

Musée EDF Electropolis

Questionnaire

Le tramway électrique

1. Monsieur Gramme est l'un des précurseurs des travaux sur l'électricité, chercher quelles inventions Aristide Bergès et Marcel Deprez ont mis au point ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Qu'appelle-t-on une énergie secondaire ? Comment peut-on obtenir de l'électricité : citer et expliquer les 2 façons différentes ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. Quels sont les différents combustibles utilisés dans les centrales thermiques ? Quelle est la forme utilisant la technique la plus élaborée ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. Le tramway a un cousin, le train électrifié à crémaillère : décrire simplement le principe ? Citer un ou deux exemples ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. Qu'appelle-t-on un transport en commun en "site propre" ? Quels en sont les avantages ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Musée EDF Electropolis

Questionnaire (suite)

Le tramway électrique

6. Le tramway de Mulhouse, 1ère génération était-il conçu de la sorte ? Justifie ta réponse.
Connais-tu une grande ville proche où l'on trouve encore un tramway identique ?

.....
.....
.....
.....
.....

7. À la même époque apparaîtrait dans les grandes villes un autre moyen de transport en commun sur rail, quel est-il ? Pourrais-tu citer 2 ou 3 villes dans le monde qu'en possèdent un ?

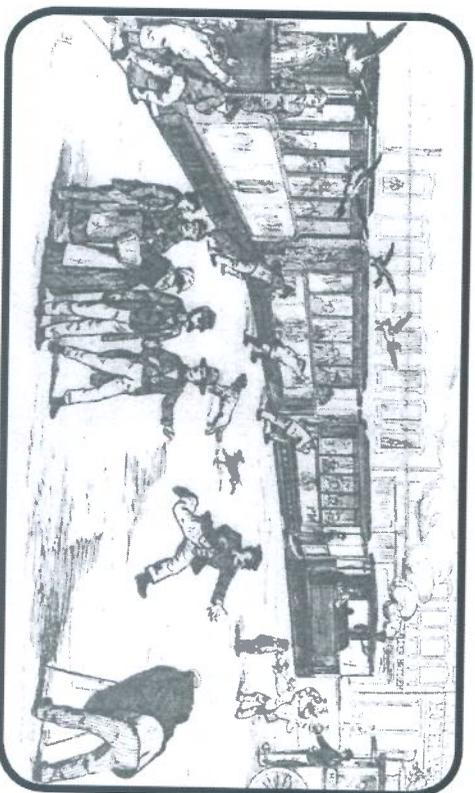
.....
.....
.....
.....

8. Pourquoi ce moyen en question apparaîtrait-il seulement dans les métropoles comportant plus d'un million d'habitants ?

.....
.....
.....
.....

9. Peut-on comparer le tracé du tram ("intra - murs" en 1940) avec celui du tramway actuel (2005-2006) (cf. plan partie V)

.....
.....
.....
.....



Une autre façon de voir le tramway de Mulhouse....
Des sa première année, le tramway donna prise à croquis, dessins et caricatures. Pour témoin, ce croquis publié dans son édition du 25 novembre 1882 par l'hebdomadaire "Das Elsass - L'Alsace" de Strasbourg.

Musée EDF Electropolis

Réponses au questionnaire

Sur le chemin de fer et les transports

1. Aristide Bergès a inventé l'hydro-électricité appelée aussi "houille blanche" en 1869.
Marcel Déprez a mis au point le transport de l'électricité par câble en 1883 entre Grenoble et Vizille.
2. C'est une énergie qui n'est pas directement utilisable à l'état primaire : l'électricité est le meilleur exemple. On peut obtenir de l'électricité de deux façons :
 - l'hydroélectricité : la force motrice de l'eau fait tourner une turbine couplée à un alternateur ;
 - la thermo-électricité : la compression de la vapeur fait tourner le couple turbine-alternateur.
3. On utilise le charbon mais aussi le fuel, le gaz, le bois, l'uranium. À partir de ce dernier on a pu développer l'énergie nucléaire.
4. Il s'agit d'un train à voie étroite, utilisant l'électricité comme force motrice. Un système de crémaillère à roue dentée installé entre les 2 rails lui permet de monter des pentes très raides, jusqu'à 70 %.
Le petit train de la Mer de glace à Chamonix.
La crémaillère qui va de Lauterbrunnen à Jünfräujoch en Suisse.
5. En "site propre" signifie qu'une partie de la chaussée est réservée exclusivement à la circulation de ce transport un commun.
Les avantages sont une plus grande rapidité de ce transport, plus de sécurité car séparé des chevaux (à l'époque!) des voitures et des piétons.
6. Non, absolument pas ; cependant à l'époque il n'y avait pas encore d'automobiles. Il devait cohabiter avec les piétons et les voitures à chevaux. Il s'agit de Bâle en Suisse.
7. C'est le métropolitain, inauguré à Paris au début du XX^e siècle. On le trouve aussi à Londres et à New York.
8. C'est un transport en commun techniquement plus difficile à construire : à Paris, il passe sous la Seine ; dans une même station plusieurs voies ne peuvent pas se croiser, il faut les superposer. D'où un coût très élevé que seules les grandes agglomérations, les métropoles, peuvent financer.
9. Certainement dans la partie de l'hyper-centre à quelques exceptions près comme le boulevard Stoesel et la rue Flammariou. Le tracé correspond de la gare à la place du rattachement à Bourtzwiller, et de l'avenue Kennedy au Nouveau Bassin...

Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Le train dans l'usine

L'ancienne filature HKC

Les usines Heilmann, Koechlin Kuneyl et Compagnie vont profiter de l'opportunité qu'offre la société des tramways de Ribeauvillé en proposant gratuitement l'embranchement et le raccordement à la voie du tramway (voie métrique dite voie étroite) à tout propriétaire d'une entreprise sans contrepartie.

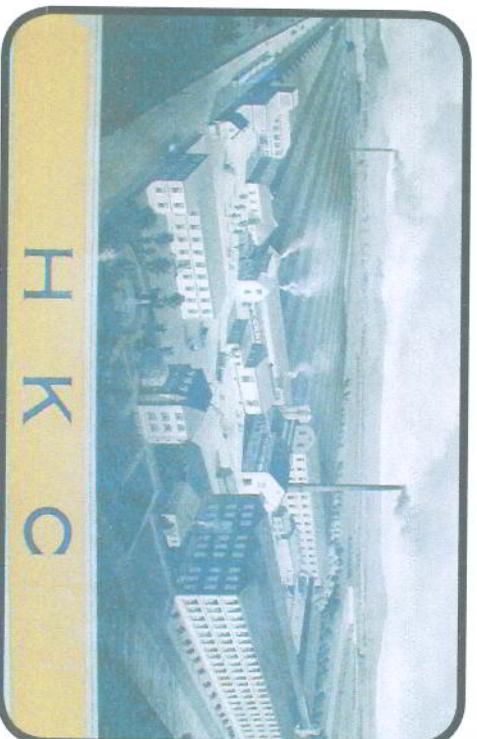
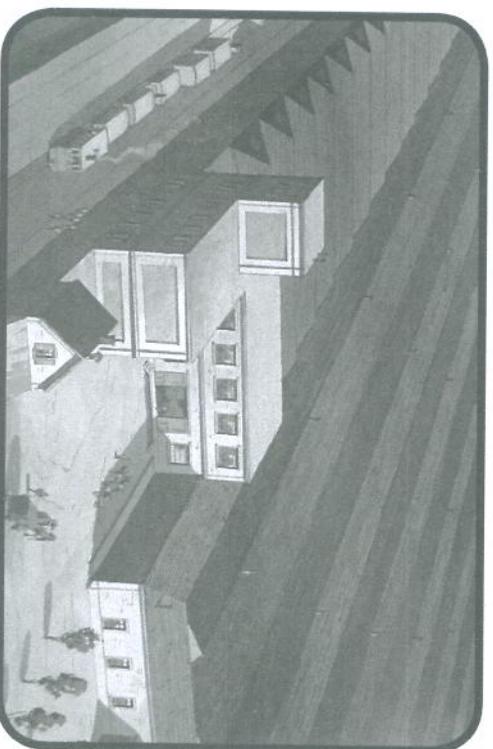


Schéma de distribution de Mulhouse et environs



Schema de distribution de Mulhouse et environs

Une vingtaine d'entreprises acceptent dont HKC, situé Faubourg de Colmar. Les travaux sont menés bon train : commencés en septembre 1881, l'essentiel du réseau est livré avant fin 1882.

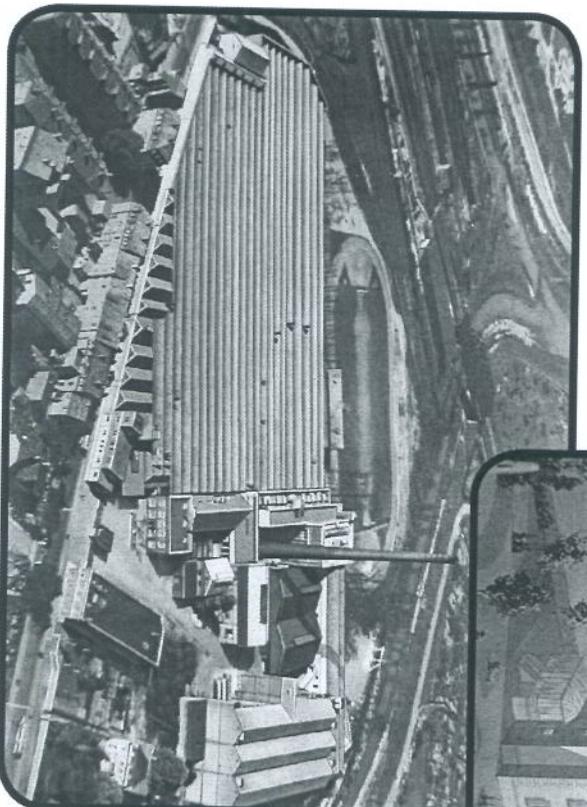
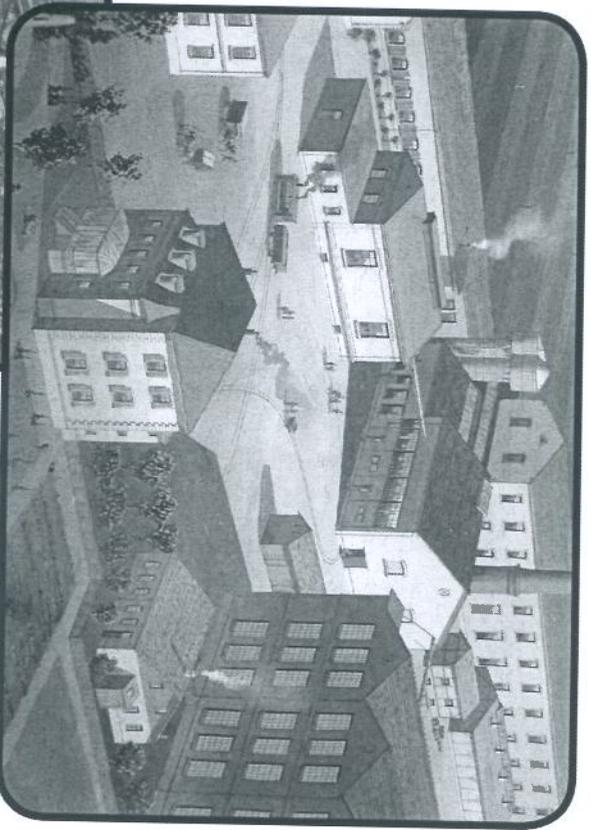
On voit nettement ici le raccordement par l'entrée principale de l'usine, actuelle entrée du musée de l'automobile.

Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Les rails dans et autour de l'usine

- On voit sur la lithographie et la photo les éléments qui ont bouleversé l'organisation et la répartition des usines dans la ville dans la 2^{ème} moitié du XIX^e.
- * Le réseau de voies ferrées intérieures en voie métrique à partir du tramway.
 - * Le raccordement sur la partie arrière à la voie ferrée normale avec la construction de la ceinture ferroviaire en 1886.
 - * Au centre de la lithographie apparaît la centrale de production de vapeur avec la grande cheminée.



Les usines ne sont plus tributaires de leur installation sur l'eau et occupent les emplacements vides dans la partie Nord de la ville de Mulhouse comme HIC ou GLUCK.

Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Le transport en commun : le "sans-rails"

À la recherche d'une solution

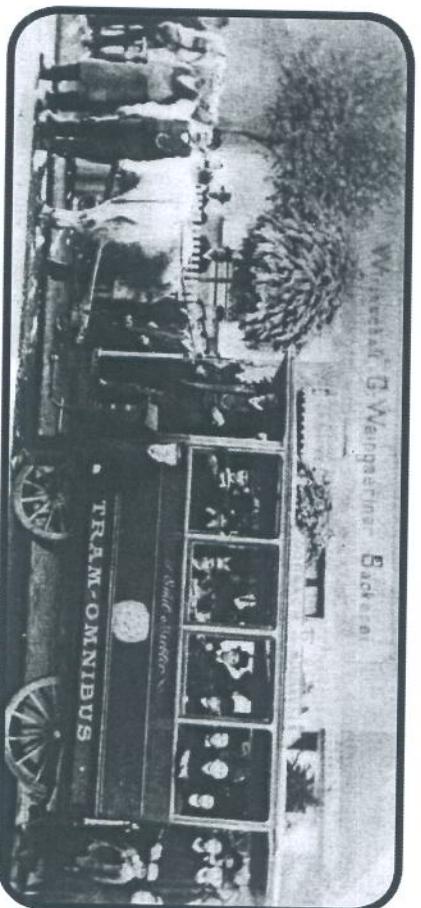
Au milieu du XIX^e siècle, la population de Mulhouse a beaucoup augmenté, les constructions s'allongent de façon spectaculaire le long des principaux axes dans un désordre monstrueux. Les nouveaux quartiers se sont peuplés, les relations économiques et humaines avec les communes périurbaines se sont intensifiées.

Les calèches et l'omnibus constituent les premières réponses au besoin de transport en commun, on va recourir «aux loueurs de voitures». Dès 1853, Emile Dollfus le maire de Mulhouse publia un arrêté organisant ce service des fiacres ou citadines.

En 1862, une pétition circula pour dénoncer l'insuffisance de ce moyen de transport, tant les relations d'affaires entre la ville et les établissements industriels situées dans les faubourgs s'étaient développées.

D'où dès 1864, la mise en service d'omnibus pouvant contenir 24 voyageurs : 12 places assises à l'intérieur et 12 places debout à l'extérieur.

L'ancêtre du transport en commun : l'omnibus



Le petit tramway électrique postal de M. Werner Siemens. R, remorqueur électro-magnétique, composé d'une bobine Siemens ; WW, petits wignons portant les lettres et paquets

La première ligne est concédée à Emile BIEBLER entre le Nouveau Quartier, l'hôtel de ville, la place de la Concorde, le faubourg de Dornach et la mairie de Dornach : ce fut la première liaison entre la ville et la banlieue, très vite complétée par Dornach - Pfstatt, Mulhouse - Brunstatt, Mulhouse - Riedisheim.

Les décisions concernant l'exploitation étaient fixées par arrêté municipal ainsi le nombre de voyages journaliers, les arrêts qui se faisaient à la demande des usagers.

Ces parcours d'omnibus ouvraient la voie aux futurs transportés mécanisés. Le transport hippomobile disparaîtra en 1893, concurrencé par le tramway. Les derniers fiacres seront remplacés par les automobiles après la guerre de 1939 - 1945.

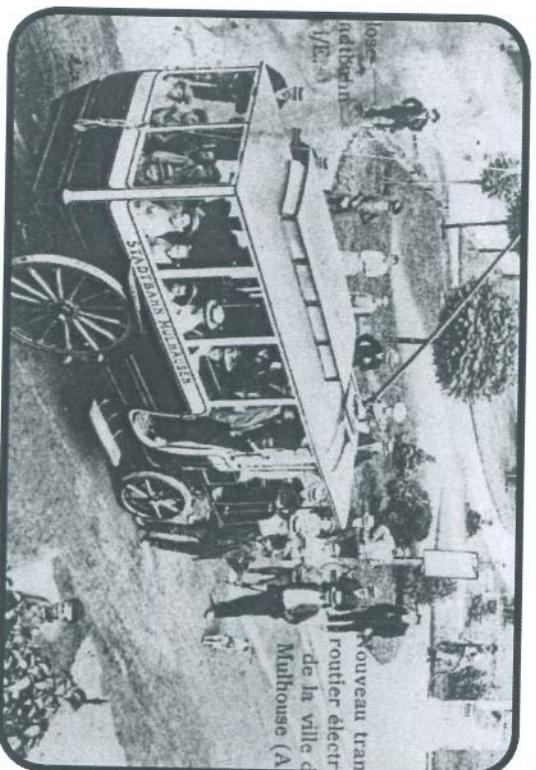
Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Le "sans-rails" : le trolleybus

Il faut dire qu'à la mairie de Mulhouse on était très intéressé par l'asphaltage des rues et l'on suivait avec beaucoup d'attention l'expérimentation d'un mode de transport évitant l'utilisation des rails.

De plus le Rebbeg, le quartier résidentiel, n'était toujours pas desservi par aucun moyen de transport. Compte tenu de la pente et de l'asphaltage de l'avenue Gambetta, la mairie prit l'affaire en main et installa en régie propre, le «sans - rails» sur le ligne place de la République au Jardin zoologique.



Place de la République, le «Sans Rails», seconde version (avec double perche et cabine fermée) évolue devant le «Bristol» en direction du Jardin Zoologique.

Imaginez une espèce d'autobus avec des roues de charrette en bois à l'arrière; un ensemble comportant moteur, suspension et roues caoutchoutées à l'avant. Le moteur électrique étant alimenté par 2 perches frottant une ligne à 2 fils. Inauguré en 1908, il fonctionna jusqu'au 14 juillet 1918, jour où les 4 machines garées dans leur dépôt furent détruites par un incendie.



Les trolleybus ont eux aussi connu leur période glorieuse après 1947.

Le trolleybus refit son appari- tion en 1947.

Au lendemain de la 2^e Guerre Mondiale, la société «Tramways de Mulhouse» en accord avec la ville opte pour la «pneu» car d'importants travaux sont nécessaires au niveau de la voirie et du matériel roulant qui est à renouveler.

La première ligne de trolleybus est inaugurée sur le tronçon Porte-Jeune-Drouot en 1947. En 1950, le tramway transporte 50 % des voyageurs, le trolley 25 % et le bus 25 %.

Le tramway décline et en 1955, a disparu complètement du réseau urbain.

Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Le MNA : l'un des derniers sites industriels de Mulhouse

Le site originel de HKC : "les sheds"

Le hall d'exposition du Musée couvrant 17 000 m² constitue actuellement le dernier exemple en parfaite conservation des sheds composants les immenses ateliers de la filature Heilmann Koehlin Kuneyl et Compagnie. On en compte 22, les puristes en trouveront autant que le nombre de chevrons d'un ancien capot de 2 CV !

Ces sheds constituent une révolution radicale dans l'histoire matérielle de l'industrie : la vieille usine - bloc dressée sur ses quatre étages se voit supplanter par les ateliers en rez - de - chaussée surmontés de toitures en dents-de-scie.



Canal de décharge

Avenue de Colmar

Vers le pont de Bourzwiller

À retenir

Les sheds constituent un pur produit d'importation : le concept est «made in England», une fois de plus. C'est la révolution des transports qui explique cette évolution en affranchissant l'usine de son assujettissement au réseau hydraulique, inaugurant du même coup la suprématie énergétique de la vapeur.

Nous assistons à la naissance et à l'affirmation d'une triade :

- Les ateliers en rez de chaussée avec les sheds ;
- La mono-énergie du charbon ;
- La desserte ferroviaire dans l'usine.

L'industriel n'a plus de scrupule à s'étaler, à augmenter considérablement la surface des agglomérations humaines.

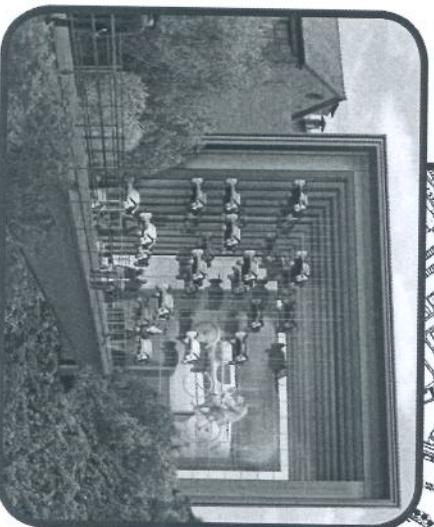
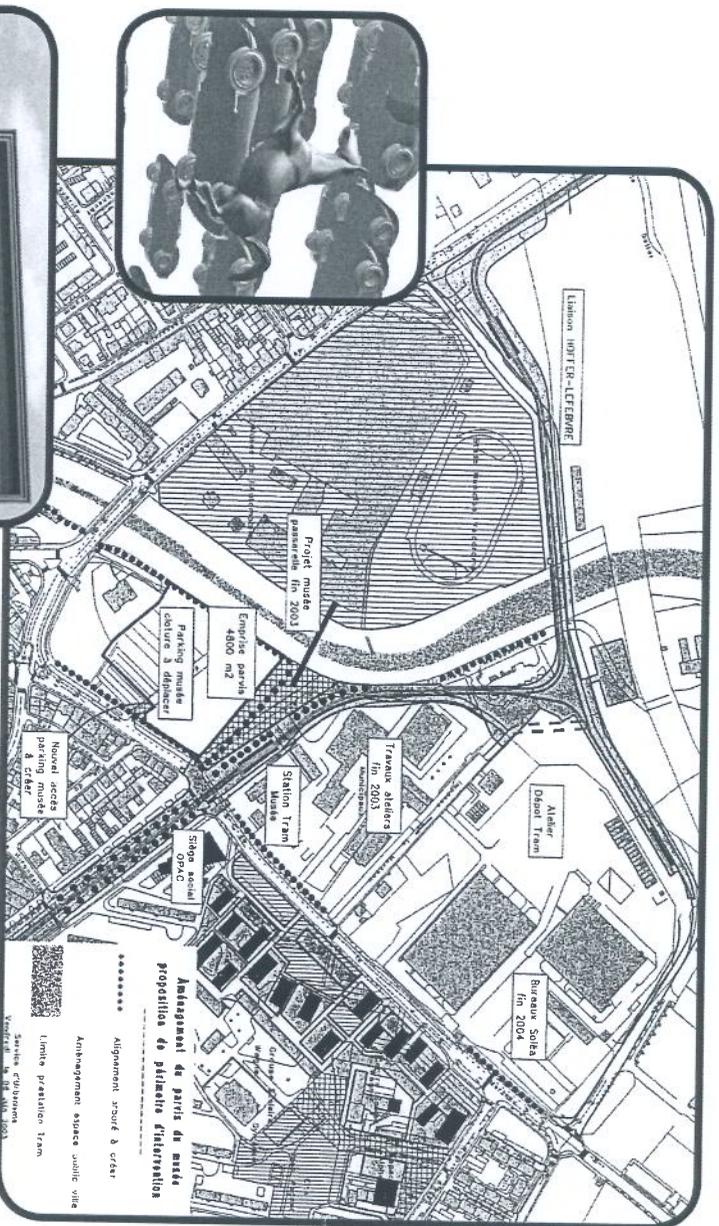
Nous voilà inconsciemment parvenus à l'image même que l'usine procure au public : les toits en dents de scie, et la cheminée.

Musée National de l'Automobile

Collection Schlumpf

Le réaménagement du musée avec l'arrivée du Tram

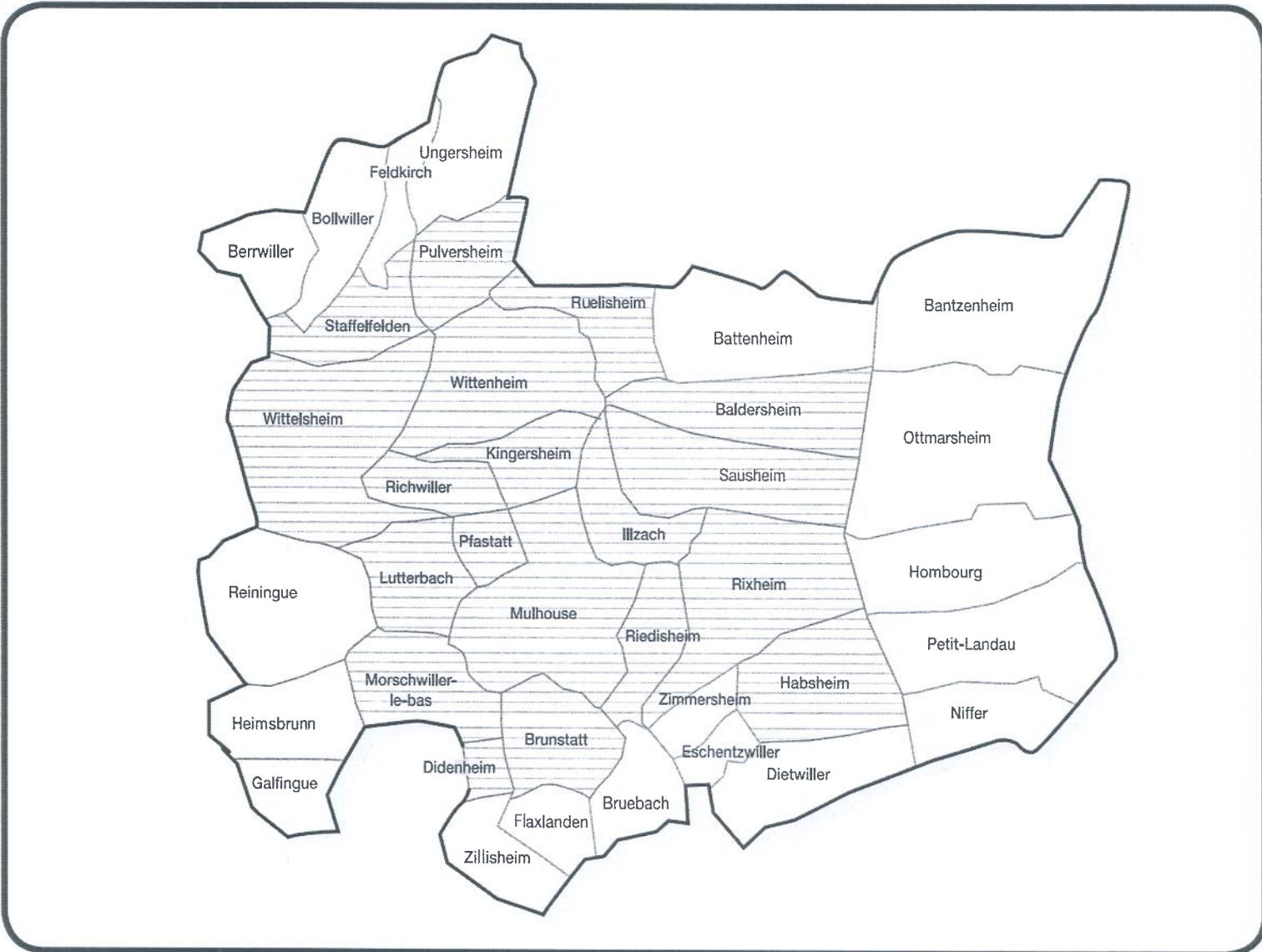
Menée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, la restructuration de secteur compris entre le canal de l'Ill, l'avenue de Colmar, la rue de la Mertzau et la rue Lefebvre veut redynamiser le Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf.



L'atrium, entrée de verre du Musée de l'Automobile, et au premier plan, la passerelle piétonne qui enjambe le canal.

Le projet d'aménagement

Il s'inscrit dans une réflexion globale d'urbanisme sur le secteur remodelé par l'arrivée du tram. À l'exception de l'ancienne filature qui abrite la collection de voitures, tous les bâtiments du musée seront rénovés : sur le côté donnant sur le canal, une passerelle débouchera directement sur un atrium de verre, future entrée du musée. Elle assurera la continuité avec le parvis et la station "musée" du Tram. Le stade vélodrome actuel sera transformé en piste pour faire rouler les voitures.



• Le "Pays de la région mulhousienne"

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

XIX^e et XX^e siècle :

de la petite ville à l'agglomération

* Composition de l'agglomération

Voici la liste des communes composant l'agglomération mulhousienne définie par l'INSEE :
19 communes

68015	Baldersheim	68258	Pulversheim
68056	Brunstatt	68270	Richwiller
68070	Didenheim	68271	Riedsheim
68118	Habsheim	68278	Rixheim
68154	Ilzach	68289	Ruelsheim
68166	Kingersheim	68300	Sausheim
68195	Lutterbach	68321	Staufelfelden
68218	Morschwiller-le-Bas	68375	Wittelsheim
68224	Mulhouse	68376	Wittenheim
68256	Pastatt		

* Les données statistiques

Du premier recensement au dernier, avec des dates-clefs liées à l'évolution historique.

Dates	Mulhouse	Banlieues	Agglomération
1801	7197	12 864	20 061
1866	68 954	26 202	95 156
1871	57 282	25 822	83 104
1910	106 616	35 944	142 560
1921	100 278	36 373	136 651
1926	102 323	41 638	143 961
1931	103 038	54 790	157 828
1936	100 903	55 192	156 095
1946	91 560	51 888	143 448
1975	117 013	105 334	222 347
1982	112 157	112 299	224 456
1990	108 357	119 758	228 115
1999	112 002	122 443	234 445

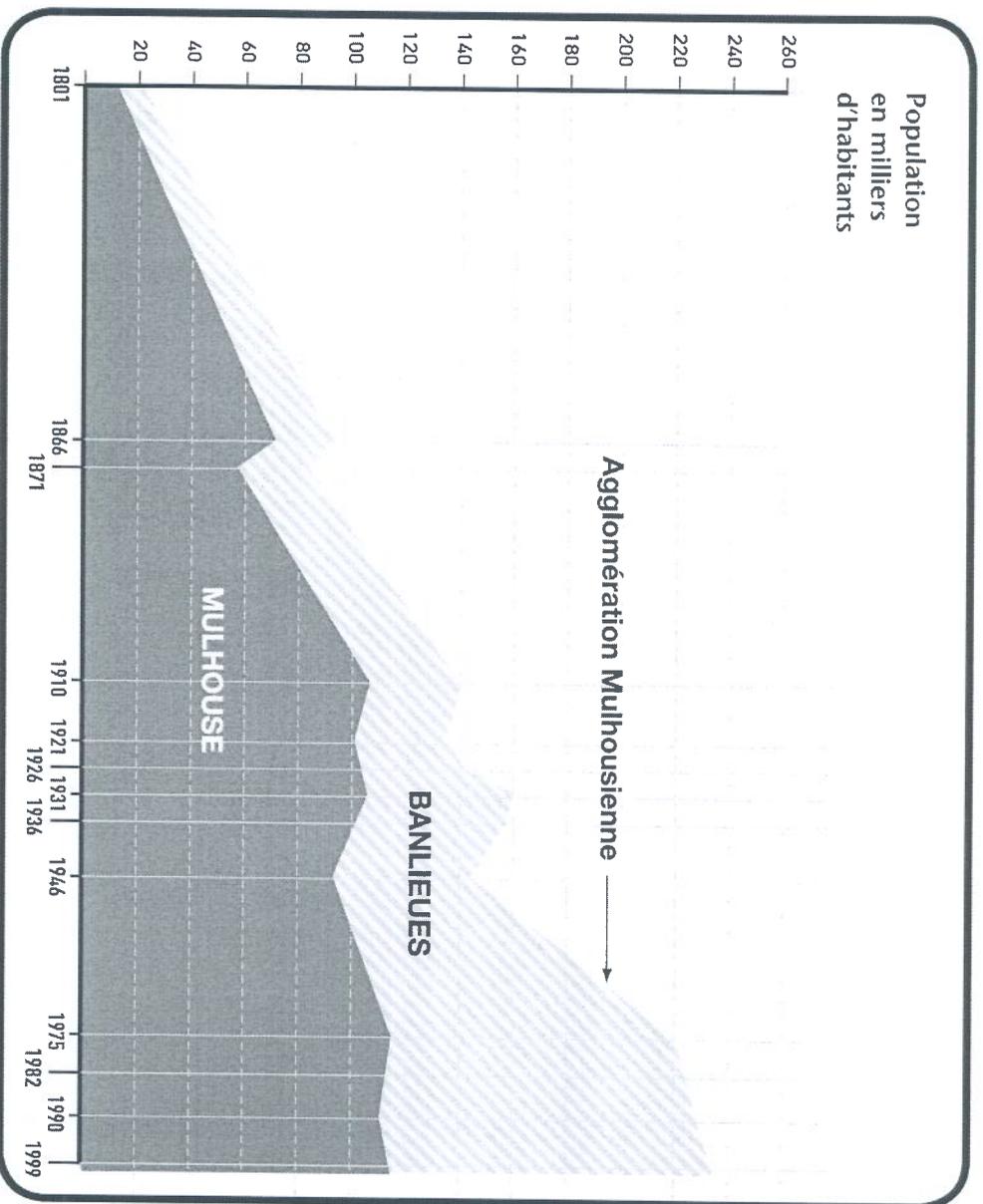
À faire... et à commenter (questionnaire pages suivantes)

Sur une feuille de papier millimétré, tracer 2 axes orthogonaux avec pour échelle :

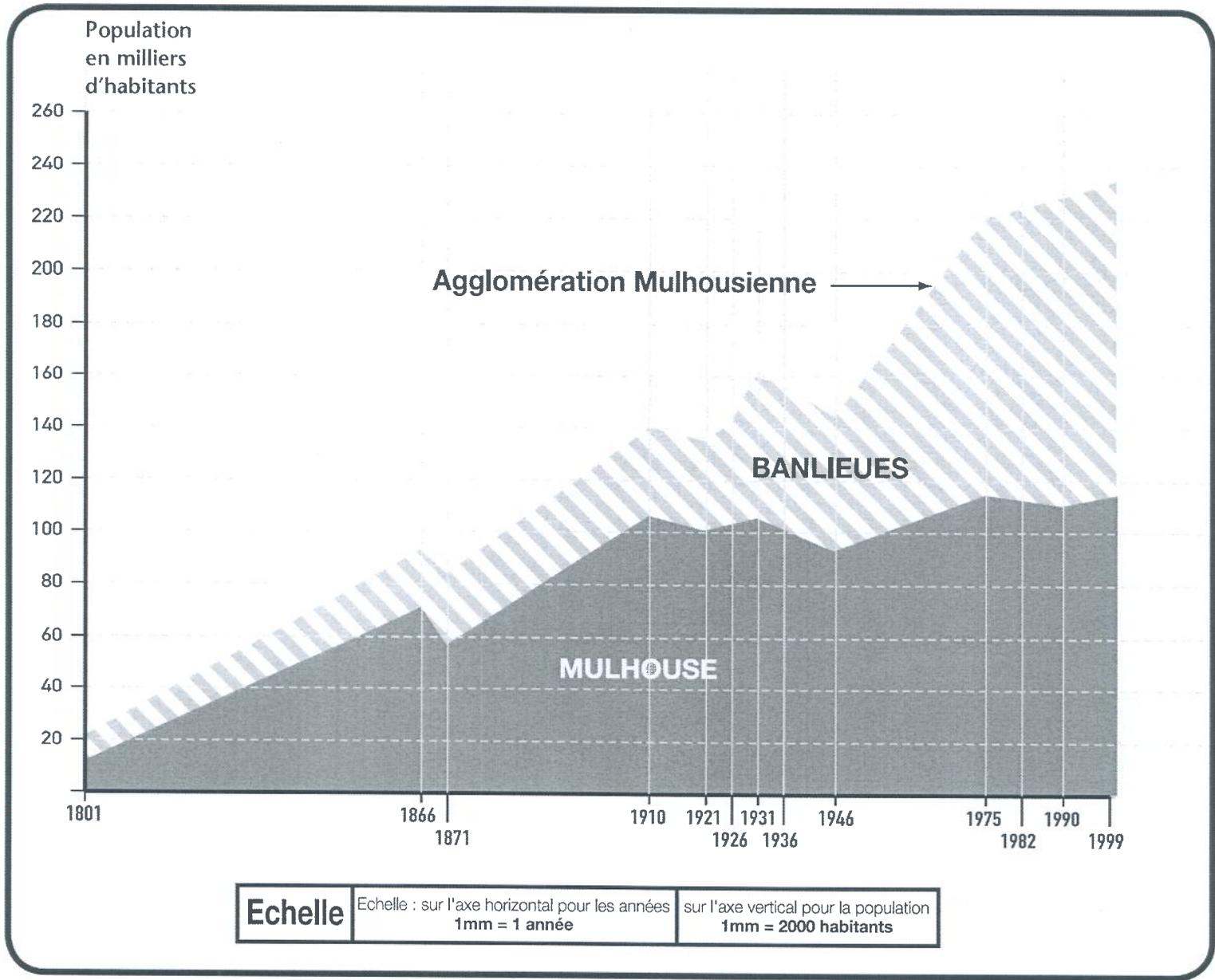
- Axe horizontal : 1 mm pour une année en veillant à respecter l'écart exact entre les dates car il varie très souvent ! Il rentre dans la largeur d'une feuille format A4
- Axe vertical : 1mm pour 2000 habitants. Il faut d'abord tracer la courbe de l'agglomération (colonne 3) puis la courbe de Mulhouse (colonne 1). L'écart entre les 2 courbes que l'on peut hâchurer ou colorier représente l'évolution des banlieues (colonne 2).

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Évolution de la population de l'agglomération mulhousienne



*Échelle: sur l'axe horizontal pour les années - 1mm = 1 année
sur l'axe vertical pour la population - 1mm = 2000 habitants*



Évolution de la population de l'agglomération mulhousienne

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Questionnaire

L'évolution de la population mulhousienne

- L'agglomération elle-même (colonne 3)

1. Quelle est la proportion d'augmentation de la population : faire le calcul ?
.....
2. Comment expliquer la baisse de 1871 ?
.....
3. Quelle est l'explication commune aux baisses de 1921 et 1946 ?
.....
4. Comment s'explique l'évolution entre 1921 et 1936 ? La population augmente puis diminue pourquoi ?
.....
.....
.....
5. De combien augmente la population entre 1946 et 1975 ?
.....
.....
.....
6. Entre 1975 et 1999, la population n'augmente que de 5 %, quelles sont les raisons de ce ralentissement de la croissance ?
.....
.....
.....
.....
7. Quelle est la période où l'augmentation paraît la plus forte ? De nombreuses raisons l'expliquent, dites lesquelles ?
.....
.....
.....
.....
.....

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Questionnaire

L'évolution de la population mulhousienne (suite)

• Le rapport ville/banlieues dans l'évolution (colonne 1 et 2)

1. La période 1910-1921 marque une coupure dans cette évolution, pourquoi ?
.....
.....
.....
2. Jusqu'en 1910, comment expliquer la croissance fulgurante de la ville de Mulhouse ?
.....
.....
.....
3. Quelle est la proportion d'augmentation de la population de Mulhouse durant la période 1801-1910 ? Faire le calcul.
.....
.....
.....
4. De 1921 à 1936, la population de Mulhouse stagne alors que celle de la banlieue augmente de 50% , quelles sont les raisons de cette particularité ?
.....
.....
.....
5. Déterminer sur la liste des communes celles qui font partie du bassin potassique ?
Il y en a six, où les trouve-t-on par rapport à Mulhouse?
.....
.....
.....
6. De 1946 à l'an 2000, où apparaît l'accroissement majeur de la population ?
.....
.....
.....
7. De façon plus précise, depuis 1982 seules les banlieues continuent à progresser : comment s'appelle ce phénomène et pourquoi ?
.....
.....
.....

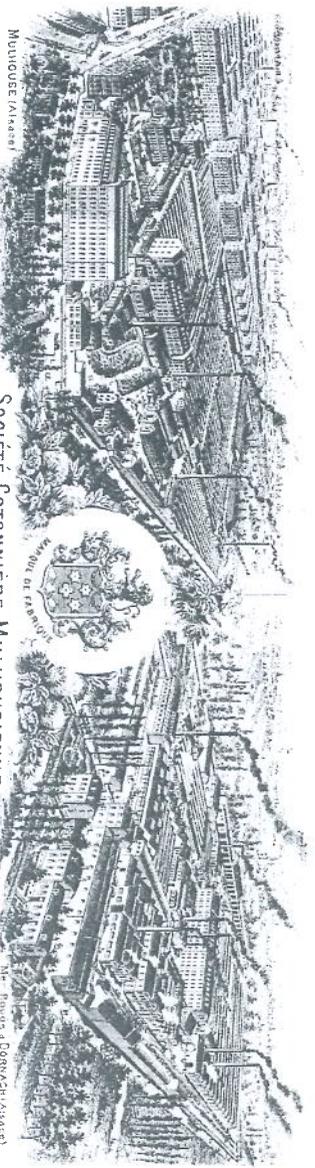
Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Réponses au questionnaire

L'agglomération elle-même :

1. La proportion d'augmentation est supérieure à 10, de 20000 à plus de 230000 habitants, soit x 11, 7.
2. L'Alsace-Lorraine devenue allemande après 1870, a vu sa population diminuer. De nombreux Alsaciens sont allés vers "la France de l'intérieur" notamment dans les Vosges (textile) ou en Franche-Comté (constructions mécaniques).
3. Ce sont les conséquences des pertes dues aux guerres de 14-18 et 39-45 et aux déplacements de population.
4. Ce sont les difficultés économiques de l'Entre-Deux-Guerres : la ville de Mulhouse avec ses industries textiles est fortement touchée par le chômage dans les années 30, conséquence de la grande crise de 1929.
5. L'augmentation est supérieure à 50 % avec des raisons multiples : le baby boom d'après 1945, le retour des Alsaciens après la période d'annexion et la période des "Trente Glorieuses".
6. Les raisons économiques expliquent cette faible augmentation avec le déclin des industries textiles et mécaniques de Mulhouse : très forte diminution des effectifs chez DMC et SACM. La crise se généralise et les industries mulhousiennes subissent les effets de la concurrence étrangère à faible coût de main d'œuvre.
7. C'est la période 1801 - 1910 où Mulhouse " la Manchester Française " connaît une industrialisation exceptionnelle avec le développement des industries de base que sont le textile, la chimie, les constructions mécaniques.

FILATURE, TISSAGE, BLANCHIMENT, IMPRESSIONS, TEINTURE & APPRÊTS.



Maison à BELFORT
59 Avenue de la Gare

SOCIÉTÉ COTONNIÈRE MULHOUSIENNE
C. O. EVYANT
SCHLUMBERGER FILS & CIE

M. Rougès & Coenraets (Mulhouse)
Auteurs de la photographie
BARRAGE MULHOUSE

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Réponses au questionnaire

Le rapport ville/banlieues dans l'évolution

1. Il faut observer attentivement les courbes ; pour la première fois, la population de la ville diminue alors que celle de la banlieue augmente malgré les conséquences de la guerre de 14-18.
2. Cette croissance fulgurante correspond à l'essor de la Révolution Industrielle au XIX^e siècle nullement gênée par le passage de l'Alsace-Lorraine dans l'Empire allemand.
3. La population a été multipliée par 15.
4. Cette particularité du développement spectaculaire des banlieues est due à l'exploitation du bassin potassique entraînant une arrivée massive de main d'œuvre dont la communauté polonaise est le meilleur exemple.
5. Il s'agit de Pulversheim, Richwiller, Ruelsheim, Staffelfelden, Wittelsheim et Wittenheim. Elles sont toutes jointives et situées au Nord, Nord - Ouest de Mulhouse.
6. Les deux composantes de l'agglomération augmentent
 - Mulhouse + 22 %
 - Les banlieues + 63 %A partir de 1982, la population des banlieues dépasse celle de la ville elle-même.
7. Ce phénomène s'appelle la métropolisation de l'espace. Les activités et les emplois à majorité tertiaire se localisent de plus en plus dans ces communes périphériques. Ces dernières attirent une population nombreuse du fait d'une spéculation foncière moins forte qu'en ville ; on assiste au développement des banlieues pavillonnaires. Jouxtant les zones d'activité (cf. Kingersheim ou Morschwiller-le-Bas)

Idées fortes à retenir

Mulhouse se situe autour de la vingtième place des villes françaises, elle a connu pendant ces deux siècles une évolution semblable à ces autres villes mais aussi des particularités qui lui sont propres :

- Liées à l'évolution historique avec les périodes allemandes de 1871-1918 et 1940-1945.
- Liées au contexte local : la forte industrialisation du XIX^e siècle, l'exploitation de la potasse après 1920, la création de l'usine Peugeot après 1970.

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Les extensions territoriales de Mulhouse.

Bourtzwiller et Dornach sont d'anciennes communes indépendantes rattachées, à Mulhouse durant le XX^e siècle pour des raisons aisément compréhensibles : le manque de terrains à bâtir sur le ban mulhousien; Mulhouse avec un peu plus de 1 000 hectares ne dispose pas de réserve foncière. Là s'arrête la similitude entre ces 2 quartiers périphériques situés l'un au Nord, l'autre à l'Ouest de la ville.

• Le cas de Dornach

Dès la grande poussée de l'industrialisation à Mulhouse, le "Steinbaechlein" a servi de lien entre les 2 communes avec "la vallée d'usines", Dornach apparaissait comme le prolongement naturel de la ville de Mulhouse, cela ne posait pas de problème. À l'inverse des communes comme Zillisheim ou Didenheim avaient une apparence plus rurale.

Durant la 1^{ère} Guerre Mondiale, Dornach a été autoritairement rattaché en 1914 à Mulhouse par l'administration allemande, mais les grands bouleversements n'interviendront qu'après la seconde Guerre Mondiale, Mulhouse situant là une bonne part de sa croissance en expérimentant ainsi les constructions en grande série avec la ZUP (cf partie V, 4)

Par la suite, au Nord de Dornach, une zone d'activités tertiaires "le Technopole de la Mer Rouge", ainsi que le "Parc des Collines" zone franche développée dans le cadre de la politique nationale de la ville ont été créés. Toute cette partie de Mulhouse est parfaitement désenclavée par des voies routières importantes : boulevard Mitterrand, boulevard Stoessel et la toute nouvelle rocade Ouest.

• Le cas de Bourtzwiller.

Ce petit bourg situé au - delà de la Doller, coincé entre Pfastatt et Illzach, s'est constitué en commune autour de la tuilerie de Sébastien Bourtz au XVIII^e de par la volonté de ses habitants. Durant l'Entre-deux-Guerres, Bourtzwiller a connu de nombreuses péripéties : commune indépendante de 1928 à 1940, puis noyée par l'administration allemande dans la "Grosse Mülhausen". Durant la seconde Guerre, la ligne de front s'étant fixée sur la Doller, la commune a été détruite notamment lors de l'offensive du 9/2/1945 qui ouvrira le premier point d'entrée dans la "Poche de Colmar".

De 1945 à 1947, Bourtzwiller devient une entité juridique, commune autonome très vite annexée par Mulhouse : 77 % des habitants se sont prononcés pour le rattachement par un référendum déclaré illégal par la préfecture. Cependant les affinités politiques des 2 maires socialistes, Messieurs Wicky et Baumann vont permettre par une grande fête le 28 septembre 1947 en présence de M. Ramadier, président du Conseil d'officialiser le rattachement.

Mulhouse récupère du même coup l'usine d'armement de la ManuRhin et de nombreux terrains qui vont lui permettre d'implanter multitude d'immeubles collectifs à loyers modérés pour accueillir notamment les rapatriés d'Algérie dans la cité des "420".

Ce qui donnera naissance à la réputation de quartier à problèmes à Bourtzwiller.

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

2. L'extension de Mulhouse au XIX^e : urbanisation

Les différents plans

- L'**objectif du travail** consiste à partir des plans connus, de voir comment la ville de Mulhouse s'est développée au XIX^e siècle :

- Plan de 1797
 - Le plan Hofer de 1830
 - Le plan Hofer de 1850
 - Le plan de 1873
 - Le plan de 1886
-) plans de la période allemande

Faire rechercher aux élèves les éléments nouveaux qui apparaissent à chaque fois sur le plan : les marquer sous le plan ,les reporter sur le croquis général et compléter la légende.

À trouver :

Il faut distinguer 3 éléments essentiels :

- Les habitations ou quartiers nouveaux
- Les usines - (bâtiments de forme très allongée)
- Les infrastructures de transport.

- **Le plan de 1797**

Premier vrai plan de la ville avec parcellaire.

Orienté au Nord, à l'inverse du plan de Berne, du Mérian de 1642 et du plan Zetter de 1710.

À trouver :

On peut distinguer :

- les 3 fossés au Nord et au Sud du noyau urbain initial.
- Les 4 portes (Jeune, de Bâle, du Miroir, Haute)
- La ville basse et la ville haute.

- **Le Plan Hofer de 1830**

Les nouveautés sont nombreuses :

- La disparition des remparts de 1807 à 1811.
- La densification de l'habitat dans le vieux noyau urbain : la population passe à 13300 habitants ,soit plus du double.
- De nouvelles rues sont tracées : rue Preiss, rue St Jean.
- Le nouveau cimetière (Parc Salvator actuel) ; l'ancien se trouvait à côté de l'église Sainte-Marie.

Développement de l'urbanisation à Mulhouse

Les différents plans (suite)

• Le plan Hofer de 1850

L'espace représenté s'agrandit avec l'apparition de la Doller.

À trouver :

- Extension spatiale de la ville le long des axes principaux. La population passe à 29000 habitants ; elle a plus que doublé en 20 ans.
- La ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle avec la gare.
- Le canal de décharge.
- développement important de la SACM dite "la fonderie".

• Le plan de 1873

Durant le Second Empire la population a presque doublé ; atteignant 53 000 habitants. Mulhouse est devenue allemande.

À trouver :

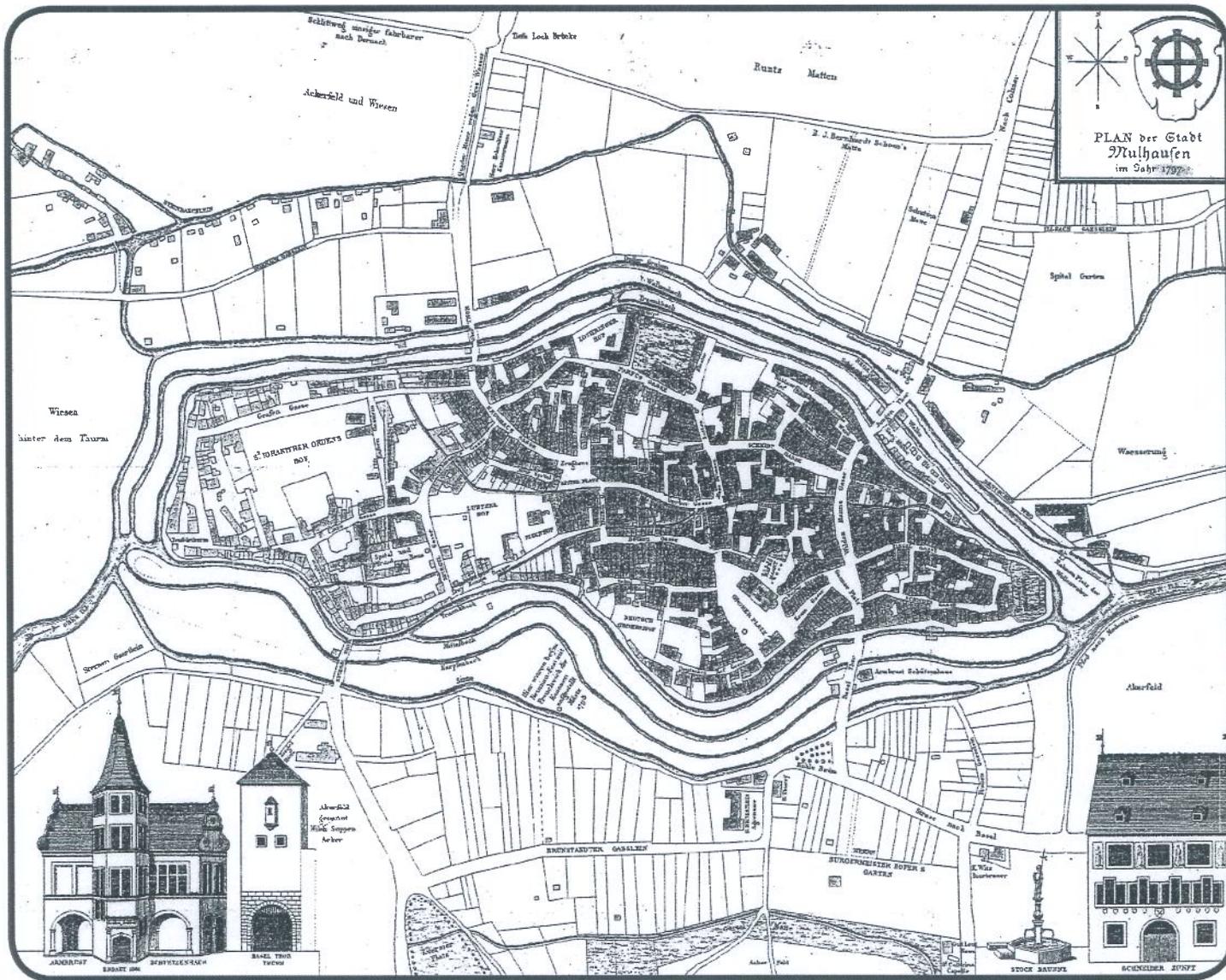
- Extension spatiale avec :
 - La "cité ouvrière" de part et d'autre du canal.
 - Le quartier Porte du Miroir, Fonderie.
- L'habitat part à l'assaut du Rebberg.
- Création du cimetière Nord.
- Prolongement de la voie ferrée vers Belfort.
- Extension de la Deutsche.

• Le plan de 1886

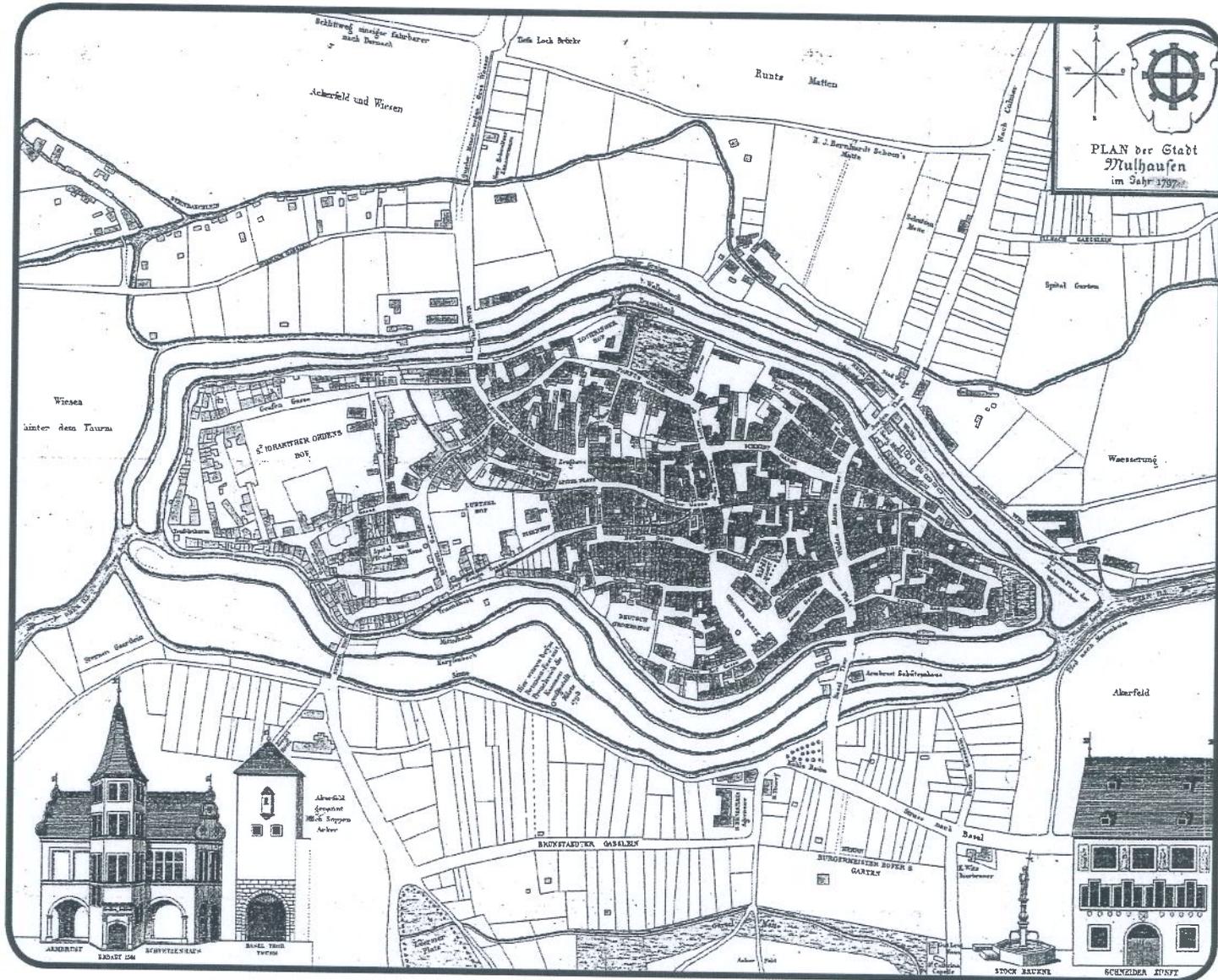
Mulhouse compte 75 000 habitants. Le rattachement de la ville à l'Empire allemand a à peine freiné le développement urbain.

À trouver :

- Densification de l'habitat : les vides se remplissent
- La ceinture ferroviaire et la gare du Nord.
- Le Nouveau Bassin
- Nouvelles usines dans la partie Nord : Gluck, Heilmann (futur musée de l'automobile)



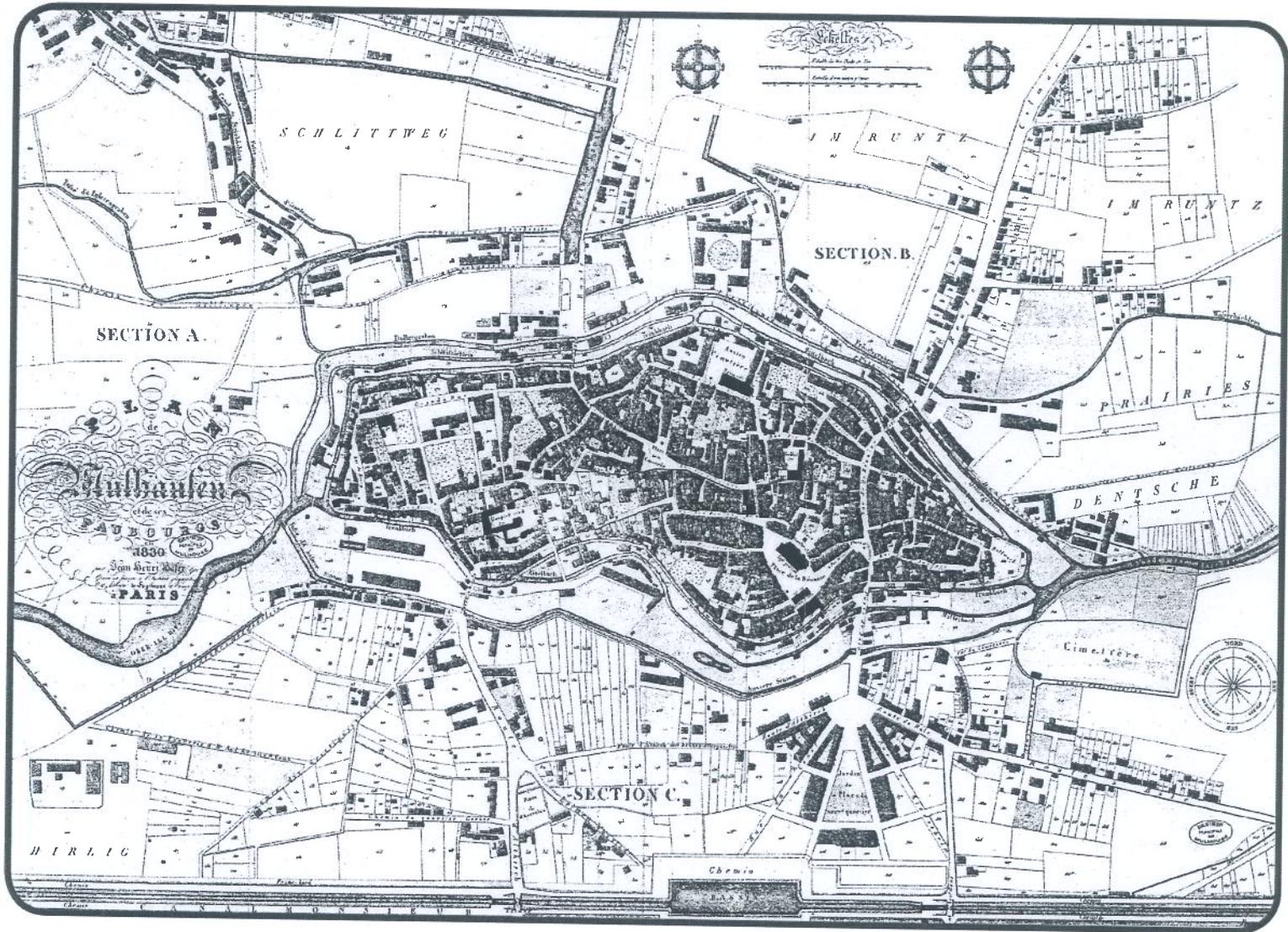
• Plan de 1797



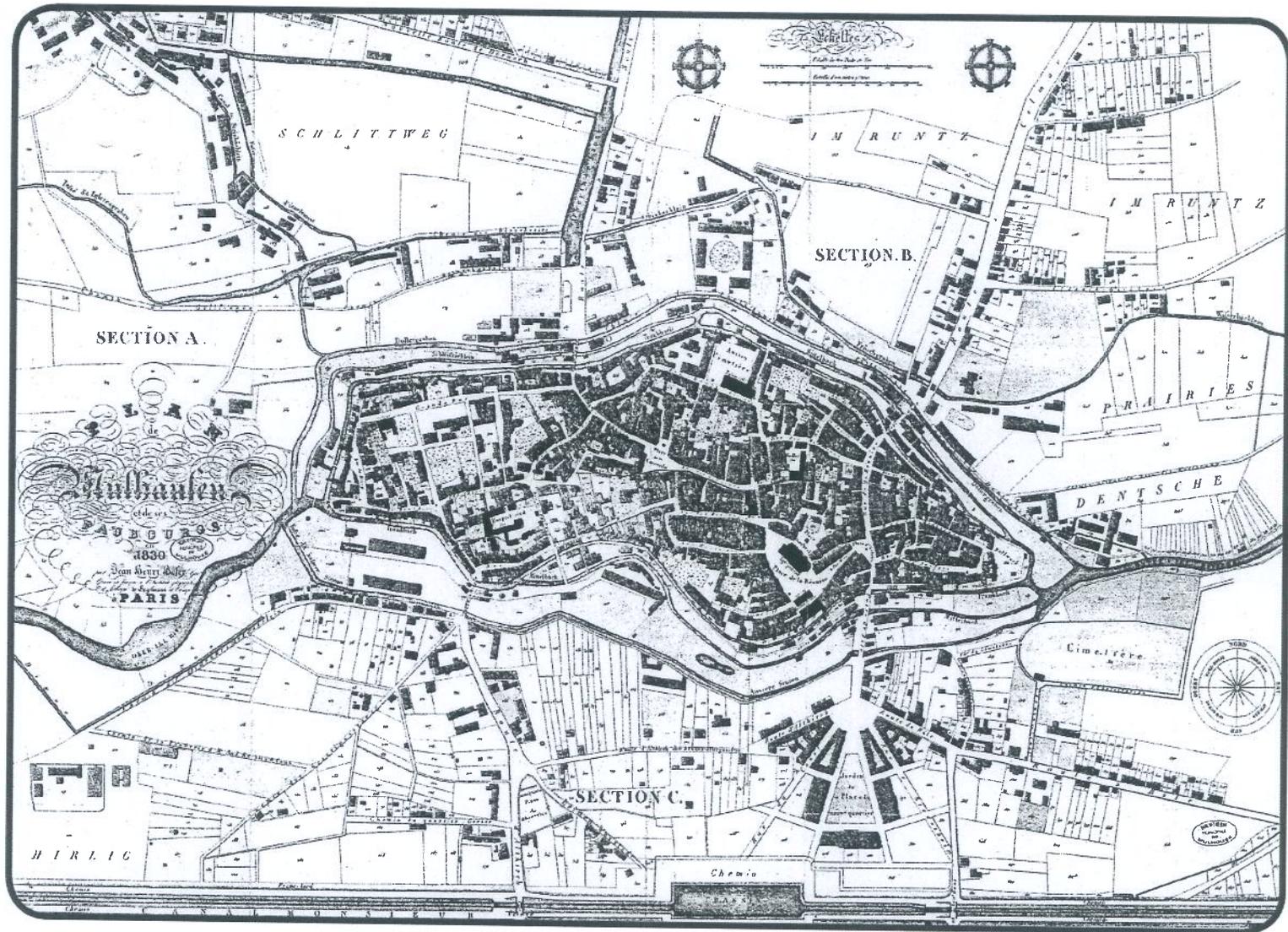
• Plan de 1797

- Premier vrai plan, orienté vers le Nord.
- Vrai parcellaire.
- 3 fossés, 4 portes.

• Fiche de maître



• Plan Hofer de 1830
à comparer avec
le plan de 1797.

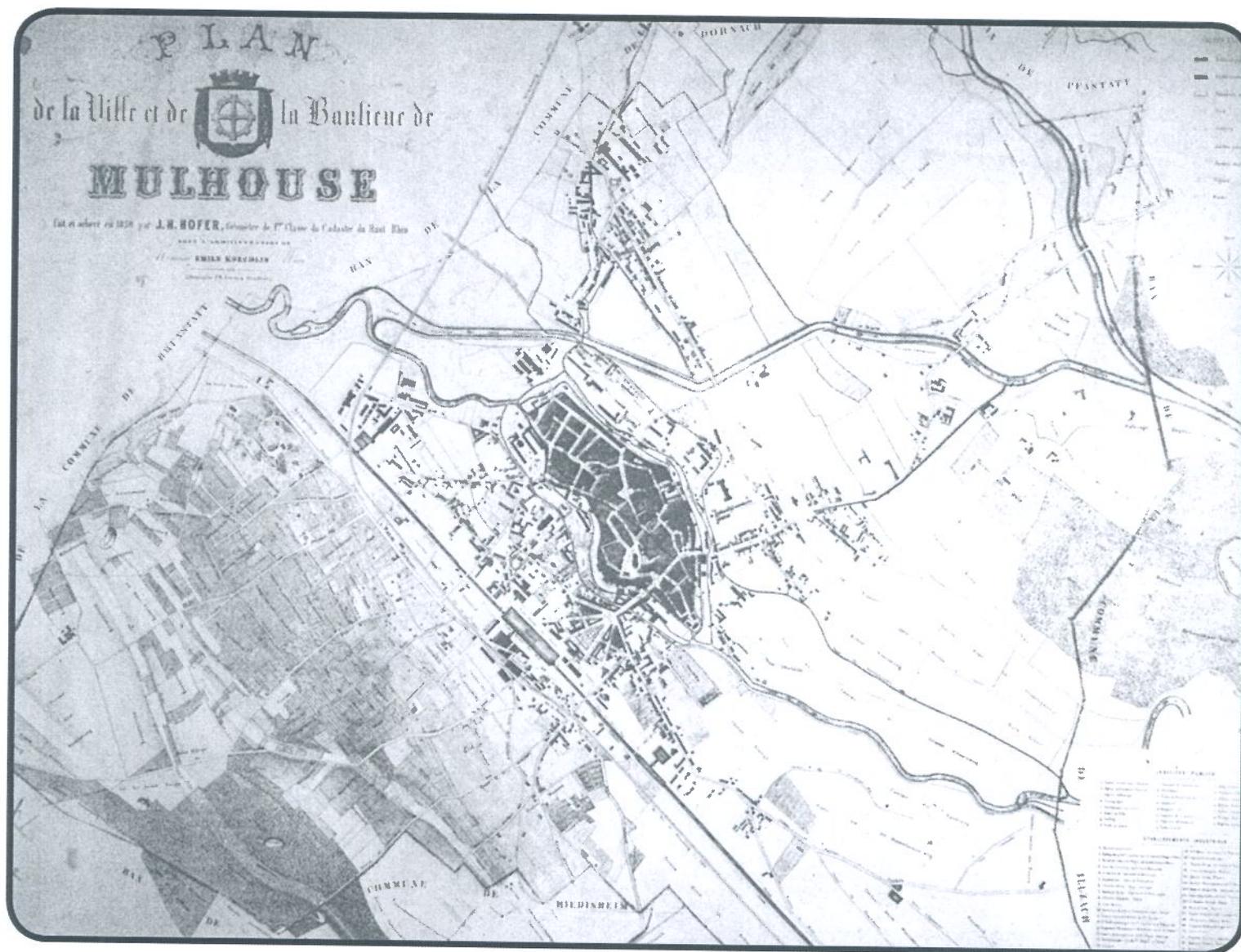


• **Plan Hofer de 1830
à comparer avec
le plan de 1797.**

- Disparition des remparts.
- Densification de l'habitat : 13 300 pop x 2.
- Nouvelles rues de la ville haute.
(rue Preiss, St Jean), cimetière.

- Nouveau quartier.
- Canal Monsieur.
- Vallée d'usines le long du Steinbachlein
(DMC) jusqu'à la Dentsche.

• **Fiche de maître**



• **Plan Hofer de 1850 à comparer avec le plan de 1830.**

- *Extension spatiale de la ville 29 000 habitants x 2 en 20 ans. (faubourg de Bâle, de Colmar, chaussée de Dornach).*
- *Ligne de chemin de fer avec ligne Bâle - Strasbourg et la gare.*
- *Canal de décharge (1849).*
- *La fondation la SACM.*

• **Fiche de maître**



▀ Plan Hofer de 1850
à comparer avec le plan
de 1830.



• **Plan de 1873 à comparer avec le plan Hofer de 1850.**

• *Extension de la ville pendant le Second Empire : 53 000 habitants "la cité ouvrière" de part et d'autre du canal. Le quartier Porte du Miroir-Fonderie.*

• *Habitat à l'assaut du Rebberg.*
• *Cimetière Nord.*
• *Voie ferrée vers Bellort.*

• **Fiche de maître**



- **Plan de 1873**
à comparer avec le
plan Hofer de 1850.



• **Plan de 1886 à comparer avec le Plan de 1873.**

- *Densification des constructions 75 000 habitants.*
- *Nouvelles usines au Nord (Gluck, Heilmann).*
- *Ceinture de voies ferrées et gare du Nord.*
- *Nouveau bassin.*

◆ **Fiche de maître**



• Plan de 1886
à comparer avec le
Plan de 1873.