

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 11 (1970)
Heft: 2

Artikel: Principes d'Aménagement du Plan d'Urbanisme Directeur de Mulhouse
Autor: Hueber, Lucien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089221>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Principes d'Aménagement du Plan d'Urbanisme Directeur de Mulhouse

LUCIEN HUEBER

Evitant toute idée stéréotype et sans céder à l'art pour l'art, le plan que nous voudrions présenter dans cet article a l'ambition d'avoir été pensé pour le cas et les problèmes mulhousiens. Document de transition dans l'attente de la loi foncière de décembre 1967, il entend déjà répondre dans ses orientations, un peu avant la lettre, aux notions et règles voulues par les schémas à venir, dont il tiendra lieu pour un certain nombre d'années. L'originalité ainsi recherchée par notre plan mulhousien s'est trouvée favorisée par le fait d'avoir été l'œuvre, non d'un homme de l'art choisi au hasard, sans attaches locales et investi des fonctions d'urbaniste pour

N°	QUARTIERS	SURFACES			OCCUPATION			Densité d'hectaré		Densité à l'hectare		HABITANTS		LOGEMENTS		Occupation par logement		Occupation par logement	
		totales ha. a.	oména- gées en 1962 ha. a.	oména- gées en 1968 ha. a.	HABITANTS 1962	LOGEMENTS 1962	1968	Densité recensement 1962	Habitants	Logements	Densité recensement 1968	Habitants	Logements	Augm. de 62 à 68	Dimi. de 62 à 68	Augm. de 62 à 68	Dimi. de 62 à 68	Augm. de 62 à 68	Dimi. de 62 à 68
1 CENTRE	29,70	28,10	28,10	3790	3433	1337	1303	134	47	122	46			357		34	2,8	2,6	0,2
2 GARE	41,20	24,90	24,90	2464	2076	687	730	98	27	83	29			388	43		3,5	2,8	0,7
3 BIBLIOTHEQUE	9,00	9,00	9,00	1691	1511	572	574	187	63	167	63			180	2		2,9	2,6	0,3
4 FRANKLIN	19,50	16,70	16,70	1768	1624	490	505	105	29	97	30			144	15		3,6	3,2	0,4
5 DENTSCHÉ	66,10	49,80	55,20	9688	8548	3290	3439	194	66	154	62			1140	149		2,9	2,4	0,5
6 SALVATOR	72,80	64,70	65,60	8290	8086	3042	3257	128	47	123	49			204	215		2,7	2,4	0,3
7 KLEBER	48,50	15,90	15,90	3722	3255	1368	1278	234	84	204	80			467		70	2,7	2,5	0,2
8 HUGUENIN	22,20	19,50	22,20	2943	2562	994	884	150	50	115	39			281		110	2,9	2,8	0,1
9 DAGUERRE	54,60	29,30	41,50	5229	5837	2361	2440	178	80	140	58			92		79	2,5	2,3	0,2
10 SCHWILGUE	9,30	9,30	9,30	2074	1871	770	704	223	82	201	75			203		66	2,6	2,6	
11 CITE	41,00	41,00	41,00	6018	5556	2572	2469	146	62	135	60			462		103	2,3	2,2	0,1
12 BRUSTLEIN	93,80	26,00	29,50	3084	3016	875	910	118	33	102	30			68	35		3,5	3,3	0,2
13 PRANARD	18,90	7,80	15,20	791	846	243	275	101	31	55	18	55			32		3,2	3,0	0,2
14 FRUSTENBERGER	34,10	10,50	15,00	1316	1453	499	554	125	47	96	36	137			55		2,6	2,6	
15 DOLLER	80,70	14,00	19,50	1565	1697	546	630	111	39	87	37	132			84		2,8	2,6	0,2
16 KOECHLIN	43,80	43,80	43,80	7107	6512	2824	2827	162	64	148	64			595	3		2,5	2,3	0,2
17 MERTZAU	133,50	26,70	30,50	6035	5993	1702	1826	226	63	196	59			42	124		3,5	3,2	0,3
18 HUGWALD	32,40	12,20	13,50	1803	1805	667	701	147	54	133	51	2			34		2,7	2,5	0,2
19 BARBANEGRÉ	39,40	24,70	27,60	1842	2011	489	599	74	19	72	21	169			110		3,7	3,3	0,4
20 DROUOT	45,60	30,00	38,00	4722	4622	1180	1198	157	39	121	31			100	18		4,0	3,8	0,2
21 WANNE	59,50	23,20	24,00	1621	1659	523	576	69	22	69	24	38			53		3,0	2,8	0,2
22 TIVOLI	108,40	72,50	76,20	2320	2259	777	774	32	10	29	10			61		3	2,9	2,9	
23 ST-DAMIEN	204,80	102,70	119,00	3742	4264	1331	1495	36	12	35	12	522			164		2,8	2,8	
24 ILLBERG	149,30	43,00	54,50	4610	4931	1337	1426	107	31	90	26	321			89		3,4	3,4	
25 PETIT-PONT	31,20	20,40	31,20	1492	1776	423	485	73	20	56	15	284			62		3,5	3,6	0,1
26 COTEAUX	113,40	3,20	32,20	341	6670	93	1554	106	29	207	48	6329			1461		3,6	4,2	0,6
27 MER ROUGE	187,60	28,00	41,30	1018	1102	355	380	36	12	26	9	84			25		2,8	2,9	0,1
28 GEISBUHL	28,90	22,00	28,90	875	930	306	360	39	13	32	12	55			54		2,8	2,5	0,3
29 DORNACH	39,60	33,80	36,70	2376	2384	879	933	70	26	64	25	8			54		2,7	2,5	0,2
30 ZU-RHEIN	27,40	24,40	27,40	1853	1980	605	689	75	24	72	25	127			84		3,0	2,8	0,2
31 D.M.C.	64,00	8,50	17,70	869	750	290	275	102	34	42	15	119			15		2,9	2,7	0,2
32 BOURTZWILLER	77,40	49,40	60,70	2676	2826	874	959	54	17	46	15	150			85		3,0	2,9	0,1
33 ROMAINS	80,30	54,40	54,40	5200	5662	1478	1650	95	27	104	30	462			172		3,5	3,4	0,1
34 BROSSOLETTE	117,40	26,90	47,40	2841	5950	667	1289	105	24	125	27	3109			622		4,2	4,6	0,4
TOTAUX	2225,30	996,80	1213,60	108476	115457	36426	39948										2,97	2,89	

les besoins de la cause, mais d'un service de ville spécialisé en la matière et soucieux de traduire le «génie local». Par le fait même nous voyons battue en brèche une tendance surannée de l'urbanisme officiel de ne confier l'élaboration des plans qu'à des architectes. Dans notre cas par contre les études d'urbanisme entrent dans une science d'observation vraie, basée sur une connaissance exacte des faits urbains et ouverte à leur évolution (non au flottant qu'on leur a souvent prêté dans le langage officiel). Dès lors notre plan est susceptible d'apporter une synthèse vivante au devenir urbain, éloigné qu'il est d'une œuvre arrêtée, trop personnelle et trop rigide, conçue dans des vues architecturales périmées, manière de voir du passé si souvent critiquée et considérée à juste titre comme une des causes de l'échec des plans d'urbanisme en France.

Partant de ces notions de principe notre plan est illustré dans son aspect technique par un plan directeur d'ensemble, un plan de zonage et un règlement d'urbanisme, études résultant d'enquêtes urbaines cartographiées (dont un exemple donné par la fig. 1). Il entend fixer pour la totalité du territoire urbain (2225 ha): le

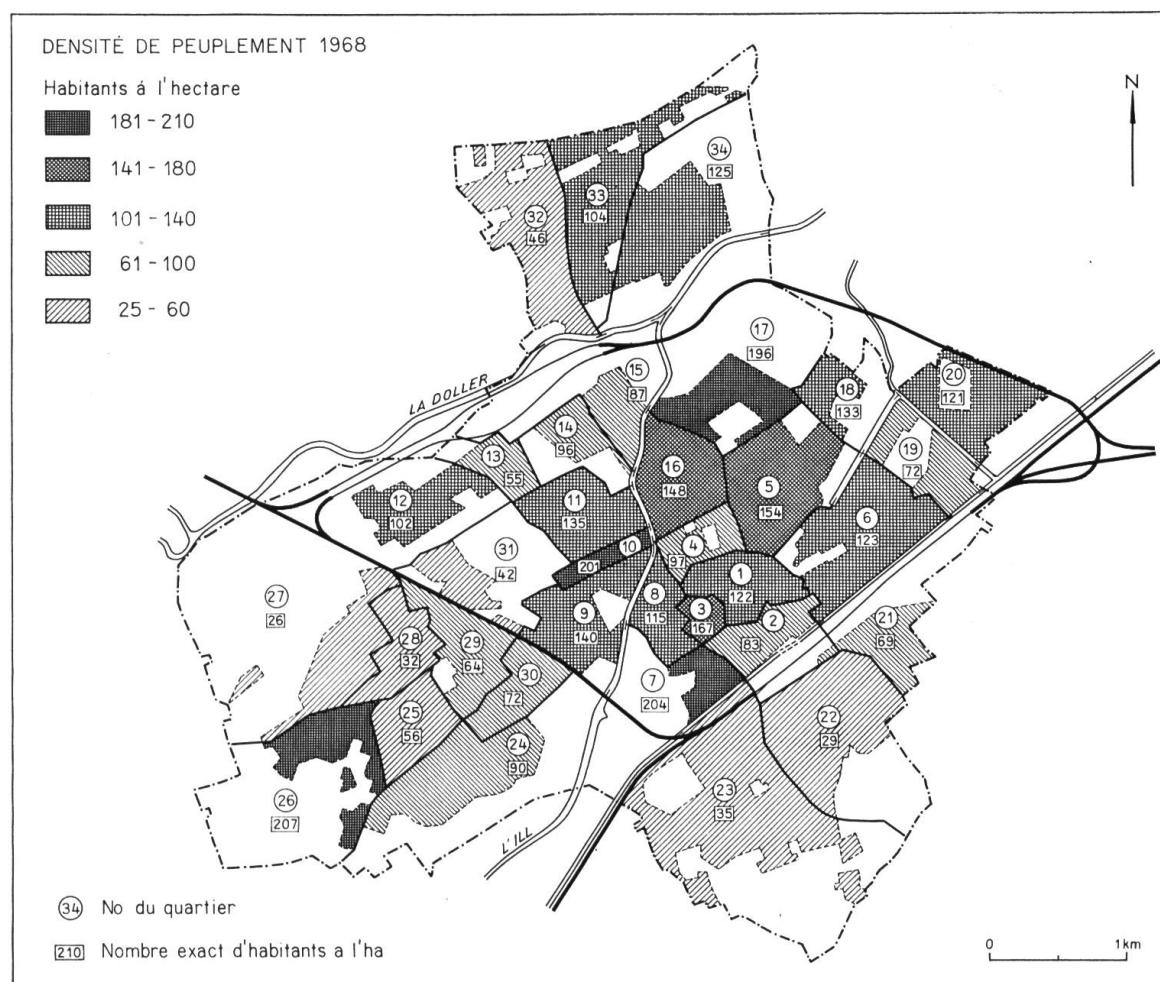


Fig. 1 Mulhouse, Densité de peuplement 1968, Relevé Service d'Urbanisme, Direction Lucien Hueber.

zonage, c'est-à-dire la division de l'espace urbain suivant sa nature de structure et son mode d'occupation du sol — le réseau des principales voies de circulation à améliorer et à créer — la trame des équipements généraux (santé, enseignement, culture etc.), répondant dans le futur aux fonctions urbaines essentielles — le règlement d'urbanisme, qui fixe les règles et servitudes de l'occupation du sol.

1 Zonage

Etant admis que la limite d'occupation du sol d'une ville se situe à environ 50 % de sa surface territoriale, nous constatons à Mulhouse que ce seuil est franchi par excès: 1213 ha aménagés, soit plus de la moitié sur le total des 2225 ha. Ce chiffre était encore de 996 ha en 1962. Aussi nous sommes-nous imposés en stricte économie du sol de ne pas dépasser sensiblement cette emprise dans l'extension de la partie habitée. En 1968 nous comptons 115 457 habitants contre 108 416 en 1962 et 33 948 logements, donnant un accroissement de 3500 par rapport à 1962. Evidemment, rien dans ces chiffres ne permet de reconnaître un indice de cet afflux prédit de population des campagnes vers la ville. L'accroissement de population entre les deux recensements 1962 et 1968 ne représente que 1,08 % par an, soit un taux de croissance interne inférieur à celui enregistré entre 1956 et 1962: il était de 1,43 %. Se trouve par contre ainsi confirmé l'étalement territorial de la population, particularité mulhousienne, exprimée par le coefficient d'occupation des logements, qui passe de 3,31 personnes en 1926 (époque de la crise des logements), à 2,97 en 1962 et à 2,89 en 1968. N'oublions pas que ce dernier chiffre particulièrement bas est aussi influencé par le vieillissement technique de l'habitat et le vieillissement sociologique qui l'accompagnent.

Nous touchons ainsi du doigt la question de l'habitat défectueux qui, vu dans l'acception large du mot, atteint jusqu'au quart des logements. Cherchant à le détecter on peut dire qu'il est là, où se trouvent réunis l'encombrement en surface et en hauteur, c'est-à-dire où à une hauteur relativement faible des immeubles s'allient à la fois une forte densité de peuplement à l'unité de surface et une forte occupation du sol en densité de logements, ce qui va de pair avec de petits logements. Le vieillissement de la construction, corollaire du vieillissement sociologique, s'exprime dans ces mêmes zones par une faible occupation des logements, en-dessous de la moyenne mulhousienne. Nous relevons un maximum de nuisance dans un îlot situé dans le quartier rue du Manège-rue Kléber, qui donne un indice de population de 240 à l'ha, une densité de logements de 96 à l'unité de surface, pour une hauteur relativement faible des immeubles: 1 - 3 niveaux. En contre-partie les quartiers neufs, où ont été adoptées de relatives notions d'espace, de confort, d'hygiène et d'intimité permettent des immeubles même hauts, répartis sur un espace plus grand.

Les zones à caractéristiques défectueuses sont signalées au plan directeur comme devant être soumises à la rénovation urbaine, laquelle pourrait appeler ultérieurement une étude à part. Le centre de la ville y occupe une place particulière, disons de choix.

2 L'habitat en général

Nous disposons en zone d'habitation de 879 ha bâtis, à densifier, ou à restructurer et de 363 ha d'extension. Ce faisant et au voisinage de l'habitat existant nous recherchons, non pas le gigantisme, source de désordres sociologiques et physiologiques, mais un équilibre d'ensemble. A l'aide des documents d'enquête il nous est possible de suivre une évolution spontanée, rectifiée au besoin par les règles nouvelles, mais ne se différenciant pas de la densité actuelle. Ce n'est pas sans une idée arrêtée que sur nos plans chaque quartier porte son nom, qualification la plus rapprochée possible de son caractère ancien ou nouveau. C'est là que naît et se développe la communauté urbaine, qu'elle trouve ses échanges, donc son équilibre interférant, socialement et économiquement fondé, dont les hommes et leurs familles ont besoin pour leur existence et leur épanouissement. Dans cette harmonie voulue entre unités de voisinage nous recherchons l'optimum possible de la densité, en principe en ordre décroissant à partir du centre urbain, densité conciliable avec les possibilités présentes et futures de la circulation, les possibilités et exigences aussi des équipements requis.

Le territoire se trouve divisé en 6 secteurs d'habitation:
Centre d'affaires à utilisation commerciale et d'habitation;
secteur d'habitation et de commerce à forte densité;
secteur d'habitation collective à moyenne densité;
secteur d'habitation collective avec espaces verts;
secteur mixte de petits collectifs et maisons individuelles;
secteur résidentiel d'habitations individuelles avec jardins à faible densité.

Cette répartition donne la possibilité de porter le nombre des logements de 40 000 actuels à 72 000 maximum, pour une population de 250 000 environ, chiffre qui représente à mon avis le maximum de la capacité mulhousienne.

3 Le Centre d'affaires

Si l'ensemble des secteurs d'habitation n'appelle pas d'explication, les critères et règles d'urbanisme qui leur sont applicables étant explicités par un tableau du plan de zonage (fig. 2), le centre d'affaires au contraire, en même temps lieu historique de Mulhouse, mérite qu'on s'y arrête un peu. Je renverrai volontiers à plus tard l'étude de tout ce qui peut toucher la rénovation, la restructuration et en général l'aménagement de cette zone centrale. Dans le cadre du présent plan d'urbanisme nous devions surtout nous interroger sur le dimensionnement de ce centre. Celui-ci occuperait dans un premier temps une superficie de 83,80 ha, d'après les prévisions de notre plan. D'aucuns pensaient devoir, dès à présent, le dimensionner jusqu'à 160 ha. J'ose prétendre que ce serait chose démesurée. Sans être impossible dans le futur, si besoin était, un tel substrat commercial ou de secteur tertiaire excéderait du simple au double tous les besoins supputables. Les études récentes sur la zone d'influence mulhousienne viennent heureusement confirmer notre conviction qui incline à plus de modestie quant à l'avenir économique de notre ville.

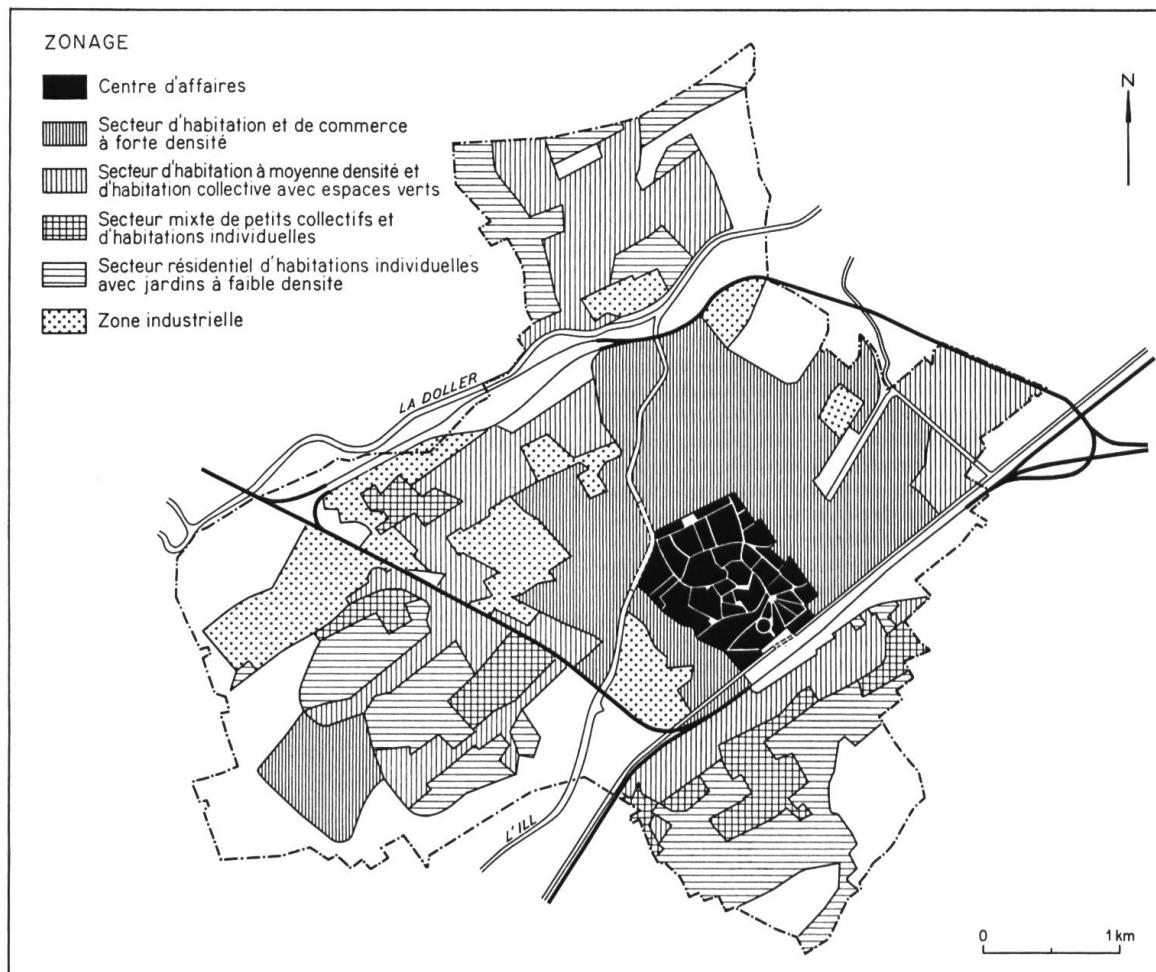


Fig. 2 Mulhouse, Plan d'urbanisme directeur, Zonage, Projet Service d'Urbanisme, Directeur Lucien Hueber.

La densification d'occupation de la zone en question, telle que l'envisagent nos études, permettrait de doubler les surfaces actuelles aux commerces, services et bureaux, les portant à 416 000 m², tout en assurant une solution au stationnement automobile et en ne négligeant pas la sauvegarde de la vieille ville, par une limitation de la hauteur des constructions. Nos calculs et conclusions font intervenir des critères de référence appliqués aux Etats Unis et en divers pays d'Europe. Ils permettent de desservir une population de 300 000 personnes (Ville et zone marginale interdépendante) pour une zone tertiaire maintenue à 83 ha, emprise certainement nécessaire et suffisante pour un temps assez long, surtout que nous assistons dans nos villes moyennes et même dans les petites villes du Haut-Rhin à une nette et sensible amélioration des infrastructures commerciales et que naissent ainsi des centres secondaires d'attraction. Aller prématûrement au-delà de ces prévisions entraînerait par un trop grand étalement un déséquilibre d'occupation et de masse, autant qu'économique. Tant du point de vue de la collectivité que de celui de l'usager les efforts d'aménagement devront s'engager suivant une

marche progressive de financement et de réalisation, strictement commandée par les besoins reconnus et immédiats, autre raison pour écarter un empirisme qui s'éloignerait de la concentration donnée.

Deuxième considération: faut-il voir notre zone centrale s'orienter vers la caractéristique de la city, à occupation principalement diurne d'affaires et de services, ou au contraire y développer en outre un fonds résidentiel? J'ai opté résolument pour la seconde hypothèse. Elle se trouve fondée sur l'argument majeur que nous pouvons reconnaître dans nos centres de ville une source de civilisation, qui ne doit pas être celle d'évadés.

Les Américains en ont fait l'expérience. Ils ont vidé les centres des villes de tout habitat. C'est la ségrégation sociale qui s'y est installée de pair avec la régression du patrimoine immobilier. A Mulhouse nous constatons que le centre, même considéré dans son noyau historique d'origine a la faveur de l'habitat: 51 logements et 123 personnes à l'hectare, raison suffisante pour suivre cette donnée, à fortiori pour la développer. En général la justification de l'habitat dans ce secteur est évidente, si l'on admet que celui-ci contribue à l'affinage recherché en cas de rénovation, plus exactement un affinage avantageusement volontaire de par les réalisations progressives. Il s'accompagne de la construction en hauteur et permet une utilisation raisonnable pour une construction de qualité. Tout revient à ne pas laisser faire l'évolution spontanée avec tous les désordres qu'elle entraîne. Notons qu'il n'y a quant au centre habité rien d'absolu. Il sera parfaitement pensable dans les limites fixées par l'urbaniste que le tertiaire prenne le pas sur l'habitat suivant les besoins.

4 Zones industrielles

Sans parler de celles à l'est de Mulhouse, situées hors du cadre de notre plan, nous trouvons un ensemble d'îlots industriels, 17 en tout, sur une superficie de 195 ha répartis sur le territoire mulhousien et qui répondent à un zonage de fait. A un certain moment nous avions à mener une âpre lutte contre une tendance d'ostracisme radicalisante touchant l'ensemble de cette industrie, mesure manifestement vouée à l'impossible. Une manière de voir mieux informée vis-à-vis de l'économie, corroborée par des considérations sociologiques l'emportèrent finalement en faveur du maintien de cette industrie, toutes précautions étant prises contre les nuisances qu'elles pourraient occasionner.

Vues de plus près, en effet, ces industries se trouvent assez bien localisées dans la partie nord de la ville sur un arc de cercle qui tangente le système des voies ferrées. Il s'ajoute à cet aspect de formation du plan une constante socio-professionnelle du fait que l'intrados de la couronne industrielle enferme des quartiers à prédominance de travailleurs, population qui compte, en ce qui concerne les hommes, jusqu'à 60 % du total des travailleurs occupés par la proche industrie. Pour les femmes la proportion de celles logées dans les mêmes quartiers et occupées par l'industrie voisine va jusqu'à 90 % des groupes d'âge de 14 à 45 ans.

Si l'on rapproche de ces constatations un autre fait persistant, à savoir que sur l'ensemble des travailleurs mulhousiens 78 % vont à pied ou utilisent de petits

moyens individuels de transport, il ne fait pas de doute que les lieux de travail devront être maintenus à portée immédiate des quartiers d'habitation. Poursuivant et généralisant cette donnée, nous avons également admis la présence d'établissements à caractère industriel non classés et surtout artisanal dans les secteurs d'habitation collective à forte et moyenne densité.

5 La circulation routière

Historiquement et géographiquement à l'écart des grands courants de circulation nord-sud et est-ouest, le site mulhousien n'a bénéficié qu'indirectement de la route. Il n'a connu, ni dans les temps anciens, ni dans les temps modernes une tangente extérieure véritable, sur laquelle se serait appuyé son réseau de circulation interne. Les relations avec l'extérieur, créées de toutes pièces au gré des besoins du moment, se font en traversant la ville, plus exactement en convergeant vers le centre de l'agglomération. Il en est ainsi des liaisons vers Bâle et Fribourg, en provenance de Belfort, Thann, Guebwiller et Altkirch.

Par suite de sa croissance spontanée et de la survenance des barrières artificielles au 19^e siècle (chemin de fer - canal), le plan mulhousien souffre d'une quasi absence de voies directrices. Les rares axes de traversée, en même temps axes de formation, créent une fâcheuse confusion des circulations de passage rapide et de desserte interquartiers, d'où une obstruction quantitative et d'ordre directionnel.

L'obstacle des barrières, l'absence de voies directrices et l'inexistence de voies de contournement créent des passages inutilement centrés, qui entraînent l'encombrement de la zone centrale. Pour s'en convaincre il n'est que de regarder les comptages de circulation et d'accidents, et les tracés des lignes de transports en commun. Cette situation est surtout critique aux heures de pointe, avec l'apport du trafic pendulaire résidence-travail.

Nous avons donc pensé bien faire en appliquant au plan mulhousien un système à maillage des voies de circulation de grande et moyenne importance. Ce système a été préconisé par un comité d'experts pour le cas de Londres¹. Par analogie la même idée se retrouve, adaptée au type de plan radioconcentrique, pour apporter une solution aux problèmes du trafic de Stuttgart². Le mérite premier d'un tel réseau à mailles ou cellules est d'être extensible ou rétrécissable suivant les nécessités de réalisation, les mailles à une équidistance d'environ 500 mètres étant ajoutées ou supprimées dans le plan à la manière d'un nid d'abeilles. Il emporte ensuite une différenciation ou hiérarchie de la circulation, en séparant les trafics rapide et local, le premier trouvant ses fonctions dans des voies indépendantes et des tracés correspondants, dimensionnées comme il faut, les seconds étant maintenus à l'intérieur des mailles, à l'abri de toute circulation de passage. Il permet à Mulhouse d'éviter l'obstacle des barrières; le quadrillage des voies longitudinales et transversales est fait pour «sauter» et longer ces obstacles. Il évite de même le

¹ «Traffic in Towns». Her Majesty's Stationery Office, London 1963; traduit par J. E. Leymarie: «L'Automobile dans la Ville». Librairie Lavoisier, Paris.

² Generalverkehrsplan Stuttgart; Stadtplanungsamt Stuttgart, vol. I 1962.

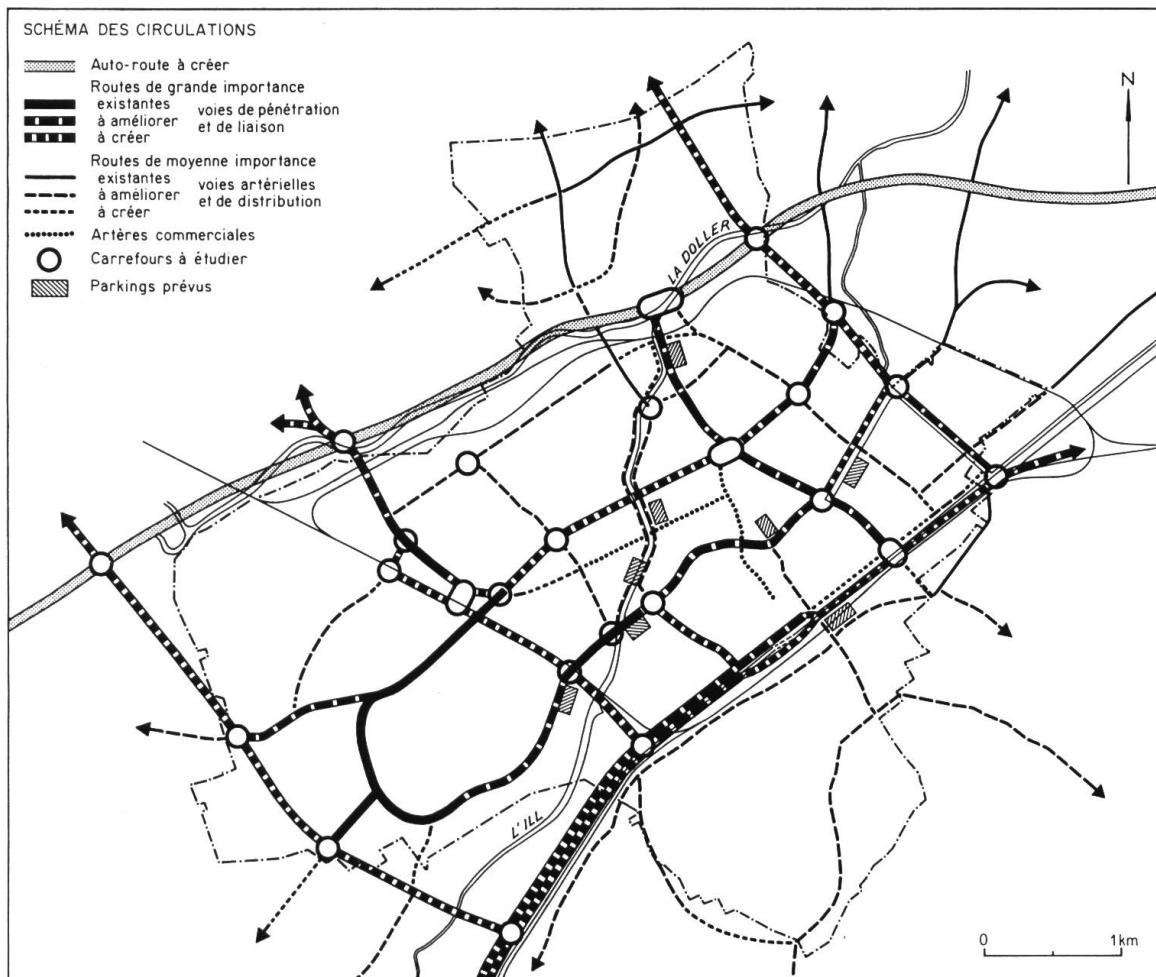


Fig. 3 Mulhouse, Plan d'urbanisme directeur, Schéma des circulations, Projet Service d'Urbanisme, Direction Lucien Hueber.

passage actuel forcé du centre de la ville, offrant des possibilités de contournement. Il permet enfin d'alléger le débit devenu trop intensif des voies de pénétration, en les doublant. Ainsi le Faubourg de Colmar dès à présent saturé dans son trafic, en tant que voie de sortie vers le nord, le bassin potassique et la région de Guebwiller, pourra trouver son doublement dans la voie rapide nord-sud prévue par nos projets, qui prendra son origine sur la route de Kingersheim (C.D. 20), assurera au passage l'entrée et la sortie de l'autoroute qu'elle croise, rejoindra le carrefour échangeur de la rue de l'Ill, pour aboutir au canal du Rhône-au-Rhin et aux voies rapides latérales à cette voie d'eau.

Toute circulation importante ou de traversée étant reportée sur une voie du système orthogonal, les mailles de celui-ci encadrent des zones tranquilles réservées à l'habitation et au commerce, zones qui ont leurs propres voies de circulation de pure desserte intérieure.

Le principe du système adopté et son application au cas mulhousien étant esquissés, il s'agirait de procéder à la classification des voies et de déterminer la

Fig. 4

Mulhouse: Plan d'urbanisme directeur, Plan d'ensemble. Le centre-ville d'après le projet du Service d'Urbanisme, direction Lucien Hueber. Échelle du projet 1:5000, réduite d'un tiers env.

Zonage

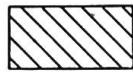
Ha Centre d'affaire

Hb Secteur d'habitation et de commerces à forte densité

Hd₂ Secteur résidentiel d'habitations individuelles avec jardins dit à faible densité

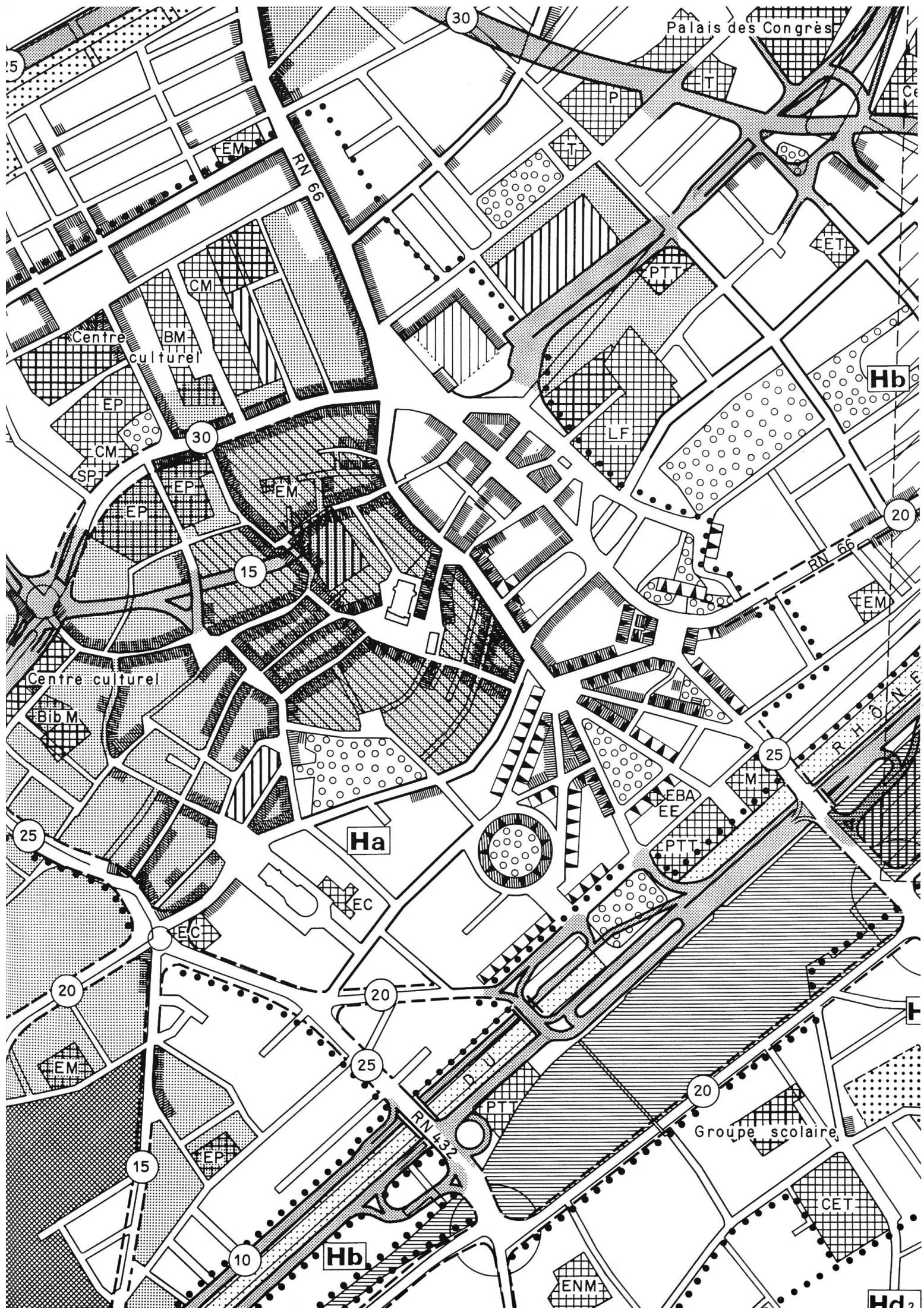
	Actuel	Projeté	Actuel	Projeté
Zones industrielles			Carrefours à étudier	
Emprise ferroviaire			Alignements commerciaux	
Réserve pour services publics			Servitudes architecturales	
Espaces verts			Voies importantes maintenues dans l'emprise actuelle	
Zones de non altius tollendi			Voies à élargir	
Parkings importants			Voies à créer et emprises	
Ilots à rénover soumis à plans d'urbanisme de détail			Délimitation du zonage	
Zones de plan masse soumises à plans d'urbanisme de détail				
Nouveau plan d'eau				

N. B. Espace soumis à une servitude spéciale de protection



Zone de protection du centre ancien

BibM	Bibliothèque municipale	EP	École primaire
BM	Bains municipaux	LF	Lycée de jeunes filles
CET	Collège d'enseignement technique	LTC	Lycée technique d'état
CM	Centre administratif municipal	M	Musée
DU RHONE	Canal du Rhône au Rhin	P	Prison
EBA	École des beaux arts	PTT	Postes, Télégraphe, Téléphone
EC	École confessionnelle	RN	Route Nationale
EE	École d'étagagistes	SP	Sous-Préfecture
EM	École maternelle	T	Tribunal
ENM	École nationale de musique		



fonction impartie à chacune, tout en fixant judicieusement les points d'échange, peu nombreux et correctement aménagés entre voies principales et secondaires. Nous retrouvons l'intention de ces distinctions d'ordre fonctionnel, dimensionnel et d'aménagement (ce dernier aspect pour ce qui est de la réservation des terrains et de l'emprise des servitudes) dans le schéma de circulation que nous voudrions voir appliqué à Mulhouse (fig. 3) et à l'échelle probable sur le plan d'ensemble (fig. 4). Prise dans cet ensemble toute voie nouvelle ou à caractère nouveau ne manquera pas d'avoir des répercussions sur le réseau des voies de circulation existant, répercussions qu'il s'agira d'étudier de très près par rapport au zonage environnant touché. Les voies rapides en particulier auront une caractéristique assez gênante, c'est d'être soustraites à la riveraineté, d'où l'impératif de créer des voies de desserte des propriétés riveraines, parallèlement aux voies principales.

6 Stationnement

Nous venons de voir la circulation dans son incidence dynamique. Il y a aussi l'état statique du véhicule qui, arrivé à demeure, se présente dans ses dimensions d'encombrement et dont la multiplicité crée en fait l'encombrement dans l'espace urbain. Mulhouse, pas plus qu'une autre ville, n'est atteinte par ce mal, qui se manifeste en particulier dans le centre d'affaires, zone réputée encombrée. Un fait indéniable: l'urbanisme doit épouser l'automobile, mais non lui être asservi. «L'asservissement de l'automobile au règne du transport individuel revient à condamner toute forme d'habitat groupé et par conséquent de toute signification à une politique de remodelage des centres. Pas de ville rassemblée sans discipline collective et sévère de stationnement et de circulation et sans réhabilitation du transport en commun»³, même au prix de grands sacrifices. Voudrait-on sacrifier au laisser faire l'automobile, il faudrait multiplier par huit ou neuf la capacité des voies routières aux abords des centres.

Faisant nôtres ces préoccupations et considérant comme prioritaire le stationnement nécessaire à la vie économique du centre de ville, tout en cherchant à dégager progressivement les voies publiques du stationnement linéaire, nos projets prévoient la localisation aux abords du centre et réparties sur son pourtour d'un ensemble d'unités de stationnements publics, partie au niveau du sol ou à étages, partie souterrains, pour une capacité totale de 7500 places. A la réalisation ces garages publics se développeront à une capacité supérieure aux besoins du stationnement à rotation horaire, étant établi qu'environ 50% des places vont à l'affermage mensuel et servent donc au stationnement permanent, susceptible de consolider la rentabilité des opérations. Nous parlions ici d'un stationnement prioritaire qui, dans nos idées, toucherait la clientèle motorisée des affaires et bureaux, qui se rendrait au centre, à l'exclusion, dans un premier temps, du personnel (env. 10% en moyenne actuellement) occupé dans la partie centrale, ainsi que des garages afférents aux logements dans cette zone. Pour ces deux dernières catégories

³ Labasse: Centre Ville et Réalités Urbaines; revue «Économie et Humanisme», 161-1965, p. 42.

nous pensons que l'initiative privée devra être appelée à créer des garages incorporés (estimés à 12 000 places), au fur et à mesure des constructions (à noter que la ville de Paris exige en aires de stationnement particulier 40 % de la surface de plancher), à moins que ces intéressés ne quittent leur véhicule à l'endroit des parcs dits de dissuasion également prévus par notre plan aux entrées de la ville, et ne fassent à pied ou à l'aide des transports en commun le trajet à leur lieu de destination.

Cependant l'implantation de garages groupés en milieu urbain ne va pas sans de notables inconvénients. S'agirait-il de constructions à étages, c'est la question de l'esthétique et de l'environnement architectural qui se pose. Par ailleurs une trop importante concentration de places en un point amène la difficulté de l'accessibilité et du dégagement aux heures de pointe. Ainsi à Mulhouse, où les projets prévoient à l'emplacement de la caserne des Sapeurs-Pompiers un ensemble de garages d'environ 1000 places, il va falloir aménager une voie d'accès spéciale à niveau abaissé, à partir d'un échangeur à la limite de la vieille ville, le réseau des voies existantes ne suffisant pas à l'afflux de la circulation. A fonction multiple cette voie présente en outre l'avantage de drainer l'ensemble de la circulation d'entrée et de sortie du centre et de former l'axe de rénovation des secteurs traversés.

7 Conclusion

Sans prétendre épuiser le sujet, nous nous sommes donné comme but d'analyser d'une manière limitative, donc incomplète, certains aspects jugés parmi les plus importants du plan d'urbanisme de Mulhouse. Si les procédés et méthodes techniques d'élaboration d'un tel plan sont une chose, l'esprit dans lequel il est conçu et manié en est une autre. Il semble de plus en plus évident, que le second aspect doive dominer le premier. Déjà, et bien que me trouvant en présence d'un instrument juridiquement opposable, qu'est le plan d'urbanisme, j'ai toujours estimé, pour ma part, que sa réalisation doive s'opérer loin, pour ne pas dire à l'opposé d'un juridisme borné. Le plan d'urbanisme appelant des situations d'espèces si variées, qui échappent à toute normalisation et formulation à priori, j'ai pensé devoir réglementer et légiférer après concertation, par une sorte de contrat d'adhésion. C'est dire la grande place qui revient à l'interprétation raisonnée. Si demeure désormais banni dans nos manières de voir et de faire le libéralisme absolu du laisser faire-laisser passer, cela n'emporte nullement en faveur de l'urbaniste le pouvoir d'un dirigisme paternaliste, qu'il pourrait être tenté d'administrer de par sa position d'autorité.

L'urbanisme est un des trois ou quatre problèmes qui vont dominer la vie de demain. Il nous impose donc un ensemble d'exigences élémentaires. Afin de ne pas être un cimetière de bonnes intentions, il ne faut pas qu'un plan d'urbanisme devienne trop, ni trop peu scientifique. Le trop de science éloigne des réalités et des besoins humains; le trop peu conduit à l'anarchie, souvent par l'arbitraire administratif. Si un plan d'urbanisme ne réussit à être la projection d'une société entière, s'il ne crée ou ne respecte pas un milieu vital au visage aimable, où l'on aime de-

meurer, ce plan sera lugubre, car il menace l'homme d'être jeté dans le vide et dans l'esclavage. Ensuite, vouloir passer d'un état ancien à un état futur comporte des seuils qu'il est difficile, sinon impossible de franchir. Nous devons donc pratiquer l'art du possible. Autre difficulté celle de prévoir, en dépit d'équipes pluridisciplinaires, dont les sciences même conjuguées, ne peuvent porter qu'à relativement court terme, au rythme où vont les choses. Nos problèmes sont donc à considérer comme évolutifs, une raison pour ne pas nous faire prisonnier des préoccupations actuelles. Ainsi l'automobile, qui par la distension du tissu urbain risque de faire perdre à nos villes leur qualité de ville, ne devrait pas à tel point nous obnubiler. Nous devrions, ou bien laisser à la sagesse d'apprendre à nous servir de ce véhicule en milieu urbain, ou bien à ne le considérer que comme accident momentané, des transports urbains révolutionnaires étant d'ores et déjà à l'étude. Le tout est de créer des conditions de vie actuellement pensables et de réservé l'avenir⁴.

Mais alors que le plan d'urbanisme devrait traduire officiellement les données des plans quinquennaux, un sérieux obstacle s'y oppose à l'heure qu'il est. Nos plans d'urbanisme ne seront que des inventaires d'équipements, sans tenants, ni aboutissants tant que nos administrations, quelles qu'elles soient, ne seront conçues que pour gérer et contrôler, mais demeurent inadaptées pour promouvoir et préparer l'avenir: programmes d'équipements, coût des opérations et leur échéance dans le temps. Dans l'ordre des structures nous attendons toujours l'organisation basée sur la régionalisation, condition première pour l'insertion de l'urbanisme dans l'espace opérationnel qu'il recherche.

Mais quels que fussent la raison d'être et l'intérêt de l'action technique et les avantages matériels qu'elle nous prépare, nous sommes arrivés à un tournant où le monde, et le monde des villes en particulier, demande de plus en plus des données autres que techniques. L'urbanisme en premier lieu devra aider ces dépassements, qui rendraient à l'homme sa vraie dimension, non seulement dans l'espace (échelle humaine, droit à l'isolement, possibilités d'échanges et de communications), mais également dans le temps (continuité de l'héritage du passé dans la culture), aspirations et orientations qui vont jusqu'à saisir en dimension la vie intérieure de l'homme⁵. Et le Professeur Jean Fourastié de rappeler le caractère sacré de la ville antique, faite pour la «vraie vie», en demandant que nos villes actuelles et futures cessent d'être «réduites à leur seul aspect fonctionnel» pour éclater enfin dans un message, philosophique ou religieux, intellectuel et culturel, qui réside dans cette magnifique œuvre de main d'homme pour l'homme.

GRUNDSÄTZLICHES ZUM MÜLHAUSER GENERALBEBAUUNGSPLAN (Zusammenfassung)

Entgegen einer herkömmlichen Auffassung, Städtebauprobleme nach einseitig nur-architektonischen Gesichtspunkten zu behandeln, die erwiesenmassen als eine der Hauptursachen am Schei-

⁴ A la Reconquête de l'Espace Urbain; revue «Économie et Humanisme», 161 - 1963.

⁵ L'Homme et la Cité de l'An 2000; 7^e congrès de la Fondation Européenne de la Culture — associée au Conseil de l'Europe.

tern der «plans d'urbanisme» in Frankreich erscheint, will vorliegender Plan eine allgemeine, wirklichkeitsnahe, stets anpassungsfähige (nicht labile) Synthese zum Werden unserer Stadt aufstellen. Eigens für die Mülhauser Verhältnisse und das Stadtgebiet (2225 ha) angestellte Untersuchungen und Erhebungen (hiervon ein Beispiel in Abb. 1, die Bevölkerungsdichte betreffend) finden ihren Niederschlag in drei Plandokumenten: einem Gesamtplan Maßstab 1:5000, Abb. 4), einem Bodennutzungsplan (Maßstab 1:10 000, Abb. 2), und einer Zonenordnung, die jeweils die Raumordnung, das Netz der wichtigsten Verkehrsführungen, die Übersicht über die generellen öffentlichen Einrichtungen und die Bedingungen und öffentlich-rechtlichen Auflagen bei der Bodennutzung erfassen. An die bestehenden Verhältnisse anlehnend, gegebenenfalls durch neue Bestimmungen korrigiert, soll nach einer von innen nach aussen abgestuften Auf- oder Abzonung verfahren werden. Gleichzeitig werden die Gesamtbedingungen der einzelnen Wohnquartiere wohnlich, wirtschaftlich und verkehrsmässig neu strukturiert. Mit einer Erweiterung von 363 ha über die schon überbauten Gebiete von 879 ha hinaus, soll eine optimale Möglichkeit geschaffen werden, die Wohnungszahl von 40 000 vorhandenen auf 72 000 zu erhöhen, bei einer Maximalbevölkerung von 250 000, was der Höchstkapazität unserer Stadt entsprechen dürfte.

Mit einem Flächenanteil von 83,80 ha und zusätzlicher Erweiterungsmöglichkeit, wenngleich mit einiger Zurückhaltung in Hinsicht auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Zukunft, soll das zentral gelegene Geschäftsviertel nicht zu einer in der Nacht toten City werden, sondern zu seiner inneren Belebung und zur Erhaltung und Förderung der hier unbestreitbar pulsierenden Kulturscheinungen gleichzeitig auch Wohngebiet sein. Ansätze hierfür sind bereits vorhanden (51 Wohnungen und 123 Personen pro ha). Verkehrsmässig bedarf dieser Stadtteil zu seiner Erneuerung einer auch andernorts geforderten strikten Regelung, wenn nicht Neutralisierung des motorisierten Privatverkehrs, mit Vorrang für die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Plan sieht am Rande der Altstadt einen Kreis von Abstellplätzen bzw. Autosilos für etwa 7500 Wagen vor, zur Gewährleistung des den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Geschäftszentrums entsprechenden Verkehrs. Der Abstellraum für Wagen des hier angestellten Personals (z. Z. 10 % der Beschäftigten), sowie die Garagen des zu erstellenden Wohnraumes (schätzungsweise 12 000 Personenkraftwagen) wären durch Privatinitiative zu beschaffen.

Neuere Erkenntnisse sprechen für Beibehaltung und sogar Neuansiedlung gewisser Industrien in den nördlich der Stadt gelegenen dichten Wohngebieten, da wir feststellten, dass bis zu 60 % der männlichen Bevölkerung und bis zu 90 % der Altersgruppen von 15 bis 45 Jahren bei den Frauen, die in diesen Gebieten wohnhaft sind, in den nahegelegenen Fabriken Beschäftigung finden.

Unsere Stadt liegt abseits der Hauptverkehrsadern und vermisst eine klare Führung im inneren Strassennetz. So entstehen konvergierende Verkehrsführungen und eine überholte Vermengung von Durchgangs- und Ortsverkehr. Zur Behebung dieser Mängel strebt unser Plan eine Trennung des Verkehrs an, die von einer Hierarchie bezüglich Bestimmung, Führung und Dimensionierung der Verkehrswege ausgeht und in ein breitmaschiges, rangmässig aufgebautes Verkehrsnetz ausmündet (Abb. 3). Der intensive Durchgangsverkehr wird von der Autobahn und den daran angeschlossenen städtischen Schnellstrassen aufgenommen. Die Wohn- und Geschäftsviertel entwickeln sich so in einer ungestörten Umgebung innerhalb der Maschen dieses Strassennetzes. Arterielle Bahnen, die als Ortsverteiler- oder Erschliessungsstrassen anzusehen sind und die an bestimmten, zahlenmässig begrenzten Punkten in die Schnellbahnen überleiten, erlauben den Übergang von ruhigen Zonen in den Schnellverkehr und umgekehrt.

Soll ein Städtebauplan nicht zum «Friedhof guter Absichten» werden, so vermeide man ebenso übertriebene als mangelnde Wissenschaft, die eine als inhuman verfehlt, die andere der Willkür der Verwaltung Vorschub leistend. Jede Voraussicht kennt Grenzen, die zu überschreiten zu Unmöglichkeiten führt. Unser Wirken soll denn im Rahmen des Möglichen bleiben, ohne der Zukunft den Weg zu verschliessen; die uns heute zugesprochenen Aufgaben sind als dem Wechsel der Umstände unterworfen zu betrachten. Als Träger der Vierjahrespläne auf nationaler Ebene bedürfen unsere Pläne einer unbedingten Umstellung der Verwaltungsorgane in bezug auf Mentalität und Aufgabenbereich nicht zuletzt in der Regionalisierung, die wir leider immer noch missen. Vor allem verlangt unser Schaffen nach Durchdringung mit geistigen Werten, damit, wie Professor Fourastié darlegte, unsere Städte nicht nur technische Funktionen erfüllen und verkörpern, sondern damit sie zu wahren Lebenspendern werden, wie ja die Antike in der Stadt die höchste, von den Göttern geheiligte Form menschlichen Zusammenlebens sah.