

Pierre VIDAL  
*Urbaniste, Conseil consultatif du patrimoine mulhousien*

# La reconstruction après 1945, épisode majeur de l'histoire urbaine de Mulhouse

**L**a quinzaine d'années suivant la Libération constitue un moment remarquable et probablement unique de l'urbanisme mulhousien.

Tout d'abord pour la ténacité et le courage des hommes et des femmes qui ont œuvré en des circonstances particulièrement difficiles pour transformer une ville sinistrée en une ville en plein développement.

Ensuite parce que la période est celle de profonds changements dans la façon de concevoir et d'aménager la ville, mêlant pratiques d'avant-guerre, expérimentations et innovations appelées à se généraliser par la suite. Intervenant, méthodes de planification et de programmation, création architecturale, techniques de construction, organisation des chantiers, sont autant de domaines plus ou moins bouleversés en peu d'années.

Autre caractéristique : la diversité des réalisations mulhousiennes et l'intérêt de nombre d'édifices construits dans le cadre de la reconstruction, qu'illustre l'inscription en 2006 du bâtiment annulaire à l'inventaire des monuments historiques.

Dernière particularité : pour la première fois de son histoire, Mulhouse participe alors à une phase d'urbanisation partagée avec la plupart des villes françaises. Comme ailleurs, vont se combiner des aspects présents dans l'ensemble du pays et des aspects spécifiquement mulhousiens.

## 1944-1945 : Mulhouse, ville sinistrée

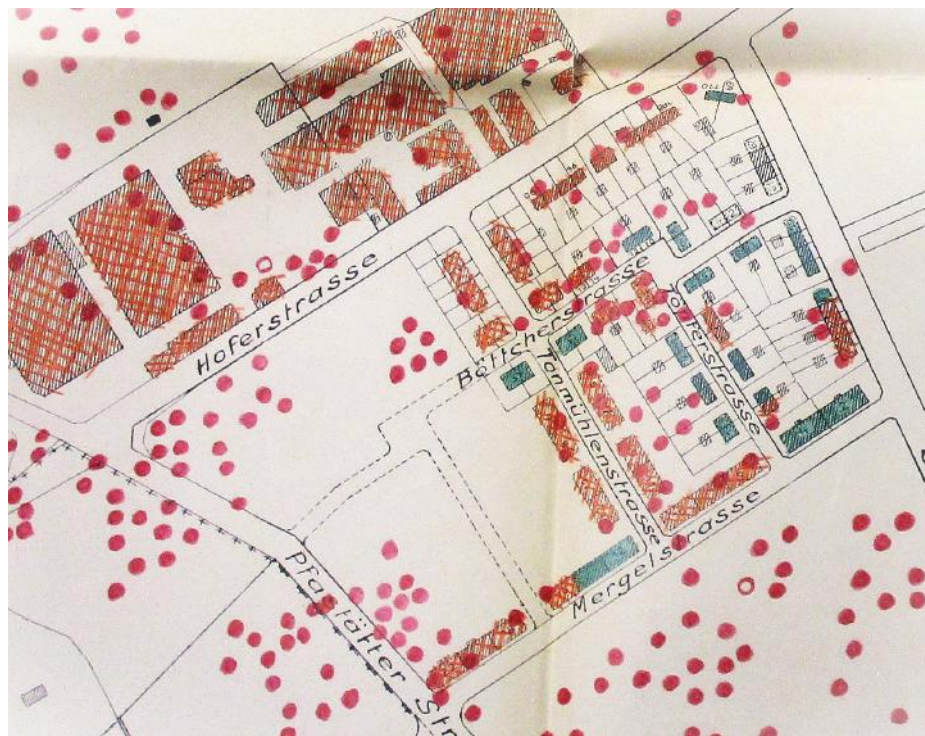
Les bombardements de mai et août 1944, puis les combats de novembre 1944 à janvier 1945 causent la mort de 500 civils à Mulhouse<sup>1</sup>. Les dommages matériels sont considérables : 36% des immeubles d'habitation en ruine ou très endommagés (soit 3 800 immeubles, dont 300 totalement détruits), 460 bâtiments industriels (dont 33 complètement détruits), 200 bâtiments publics<sup>2</sup>. D'autres édifices, très nombreux, sont à réparer. Les réseaux techniques sont en grande partie hors service : eau, égouts, gaz, électricité, tramway. Les ponts sont démolis, les communications ferroviaires et fluviales interrompues<sup>3</sup>.

---

1 LIVET Georges et OBERLÉ Raymond (dir.), *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours*, Strasbourg, 1977.

2 AMM 1003W3.

3 Ville de Mulhouse, *Une génération d'activité municipale 1925-1947*, Mulhouse, 1947.



Les destructions de 1944 (en rouge) rue Josué Hofer / rue de la Seine (document AMM 150TT)



La rue de Bâle, actuelle avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, en 1944  
(photo A. Ackermann, collection du Musée Historique)

Plusieurs communes proches sont également touchées, certaines pratiquement rasées, et une partie de leur population cherche refuge à Mulhouse. Les régions agricoles voisines sont dévastées, le réseau routier haut-rhinois en grande partie inutilisable. Les destructions se situent principalement dans deux secteurs de la ville, sans qu'il y ait cependant à l'intérieur de ceux-ci de zone étendue entièrement détruite : dans le centre entre le Bollwerk et la gare d'une part, dans le quartier de la Doller et de la gare du nord d'autre part. De nombreux bâtiments sont détruits ou endommagés dans d'autres quartiers, soit par petits groupes (près du Hasenrain, rue Furstenberger, à Bourtzwiller), soit isolément (rue Ellès, quelques maisons de la cité ouvrière, rue de Bruebach, etc.).

Parmi les édifices détruits : la Banque de France rue du Sauvage (architecte Paul Marozeau, en 1922), la Poste centrale (de 1895), l'immeuble de l'ancien Cercle Social (du début du XIX<sup>e</sup>), la Banque populaire d'Alsace rue Wilson (architecte Albert Speer<sup>4</sup>, de Mannheim, en 1912), plusieurs des bâtiments de la place de la Bourse et une partie de l'hôtel de la Société industrielle, la tuilerie Lesage rue Josué Hofer, la filature Gluck rue Lavoisier, l'usine à gaz rue de l'Ill, la grande distillerie Cusenier rue du Parc, la brasserie de la Paix avenue Salengro, deux pavillons de l'hôpital, une partie de la cité ouvrière de la Société immobilière Mulhouse Nord (réalisée de 1925 à 1931 par les architectes Joseph Bassompierre, Paul de Rutté et Paul Sirvin)<sup>5</sup>. Outre les destructions immobilières, plusieurs usines de Mulhouse et de sa région, reconverties en usines de guerre ou dont le matériel a disparu, sont à l'arrêt<sup>6</sup>.



*L'ancien Cercle social, rue de Bâle (actuellement avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny), en 1944  
(photo A. Guillaume, collection du Musée historique)*

- 
- 4 Il s'agit du père du ministre d'Hitler. Merci à David Bourgeois pour son éclairage sur ce sujet.
  - 5 MRU, Ville de Mulhouse, *Projet partiel d'aménagement des îlots détruits rue du Sauvage et rue de Bâle, Plan d'état actuel*, 1948.
  - 6 BSIM, 1946.



Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) créé en novembre 1944, assure les premières mesures d'urgence en lien avec la Municipalité, l'État prenant en charge les travaux tels que déminage, déblaiement, comblement des cratères de bombes, mise hors d'eau des bâtiments, consolidation sommaire des immeubles réparables, réparation des voies. Un Délégué départemental représente le MRU à Colmar (Blanchard, puis Morel), une antenne mulhousienne s'installant dans des baraques à côté de l'église Sainte-Geneviève.

Le rétablissement sommaire des infrastructures est entrepris avant même la fin des hostilités, permettant un fonctionnement minimal : rétablissement du trafic ferroviaire (février 1945 pour la liaison avec Paris), réouverture de certaines lignes de tramway (en mars), aménagement de ponts provisoires (en juin pour le pont de Bourtzwiller), réouverture du canal du Rhône au Rhin (en août pour la section entre Bâle et le Rhône), remise en marche de l'usine hydro-électrique de Kembs (mars 1946), etc.<sup>7</sup>.

En 1945/1946 les services municipaux commencent à réparer les rues, les conduites d'eau, le réseau d'assainissement, les bâtiments communaux, notamment l'école du Drouot et celle de Bourtzwiller « complètement dévastées », les parcs publics et terrains de sport tous fortement endommagés<sup>8</sup>.

Par arrêté ministériel du 29 décembre 1945 Mulhouse est classée commune sinistrée<sup>9</sup>, ce qui a pour conséquence, entre autres, l'obligation d'établir un projet de reconstruction et d'aménagement (PRA), financé et piloté par le MRU. Celui-ci désigne comme urbanistes chargés de ce travail Maurice Baumeister, directeur des services techniques municipaux<sup>10</sup> et Pierre Jean Guth, architecte et second Grand prix de Rome. Cette double désignation, qui selon le décret du 21 juin 1945 a dû se faire après avis du maire, semble exceptionnelle: la littérature sur la reconstruction des villes françaises ne mentionne pas de cas similaire.

## Urgences et pénuries

Dans l'immédiat, tout manque à la fin de la guerre. La reconstruction doit faire face à des pénuries de toutes natures : main d'œuvre, matériaux, outillage, moyens de transport, argent. Les travaux préliminaires puis définitifs ne vont donc s'effectuer que lentement, selon des priorités déterminées par l'État qui accorde les autorisations, débloque les crédits (via le MRU) et attribue les matériaux (via l'Office central de répartition des produits industriels).

Pour loger d'urgence les habitants sans abri, le MRU installe des baraques sur des terrains mis à disposition par la Ville; certaines de ces habitations « provisoires » seront encore en place au début des années 1960, au Haut-Poirier notamment. D'autres baraques servent à l'accueil temporaire de commerces, avenue de Colmar par exemple. La Ville recense dès mai 1945 les locaux vacants ou insuffisamment occupés : 450 logements sont ainsi « récupérés » et aménagés, voire réquisitionnés (« opération mansardes »).

Le regroupement de services administratifs de l'État (caserne Coehorn) et de la Ville permet de reconverter plusieurs locaux en habitations. Quelques réparations définitives de bâtiments commencent dès 1945/1946, sur des immeubles peu endommagés ne nécessitant pas de grandes quantités de matériaux. Mais ces premières mesures restent largement insuffisantes. Alors qu'à Mulhouse la crise du logement était pratiquement jugulée à la veille de la guerre, elle resurgit avec plus de 4 000 demandes à satisfaire fin 1946, l'augmentation de population s'ajoutant aux pertes de logements du fait de la guerre<sup>11</sup>. En novembre 1946, le Conseil municipal constate que

7 BSIM, 1947.

8 Ville de Mulhouse, *Une génération d'activité municipale 1925-1947*, Mulhouse, 1947.

9 *Journal Officiel* du 24 janvier 1946.

10 BMHM, 1954.

11 Ville de Mulhouse, *Rapport d'activités municipales 1925-1945. La bataille du Logement*, 1946.

seule la construction peut remédier à la pénurie : d'abord la reconstruction, puis la construction de nouvelles habitations<sup>12</sup>. Dans les faits, les deux vont être menées simultanément.

### 1946 : le cadre législatif de la reconstruction

Le 28 octobre 1946 l'Assemblée nationale constituante vote la loi sur les dommages de guerre ; jusque-là étaient provisoirement appliquées des dispositions issues soit de la législation d'après la Première Guerre, soit de textes de Vichy, soit d'ordonnances ou décrets du Gouvernement provisoire. Le principe fondamental est celui de la solidarité nationale : l'État indemnise les sinistrés pour les dommages subis. Différence majeure par rapport à 1919, l'indemnisation des biens immobiliers est triplement conditionnée. D'abord l'indemnité doit obligatoirement être affectée à une reconstruction ; ensuite celle-ci doit s'effectuer en fonction des priorités arrêtées par l'État pour réorganiser et moderniser le pays ; enfin, les nouvelles constructions doivent s'inscrire dans des plans d'urbanisme établis sous l'égide du MRU. Autrement dit, la reconstruction est conçue comme l'occasion d'un projet global et rationnel d'aménagement des villes et du territoire national, contribuant à la renaissance et au développement futur du pays<sup>13</sup>. Au cours des années suivantes, tout un arsenal législatif et réglementaire vient compléter et préciser cette loi fondatrice dont les principes essentiels ne sont pas remis en question malgré l'instabilité gouvernementale de l'époque (onze ministres différents en charge de la reconstruction entre 1944 et 1954)<sup>14</sup>.

L'application de ces textes va nécessiter un certain pragmatisme, qu'évoquent dès 1946 R. Ruillier et J.-H. Gros dans le premier *Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse* paru après la Libération : « Les rouages mal préparés de l'Administration, le changement de législation, le formalisme des services de la Reconstruction, auraient pu être un frein sérieux à la reprise, car l'Alsacien discipliné applique les règlements. Il a dû se rendre compte que certains règlements étaient inapplicables et que, économiquement, on ne peut pas se laisser mourir au nom d'un principe. En un mot : il dut faire comme le reste des Français<sup>15</sup> ».

### D'abord, faire redémarrer les usines

Première étape préalable à la reconstruction et à l'indemnisation des propriétaires sinistrés, ceux-ci doivent déclarer avant octobre 1946 auprès de la Délégation départementale du MRU ou de la Ville les dommages subis.

La réparation ou la reconstruction des bâtiments industriels s'effectue avant celle des habitations ; la remise en marche des usines est en effet prioritaire dans l'attribution des moyens (matériaux, matières premières, engins de chantier, financements, etc.). Les travaux sont autorisés au cas par cas par le MRU et le Ministère de la Production industrielle, l'État finançant 70% du coût de reconstitution (bâtiments, outillage, stocks). En principe, il ne s'agit que d'autorisations précaires en attendant le projet d'urbanisme fixant l'emplacement des zones industrielles futures<sup>16</sup> ; dans les faits, il n'y a pas eu à Mulhouse de remise en cause ultérieure des décisions prises dans un premier temps, mais cette incertitude a pu freiner certains investissements et rendre plus difficile l'obtention de crédits bancaires. Quoi qu'il en soit, fin 1945, la reprise de la production est amorcée<sup>17</sup>.

---

12 Conseil municipal du 22 novembre 1946.

13 KOPP Anatole, *L'architecture de la reconstruction en France 1945-1953*, Paris, 1982.

14 VOLDMAN Danièle, *La reconstruction de villes françaises de 1940 à 1954, histoire d'une politique*, Paris, 2006.

15 *BSIM*, 1946.

16 VOLDMAN Danièle, *op. cit.*

17 *BSIM*, 1946.

« L'industrie mulhousienne fit preuve d'un dynamisme remarquable et réussit à remettre en activité la plupart des usines dans un temps relativement court malgré d'énormes difficultés <sup>18</sup> ».

### 1947-1950 : une longue attente

Pour déterminer le montant de l'indemnité due aux propriétaires sinistrés, des architectes agréés par le MRU évaluent en 1947 et 1948 le montant des dommages, c'est-à-dire le coût de reconstitution des biens détruits ou endommagés. Ce montant, communiqué par le MRU aux intéressés, vaut créance de l'État.

En attendant ces évaluations et leur acceptation par les sinistrés, le temps passe, et avant 1950, il ne se construit que peu de logements à Mulhouse. Plusieurs facteurs se conjuguent pour expliquer ce délai qui, à mesure que la prospérité commence à revenir, suscite l'impatience ou l'irritation de Mulhousiens sinistrés <sup>19</sup>.

De façon générale, ni la construction ni l'aménagement urbain ne figurent parmi les secteurs prioritaires du premier plan quinquennal de modernisation et d'équipement de 1947 (Plan Monnet) : l'agriculture, l'énergie, la sidérurgie, les transports passent d'abord. « La reconstruction immobilière attendrait que des usines adaptées au développement industriel moderne fournissent en quantité ciment, grues et bétonnières <sup>20</sup> ».

De plus, l'exigence d'un projet d'urbanisme préalable à la reconstruction définitive des habitations entraîne de longs délais, même si des autorisations temporaires ou par anticipation sont parfois délivrées.

Enfin, Mulhouse ne compte pas parmi les villes dont la reconstruction est considérée comme de toute première urgence : les villes ayant subi des destructions massives comme Caen, ou remplissant un rôle crucial pour la vie économique du pays, comme Dunkerque, vont bénéficier des premiers moyens disponibles. D'autres villes, qui disposent déjà d'un plan d'urbanisme, soit élaboré avant la guerre en application de la loi Cornudet de 1919, comme Saint-Dié, soit étudié après les destructions de 1940, comme Orléans, sont en mesure d'engager sans délai les premiers chantiers. Mais, partout, les pénuries et le manque de crédits empêchent un démarrage massif avant le début des années cinquante <sup>21</sup>.

### Le projet de reconstruction et d'aménagement de la Ville (1950)

Des raisons plus locales expliquent le temps pris par l'établissement du projet de reconstruction et d'aménagement (PRA) de Mulhouse, délai qui va surtout retarder les chantiers dans les quartiers centraux <sup>22</sup>.

En effet, ce projet d'urbanisme à l'échelle de la ville doit s'harmoniser avec le projet d'aménagement d'ensemble du Groupement d'urbanisme de Mulhouse créé par arrêté ministériel du 22 octobre 1947 réunissant douze communes de l'agglomération : il s'agit là de la première démarche de planification spatiale à l'échelle de la région mulhousienne, l'étude des deux projets étant coordonnée par la Délégation départementale du MRU.

De plus, le premier avant-projet du PRA, dont les grandes lignes sont présentées au Conseil municipal le 21 mai 1948, ne reçoit pas l'agrément des instances centrales du MRU qui demandent pour la reconstruction du centre-ville « de rechercher un aménagement qui

18 LIVET Georges et OBERLÉ Raymond, *op. cit.*

19 LIVET Georges et OBERLÉ Raymond, *op. cit.*

20 VOLDMAN Danièle, *op. cit.*

21 VOLDMAN Danièle, *op. cit.*

22 Conseil municipal du 11 juillet 1949.

regrouperait les données de l'état ancien d'après les principes de l'urbanisme moderne<sup>23</sup>». Une version remaniée, fruit de la collaboration entre Maurice Baumeister, Pierre Jean Guth, Jean Canaux (urbaniste en chef de la région pour le MRU) et les services départementaux du MRU obtient l'accord de principe du Conseil municipal le 11 juillet 1949, avant une prise en considération par arrêté interministériel du 10 mars 1950<sup>24</sup>.

Premier véritable plan d'urbanisme ayant existé à Mulhouse à l'échelle de la ville, ce PRA articulé avec le projet d'aménagement du Groupement d'urbanisme se fonde sur une perspective de croissance de 10 000 habitants en quinze ans, les communes suburbaines devant connaître une augmentation de population supérieure, et sur un développement industriel significatif de l'agglomération. Un nouveau port et des zones industrielles sont prévus à Illzach et Ile-Napoléon, voire dans la Hardt. Des aménagements routiers visent à faciliter accès au centre-ville et contournements. Des limites d'urbanisation (les « périmètres d'agglomération ») ménagent des espaces non bâtis entre communes.

À Mulhouse même, sont prévus de nouveaux quartiers d'habitation dotés de services de proximité, notamment à Dornach et à Bourtzwiller. Parmi de nombreuses voiries à créer figurent les futurs boulevards Mitterrand, Stoessel, de l'Europe. Des équipements publics sont projetés : installations sportives auprès de l'Ill à régulariser, nouveau lycée de garçons, déplacement de la caserne des pompiers, gare routière, parkings de centre-ville, etc. Le réaménagement du site de la Dentsche est envisagé. Conservant le zonage de fait, le plan distingue quartiers denses, quartiers résidentiels plus aérés et zones industrielles maintenues. Enfin, des sites naturels ou urbains et des perspectives paysagères sont préservés<sup>25</sup>.

### Premiers chantiers

Les premiers chantiers significatifs portent sur la reconstruction définitive des infrastructures : une gare routière moderne est créée dès 1947, des lignes de trolleybus ou d'autobus remplacent peu à peu les tramways à partir de 1947, les nouveaux ponts de Mulhouse sont inaugurés en novembre 1949, la reconstruction des deux pavillons détruits au Hasenrain s'achève en 1950<sup>26</sup>. Pour les habitations, jusqu'en 1948, c'est la réparation des bâtiments les moins endommagés qui absorbe l'essentiel des matériaux disponibles<sup>27</sup>. Parmi bien d'autres, des travaux sont ainsi entrepris à la cité ouvrière du Gargarten et au quartier Wolf, endommagés lors des combats de 1944/1945.

Afin d'amorcer la reconstitution du parc de logements, l'État construit lui-même sur crédits de reconstruction quelques ICE (Immeubles Construits par l'État), destinés à des populations indispensables à l'œuvre de reconstruction et situés en dehors des zones détruites. À Mulhouse, trois projets sont conçus dès 1946 par le MRU et la Municipalité : cité des cheminots à Bourtzwiller, chalets allemands à Dornach, groupe d'immeubles à l'angle des rues Schuman et Lefebvre (ces derniers terminés en 1950). La Société immobilière Mulhouse Nord obtient également une vingtaine de chalets préfabriqués en Allemagne pour remplacer une partie des habitations détruites dans sa cité du Brustlein.

À la fin des années 40 commencent quelques reconstructions d'habitations, dans des secteurs de destructions éparses, où ni remembrement important ni expropriation ne s'imposent et où il est certain que le futur PRA ne remettra pas en cause la trame viaire existante : quelques

---

23 AMM 29W1, Note aux Commissions réunies du 31 janvier 1949.

24 *Journal Officiel* du 14 avril 1950.

25 AMM 29W1, *Exposé relatif à l'extrait du futur programme d'aménagement du projet d'aménagement et de reconstruction*, 28 mai 1948.

26 *Chronique mulhousienne*, 1924-1983.

27 Conseil municipal du 21 mai 1948, exposé de M. Lemoine, représentant du MRU.

maisons de la cité de la Société immobilière du Nord (1947), au Brustlein, à Bourtzwiller ou rue Louis Pasteur (1947), rue Ellès (1948), passage du Triangle, à la Wanne ou rue de l'Horticulture (1949). Des remembrements de faible ampleur permettent aussi d'engager les reconstructions autour de la rue du Bonhomme (1949) et de la rue de la Doller (1950)<sup>28</sup>.

Il ne s'agit là cependant que d'opérations encore peu nombreuses et de taille limitée, comptant moins de dix à vingt logements chacune.

### Les secteurs de remembrement

Dans les zones où les destructions sont importantes, la loi du 28 octobre 1946 impose un remembrement parcellaire préalablement à toute reconstruction afin d'y permettre un renouvellement cohérent du tissu urbain, conforme aux principes formulés par le MRU : aération, facilitation de la circulation automobile, reconfiguration des îlots, autonomie par rapport aux tracés anciens, répartition rationnelle des grandes fonctions urbaines, normes de confort et d'équipement pour les logements<sup>29</sup>.

L'État y prend en charge les travaux de mise en état des sols et l'aménagement des voiries et réseaux. La propriété des immeubles y est transférée à une Association syndicale de Remembrement dont les propriétaires sinistrés sont automatiquement membres. L'Association syndicale attribue ensuite à chaque sinistré, en fonction de ses droits à indemnisation et des dispositions du projet d'urbanisme, un titre de propriété dans les futurs immeubles à construire, la mise en œuvre de ce processus reposant en grande partie sur le développement de la copropriété.

À Mulhouse le principal périmètre de remembrement est institué en 1948 entre la gare, la place de la Réunion et le Bollwerk. Il comporte trois secteurs où des plans partiels doivent préciser le PRA communal : le quartier gare, la rue du Sauvage, le carrefour de Bâle. Pour pouvoir reconstruire au plus vite, ces plans partiels sont étudiés concomitamment au PRA et approuvés sans toujours attendre l'achèvement de ce dernier.

Le premier projet partiel mis au point porte sur le secteur de la rue du Sauvage. Il est présenté au Conseil municipal en janvier 1949 ; en juin débute le chantier du bâtiment entre la rue de la Somme et le passage Central, sur une partie du terrain de l'ancienne Banque de France ; l'année suivante commencent les travaux d'un deuxième bâtiment similaire, entre la rue de la Justice et le passage Central.

Le projet partiel du quartier gare (avenue Auguste Wicky, rues Wilson et du Dix-Sept Novembre) connaît d'importantes évolutions en 1948 et 1949 avant le choix définitif d'une composition s'organisant autour du futur bâtiment annulaire ; il est adopté par le Conseil municipal en décembre 1949 et les travaux débutent en juillet 1950. Pour l'anecdote, une première version était axée sur une avenue large de 40 mètres allant de la gare au théâtre de la Sinne, bordée de bâtiments de huit niveaux, et aurait nécessité la démolition de maisons épargnées par les bombardements.

Le projet du secteur du carrefour de Bâle (actuelles Porte de Bâle, rues de Lattre de Tassigny, Poincaré et des Bonnes-Gens) fait lui aussi l'objet de variantes avant d'être approuvé définitivement en août 1951, une première mouture adoptée en 1950 ayant été sensiblement modifiée. Le parti retenu répond à la volonté des Ponts et Chaussées de dévier la route nationale N66 entre Porte Jeune et rue de Bâle, évitant le passage par la rue du Sauvage.

28 AMM Série JIIE.

29 KOPP Anatole, *op. cit.*





*Vue en perspective du projet de carrefour de Bâle (détail), architectes Pierre Lauga et Daniel Girardet (document AMM 29W2)*

À l'exception de celles de la rue du Sauvage, toutes les constructions de la fin des années 1940 sont encore bâties de façon traditionnelle, le plus souvent par de petites entreprises. Rue du Sauvage, des procédés plus innovants sont utilisés pour les deux premiers « blocs » reconstruits : béton, préfabrication, composants normalisés, etc.

La standardisation des logements s'affirme dans toutes ces opérations, avec la production quasi exclusive de logements de 3 ou 4 pièces avec cuisine, ou d'un compromis entre les deux<sup>30</sup>. L'installation de salles de bains devient quasi systématique et le chauffage central est présent de plus en plus souvent.

### **La Coopérative de reconstruction**

En février 1949, le MRU donne son agrément à la constitution de la Société coopérative de Reconstruction de Mulhouse et environs (CORMU). Conformément à une loi du 16 juin 1948, l'objet de cet établissement public est de procéder pour le compte de ses membres à toutes opérations relatives à la reconstruction, y compris par la réalisation d'immeubles en copropriété. Elle réunira plus d'un millier de propriétaires sinistrés de Mulhouse et de vingt communes de l'agglomération. Présidée d'abord par Lucien Gander, maire de Mulhouse, puis par Georges

<sup>30</sup> VAYSSIERE Bruno, *Reconstruction-déconstruction, le hard french ou l'architecture française des Trente Glorieuses*, Paris, 1988.

Urbann, maire d'Illzach, et dirigée par Albert Viala, ingénieur des Ponts et Chaussées, elle sera dans les années 1950 un acteur majeur de la mise en œuvre de la reconstruction en s'appuyant sur une vingtaine d'agents qui auront à régler une multitude de problèmes techniques, juridiques, administratifs, financiers et humains<sup>31</sup>.

### 1951-1959 : multiplication des chantiers de reconstruction

Le 15 avril 1951, le journal *L'Alsace* publie un article de J.-P. Lutten intitulé « Au-dessus des chantiers naissants, les bras frêles des grues métalliques oscillent dans le ciel inconstant d'avril » exprimant bien que la reconstruction entre enfin dans sa phase active. En effet, après 1950, la reconstruction bat son plein en même temps que se développent plusieurs quartiers mulhousiens. À la fin des années 1950, l'achèvement de la reconstruction laisse place à de nouveaux projets d'envergure pour les années 1960 et 1970.

Cette accélération repose notamment sur trois facteurs décisifs. D'abord, les crédits d'État pour la reconstruction et le logement se font plus abondants, même s'il arrive comme en 1953 que certains soient supprimés en cours d'année. Ensuite, du fait du recours fréquent à la formule des « Immeubles sans affectation immédiate » (ISAI), par laquelle l'État préfinance la construction d'immeubles collectifs ensuite attribués aux sinistrés ; à Mulhouse cette solution sera souvent utilisée par la Coopérative de reconstruction qui en assurera la maîtrise d'ouvrage, essentiellement au centre-ville. Enfin, la profession du bâtiment se modernise, les entreprises se regroupent et s'équipent, la préfabrication et la standardisation se développent ; une main d'œuvre nord-africaine, souvent hébergée dans des conditions sommaires (caserne Lefebvre, puis baraques à la Mertzau<sup>32</sup>), vient renforcer les effectifs sur les chantiers.

Dans le périmètre central, les réalisations s'enchaînent désormais à un rythme soutenu. Réparation de l'immeuble de la Société industrielle, des bâtiments longeant la place de la Bourse, du Grand Garage de la rue de Bâle, du bâtiment de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la gare centrale. Reconstructions rue du Sauvage, rue de Lattre de Tassigny, Porte de Bâle, rue Mercière, rue des Bonnes-Gens, rue Poincaré, rue Wilson, rue de la Justice, rue du Dix-Sept Novembre (front de gare), rue Salvator. Sont aussi achevés avant 1960 le bâtiment annulaire, la nouvelle poste principale, l'hôtel de la Bourse, la nouvelle Banque de France, l'annexe de l'hôtel de Ville, le bâtiment du Comptoir national d'Escompte, etc. Dès 1954, la chaufferie centrale de la Porte de Bâle, première réalisation de ce genre à Mulhouse, est mise en service.

Dans les autres quartiers mulhousiens, pratiquement tous les immeubles sont réparés ou reconstruits à la fin de l'année 1956.

En 1959, seuls quelques rares chantiers n'ont pu encore démarrer, soit que le propriétaire conteste le montant de son indemnité, soit que la situation juridique du bien se révèle particulièrement complexe, soit qu'un occupant n'ait pu être relogé ailleurs, ou encore qu'un investisseur pressenti se soit désisté. Sont ainsi en attente : une parcelle à l'angle de la rue du Sauvage et du Passage central (le bâtiment ne sera achevé qu'en 1968), l'emplacement de l'actuelle tour Wilson et de l'hôtel attenant (finalement construits en 1970), un terrain rue de Zurich (surbâti en 1971), une parcelle rue Mercière (construction en 1968), le site de l'ancienne Brasserie de la Paix rue Salengro (nouveau bâtiment en 1968). On relève même un petit nombre de terrains où les bâtiments détruits ne seront toujours pas remplacés en 2022, comme à l'angle rue du Dix-Sept Novembre /quai d'Isly, utilisé comme parking.

31 AMM 1003W13.

32 Le sujet est souvent évoqué lors des séances du Conseil municipal de 1951. Voir FREY Yves, « Être algérien à Mulhouse en 1950 », *Annuaire historique de Mulhouse*, 2009, p. 81-92.

Si la reconstruction permet finalement de retrouver au centre-ville un nombre appréciable de logements, de commerces et de bureaux, elle conduit aussi à en évincer, en cohérence avec la doctrine du MRU : la plupart des ateliers, entrepôts ou petites usines qui avant 1945, se mélangaient aux habitations. Ainsi, la distillerie Cusenier de la rue du Parc se déplace dans l'ancienne usine Bertrand à la Strueth, le garage de la Compagnie de Transports par Autocars (CTA) installé rue du Dix-Sept Novembre se transfère place Franklin, l'atelier de confection Schwob rue Wilson et les entrepôts Schlumberger-Steiner rue du Dix-Sept Novembre disparaissent.

### Construire en plus de reconstruire

Par nature, la reconstruction n'augmente pas l'offre de logements alors que les besoins explosent. De nouveaux ensembles d'habitations, réalisés par une poignée d'opérateurs, voient le jour à partir de 1948 en-dehors des quartiers à reconstruire.

Renouant avec le rôle de premier constructeur mulhousien qu'il jouait dans les années 30, l'Office public HBM de la Ville (devenu Office public HLM en 1950) achève le quartier Drouot et édifie de nouveaux groupes de logements : cité Sellier, rue Lefebvre, cité Wagner, cité Victor Hugo, etc.

Créée en 1951 par la Municipalité et des partenaires du monde économique, la Société civile pour le développement de l'habitat à Mulhouse et environs construit les cités de l'Illberg, de la Wanne, Barbanègre, Dieppe, etc., destinées à l'accession à la propriété de populations modestes ou à revenus moyens.

Les Mines de Potasse d'Alsace réalisent des centaines de logements à Bourtzwiller. La création dès 1947 du Comité du logement (futur CIL) de la Société industrielle de Mulhouse ouvre un nouveau cadre pour l'action patronale en faveur du logement des salariés<sup>33</sup>, la SOMCO engageant de son côté deux petites réalisations au Brustlein.

Pour sa part, avant 1960 la promotion privée reste peu dynamique, ne construisant qu'un petit nombre d'immeubles.

Situés en limite de l'espace urbanisé ou sur des enclaves non bâties, les groupes d'habitation édifiés concomitamment à la reconstruction s'accompagnent souvent d'équipements de proximité (écoles, installations sportives, etc.). Si les premiers groupes sont conçus selon des dispositions traditionnelles, les suivants s'inspirent plus souvent des principes de l'architecture moderne : plus que dans les opérations de reconstruction, c'est ici que se dessine l'éclatement des formes urbaines qui caractérisera les années 1960 et 1970<sup>34</sup>.

### Vers les grands projets mulhousiens des années 1960 et 1970

De 1958 à 1960, trois manifestations marquent le passage à une nouvelle phase de développement urbain, celle de l'urbanisation massive des années 1960 et 1970. Signe des temps, la reconstruction n'y est plus mentionnée.

En 1958, les Journées scientifiques de Mulhouse sont l'occasion d'évoquer la future zone universitaire, technique et sportive sur 150 hectares. Une maquette et des plans préfigurent ce qui sera en bonne partie réalisé par la suite<sup>35</sup>.

---

33 Ville de Mulhouse, *Rapport d'activité 1925-1945*, et BOULAT Régis, *La SIM, l'intelligence collective depuis 1926*, Mulhouse, 2021.

34 VAYSSIERE Bruno, *op. cit.*, montre comment ces opérations contemporaines de la reconstruction annoncent discrètement la formule des grands ensembles.

35 *BSIM*, 1958, n° 2.

Le 12 mai 1959, lors de la Journée mulhousienne de l'Urbanisme, près de 2000 personnes, en présence du ministre Pierre Sudreau, assistent à une présentation des projets à venir : le « nouvel ensemble résidentiel » (futurs quartiers Bel Air et Coteaux), le « nouveau centre de Mulhouse » (réaménagement du site de l'ancienne usine de la Dentsche), les zones industrielles d'Ile-Napoléon et du Rhin, les futures autoroutes A35 et A36<sup>36</sup>.

Le 8 novembre 1960 se tient à Mulhouse le XI<sup>e</sup> Jour mondial de l'Urbanisme. Jean Pozzi, Directeur départemental du ministère de la Construction, y commente devant 800 personnes un schéma général d'aménagement de la région Mulhouse-Rhin, établi par ses services en liaison avec des représentants de la Société Industrielle, de la Ville de Mulhouse et du comité des maires Mulhouse-Rhin<sup>37</sup>.

Si, en 1960, la reconstruction de Mulhouse appartient désormais au passé, elle laisse son empreinte sur le paysage urbain comme dans les manières de penser et de réaliser l'aménagement de la ville.

### Bilan de la reconstruction : quelques chiffres

En octobre 1965, la CORMU décide de sa dissolution et tire le bilan de son action<sup>38</sup> : dans les vingt communes de son ressort, elle a construit pour le compte de ses sociétaires, quasi exclusivement avant 1960, 954 logements et 208 locaux commerciaux, réparé plus de 1000 logements, fait appel à 650 entreprises et à 35 architectes. À Mulhouse même, une grosse moitié des 700 immeubles reconstruits l'ont été par la coopérative.

De 1945 à 1959, plus de 5000 logements ont été créés à Mulhouse<sup>39</sup>. Quantitativement, la reconstruction ne couvre donc qu'une faible part de la production mais les dispositifs et les modes opératoires instaurés pour reconstituer les bâtiments détruits et organiser l'espace urbain ont profondément imprégné l'ensemble des processus de construction et d'aménagement.

### Dé nouveaux paysages urbains

Globalement, la structure d'ensemble de la ville a peu évolué. Seuls quelques ajustements ponctuels au système-voiries sont apportés surtout Porte de Bâle et avenue Auguste Wicky. La reconstruction ne modifie pas fondamentalement l'organisation de l'espace mulhousien.

Les bâtiments reconstruits s'insèrent le plus souvent dans leur environnement de façon traditionnelle (alignement sur rue, adossement aux constructions existantes, hauteurs proches de celles du voisinage, continuités avec le bâti préservé). Plusieurs secteurs de reconstruction groupée se caractérisent cependant par une composition urbaine originale.

Pierre Jean Guth imagine pour le secteur gare une organisation complexe, combinant un front régulier face au canal, un tracé de rue classique avec la « barrette » Wilson en prolongement de l'existant, une forme originale et semi-ouverte avec le bâtiment annulaire et l'avenue Auguste Wicky, enfin un bâtiment signal articulant l'ensemble (ce sera la tour Wilson, dont la hauteur est cependant double de ce que prévoyait Guth).

36 BSIM, 1959, n° 2.

37 BSIM, 1961, n° 2.

38 AMM 1117W17.

39 Ville de Mulhouse, *12 années d'action municipale 1953-1965*.





*Atelier de mécanographie d'EDF, rue du Parc, architecte Daniel Girardet (cliché de l'auteur)*

À la Porte de Bâle, Pierre Lauga implante les bâtiments autour du nouveau carrefour selon une composition orthogonale symétrique classique s'ouvrant sur la modernité de l'immeuble Écran et sur l'espace piétons rejoignant le parc Salvator, tout en se raccordant aux constructions édifiées le long des rues de Lattre de Tassigny et des Bonnes-Gens.



*Immeubles reconstruits du front de gare, architecte François Spoerry (cliché de l'auteur)*



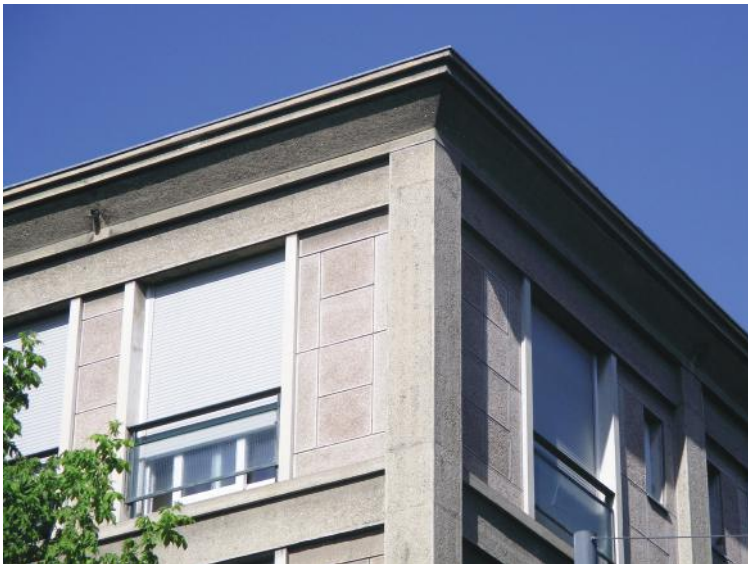
Dans l'îlot entre rue Poincaré et rue des Bonnes-Gens les architectes R. et J. Schmitt, A. Juncker et F. Acker tentent la synthèse entre la ville traditionnelle pour le bâtiment bas accueillant des commerces sur l'alignement de la rue Poincaré et l'application des principes de l'architecture moderne (autonomie par rapport à la rue, ensoleillement, verdure) pour les deux barres de logements perpendiculaires à ce socle.

La diversité d'aspect des constructions, indépendamment de leur disposition dans leur environnement, est encore plus grande. La reconstruction s'effectue en effet à Mulhouse selon une large gamme d'écritures architecturales et fait appel à des architectes de différentes sensibilités.

Place de la Bourse, le PRA impose la reconstruction à l'identique des façades des immeubles détruits afin de reconstituer l'unité architecturale de l'ensemble (architectes Theo Eisenbraun, Robert Schropp, Henri Baur). Les immeubles moins prestigieux de la rue de la Seine retrouvent eux aussi leur aspect initial.

Rue Mercière (n° 4) deux immeubles sont reconstruits dans un style néo-régionaliste (architecte Louis Van den Arend).

De la rue du Sauvage à la Porte de Bâle et à la rue des Bonnes-Gens, une douzaine d'immeubles sont aujourd'hui aisément identifiables comme appartenant à la reconstruction. Préfinancés par l'État (régime des ISAI), ils utilisent largement le béton tout en recourant à des éléments du vocabulaire architectural classique (corniches, pilastres, portiques, différenciation des niveaux, etc.) et en présentant quelques variations d'aspect entre bâtiments, (balcons, loggias, ouvertures, couronnements, etc.). Ils rappellent la reconstruction du Havre (inscrite au Patrimoine mondial) et son « classicisme structurel<sup>40</sup> », leurs architectes (D. Girardet, P. Lauga, H. Perrin, R. Schmitt) étant associés aux frères Auguste et Gustave Perret, intervenus ici comme ingénieurs et conseillers techniques<sup>41</sup>.



Détail de l'architecture de style Perret, architectes R. & J. Schmitt, A. Juncker et F. Acker (cliché de l'auteur)

40 BOLLE Gauthier, « Reconstruire les paysages urbains et ruraux d'Alsace après 1945 », *Revue d'Alsace*, n° 142, 2016.

41 CULOT Maurice, PEYCERÉ David et RAGOT Gilles (dir.), *Les Frères Perret, l'œuvre complète*, Paris, 2000.

Plusieurs autres bâtiments de la reconstruction à l'aspect contemporain plus ou moins prononcé, tant au niveau des matériaux que du dessin de la façade, témoignent d'une indéniable recherche esthétique: rue de la Doller (architecte A. Meyer), rue du Sauvage entre rue des Cordiers et passage de la Demi-Lune (immeuble de commerces, bureaux et logements, architecte François Sperry), rue du Dix-Sept Novembre (également dû à François Sperry).

Quelques petits immeubles sont intéressants pour leur inscription discrète dans leur environnement tout en affichant des traits de modernité: rue de Lattre de Tassigny (architectes Paul Kirchacker Fils et Henri Perrin), rue Salvator (Paul Claudel), rue de Bruebach (François Sperry).



*Bâtiment du Comptoir national d'Escompte de Paris,  
architectes Pierre Jean Guth et Jean Clabaux (cliché de l'auteur)*

Enfin, nombre d'édifices réalisés dans le cadre de la reconstruction comptent parmi les bâtiments mulhousiens remarquables: le bâtiment annulaire (Pierre Jean Guth), le Comptoir d'Escompte rue Déroulède (également de Guth), l'immeuble Écran Porte de Bâle et le bâtiment EDF rue du Parc (Daniel Girardet, J.-L. Lamunière, E. Fischbach), la barrette rue Wilson (P.-J. Guth, Jules Kleinmans et Edouard Ebener)<sup>42</sup>, la Banque de France rue de la Somme (Paul Tournon et René Schmitt), l'hôtel de la Bourse (R. Puthod de la Mathe), ou encore la nouvelle poste (L. Bottlaender) malheureusement défigurée par une surélévation ultérieure.

<sup>42</sup> *Le Patrimoine des communes du Haut-Rhin*, Editions Flohic, Charenton-le-Pont, 1998.



*Façade de l'immeuble Ecran (détail), architecte Daniel Girardet (cliché de l'auteur)*

### De nouvelles pratiques nées de la reconstruction

La prééminence de l'État s'impose désormais en matière de construction et d'urbanisme : pour l'attribution des crédits, la fixation des normes et des procédures, les orientations ou autorisations. La centralisation des décisions en dernier ressort, mise en place à l'occasion de la reconstruction, va perdurer dans une large mesure jusqu'aux lois de décentralisation de 1982 et 1983, même si la plupart des réalisations supposent un accord entre l'État et les pouvoirs locaux. À l'occasion de la construction des ISAI, qui servent de chantiers d'expérimentation, le recours croissant à des éléments préfabriqués et standardisés révolutionne les méthodes de construction et les métiers du bâtiment. En 1954 s'ouvre à Mulhouse le Centre de documentation du Bâtiment qui vise à contribuer à la formation et à la modernisation des entreprises locales. « Il fait l'admiration non seulement des techniciens des autres départements mais également des étrangers qui le visitent<sup>43</sup> ». Alors que les matériaux et procédés de construction traditionnels sont encore largement utilisés en 1950, ils n'occupent plus qu'une place secondaire dix ans plus tard.

L'expérience de la reconstruction, et notamment celle des opérations groupées menées par les coopératives, prépare l'arrivée de nouvelles catégories de maîtres d'ouvrage liés aux pouvoirs publics, adaptés à une production massive et industrialisée d'habitations. Au plan national, l'engagement de l'État s'amplifie avec le rôle de la Caisse des Dépôts et de ses filiales dans l'édification des grands ensembles<sup>44</sup>. À Mulhouse, l'existence de la SCDHME peut expliquer que la Caisse des Dépôts n'intervienne qu'après 1970.

43 BSIM, 1957, n° 3-4.

44 LANDAUER Paul, *L'invention du grand ensemble, la Caisse des Dépôts maître d'ouvrage*, Paris, 2010.

C'est enfin dans le cadre de la reconstruction que des démarches de planification spatiale sont initiées. Bien que le Projet de reconstruction et d'aménagement de la Ville (PRA) pris en considération en 1950 semble n'avoir jamais été définitivement approuvé, et que le plan d'aménagement du Groupement d'urbanisme de Mulhouse n'ait été achevé que tardivement, ces travaux ont permis une première réflexion prospective sur l'aménagement de Mulhouse et de sa région et fourni un cadre aux politiques publiques, avant de servir de base aux documents élaborés à partir de 1970.

De nombreuses transformations amorcées à l'occasion de la reconstruction vont inspirer puis dominer la phase suivante, celle des «grands ensembles» : les principaux choix structurants d'aménagement sont fixés dès 1950, les conditions pour réaliser d'importants programmes de logements sont réunies, les procédures sont rodées, les techniques et les tendances architecturales dominantes se sont dégagées.

L'échelle et le rythme des réalisations vont désormais changer, accompagnés d'un effacement quasi total des préoccupations esthétiques, sociales ou qualitatives, conduisant rapidement à la critique ou au rejet de la production urbaine des années 1960 à 1975, au plan national<sup>45</sup> (circulaire Guichard de 1973, dite «ni tours, ni barres») comme au plan local (renoncement au projet de dernière tranche aux Coteaux).

#### «Une modernisation raisonnable»

Avec le recul du temps, quelle appréciation porter sur l'urbanisme mulhousien de la reconstruction ? À l'actif, la réparation des destructions en tous genres, l'amélioration du niveau de qualité des logements neufs par rapport à la situation d'avant la guerre, une production quantitative ayant contribué à atténuer la crise du logement, des formes urbaines sans rupture brutale avec la ville existante.

Avec aussi des insuffisances, qu'il est trop facile de relever aujourd'hui : comme le peu de place laissée aux activités artisanales et industrielles en ville, l'absence de logements sociaux dans les reconstructions, l'évolution vers des paysages standardisés, la place excessive de l'automobile ou encore le peu d'attention accordée à la ville héritée.

La reconstruction nous lègue des réalisations variées dont quelques-unes remarquables. Beaucoup d'entre elles témoignent d'un souci de qualité urbaine ou architecturale combiné à une volonté d'innovation évitant les bouleversements et la dislocation du cadre urbain qui sont déjà en germe dans plusieurs opérations concomitantes à la reconstruction.

Au total, l'appréciation formulée par Anatole Kopp au sujet de la reconstruction de la plupart des villes françaises après la seconde guerre mondiale, celle d'une «modernisation raisonnable<sup>46</sup>», peut parfaitement s'appliquer au cas mulhousien.

---

45 CHOAY Françoise, « Production de la ville, esthétique urbaine et architecture », RONCAYOLO Marcel (dir.), *Histoire de la France urbaine, la ville d'aujourd'hui*, Paris, 2001.

46 KOPP Anatole, *op. cit.*

