernando Montes, Goepfert, Heinon, Hemmerle, de Paris et Strasbourg ; l'équipe « jeune et confirmée » Bastid, Bazaud, Gravayat, Étienne, de Paris et Le Vaudreuil²⁷. Dans le même document, on souligne également que « M. Clapot, au titre d'enseignant à l'Upa de Strasbourg ne pourra faire partie de cette équipe en son nom propre », ce qui provoque la disparition temporaire du nom dans le dossier et la prompt réaction de Guy Clapot²⁸.





5. L'entrée et la rampe du garage BMW en 1981 (coll. part.)

Après l'audition des équipes, tenue le 23 décembre, le projet des architectes Moretti et Clapot est définitivement choisi. Un dialogue permanent s'installe alors dès février 1983 entre le directeur de l'Upas, Guy Clapot et ses collègues (enseignants et personnel administratif), afin de participer au « débat architectural » pour améliorer progressivement le programme et, aussi, le mettre en adéquation avec un coût objectif²⁹. Les travaux commencent seulement en avril 1986 : il s'agit d'un exercice de reconversion d'un édifice « d'une bonne banalité des années 30³⁰ » (ill. 3, 4) qui amène avec soi un imaginaire à la fois inquiétant, drôle et visionnaire : cela se doit d'être une « leçon d'architecture³¹ », sinon comment gérer le déménagement d'un palais à un garage³² ? Et comment éviter d'entendre dire que l'architecture est « une voie de garage³³ » ?

Le projet lauréat est celui qui respecte le plus la vérité technologique de l'édifice et il déjoue « tous les pièges de la décoration », ce qui en fait, pour cela, un projet très économe³⁴. C'est « une boîte blanche, en ville, sans rimmel rose ni tuiles plates », comme l'affirme le mot de Clapot dans la plaquette d'inauguration³⁵. Dans une proposition d'article pour la revue *Monuments historiques*, il expose son parti pris pour l'École de « projeter en réhabilitation », afin de trouver un équilibre entre ancien et nouveau, tenant compte surtout de l'espace : « On n'échappe pas à la lecture globale et immédiate de l'espace qui mêle et dépasse les logiques partielles des composantes neuves ou anciennes. Il ne suffit pas que la clé et la serrure soient honnêtes, il faut que leur emboîtement ouvre la porte³⁶. »

L'ouverture de la porte du Garage rénové provoque le changement de nom et la création d'un nouveau logo : l'Unité pédagogique d'architecture de Strasbourg est désormais l'École d'architecture de Strasbourg. Le 25 mars 1987, en présence d'Adrien Zeller, secrétaire d'État auprès du ministère des Affaires sociales et de l'Emploi en charge de la Sécurité Sociale, et de Claude Robert, directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme au



6. L'entrée de l'École en 2006 avec l'ancienne rampe du garage

ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports et devant plusieurs personnalités, Yves Ayrault inaugure le Grand Garage.

Les lieux de l'apprentissage d'un savoir et d'un mode de vie

Notre analyse sur le présent porte sur des espaces du Garage qui ont été choisis librement par les étudiants. Nous n'avons pas imposé des lieux particuliers, mais seulement la nécessité d'instituer un lien entre le lieu étudié et une forme de pédagogie. Certains lieux, et ceci est déjà intéressant, ont été exclus de l'analyse : sur les quatre étages de l'Ensas le quatrième (étage de bureaux administratifs et salle de réunions) a été écarté, ainsi que les salles de cours et les ateliers du premier et deuxième, très directement liés aux enseignements. L'amphithéâtre a été évoqué seulement en relation avec son utilisation comme garde-robe lors des fêtes. Des étudiants qui ne seraient pas intéressés à la pédagogie à proprement parler ? Notre analyse est différente : d'un côté, ils sont soucieux de ne pas aborder trop directement des lieux liés à la pédagogie, des arguments qui pourraient se révéler glissants, des critiques directes aux enseignants. De l'autre côté, ils soulignent que l'apprentissage de l'architecture est diffus et implique une relation forte avec le bâtiment où il s'effectue et qui sert d'exemple premier de la relation entre des structures architecturées visibles et des structures invisibles et pourtant si présentes (relations sociales, rapports hiérarchiques, idées, flux...). Les ateliers étudiés ont été principalement l'atelier sous-verrière (ill. 1, 2) et les espaces de la rue Moll : l'un remarquable pour son identité et la qualité de son volume, l'autre pour l'appropriation par les étudiants. L'atelier sous-verrière est particulièrement apprécié par les personnes interviewées³⁷ : reflet de l'architecture industrielle, il suggère le rôle manuel et productif des étudiants ainsi que le lien avec des espaces d'artiste grâce à la hauteur sous plafond et à la présence de la verrière. Sa singularité vient aussi de l'élément inchangé du



(coll. part.)

garage BMW : la rampe, un des éléments qui avaient le plus convaincu lors du concours d'origine (ill. 5, 6). C'est aussi un lieu d'interface, où se rencontrent aujourd'hui ceux « de l'intérieur » avec ceux « de l'extérieur » mettant l'École en relation avec sa ville : nuit des PFE, pots, fêtes, cocktails, réunions diverses, portes ouvertes et concours d'entrée. Cet atelier, conçu au départ pour accueillir toute une promotion, est réservé en priorité à des ateliers de projet ou à des cours d'art plastique : c'est un espace convoité pour ses qualités de lumière et de souplesse. Concernant les ateliers de la rue Moll³⁸, ces espaces plutôt banals et destinés à une possible réhabilitation qui n'a jamais vu le jour, permettent les appropriations typiques du cursus des études d'architecture. Précédée, à Strasbourg, par des expériences d'appropriation encore plus marquées, comme celles des ateliers rue de L'Ail, l'appropriation de la rue Moll répond à des normes de sécurité (gardiennage) qui en limitent la liberté, mais les entretiens ont montré l'attachement des étudiants aux lieux³⁹. Ces derniers peuvent tout de même y travailler aussi la nuit et y disposer d'espaces flexibles capables d'accueillir à un même moment des activités diverses. C'est l'étudiant qui est roi, ce qui explique la faible appréciation par les enseignants « obligés » d'y donner des cours (ce qui indique leur position au sein de la hiérarchie). Tous s'accordent en revanche sur l'importance de tels ateliers garantissant la liberté créative, le caractère de travail « de groupe » et l'entraide autour de la production des maquettes. À la différence de l'atelier sous-verrière, où l'on dit pouvoir « s'inspirer » de la qualité de l'espace pour ses idées ou projets, rue Moll est un espace « peu accueillant » pour certains, d'une « mauvaise acoustique » pour la majorité, mais « appropriable » pour tous les étudiants interviewés.

D'autres lieux suggèrent des détournements et la multifonctionnalité qui facilitent l'apprentissage de la culture de l'espace par l'espace. La cafétéria notamment, par sa nature ancienne d'entrée et d'espace d'exposition de voitures, puis de caduque « salle d'actualités », expose l'École au regard extérieur

par ses vitrines, même si ce n'est pas son rôle (ill. 7, 8). Cet espace est multifonctionnel : on y vient pour discuter, prendre un verre mais également pour travailler et rencontrer des collègues. La fabrication du savoir architectural, l'apprentissage des codes de comportement et de sa position au sein de la hiérarchie des étudiants se font de manière informelle grâce aux discussions orientées vers l'architecture et les cours et grâce au rapport avec les enseignants : plus « distancié » en licence, la proximité se fait plus forte en master⁴⁰. Finalement, les parois de verre sont d'une importance fondamentale : en plus d'apporter la lumière naturelle, elles permettent aux étudiants de rester en contact avec la réalité urbaine de ce quartier central. Cette position ancre ses usagers dans la ville : plus qu'un miroir des activités de l'École pour le regard extérieur, la cafétéria représente aujourd'hui les yeux que l'École pose sur « son » quartier.

Autre exemple d'espaces propices au détournement, les escaliers du Garage sont des lieux de passage conçus par une volonté esthétique propre à une « modernité pauvre » et à une position « de modestie »⁴¹ mais ont tout de même reçu un « traitement architectural soigné » et sont « largement vitrés »⁴². La présence de la lumière naturelle permet d'y accueillir des cours d'art plastique et participe de cette culture spatiale qui se sert d'abord de l'espace environnant : car l'escalier est une sculpture et, avant tout, un mouvement⁴³.

Entre proximité et distance : ces relations qui font les lieux

Aussi l'étude de la reprographie indique-t-elle que l'apprentissage des codes propres au monde de l'étude de l'architecture se fait de manière informelle⁴⁴. C'est un espace particulièrement dense de relations, d'une bonne convivialité et caractérisé par la présence de personnes ayant un savoir technique qu'elles partagent avec disponibilité en échange de relations empreintes de respect, de dialogue et amicales parfois. Lorsque l'on entre dans la reprographie, on a tendance à enlever sa veste et son rôle. La familiarité avec le personnel (pas encore



7. Bureaux du garage BMW en 1981 (coll. part.)



8. La cafétéria aménagée dans les anciens bureaux (coll. part.)

acquise en première année) est signe d'intégration et de maîtrise des codes de l'école. Ce lieu relationnel, lieu de transmission de l'utilisation des techniques aux étudiants, est parfois un lieu d'information (il arrive que l'on regarde les imprimés des uns et des autres, pour se tenir au courant). La reprographie est aussi, d'un autre côté, un lieu du contrôle : d'ici on voit tout passer (les entrées et les sorties de l'École, les courriers...), on sait (ou on prétend savoir) tout sur tous, c'est donc ici, aussi, que se fabrique un discours sur l'École. Finalement, pour son caractère de lieu de la proximité, c'est dans cet espace de soupape que les étudiants viennent « vider leur sac » et faire leurs « crises de larmes ». La reprographie enseigne que le respect des normes se fait dans la fréquentation de lieux seulement en apparence neutres et où se construisent, en filigrane, des relations de proximité.

À cet espace de proximité on pourrait comparer le troisième étage, qui lui est physiquement opposé car c'est « le plus haut » alors que la reprographie est « le plus bas ». C'est effectivement dans « la maison de l'administration » que l'on pratique la distance, là où, à la reprographie, on pratique la proximité. Il est intéressant de savoir que le troisième étage a été conçu comme un espace autonome : « Une maison sur le toit de l'édifice⁴⁵. » Ce lieu est aussi défini comme « le côté nuit » de l'École (l'espace de l'individualisation comme l'espace des chambres), alors que les autres étages sont « le côté jour » (l'espace collectif du séjour ou de la cuisine)⁴⁶. Lieu décisionnel, ayant besoin de silence et de calme et très loin de l'effervescence des ateliers par le caractère très différent des activités que l'on y mène, le troisième étage a été le théâtre d'une cohabitation momentanée entre personnel administratif et les étudiants sur la terrasse. Cette cohabitation a été stoppée grâce aux nouvelles normes, qui en ont fait un espace « non fumeur ». Les étudiants ont été renvoyés dans « leurs » étages. Malgré sa qualité, la terrasse est désormais un espace presque vide d'usages, et cette absence de relations est déterminée par la proximité avec l'administration, lieu où le silence est devenu, de plus en plus, nécessaire. La contradiction

réside dans le fait que c'est dans l'espace du troisième étage que l'on accueille également le public venant de l'extérieur, ce qui fait du cheminement jusque-là un fait d'initiés. Une contradiction véritable ? En effet, dans ce lieu complexe peut se remarquer l'emboîtement entre la distance et la proximité : si l'administration a dû progressivement s'enfermer dans un rôle d'efficacité qui impose plus de distance avec les étudiants, les relations entre membres du personnel, enseignant et atos, sont cordiales et paritaires (le tutoiement, qui n'est pas commun à toute structure hiérarchique en France, y est majoritaire). De plus, la bibliothèque accueille souvent des cours, des ateliers et des réunions enseignants-étudiants ou d'étudiants⁴⁷ et est perçue comme un espace de rencontre et d'échange.

Les lieux et les rites

Comme dans tout espace approprié par des usages, l'initiation à la compréhension des comportements est un moment décisif. Cette initiation se fait progressivement, mais aussi par des moments rituels permettant à l'École de créer cet « esprit archi », caractérisé, entre autres, par le sens de la communauté et le partage. Ces moments rituels prennent souvent forme pendant la situation d'inversion propre au passage de la lumière à l'absence de lumière : à la fin de l'après-midi et pendant la nuit. C'est en fin d'après-midi que la cafétéria assume définitivement le caractère de lieu décontracté et de soupape (notamment dans les « prolong'kafet »), et dans la nuit qu'ont lieu des charrettes festives et fatigantes rue Moll et également des « soirées archi ». Durant ces nuits, le rez-de-chaussée de l'École connaît des changements radicaux entraînant une appropriation différente. Ces détournements favorisent une meilleure intégration aux lieux par les étudiants, notamment les nouveaux. Grâce à ces soirées, l'espace de passage qui est le hall devient un espace de partage. Ces moments festifs, organisés par l'Association représentative des étudiants en architecture (Area) trois ou quatre fois dans l'année, permettent tout d'abord l'intégration et des moments de rencontre des anciens et des

nouveaux, qui se soldent par des parrainages. Le fait que les soirées soient à thème permet de sortir du monde de l'architecture (pour mieux y rentrer) et de se sentir proches à travers des questions de culture ou d'actualité détournée (thèmes : So british, Old Sport 82⁴⁸...). L'ouverture à des personnes extérieures à l'École est très significative car elle prolonge la tradition du « squat artistique » du Garage, une manière d'intégrer l'École à la ville et à ses habitants. Notons aussi que les espaces sont inversés dans leurs usages : certains passages (le couloir donnant à la cafet') deviennent lieux de stationnement, certains lieux d'enseignement (amphithéâtre) lieux de stockage des manteaux, d'autres passages (l'entrée rue Moll) des filtres de contrôle⁴⁹.

Finalement, c'est dans les lieux « de passage » et les espaces « interstitiels » que l'on favorise également la création de la culture archi et de ses dépassements. Surtout dans les escaliers, du Garage et rue Moll, espaces de renvoi par excellence, on trouve des messages de nature contestataire, mais bien rares aujourd'hui si on les compare à l'époque ayant engendré le Garage.

Conclusion

À travers l'histoire de la transformation d'un garage BMW en École d'architecture nous avons exploré un projet qui a permis à l'Ensas d'exister de manière affirmée, après une longue période d'incertitude. Dans ce bâtiment, dont la qualité principale est celle d'aller à l'essentiel avec sensibilité et peu de moyens, se résume l'esprit d'une époque, incarné par le propos de l'architecte : ambiance studieuse pour certains lieux, effervescente pour d'autres et une extrême importance donnée aux flux et aux communications dans les espaces. Un seul ensemble ne correspond pas à ces caractéristiques : la « maison sur le toit », les bureaux administratifs, qui nécessitent du silence et une certaine forme d'isolement, malgré la présence d'espaces d'échange. La souplesse du projet a été la garantie de ses transformations et de ses adaptations. Le Garage incarne un exemple de ce qui est aujourd'hui une École d'architecture, avec ses rythmes, ses locaux et ses usages particuliers. On y remarque encore un certain éclatement sur plusieurs bâtiments, mais aussi une amélioration par rapport au passé de dispersion sur plusieurs sites. L'importance évidente accordée à une certaine forme de pédagogie, au travail de groupe, à l'esprit de corps, à l'apprentissage technique est indiquée par la propension des étudiants à parler de certains lieux plutôt que d'autres, notamment les salles des cours. Finalement, la position particulière de cette École dans la ville, son lien avec la vie du quartier et la gare renvoient à des espaces plus lointains (l'espace rhénan et européen en général) et mettent l'Ensas en phase avec Strasbourg.

1 Séminaire « Archi-sociologie » avec : Louisa Arlen, Guia Bartolozzi, Araceli Calero Castro, Marine Cassaghi, Lucile Chamaux, Suzanne Chapon, Lise Claudon, Guillaume Farbos, Claudine George, Lena Kaufung, Marie Kihn, Marina Kyriakou, Maddalena Negroni, Marion Pied, Aurélie Schneider, Eva Six, Marie Taillard, Thuy Tran. Leurs travaux soignés et leurs terrains respectifs ont largement nourri la rédaction des chapitres concernant l'actualité. Tous les entretiens ont été menés entre février et juin 2012.

2 Entretiens filmés de D. W. Dreyse et de René Tabouret, ayant longuement enseigné à l'Ensas ; entretien filmé et visite de l'École par Jean-Christophe Lanquetin, scénographe et artiste, diplômé de l'École et stagiaire de Guy Clapot ; entretien avec Yves Ayrault, directeur précédent de l'Ensas, ayant activement mené la reconversion du Garage en École d'architecture ; conférence de Philippe Bach, actuel directeur de l'Ensas. Je tiens ici à les remercier pour leur disponibilité ainsi que tous les enseignants, membre du personnel

administratif et étudiants ayant répondu aux questions des étudiants. Je porte toutefois seule la responsabilité des propos tenus dans cet article.

3 Pour une bibliographie, voir Alessia De Biase et Philippe Bonnin (dir.), « L'espace anthropologique, l'abécédaire anthropologique de l'architecture et de la ville », *Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n. 20-21 (2007) ; Henri Lefebvre, *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1974 ; Françoise Paul-Lévy et Marion Segaud, *Anthropologie de l'espace*, Paris, Centre Georges-Pompidou, 1983 ; Marion Segaud, *Anthropologie de l'espace, Habiter, Fonder, Distribuer, Transformer*, Paris, Armand Colin, 2010 ; Arnold Van Gennep, *Les Rites de passage*, 1^{re} éd. 1909, Paris, Picard, 1981.

4 « Un projet certes exceptionnel, et peut-être remarquable et susceptible d'être programmé sur cet édifice, qui constituerait un nouvel exemple de reconversion, d'économie et d'amorce de modification de l'image du quartier en gare » (Note de présentation du projet... du directeur de l'Upas, Yves Ayrault, 5 mai 1981).

5 Plaque pour l'inauguration du Garage « Bienvenue à la nouvelle école d'architecture de Strasbourg », mot d'Yves Ayrault, directeur.

6 Entretien filmé avec D. W. Dreyse, mené par nous-même et Anne-Marie Châtelet, historienne et enseignante de l'Ensas. L'entretien a été filmé par Bob Fleck, photographe, que je tiens à remercier.

7 Lettre du directeur de l'aus, Étienne de Cointet, au chef de service des Enseignements de l'architecture et des arts plastiques, 18 mars 1975.

8 Lettre du directeur régional des Affaires culturelles Jean Dumas au directeur de l'aus, 18 avril 1972.

9 Lettre du directeur régional des Affaires culturelles Jean Dumas au préfet de la région Alsace du 17 juin 1977.

10 Lettre du directeur de l'aus, Étienne de Cointet, au chef de service des Enseignements de l'architecture et des arts plastiques, 18 mars 1975.

11 Lettre du directeur divisionnaire du service des Domaines A. Heibel au directeur de l'aus, 24 juillet 1975.

12 Lettre du directeur régional des Affaires culturelles Jean Dumas au secrétaire d'État à la culture Dominique de Gramont, 12 mars 1976 ; extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg, séance du 2 mai 1977, 8f ; lettre du directeur régional des Affaires culturelles Jean Dumas au préfet de la région Alsace du 17 juin 1977.

13 La Communauté urbaine de Strasbourg au directeur de l'aus, août 1977.

14 Lettres du directeur de celle qu'on appelle désormais Upas (Unité pédagogique d'architecture de Strasbourg), Yves Ayrault, au préfet et au directeur régional des Affaires culturelles, 7 mai 1979.

15 Entretien avec Yves Ayrault, mené par nous-même.

16 Le directeur de l'Upas, Yves Ayrault, et le directeur de l'Architecture, Sous-Direction de l'Enseignement et de la Recherche, 20 mars 1980.

17 *Ibid.*

18 *Ibid.*

19 Lettre du préfet de la région Alsace au directeur de l'Upas, Yves Ayrault, 23 décembre 1980.

20 Compte rendu de la réunion du 12 octobre 1982 au sujet du concours. On parle de la réhabilitation de l'immeuble de la rue Moll, « cette opération éventuelle n'est cependant à l'heure actuelle nullement programmée ».

21 Entretien avec Bruno Kuster mené par Lise Claudon et Marion Pied.

22 Lettre du directeur de l'Upas Yves Ayrault au préfet de la région Alsace Jacques Chartron, 4 juin 1980.

23 Lettre du directeur de l'Upas Yves Ayrault aux enseignants et aux élèves, 19 mai 1982.

24 Lettre du directeur de l'Upas Yves Ayrault à la Direction de l'architecture, 1^{er} octobre 1982 ; Lettre de l'administrateur civil chargé de la sous-direction de télé-enseignement et de la recherche Francis Chassel au directeur de l'Upas, Yves Ayrault 8 octobre 1982. Dans un courrier du 21 décembre 1982 adressé au ministre de l'Urbanisme et du Logement, l'assemblée générale de l'Upas affirme vouloir

permettre à la polémique de « mettre en cause les habitudes administratives et réglementaires héritées du passé et à ouvrir la voie à une pratique plus ouverte et plus démocratique du concours d'architecture conçu comme un moment fort d'une véritable politique culturelle en la matière ».

25 Compte rendu de la Commission de sélection des candidatures pour la construction de l'Upa de Strasbourg, 10 septembre 1982.

26 « Capacités d'imagination, d'innovation mais aussi d'application des directives du programme et leurs facultés techniques. » En outre, une équipe retenue doit « avoir un interlocuteur valable sur place ». Sur la réhabilitation les avis sont partagés : s'agit-il, ou pas, d'une « affaire de spécialistes » ?

Compte rendu de la Commission de sélection des candidatures pour la construction de l'Upa de Strasbourg, 10 septembre 1982.

27 Compte rendu de la Commission de sélection des candidatures pour la construction de l'Upa de Strasbourg, 10 septembre 1982.

28 « Si la mention « mandataire » ne suffit pas à exprimer que le leadership de l'équipe est assumé par MORETTI, je vous propose d'ajouter à mon nom une mention telle que : assistant, collaborateur ou consultant [...] En tout état de cause, je n'entrerais pas dans le grosques d'un secret de polichinelle en ayant une participation souterraine à ce projet [...] je précise que je n'ai été recruté à l'UPAS qu'en Juillet 82, pour un poste débutant en octobre [...] » (lettre de Guy Clapot à M. Lingelheld, DDE du Bas-Rhin, 18 octobre 1982).

29 Lettre du directeur de l'Upas, Yves Ayrault, à MM. Dreyse, Enjolras, Roman, Treiber, 3 février 1983 ; d'une enveloppe de départ de 8 MF on arrive à un « coût objectif » de 13,4 MF (lettre de Guy Clapot au CODRA, 1^{er} mars 1986).

30 Guy Clapot dans un article des *Dernières Nouvelles d'Alsace*, « Créer dans le créé. L'exemple du garage Wilson », 4 février 1987.

31 Compte rendu de la réunion du 12 octobre 1982 au sujet du concours.

32 *Ibid.*

33 Article des *Dernières Nouvelles d'Alsace*, op. cit.

34 Plaque pour l'inauguration du Garage « Bienvenue à la nouvelle école d'architecture de Strasbourg », 21 septembre 1987, mot d'Yves Ayrault.

35 *Ibid.*, mot de Guy Clapot.

36 Lettre de Guy Clapot au directeur de l'École d'architecture de Strasbourg Yves Ayrault, 16 novembre 1987.

37 Entretiens menés par Araceli Calero Castro, Marina Kyriakou et Maddalena Negroni.

38 En béton, avec un étage en sous-sol, deux étages et des combles. Deux pignons encadrent la façade donnant sur rue. La toiture est à deux pans de tuiles plates. Les plateaux sont très libres. Depuis 1911, le bâtiment a accueilli les activités les plus diverses : le site était une ancienne déchetterie (1911), puis une usine de distribution des films Pathé (1914), ensuite une usine de confection des frères Bloch (1923), une usine d'horlogerie Dentel et Hirsch (1926), une usine de lampes Osram, bombardé en 1944, par la suite devenu atelier de couture et club de sport (dossiers de Suzanne Chapon et de Marie Kihn).

39 Entretiens menés par Suzanne Chapon et Marie Kihn.

40 D'après les entretiens menés par Guia Bartolozzi, Lise Claudon, Lena Kaufung et Marion Pied.

41 Entretien filmé avec Jean Christophe Lanquetin et dossier de Guillaume Farbos.

42 Lettre de Guy Clapot au CODRA, 1^{er} mars 1986.

43 Entretien avec Laurent Reynes, mené par Guillaume Farbos.

44 Étude menée par Claudine George, Aurélie Schneider et Thuy Tran.

45 Lettre de l'équipe Michel Moretti architecte, AP I Etude partielle : l'administration, 3 mars 1983.

46 Entretien avec Pierre Vercey mené par Marine Cassaghi, Lucile Chamaux et Marie Taillard.

47 Caractéristique typique des écoles d'architecture ? Nous en avons fait la même expérience à l'Ensa Versailles.

48 Entretiens d'Eva Six.

49 Dossier d'Eva Six.