

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 15 (1974)
Heft: 1

Artikel: Urbanisme et physionomie urbaine à Mulhouse
Autor: Meyer, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089137>

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: 16.01.2026

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

Urbanisme et physionomie urbaine à Mulhouse

PAUL MEYER

On se propose d'examiner, dans les pages qui suivent, et en partant de l'exemple de Mulhouse, les rapports qui peuvent exister entre les réalités différentes que recouvrent les deux termes. Ceux-ci se rapportent tous les deux au même objet, mais à partir d'optiques différentes; leur trait commun en même temps que leur contenu spécifique se retrouvent dans la terminologie allemande correspondante: «Stadtbau» ou «Städtebau» s'opposant à «Baubild» ou «Stadtbild». La seconde notion est à la première ce que le diagnostic est à la thérapeutique, ce que la recherche ou l'analyse est à la politique et à l'aménagement.

1 Les deux notions

11 La physionomie urbaine

Elle a été une des notions de départ en matière de géographie urbaine, empirique, plus qualitative que chiffrée, plus subjective qu'analytique; progressivement elle a fait place à des notions plus précises et plus distinctes: morphologie urbaine, structure urbaine, zonage, croissance urbaine, fonction urbaine. Certains auteurs distinguent même des critères «physionomiques» et «géographiques»; pour *U. Eichenberger*, il y a une délimitation urbaine correspondant soit à l'un, soit à l'autre critère; la limite physionomique de l'agglomération urbaine étant constituée essentiellement par l'un des critères fondamentaux de tout paysage urbain, la contiguïté de l'habitat (notion d'ailleurs reprise dans la définition que l'INSEE a retenue pour les nouvelles «unités urbaines»: moins de 200 m d'intervalle entre les constructions); la limite géographique, tout en coïncidant grossièrement avec la première, présente cependant l'avantage de distinguer les différents éléments constitutifs d'une agglomération urbaine («Agglomerationskern», «äussere Agglomeration»). Comme c'est avec la limite géographique de la «verstädterte Zone» que la limite physionomique coïncide le plus, on voit l'importance du facteur physionomique dans l'étude du phénomène actuel de suburbanisation où il constitue à la fois la première approche pour le géographe et le premier signal pour l'intervention de l'urbaniste. Appliquée à l'aire urbaine traditionnelle ou primitive, antérieure aux grandes mutations des dernières 20 années, la notion de physionomie urbaine n'épuise nullement la réalité urbaine que seule l'analyse systématique permet de saisir; elle n'en permet pas moins de dégager cette impression globale et presque intuitive que donne une ville ou un quartier, à travers le tracé de ses rues, le style, la nature et l'allure des constructions, la densité de la circulation, l'intensité de vie urbaine, tout ce qui distingue, pour le passant comme pour le résident, une ZUP d'une City, un centre ville d'un quartier résidentiel, la «ville» de la «banlieue». A l'heure où le destin des villes n'est plus l'affaire de quelques «bourgeois», où la



Fig. 1 Rue de la Bourse, le siège de la Société Industrielle de Mulhouse, près de la Gare. Pendant toute la période de l'expansion industrielle, ce fut le centre d'impulsion et d'innovation; il s'y tenait également une bourse des textiles.

Abb. 1 Der Sitz der «Société Industrielle» in der Nähe des Bahnhofs. Hier wurde eine Textilbörse abgehalten und von hier aus gingen und gehen wichtige Impulse für das städtische Leben aus.



Fig. 2 Avenue Foch, reliant la Place du Nouveau Quartier à la Place de la Gare. L'aspect «sous les arcades» rappelle bien en miniature le Paris de l'Empire.

Abb. 2 Die Avenue Foch verbindet den Rand der Altstadt mit dem Bahnhof und erinnert an Paris unter dem Kaiserreich.



Fig. 3 A l'angle NE de la ville, le quartier Drouot, construit entre les deux guerres; un certain aspect de «Mietskaserne», en fait la première réalisation de la législation sociale française (H L M).

Abb. 3 Das Drouot-Quartier im NE der Stadt, nach dem Ersten Weltkrieg im «Mietskasernenstil» erbaut, ist ein erstes Beispiel des durch die französische Sozialgesetzgebung geförderten Wohnungsbaus.

vie des quartiers, autrefois polarisée autour de l'église et du café, a besoin de nouvelles structures, où les hâtives et massives extensions périurbaines, «kulturell bodenlos» comme dit un auteur allemand, posent des problèmes jusque là insoupçonnés, où enfin la participation active est considérée comme un élément indispensable à un aménagement collectif du cadre de vie, la notion de physionomie, accessible et vécue par tous, peut contribuer à intéresser à la géographie urbaine et à l'urbanisme ceux-là même qui en sont l'objet.

12 L'urbanisme

C'est une notion à la fois plus récente et initialement distincte du vocabulaire et du champ de recherches géographiques. Elle est apparue avec les théoriciens socialistes du début du 19^e siècle, puis formulée par l'architecte viennois *Sitte* (1843-1903); c'est l'allemand *J. Stübben* (1845-1936), d'ailleurs architecte du quartier St-Fridolin à Mulhouse, qui est l'auteur du terme «*Städtebau*», traduit vers 1910 en «urbanisme». Repris et vulgarisé dans les années 30 par le Congrès et la Charte d'Athènes, le mot est entré dans le vocabulaire courant et a vu son contenu concrétisé dans des institutions (ministères, offices, agences d'urbanisme) surtout avec la reconstruction des villes détruites par la 2^e guerre mondiale et la croissance massive et généralisée de la population urbaine. Depuis, journées, colloques, expositions, commissions d'urbanisme se sont succédés et pour ne citer que quelques manifestations parmi les plus récentes et les plus locales: Journée mondiale d'urbanisme à Mulhouse le 8 novembre 1960, Congrès international de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire à Bâle du 22 ou 25 septembre 1965, Jour mondial de l'urbanisme à Strasbourg le 8 novembre 1969, Colloque d'urbanisme et de l'environnement à Mulhouse, les 18 et 19 mars 1972.

En fait, la notion d'urbanisme a été élaborée par les architectes; les historiens de l'art en ont retracé son évolution, comme celle d'un certain art, celui de construire de belles villes; puis le terme désignait, d'une façon générale, l'ensemble des moyens réglementaires et juridiques destinés à garantir un aménagement urbain ordonné; enfin il a pris son plein contenu d'un art, basé sur un ensemble de données analytiques très diverses — l'urbanisme se veut essentiellement pluridisciplinaire — et dont la finalité consiste à assurer le bonheur du citoyen! Mais en quoi consiste ce bonheur? Les normes et les conceptions qui président aux réalisations d'aujourd'hui seront-elles adaptées aux besoins de demain? Or toute réalisation d'urbanisme engage fortement l'avenir! D'où cette angoisse légitime, que le géographe peut partager dans la mesure où il voit dans l'urbanisme une forme de «géographie volontaire». Mais quelque soit le côté exaltant, inhérent à tout art créateur, l'urbanisme, d'une façon générale, reste un élément de contrainte face à l'initiative personnelle; il impose une discipline collective, un code; par là il contribue à façonner la physionomie urbaine. Celle-ci à son tour inspire de nouvelles conceptions et provoque de nouvelles contraintes, pour remédier aux insuffisances constatées ou résoudre de nouveaux problèmes.

Il y a bien ici action et réaction entre deux facteurs; examiner ce qui dans le paysage urbain mulhousien est la part de l'«urbanisme» au sens le plus large du terme, quels en sont les sources et les facteurs, tel est l'objet de la présente étude.

13 L'exemple de Mulhouse

Or Mulhouse nous paraît offrir un bon exemple pour étudier l'empreinte successive de la réglementation urbanistique sur l'évolution de la physionomie urbaine. En effet la ville a vécu le «jaillissement urbain» dû à l'industrialisation rapide du 19^e siècle, avant de connaître, à partir de la deuxième moitié du 20^e, une grande mutation qui consistait à troquer la livrée industrielle contre l'habit urbain d'une métropole moderne. Les industriels y ont laissé leur marque autant que l'industrie elle-même; les péripéties d'appartenance politique, les traces d'un demi-siècle wilhelminien, auquel a succédé un urbanisme français différent par ses inspirations politiques et sociales, se sont ajoutées aux facteurs de croissance intrinsèques.

Dans le paysage urbain tel qu'il se présente à nos yeux aujourd'hui, on peut distinguer deux sortes d'«écritures»: celle de l'expansion industrielle du 19^e siècle et qui peut être considérée comme achevée en 1914; celle de la grande mutation urbanistique des années 1950-70. La première est plus enkystée qu'oblitérée par la seconde; celle-ci contient, en puissance, les traits de la ville de la fin du 20^e siècle.

2 Les empreintes urbanistiques du 19^e siècle

Les historiens considèrent généralement le 19^e siècle comme un âge stérile pour l'urbanisme: après cette grande époque que fut le 18^e et qui a laissé sa marque à Paris, à Strasbourg et dans les «Fürstenstädten» allemandes, il y a «carence de l'urbanisme» dans les cités industrielles du 19^e siècle; «l'histoire des grandes villes du 19^e siècle est celle d'une maladie; l'organisme urbain devient incapable de remplir ses fonctions», constate *Lavedan*.

Qu'en est-il à Mulhouse, dont l'essor, on le sait, a été particulièrement fulgurant? 6000 habitants au début du siècle, 100 000 à la fin; un doublement de la surface bâtie entre 1827 et 1870; une augmentation d'environ 1/3 du territoire communal. 60% environ du paysage urbain mulhousien actuel date d'avant 1914 (et 40% de la période 1870-1914).

Dans la physionomie urbaine de la ville industrielle, le «dirigisme urbanistique» de cette époque se traduit de trois façons:

21 Le contrôle de la construction

La croissance urbaine de Mulhouse avait commencé au moment où la France a connu les premiers théoriciens de l'urbanisme dans les personnes de Fourier et de Cabet, préoccupés par l'édification d'une société socialiste. Certains ont cru voir dans le «Phalanstère» de Fourier le prototype des futures «unités d'habitation» et trouver chez Cabet le premier souci d'une priorité à donner, dans une ville, aux transports en commun et aux piétons! En fait ces idées ne pouvaient guère trouver d'impact dans une France à industrialisation hésitante et tardive; les seules régions vraiment touchées par la révolution industrielle, Paris, le Nord, ne portent guère la trace d'un urbanisme socialiste. Il en est de même à Mulhouse. Les travaux de MM. *Hueber* et *Troër* sur le Mulhouse en 1870 ont montré que la ville, dans l'urbanisation de son espace rural, a laissé intact le noyau urbain pré-industriel; elle a vu se développer des amorces de quartier, autant d'unités d'habitat, distinctes les unes des autres, sans lien entre elles ni avec la «ville»; au fur et à

mesure du désenclavement des ateliers industriels hors de la vieille ville et de l'implantation de nouvelles entreprises, soit en bordure du canal et de la voie ferrée (S.A.C.M.), soit à proximité des eaux de la Doller (Schaeffer-Pfastatt, D.M.C.), l'habitat a suivi; d'où le fameux enchevêtrement maintes fois signalé des usines et de l'habitat, ce qui conditionne encore le fait que 60 % de la main-d'œuvre des industries traditionnelles peut encore aujourd'hui gagner son lieu de travail (à moins de 10 minutes du domicile) sans avoir recours aux transports en commun (ce qui constitue à son tour pour ces derniers un handicap majeur). La disparition des fossés de l'ancienne ville a assuré les liaisons avec les faubourgs sans qu'il y ait eu de grands axes de liaison entre le noyau urbain et ce nouvel habitat ouvrier, réparti en petites unités et dont les limites d'extension se trouvaient jalonnées par les postes d'octroi. Aucune «percée» à la Haussmann dans la vieille ville, de superficie d'ailleurs restreinte; l'essor industriel l'a plus négligée que remodelée, aucun urbanisme monumental ou de prestige, fort éloigné des préoccupations des pionniers d'industrie.

D'où ce sentiment d'une ville plate par nature, uniforme par l'habitat, sans axe naturel, sans artère majeure; une grisaille d'uniformité que dégage l'alignement banal des rangées de maisons à deux étages avec l'inévitable mansarde (68 % des immeubles mulhousiens); une ville à la fois plate et basse, sans plan et sans figure, sans cathédrale émergeant de la grisaille des quartiers, bref un manque de relief contre lequel l'urbanisme contemporain devait réagir instinctivement (Tour de l'Europe!). Seuls le tracé non rectiligne des anciens chemins ruraux menant vers Modenheim, Illzach ou Dornach, la modeste survivance de l'ancienne toponymie (Runtz, Wolf, Mertzau, Forst, Dentsche) rappellent la trame sur laquelle s'est inscrite successivement le tracé rectiligne des lotissements intercalaires. Urbanisme d'arpenteurs, d'agents-voyers, où l'alignement constituait le souci majeur, sinon exclusif, et représentait le seul contrôle de la croissance urbaine.

22 La marque patronale

À côté de cet urbanisme à la fois spontané et contrôlé, Mulhouse présente aussi la marque d'un urbanisme plus hardi et plus volontaire, issu d'une conception à priori, déterminant la construction plus que l'accompagnant. Cette réalisation plus globale est l'œuvre d'une bourgeoisie éclairée, ouverte aux influences étrangères, notamment anglo-saxonnes, calviniste et philanthrope, à la fois maîtresse de l'industrie naissante et de l'administration municipale. Il s'agit de deux réalisations, le «Nouveau Quartier» d'une part, la «Cité» d'autre part, très distincts d'ailleurs d'aspect et d'implantation.

Entre la ville et le canal, avec son plan en éventail, le Nouveau Quartier (aujourd'hui Place de la République) est un ensemble ordonnancé de rues rayonnant autour d'une place semi-circulaire; ses arcades ouvertes, l'ordonnance néo-classique de ses façades, de ses portiques et de ses colonnes, la perspective du jardin et de l'Hôtel de la Société Industrielle, tout traduit à la fois l'imitation parisienne du I^{er} Empire et le sentiment d'ordre et de discipline caractéristique des pionniers d'industrie. Pour eux, le Nouveau Quartier représentait, sans ostentation mais sans petitesse, le signe extérieur de leur réussite économique. Aujourd'hui encore s'égrenent, le

long de l'Avenue Clémenceau et autour de la Place des 5 Lanternes, les dernières villas patronales, peu à peu condamnées à céder la place à des immeubles de grand standing.

A l'autre extrémité et à proximité des diverses «fabriques», un grand ensemble d'habitat ouvrier, la «Cité»: surface de 11 ha quadrillée de rues et de passages (ces derniers n'ayant que 3 m de large), découpée en quelques 150 parcelles de 500 m² chacune, chaque parcelle étant divisée en 4 lots dont 55 m² seulement étaient bâtis; d'où cet alignement un peu monotone de maisons sans étage, 1243 en tout, la plupart mitoyennes (à 4 familles) entourées de l'inévitable jardinet. Le paiement d'une somme représentant 5 salaires mensuels réels à l'achat, un amortissement représentant 3 ans de salaire réel annuel assuraient l'accession à la propriété. Des installations communautaires (lavoir, salle d'asile, école, cantine) constituaient ce que nous appellerions aujourd'hui les «équipements collectifs». En dehors de cet ensemble planifié et homogène, la même inspiration patronale a créé ces immeubles locatifs sur le modèle anglo-saxon (Union-Home) dont les derniers alignements restent visibles rues Daguerre et Gay-Lussac.

Un même pragmatisme, plus qu'un propos délibéré de ségrégation sociale a présidé aux deux réalisations. Si une certaine volonté de puissance se manifeste au Nouveau Quartier, la philanthropie, le paternalisme, l'exemple anglo-saxon (*Owen, Ebenezer Howard*) se retrouvent dans la Cité. L'impact des deux réalisations dans le paysage mulhousien est également différent; l'un a ouvert la vieille ville sur la gare; l'autre par contre se juxtapose plus qu'il ne s'intègre à la ville et il s'y est maintenu à la fois le décor urbain, le contenu sociologique, la tradition ouvrière de la «belle époque» de l'histoire mulhousienne.

23 Les retombées de la réglementation wilhelminienne

L'héritage de la période allemande (1870-1918) n'a pas à Mulhouse l'ampleur qu'il connaît à Strasbourg ou même à Colmar; un seul specimen du style néogothique, le Tribunal d'Instance, ancien Amtsgericht; l'absence de tout rôle administratif, qui a caractérisé la ville jusqu'à nos jours, peut expliquer que les efforts architecturaux se soient cantonnés dans le style des villas bourgeoises qui escaladaient progressivement le Rebberg, des édifices scolaires (Lycée de jeunes filles, école Thérèse), des nouvelles églises (Ste Geneviève), des casernes. Quant à l'habitat ouvrier, les choses se sont passées comme si l'impulsion donnée, corrigée par la nécessité de construire beaucoup sur une place de plus en plus rare, se soit maintenue: d'où ces nouvelles cités populaires du Wolf, Brustlein, Dollfus, mais aussi les quartiers locatifs Vauban, Buhler, St-Fridolin, Nordfeld, qui n'ont cependant rien de commun avec les «Mietskasernen» des «Gründerjahre».

Si le nouveau style allemand n'a guère affecté le paysage urbain dans son ensemble, par contre deux éléments ont laissé des traces encore visibles.

D'une part, l'urbanisme allemand, qui a été beaucoup plus que l'urbanisme français une affaire d'architectes, s'est appuyé sur une législation, une «Bauordnung», plus contraignante et plus rigoureuse: les lois prussiennes, encore en vigueur en Alsace sous le vocable de droit local, avaient pour but d'éviter la construction anarchique, la «wilde Bebauung»; d'où la limitation de la liberté de construire; d'où un zonage

Fig. 4 Un «Ensemble» pour 15 000 personnes à la fois, à la périphérie SW de la ville (Dornach). Réalisée au cours des années 60, la formule ne va-t-elle pas bientôt appartenir au passé?

Abb. 4 Im Gebiet von Dornach, im SW des Stadtkerns, entstand in den sechziger Jahren eine Grossüberbauung (ZUP) für 15 000 Menschen. Wird sie Nachfolger finden oder ist sie bereits überholt?



Fig. 5 Sur les premières collines verdoyantes du Sundgau, au Sud de la ville, le nouvel Hôpital du Monchsberg étale la tâche blanche de ses bâtiments. Longtemps l'extension urbaine était stoppée net à la crête du Rebberg.

Abb. 5 Das neue Spital auf dem Mönchsberg, auf den ersten Sundgauer Hügeln im Süden der Stadt; es deutet eine Ausdehnung Mülhausens über den Kamm des Rebbergs hinaus an.

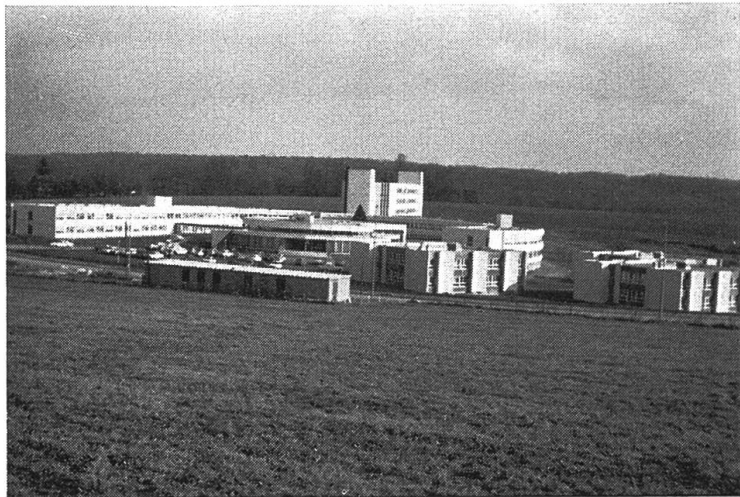


Fig. 6 Au Nord de la Doller, une suburbanisation massive et sans originalité relie dorénavant le faubourg de Bourtzwiller (à gauche) à la commune d'Illzach.

Abb. 6 Im Norden der Doller verbindet eine unschöne Überbauung die Vorortsgemeinden Bourtzwiller (links) und Illzach.



plus impératif et plus rigoureux; d'où aussi cette sorte d'embargo sur tous les terrains avant qu'ils ne soient viabilisés; mais en même temps un vaste programme de voirie et d'assainissement, atteignant dans ses artères principales l'ensemble de la périphérie municipale. La même politique a imposé un plan contraignant à la spéculation locative de l'«Unternehmertum» (rue Buhler et ensemble du quartier St-Fridolin p. ex.); c'est elle aussi qui a incité les communes à se constituer des réserves foncières.

Ainsi le «Tiefbau» (voirie, eaux, canalisation) a précédé le «Hochbau» (architecture), ce qui va assurer plus tard à la ville l'une des premières places dans le classement du confort urbain, après Paris, Nice, Strasbourg et Colmar: 93 % des immeubles rattachés à l'égoût en 1962; des bains municipaux longtemps modèles; d'où aussi une réserve de terrains à construire dont la municipalité pourra disposer plus tard, dans le cadre de la législation française postérieure, en faveur des logements sociaux.

D'autre part, l'incorporation de la commune périphérique de Dornach à la ville en 1914 n'est pas sans rapport avec la politique courante de l'«Eingemeindung» pratiquée en Allemagne dès la fin du 19^e siècle. Précédée par le débordement industriel mulhousien en direction de Dornach et de la Doller (DMC a son aire industrielle installée à cheval sur la limite intercommunale) et le développement d'une vie commerciale précoce le long de l'artère reliant la ville à Dornach (le «Stressla» = Avenue Aristide Briand), mais contrariée par l'obstacle de la voie ferrée (jusqu'en 1960 un seul passage sans niveau!), l'incorporation a largement contribué à urbaniser Dornach plus tôt et plus profondément que les autres communes périphériques. C'est sur le ban de l'ancienne commune de Dornach qu'a été implantée la ZUP, l'ensemble universitaire et sportif de l'Illberg, sans parler de l'urbanisation assez homogène du Rebberg de Dornach. C'est un esprit de quartier urbain plus qu'une mentalité souvent anachronique de commune suburbaine, cramponnée à son autonomie administrative, qu'on remarque à Dornach, le nouveau centre de gravité constitué par la ZUP ne pouvant que favoriser l'intégration psychologique à la Ville.

3 Le remodelage par l'urbanisme moderne

La physionomie urbaine du Mulhouse de 1973 et celle, probable d'ici 15 ans, sont largement conditionnées par un ensemble de facteurs nouveaux, mais qui ne sont apparus que dans les années 50. Y-a-t-il eu solution de continuité dans le développement de la ville entre 1914 et 1950?

31 Les facteurs nouveaux et la tradition urbanistique mulhousienne antérieure

La stagnation démographique mulhousienne de la première moitié du 20^e siècle n'a entraîné ni un arrêt de la construction, ni une rupture des traditions locales d'urbanisme. Plus de 3000 immeubles, soit le 1/4 du total actuel, datent de l'entre-deux-guerres, et ceci malgré l'extension de l'habitat individuel périphérique. Un peu moins de la moitié des nouveaux logements était dû à la nouvelle législation française (Loi Loucheur) visant à favoriser les habitations à bon marché; le type de cette réalisation, qui annonçait déjà ce que sera après 1950 le «Grand Ensem-

ble», fut le quartier Drouot, un groupe de 1000 logements, un peu à l'écart des quartiers d'extension traditionnelle et mal relié au centre ville. Le «Drouot» a quelque chose de monolithique, à la fois dans son architecture et dans la structure socio-professionnelle de ses habitants; aujourd'hui encore il reste une unité sociologique assez caractéristique, plus proche dans son aspect comme dans son esprit, de la «Mietskaserne» que de la tradition proprement mulhousienne de la Cité. Cette tradition s'est au contraire continuée dans d'autres quartiers (Brüstlein, Wolf, Haut-Poirier), mais sans accession à la propriété, ce qui a très vite amené un habitat plus prolétarien.

Ainsi dans cette substitution progressive de l'État à l'initiative patronale, il y a, à la fois, ressemblance et différence. C'est au niveau de la municipalité que la continuité fut assurée, la ville favorisant la politique sociale de l'État par la mise à la disposition de vastes terrains à construire acquis grâce à la politique foncière pratiquée par la ville (près de 200 ha acquis entre 1900 et 1926). C'est la conjonction de la politique nationale avec la politique communale, qui explique que malgré la stagnation démographique quasi totale, le paysage urbain a continué à évoluer aussi bien par la naissance de nouveaux quartiers d'habitat social, que par le remplissage des interstices encore disponibles (rues Pasteur, Stalingrad, Salengro, Faubourg, d'Altkirch, Place du 14 Juillet); dans ces derniers cas c'est déjà la préfiguration de ces petits ensembles ou résidences collectives pour locataires petits-bourgeois ou même aisés. Leur allure et leur style indiquent que la ville amorçe lentement sa mue de ville industrielle, avec la fatale ségrégation patron-ouvriers, en ville d'employés et de tertiaires.

La conception même de l'urbanisme, on la retrouve autant dans le paysage que dans les comptes-rendus d'activité municipale; on y parle d'urbanisme «rationnel»: hygiène, esthétique, circulation; l'ordre de priorité est révélateur par lui-même! C'est effectivement l'énumération des travaux de voirie, tout ce qui touche à la propreté de la rue, à la distribution d'eau sur l'ensemble de l'aire urbaine, même encore non bâtie, qui constitue l'essentiel des efforts de la municipalité. Le souci de l'esthétique (l'environnement d'aujourd'hui) se traduit dans l'aménagement des jardins publics, souvent des legs patronaux, et dans le soin heureux apporté à ce qui constitue aujourd'hui l'un des grands atouts du cadre de vie mulhousien, les 25 ha du Jardin Zoologique prolongés par la réserve forestière du Tannenwald et Zurenwald, couronnant la crête du Rebberg. Quant à la circulation, ses exigences semblent satisfaites par l'application rigoureuse des plans d'alignement et la «Bauordnung» portant contrôle des constructions (comme à Strasbourg) et symbolisée par la Police du bâtiment, intégrée au service d'urbanisme en 1969. C'est à la fin de l'entre-deux-guerres qu'apparaît la première mention de plan d'aménagement et donc d'un souci à plus long terme de l'avenir urbain; 1945 création du service d'urbanisme et d'études devenu service d'urbanisme, lui même chargé, depuis 1972, des problèmes d'urbanisation pour l'ensemble d'un Syndicat intercommunal groupé autour de la ville.

Ainsi les années 50-55 ont vu la conjonction d'un urbanisme autochtone, encore bien vivace, avec les conceptions nouvelles de l'urbanisme national français. Celui ci, s'il s'inspire des principes de la charte d'Athènes, y ajoute cependant un certain

souci social qu'expliquent à la fois l'idéologie d'après-guerre et la nécessité de remédier à une trop longue carence en matière de constructions (1 500 000 logements construits en France 1918 à 1939, contre 3 700 000 en Angleterre et 4 000 000 en Allemagne). Il convient donc de faire vite et bon marché; aussi l'État fait plus confiance aux ingénieurs et entrepreneurs qu'aux architectes et aux urbanistes; d'où une certaine méfiance vis-à-vis du libéralisme architectural et un cadre plus contraignant pour l'homme d'art; mais aussi une participation publique plus massive aussi bien sur le plan des réalisations «fonctionnelles» (Grands Ensembles, ZUP) que sur le plan du financement et du crédit: le crédit public s'exerce sur 66 % des nouvelles constructions, le financement public direct dans 35 %! Enfin la nouvelle terminologie (Ministère de l'Équipement) indiquait le souci d'un dépassement de l'urbanisme primaire pour y substituer une notion d'aménagement plus global et plus large. Mais le support juridique nécessaire pour réaliser l'aménagement rationnel de toute la région urbaine continue à faire défaut et la concertation intercommunale en vue d'opérations précises et limitées n'a pas pu empêcher que la physionomie périurbaine de 1973 est plus le résultat d'une somme de politiques communales et non d'un aménagement d'ensemble¹. Quant à l'aire municipale elle-même, elle s'est agrandie de Bourtzwiller en 1947.

32 La physionomie urbaine et l'urbanisme des années 1970

L'ensemble de ces facteurs a donné au visage urbain mulhousien des années 1970 un certain nombre de traits qui, sans effacer ceux hérités de l'urbanisme historique, sont les plus visibles et les plus spectaculaires.

321 L'aspect urbain actuel reflète d'abord les effets de ce qu'on pourrait appeler *l'urbanisme de masse*. Sauf dans le cas de la Cité ou du Drouot, la ville n'avait connu que des constructions par petits paquets, des ensembles de quelques dizaines d'immeubles seulement; la ville a grandi très progressivement. Par contre, la nécessité de faire face à des besoins d'une tout autre échelle, l'évolution simultanée des techniques de construction, la restriction de la surface à bâtir disponible, tout a contribué à procéder par grands ensembles, soit dans les espaces intérieurs, soit dans les zones urbaines périphériques. Les premiers ont essentiellement été récupérés sur les aires industrielles abandonnées par le recul du textile (Dentsche = Place de l'Europe, Pierrefontaine, Lycée de garçons); les malheurs du textile ont fait le bonheur de l'urbanisme mulhousien! Sur les périphéries urbaines, surgissaient les grands ensembles: 700 logements à Bel-Air, puis 3500 dans la ZUP, une fois achevée. Cet urbanisme de masse a évolué, à la fois dans le volume occupé (la densité atteinte à la ZUP semblant constituer le plafond supportable) que dans l'allure architecturale: d'un style d'abord voisin de la «Mietskaserne» (Cité Wagner) on a passé aux barrettes et tours de la ZUP, pour finalement chercher à s'intégrer au mieux dans le tissu urbain préexistant (Pierrefontaine, Quartier de l'Europe, Résidences du Rebberg). Cet habitat de masse ne forme un ensemble distinct de la ville que dans la ZUP; il continue souvent à porter le nom traditionnel de Cité; nulle

¹ Voir dans ce même cahier, article de D. Chassignet, pp. 31—46.



Fig. 7 Rénovation urbaine de la Porte du Miroir, vue prise vers le NW; au fond l'ancienne Tour du Diable qui gardait ici l'entrée de la vieille ville. Les «tours» se succèdent et ne se ressemblent pas.

*Abb. 7 Am Spiegeltor erhielt Mülhausen ein neues Gesicht; der alte Teufelsturm im Hintergrund und der Wohnturm im Vordergrund haben wenig Ähnlichkeit, betonen aber beide den Altstadt-
eingang von NW.*



Fig. 8 Bollwerk et Tour de l'Europe, vus depuis la rue de Metz; ici le symbole du passé voisine avec le pari sur l'avenir.

Abb. 8 Das Bollwerk ist ein markanter Rest der mittelalterlichen Befestigungen im E der Stadt; das Sinnbild der Vergangenheit steht hier neben dem der Zukunft, dem 100 m hohen Europaturm.

Fig. 9 Boulevard de l'Europe avec Tour de l'Europe: en plein centre de la ville, à la place d'une ancienne fabrique textile, prend forme le visage de la ville de demain.

Abb. 9 Hart am alten Stadtrand entstand auf dem ehemaligen Fabrikgelände der Deutsche am Boulevard de l'Europe eine im Europaturm gipfelnde Überbauung. Mülhausen betont mit diesen Benennungen seine europäische Gesinnung.



part il ne règne exclusivement sur une grande étendue; la ZUP elle-même est frangée d'habitat pavillonnaire. Inversement l'ancienne Cité se trouve aujourd'hui contigue à des immeubles présentant l'aspect du grand collectif, mais dont le statut d'occupation (construction H.L.M. avec accession à la propriété) rappelle la tradition des promoteurs d'autrefois. Quant à l'urbanisme de substitution, démolissant l'ancien habitat inadapté pour le remplacer par l'immeuble moderne, la tendance ne fait que s'amorcer dans l'ancien quartier patronal au pied du Rebberg, sans en rompre d'ailleurs l'homogénéité architecturale et socio-professionnelle. Car l'urbanisme de masse n'a pas mis fin à la ségrégation sociale, mais celle-ci est moins spatiale, et plus ponctuelle: à l'intérieur de la ZUP, l'occupant de la Résidence, propriétaire de son appartement, se distingue du voisin H.L.M. à qui les divers avantages sociaux permettent enfin d'occuper, à bon compte, ce logement confortable et moins exigü que la mansarde du 19^e siècle.

322 La physionomie urbaine a également été affectée par le nouveau style de la construction: *un urbanisme de hauteur* qui donne un certain relief, une sorte de verticalité à un paysage urbain plutôt plat. Ce sont les nouveaux immeubles insérés dans l'ancien tissu urbain qui contribuent le plus à cette articulation verticale que même les clochers, hormis le plus central, n'avaient pas réussi à donner à la cité. L'immeuble en hauteur brise également l'ancienne tyrannie de l'alignement et augmente l'aération en dégagant ces minuscules surfaces libres, succédané du jardinet individuel. C'est l'immeuble en forme de barrette, ne dépassant pas 6 à 7 étages qui semble le mieux s'intégrer au paysage traditionnel, alors que les «tours» (Wilson, face à la Gare) soulignent un peu trop la volonté de hausser le niveau de la ville.

Ainsi deux paysages coexistent: celui, homogène, d'un habitat moderne exclusif, créé au cours des dix dernières années (la ZUP); celui, renouvelé et rehaussé dans sa modestie traditionnelle par les immeubles intercalaires récents. L'ancien tissu urbain quelque peu monotone et bas ne subsiste plus que comme fragments, particulièrement nets de part et d'autre du faubourg de Colmar.

323 Enfin l'urbanisme moderne confère à cette ville réputée jusque là industrielle *un caractère de prestige*. Lors de la croissance urbaine au long du 19^e siècle, c'est à l'étendue des emprises industrielles que se mesurait la puissance urbaine — et celle de ses promoteurs! Elles ont cédé la place à des équipements tertiaires, écoles, services, logements, symbolisant la lente mutation des cols bleus en cols blancs (dès 1968 la ville compte 51 % de tertiaires). Mais il fallait aussi doter la nouvelle cité d'un nouveau symbole. La réalisation de l'ensemble urbanistique de la Place de l'Europe répond à la fois à ce besoin confus et correspond à une politique; en ce point central s'est concrétisée la volonté délibérée de faire grand, d'exprimer une détermination et un pari sur l'avenir. A une ville qui a toujours manqué de monument civil ou religieux, la Tour de l'Europe, dominant de ses 100 m la seule place piétonnière de la ville, doit apporter le trait urbain polarisant, qui constituera en même temps un 3^e centre, après ceux de l'Hôtel de Ville et de la Société Industrielle. Par les dimensions de l'ensemble, par la densité et l'harmonie

des constructions comme par l'ampleur des infrastructures, la place confère un cachet urbain authentiquement moderne à l'endroit même où s'ouvrait la zone d'expansion du siècle dernier. Cet aménagement majeur trouve deux répliques plus restreintes mais non moins heureuses dans la reconstruction de la Porte de Bâle et la récente rénovation de la Porte du Miroir; ainsi résurgissent les contours de la vieille ville, appelée à devenir la «City».

En même temps une bipolarisation des fonctions tertiaires se fait jour; la vie sportive, universitaire, les activités de loisir et de formation paraissent en partie drainées vers la ZUP et l'Illberg, pendant que la vie commerciale et celle des affaires, la foule urbaine des acheteurs, des promeneurs et des visiteurs anime tout ce qui s'étend entre la Place de l'Europe et la Gare, comme si la vieille ville ne se résignait pas à une perte de substance et affirmait son rôle de centre urbain, revigoré par le nouvel urbanisme de prestige. Tout autour un nouveau zonage se dessine: d'une part les quartiers traditionnels, gardant chacun une certaine spécificité d'habitat, de composition socio-professionnelle, de mentalité; d'autre part les zones urbaines marginales ou récentes (ZUP, Bourtzwiller), mal intégrées au tissu urbain central, faiblement polarisées encore par leurs équipements collectifs trop récents.

33 La physionomie de Mulhouse en 1985

Quant à la physionomie de la ville de 1985, n'est-elle pas déjà inscrite dans les traits de 1973? Les urbanistes aiment parler de «futur engagé»; les décisions et les choix d'aujourd'hui ne conditionnent-ils pas la figure de demain?

Il y a certes des données d'évolution «engagées»: le canal élargi au gabarit européen ne modifiera guère l'impact de la voie d'eau dans le paysage urbain; par contre le tracé de la Rode nord, qui ne sera que la section mulhousienne de l'autoroute A 36 Rhin-Montbéliard, imprimera son tracé le long du lit de la Doller en même temps que les pénétrantes qui y seront reliées réaliseront enfin ces grands axes qui ont tant tardé. La même liaison périurbaine assurera la liaison fonctionnelle entre l'habitat (ZUP) et les lieux de travail (Hardt et Rhin), tout en favorisant l'intégration de l'Ile Napoléon à la ville.

Simultanément, à la lisière sud de la ville, la crête du Rebberg aura cessé de constituer la curieuse limite franche entre paysages urbain et rural puisque les nouveaux équipements hospitaliers (Moenchsberg) auront étalé la blancheur de leurs bâtiments dans une verdure jusque là campagnarde. Une nouvelle banlieue s'amorce-t-elle sur ces premières collines sundgoviennes et progressera-t-elle par tâches distinctes pour urbaniser la campagne en direction d'Eschentzwiller et de Landser où les premières réalisations existent dès à présent? Il est probable qu'une suburbanisation totale et dense de la périphérie urbaine fasse place à un égrènement discontinu, donnant une ceinture d'habitat plus lâche, respectant largement l'environnement immédiat de la ville.

Mais à côté de ce futur engagé qui préfigure certains traits de la ville de demain, que de facteurs imprévisibles: la cadence de la croissance démographique et notamment de l'attraction migratoire, elle-même conditionnée par l'expansion industrielle, l'implantation de nouvelles zones d'emploi, l'afflux d'une main-d'œuvre étrangère en compensation du phénomène frontalier persistant et posant des pro-

blèmes d'hébergement et d'intégration sociologique probablement difficiles, autant de données ne relevant que très partiellement de la planification urbaine. La progressive et inéluctable reconversion de la région potassique se fera-t-elle à l'intérieur du groupement actuel, qui se veut extérieur à la zone mulhousienne, ou se fera-t-elle en fonction de la métropole haut-rhinoise? Où en sera le degré de cohésion et de structuration de l'ensemble de l'agglomération, condamnée à coopérer si elle veut assurer à ses habitants le cadre et la qualité de vie exigés d'ici vingt ans? Dans quelle mesure enfin le visage urbain sera-t-il l'œuvre des citoyens, et non imposé à des citadins?

Autant de questions dont les réponses contribueront à déterminer l'urbanisme et la physionomie urbaine de demain.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bardet, Gaston* (1945): L'urbanisme. P.U.F., Paris
Bulletin de la Société Industrielle: N° 695, 1959/2 (Numéro spécial): Journées mulhousiennes de l'urbanisme 12. 5. 1959
 — : N° 741, 1970/4: Mulhouse en 1970
Eichenberger, Ulrich (1968): Die Agglomeration Basel in ihrer raumzeitlichen Struktur. Basler Beiträge zur Geographie, Heft 8. Basel
Labasse, Jean (1966): L'organisation de l'espace. Éléments de géographie volontaire. Paris, Hermann
Lavedan, Pierre (1926/1952): Histoire de l'urbanisme. T. III: Époque contemporaine. Paris
Ledrut, Raymond (1968): Sociologie urbaine. P.U.F. Paris
Rimbert, Sylvie (1967): La banlieue résidentielle du Sud de Strasbourg. Genèse d'un paysage urbain. Publ. de la Fac. des Lettres de Strasbourg. Les Belles Lettres, Paris.
Schöller, Peter (1967): Die deutschen Städte. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden
Sitte (1889/1901): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien
Stübgen, Jos. (1890/1924): Der Städtebau. J. Durm
Ville de Mulhouse: 10 années d'activité municipale. Mulhouse. 1925/35
 — : Une génération d'activité municipale 1925/1947
 — : 12 années d'activités municipales 1953/1965
 — : 15 années d'activités municipales 1956/70

STÄDTEBAU UND STADTBILD IN MÜLHAUSEN (*Zusammenfassung*)

Stadtbild: ein physiognomisch-geographischer Begriff, ist wohl synthetisch, beruht jedoch nicht allein auf analytischen und funktionellen Gegebenheiten; er kann nicht gemessen werden. Jedoch ist der Begriff dem Städter leicht zugänglich und vermag ihn, in die stadtgeographische Problematik einzuführen.

Städtebau ist ein von Architekten (Sitte, Stübben) geprägtes Wort; es wurde von Kunsthistorikern (Lavedan) aufgegriffen, von Geographen (Labasse) vielmals der «géographie urbaine volontaire» gleichgestellt; heute wird es immer mehr im Zusammenhang mit Planung gebraucht. Im Aufsatz wird der Begriff in seinem ältesten und weitesten Sinn gebraucht und bezieht sich auf jede Art öffentlichen Eingreifens und Planens in die spontane Entwicklung einer Stadt. Zwischen Städtebau und Stadtbild bestehen Wechselwirkungen. Durch seine rasche und spezifische Industrielandentwicklung, durch das Nacheinanderfolgen deutscher und französischer Gesetzgebung bietet Mülhausen für die Analyse dieser Wechselwirkungen ein dankbares Beispiel.

Ein grosser Teil (60 %) des Mülhauser Stadtbildes trägt den Stempel der städtebaulichen Begriffe, wie sie bis 1914 gültig waren: eine Addition von Wohnquartieren ohne zweckmässigen städtischen Zusammenhang. Dazu gesellt sich der Stempel des mülhausischen Fabrikantentums: gemessener und französisch inspirierter Machtausdruck im «Neuen Quartier» (zwischen Altstadt und Bahnhof), religiös- und angelsächsisch bestimmter Paternalismus in der «Cité» (das erste grosse Eigentumswohnungsunternehmen in Europa!); endlich hat die wilhelminische Zeit (1870—1918) ihre Bauordnung, den Willen ihrer Stadtbaumeister und ihrer Tief- und Hochbauverwaltung, sowie ihrer Eingemeindungs- und Bodenpolitik (Dornach) hinterlassen. Während der langen Stagnation (1920—1950) dringt französische Gesetzgebung im Sozialwohnungsbau ein (Drouot-Viertel); daneben vermehrt sich der kleinbürgerliche Wohnungsbau in der bisher vorwiegenden Arbeiterstadt; die Stadtverwaltung sorgt für eine saubere, hygienische und grüne Stadt (Zoo).

Die grosse städtebauliche Verwandlung stammt erst aus den letzten 20 Jahren: Es kommen Grossüberbauungen mit 900 bis 3000 Wohnungen (ZUP); das bis jetzt flache und niedrige Mülhausen baut in die Höhe (Hochhäuser) und leistet sich Prestigebauten (Europa-Platz mit 100 m hohem Europaturm).

Die zukünftige Stadt ist weitgehend, aber nicht völlig, durch die angelaufene Planung bedingt: die grosse nördliche Umgehungsstrasse längs der Doller (Teilstück der Autobahn A 36, «Rhein-Montbéliard»), das Übergreifen der Stadt auf die nördlichsten Sundgauhügel (neues Spital Moenchsberg) usw. Jedoch ist nicht vor auszusehen, wie neue städtebauliche Ideen (ZUP scheinen überholt) und eine neue staatliche Wohnungspolitik sich mit dem Tempo und dem Ausmass der wirtschaftlichen Entwicklung (Peugeot, Gastarbeiterproblem, Kaliminenumstellung) zu neuen Lösungen verbinden.