

débouchent, le plus souvent, sur de nouveaux conflits. Ces moments d'hégémonie et de tension extrême sont aussi, souvent, des moments propices aux exhibitions architecturales, qui visent à digérer les territoires conquis et à impressionner les populations locales et les voisins plus distants. La rapidité des interventions, l'efficacité extrême des décisions d'aménagement, la dimension des commandes facilitent l'affirmation de solutions expérimentales. Toutes proportions gardées, les occupations jouent ici le rôle qui avait été auparavant celui des laboratoires coloniaux pour la France et l'Angleterre.

Si pratiquement aucune architecture d'occupation à usage civil ne découle de l'occupation du Nord-Est de la France sous contrôle allemand lors de la plus grande partie de la Première Guerre mondiale, la Seconde Guerre mondiale voit une production architecturale significative émerger, non seulement dans la France gouvernée par l'Etat Français de Vichy, qu'elle soit occupée ou non, mais aussi dans l'Alsace et la Lorraine annexées de facto et directement administrées par les Nazis. Après 1945 et la capitulation allemande, les Français déploieront, de leur côté, des efforts significatifs sur le terrain de l'architecture en Rhénanie et en Sarre.

Si certaines productions sont communes aux deux politiques comme la construction de bureaux et de logements pour les forces d'occupation, de ponts ou d'aéroports, les entreprises du III^e Reich pour construire des fabriques d'armement, des fortifications à l'échelle du continent ou des autoroutes stratégiques aboutiront à une restructuration globale des entreprises des travaux publics dans les deux pays.

Ce sont plusieurs des tentatives faites pour introduire des plans et des projets modernistes en ces deux moments importants et délicats, sur le plan militaire comme sur le plan politique, mais relativement inconnus pour ce qui est de leurs prolongements spatiaux, qu'il s'agit d'évoquer ici.

Les Nazis en Alsace et en Lorraine (1940-1944)

La ré-annexion par les Allemands de l'Alsace et de la Lorraine mosellane ne dure qu'un peu plus de quatre ans, de juin 1940 à décembre 1944, mais elle n'en produit pas moins des projets d'architectures frappants. En effet, la politique de l'occupant correspond à des objectifs différents, prolongeant pour une large part les stratégies développées depuis 1933 dans les frontières du Reich héritées du traité de Versailles. Il s'agit, d'une part, de mener une politique d'unification du territoire autour des grandes infrastructures et, notamment, des autoroutes.⁶ Il s'agit, d'autre part, d'exalter l'ancrage de l'architecture du nouvel Etat dans des traditions germaniques plus ou moins fictives. Les entreprises menées dans la Warthegau, région de Pologne occupée dès 1939, pour y créer de toutes pièces une architecture extérieurement nostalgique d'une *Heimat* qui n'avait jamais existée, mais reprenant les plans rationnels expé-

⁶ Rainer Stommer u. Claudia Gabriele Philip (Hrsg.), *Reichsautobahn, Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg 1982.