

DOGON Colas

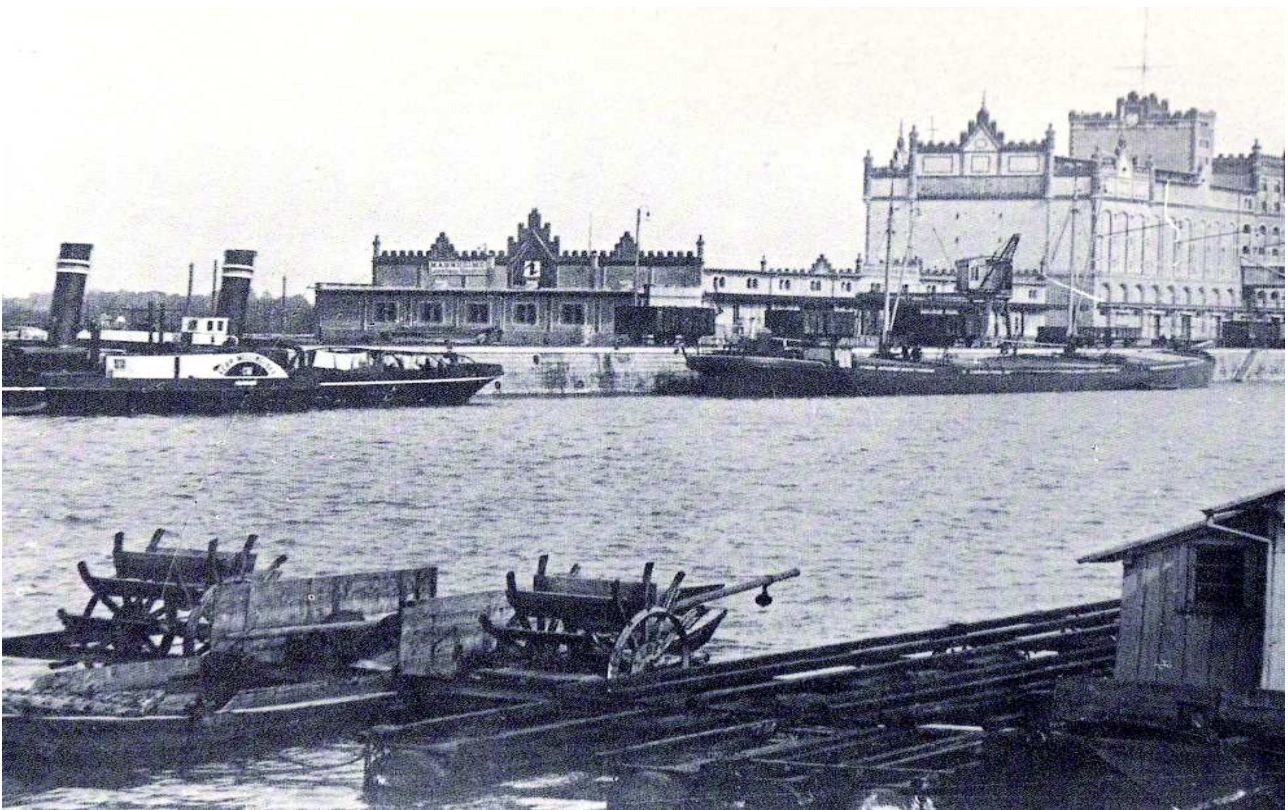
M2 – Histoire des Relations Internationales (Institut des Hautes Études Européennes)

(Sous la direction de Maurice Carrez, professeur d'histoire contemporaine à l'IHEE)

L'évolution des flux commerciaux

du marché alsacien entre 1870 et 1914

à travers l'exemple de son industrie



Navigation dans le port de Strasbourg, Coll. R. C. Weiss, s.d

SOMMAIRE

Introduction	page 5
I. L'incorporation forcée du marché industriel alsacien à l'espace économique allemand (1870 – 1873)	p. 8
<i>A, Le développement et la situation économiques de l'Alsace à la veille de la guerre de 1870</i>	p. 8
1, Les axes de communication alsaciens et le coût du transport des marchandises et matières premières	p. 8
Le développement croissant du réseau ferroviaire alsacien	p. 11
La géographie des canaux alsaciens au début du XIX ^e s.	p. 16
Le déclin de la navigation sur le Rhin et l'Ill au XIX ^e s.	p. 18
La question du coût du transport des matières premières et de l'accès aux grands marchés de consommation	p. 21
2, L'expansion des industries alsaciennes	p. 22
L'ascension du secteur textile en Alsace	p. 22
Le développement croissant mais provisoire de l'industrie chimique alsacienne	p. 23
3, Les effets du nouveau régime douanier établi par la politique impériale de libre-échange (1860-1870)	p. 25
<i>B, L'application du Traité de Francfort : un nouveau contexte politique, économique et douanier pour le marché alsacien</i>	p. 29
La nouvelle frontière franco-allemande	p. 29
La prise en main par le Reich du réseau ferroviaire alsacien	p. 30
L'interruption de la navigation sur les canaux desservant l'Alsace	p. 37

C, Une lente et parfois difficile incorporation des entreprises alsaciennes dans l'espace économique allemand p. 39

Des industries malmenées par l'annexion et coupées de leur marché traditionnel p. 39

L'hostilité des élites économiques à l'annexion : l'exil et la délocalisation des forces productrices du marché alsacien p. 41

II. Le développement croissant des échanges avec l'Empire allemand p. 43

A, Le développement et l'orientation des axes de communication vers les nouveaux débouchés de l'industrie alsacienne p. 43

L'intégration programmée du réseau alsacien au Reich allemand p. 43

Une navigation rhénane délaissée et une modeste exploitation du système des canaux p. 48

B, Favorisées par le dynamisme allemand, le marché industriel alsacien s'adapte progressivement p. 50

Des industries qui s'adaptent au marché et aux modes de consommation allemands p. 50

Le nouveau régime douanier de 1879 facilite l'adaptation des entreprises alsaciennes au marché allemand p. 51

Des industries alsaciennes en phase d'intégration dans l'espace économique allemand p. 51

Une industrie alsacienne dépassée par la concurrence allemande : la branche chimique p. 53

Une nouvelle industrie au développement ralenti : l'industrie pétrolière alsacienne p. 56

III. Une adaptation et intégration globalement réussies au marché allemand (1890-1914) p. 59

A, Les voies de transports et de marchandises désormais orientées vers l'espace rhénan p. 59

1, L'optimisation d'un réseau ferroviaire alsacien pleinement développée par le Reich p. 59

La reprise en main du Reich sur le développement ferroviaire alsacien p. 59

Le réseau ferroviaire s'étend vers les industries isolées p. 61

Le programme de construction de 1902 : l'optimisation du financement des lignes p. 63

La concurrence tarifaire des réseaux ferroviaires alsaciens et badois p. 65

2, La navigation alsacienne orientée autour du nouveau port de Strasbourg et du Rhin	p. 68
L'aménagement du Rhin en aval de Strasbourg	p. 68
L'aménagement du Rhin en amont de Strasbourg	p. 69
L'aménagement des canaux et le projet de Grand Canal latéral d'Alsace	p. 71
La construction du nouveau port de Strasbourg	p. 72
 <i>B, Les signes d'une intégration réussie du marché industriel alsacien au marché allemand</i>	 p. 81
1, Le marché alsacien confronté aux crises économiques du début du XX ^e s.	p. 81
2, Une adaptation réussie : les industries dont le développement est continu depuis 1871	p. 82
Le textile alsacien toujours triomphant	p. 82
Le succès de la construction mécanique	p. 82
Un nouveau facteur de développement pour les industries alsaciennes durant la première décennie du XX ^e s : l'utilisation croissante de l'énergie électrique	p. 83
 <i>C, Une intégration au marché allemand à nuancer : des industries au développement encore incertain</i>	 p. 85
1, Une industrie qui rencontre des difficultés à s'adapter au marché allemand : le vignoble alsacien	p. 85
2, Une industrie n'ayant pas réussi son adaptation depuis 1871 : la chimie	p. 87
3, Les industries absorbées par le marché allemand plutôt qu'intégrées : la potasse et le pétrole	p. 91
L'industrie potassique en Alsace : une découverte ignorée par les milieux économiques alsaciens et contrôlée par l'industrie allemande	p. 91
L'industrie pétrolière alsacienne : un développement incertain et tardif empêchant son intégration au marché allemand	p. 97
 Conclusion	 p. 99
 Bibliographie	 p. 103

INTRODUCTION

Le cadre territorial strict retenu pour ce mémoire est celui des deux départements alsaciens (formant l'actuelle région d'Alsace). Les frontières alsaciennes évoluent entre 1870 et 1914, les territoires arrachés (Territoire de Belfort) ou ajoutés (cantons de Schirmeck et Saales pris à l'ancien département des Vosges) à l'Alsace modifient les délimitations officielles certes, mais également économiques. Il a donc fallu apporter quelques corrections dans la lecture des données statistiques. La perception de l'Alsace doit donc se faire à différents niveaux : aux frontières politiques, économique culturelle, il faut aussi ajouter la frontière douanière du *Zollverein* après l'annexion. Les sources allemandes après 1871 n'établissent pas toujours l'Alsace comme un ensemble territorial unique ; elles fournissent plutôt une vue d'ensemble du *Reichsland*, distinguant parfois les différents districts qui la composent, à savoir le *Bezirk Lothringen*, le *Bezirk Oberelsass*, le *Bezirk Unterelsass*.

Pour obtenir les données statistiques de « l'Alsace » après l'annexion, il a souvent fallu additionner les données respectives de ces deux derniers districts. Si le mémoire se concentre donc sur une Alsace territoriale aux frontières fluctuantes aux XIX^e et XX^e s., l'annexion de 1871 pousse à porter un autre regard sur le territoire alsacien puisqu'il change d'espace national. Si l'on adopte un point de vue national avant 1870, l'Alsace est une région périphérique, située à l'Est de l'espace français, le Rhin la séparant des États allemands. Après 1871, la représentation géographique du territoire alsacien est tout autre. L'Alsace est comprise dans le *Reichsland*, région périphérique située à l'Ouest de l'espace allemand et de l'autre côté du Rhin. Ajoutons également que l'Alsace occupe une position bien différente lorsqu'on la contemple depuis le prisme de l'espace rhénan, espace transnational. Étudiant les flux commerciaux, on se rend vite compte que définir un espace strict pour l'Alsace est difficile ; les milieux économiques et les transactions se lisent sur plusieurs échelles : locale, régionale, national, transnational et bien sûr international.

La période étudiée est la période 1870-1914. Pour autant les années de guerre (1870, 1871 et 1914) sont très peu abordées, étant donné que les trafics commerciaux ne peuvent être qualifiés de « normaux » pour ces années. On dépasse également le cadre 1870-1914 en évoquant la première partie du XIX^e s. Si généralement les dernières années du Second Empire sont privilégiées, l'évolution du marché alsacien et des flux de communication qui l'alimentent doit parfois se lire

depuis des dates plus reculées. 1870-1914 correspond surtout aux débuts de deux guerres franco-allemandes (la guerre franco-prussienne de 1870-71 et la première guerre mondiale de 1914-1918) qui ont pour conséquence le transfert de l'Alsace (son territoire, ses hommes, son histoire, son économie) vers un nouvel État. C'est ce premier transfert, en l'occurrence l'annexion par l'Empire allemand, qui constitue le point de départ de la réflexion de ce mémoire. Avant la guerre, les arguments défendus du côté allemand pour l'annexion relèvent de l'histoire, de la culture mais rarement l'Alsace (et la future Lorraine) n'est considérée comme un marché économique à conquérir. Pour les militaires allemands, c'est un gain territorial affaiblissant la France. De fait, l'annonce de l'annexion de l'Alsace provoque surtout des inquiétudes dans les milieux économiques allemands ; les délégués de l'industrie cotonnière allemande essaient alors de convaincre Bismarck de retarder le plus longtemps possible l'intégration de l'Alsace dans le Reich alors que les préliminaires de paix du Traité de Francfort n'ont pas encore commencé ! Le renversement des flux, les questions douanières, la structuration des axes de communications sont autant de thèmes à étudier sur cette période.

Le choix de se concentrer sur l'industrie d'Alsace pour étudier l'évolution du marché alsacien n'est pas anodin. Les recherches historiques sur l'industrialisation de l'Alsace et ses industries au XIX^e s. sont nombreuses (l'ouvrage de Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace : 1803-1939*, fait référence) de même que les sources : citons notamment les données fournies par le Service des Mines et la Société industrielle de Mulhouse, ou bien les enquêtes officielles sur l'industrie de 1870 à 1938. A l'inverse, les sources sur l'agriculture au XIX^e s. sous-estiment les productions, l'incertitude est d'autant plus grande pour le dénombrement des bêtes. En suivant le fil d'Ariane de l'industrialisation de l'Alsace, on assiste aux développements des différentes branches industrielles ainsi qu'à la constitution de différents flux commerciaux. L'industrie, qu'elle soit de fabrication ou de transformation, comprend de nombreuses branches d'activité en Alsace, très liées entre elles (les industries textiles sont dépendantes des colorants obtenus grâce à l'industrie chimique par exemple). A travers l'industrie, une partie de l'évolution du marché alsacien se révèle alors. Les échanges commerciaux de l'Alsace font intervenir une multitude d'acteurs (entreprises, cartels, États) et sa situation géographique au cœur de l'Europe permettent d'aborder les relations internationales de l'espace rhénan selon un angle économique original. Face à ces enjeux, le questionnement à résoudre est alors de savoir comment évolue le marché alsacien après 1871 à travers l'exemple de son industrie ?

Pour répondre à cette problématique, nous étudierons dans une première partie l'incorporation forcée du marché industriel alsacien à l'espace économique allemand durant les premières années de l'annexion (1870-73). On reviendra sur la structuration des voies de communication s'établissant dans la première partie du XIXe s., puis la situation et le développement de diverses industries alsaciennes avant ainsi que les effets des mesures libre-échangistes de la fin du Second Empire. On se penchera ensuite sur le Traité de Francfort, ses effets et son application qui définissent un nouveau contexte économique et douanier pour le marché alsacien. L'étude des flux et de leur renversement est complétée dans la deuxième partie de ce mémoire. Les voies de communications se développent de manière originale après 1871 tandis que les industries alsaciennes recherchent de nouveaux débouchés et multiplient les échanges avec le Reich. Enfin, la dernière partie du mémoire permet de dresser un bilan de l'évolution du marché alsacien depuis 1871 jusqu'au début du XXe s. Les axes de communication sont entièrement redirigés durant cette période et permettent donc la circulation de nouveaux flux commerciaux. Si certaines branches de l'industrie alsacienne ont su conserver un développement quasi-continu après l'annexion et se trouve en 1914 adaptées ou intégrées au marché allemand ; d'autres branches industrielles en revanche montrent que le marché alsacien conserve certaines caractéristiques d'avant l'annexion.

I. L'incorporation forcée du marché industriel alsacien

à l'espace économique allemand (1870 - 1873)

A, Le développement et la situation économiques de l'Alsace à la veille de la guerre de 1870

1, Les axes de communication alsaciens et le coût du transport des marchandises et matières premières

Au XIXe s., l'axe rhénan traverse la plus grande concentration de régions industrielles entre l'Europe du Nord et la Méditerranée. Un important marché de consommateurs s'y constitue ; le développement des grandes métropoles commerciales attire les industries de fabrication cherchant des facilités d'approvisionnement. L'intense activité économique suscite des trafics d'échange et de commerce incontournables. Le développement de nouvelles infrastructures de communication telles que le chemin de fer ou la navigation sur canaux permettent de réduire les coûts de transport. Située sur cet axe majeur du commerce international, le marché industriel alsacien se développe pourtant à l'écart du Rhin et en dehors des grands centres traditionnels.

La lente amélioration du réseau routier alsacien

L'ouverture de voies ferrées et de nouvelles voie d'eau durant le Second Empire va amplement profiter à l'Alsace, notamment en provoquant une baisse des prix du transport. A contrario, l'extension du réseau routier a été mesurée. Les premières routes principales sont construites sous l'Ancien Régime et parcourent l'Alsace selon un axe Nord/Sud¹. Parmi les deux routes royales du début du XIXe s., l'une longe le Rhin entre Lauterbourg et Neuf-Brisach (passant par Gambsheim et Strasbourg) en direction de la ville suisse de Bâle. L'autre permet de relier la plaine d'Alsace et les vallées vosgiennes puisqu'elle s'étend de Wissembourg à Belfort en passant par Haguenau, Strasbourg, Sélestat et Colmar. Le maillage du réseau routier s'intensifie, après 1815, par la construction de nationales et départementales franchissant les cols vosgiens tandis que l'axe

¹ Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, Strasbourg, Association des Publications près les Universités de Strasbourg, 1987, p. 181

Colmar-Mulhouse devient une route royale². L'édification de nouvelles routes doit alors répondre aux besoins industriels plutôt qu'au développement des chemins ruraux³ (à partir de 1858, une partie des ressources attribuées aux chemins vicinaux est attribuée au financement du réseau ferroviaire vicinal). La gestion du réseau routier passe aussi par son entretien ; en effet, l'amélioration du revêtement des chaussées permet de diminuer le prix du roulage tout en facilitant la circulation. En 1848, le roulage sur une bonne route revient à 20 centimes par tonne-kilomètre et à beaucoup plus sur une route peu entretenue⁴. L'amélioration des routes locales est en revanche beaucoup plus lente. Les industries alsaciennes éloignées des grandes axes ne profitent donc pas (ou peu) de l'extension du réseau routier alsacien avant 1870.

L'Alsace est alors découpée en différents espaces ne bénéficiant pas également d'un accès aux grands axes routiers. Pour autant, il faut nuancer les échelles pour mesurer l'importance de ces communications. En dehors des grands axes, il existe une multitude de chemins plus ou moins locaux utilisés quotidiennement dans les campagnes alsaciennes. L'absence de communication de haut-niveau (routes nationales et départementales) n'a pas nécessairement une influence négative sur le commerce local. Parmi les espaces favorisés dans le Haut-Rhin, la région de Belfort (correspondant à l'actuel Territoire de Belfort) dispose d'un nombre important de communications de haut-niveau organisées de manière rayonnante autour de Belfort, carrefour d'importance militaire et économique⁵. Autre espace favorisé en 1870, la région des trois frontières située dans le sud-est alsacien non loin de Bâle⁶. Les axes routiers majeurs s'organisent autour de deux villes importantes : Huningue (d'un point de vue militaire) et Bâle (d'un point de vue commercial). En complément des ponts rhénans, ils offrent à l'économie alsacienne un point de passage vers l'intérieur de la Suisse et vers l'Allemagne du Sud. La région Centre-Sud représente un vaste espace dont la densité des communications de haut niveau est relativement moyenne, mais organisées autour d'un pôle industriel important : Mulhouse. Dans la région de Colmar, la ville de Colmar constitue un carrefour important et structurant bien le maillage routier devienne plus lâche en direction du Nord et vers le Rhin. Enfin, parmi les régions favorisées du Haut-Rhin, celle du vignoble constitue une large bande

2 *Ibid.*, p. 182

3 Claude Muller, « Chateaudon (Jean-Luc), Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'industrialisation (1800-1870) », *Revue d'Alsace*, n° 134, 2008, p. 448

4 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace : croissance, crises, innovations : vingt siècles de développement régional*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1997, p. 175

5 Jean-Luc Chateaudon, *Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'Industrialisation : 1800-1870, retour sur une épopée collective oubliée*, Colmar, Ed. J. Do Bentzinger, 2007, p. 46

6 *Ibid.*, p. 48

nord-sud située entre les Vosges à l'Ouest et la Plaine d'Alsace à l'Est⁷. La ville de Ribeauvillé au Nord y joue le rôle de pôle secondaire. Alors que les autres villes de cet espace (Kaysersberg, Soultzmatt, Guebwiller, Soultz, Thann) sont situées au débouché des vallées et jouent surtout un rôle d'interface entre le massif vosgien et la Plaine d'Alsace.

Parmi les zones plus ou moins délaissées en 1870, on trouve d'abord le massif vosgien à la bordure occidentale de l'Alsace, s'étendant du Bas-Rhin jusqu'à la Trouée de Belfort. Ce vaste espace présente une faible densité de grands axes routiers en raison de sa nature montagneuse mais qui permettent de traverser la barrière vosgienne et servent à l'exportation des produits de la montagne vers les marchés de la Plaine d'Alsace. Le Sundgau Profond constitue également une région délaissée par les grands axes routiers⁸. On y trouve en revanche un ensemble de pôles de faible et moyenne importance structurant les départementales et les routes locales. C'est le cas de la ville d'Altkirch, située à proximité de la Suisse, de l'espace allemand et de la porte de Bourgogne, et des villes de Dannemarie et de Delle servant de portes d'entrée vers la Suisse. La plaine centrale entre Mulhouse et Colmar manque également de communications de haut niveau⁹. Bien que située au cœur de l'Alsace et en plaine, la sous-région comprend principalement des forêts et des espaces sous-valorisés en raison de la mauvaise qualité des sols et de l'humidité ambiante. Les routes de cet espace sont organisées de manière très linéaire, traversant la zone selon un axe Nord/Sud ou Ouest/Est, mais sans la pénétrer réellement.

Du début du XIXe s. à 1914, le développement du réseau routier alsacien est donc très mesuré, même sous la période allemande. En 1878, les frais de transport sont toujours de 66 centimes par tonne-kilomètre entre les industries des vallées vosgiennes et Mulhouse¹⁰. Après avoir réuni petites et grandes voiries au sein d'un service unique, l'administration allemande reprend la charge d'entretenir les routes après 1871, les frais d'entretien augmentant en raison de leur fréquentation et de leur nombre. Pour l'année 1875, les frais d'entretien des chemins furent ainsi de 1 186,845 fr. pour la Haute-Alsace et de 1 835,346 fr. pour la Basse-Alsace¹¹. Entre 1870 et 1912, le réseau routier dans le Haut-Rhin augmente d'environ 42% (gardons à l'esprit que le département perd le réseau routier correspondant au Territoire de Belfort), passant de 2 092,7 km de routes à 2

7 *Ibid.*, p. 49

8 *Ibid.*, p. 50

9 *Ibid.*, p. 51

10 Charles Grad, *Études statistiques sur l'Alsace*, t.2, Colmar, 1880, p. 47

11 *Ibid.*, p. 50

954,7 km¹². C'est donc l'ouverture des voies ferrées et de nouvelles voies d'eau qui constitue véritablement la révolution des transports dont bénéficie l'Alsace à cette époque.

Le développement croissant du réseau ferroviaire alsacien

L'Alsace souffre du problème des transports trop onéreux au début du XIXe s. ; aussi on cherche à compenser cette situation par la construction de chemins de fer. L'éloignement des centres produisant les matières premières (charbon, coton, laine notamment) entrave le développement des industries alsaciennes. La question du coût des transports est même capital pour certains grands centres économiques alsaciens à l'instar de la région mulhousienne. La ville se trouve éloignée des mines de charbon, et elle n'est pas située sur un fleuve à l'instar du Rhin ; ainsi, en favorisant l'extension du chemin de fer, Mulhouse compense l'absence de voies de communication naturelles¹³. Avec le début du chemin de fer en Alsace, Mulhouse se trouve au centre des liaisons ferroviaires profitant à son économie. Les origines du réseau ferroviaire en Alsace ne sont pas liées à une volonté politique ; les autorités françaises estiment que l'Est de la France doit se contenter des canaux en cours de creusement. De fait, les premières lignes alsaciennes sont surtout le fait des milieux d'affaires ou de précurseurs engageant leurs fortunes personnelles. L'industriel mulhousien Nicolas Koechlin (1781-1852) fait partie de ces pionniers de l'aventure ferroviaire en Alsace. Le développement ferroviaire de l'Alsace est également motivé par la rivalité avec Bade puisque jusqu'en 1914, les deux rives du Rhin cherchent à attirer sur leur propre réseau le trafic entre le Nord et le Sud de l'Europe¹⁴. Jusqu'aux années 1890, l'Alsace et Bade cherchent à s'équiper le plus rapidement possible d'un réseau efficace.

La ligne Mulhouse-Thann sert de banc d'essai aux extensions ultérieures et est inaugurée en septembre 1839¹⁵. Sur le plan technique, la ligne Mulhouse-Thann est un succès, rencontrant une popularité certaine auprès des voyageurs durant les premières années d'exploitation. En revanche, le trafic marchandise est décevant car il ne représente alors que 12% des recettes de la Société pour l'exploitation de la ligne Mulhouse-Thann dont Nicolas Koechlin est le fondateur. Ce dernier cherche également à construire une ligne Strasbourg-Bâle, afin d'attirer vers l'Alsace les courants

12 Iris Moes, *L'évolution industrielle de Mulhouse et de sa région de 1900 à nos jours*, thèse de 3e cycle, Histoire et civilisation de l'Europe, sous la dir. de Christian Gras, Université des sciences humaines de Strasbourg, 1978, p. 37

13 *Ibid.* p. 39

14 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 129

15 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *L'encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, t.1, Bêthune, Impr. Léonce Deprez, 1998, p. 12

commerciaux de l'axe rhénan. Il s'agit aussi de profiter des assouplissements douaniers de la loi du 29 février 1832 sur le transit. Pour autant, le Parlement français ne montre alors pas un grand intérêt pour le projet. A la même époque, le Duché de Bade projette la construction d'une voie ferrée entre Mannheim et Bâle sur la rive droite du Rhin¹⁶ et en 1836 les Chambres badoises s'approprient à voter les premières mesures financières pour commencer les travaux. Nicolas Koechlin doit agir rapidement et décide d'engager sa fortune personnelle pour construire la ligne. La Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle obtient finalement la concession en 1838¹⁷ et établit un tracé direct par les grandes villes de la région : Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse et enfin Saint-Louis. Les travaux sont menés rapidement et la mise en exploitation de la ligne s'échelonne entre 1840 et 1841. Le 22 août 1841, la Compagnie ouvre une gare provisoire à Koenigshoffen, à l'extérieur des fortifications de Strasbourg, remplacée par la gare de Strasbourg-Ville en 1846. Une entrave administrative au transit est même annulée durant cette période. En 1842, il est accordé à la ligne Strasbourg-Bâle le droit de transporter les tabacs fabriqués et les sucres raffinés introduits à Strasbourg par la navigation rhénane et réexpédiés vers la Suisse¹⁸. La ligne alsacienne en transporte ainsi 4.308 tonnes vers la Suisse en 1845. Pourtant, le trafic marchandise reste faible et la ligne ferroviaire est concurrencée par les tarifs des canaux alsaciens. Inaugurée en 1845, la section Saint-Louis-Bâle obtient une dimension internationale : elle permet le premier franchissement d'une frontière européenne par le chemin de fer¹⁹. Du côté badois, les travaux avancent bien plus lentement : la section Mannheim-Fribourg-en-Brigsbau est finalisée en 1845, tandis que la totalité de la ligne Mannheim-Bâle n'est terminée que dix ans plus tard. Bien qu'exploitée avant sa rivale, la ligne alsacienne Strasbourg-Bâle n'attire cependant pas le trafic espéré. Plus courte et d'un trajet plus aisée que sa concurrente allemande, elle ne transporte qu'une faible part des marchandises importées en Suisse et en Alsace (coton du port normand du Havre, houilles de Sarrebrück et du bassin de la Loire). La ligne Mannheim-Bâle, au contraire, conquiert de nouveaux débouchés alors qu'elle ne bénéficie pas de villes aussi importantes que Strasbourg ou Mulhouse sur son parcours. Pour remédier à ses déboires financiers, Nicolas Koechlin envisage de prolonger la ligne Strasbourg-Bâle vers la frontière avec le Palatinat Bavaïrois afin d'atteindre de nouveaux débouchés mais aussi pour rester compétitif face aux développements ferroviaires de la rive droite²⁰. Des négociations sont menées par la France avec les États allemands de Bavière et de Hesse pour

16 *Ibid.* p. 14

17 Achille Penot, « Biographie de Nicolas Koechlin » in *Revue d'Alsace*, 1890, pp. 111-113

18 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 193

19 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 16

20 *Ibid.* p. 21

construire un chemin de fer sur la rive gauche du Rhin à partir de Ludwigshafen²¹. Pour les deux États allemands, une telle ligne permettrait de désenclaver les villes de Mayence, Spire et Worms (réduites alors à un commerce local) ; de plus, son tracé serait plus court que celui de la ligne badoise²². Ajoutons que le port bavarois de Ludwigshafen est en rivalité directe avec le port badois de Mannheim. L'extension alsacienne est d'abord programmée vers Lauterbourg via la ville de Seltz, mais le tracé problématique pour les autorités alsaciennes : la ville d'Haguenau désire être intégrée au réseau ferroviaire alsacien et celle de Wissembourg souhaite être le point de franchissement de la frontière. Prenant acte des attermoiements français, les milieux allemands menacent d'arrêter les travaux vers Mayence, ce qui priverait les Français d'un raccordement sur les mines de charbon sarroises. La question du tracé est réglée en 1847 en faveur des villes d'Haguenau et de Wissembourg, jugées plus rentables. La convention internationale du 4 février 1848 établit les conditions de raccordement du réseau alsacien au réseau allemand, mais la Révolution de 1848 retarde la ratification du traité (qui a lieu en 1850). Devant les déboires financiers de sa Compagnie, Nicolas Koechlin est ruiné et doit démissionner en 1849. Il faut attendre 1852 pour que la concession soit accordée à la Compagnie de Strasbourg à Bâle et en 1855 la voie internationale vers le Palatinat Rhénan est ouverte à l'exploitation. Le projet d'une ligne Strasbourg-Lauterbourg est repris par les autorités allemandes après 1871 pour améliorer les communications entre l'Alsace, le Palatinat bavarois et l'Allemagne du Nord.

La loi générale du 7 juillet 1833 définit un certain nombre de tracés prioritaires à établir en France dont la ligne de Paris-Strasbourg. Passant par Reims et Nancy, elle traverse les Vosges avant d'atteindre l'Alsace aux environs de Saverne. Elle descend ensuite la vallée de la Zorn jusqu'à Brumath et rejoint Strasbourg par le Nord. Les crédits débloqués par le gouvernement français permettent de lancer sa construction en 1842 tandis que l'exploitation de la ligne est donnée en concession²³. De nombreuses sociétés désirent acquérir la concession de ce chemin de fer mais le gouvernement impose leur regroupement en une société unique. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg (créée en 1845) obtient finalement une concession d'un peu moins de quarante-quatre ans²⁴. L'exploitation de la ligne Paris-Strasbourg est ouverte progressivement entre 1850 et 1852 ; dès 1851 les trains circulent régulièrement à travers les tunnels ouverts de la chaîne des

21 Charles F. Dillemann, « Du prolongement du chemin de fer d'Alsace à la frontière bavaroise », *Revue d'Alsace*, 1850, pp. 12-13

22 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 189

23 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 18

24 *Ibid.* p. 20

Vosges entre Saverne et Sarrebourg et entre Niederbronn et Sarreguemines. Inaugurée en 1852 en présence de l'empereur Napoléon III, la ligne dispose d'un service commercial comportant quatre aller-retour entre Paris et Strasbourg effectuant le trajet en un peu moins de dix heures en 1856.

Tout en continuant à développer le réseau des chemins de fer, la proclamation du Second Empire en 1851 renouvelle la politique ferroviaire française. L'Empereur prône en effet le regroupement des sociétés de chemins de fer pour faciliter le développement du réseau. La Compagnie de Strasbourg à Bâle, qui souhaite étendre son réseau, doit se plier à cette nouvelle politique et fusionne avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg en 1854, donnant naissance à la Compagnie du chemin de fer de l'Est qui s'occupe de la grande majorité du réseau alsacien jusqu'en 1871. Une autre connexion avec Paris est envisagée en 1857-1858 avec la construction de la ligne Mulhouse-Belfort. Déjà en 1831, la Société Industrielle de Mulhouse exprimait son souhait de connecter la ville haut-rhinoise à Lyon (et donc à la Méditerranée) et à Paris²⁵. La ligne n'est pas retenue dans la loi générale de 1833 malgré les réclamations des chambres de commerce de Mulhouse, de Lyon et de Besançon, mais l'étude d'un tracé débute en 1836. La politique ferroviaire de Napoléon III permet d'intégrer la ligne Mulhouse-Belfort dans une nouvelle radiale Paris-Chaumont-Mulhouse tandis que la liaison entre Belfort, Besançon et Dijon est incluse au réseau de la Compagnie de Paris à Lyon²⁶. En 1853, la Compagnie de l'Est obtient la concession de la ligne Paris-Chaumont-Mulhouse qu'elle doit entièrement financée. Les difficultés financières de la Compagnie retardent l'exécution des chantiers : la section Mulhouse-Dannemarie est terminée en 1857 et la section Dannemarie-Belfort en 1858. La décision est prise de doubler les voies entre Altkirch et Mulhouse en 1859 et jusqu'à Belfort en 1861. Par cette ligne Mulhouse-Belfort, le réseau ferroviaire alsacien est pleinement raccordé aux autres régions économiques françaises.

Les travaux d'endiguement du Rhin à partir de 1840 sont l'occasion de construire une double voie entre la France et le Grand Duché de Bade à une époque où il n'existe aucun point de franchissement du fleuve entre les deux États. Le trafic vers l'Europe centrale faisait alors un détour par les voies de la Compagnie du Nord²⁷. En 1853, la Compagnie de Paris à Strasbourg obtient la concession pour développer la voie ferrée vers Kehl sur la rive droite, mais la Compagnie doit encore patienter jusqu'à la ratification du traité international du 16 novembre 1857 et du décret impérial du 19 juin 1858 pour envisager le tracé et la construction de la ligne. La charge financière

²⁵ *Ibid.* p. 22

²⁶ *Ibid.* p. 24

²⁷ *Ibid.* p. 26

d'un montant de 7 millions de francs est partagée par les deux États²⁸, de même que la construction du pont ferroviaire. Premier pont en dur du Rhin Supérieur, les plans des parties en maçonnerie sont l'œuvre de l'ingénieur français Fleur Saint Denis, les fondations et parties émergées sont prises en charge par la Compagnie de l'Est. L'ingénieur badois Keller est chargé des parties métalliques et la société badoise Benckiser frères (*Gebrüder Benckiser*) livre et monte la superstructure en acier. Du côté badois, la ligne quitte Kehl et se dirige vers la ville d'Appenweier où elle rejoint l'artère badoise de la rive droite du Rhin. L'inauguration a lieu en 1861 et à partir de 1867 la liaison Paris-Vienne se retrouve améliorée. Avec l'achèvement du pont de Kehl, Strasbourg se retrouve désormais rattaché aux chemins de fer d'outre-Rhin.

En 1858, un nouvel élan est donné au développement du chemin de fer alsacien. Le Préfet du Bas-Rhin Stanislas Migneret propose ainsi d'utiliser les ressources attribuées aux chemins vicinaux (votées chaque année par le conseil général) pour financer partiellement la construction de chemins de fer vicinaux. Les infrastructures construites sont ensuite cédées ou affermées à des compagnies qui se chargent de la pose des voies, de l'achat du matériel roulant et de l'exploitation de la ligne. Ainsi, les centres industriels qui le souhaitent peuvent obtenir un accès au transport ferroviaire et obtenir un raccordement aux lignes déjà construites. La proposition de Migneret permet ainsi de désenclaver les centres de population et usines importantes délaissées par le développement ferroviaire ; l'offre est aussi intéressante pour les petites compagnies locales ne disposant d'une assise financière suffisante pour entretenir les lignes demandées et pour la Compagnie de l'Est qui ne souhaite pas s'engager dans des opérations jugées peu ou pas rentables. La solution préconisée par Migneret permet ainsi la construction de l'étoile de Molsheim reliant la ville à Strasbourg et comprenant des antennes desservant les villes de Wasselonne, de Mutzig et de Barr²⁹. Sont également établies les sections Molsheim-Barr, Molsheim-Wasselonne, Molsheim-Mutzig et Molsheim-Strasbourg en passant par Koenigshoffen. L'exploitation de ces lignes est laissée aux soins de la Compagnie de l'Est en 1864 ; simultanément avec la ligne Haguenau-Niederbronn. Le prolongement vers Schirmeck, dans la vallée de la Bruche, est envisagé avant la guerre et sera développé par les autorités allemandes en 1877. De même, la ligne de Haguenau à Niederbronn permet aux industries locales (la Société De Dietrich notamment) d'obtenir un accès au transport ferroviaire. L'exploitation est concédée à la Compagnie de l'Est et ouverte en 1864 avec la promesse d'une extension vers Sarreguemines et les houillères sarroises. Concédée également à la Compagnie de l'Est, la mise en exploitation de la ligne Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines en 1864

²⁸ *Ibid.* p. 27

²⁹ *Ibid.* p. 28

met fin à l'ère des chemins de fer vicinaux pour le Bas-Rhin³⁰. Inaugurée en décembre 1869, la section Sarreguemines-Niederbronn via Bitche permet de raccourcir le transport du charbon vers l'Alsace. La traversée des Vosges est également envisagée dans sa partie centrale dans les années 1860 : une liaison Colmar-Gérardmer est défendue par le département des Vosges, la ville alsacienne de Colmar et la ville badoise de Fribourg avant la guerre³¹. Les embranchements locaux concernent également le département du Haut-Rhin avant 1870. En 1853, la Compagnie de Strasbourg à Bâle envisage de prolonger la ligne Lutterbach-Thann jusqu'à Wesserling et ses industries dans la haute vallée de la Thur³². La concession est accordée en 1859 et la ligne est ouverte en 1863. Le désenclavement ferroviaire de l'Alsace centrale est caractérisé par l'ouverture de la ligne d'intérêt local de Colmar à Munster en 1868. Le déclenchement de la guerre en 1870 place cependant la ville de Munster, qui exploite la nouvelle ligne, dans une situation financière délicate. Les lignes Bollwiller-Guebwiller et Cernay-Sentheim construites par la Compagnie de l'Est sont raccordées aux chemins de fer Strasbourg-Bâle et Mulhouse-Thann-Wesserling entre 1869 et 1870³³. Elles devaient s'insérer dans une liaison Belfort-Guebwiller dont le projet est abandonné en raison du déclenchement de la guerre franco-prussienne.

En 1870, la voie ferroviaire principale entre Mulhouse et Strasbourg, parallèle au canal du Rhône-au-Rhin, est reliée aux États allemands au Nord par Wissembourg et à l'Est en franchissant le Rhin à Kehl. Au Sud, l'Alsace est reliée à la Suisse par Bâle. A l'Ouest, le réseau ferroviaire traverse deux fois la chaîne des Vosges entre Saverne et Sarrebourg, et entre Sarreguemines et Niederbronn. Des lignes locales servent à desservir des centres industriels isolées, comme dans les vallées vosgiennes.

La géographie des canaux alsaciens au début du XIX^e s.

Alors que la navigation rhénane s'avère difficile jusqu'aux travaux entrepris au début du XX^e s. ; l'économie alsacienne peut par contre bénéficier des canaux qui suppléent pour les transports à l'insuffisance des cours d'eau naturels. Les canaux ont l'avantage de présenter un courant régulier et une hauteur d'eau susceptible d'être réglée.. Via les canaux de la Marne-au-Rhin et du Rhône-au-Rhin, l'Alsace communique en permanence avec les grandes artères de la Seine et du Rhône. Elle a ainsi une ouverture vers la façade atlantique via les ports normands de Rouen et du Havre, ainsi que

30 Ibid. p. 30

31 Ibid. p. 36

32 Ibid. p. 32

33 Ibid. p. 33-34

sur la Méditerranée via le port de Marseille. D'autres canaux, d'importance relativement moyenne, permettent le transport de marchandises en Alsace.

L'idée d'un canal traversant la plaine d'Alsace et débouchant vers Lyon par le Doubs et la Saône est envisagé dès 1802 par Jean Hofer, maire de Mulhouse, afin d'établir un nouvel axe navigable en Alsace pour remplacer la navigation sur l'Ill et sur le Rhin³⁴. Les premiers travaux débutent en 1804, mais sont interrompus en 1913. L'influence de la Chambre de commerce de Strasbourg en 1816 offre la perspective d'une reprise des travaux sur la base d'un financement privé. Un accord financier est alors conclu entre des négociants et des banquiers de Strasbourg, Bâle, Francfort et Genève³⁵. La loi du 5 août 1821 relative à l'achèvement du canal annonce clairement l'objectif des travaux : attirer en Alsace (au détriment de la rive droite du Rhin) une partie du trafic international Nord/Sud, en particulier vers la Hollande, la Suisse et l'Italie. L'avancement des travaux prend pourtant du retard : Mulhouse est reliée à la Saône en 1829 puis à Strasbourg en 1834. Au sud de Mulhouse, le canal reçoit un embranchement de Huningue d'où lui viennent les eaux d'alimentation du Rhin ; il passe ensuite devant Neuf-Brisach et se jette dans l'Ill en amont de Strasbourg. La municipalité de la ville bas-rhinoise exécute à ses frais la construction du canal de l'Ill au Rhin entre 1838 et 1842, effectuant ainsi la liaison entre le canal et son port et permettant aux bateaux à vapeur déplaçant 400 tonnes d'entrer dans le port alsacien. D'abord réticente au tracé initial du canal, la ville de Colmar revient très vite sur ses positions et projette son raccordement au canal (une subvention est votée à cet effet en 1842). Le projet est interrompu par la révolution de 1848, mais repris en 1858 ; l'embranchement reliant le canal du Rhône au Rhin avec Colmar est achevé en 1866. L'Alsace dispose donc d'une nouvelle voie navigable (dont la réalisation est essentiellement financée par les capitaux régionaux), reliée au Rhin et débouchant vers la Suisse ou vers le sillon rhodanien. Le canal comprend plusieurs ports d'embarquement et de débarquement : à Strasbourg, Graffenstaden, Erstein, Bootzheim, Sundhouse, Marckolsheim, Colmar et Mulhouse. Le canal a un succès cependant très relatif ; en effet, son trafic diminue à partir de 1850 à l'inverse des autres voies navigables du Nord-Est français³⁶. La concurrence allemande n'est pas étrangère à cette diminution puisque la construction de la voie ferrée Mannheim-Bâle sur la rive droite est entièrement finalisée entre 1845 et 1855 tandis que la Bavière et le Bade mettent en place une

34 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 182

35 *Ibid.* p. 183

36 Dominique Renouard, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, Armand Colin, 1960, p. 59

politique de transports mixtes et de tarifs combinés à la fin des années 1840³⁷. La réduction des droits de navigation, en 1850 et 1863, entre Strasbourg et Mulhouse et sur l'embranchement de Huningue, ne permet pas d'enrayer le déclin du trafic sur le canal à la veille de la guerre franco-prussienne, déclin aggravé par l'abandon progressif de la navigation rhénane en amont de Mannheim après 1860³⁸.

Le canal de la Marne-au-Rhin, long de 312 km, relie la Marne (à Vitry-le-François) au Rhin (débouchant sur l'Ill à Strasbourg). Il franchit les Vosges et traverse le souterrain d'Arschwiller sur une longueur de 2.500 mètres pour finalement entrer en Alsace par la trouée du col de Saverne et par la vallée de la Zorn. Menés par l'ingénieur polytechnicien Charles-Étienne Collignon (1802-1885), les travaux de creusement débutent en 1838 et le canal est ouvert à l'exploitation en 1853. Le canal permet à l'Alsace d'avoir accès aux grandes artères de la Seine et donc aux ports normands ouverts sur la façade atlantique. La section Saverne-Strasbourg compte une dizaine de ports en 1870.

D'autres constructions complètent le réseau des canaux alimentant l'Alsace. Traversant la plaine d'Alsace jusqu'à Strasbourg, le canal de la Bruche (achevé en 1682 par Vauban) s'étend sur 19,78 kilomètres et est ponctué de onze écluses. Il permet le transport de bois de chauffage, de bois de construction et de planches exploités dans les forêts vosgiennes. Ces marchandises sont ensuite dirigées vers Strasbourg pour la consommation locale. Le canal de Huningue est un canal à petit gabarit long de 28 kilomètres et creusé entre 1810 et 1828 par l'ingénieur J. Liard. Doté à l'origine de quatre écluses (Huningue, Saint-Louis, Rosenau, Kembs), une cinquième écluse est construite près de Hombourg entre 1912 et 1914. Ouvert à la navigation en 1831, le canal est alimenté en amont par le Rhin et se termine à l'embranchement de Niffer où il rejoint alors le canal du Rhône-au-Rhin. Lors de son ouverture à la navigation en 1831, trente-cinq bateaux et trente-et-un radeaux l'empruntent. Le canal permet surtout aux navires de naviguer entre Huningue et Strasbourg, à une époque où le Rhin n'est pas praticable. Ainsi, le bois de construction provenant de la Suisse à destination de la France délaisse le Rhin pour entrer en Alsace par le canal de Huningue³⁹. Enfin, le canal des houillères de la Sarre est réalisé entre 1861 et 1866. Dédiée au transport du charbon lorrain et des houilles du bassin de Sarrebruck vers l'Alsace; cette liaison vise à contribuer au développement des exploitations minières lorraines et sarroises en faisant baisser le prix de la tonne

37 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 184

38 *Ibid.*, p. 185

39 Charles Grad, *op. cit.*, p. 56

de charbon à destination des grandes industries de Mulhouse.

Le déclin de la navigation sur le Rhin et l'Ill au XIX^e s.

Depuis la fin du XVIII^e s., l'Ill constitue le grand axe navigable de l'Alsace en raison de l'abandon de la navigation sur le Rhin supérieur. Long de 223 km et se jetant dans le Rhin en aval de Strasbourg, cet affluent permet la navigation à travers la plaine d'Alsace selon un axe Nord/Sud, traversant les villes d'Altkirch, de Mulhouse, de Colmar, de Sélestat et de Strasbourg. Pourtant, sous la Révolution française, l'entretien des berges est délaissé et le cours d'eau est détourné à de multiples endroits pour alimenter des moulins⁴⁰. Bien que sa navigation perdure, l'Ill n'est évidemment pas l'axe de navigation optimal pour les exportations en-dehors de l'Alsace au début du XIX^e s. A l'inverse, le Rhin pourrait jouer ce rôle.

Le Rhin est encore un fleuve sauvage alors qu'apparaissent les locomotives des premiers chemins de fer en Alsace. Bien que la navigation y soit difficile, la convention de Mayence du 31 mars 1831 concrétise la volonté de prolonger la navigation maritime par le fleuve. Les privilèges et les organisations corporatives de l'Ancien Régime sont abolis bien que persiste la perception de certains droits et taxes de navigation. La navigation sur le Rhin s'approche du principe d'une navigation libre ; encore faut-il que le fleuve soit navigable⁴¹. La situation change avec la convention franco-badoise sur l'aménagement du fleuve du 5 avril 1840. L'objectif français est principalement la lutte contre le paludisme et les inondations provoqués par le fleuve. Le Grand-Duché de Bade impose le tracé le plus rectiligne possible, plus intéressé par le gain de terre que par la navigation en amont de Mannheim⁴². On applique alors le projet imaginé par l'ingénieur badois von Tulla en 1827 qui consistait à rassembler le labyrinthe de bras naturels du Rhin en un lit unique et lui donner un tracé en ligne droite, tout en défendant ses berges et en modifiant le système des digues et vannes⁴³. Les travaux ont lieu entre Sondernheim et Bâle jusqu'en 1890, permettant de réduire la distance de Bâle à Mannheim de 354 à 270 km⁴⁴.

40 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 182

41 Port Autonome de Strasbourg, *Le Port de Strasbourg*, Strasbourg, Impr. Des Dernières Nouvelles de Strasbourg, 1931, p. 12

42 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 178

43 Tricart Jean, Bravard Jean-Paul, « L'aménagement des trois plus grands fleuves européens : Rhin, Rhône et Danube. Problèmes et méfaits » in *Annales de Géographie*, 1991, t. 100, n°561-562, p. 674

44 Iris Moes, *op. cit.*, p. 41

Pour autant, l'amélioration de la navigation n'est pas prise en considération. Pire, les travaux provoquent un écoulement plus rapide des eaux, aggravant les conditions de navigation du Rhin. La navigation devient alors impossible en aval de Strasbourg après 1853 (le trafic rhénan du port culmine alors à 43.835 tonnes). Dès 1843, les bateaux cessent la remontée en amont du port strasbourgeois qui, progressivement, est déserté dans les années 1860. Pourtant, le port a accès à de nouveaux débouchés durant cette période : depuis 1848, il peut importer des denrées coloniales, coton et matières tinctoriales notamment (l'interdiction existait en raison d'un amendement adopté par le Parlement français en 1816) et, depuis 1853, du coton importé depuis Liverpool (le traité de navigation franco-britannique de 1826 entravait alors son importation). Mais même avec ces avancées, la voie rhénane est peu prisée par les industriels alsaciens⁴⁵. La concurrence des chemins de fer et des canaux explique également l'abandon du trafic rhénan⁴⁶. La mise en service de la ligne ferroviaire Paris-Strasbourg (1852) et l'ouverture du canal de la Marne-au-Rhin (1853) donnent un nouvel accès à la façade maritime pour le port qui délaisse l'axe rhénan. Ainsi, en 1854, les coûts de transport de 100 kg de coton brut entre le port normand du Havre et Strasbourg vont de 5,25 à 7,47 F par canal et chemin de fer, contre 7,85 à 7,95 F par voie rhénane vers Anvers et Rotterdam⁴⁷. La construction du réseau ferroviaire permettant de relier Strasbourg à Mannheim a également une conséquence directe sur tous les ports rhénans⁴⁸. Dès 1868, Mannheim devient le terminus nord de la navigation rhénane. Bien que le danger des inondations soit écarté, il faut attendre les travaux de régularisation entrepris à partir de 1900 pour que la navigation rhénane en amont de Mannheim reprenne son essor.

La navigation rhénane est aussi entravée durant cette première partie du XIX^e s. par différents octrois et droits de navigation établis par les États allemands et par la Hollande ; malgré le principe de la liberté de navigation sur le Rhin énoncé par les dispositions spéciales du Congrès de Vienne de 1815⁴⁹. Ces différents droits augmentent le coût du transport fluvial diminuant alors le trafic des navires. En Hollande, s'applique le principe du monopole de la batellerie hollandaise qui permet de prélever des droits prohibitifs sur les bateaux étrangers. Si l'administration hollandaise abaisse ces droits en 1824 (le trafic s'était alors recentré vers la ville allemande de Brême et vers les ports français), il faut attendre 1837 pour qu'ils soient entièrement abolis. Jusqu'en 1831, la ville

45 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, op. cit., p. 199

46 Charles Grad, op. cit., p. 60

47 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, op. cit., p. 179

48 Port Autonome de Strasbourg, op. cit., p. 15

49 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, op. cit., p. 194

allemande de Cologne conserve son droit d'étape : le transbordement des navires y est obligatoire (à l'exception des matériaux de construction et du charbon)⁵⁰. En 1836, la Prusse prend une décision discriminatoire en accordant une réduction de droit aux navires du *Zollverein*. Strasbourg voit alors diminuer les exportations des produits du Midi de la France (en particulier : garances, chardon, bouchons de liège, acétate de cuivre) vers les États allemands à partir de 1838 (le trafic est de 1.489 tonnes en 1844 contre 3.426 tonnes en 1838). Malgré la mise en exploitation du canal du Rhône-au-Rhin en 1833, la voie maritime est privilégiée avec un axe Marseille-Rotterdam. Les navires français navigant sur le Rhin vers la Suisse sont également touchés. En 1848, les droits perçus entre Mannheim et Lauterbourg représentent 15,8% du coût des frais de transport⁵¹. Face à cette situation intenable, la Chambre de commerce de Strasbourg multiplie les demandes pour supprimer (ou tout au moins réduire) les octrois réguliers. En 1852, les États allemands de Bade, de la Bavière, de la Hesse et du Nassau réduisent l'octroi des navires français. En 1865, les discriminations allemandes à l'encontre du pavillon français sont supprimées. En 1868 l'Acte de Mannheim supprime définitivement les octrois réguliers ; la navigation du Rhin devient alors totalement libre⁵². Avec la fin de ces dernières entraves politiques et juridiques, la France pourrait saisir l'occasion d'étendre son commerce vers l'Est. Pour autant, la majorité des échanges des ports alsaciens reste dirigée vers le reste de la France, le fleuve sert surtout de ligne de douane, exprimant le désintérêt français pour le trafic rhénan⁵³. Il faut aussi admettre que les entraves allemands et hollandais entre 1815 et 1868 ont considérablement réduit la navigation rhénane et le trafic des ports alsaciens. Dès 1869, les Strasbourgeois cherchent à substituer au fleuve, dont l'endiguement interdit la navigation, un canal qui relierait Strasbourg aux pays d'aval où le Rhin est resté navigable⁵⁴.

50 Pierre Ayçoberry, *Histoire sociale de la ville de Cologne : 1815-1875*, thèse d'État, Lettres, sous la dir. De Jacques Droz, Paris I, 1980, pp. 18-19

51 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 195

52 Port Autonome de Strasbourg, *op. cit.*, p. 12

53 Lucien Gallois, « Le port de Strasbourg » in *Annales de Géographie*, 1919, t. 28, n°156, p. 415

54 Port Autonome de Strasbourg, *op. cit.*, p. 15

La question du coût du transport des matières premières et de l'accès aux grands marchés de consommation

Pauvre en matières premières, l'Alsace est obligée de chercher des sources d'approvisionnement en dehors de son territoire. Les coûts du transport terrestre peuvent représenter une charge non négligeable pour le marché alsacien à la différence des industries concurrentes proches des ports maritimes (la ville normande de Rouen peut ainsi s'approvisionner facilement auprès du port du Havre). Au cours du XIXe s., l'amélioration du réseau routier, la mise en service des canaux et des lignes ferroviaire permettent de réduire de manière importante les coûts des transports continentaux. Ainsi, l'ouverture du canal de Bourgogne en 1834 (joignant le bassin de la Seine à l'axe Rhône-Rhin), la mise en service de la voie ferroviaire Paris-Strasbourg et du canal de la Marne-au-Rhin en 1852-1853 permettent une baisse notable des coûts du transport du coton⁵⁵. Pour la période du Second Empire, la part des coûts de transport passe au-dessous du dixième du prix du coton utilisé par l'industrie textile alsacienne. De 1810 à 1870, le coût de transport du coton vers l'Alsace passe de 30 F par quintal à 6,8 F pour un trajet Le Havre-Mulhouse⁵⁶. Des baisses similaires sont observables sur les trajets qui séparent Mulhouse à Marseille ou aux ports étrangers de Rotterdam et d'Anvers.

⁵⁵ Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 157

⁵⁶ *Ibid.*, p. 156

2, L'expansion des industries alsaciennes

L'ascension du secteur textile en Alsace

Le secteur subit, comme dans toute l'Europe, les effets de la guerre de Sécession (1861-1865) en Amérique et de la famine cotonnière à la fin du Second Empire⁵⁷. Ces effets sont complexes, la hausse des prix et les spéculations des détenteurs de stocks aggravent la crise plus que la pénurie de coton, ces perturbations dans les courants commerciaux entraînent alors des difficultés monétaires et une hausse de l'escompte bancaire, ralentissant ainsi les affaires. L'industrie textile alsacienne rencontre ainsi un certain malaise économique dans les années 1860 ; les dépressions de 1867 et de 1868-1870 provoquent l'hostilité du patronat contre le libéralisme économique tandis que les grèves et agitations ouvrières se multiplient avant le conflit franco-prussien.

La famine de coton développe l'établissement de nouvelles structures caractérisées par une concentration financière et technique, mais aussi par une spécialisation régionale⁵⁸. Concernant l'industrie cotonnière alsacienne, on peut constater qu'il existe une division du travail des deux côtés des Vosges : les filatures sont plus nombreuses à l'Est tandis que les tissages dominent à l'Ouest⁵⁹. En 1869, on compte ainsi, dans le Haut-Rhin, 49 broches de filature pour un métier mécanique. Dans les départements vosgiens, on trouve 30 broches pour un métier mécanique. A cette division du travail, il faut mettre en évidence l'interdépendance qui règne entre les industries cotonnières des deux côtés des Vosges. Dans les départements vosgiens, en 1869, sur les 26 000 métiers existants, 10 900 s'alimentaient en filés alsaciens. La crise économique de 1867, issue de la famine du coton, est surtout une crise des trésoreries d'entreprises, mettant à mal les petites entreprises familiales et le tissage artisanal plutôt que les grandes firmes⁶⁰. Elle est provoquée par la surproduction du textile et aggravée par le pouvoir d'achat limité des consommateurs en raison de la cherté de la vie.

57 Pierre Léon, « Les industries textiles en France au XIXe s. », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.*, 12e année, n°2, 1957, p. 329

58 Paul Leuillot, « De la disette de 1816-1817 à la famine du coton (1867), in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.*, 12e années, n°2, 1957, p. 324

59 Iris Moes, *op. cit.*, p. 65

60 Paul Leuillot, *op. cit.*, p. 325

Le développement croissant mais provisoire de l'industrie chimique alsacienne

Durant la première moitié du XIX^e s., l'Alsace bénéficie d'une avancée considérable en matière d'industrie chimique ; en particulier dans les villes haut-rhinoises de Mulhouse et de Thann qui accueillent une capacité de production et de recherche notables. A Mulhouse, quatorze entreprises chimiques sont fondées entre 1820 et 1860, ce sont surtout des petites entreprises spécialisées qui couvrent en grande partie les besoins de l'industrie textile régionale⁶¹. Le Bas-Rhin accueille également l'industrie chimique avec la Société des mines de Bouxwiller qui utilise le lignite extrait du sous-sol pour fabriquer de l'acide sulfurique, de l'alun, de la couperose et du bleu de Prusse⁶². A Strasbourg, l'industrie chimique est représentée par les entreprises Feer et Schaaf et Lauth orientées vers le textile⁶³. La création d'un institut de d'enseignement et de recherche spécialisé dans la chimie est fortement sollicité par le milieu patronal de l'industrie textile mulhousienne ; en particulier par les dirigeants des fabriques d'indiennes à l'instar de Daniel Koechlin (1785-1871) et de Daniel Dollfus-Ausset (1797-1871) des fabriques « Nicolas Koechlin et Frères » et « Dollfus-Mieg et Cie »⁶⁴. Leurs efforts aboutissent à la création de l'école de chimie de Mulhouse en 1822, une des premières écoles d'ingénieurs chimistes en Europe, financée par la municipalité et par la Société industrielle de Mulhouse. Cette dernière rassemble les principaux entrepreneurs du Haut-Rhin et constitue un lieu d'échange d'informations en matière de recherche et de développement. La chimie minérale et végétale est alors pleinement développée. En 1856, le chimiste anglais William Henry Perkin (1838 – 1907) découvre la propriété colorante de l'aniline, corps chimique bon marché extrait des résidus des cokeries, donnant un violet vif et résistant. Cette découverte s'avère très utile pour l'industrie textile et ouvre la voie à la chimie organique. L'industrie chimique alsacienne s'aventure alors dans cette voie, Charles Kestner (1803-1870) à l'usine de Thann et la maison Freund et Merlanchon à Huningue lancent ainsi la production de violet d'aniline. La capacité de production de l'industrie chimique n'est pas en reste ; comme le prouve le succès de l'usine de Thann qui compte 266 ouvriers en 1860 et ajoute à sa production le chlorate d'ammoniaque en 1866. En comparaison, Bâle ne compte que quelques laboratoires artisanaux à la même époque.

61 Société industrielle de Mulhouse, *Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse et de ses environs au XIX^e s.*, Mulhouse, Ed. Veuve Bader & Cie, 1902, pp. 585-589

62 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 130

63 *Ibid.*, p. 131

64 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace : croissance, crises, innovations : vingt siècles de développement régional*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1997, pp. 188-189

Cependant, entre 1859 et 1863, un événement décisif en France coupe cet élan industrie⁶⁵. En 1859, Jean Gerber-Keller et son fils Armand, propriétaires d'une petite fabrique d'acide acétique à Dornach, mettent au point l'azaléine, un rouge d'aniline obtenu par l'action du nitrate de mercure. Peu de temps avant leur découverte, l'entreprise Renard Frères et Franc de Lyon a produit également un rouge d'aniline (la « fuchsine ») par un procédé moins efficace et au rendement plus faible qu'avec le procédé mis au point par Gerber-Keller. Dès 1860, l'azaléine de Gerber-Keller concurrence la Fuchsine de Renard car deux fois moins chère ; ce-dernier décide alors d'attaquer son concurrent alsacien avec un procès pour contrefaçon. La législation française sur la propriété industrielle remonte alors à la loi du 5 mai 1844 qui protège le produit et non son procédé de fabrication. Entre 1860 et 1863, trois procès confirment la condamnation de Gerber-Keller malgré les démarches de la Société industrielle de Mulhouse. Surtout, l'arrêt du 31 mars 1863 fait désormais jurisprudence en protégeant le produit plutôt que le procédé ; désormais tout chimiste français découvrant un procédé plus rationnel pour fabriquer un produit déjà breveté ne pas faire valoir sa découverte en France. Un grand nombre de chimistes français quittent alors la France dès 1862 ; cette émigration touche les trois grands centres français de chimie fine de l'époque : Paris, Lyon et Mulhouse. A Mulhouse, les chimistes alsaciens émigrent principalement vers la ville suisse de Bâle, plus proche, où il n'existe aucune réglementation sur les brevets. Cette émigration concerne les entrepreneurs, les ingénieurs mais aussi les procédés de fabrication et les capitaux ; fragilisant la capacité de développement et de production de l'industrie chimique alsacienne (et française en général). Malgré cette forte émigration, deux fabriques de colorants d'aniline sont fondées à Mulhouse en 1863 : l'établissement d'Adolphe d'Andiran et de Gustave Wegelin, ainsi que l'établissement de Clément Courtois⁶⁶.

Au début des années 1870, l'industrie chimique alsacienne est mise à mal⁶⁷. L'émigration des chimistes alsaciens s'accompagne de la concurrence croissante des firmes suisses et allemandes qui conquièrent des débouchés dans le monde entier avec plusieurs brevets importants sur les couleurs d'aniline. Les profits et les programmes de recherches s'accumulent tandis que les firmes concurrentes françaises disparaissent progressivement. Les firmes alsaciennes conservent encore une certaine capacité de production (en 1870, les fabriques de produits chimiques de Thann et Bellevue disposent de 250 employés contre 151 à Bâle) mais le développement de l'industrie chimique alsacienne est dans une situation précaire, en particulier en hésitant sur le développement

65 Ibid., pp. 190-191

66 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, op. cit., p.135

67 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace...*, op. cit., p. 193

de la chimie organique (avec la branche innovatrice et rémunératrice de la production des couleurs d'aniline). Elle se spécialise surtout dans les produits minéraux et végétaux où la majorité des avancés techniques ont déjà eu lieu. Les grèves ouvrières de juillet 1870 paralysent la production des industries alsaciennes⁶⁸ tandis que se développent les signes avant-coureurs de la guerre franco-prussienne et l'inquiétude croissante.

3, Les effets du nouveau régime douanier établi par la politique impériale de libre-échange (1860-1870)

En France, la croissance économique des années 1850 s'inscrit dans une tendance longue commencée dans les années 1840. Son infléchissement dans les années 1860 marque un retournement de tendance. C'est pourtant au début de cette décennie que le Second Empire amorce une politique libre-échangiste en France⁶⁹. L'objectif, pour l'empereur, est alors d'ouvrir l'économie française à plus de concurrence pour en stimuler la modernisation. Si la politique protectionniste précédente a permis de lancer l'industrialisation, elle constitue désormais un obstacle pour le développement des entreprises, malgré les craintes des milieux patronaux. Dans la continuité de l'allègement des taxes douanières des années 1850, les autorités françaises réduisent de manière considérable les droits entravant l'importation des matières premières industrielles, souvent indispensables aux entreprises alsaciennes⁷⁰. La loi du 5 mai 1860 et le décret du 5 janvier 1861 affranchissent ainsi l'importation de la laine, du coton, de la gomme, de la potasse, des drogues tinctoriales, des peaux, des graines oléagineuses, des chanvres et des minerais. Les matières premières provenant d'un entrepôt ou d'un navire étranger profitent également de la diminution des surtaxes d'entrepôt et de pavillon la même année. Un décret impérial de 1864 diminue également les droits d'entrées pour la houille, passant de 0,30 F par quintal à 0,12 F. Cette mesure est particulièrement appréciée par la Chambre de commerce de Strasbourg puisque l'ancien droit représentait près de 10 % du charbon consommé. Toutes les matières premières ne sont pas concernées par les mesures impériales ; aussi la Chambre de commerce de Mulhouse tente d'obtenir en 1864 la levée des droits à l'importation de la bourre de soie afin de stimuler les exportations de la

68 Marc Drouot (dir.), *La fabrique de produits chimiques Thann et Mulhouse : histoire d'une entreprise de 1808 à nos jours*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1991, pp. 76-77

69 Francis Démier, *La France du XIXe s. : 1814-1914*, Paris, Ed. Du Seuil, 2000, pp. 266-268

70 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace...*, op. cit., p. 180

rubannerie alsacienne⁷¹. Ces premières mesures du désarmement douanier sont globalement bien accueillies par les entrepreneurs et industriels alsaciens.

La politique libre-échangiste du Second Empire se poursuit avec la libération des importations de produits industriels à partir de l'automne 1860. Les tarifs à l'importation sont définis par le gouvernement français dans deux conventions commerciales avec l'Angleterre⁷². Les fers sont désormais taxés à 7 F par quintal (contre 2 F en Suisse à la même date). Les fils de coton sont taxés d'un droit progressif qui augmente selon leur finesse allant de 15 F par quintal à 300 F (les fabrications de qualité de l'industrie alsacienne bénéficie donc toujours d'une protection relativement élevée). Une gamme de tarifs progressifs est fixée pour les tissus, comprenant un droit *ad valorem* de 15% et une série de droits spécifiques. Ce taux de 15 % sur les tissus, mais aussi sur les toiles peintes, est cependant abaissé à 10 % par la suite⁷³. La libéralisation des importations de produits industriels expose ainsi l'industrie alsacienne à la concurrence extérieur. Le gouvernement impérial multiplie les traités de commerce entre 1861 et 1866 avec la Belgique, l'Italie, la Suisse (en 1864), le Zollverein et l'Autriche-Hongrie ; pays géographiquement proches de l'Alsace et où l'industrie régionale peut s'attendre à un élargissement de ses parts de marché. L'industrie textile alsacienne espère obtenir de ces traités des réductions de prix sur ses consommations intermédiaires. En 1866, elle trouve satisfaction dans la réduction des droits allemands sur les toiles peintes, la quincaillerie et les peaux préparées ; ainsi que de la baisse des droits autrichiens sur les tissus et les articles en métal. Bien que le patronat industriel alsacien soit partagé sur la politique libre-échangiste de l'Empire français (le milieu des indienneurs adhère entièrement aux mesures adoptées), un décret impérial de 1861 va diviser le milieu textile alsacien ; opposant les imprimeurs de tissus aux filateurs et tisseurs de coton. Jusqu'à sa suppression en 1870, l'admission temporaire des toiles à imprimer permet aux imprimeurs alsaciens d'importer (pour une durée maximale de six mois) des tissus en vue de leur réexportation après teinture ou impression⁷⁴. L'industrie cotonnière alsacienne entre alors en concurrence avec l'industrie suisse pour fournir les calicots et jaconas nécessaires aux imprimeurs alsaciens. Ces derniers continuent à se fournir majoritairement en Alsace, l'admission temporaire est surtout un moyen de pression efficace pour obliger les fabricants de tissus alsaciens à aligner leurs prix sur ceux de l'Angleterre et de la Suisse.

71 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 230

72 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 181

73 Charles Grad, *op. cit.*, p. 156

74 Fernand L'Huillier, « Une bataille économique au sein de la bourgeoisie industrielle sous le Second Empire », in *La Bourgeoisie alsacienne : études d'histoire sociale*, Strasbourg, Librairie Istra, 1967, p. 428

La politique libre-échangiste du Second Empire affecte considérablement le marché industriel en Alsace (et en France) mais ses effets varient selon la branche industrielle considérée. Si certains secteurs sont menacés par la concurrence extérieure, d'autres réussissent à développer leurs exportations en Europe⁷⁵. À l'inverse de l'industrie cotonnière normande, l'industrie cotonnière alsacienne est peu menacée par la concurrence anglaise après 1860. L'éloignement géographique entraîne un supplément du coût de transport qui décourage logiquement la concurrence anglaise (sauf pour les tissus très fins). L'équipement des fabriques alsaciennes est également multiplié et modernisé dès 1859 à l'inverse des vieilles entreprises normandes (le filateur rouennais Pouyer-Quertier annonce une perte d'un million de francs de bénéfices à cause de la concurrence anglaise⁷⁶). En revanche, l'industrie cotonnière en Alsace subit la concurrence suisse. Les filateurs et tisseurs alsaciens ne parviennent pas à réduire leurs coûts de production alors que les Suisses bénéficient de l'énergie hydraulique et reçoivent leur coton en franchise⁷⁷. La majorité des filatures et des tissages de coton alsaciens subissent des pertes en 1869 tandis que l'industrie suisse augmente ses ventes de filés fin et de tissus légers sur le marché français et alsacien⁷⁸. La pénurie de coton causée par la Guerre de Sécession (1861-1865) touche également l'industrie textile alsacienne ; puis l'excédent de tissus de coton à partir de 1866. Lié aux industries du tissage et de la filature de coton, le secteur de la construction des machines textiles éprouve également des difficultés à résister à la concurrence anglaise. Les industriels du Haut-Rhin tentent de réorienter leur production en évitant l'écueil de la spécialisation alors que les commandes diminuent fortement entre 1868 et 1869. En revanche, d'autres branches industrielles profitent du nouveau régime douanier. C'est le cas de l'industrie lainière (l'entrée en franchise des laines étrangères explique son essor rapide après 1860), de l'industrie d'impression des tissus (le régime de l'admission temporaire contribue à l'essor de ses exportations⁷⁹, l'entreprise Dollfus-Mieg et Cie exporte 90% de ses produits entre 1864 et 1867⁸⁰) et l'indienne alsacienne qui fait décliner sa concurrente suisse⁸¹.

Rompant avec le protectionnisme rigoureux en vigueur en France depuis le début du XIX^e s. (en particulier sous la Restauration et la Monarchie de Juillet), la politique impériale de libre-

75 Michel Hau et Bernard Vogler, *Histoire économique de l'Alsace...*, *op. cit.*, pp. 182-184

76 Francis Démier, *op. cit.*, p. 267

77 Parlement français, *Enquête sur le régime économique*, Paris, 1870, t. 2, p. 12

78 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 233

79 Parlement français, *op. cit.*, pp. 9-73

80 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace...*, *op. cit.*, p. 234

81 Fernand L'Huillier, *op. cit.*, p. 426

échange des années 1860 permet de dresser un portrait de l'industrie alsacienne avant la guerre. Le bilan des mesures libre-échangistes est mitigé : la balance des échanges commerciaux reste favorable à l'Empire ; les différents traités commerciaux signés après 1860 permettent une hausse des exportations avec le reste d'une Europe favorable au libre-échange. Pour le cas alsacien, l'évolution vers le libre-échange a stimulé les industries de la laine peignée et de l'impression, montrant une grande capacité d'exportation avant 1870. En revanche, la politique impériale a aussi prouvé le manque de compétitivité à l'échelle internationale de la filature et du tissage du coton, ces deux branches alsaciennes n'ayant pas su développer une forte tradition exportatrice avant 1860. Les traités de commerce des années 1860 (en particulier celui avec l'Angleterre) ont une incidence psychologique importante, les milieux patronaux les rendant responsables du marasme économique persistant. Les effets de la politique impériale sur le marché alsacien doivent donc être relativisés. Alors que des grèves ouvrières éclatent en 1870, le développement du marché industriel alsacien vers le libre-échange est stoppé brutalement par le début de la guerre franco-prussienne.

B, L'application du Traité de Francfort : un nouveau contexte politique, économique et douanier pour le marché alsacien

La nouvelle frontière franco-allemande

Ressentie comme une humiliation du côté français, la nouvelle frontière franco-allemande, longue de 285 kilomètres, s'étendait désormais du grand-duché de Luxembourg à la Suisse. Cette nouvelle frontière, politique, militaire et douanière n'était ni fortifiée ni fermée ; facile à franchir par la route ou le train avec un minimum de contrôle et de formalités. Douaniers et commissaires de police spécialisés étaient chargés de la surveiller de chaque côté, surveillant les allées et venues, mais aussi chargés du renseignement⁸². Ils allaient être aux premières loges des migrations alsaciennes vers la France, mais aussi de la restructuration des échanges provoquées par l'annexion.

L'annexion apparaît comme une menace pour l'économie alsacienne, dans une certaine mesure, mais aussi pour l'industrie française et allemande en générale. La France devait faire face à la perte d'une partie de sa capacité de production en plus de la perte d'une portion de son territoire et de ses habitants. S'ajoute aussi le risque, à long terme, que la production alsacienne nuise désormais au marché français tout en contribuant à la capacité de production allemande. Pour l'économie alsacienne, l'annexion a pour conséquence la perte de son débouché principal, la France. Le problème est d'autant plus important que le marché alsacien était relativement peu lié au marché allemand avant 1871. C'est le cas par exemple de l'industrie mulhousienne dont les exportations vers les États allemands ne constituaient qu'une part relativement faible des ventes avant l'annexion, à l'inverse de la France qui était son débouché principal⁸³.

Le Traité de Francfort établit un régime douanier transitoire donnant à la France et au marché alsacien l'occasion de se préparer à la nouvelle situation douanière et de chercher de nouveaux débouchés. Ce régime douanier transitoire, établi par l'article 9 du Traité de Francfort et la Convention Additionnelle conclue entre la France et l'Allemagne le 12 octobre 1871, permettait aux industriels alsaciens d'exporter encore leurs produits vers la France jusqu'en 1872. Les produits français semi-ouvrés pouvaient bénéficier de l'admission temporaire afin de subir leur dernière

82 François Roth, *Alsace-Lorraine : histoire d'un « pays perdu » - de 1870 à nos jours*, Nancy, Place Stanislas, 2010, p.69

83 Iris Moes, *op. cit.*, p. 63

transformation en Alsace-Lorraine. Cette disposition permettait ainsi aux producteurs et négociants des textiles français de continuer, provisoirement, à faire manutentionner leurs tissus en Alsace, et en particulier dans la région de Mulhouse⁸⁴.

La prise en main par le Reich du réseau ferroviaire alsacien

Le réseau ferroviaire est l'un des sujets majeurs abordés dans les négociations du Traité de Francfort. Pour le Reich, les lignes de chemins de fer font intégralement partie de sa nouvelle souveraineté sur les territoires annexés et doivent donc lui être cédés. Il faut aussi régler la question des lignes ferroviaires que la France avait concédé à des compagnies et sociétés privées avant 1870.

En conformité avec les Articles additionnels du Traité de Francfort, l'empire allemand récupère les droits de souveraineté du réseau ferré appartenant à l'État français sur les territoires annexés. Comme la plupart des lignes alsaciennes-lorraines sont concédées à la Compagnie de l'Est, le gouvernement français doit également racheter les concessions accordées, pour les lignes ferroviaires achevées mais aussi en construction (article premier, avenant 1). Le rachat par la France concerne ainsi les sommes dues à la Compagnie à titre de subvention, les terrains appartenant à la Compagnie de l'Est, les gares, les hangars mais aussi tout type de matériaux et de mobiliers (combustibles, outillage des ateliers, barrières, changements de voie, grues hydrauliques) ; la liste présentée par le Traité n'est pas exhaustive (article premier, avenant 2). En revanche est exclu le matériel roulant (locomotives, voitures, fourgons et wagons) et le gouvernement allemand s'engage à remettre à la Compagnie de l'Est les prises de guerre (article premier, avenant 3).

Les lignes rachetées par la France sont ensuite vendues au Reich contre 325 million de francs ; somme qui est cependant déduite des indemnités de guerre que la France doit payer (article premier, avenant 6). L'argent n'est pas remis directement à la Compagnie de l'Est, mais versé sous la forme d'une rente annuelle de 20,5 millions de francs-or jusqu'à la fin de la concession⁸⁵.

La portion de ligne Saint-Louis-Bâle appartenant à la Compagnie de l'Est passe en revanche en possession des autorités suisses (Schweizerische Zentralbahn) qui la loue par la suite au chemin de fer d'Alsace-Lorraine en 1873.

Le traité annexe du 11 décembre 1871 règle le sort des lignes des autres compagnies. Ce sont surtout des lignes d'intérêt local qui ont été concédées par les départements français à des

⁸⁴ *Ibid.* p. 64

⁸⁵ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 44

sociétés privées. Se substituant aux droits et obligations du gouvernement français, le Reich récupère la ligne Munster-Colmar, rachetée à la ville de Munster le 12 décembre 1871 pour une somme de 2,16 millions de marks. La ville alsacienne se trouve dans une situation financière délicate avec le déclenchement de la guerre et ne peut pas assurer le remboursement des emprunts utilisés pour le développement de la ligne⁸⁶. L'administration allemande récupère également les lignes Steinbourg-Bouxwiller, Colmar au Rhin et Mutzig-Schirmeck (conçue le 17 avril 1870) bien qu'elles ne soient pas encore construites.

Par ces conventions, le Reich possède désormais l'ensemble du réseau ferroviaire alsacien, contrôlant désormais l'avenir des lignes construites ou à construire dans le Reichsland. En 1871, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine sont « nationalisés » et deviennent les « Reichseisenbahnen ». L'administration allemande peut alors établir une politique cohérente dans l'organisation du réseau ferroviaire sans intervention d'éléments étrangers.

La première tâche des autorités allemandes était de remettre en fonction l'exploitation du réseau déjà existant⁸⁷. En effet les opérations de guerre ont endommagé la plupart des lignes du réseau ainsi que des établissements ferroviaires ou des ponts. Les gares de Strasbourg et de Sélestat furent détruites par les bombardements. Les ponts du Rhin, de l'Ill et du fossé des Remparts près de Strasbourg, de la Fecht près de Colmar, du Giessen près de Sélestat et le grand viaduc de Dannemarie étaient hors d'usage au moment de l'annexion. La loi impériale du 14 juin 1871 définit les travaux à réaliser tandis qu'une somme de 15 millions de marks est mise à disposition pour les réparations les plus urgentes. Les autorités allemandes profitent de la reconstruction de certaines structures pour les agrandir ; c'est le cas des installations et voies de garage à Strasbourg, Colmar, Bollwiller et Lutterbach (près de Mulhouse). Des remises à locomotives ou rotondes furent également construites à Mulhouse (14 voies), Strasbourg (6 et 14 voies), Haguenau (2 voies) et Wissembourg (4 voies)

En plus de la reconstruction des infrastructures, les autorités allemandes doivent gérer une pénurie du matériel roulant, le matériel de conception germanique n'est pas toujours adaptable aux équipements français. Surtout, le Reich doit remettre à la Compagnie de l'Est tout le matériel d'exploitation en sa possession (effectifs moteurs et remorqués) comme prévu dans les Articles additionnels au Traité de Francfort du 10 mai 1871. En effet, face à l'avancée allemande aux derniers jours de la guerre, le Ministère de la Guerre français ordonne aux agents des chemins de fer

⁸⁶ *Ibid.* p. 33

⁸⁷ *Ibid.* p. 46

alsaciens et lorrains de sauver le matériel roulant, les marchandises, les registres, la caisse et les appareils téléphoniques⁸⁸. Ainsi, l'armée allemande n'a pu se saisir que du matériel resté dans les places fortes ou sur les voies ferrées ; notamment une faible prise de guerre de cinquante-neuf locomotives.

Une avance de 5 millions de thalers sur l'indemnité de guerre est prévue par la Conseil fédéral allemand pour remédier au manque de matériel ferroviaire au début du mois de juillet 1871 ; mais elle est trop tardive pour l'industrie alsacienne qui doit assurer la livraison des commandes passées avant la guerre pour la date limite du 31 août 1871, d'autant plus que les mouvements de troupes sont encore prioritaires sur l'ensemble du réseau ferroviaire⁸⁹. Dans le Reichsland, l'heure est à l'improvisation ; le 15 juin 1871, la Commission d'exploitation des chemins de fer à Strasbourg doit se résoudre à louer du matériel auprès des administrations de chemins de fer et des fabricants ; les compagnies allemandes et belges sont notamment sollicitées. La Compagnie de l'Est prêta, un peu sous la contrainte, 92 locomotives, 100 voitures et 900 wagons⁹⁰ ; afin d'assurer l'arrivée rapide des marchandises françaises en Alsace-Lorraine, elle fournit quotidiennement une quarantaine de wagons à l'administration allemande.

La situation est toujours bloquée au mois de juillet 1871 et le trafic de marchandises reste limité par les mouvements de troupes. Côté français, la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.) refuse toute expédition en petite vitesse en direction de l'Alsace. A partir du 27 juillet 1871, l'administration allemande organise l'expédition de wagons entièrement chargés ou des marchandises en grande vitesse vers les stations françaises de Belfort et d'Avricourt. L'envoi vers la France des marchandises isolées au tarif ordinaire, petite vitesse, n'est pas encore possible. Le trafic ferroviaire reste cependant encore extrêmement incertain, les expéditions de marchandises vers Belfort sont bloquées jusqu'au 9 août en raison de l'encombrement de la gare. Début août, un accord franco-allemand est conclu pour faciliter la circulation de trains spéciaux de Mulhouse vers Paris au rythme de deux trains par semaine ou plus, selon le souhait des fabricants alsaciens⁹¹. Ajoutons enfin qu'au début de la reprise du trafic, le tarif sur le réseau Alsace-Lorraine est presque de trois fois supérieur au tarif précédent de la Compagnie de l'Est ; situation ruineuse

88 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 40

89 Raymond Poidevin, « Les industriels alsaciens-lorrains entre la France et l'Allemagne (janvier à août 1871), in *Metz en 1870 et les problèmes des territoires annexés 1871-1873. Actes du colloque de Metz, 6-8 novembre 1970*, Metz, S.M.E.I., 1972, p.60

90 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 46

91 Raymond Poidevin, *op. cit.*, p. 61

pour les fabricants alsaciens qui ont besoin de transports réguliers et bon marché.

Pour autant cette pénurie du matériel roulant fut aussi perçue comme une opportunité : celle de renouveler complètement le parc ferroviaire. Les commandes massives, d'une valeur de près de 50 millions de marks, permirent de disposer d'un parc neuf de 402 locomotives, 776 voitures, 200 fourgons, 1 735 wagons couverts et 7 845 wagons découverts en 1874. La même année, est restituée à la Compagnie de l'Est la dernière machine louée. L'ensemble des réparations effectuées et l'acquisition de nouveaux équipements coûtèrent 115.723,446 fr⁹².

Le réseau ferroviaire est l'une des clés majeures de la remise à niveau de l'économie du Reichsland qui doit modifier profondément ses courants commerciaux. Les axes de communications tournés vers Paris et le Sud-Est de la France sont entravés par une nouvelle frontière. Pour le commerce et l'industrie, la situation est dramatique ; coupés de leurs zones d'activités traditionnelles et non encore incluse dans le Zollverein, l'économie alsacienne doit se cantonner dans des limites étroites. La convention douanière du 12 octobre 1871, conformément à l'article 5 du Traité de Francfort, instaure des abattements douaniers jusqu'au 31 décembre 1872. Ce régime provisoire permet certes aux industries de continuer à exporter vers leur ancien marché, mais ce répit doit leur permettre de s'accommoder de la nouvelle situation et de se tourner progressivement vers de nouveaux marchés, en particulier vers l'outre-Rhin.

Une fois l'annexion réalisée, les autorités allemandes cherchent à développer de manière considérable le réseau ferroviaire du Reichsland. Les aménagements successifs sont motivés avant tout par une préoccupation stratégique et militaire mais pour autant les intérêts économiques ne sont pas négligés. L'organisation du réseau ferroviaire n'est pas toujours une réorganisation ; certaines lignes construites après 1871 avaient déjà été étudiées sous le Second Empire. Dans certains cas donc, la construction de lignes nouvelles s'inscrit en continuité avec les projets envisagés sous le régime napoléonien. Avant la crise économique de 1873, la politique du Reich pour développer le réseau ferroviaire alsacien-lorrain peut être lu à la lumière de trois objectifs⁹³. D'un point de vue politique, le Reich cherche à intégrer le nouveau Reichsland dans le « Mutterland » (le pays mère) par une politique de germanisation et en multipliant les interconnexions de lignes avec le réseau outre-Rhin. Surtout, la perception de l'Alsace par les autorités allemandes change radicalement. Sous le régime français, l'Alsace est perçue comme une région frontalière où s'arrêtent les

92 Charles Grad, *op. cit.*, p. 67

93 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 50

considérations économiques et politiques de Paris. Au contraire, le Reich cherche à associer l'Alsace-Lorraine dans une dynamique plus centrale de l'Europe en l'intégrant aux flux du trafic international Nord-Sud et Est-Ouest. Le réseau du Reichsland doit être capable de supporter le trafic Belgique-Suisse par la radiale Thionville-Metz-Sarrebourg-Strasbourg-Bâle. La mainmise du Reich sur le réseau Alsace-Lorraine s'explique naturellement par un objectif militaire et stratégique. Pour les généraux allemands, la construction de nouvelles voies ferrées est un objectif prioritaire en cas de conflit futur avec la France. Favorisant l'initiative dans les opérations de guerre, le réseau ferroviaire doit permettre de rassembler rapidement une armée et permettre la concentration des troupes dans les garnisons importantes. La crainte d'un conflit futur avec la France perdure dans l'esprit des généraux allemands durant toute la période. En 1880-1892, des plans prévoient une bataille défensive avec la coopération de l'Italie sur les terres alsaciennes contre la France. Enfin, le développement du réseau ferroviaire favorise le développement économique. La multiplication des communications avec le Reich permet la mise en place progressive de nouveaux flux de transit. Il s'agit aussi de rapprocher les centres économiques du Land avec le Reich. Des itinéraires spécifiques sont prévus pour faciliter l'acheminement du charbon sarrois en Alsace-Lorraine et vers la Suisse. A l'échelle du Reichsland, la mise en valeur progressive des ressources minières en fer et en charbon, mais aussi en sel et en potasse (au début du XXe s.) permet le développement de l'économie et l'extension du réseau ferroviaire.

Sous le Second Empire, la France cherchait à créer de grands réseaux ferrés avec une direction administrative à Paris ; le pouvoir impérial décide donc de centraliser les lignes en grandes entités possédant des zones d'action bien délimitées pour éviter toute concurrence, d'où la multiplication des fusions de compagnies. Au contraire, pour le nouvel empire allemand, chaque État dispose d'une autonomie relative ; en particulier dans les domaines postaux et ferroviaire. De fait, les directions des chemins de fer se retrouvent au cœur même de chaque État et peuvent ainsi répondre plus efficacement aux problèmes et besoins des régions. Bien que les réseaux de chemins de fer allemands soient moins étendus qu'en France, ils étaient alors plus nombreux. Pour autant, l'organisation du réseau ferré alsacien-lorrain est placée sous la tutelle directe du Kaiser et non du Reichsland ; écho d'une volonté politique clairement exprimée dans le Traité de Francfort. Les autorités allemandes ont le devoir d'établir de nouvelles lignes pour intégrer le nouveau Reichsland au sein de l'Empire. Les lois d'Empire des 15 juin 1872 et 18 juin 1873 insistent sur le fait que le développement du réseau ferroviaire est exclusivement à la charge du Reich ; l'Alsace-Lorraine n'a que peu d'influence dans les constructions nouvelles ; aussi le monopole impérial est-il critiqué. Même dans la constitution du 31 mai 1911 accordée au Reichsland, la construction de lignes

d'utilité publique ne pourra se faire que par le Reich ou avec son aval.

Le système allemand s'imposait logiquement pour les nouveaux territoires conquis. L'intégration de l'Alsace-Lorraine dans l'empire allemand passait par la reproduction du modèle administratif allemand et il fallait remplacer le système administratif français. Ainsi, l'ordonnance du 9 décembre 1871 instaure la création à Strasbourg d'une Direction Générale Impériale des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine (« Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen »)⁹⁴. Direction régionale certes, mais dépendant néanmoins directement de la Chancellerie d'Empire à Berlin – les réseaux de chemins de fer restaient d'une importance stratégique pour le pouvoir militaire. Cette direction impériale à Strasbourg comptent également trois Sous-directions chargées de l'exploitation (en décidant du tarif notamment), de la construction et de l'entretien des voies ; ainsi que d'une Administration interne. Enfin, six inspections d'exploitation et six autres de marchandises sont à Mulhouse, Colmar, Strasbourg, Sarreguemines, Metz et Luxembourg.

Le premier horaire est inauguré le 1er novembre 1871, et au premier janvier 1872, le réseau ferroviaire est entièrement remis en activité. Pour l'année 1871, l'ensemble du réseau Alsace-Lorraine représente 768,21 km de voies ferrées⁹⁵. La tarification marchandise repose sur une méthode calculée en fonction du volume wagon et de son poids, mais elle ne prend pas en compte la valeur et le type des marchandises transportées ; à l'inverse des autres réseaux de l'empire⁹⁶. Une fois que l'exploitation du réseau est remise à niveau ; les autorités allemandes vont optimiser son développement. L'Alsace et le pays de Bade sont davantage unis par trois ponts aménagés sur le Rhin ; les relations avec le Palatinat sont également favorisées. Il est prévu d'aménager une nouvelle gare frontière à Montreux-Vieux et de reconstruire les gares de Strasbourg, Sélestat et Mulhouse. Les premières constructions sous l'autorité allemande vise donc d'abord à rattacher le réseau existant au Reich.

Parmi les lignes transfrontalières développées à cette époque, la liaison Colmar-Fribourg-en-Brisgau est un vieux projet envisagé sous le Second Empire ; s'inscrivant dans la perspective d'un

⁹⁴ *Ibid.*, p. 45

⁹⁵ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *Annuaire statistique des départements Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle*, Strasbourg, Impr. Alsacienne, 1932, p. 266

⁹⁶ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, *op. cit.*, p. 51

axe entre Paris et Vienne, transitant par Chaumont, les Vosges et Colmar⁹⁷. La ligne est perçue comme une priorité pour le Haut-Rhin en 1865, mais face au peu d'empressement des instances gouvernementales et à la réticence de la Compagnie de l'Est, la ville de Colmar contacte alors la cité badoise de Fribourg de l'autre côté du Rhin. Une convention entérinée le 21 avril 1868 porte sur la création d'une voie unique entre Vieux-Brisach et Fribourg à partir de fonds commun. En 1869, la France accorde une concession à Colmar pour réaliser la ligne Colmar-Neuf Brisach, mais la guerre empêche le lancement des travaux. En 1871, la portion Vieux-Brisach-Fribourg est achevée et en 1872 Colmar cède sa concession au Reich. Les deux lignes se rejoignent et la section est inaugurée le 5 janvier 1878. Le pont du Rhin n'étant pas terminée, le raccordement frontalier des deux lignes est mis en place avec un pont de bateaux provisoirement, selon une technique inconnue en France. La section Mulhouse-Müllheim est par contre une nouveauté et marque également la volonté du Reich de relier les principaux centres économiques alsaciens au reste de l'empire. Mulhouse est un cas particulier dans le Reichsland puisque la ville industrielle était toujours très liée à la France et à la Suisse ; en la reliant par une voie ferrée au duché de Bade, l'Empire allemand souhaite diminuer cette interdépendance. La loi du 18 juin 1873 programme la construction de cette ligne longue de 21 km dont 17,5 km sur le sol alsacien. Seules deux gares sont implantées, à l'Ile-Napoléon et à Bantzenheim ainsi qu'une halte à Chalampé se trouvant près du nouveau pont sur le Rhin. Les travaux achevés (dont le coût total est de 3,3 millions de marks), la ligne est ouverte le 6 février 1878. Un autre raccordement transfrontalier de plus petite importance fut envisagé sous le régime français permettant de lier les réseaux alsaciens et badois ; en mars 1870 une convention est signée pour raccorder les deux rives du Rhin mais le projet est stoppé par la guerre. Le projet est ré-envisagé par l'administration allemande en 1873 ce qui permet à la ligne Saint-Louis-Weil-Leopoldshöhe d'être inaugurée en 1878⁹⁸. D'un coût total de 1,06 millions de marks à la charge du Reich, la courte section mesure 5,3 km dont 3,65 en Alsace et est alimentée majoritairement par le transit des marchandises entre l'Alsace, le Pays de Bade et la Suisse.

Au-delà du projet des lignes transfrontalières dont le but est de rattacher le réseau alsacien au reste de l'Empire allemand ; les autorités allemandes cherchent à optimiser le réseau déjà existant. La ligne Strasbourg-Lauterbourg permet de renforcer l'intégration de l'Alsace aux flux du trafic international ; alors que la politique française précédente excluait le réseau alsacien des flux de trafic entre le Nord et le Sud de l'Europe (de fait, le trafic transitait plutôt sur les lignes

⁹⁷ *Ibid.* p. 51

⁹⁸ *Ibid.*, p. 53

badoises)⁹⁹. Pourtant, la nécessité de cette artère était admise dès 1838 comme un prolongement de la ligne Strasbourg-Bâle. En raison des atermoiements des autorités françaises, il faut attendre 1868 pour qu'une demande de concession soit déposée. En 1872, le Reich s'intéresse de très près à cette liaison qui améliorerait les communications entre l'Alsace et le Palatinat, tout en privilégiant l'approvisionnement de la forteresse de Strasbourg. Par crainte d'une concurrence déloyale entre le réseau badois et le réseau Alsace-Lorraine (qui bénéficie d'un meilleur tarif), les députés du Reichstag à Berlin retardent la mise en construction de la ligne qui aura lieu entre 1874 et 1876. Ouverte à l'exploitation le 25 juillet 1876 et longue de 57 km ; la section Strasbourg-Lauterbourg rencontre un trafic important ; en moyenne il circule 15 trains par jour en 1892 et 28 en 1898¹⁰⁰. A partir de 1911, cette artère permet la circulation du Riviera Express reliant Berlin à Nice¹⁰¹. Envisagée en 1864, la connexion entre Saverne et Sélestat n'a jamais été réalisée sous le régime français pour ne pas faire concurrence avec la ligne principale de la Compagnie de l'Est transitant via Strasbourg. Pourtant, une telle connexion a un avantage économique certain ; avantage que le Reich a su exploiter¹⁰². En construisant les sections Barr-Sélestat et Wasselonne-Saverne, longues de 18,33 km et 17,43 km respectivement, l'administration allemande ouvre un trajet raccourci de 24 km pour les transports de houilles de la Sarre à destination de Mulhouse et de la Suisse ; permettant aussi d'alléger la ligne principale passant par Strasbourg, même après la modernisation de ses installations. L'ensemble de l'artère est ouvert le 1er août 1877.

Entre 1870 et 1873, le Reich est en passe de réussir l'association de l'Alsace-Lorraine à une dynamique plus centrale de l'Europe en l'intégrant aux flux du trafic international Nord-Sud et Est-Ouest. Le réseau du Reichsland supporte le trafic Belgique-Suisse-Italie par la radiale Thionville-Metz-Sarrebourg-Strasbourg-Bâle. De plus, il profite pleinement de la concurrence entre les chemins de fer rhénan aboutissant à Rotterdam et ceux du Luxembourg et de la Belgique aboutissant à Anvers¹⁰³.

99 *Ibid.* p. 54

100 *Ibid.* p. 56

101 *Ibid.* p. 96

102 *Ibid.* p. 57

103 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 189

L'interruption de la navigation sur les canaux desservant l'Alsace

L'article 5 du Traité de Francfort prévoit les nouvelles conditions de fonctionnement des canaux à partir de 1871. Bien que le droit de flottage soit maintenu, le Traité place la France et l'Empire allemand sur un pied d'égalité en ce qui concerne la navigation sur le canal de la Marne-au-Rhin, le canal du Rhône-au-Rhin et le canal de la Sarre. En 1871, le trafic de l'Alsace vers la France est cependant interrompu : des réparations urgentes ont lieu en septembre 1871 sur les canaux de la Marne-au-Rhin et du Rhône-au-Rhin, provoquant leur fermeture à la navigation¹⁰⁴. La reprise du transport par canaux est lente et incertaine, ce qui ne facilite pas la tâche des fabricants alsaciens pour expédier leurs commandes au-delà des Vosges. En 1873, les droits de navigation sur le canal du Rhône-au-Rhin sont supprimés¹⁰⁵ et la navigation reprend lentement. L'annexion de 1871 donne l'occasion à l'Alsace de repenser les conditions de fonctionnement de ses canaux. Déjà avant la guerre, la navigation sur le canal du Rhône-au-Rhin était en situation de déclin ; avec l'annexion, les industries alsaciennes doivent trouver de nouveaux débouchés et partenaires commerciaux, une nouvelle utilisation des canaux pourrait donc accompagner ces nouveaux échanges.

Comme la navigation rhénane est difficile durant ces années, la ville de Strasbourg envisage le prolongement du canal du Rhône-au-Rhin vers le Nord. Ce prolongement s'étendrait jusqu'au port bavarois de Ludwigshafen, situé près de Mannheim, là où la navigation rhénane en aval est possible. La navigation sur ce canal de rive gauche se substituerait donc à la navigation sur le Rhin pour les Alsaciens. Les avantages d'un tel canal s'avéreraient très bénéfiques pour l'économie strasbourgeoise (et alsacienne en général) : les marchandises, houilles et métaux pourraient arriver à Strasbourg pendant huit à dix mois par an contre trois par an par le fleuve ; le canal mettrait fin aux avantages badois (à savoir le monopole des compagnies de chemin de fer et le transbordement obligatoire à Mannheim). A l'échelle rhénane, un canal Strasbourg-Ludwigshafen constituerait une nouvelle voie de circulation des marchandises reliant directement Mannheim à Bâle et traversant l'Alsace, au détriment des installations ferroviaires du voisin et concurrent badois. Dès le 7 mai 1871 (avant la signature du Traité de Francfort), la Chambre de commerce de Strasbourg soumet ce projet au Chancelier Bismarck¹⁰⁶.

104 Raymond Poidevin, *op. cit.*, p. 62

105 Charles Grad, *op. cit.*, p. 58

106 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 185

C, Une lente et parfois difficile incorporation des entreprises alsaciennes dans l'espace économique allemand

Des industries malmenées par l'annexion et coupées de leur marché traditionnel

A la fin du régime transitoire, il était devenu urgent pour l'industrie textile française de remplacer les traditionnels fournisseurs textiles alsaciens. Les filatures et tissages du textile français avaient l'habitude de faire manutentionner leur production en Alsace, et en particulier dans la région de Mulhouse. Les manutentionnaires alsaciens devaient désormais s'adapter à la perte probable de leurs clients traditionnels avec la fin du régime transitoire. Pour l'industrie du coton, la situation était dramatique du fait qu'on pouvait trouver avant la guerre une division du travail établie des deux côtés des Vosges : les filatures prédominaient à l'Est et les tissages à l'Ouest.

L'industrie chimique n'a pas été fortement influencée par l'annexion immédiate. Déjà avant la guerre, la presque totalité des produits chimiques fabriqués (acides, colorants, produits amylacés) trouvait ses débouchés en Alsace. Pour autant, le développement de la concurrence allemande et suisse ainsi que l'émigration de 1862 ont des répercussions sur l'industrie chimique alsacienne durant cette période. Les grandes entreprises chimiques de l'Allemagne rhénane dispose en effet d'un meilleur approvisionnement et d'une capacité de production supérieure à celle des petites fabriques mulhousiennes. De plus, les industriels alsaciens hésitent à se lancer dans la chimie organique de synthèse et se cantonne à la chimie minérale et végétale. Le choix est peu judicieux et la fabrication des colorants minéraux pour l'industrie textile disparaît progressivement face à la concurrence de la chimie organique. Édouard Thierry-Mieg cesse la production des garanceux en 1872 en raison de la concurrence de l'alizarine ; la fabrique d'orseille de Jules-Gabriel Gros cesse après sa mort en 1878¹⁰⁷. La firme Jean Zuber et Cie s'approvisionne désormais en Allemagne et en Suisse après avoir cessée la production de colorants minéraux depuis la fin des années 1860. Deux exceptions notables sont cependant à relever à Dornach¹⁰⁸. Fondée en 1870, l'entreprise de Louis Roesler s'aventure dans la fabrication de colorant de synthèse ; bien qu'elle se cantonne durant ses premières années à fournir des extraits de bois de teinture aux maisons d'impression de Mulhouse. En 1873, Müller-Schultz fonde également une fabrique de produits pour l'impression et la teinture, se lançant ainsi dans la production des produits organiques de synthèse. L'amélioration des corps

107 Société industrielle de Mulhouse, *op. cit.*, pp. 581-594

108 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p.136

minéraux est également le choix pris par la maison Kestner. Pendant la guerre, Auguste Scheurer-Kestner (1833-1899) décide de résister contre les troupes prussiennes et conduit sa famille à l'abri à Bâle. Il décide également de fermer son usine de Thann après avoir pris les dispositions matérielles pour subvenir au quotidien des ouvriers de ses établissements¹⁰⁹. Après la guerre, il choisit de s'installer à Paris et s'investit dans la politique française où il prône une revanche contre l'Allemagne. Conformément au Traité de Francfort, il revient à Thann régulièrement pour retrouver son entreprise. La situation économique n'est pas très aisée depuis l'annexion : Auguste Scheurer-Kestner succède officiellement à son beau-père et associé Charles Kestner (1803-1870), les grèves de l'été 1870 et la guerre pèsent encore sur la situation de la fabrique de produits chimiques en 1871¹¹⁰. Surtout, depuis l'annexion, la fabrique doit s'adapter à un nouveau contexte géographique, juridique, mais aussi psychologique. La fabrique de Thann entame néanmoins la fabrication de l'acide sulfurique chimiquement pur en 1871. Auguste Scheurer-Kestner décide de déléguer la gestion de ses établissements à des proches en transformant les entreprises familiales en société anonyme¹¹¹. La nouvelle société, « Fabrique de Produits Chimiques de Thann », est ainsi créée en 1872. Le nouveau conseil d'administration tente de rétablir alors la situation de l'entreprise, notamment pour honorer les marchés en cours (en particulier avec la société Saint-Gobain qui s'était engagée à fournir pour une durée de quinze ans les pyrites nécessaires à l'entreprise alsacienne)¹¹². A cette époque, la société Saint-Gobain fusionne avec la maison lyonnaise de Perret-Olivier en 1872¹¹³. Par cette fusion, les industriels alsaciens peuvent bénéficier du filon de la mine de pyrites de Sain-Bel via Saint-Gobain. Un autre accord est passé avec la société française Perroferid de Lyon pour l'approvisionnement en pyrites. Une autre crainte de l'entreprise alsacienne concerne l'établissement de Bellevue qui fournissait alors la matière première nécessaire à la fabrication de l'acide acétique à Thann. Bellevue étant désormais en territoire français, la nouvelle société craint une rupture imprévue dans les approvisionnements. Toutefois, dans la décennie qui suit, la fabrique de Thann relève sa situation économique : elle bénéficie après tout de la proximité des manufactures textiles de Mulhouse qui achètent la plupart de ses produits¹¹⁴. Malgré les droits de douane, le commerce extérieur reprend également : elle exporte à Paris, en Angleterre et en Suisse

109 Marc Drouot (dir.), *La fabrique de produits chimiques Thann et Mulhouse : histoire d'une entreprise de 1808 à nos jours*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1991, p. 91

110 *Ibid.* p. 98

111 *Ibid.* p. 99-100

112 *Ibid.* p. 105

113 Jean-Pierre Daviet, *Une multinationale à la française : histoire de Saint-Gobain, 1665-1989*, Paris, Ed. Fayard, pp. 139-140

114 Marc Drouot, *op. cit.*, p. 106

son acide tartrique ; son acide sulfurique se vend en Suisse et dans les départements de l'Est de la France. Vers la Russie, l'Angleterre et les États-Unis, elle exporte également du sel d'étain et du vert Guignet. Elle ajoute aussi à sa production l'acide sulfureux dissous en 1873¹¹⁵.

En revanche, les établissements de teinture, d'impression, d'apprêt et de blanchiment subissent l'annexion car ils dépendent des produits qu'ils importaient de France (l'industrie chimique de la région ne pouvait satisfaire tous leurs besoins). L'article 5 de la Convention Additionnelle accordait une exemption totale, puis partielle aux produits français (amidon, féculles, matières tinctoriales, produits chimiques) à destination des établissements alsaciens¹¹⁶, mais après 1872, les établissements alsaciens doivent trouver de nouveaux fournisseurs dans l'empire allemand et en Suisse.

L'hostilité des élites économiques à l'annexion : l'exil et la délocalisation des forces productrices du marché alsacien

Dès 1871, de nombreuses entreprises quittèrent définitivement l'Alsace. Elles vendirent leurs biens et transférèrent intégralement leurs activités en France. C'est le cas de l'imprimeur-éditeur Berger-Levrault qui quitta Strasbourg pour s'installer à Nancy¹¹⁷. Avec la fin du régime transitoire, certains industriels alsaciens décident d'implanter des établissements et des succursales sur le territoire français afin de conserver leurs traditionnelles clientèles françaises. C'est le cas des industriels mulhousiens du textile qui commencèrent à fonder des établissements dans les Vosges et en Franche-Comté dès 1872¹¹⁸. Ces fondations en France facilitent aussi l'exil d'une partie des Alsaciens, notamment des jeunes gens quittant l'Alsace pour échapper au service militaire allemand. Cette migration s'avère néanmoins dangereuse pour l'économie alsacienne sur le long terme puisqu'elle se traduit par des transferts de capitaux et de capacités créatrices pouvant appauvrir le pays annexé.

115 *Ibid.* p. 109

116 Henri Laufenburger et Pierre Pflimlin, *Cours d'économie alsacienne, tome 2 : L'industrie de Mulhouse*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1932, p. 79

117 François Roth, *op. cit.*, p. 30

118 Iris Moes, *op. cit.*, p. 65

La Société Alsacienne de Construction Mécanique (SACM) avait du faire face à une situation économique difficile au lendemain de l'annexion, la conclusion de nouvelles commandes en France était désormais difficile au vu des droits de douane. Elle choisit alors d'établir une succursale en France, à Belfort, tout en conservant ces établissements alsaciens. La construction des locomotives allait être progressivement abandonnée dans l'établissement de Mulhouse au détriment de la succursale de Belfort et des établissements de Graffenstaden. L'établissement de Mulhouse allait désormais être désormais consacré aux machines pour l'industrie textile. Un autre cas de dédoublement est celui de l'entreprise de Wendel qui avait refusé de vendre Hayange et Moyeuvre à des firmes allemandes¹¹⁹. En 1881, elle crée une usine à Joeuf, en Meurthe-et-Moselle, afin d'exploiter sur le marché français le brevet de fabrication de l'acier.

Au contraire les départements d'accueil bénéficient de cette migration durant les années qui suivirent l'annexion. Notamment, elle permet d'accroître leur capacité de production, en augmentant leur outillage textile. Par exemple, le département des Vosges, qui en 1871 comptait 366 148 broches, disposait de 451 800 broches en 1879¹²⁰. De fait, ce transfert de l'outillage et les migrations provoquent un ralentissement de l'industrie textile alsacienne en faveur de l'industrie textile française de la région des Vosges, de Belfort et de Meurthe-et-Moselle. L'immigration industrielle se retrouve également dans le domaine du dessin industriel. Ainsi, les établissements de Mulhouse élargissaient leurs succursales déjà présentes à Paris avant la guerre ou bien créèrent de nouveaux ateliers de dessins¹²¹. Il importait aux dessinateurs industriels de ne pas perdre leur marché traditionnelle qui faisait leur puissance. Pour autant, ces ateliers parisiens absorbèrent une grande partie du courant des affaires au détriment des établissements alsaciens dont le nombre diminuait. Les dessinateurs industriels restés en Alsace durent se spécialiser et restèrent en contact avec quelques maisons pour lesquelles ils travaillaient exclusivement. A la fin du régime transitoire, l'industrie mécanique souffre également du déplacement de la frontière. Elle devait faire face à la rude concurrence des producteurs français qui recevaient des primes à l'exportation et vendaient donc leurs produits à des prix plus intéressants¹²².

119 François Roth, *op. cit.*, p. 30

120 Iris Moes, *op. cit.*, p. 65

121 *Ibid.* p. 66

122 *Ibid.* p. 66

II. Le développement croissant des échanges

avec l'Empire allemand

A, Le développement et l'orientation des axes de communication vers les nouveaux débouchés de l'industrie alsacienne

L'intégration programmée du réseau alsacien au Reich allemand

La crise bancaire du 9 mai 1873 à la Bourse de Vienne s'étend rapidement à Paris et à Berlin provoquant une récession dans les deux pays. La crise économique empêche alors le développement de nouvelles lignes ferroviaires aussi, la politique allemande d'extension du réseau ferré en Alsace doit être ralentie. Faute de moyens financiers, des liaisons envisagées en 1872 et 1873 n'ont pas pu être réalisées. Ce n'est qu'après 1877 que le développement ferroviaire peut reprendre sereinement. Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine lancent alors un vaste programme d'extension du réseau secondaire et d'amélioration des liaisons avec le reste de l'Empire allemand en suivant des intérêts militaires et économiques¹²³.

Le réseau Alsace-Lorraine est alors en pleine concurrence avec le réseau badois qui voit son trafic détourné par la rive gauche du Rhin¹²⁴. La construction des lignes Strasbourg-Lauterbourg, Colmar-Fribourg et Mulhouse-Müllheim n'est pas étrangère à cette situation. Ainsi, le trafic avec la Suisse s'est presque intégralement reporté sur le réseau Alsace-Lorraine et son tonnage a doublé entre 1874 et 1878. La diminution du trafic est telle que le réseau badois doit rembourser ses emprunts à partir des réserves accumulées entre 1840 et 1872. Il faut attendre le nouveau tarif réformé du 1er octobre 1878 pour permettre au pays de Bade de récupérer une partie de son trafic. Le trafic vers la France reste constant durant cette période bien que les importations commencent à baisser en raison de la fin de la période transitoire. Par contre, le trafic alsacien vers le Reich est en augmentation ; la politique de développement du réseau ferroviaire menée par l'administration allemande apporte des premiers résultats positifs. Malgré la crise économique, le réseau des chemins de fer d'Alsace-Lorraine fait partie des grandes lignes qui reliaient d'une part le Midi de la

¹²³ François Roth, *op. cit.*, p. 31

¹²⁴ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 58

France, l'Italie et la Suisse avec les contrées du Nord, de l'autre Paris avec Berlin et Vienne dans l'Est de l'Europe. Les autorités allemandes tentent d'intégrer les milieux économiques au développement ferroviaire depuis 1871. Ainsi, est créé un Comité des chemins de fer pour l'Alsace-Lorraine le 21 octobre 1874 comprenant des représentants des chambres de commerce, de l'industrie et de l'agriculture¹²⁵. Les acteurs économiques alsaciens-lorrains peuvent ainsi formuler leurs attentes, leurs problèmes mais aussi proposer des orientations en matière de chemins de fer. La création de ce comité montre que le pouvoir allemand souhaite, dans une certaine mesure, associer les acteurs économiques au développement du réseau de fer, tout en continuant à intégrer le réseau alsacien-lorrain à celui de l'Empire. Le Comité n'a qu'un rôle consultatif certes, cependant il assiste l'autorité centrale - représentée par le ministère pour la gestion des chemins de fer d'Empire (créé le 27 mai 1878) - dans ses prises de décisions.

Durant la période 1877-1890, les autorités allemandes cherchent à étoffer le réseau alsacien par des raccourcis et des lignes complémentaires malgré les difficultés qu'a provoqué la crise. Pour répondre aux besoins de l'économie alsacienne, il est envisagé de développer les lignes d'intérêt local, solution économique permettant de relier les contrées reculées aux axes majeurs du réseau¹²⁶. Dans les années 1860, les demandes pour prolonger la ligne Strasbourg-Mutzig vers Schirmeck n'aboutit pas auprès des autorités françaises¹²⁷. Néanmoins, le projet de construction d'une ligne d'intérêt local est admis par le département du Bas-Rhin et celui des Vosges et en 1870 une subvention impériale de 1,25 millions de francs est accordée. Après la guerre, les autorités allemandes souhaitent réorganiser les communications ferroviaires en accord avec les nouvelles frontières. Il s'agit de désenclaver la haute vallée de la Bruche et les travaux débutent en 1874. Cette nouvelle ligne d'intérêt local a un intérêt économique évident ; les carrières autour de Schirmeck sont indispensables pour approvisionner en pierres les chantiers de construction de forts entourant l'agglomération strasbourgeoise. De plus, les usines textiles et l'exploitation des forêts domaniales ont un intérêt majeur dans le développement de cette ligne. La section Mutzig-Rothau ouvre le 15 octobre 1877 ; son coût est partagé avec 3,275 millions de marks pour l'Empire et 1,6 millions de marks pour le Reichsland. En 1855, il est envisagé de relier la ville industrielle de Bouxwiller à l'artère Paris-Strasbourg, pouvant ainsi faciliter le trafic charbonnier entre la Sarre et l'Alsace plutôt que de faire un détour par Nancy ou Wissembourg¹²⁸. Cependant, les autorités françaises estiment

¹²⁵ *Ibid.*, p. 45

¹²⁶ *Ibid.*, p. 66

¹²⁷ *Ibid.* p. 66

¹²⁸ *Ibid.* p. 67

que la rentabilité d'une telle ligne ne justifiait pas son financement. Après l'annexion, le projet est remis à l'ordre du jour par le Reich qui lancent les travaux de cette courte ligne en 1874. Les coûts de construction sont partagés entre le Reich et le Reichsland, respectivement de 1,66 millions de marks et un million de marks. La ligne Steinbourg-Bouxwiller, longue de 12,9 km, est ouverte à l'exploitation le 15 octobre 1877. Dès 1873, s'inspirant des projets français, les autorités du Reichsland envisagent cette ligne qui permet de relier Bouxwiller à Haguenau, et donc de créer un raccourci efficace pour alléger le trafic sur les axes Strasbourg-Wissembourg et Strasbourg-Saverne existants¹²⁹. Inaugurée en novembre 1881, cette ligne d'une longueur de 20,59 km est entièrement à la charge du Reichsland payant deux millions de marks pour sa construction. En 1878, tout le réseau ferroviaire alsacien a alors un développement de 1 045 kilomètres dont 522 en double voie¹³⁰.

Le développement de ces lignes locales n'est pas la priorité principale du Reich qui attend surtout des retombées économiques avec la construction des lignes d'intérêt général dans lesquelles il a beaucoup investi. Le Reichsland, financièrement limité au contraire, porte son attention aux zones délaissées par les grands axes ferroviaires et souhaite répondre aux demandes locales. Une distribution des rôles a lieu en 1878 et 1881 par la commission des chemins de fer locaux qui stipule que le réseau Alsace-Lorraine construit et assure l'exploitation des lignes d'intérêt local ; lignes financées exclusivement par le Reichsland. Néanmoins, pour des raisons stratégiques ou politiques, l'Empire peut accorder des subventions pour ces lignes. De plus, la prédominance impériale perdure sur le développement du réseau ; le Reich dispose d'un droit de veto pour empêcher le développement d'une ligne qui concurrencerait le réseau Alsace-Lorraine ou gênant ses objectifs stratégiques. Le développement de cette ligne est envisagé sous le régime français en 1868 en plein contexte de la percée vosgienne par le réseau ferroviaire ; l'enjeu est de taille puisqu'il s'agit de désenclaver les industries de la vallée de Masevaux en la reliant par voie ferrée à la ville de Cernay¹³¹. La liaison Cernay-Sentheim est réalisée en 1869 et l'extension vers Masevaux est votée en 1870 lorsque la guerre éclate. Il faut attendre la déclaration d'intérêt public du 14 juillet 1883 pour que le Reichsland lance la construction de cette ligne de 5,36 km et dont le montant des travaux est établi à 600.000 marks. Le Reichsland investit 641.000 marks dans la construction de la ligne Guebwiller-Lautenbach d'une longueur de 6,2 km. Ouverte à l'exploitation le 15 décembre 1884, elle permet de desservir les industries implantées dans la haute vallée de la Lauch.

129 *Ibid.*, p. 67

130 Charles Grad, *op. cit.*, p. 64

131 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 69

A une échelle plus réduite, l'administration allemande souhaite développer les lignes de tramway afin de desservir les faubourgs et les agglomérations proches des centres économiques les plus importants. Le 9 mars 1880, une commission fait ainsi poursuivre la construction de lignes à voie étroite, le Reichsland s'appuie en particulier sur les exemples italiens déjà existants¹³². Le Reich se désintéresse ce type de lignes qui ne servent qu'aux intérêts locaux, aussi sont-elles financées uniquement par le Reichsland et des sociétés privées tels que les « tramways-Mülhausen » (créés en 1884 à Mulhouse par des actionnaires suisses¹³³). Avec une subvention de 6.300 marks par kilomètre, la première ligne à voie étroite est la section Horbourg-Colmar-Lapoutroie. Conçue à la Société bavaroise Krauss et Cie, elle est ouverte totalement à l'exploitation en 1886. Elle permet alors de désenclaver la vallée de la Weiss et de faciliter l'exportation de ses produits industriels, viticoles et agricoles¹³⁴. L'expérience est une réussite puisqu'elle encourage le développement d'autres projets : Strasbourg-Marckolsheim, Mulhouse-Ensisheim, Colmar-Winzenheim (évoquée dès 1873 mais dont la réalisation ne se fait qu'en 1885) et Strasbourg-Truchtersheim.

Le Reich, qui garde un droit de regard sur la construction des lignes d'intérêt local, est intervenu pour des raisons stratégiques dans le développement des lignes Marckolsheim-Horbourg, Altkirch-Ferette et Sélestat-Villé. Les deux dernières sont situées près des frontières avec la France et la Suisse et ont donc une valeur stratégique majeure. La loi impériale du 4 mars 1889 permet alors à l'Empire allemand de diriger leur construction¹³⁵. L'ingérence du Reich dans la construction de la ligne Marckolsheim-Horbourg est motivée par la possibilité de créer un itinéraire parallèle dans la plaine d'Alsace assurant la liaison entre Strasbourg et Colmar en prolongeant la ligne de Horbourg à Marckolsheim. La construction de cette ligne de 17,65 km est assurée par le financement partagé du Reich (580 000 marks) et du Reichsland (350 000 marks), ce qui assure son ouverture à l'exploitation le 3 novembre 1890. Elle dessert alors des villages d'agriculteurs dont les principales ressources sont la culture des betteraves, des céréales, du tabac, mais aussi un élevage bovin à Grussenheim¹³⁶. La « Kayserberg Talbahn », en charge de la ligne, tente de la rattacher au réseau de tramway venant de Strasbourg. Devant le refus du gouvernement, la société d'exploitation se résout à vendre la voie aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Sous le régime français, il fut

132 *Ibid.* p. 70

133 Gabrielle Claerr-Stamm, « Riedweg (Eugène) (dir.), Mulhouse sur rails, un siècle de transports publics », in *Revue d'Alsace*, n°133, 2007, pp. 589-590

134 Francis Lichtlé, « Woessner (Étienne), Le chemin de fer de la vallée de Kaysersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar », in *Revue d'Alsace*, n°134, 2008, pp. 483-484

135 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 71

136 Francis Lichtlé, *op. cit.*, pp. 483-484

envisagé de réaliser un embranchement vers Villé lors de la construction de la section Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines, mais la Compagnie de l'Est ne jugeait pas rentable une telle ligne. Les autorités allemandes en revanche permettent la construction de cette ligne longue de 9,6 km et inaugurée en 1891. Le coût des travaux est partagé entre le Reich (562 000 marks) et le Reichsland (208 000 marks). Ouverte à l'exploitation en 1892, la ligne Altkirch-Ferette favorise l'écoulement de la production textiles et forestières du Jura alsacien. D'une longueur de 24 km, sa construction est financée par le Reich (deux millions de marks) et par le Reichsland et les communes intéressées (600 000 marks). La construction de cette section proche de la frontière inquiète le Ministère de la Guerre français qui demande à la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée d'envisager la construction de nouvelles lignes dans cette zone.

Lorsque les lignes de tramway s'avèrent insuffisantes ou limitées pour développer le réseau local des transports, la technique de la voie normale est utilisée à nouveau. Le développement ferroviaire d'Alsace est alors réalisé en commun entre le Reichsland et le Reich, avec une participation commune des deux parties¹³⁷. Pour la courte ligne Lauterbourg-Port du Rhin (longue de 1,985 km), les coûts de construction sont entièrement pris en charge par le Reich, le Reichsland fournissant gratuitement le terrain. Ouverte en 1884, cette antenne met en liaison la gare de Lauterbourg avec le port du Rhin à proximité de la ville. Alors que les conditions de navigation sur le Rhin en amont de Lauterbourg sont difficiles, la mise en place de cette ligne permet de faciliter le déchargement des péniches de charbon venant de la Ruhr à destination de l'Alsace ou de la Suisse. Le soutien financier du Reich est indispensable pour développer la ligne Lutterbach-Mulhouse-Port du Rhin. La construction de cette section accompagne la reconfiguration des infrastructures mulhousiennes : la gare marchandises est implanté à proximité de la gare centrale au début des années 1880, de nouvelles installations marchandises sont construites au nord de l'agglomération et un nouveau port est construit le long du canal du Rhône-au-Rhin près d'Île-Napoléon. D'une longueur totale de 7,25 km, la liaison Lutterbach-Mulhouse-Port du Rhin permet de relier efficacement la gare de Lutterbach au port du Rhin au début des années 1890. Décidée en 1888, la ligne Bouxwiller-Ingwiller, espérée depuis 1840, relie la vallée de la Moder au réseau ferré alsacien. Le Reich choisit de participer à sa construction en pensant l'intégrer plus tard dans un prolongement éventuel vers Sarreguemines pour faciliter le transport du charbon de la Sarre¹³⁸. Ouverte à l'exploitation en 1889, la ligne mesure 6,6 km et sa construction est financée par le Reich (544.000 marks) et le Reichsland (170.975 marks). Située à proximité de la nouvelle frontière franco-

137 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p.72

138 *Ibid.*, p. 76

allemande depuis 1871, la ville de Saales était rattachée auparavant au département des Vosges. Après la création de la ligne Mutzig-Rothau en 1877, elle demande également son désenclavement à partir de 1880, demande acceptée par les autorités allemandes en 1888. Aidé financièrement par le Reich, le Reichsland s'attaque à la construction de cette ligne de 16,56 km dont la station finale à Saales culmine à 555,5 m au-dessus du niveau de la mer. La liaison Rothau-Saales est inaugurée en 1890.

Sous l'action des autorités allemandes entre 1874 et 1890, le réseau ferroviaire alsacien-lorrain est devenu comme un réseau européen incontournable, comme en témoigne le passage du prestigieux Orient-Express reliant Paris à Istanbul en passant par Avricourt, Strasbourg et Kehl depuis 1883¹³⁹. Sur la période 1871-1890, le maillage du réseau ferroviaire s'est considérablement densifié, sa longueur évoluant de 768,21 km de lignes à 1.364,65 km.

Lignes du réseau A. L. en exploitation complète entre 1871 et 1890 ¹⁴⁰	
Années	Longueur des lignes en km
1890	1364,65
1885	1305,05
1880	1130,90
1875	860,61
1871	768,21

Bien que la fréquentation du nombre de voyageur soit en constante augmentation (passant de dix millions en 1880 à plus de quatorze millions en 1891), c'est surtout la croissance continue du trafic de marchandises qui est remarquable, passant de 7,8 millions de tonnes en 1880/1881 à 12,9 millions en 1890/91¹⁴¹. Depuis l'annexion, le réseau ferroviaire Alsace-Lorraine est devenu un acteur principal dans les transports de minerai et de charbon ainsi que des produits industriels en général.

¹³⁹ *Ibid.* p. 96

¹⁴⁰ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 266

¹⁴¹ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 89

Une navigation rhénane délaissée et une modeste exploitation du système des canaux

En 1880, la navigation sur le Rhin s'avère toujours difficile. La rapidité du courant, les hautes et basses eaux, l'insuffisance de la profondeur en hiver sont autant de facteurs rendant le fleuve impraticable. En raison des conditions de navigation du fleuve rhénan, la remontée de Strasbourg à Bâle est peu fréquentée entre 1874 et 1890. En amont du port alsacien, le Rhin ne sert qu'au mouvement local des denrées (souvent d'une rive à l'autre) ou pour le transport des matériaux nécessaires pour les travaux fluviaux. De la même façon, la remontée sur l'Ill s'arrête à Colmar en raison d'une profondeur insuffisante durant l'été pour la navigation¹⁴². Les années 1880-1890 sont cependant marquées par les premiers projets d'aménagement du Rhin afin de rendre sa navigation plus praticable ; ce qui motive la municipalité de Strasbourg à prendre la décision de construire un nouveau port relié au Rhin en 1886¹⁴³. Le port de Lauterbourg situé en aval de Strasbourg profite des premiers aménagements rhénans à la fin du XIX^e s. Son trafic total a ainsi plus que triplé entre 1885 et 1893 (passant de 10.400 tonnes à 40.120 tonnes). Le charbon et la houille constituent la part majeure de ses entrées (redirigées ensuite à l'intérieur de l'Alsace).

Trafic dans le port de Lauterbourg entre 1885 et 1890 (en tonnes) ¹⁴⁴							
Années	Entrées			Sorties			Total général
	Charbons et cokes	Autres marchandises	Total	Charbons et cokes	Autres marchandises	Total	
1885	7.715	700	8.415	190	1.795	1.985	10.400
1890	33.547	1.078	34.625	160	5.335	5.495	40.120

L'hiver rigoureux de 1879/1880 a provoqué le gel des canaux alsaciens dont la navigation se trouve interrompue, marchandises et voyageurs s'orientent alors naturellement vers le réseau ferroviaire¹⁴⁵. Les Strasbourgeois continuent pourtant durant cette période à défendre l'idée d'un canal latéral reliant le port aux pays d'aval où la navigation rhénane est praticable. Alors que des travaux d'aménagement permettent aux imposants remorqueurs de remonter le fleuve jusqu'à Mannheim, les Strasbourgeois réclament en 1882 la construction de ce canal¹⁴⁶. D'une longueur de 150 km et d'un coût estimé à quarante millions de marks, la ville et le Reichsland, ne disposant pas

¹⁴² Charles Grad, *op. cit.*, p.56

¹⁴³ Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 210

¹⁴⁴ Annuaire statistique des départements Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle, *op. cit.*, p. 282

¹⁴⁵ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 58

¹⁴⁶ Port Autonome de Strasbourg, *op. cit.*, p. 17

des fonds nécessaires, doivent faire appel au Reich qui examine alors la question (le projet est refusé en 1890 en raison des finances insuffisantes du Gouvernement de l'Empire). En parallèle, un bassin de jonction est creusé en 1882 à Strasbourg mettant en communication l'Ill et le canal du Rhône-au-Rhin avec le canal de la Marne-au-Rhin¹⁴⁷. Il permet alors le trafic des charbons, des bois et des matériaux de construction¹⁴⁸.

B, Favorisées par le dynamisme allemand, le marché industriel alsacien s'adapte progressivement

Les premières années de l'annexion furent difficiles pour les industriels et les négociants alsaciens qui durent s'adapter au marché allemand dans le contexte d'une sévère récession, car la crise de 1873-1879 toucha directement les mines de fer, la métallurgie et le textile. Après la guerre, l'activité économique reprit d'une manière soutenue puis fut ralentie par la sévère récession des années 1873-1880 qui s'acheva par le retour au protectionnisme tant en Allemagne qu'en France. A la fin du régime transitoire, l'économie alsacienne subit donc une crise cyclique en 1873 ; crise qu'elle doit surmonter tout en relevant le défi de l'adaptation au marché allemand.

Des industries qui s'adaptent au marché et aux modes de consommation allemands

L'annexion en 1871 avait complètement dérangé l'équilibre entre production et consommation textile en Allemagne. Le textile alsacien venait de perdre son débouché principal et le grand problème qui se posait alors était de rechercher de nouveaux marchés ; en particulier pour écouler ses produits dans son « nouveau marché national ». Cependant, l'écoulement dans l'empire allemand s'avérait difficile pour les produits alsaciens qui y trouvèrent des conditions économiques défavorables par rapport à leur situation antérieure. D'un point de vue commercial, la consommation textile était moins développée en Allemagne qu'en France. Le consommateur allemand s'orientait davantage vers une production ordinaire de consommation courante ; ce qui faisait défaut aux ateliers alsaciens (à Mulhouse en particulier) spécialisés dans les articles de luxe¹⁴⁹. Ajoutons que l'industrie textile allemande bénéficiait d'une meilleure position : proche des centres industriels, des

147 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 416

148 Port Autonome de Strasbourg, *op. cit.*, p. 34

149 Henri Laufenburger et Pierre Pflimlin, *Cours d'économie alsacienne, tome 2 : L'industrie de Mulhouse*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1932, p. 142

mines de charbons, des grands centres de consommation et des grands ports. Ainsi la filature rhénane et westphalienne profitait des avantages de la région de la Ruhr (*Ruhrgebiet*). De fait, les prix de revient étaient plus bas dans l'Empire, et le textile allemand trouvait donc de plus grande facilité d'écoulement que le textile alsacien.

D'un point de vue douanier, la protection des textiles était beaucoup plus faible en Allemagne qu'en France. La politique économique allemande était alors sous le signe du libéralisme économique et ses tarifs douaniers étaient par conséquent trop bas pour l'industrie alsacienne fortement tributaire de ses ventes à l'extérieur de la région. Les produits textiles allemands n'étaient protégés que par un droit de douane unique. Au contraire, le tarif français était d'autant plus élevé que la qualité était bonne.

Les industries textiles alsaciennes étaient alors dans l'obligation de transformer leur production, de s'adapter au marché allemand. Les établissements abandonnèrent une partie de leurs spécialités fines au détriment des genres communs de consommation courante. Cette transition ne se fit pas du jour au lendemain ; ainsi, le textile mulhousien passa d'abord par une grave crise.

Le nouveau régime douanier de 1879 facilite l'adaptation des entreprises alsaciennes au marché allemand

A partir de 1879, l'économie allemande se tourne vers le protectionnisme. Le nouveau tarif douanier protégeait mieux les qualités fines ce qui facilita l'adaptation du textile alsacien au marché allemand, bien que les industriels mulhousiens du textile demandassent toujours un relèvement du tarif¹⁵⁰. Ce nouveau système douanier protecteur élimina en partie la concurrence étrangère ce qui permit à l'industrie alsacienne de s'assurer peu à peu le marché allemand – marché qui ne cessa pas de croître durant cette période d'annexion. On peut ainsi considérer que le régime douanier allemand permit à l'économie alsacienne de maintenir et de développer les branches essentielles à son activité jusqu'en 1918. Pour autant, ce nouveau régime douanier renforça la frontière douanière qui séparait l'Alsace de la France.

150 Iris Moes, *op. cit.*, p. 69

Des industries alsaciennes en phase d'intégration dans l'espace économique allemand

A partir de 1880 environ, l'industrie alsacienne entre dans une période de développement modéré qui met fin aux crises et au choc économique provoquée par l'annexion depuis 1871. En effet, les industriels alsaciens avaient désormais trouvé un certain équilibre aux conditions nouvelles qui leur étaient imposées par l'annexion. On l'a vu, le tarif douanier de 1879 favorise l'adaptation de l'économie alsacienne au marché allemand. Un autre facteur à prendre en compte est celui de l'organisation et de l'avance technique dont bénéficiaient les industries alsaciennes.

Ainsi, en 1875, les fabriques allemandes utilisaient proportionnellement 4 fois moins de force motrice que les fabriques alsaciennes¹⁵¹. Le degré de concentration est aussi plus important. En 1875, les filatures de coton d'Alsace comptaient en moyenne 18 900 broches et 245 ouvriers tandis que les filatures allemandes n'avaient qu'environ 6 000 broches et 200 ouvriers. Cet écart se retrouve dans l'organisation de l'industrie de la laine peignée, beaucoup plus avancée en Alsace qu'en Allemagne. Les 28 772 ouvriers de la filature de la laine peignée allemande étaient réparties en 200 établissements alors qu'en Alsace, elle était concentrée dans quelques maisons puissantes et dotées d'un outillage performant. Alors que la capacité de consommation de l'Empire allemand croissait dans de fortes proportions durant cette période ; l'industrie alsacienne de la laine peignée fut donc placée dans des conditions très avantageuses grâce à sa supériorité initiale. Elle put ainsi augmenter sa puissance de production tout en écoulant la plus grande partie de ses produits sur le marché allemand. On peut dire que malgré l'annexion, l'industrie lainière s'était adaptée très rapidement aux nouvelles conditions économiques et participait, dans une certaine mesure, à la prospérité économique de l'Empire allemand.

On peut aussi considérer l'exemple de la maison Dollfus et Noack de Mulhouse. Durant cette période, elle a pu accroître considérablement sa puissance de production. Elle construisit en 1880 à Sausheim une usine qui fut agrandie à plusieurs reprises au cours des années suivantes et diversifia sa production (feutres pour papeteries et apprêts, courroie tissées, transporteurs). En 1898, elle construisit une usine en territoire français, au Valdoie (Territoire de Belfort).

Après les difficultés de transition, l'industrie du blanchiment profitait également de l'essor prodigieux du textile allemand. L'industrie alsacienne du blanchiment avait su trouver de nouveaux débouchés au sein de l'empire et désormais, les tissus allemands subissaient leur dernière

151 Iris Moes, *op. cit.*, p. 71

manutention en Alsace (à Mulhouse en particulier).

Gardons également à l'esprit que l'Alsace conservait toujours sa suprématie sur certains produits qu'elle exportait, suprématie dont elle disposait déjà avant l'annexion. Ainsi, même en s'adaptant aux goûts du consommateur allemand, les industries textiles mulhousiennes continuaient à exporter dans le monde entier leurs productions de luxe.

Une industrie alsacienne dépassée par la concurrence allemande : la branche chimique

A la suite de l'émigration, en 1862, des meilleurs spécialistes alsaciens des colorants de synthèse, la chimie alsacienne est tombée en décadence. Alors que l'industrie chimique alsacienne bénéficiait encore d'une avance technique et scientifique avant la guerre 1870-1871 ; elle se cantonne désormais dans la chimie minérale. Les concurrents de l'espace rhénan ne manquent pas, au contraire, de s'engager dans le domaine prometteur de la chimie organique de synthèse. A partir du milieu des années 1870, la situation de l'industrie chimique en Alsace redevient néanmoins favorable malgré les difficultés d'adaptation. La concurrence reste toutefois un problème majeur ; notamment avec la création des établissements suisses de Wyhlen à Bâle et de deux fabriques allemandes à Mannheim. En 1871, les chimistes français Louis Durand et Édouard Huguenin rachètent l'usine à gaz de Jean-Gaspard Dollfus à Bâle ainsi que son atelier de production d'azaléine¹⁵². En 1873, la jeune firme du français Alexandre Clavel est acquise par Bindschedler et Busch ; elle délaisse la teinturerie pour s'orienter vers la production de nouveaux colorants et vers la synthèse de l'alizarine. En 1875, l'industrie chimique alsacienne profite surtout de la modernisation de son équipement et des procédés de fabrication qui font chuter le prix de leur production ; depuis 1830, les prix de vente des produits chimiques sont en diminution, s'échelonnant ainsi de – 32,38 % pour l'acétate de plomb à – 95 % pour le chromate rouge de potasse.

152 Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 192

Baisse des prix de vente de 1830 à 1875 ¹⁵³			
Produits	Prix (en F pour 100 Kg)		
	1830	1875	Réduction (%)
Acide sulfurique	34	15	- 55,88
Acide nitrique	175	55	- 68,57
Acide muriatique	100	7	-93
Sel d'étain	190	150	-21,05
Sulfate de cuivre	120	75	-37,50
Sulfate de fer	25	12	-52
Carbonate de soude	70	30	-57,14
Cristaux de soude	50	18	-64
Acétate de plomb	155	100	-35,38
Chromate rouge de potasse	1000	50	-95

Même après la réforme tarifaire de 1879, les matières premières nécessaires pour l'industrie chimique entrent en franchise et le régime douanier est favorable à l'industrie alsacienne malgré l'intensification de la concurrence étrangère. Dans les années 1870, la plupart des colorants utilisés par l'industrie textile sont frappés de droits très faibles¹⁵⁴. Le ferrocyanure de potassium fabriqué à Bouxwiller à partir de déchets animaux est taxé à six marks par quintal (soit 3% de sa valeur) en 1877 et à 8 marks par quintal en 1879¹⁵⁵ à l'importation (alors que les droits de la potasse sont en augmentation) contre vingt francs par quintal (soit environ seize marks par quintal) en France à la même époque. La concurrence représente donc le problème majeur. En effet, les fabriques anglaises de Glasgow importent le ferrocyanure de potassium depuis l'Argentine tandis que les fabriques de Brno (alors situées dans l'empire austro-hongrois) le reçoivent des établissements de Vienne. Les établissements alsaciens produisant les extraits de bois de teinture subissent quant à eux la concurrence des colorants synthétiques fabriqués dans le reste de l'Empire allemand¹⁵⁶.

¹⁵³ Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p.106

¹⁵⁴ Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace*, *op. cit.*, p. 258

¹⁵⁵ Chambre de commerce de Strasbourg, *Exposé des travaux de la Chambre de commerce de Strasbourg : 1879-1880*, Strasbourg, Impr. de veuve Berger-Levrault, 1880, p. 24

¹⁵⁶ Chambre de commerce de Strasbourg, *Sur le renouvellement des traités de commerce*, Strasbourg, s. n., 1876, p. 73-77

La période est pourtant propice à l'innovation, il devient indispensable de se trouver à la pointe du progrès en mettant sur le marché des nouveautés et en répondant à la demande des clients. L'industrie chimique alsacienne peut également jongler entre les marchés afin de rentabiliser son équipement ; mais aussi diversifier sa production. La société mulhousienne d'Adolphe d'Andiran et de Gustave Wegelin, spécialisée dans les produits chimiques et les couleurs destinées aux industries textiles, ajoute ainsi à sa production, à partir de 1876, l'aniline, le chlorydrate d'aniline et l'acide nitrique. A partir de 1878, la fabrique de Müller-Schultz à Dornach ajoute à sa production la naphtylamine, la galléine, la céruléine et le bisulfite de soude¹⁵⁷. Associé en 1881 à Alfred Fischesser, il transfère son établissement à Lutterbach où l'entreprise se spécialise dans les produits pour l'industrie textile, les spécialités pharmaceutiques et les préparations pour la parfumerie. En 1880, la Fabrique de Produits Chimiques de Thann décide d'agrandir ces installations par la construction de nouvelles chambres de plomb d'un volume 3 000 m³ lui permettant ainsi d'éviter l'achat de trop grandes quantités d'acide sulfurique chez son partenaire commercial de Saint-Gobain en France¹⁵⁸. En 1881, elle établit une convention avec la société suisse Schnorf Frères à Utikon concernant la vente des acides sulfuriques et muriatiques. Chaque société se voit attribuer un territoire de vente limité¹⁵⁹. La société thannoise peut ainsi vendre ses produits (acides sulfuriques, muriatiques et nitriques) en Alsace, en Suisse au nord d'Yverdon (l'actuelle ville d'Yverdon-les-Bains) et au Nord de Besançon dans le département du Doubs. En revanche, elle ne peut pas exporter ses produits à Besançon et dans le Doubs ainsi qu'en Suisse au sud d'Yverdon. La vente de ses produits dans les départements français de la Meurthe, de la Moselle, de la Meuse et de la Marne lui est aussi interdite. D'autres conventions se nouent également dans les années 1880 avec des syndicats belges et allemands concernant d'autres produits.

Depuis 1862, les fabriques de Mulhouse et la maison Kestner à Thann avaient délaissé le domaine de la chimie organique pour se concentrer sur l'amélioration de la fabrication des corps minéraux intermédiaires (soude, acides sulfuriques et nitrique). La fabrication des corps minéraux intermédiaires continue à représenter le gros de ses fabrications et la fabrique thannoise ajoute à sa production le sulfate d'alumine (1880) et le sulfure de sodium (1887). S'engager dans la production d'aniline permettrait pourtant à l'entreprise chimique haut-rhinoise de réorienter sa production vers la chimie organique de synthèse, domaine de meilleure rentabilité et particulièrement indispensable à l'industrie textile locale. A partir de 1883, les dirigeants de la Fabrique envisagent la production

157 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 136

158 Marc Drouot, *op. cit.*, p.107

159 *Ibid.*, p.108

d'aniline, produit dérivé du benzène et une des bases de l'industrie des colorants synthétiques¹⁶⁰. La Société opte cependant pour une fusion avec d'autres sociétés alsaciennes de l'industrie chimique¹⁶¹. Sans doute pour ne pas se retrouver dans une impasse vis à vis de la concurrence¹⁶² ; ainsi, en 1885, la firme Bindschelder et Buch (anciennement Clavel) à Bâle devient la société anonyme "Chemische Industrie Basel" (le groupe CIBA). En 1886, la « Chemiefirma Kern & Sandoz » (le groupe Sandoz) est fondée à Bâle par le docteur français Alfred Kern (1850-1893) et le suisse Édouard Sandoz (1853-1928). L'entreprise fabrique alors des encres et des pigments comme le bleu alizarine ou l'auramine, réduisant ainsi l'influence des Mulhousiens et sur la chimie bâloise.

La fusion des fabriques thannoises et mulhousiennes a lieu en 1884 avec les sociétés mulhousiennes de Clément Courtois, d'Adolphe d'Andiran et de Gustave Wegelin, créant ainsi la « Société de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse ». Les années 1884-1886 sont difficiles pour la nouvelle société en raison de la baisse des prix de la soude, de l'acide sulfurique ainsi que les mauvais rendements de l'acide tartrique ; mais la période 1887-1890 montre un développement notable. Les ventes de ses produits sont alors locales et internationales¹⁶³ ; l'acide sulfurique est utilisé à Pechelbronn et en Suisse à Schweizerhalle, l'acide chlorhydrique sert à la petite métallurgie locale tandis que le sulfate de soude est destiné aux verreries belges. La Société de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse continue à diversifier sa production avec la fabrication de l'acide bichlorophtalique, de l'acide éthyltartrique et du dioxytartrate de sodium, puis du sulfure de sodium à grande échelle en 1887. En 1888, elle envisage la fabrication des superphosphates de chaux pour absorber les résidus acides résultant de la fabrication de l'aniline. En cette fin du XIXe s., l'industrie thannoise ne s'est toujours pas investie pleinement dans la chimie organique à l'inverse de ses concurrents allemands. Elle produit alors de l'aniline depuis la fusion de 1884 et démarre la production de la bêtanaphtylamine en 1889. Cet atermoiement s'explique aussi par la situation internationale : de nouvelles matières premières sont utilisées par les fabricants de colorants et la concurrence internationale est rude¹⁶⁴. L'Angleterre, en particulier, régit alors les cours du benzol dont elle est la principale productrice. A la même époque, la Suisse décide de protéger ses chercheurs et industriels en créant une réglementation pour les brevets en 1887, elle s'inspire de la loi allemande de 1877 qui protège le procédé et non pas le produit (à la différence de la législation française, on l'a vu, qui elle protège le produit plutôt que le procédé).

¹⁶⁰ *Ibid.*, p.108

¹⁶¹ *Ibid.*, p. 109

¹⁶² Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 192

¹⁶³ Marc Drouot, *op. cit.*, p. 111

¹⁶⁴ *Ibid.* p. 112

Une nouvelle industrie au développement ralenti : l'industrie pétrolière alsacienne

L'exploitation de la mine de sables asphaltiques de Pechelbronn dans le Bas-Rhin remonte au XVIII^e s¹⁶⁵. Si l'exploitation par galeries de mines débute en 1735, il faut attendre 1740 pour que l'autorisation d'exploitation soit accordée par privilège royal, permettant l'installation des premiers ateliers de distillation. A partir de 1813, le sondage de recherche par tarière permet de localiser les filons de sable bitumeux. L'huile récoltée était alors séparée du sable par lessivage à l'eau bouillante puis distillée pour obtenir des produits pharmaceutiques, de l'huile pour les lampes, de la graisse et de la poix. Jusqu'en 1854, le gisement de Pechelbronn permet la vente essentiellement d'huile de graissage (« l'oining noir ») utilisée pour lubrifier les essieux et les pièces de machines et remplaçant les anciennes graisses végétales et animales. A partir de 1865, le gisement étant plus profondément exploité, l'extraction du sable est abandonnée au profit de la récupération d'huile de suintement. En 1873, la raffinerie de Louis Le Bel (construite en 1857) commence ainsi à produire de l'huile pour les lampes (du pétrole lampant appelé alors « huile blanche »). L'exploitation du gisement a alors une importance négligeable pour l'économie alsacienne.

Production du gisement de Pechelbronn entre 1742 et 1881 ¹⁶⁶	
Période couverte	Quantité d'huile, de graisse récoltée (en tonnes)
1742-1811	3.000
1812-1866	4.959
1867-1881	9.207

Afin d'éviter les risques d'explosions liés à la présence de gaz et du danger d'inondation des galeries, la technique du forage mécanique (système de forage par battage Fauvelle) est adoptée en 1879. Les puits de forages permettent alors d'atteindre les couches pétrolifères situées entre 300 et 1200 mètres de profondeur et, en 1882, un sondage révèle la présence de pétrole sous la mine de sables asphaltiques de Pechelbronn. La période couvrant les années 1880 et 1890 est marquée par un véritable enthousiasme pour cette découverte¹⁶⁷. La « Pechelbronner Oelbergwerke » (société à capitaux alsaciens fondée par son principal actionnaire Alfred Herrenschmidt) rachète à la société

165 Site officiel du musée français du pétrole de Pechelbronn : <http://www.musee-du-petrole.com> (dernière consultation en mai 2013)

166 Service des mines, *Situation de l'industrie minière du 20 novembre 1918 au 1er janvier 1920 – rapport du service des mines (Département du Bas-Rhin)*, Strasbourg, Impr. Strasbourgeoise, 1920, p. 22

167 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 150

Le Bel et Cie la concession de Pechelbronn en 1889 pour trois millions de marks et multiplie les forages. Deux autres sociétés découvrent également du pétrole aux alentours de Pechelbronn : l'Elsässische Petroleum Gesellschaft (exploitant les champs de Biblisheim et d'Ohlungen depuis 1882) et la Gewerkschaft Gute Hoffnung (exploitant depuis 1892 le champ de Durrenbach). Le nombre de concessions exploitées est en augmentation durant cette période ; passant de deux en 1872 à cinq en 1892¹⁶⁸.

Le développement d'une activité pétrolière en Alsace est pourtant rapidement ralenti. Le pétrole brut extrait est lourd et sans pression, aussi le recours à des pompes à balancier s'avère nécessaire ; la première station de pompage est ainsi installée sur le champ d'Ohlungen en 1885. L'utilisation de la technique du pompage permet certes de prolonger l'exploitation des nappes de pétrole, mais elle est aussi un aveu de faiblesse. Bien que le champ pétrolifère de Pechelbronn couvre 44 000 hectares, s'étendant de Wissembourg à Brumath et Hoechfelden, les nappes de pétroles découvertes sont très modestes et les premières poches sont rapidement épuisées. Néanmoins, la production totale a plus que triplé entre 1872 et 1892, passant 4.093 tonnes (d'une valeur de 133.000 marks) à 12.942 tonnes (d'une valeur de 712.000 marks). Bien que modeste, une industrie pétrolière existe bel et bien en Alsace à la fin du XIXe s. L'extraction et le traitement du produit, qui occupaient 73 ouvriers en 1872, en occupe 247 en 1892.

Industrie pétrolière dans le Bas-Rhin : Main-d'œuvre, production et valeur entre 1872 et 1892 ¹⁶⁹			
Années	Nombre total d'ouvriers	Production totale (en tonnes)	Valeur (en marks)
1892	247	12.942	712.000
1882	107	2.169	159.000
1872	73	4.093	133.000

Si l'on considère donc l'ensemble de l'industrie alsacienne à la fin des 30 premières années d'annexion, on constate un essor certain bien que ralenti. Après les difficultés de la période de transition, l'économie alsacienne est en passe d'avoir réussi son adaptation au marché allemand.

168 *Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen*, Strasbourg, Ed. Strassburger Druck und Verlag, 1907-1914

169 Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 222

III. Une adaptation et intégration globalement réussies

au marché allemand (1890-1914)

A, Les voies de transports et de marchandises désormais orientées vers l'espace rhénan

A la fin du XIXe s., les autorités allemandes modifient le paysage de l'Alsace en réorientant ces axes de communication ; facilitant ainsi le commerce du Reichsland avec le reste de l'empire allemand¹⁷⁰. C'est alors l'époque des grands travaux hydrauliques du Rhin et de la construction des ports de Kehl et de Strasbourg qui accompagnent l'amélioration du réseau ferroviaire.

1, L'optimisation d'un réseau ferroviaire alsacien pleinement développée par le Reich

La reprise en main du Reich sur le développement ferroviaire alsacien

A la fin du XIXe siècle, le Reich reprend l'ascendant sur le Reichsland en ce qui concerne l'extension ferroviaire. Depuis le début des années 1880, le Reichsland assure le développement des lignes d'intérêt local sous la surveillance du Reich qui privilégie les lignes d'intérêt général. Cependant cette distribution des rôles ne convient plus aux autorités impériales pour différentes raisons¹⁷¹. D'un point de vue technique, le Reichsland construit des voies étroites, option financièrement intéressante, mais qui posent des difficultés avec les autres lignes du réseau en raison du changement d'écartement. Le transbordement de marchandises amènent alors les industriels alsaciens à se désintéresser de certaines lignes. D'un point de vue stratégique, les constructions à caractère local menées par le Reichsland entre en opposition avec l'un des objectifs principaux de l'Empire depuis l'annexion : le développement du réseau ferroviaire doit permettre l'intégration de la province dans le Reich allemand avant de satisfaire les intérêts locaux. Un

170 Fernand L'Huillier, *Histoire de l'Alsace*, Paris, Presses Universitaires de France, 1974, p. 100

171 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 77

compromis est trouvé entre le Reich et le Land par la fixation d'un forfait de 45.000 marks à la charge du Reichsland lors de la construction de nouvelles lignes.

En 1890, l'Empire souhaite développer la rocade stratégique Mertzwiller-Seltz afin de relier les lignes Sarreguemines-Strasbourg et Lauterbourg-Strasbourg au nord du complexe ferroviaire de Haguenau. Le financement de cette ligne est partagé par le Reich (3.242.050 marks) et par le Reichsland (1.566.000 marks) après quelques négociations ; elle facilite le débouché des industries locales de tuileries, de faïenceries et de poteries qui ont alors accès à un prix des combustibles avantageux. Longue de 34,8 km, la section est ouverte à l'exploitation en 1893.

La ligne Mommenheim-Obermodern-Sarreguemines permet de réaliser le vieux projet d'établir une voie ferrée à travers les Vosges du Nord par le val de Moder en direction de Sarralbe ou de Sarreguemines. Des études sont menées sous le régime français mais aucune n'est alors adoptée. La construction de cette section ne s'impose pas non plus après 1871 bien que l'administration allemande développe les communications locales entre Saverne et Haguenau ; en particulier les lignes Steinbourg-Bouxwiller en 1878 et Bouxwiller-Schweighouse en 1881. Pourtant, il faut apporter une réponse adaptée à l'augmentation croissante du transport de charbons sarrois vers l'Alsace et la Suisse à la même époque. Ici aussi, le Reich et le Reichsland ont une vision différente sur le rôle que doit jouer la ligne¹⁷². Le différend sur le tracé de la ligne et les modalités de financement sont définies par les décrets impériaux du 22 mars 1891 et 10 avril 1892 ; l'ensemble de la ligne étant ouverte à l'exploitation à partir de 1895. La section Mommenheim-Obermodern-Sarreguemines est un réel succès stratégique et local, le trajet Sarreguemines-Strasbourg se retrouve réduit d'une vingtaine de kilomètres et le trafic en augmentation sur cette section oblige à doubler puis tripler les voies entre 1897 et 1903.

Sa construction décidée en 1893, la liaison Haguenau-Rastatt permet de rattacher le Land au Reich en reliant l'Alsace et le Pays de Bade. La convention bipartite du 10 avril 1892 fixe les modalités d'entrée de la ligne sur le territoire badois en traversant le Rhin. Cette section permet de desservir les industries de tuiles, de céramiques, de brasserie et de meunerie sur son parcours et offre un raccourci utile pour les trains à destination du nord du pays de Bade. La ligne est ouverte à l'exploitation le 1er mai 1895.

¹⁷² *Ibid.*, p. 78

Le réseau ferroviaire s'étend vers les industries isolées

Bien que le Reich porte surtout son intention sur la construction de lignes d'intérêt général, le développement ferroviaire couvre également des territoires ignorés. Ces nouvelles constructions sont souvent des extensions de lignes déjà existantes ou bien des raccourcis optimisant le réseau ferré. D'intérêt local, elles permettent aux industries alsaciennes d'avoir un accès au transport ferroviaire. Ainsi, le prolongement de la ligne Colmar-Munster vers Metzeral est décidé à partir de 1891 afin d'améliorer les communications avec la haute vallée de la Fecht¹⁷³. La construction de cette ligne jugée stratégique est financée par le Reich (776.500 marks) et le Land (260.000 marks) et sa mise en exploitation a lieu en 1893. Pour les autorités impériales, cette extension est la base d'une hypothétique traversée ultérieure des Vosges.

La courte section Wingen sur Moder-Saint Louis-les-Bitche longue de 12 km est construite dans un intérêt purement local pour le Reichsland bien que majoritairement financée par le Reich (2,9 millions de marks et une subvention de 0,6 million par le Land). Construite à partir de 1895, la ligne Wingen sur Moder-Saint Louis-les-Bitche apporte un réel avantage pour les industries locales du verre et les usines des établissements De Dietrich situés autour de Saint Louis-les-Bitche puisqu'elle est reliée à l'axe Sarreguemines-Strasbourg. Malgré le désintérêt militaire pour cette ligne, elle est inaugurée le 21 juillet 1897.

Suite aux demandes des habitants de Woerth, le Reichsland met en œuvre la construction d'une ligne reliant la cité industrielle à Walbourg en 1890¹⁷⁴. Les 8,93 km de la ligne sont financés majoritairement par le Reichsland (537.000 marks) avec une subvention du Reich de 183.000 marks. Mise en service en 1891, la section Walbourg-Woerth donne accès au réseau ferroviaire aux brasseries, tuileries, industries textiles et industries pétrolières de la région. Face à ce succès local, il est décidé d'étendre la ligne par la section Woerth-Lembach inaugurée en 1899, permettant l'écoulement du trafic forestier et des carrières. Le Reich et le Reichsland partagent les 960.000 marks de frais de constructions de cette voie unique.

La ligne Bischwiller-Oberhofen a surtout un intérêt pour le Reich puisqu'elle permet de donner un accès au réseau ferroviaire au camp militaire d'Oberhoffen. Les frais de construction reposent majoritairement sur le Reich (590.000 marks et 165.000 pour le Reichsland) et la ligne est mise en

¹⁷³ *Ibid.*, p. 81

¹⁷⁴ *Ibid.*, p. 82

exploitation en 1900.

Déclarée d'intérêt public en 1897, la ligne Lauterbourg-Wissembourg est reconnue comme stratégique pour le Reich¹⁷⁵. Elle permet de relier le port rhénan de Lauterbourg à Wissembourg près de la frontière avec le Palatinat. Ouverte en 1900, cette section longue de 20,75 km décharge la gare de Wissembourg et améliore le trafic des trains en partance pour la Suisse.

Évoquée dès 1896, la ligne Bollwiller-Ensisheim-Colmar longue de 35,55 km permet de satisfaire les demandes des populations locales en créant un axe secondaire d'intérêt local entre Strasbourg et Colmar. Interconnectée avec des lignes existantes, elle transforme la ville d'Ensisheim en carrefour mettant en relation Mulhouse, Bollwiller et Colmar dans la plaine d'Alsace. Inaugurée en 1901, son coût de construction repose majoritairement sur le Reichsland (1,6 millions de marks) plutôt que sur l'Empire (710.000 marks). La ligne conforte également Colmar dans son rôle de pôle économique¹⁷⁶. La ville alsacienne devient alors le centre commercial de tout un arrière pays s'étendant de la plaine du Ried et de la Harth jusqu'au Piémont viticole.

Inauguré en 1901, le prolongement Masevaux-Sewen dans la haute vallée de la Doller complète la ligne Senheim-Masevaux ouverte en 1884. Financée par le Reich (1 million de marks) et le Reichsland (391.000 marks), cette section de 8,52 km a surtout un intérêt stratégique puisqu'elle se rapproche de la frontière avec la France¹⁷⁷. Néanmoins, elle satisfait également les intérêts locaux puisque la région comprend des industries, des usines de textiles et un trafic forestier non négligeable.

Envisagé sous le régime français, la ligne Wesserling-Kruth prolonge la ligne Thann-Wesserling vers la ville de Kruth mais la guerre empêche sa construction. Si l'idée est reprise en 1901, les 3,61 km de la section Wesserling-Kruth ont un rôle purement stratégique car situés près de la frontière avec la France. Les frais de construction sont partagés entre le Reich (980.000 marks) et le Reichsland (280.000 marks), permettant son ouverture à l'exploitation en 1905.

¹⁷⁵ *Ibid.* p. 83

¹⁷⁶ Francis Lichtlé, « Woessner (Étienne), Le chemin de fer de la vallée de Kaysersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar », in *Revue d'Alsace*, n°134, 2008, pp. 483-484

¹⁷⁷ Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.* p. 84

Le programme de construction de 1902 : l'optimisation du financement des lignes

Les relations entre le Reich et le Reichsland évoluent au début du XXe s. sur la question du développement ferroviaire. Le programme de construction de 1902 définit une liste de lignes à construire pour une période de 10 à 12 ans et dont le financement est partagé entre le Reich et le Reichsland. Pour l'Alsace, le programme met la priorité sur les lignes Dannemarie-Pfetterhouse, Sélestat-Sundhouse, Diemeringen-Sarrebourg, Saint-Louis-Waldighofen, Ingwiller-La Petite Pierre¹⁷⁸. Ce plan de construction facilite l'extension du réseau de chemins de fer en définissant les budgets nécessaires pour les infrastructures que le Reich doit prendre en charge financièrement, ce qui représente 158 km de lignes à construire pour un coût de 43,9 millions de marks (et 7,1 millions de marks à la charge du Reichsland). Le programme définit aussi les lignes à construire qui seront à la charge d'entreprises privées ; à savoir pour le réseau alsacien : Mulhouse-Niedersteinbrunn, Altkirch-Pfetterhouse, Lapoutroie-Urbès, Rouffach-Soultzmatt-Guebwiller, Bennwihr-Sigolsheim-Ribeauvillé-Chatenois-Scherwiller, Kientzheim-Scherwiller, Oltingen-Werenzhouse, Illfurth-Burnhaupt, Truchtersheim-Saverne, Obernai-Erstein, Erstein-Ottenheim, Wasselonne-Hochfelden, Boofzheim-Benfeld-Barr et Dornach-Heimsbrunn¹⁷⁹.

Réclamée par les populations locales dès 1885, l'utilité de la ligne Dannemarie-Pfetterhouse-Bonfol n'est admise qu'au début du XXe s. avec l'évolution des considérations stratégiques de l'État-major du Reich puisque longeant la frontière avec la France¹⁸⁰. Déclarée d'utilité publique en 1905, la ligne Dannemarie-Pfetterhouse est prolongée vers la Suisse, par une convention ratifiée en 1906, pour se raccorder au réseau régional Bonfol-Porrentruy ; créant ainsi un axe international entre les industries mulhousiennes et le Jura suisse. La section Dannemarie-Pfetterhouse est ouverte à l'exploitation en 1910 et son prolongement vers la Suisse en 1911.

La liaison Mulhouse-Müllheim, ouverte en 1878, est un succès pour les autorités allemandes. Le trafic augmente en continue sur cette ligne (onze trains en 1895) aussi en 1906 une deuxième voie est posée sur le pont du Rhin. En 1913, un express direct Mulhouse-Fribourg circule sur cette section aussi, à la veille de la guerre, elle remplit pleinement son rôle avec près de 70 trains quotidiens¹⁸¹.

178 *Ibid.* p. 90

179 *Ibid.* p. 91

180 *Ibid.* p. 92

181 *Ibid.* p. 53

La ligne Sélestat-Sundhouse est déclarée d'intérêt public en 1905, le projet de relier la ville de Sélestat aux villages du Ried est une conséquence de la construction de la ligne Strasbourg-Marckolsheim en 1886¹⁸². Mise en service en 1909, cette ligne de 15 km est construite dans la perspective d'un prolongement au-delà du Rhin, bien que les tentatives d'accord avec les autorités badoises n'aboutissent en raison du refus du Reich.

L'idée première de la ligne Sarrebourg-Drulingen-Diemeringen est de relier les trois transversales Metz-Strasbourg par une artère à vocation internationale reliant Sarrebourg en Lorraine à la ville de Bergzabern au Palatinat tout traversant l'Alsace bossue à Drulingen et Diemeringen¹⁸³. Malgré la pression des militaires et en raison de l'absence d'un accord avec les chemins de fer du Palatinat, les autorités impériales n'acceptent que la construction de la section reliant Sarrebourg à Diemering. Les travaux démarrent lentement après 1908 si bien que la ligne n'est pas achevée en 1914 ; seul le tronçon Diemeringen-Drulingen est ouvert en 1913 et le chantier s'arrête à Schalbach.

Durant les années 1890, plusieurs projets sont étudiés pour relier Saint-Louis à Waldighofen afin d'éviter le détour par Mulhouse ; cependant la proximité de la frontière avec la France suscite l'attention des militaires allemands qui préfèrent privilégier le développement de la ligne Dannemarie-Bonfof avec la Suisse. Il faut attendre 1907 pour que la section Saint-Louis-Waldighofen soit réexaminée par l'autorité militaire allemande ; une telle ligne permettrait aux troupes badoises de franchir le Rhin en direction des frontières suisses et françaises avec plus de facilité. Le chantier ne démarre qu'en 1912 et est interrompu avec le début de la guerre durant l'été 1914.

Bien que la construction soit programmée en 1911, les travaux de la ligne Ingwiller- La Petite Pierre longue de 14 km ne sont pas mis en œuvre en raison du début de la guerre en 1914. Elle devait desservir les exploitations forestières de la région.

182 *Ibid.* p. 93

183 *Ibid.* p. 94

La concurrence tarifaire des réseaux ferroviaires alsaciens et badois

Alors que la rivalité entre les chemins de fer alsaciens et badois reposait alors sur la construction et le développement d'un réseau ferroviaire efficace de part et d'autre du Rhin, la situation change au début des années 1890. Pour attirer sur leur propre réseau le trafic ferroviaire entre le Nord et le Sud de l'Europe, le Bade et l'Alsace entame désormais une forte concurrence tarifaire, concurrence qui avantage les industries locales et suisses. Pour l'administration badoise, la réduction tarifaire doit permettre de rivaliser avec le nouveau port de Strasbourg (inauguré en 1892) qui attire à lui une partie du trafic Nord/Sud dès les premières années d'exploitation.

En 1894, c'est la question du transport des céréales vers la Suisse qui domine¹⁸⁴. Les chemins de fer badois consentent les premiers à réduire les tarifs, suivis par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine sous la demande de la Chambre de commerce de Strasbourg. La situation alsacienne est pourtant fragile : le tarif accordé en 1894 est remis en question (alors que la Chambre de commerce demande de nouvelles réductions) tandis que les chemins de fer badois accordent une diminution de tarif pour l'expédition de charbons et de houilles vers la Suisse (le trafic charbonnier de Strasbourg décline alors au profit de Mannheim). Il faut attendre 1898 pour que les chemins d'Alsace-Lorraine consentent à une réduction de tarif similaire pour les charbons expédiés depuis les ports de Lauterbourg et de Strasbourg vers le Sud du Bade et l'Est de la Suisse. De manière générale, le réseau ferroviaire A. L. perçoit un droit fixe sur la marchandise transportée, indépendamment de la distance parcourue, droit très désavantageux sur le trajet relativement court qu'est Strasbourg-Bâle. Dès lors, il importe, pour le réseau ferroviaire alsacien-lorrain, de substituer la concurrence tarifaire à un alignement des tarifs¹⁸⁵. En 1899, un accord d'unification des tarifs est trouvé entre les chemins de fer badois et alsacien-lorrain pour aligner les tarifs kilométrique de Strasbourg vers la Suisse sur ceux des ports situés en aval. Les Chambres de commerce badoises tentent de remettre en question cet accord en 1903, arguant que leur participation au financement de la régularisation du Rhin devrait être compensée par la suppression de l'égalité des tarifs kilométriques. L'accord est cependant maintenu et même étendu en 1907 aux droits de transbordement perçus dans les ports strasbourgeois et badois. A la veille de la première guerre mondiale, la rivalité entre les réseaux ferroviaires d'Alsace-Lorraine et de Bade tourne à l'avantage de ce dernier puisqu'en 1913, le trafic marchandises par voie ferrée vers la Suisse représente 700.000 tonnes en Alsace contre 1.760.000 dans le Pays de Bade.

184 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, op. cit., p.189

185 *Ibid.* p. 190

Entre 1890 et 1914, pour le cas alsacien, le Reichsland met l'accent sur le développement des lignes d'intérêt local, offrant aux différentes industries des voies d'importation et d'exportation pour ses différents produits. Le Reich privilégie plutôt les lignes d'intérêt général selon une vue plus stratégique ; le réseau ferroviaire doit permettre d'unir le Reichsland au reste de l'Empire tout en l'intégrant aux flux du trafic européen¹⁸⁶. Sur l'axe Ouest-Est, la liaison Paris-Strasbourg permet ainsi la circulation de l'Orient-Express reliant Paris et Istanbul et la circulation du Karlsbad-Express via Kehl et Francfort. La section Strasbourg-Sarreguemines permet d'acheminer des trains vers Cologne et Dortmund dans le Reich. Via Haguenau et Obermodern, la liaison Saverne-Rastatt assure les liaisons vers Munich et le Luxembourg. Sur l'axe Nord-Sud, la liaison Strasbourg-Bâle offre des destinations vers la Belgique (Ostende), les Pays-Bas (Amsterdam), l'Italie (Vintimille, Milan, Gênes, Rome via Wissembourg-Strasbourg), Berlin et la Suisse (de manière considérable après 1900).

Pour l'Empire, le développement du réseau Alsace-Lorraine lui permet également d'imposer ses vues face aux puissants États voisins allemands que sont le Duché de Bade et le Palatinat. En effet, alors que chaque État allemand dispose d'une autonomie relative en matière ferroviaire, la combinaison des réseaux prussien et alsacien-lorrain permet au Reich de poser les premières bases d'une unification des règlements et tarifs à l'échelle impériale. Les débuts de cette nationalisation des chemins de fer allemands ont lieu au début du XXe s. par la création d'un tarif unique en 1907 et le groupement des wagons marchandises en 1909¹⁸⁷.

En 1914, l'Alsace-Lorraine bénéficie d'une situation géographique favorable et d'un réseau ferroviaire efficace lui permettant d'exporter régulièrement ses produits agricoles comme le vin, le tabac, le houblon et les céréales. Les industries textiles et de construction mécanique participent également au trafic alsacien de même que d'autres industries comme les salines, les potasses, les carrières, les faïenceries, les brasseries, les scieries, les verreries. Cependant, malgré le renforcement du réseau, des ajustements sont toujours nécessaires pour écouler le trafic correctement : voies d'évitement, matériel de traction et extension des gares sont indispensables, à Colmar, Mulhouse (en 1912), Sélestat (en 1913) notamment. L'exploitation des gisements de potasse près de Mulhouse en 1910 augmente le trafic sur l'axe déjà chargé Strasbourg-Bâle, d'où l'ouverture en 1916 de la nouvelle gare marchandises de Strasbourg. L'encombrement du réseau

186 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 97

187 *Ibid.* p. 96

ferroviaire s'explique par les vitesses différentes selon le type de train (90 km/h pour les trains voyageurs et 45 km/h pour les trains marchandises), le retard d'un de ces trains peut donc désorganiser le réseau. Des projets sont alors étudiés avant la guerre pour améliorer cette situation. Le 30 janvier 1914, il est décidé de construire une troisième et quatrième voies pour les sections Strasbourg-Erstein et Mulhouse-Saint-Louis. La construction d'une gare de triage à Mulhouse Nord est projetée également mais sa construction reste inachevée à la fin de la guerre de même que le projet de renforcer le réseau alsacien par les doubléments de voies prévus sur les lignes Schweighouse-Sarreguemines et Walbourg-Merzwiller¹⁸⁸.

A l'aube de la Première Guerre Mondiale, on peut retenir que l'Empire allemand a permis un développement considérable du réseau ferroviaire dans les provinces annexées. Entre 1871 et 1913, le réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine est ainsi passé de 768,21 km de lignes à 1.921,25 km. Sur la période 1890-1914, le trafic de marchandises augmente de manière considérable, passant de 13 millions de tonnes à 49 millions tandis que plus de 57 millions de voyageurs empruntent les lignes alsaciennes-lorraines à la veille de la guerre¹⁸⁹, rapportant au Reichsland plus de 31 millions de marks pour la seule année 1913¹⁹⁰.

Lignes du réseau A. L. en exploitation complète entre 1871 et 1913 ¹⁹¹	
Années	Longueur des lignes en km
1913	1921,25
1912	1921,25
1910	1899,19
1905	1826,16
1900	1670,66
1895	1595,16
1890	1364,65
1871	768,21

188 *Ibid.* p. 99

189 *Ibid.* p. 89

190 Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 268

191 *Ibid.*, p. 266

2, La navigation alsacienne orientée autour du nouveau port de Strasbourg et du Rhin

Le Rhin est devenu un axe de transport majeur pour l'empire allemand qui occupe désormais les deux rives du Rhin depuis l'annexion de l'Alsace. Alors que la Ruhr exporte son charbon via le Rhin inférieur et souhaite atteindre de nouveaux marchés telle que la Suisse¹⁹², la navigation sur le Rhin reste difficile, voire impossible, à certaines périodes de l'année, entravant son usage à des visées commerciales. En aval de Lauterbourg (Bas-Rhin), vers 1900, la navigation est impossible en moyenne 76 jours par an. Entre Strasbourg et Lauterbourg, on compte 216 jours de navigation impossible. Le creusement imaginé par von Tulla était extrêmement dommageable à la navigation commerciale sur le Rhin et entravait les désirs économiques allemands, suisses et alsaciens.

L'aménagement du Rhin en aval de Strasbourg

Au début des années 1890, des négociations sont menées entre le Reichsland et les deux États allemands voisins, Bade et Bavière, pour régulariser le Rhin en aval de Strasbourg¹⁹³. Un accord est signé en 1894 pour aménager la section Mannheim-Strasbourg ainsi qu'en 1895 lors d'une conférence à Baden-Baden¹⁹⁴. Les travaux de régularisation sont envisagés pour une durée de quatorze ans et la répartition des dépenses (s'élevant à près de treize millions de marks) est établie par convention en 1901. Le financement des travaux est inégalement réparti entre les partenaires¹⁹⁵ ; l'Alsace-Lorraine finançant 60% de l'opération contre 40% pour le Bade et une participation fixe de la Bavière. La première contribution est votée en 1902 à la Commission régionale d'Alsace-Lorraine (*Landesausschuss*), mais les Chambres badoises suspendent le projet en ne ratifiant pas l'accord. Elles exigent alors un nouveau texte discuté sur des bases très défavorables pour l'Alsace-Lorraine¹⁹⁶ : une plus large participation du Reichsland dans les dépenses (alors que la participation est déjà proche de 60% et supérieure à celle de Bade), une tarification des chemins de fer permettant

192 Tricart Jean, Bravard Jean-Paul « L'aménagement des trois plus grands fleuves européens : Rhin, Rhône et Danube.

Problèmes et méfaits » in: *Annales de Géographie*, 1991, t. 100, n°561-562. p. 676

193 Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 210

194 Paul Léon, « Le Port de Strasbourg » in *Annales de Géographie*, 1903, t. 12, n°61, p. 70

195 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 416

196 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Ports de Strasbourg et de Kehl le 16 mai 1920 à l'Association Régionale des Ingénieurs d'Alsace et de Lorraine, p. 4

à Mannheim de dominer le trafic vers la Suisse, ainsi qu'une modification des octrois des villes alsaciennes pour favoriser l'importation des produits badois. L'Alsace ne peut pas accepter pareilles conditions qui nuiraient à son commerce. Les négociations durent jusqu'en 1906, date à laquelle le Reichsland accepte de supporter 68% de la dépense des travaux¹⁹⁷. Les travaux débutent en 1907 et, de Strasbourg à Mannheim, est excavé un chenal de navigation d'une profondeur minimum de 1,20 m et de deux mètres en moyenne au cours de l'année. Il est envisagé de poursuivre cet aménagement en amont de Strasbourg mais en 1914, la navigation à grand gabarit se termine toujours à Mannheim, où marchandises et passagers remontant le Rhin embarquent sur des navires à plus petit tirant d'eau. Les travaux de la section Mannheim-Strasbourg furent donc partiellement terminés en 1914. Le courant restait important à la remontée (1,5 à 2 mètres par seconde) mais désormais Strasbourg peut accueillir toute l'année de puissants navires à vapeur déplaçant 1 000 tonnes¹⁹⁸.

Le port alsacien de Lauterbourg profite également de ces aménagements. De 1890 à 1913, son trafic portuaire total passe de 40.120 tonnes à 296.454 tonnes à la veille de la guerre (avec un pic de 413.417 tonnes en 1910). Lauterbourg exporte peu mais permet le transit de houille constituant la majeure partie des entrées dans le port (avec un pic de 408.054,5 tonnes en 1910).

Trafic dans le port de Lauterbourg entre 1890 et 1913 (en tonnes) ¹⁹⁹							
Années	Entrées			Sorties			Total général
	Charbons et cokes	Autres marchandises	Total	Charbons et cokes	Autres marchandises	Total	
1890	33.547	1.078	34.625	160	5.335	5.495	40.120
1900	194.168	6.136	200.304	-	9.391	9.391	209.695
1910	408.054,5	-	408.054,5	5.147,5	215	5.362,5	413.417
1913	295.089	315	295.404	-	1.050	1.050	296.454

197 Port Autonome de Strasbourg, *op. cit.*, p. 19

198 Jean Tricart et Jean-Paul Bravard, *op. cit.*, p. 677

199 Annuaire statistique des départements Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle, *op. cit.*, p. 282

L'aménagement du Rhin en amont de Strasbourg

A Istein, sur la rive allemande, le lit du Rhin reste étroit et en pente très forte. La « barre rocheuse » d'Istein verrouille l'accès à Bâle d'où l'impossibilité d'une navigation convenable ; ajoutons la vitesse du courant très élevée pour la remontée ainsi que les frais de navigation contraignants. Le premier souhait des Alsaciens était de construire un canal à grande section reliée au Rhin de Strasbourg à Ludwigshafen en Bavière. Dès 1871, la Chambre de Commerce de Strasbourg évoque cette éventualité rejetée alors par les États allemands voisins²⁰⁰. L'année suivante, lors d'une assemblée tenue à Strasbourg où sont représentées soixante villes de Rhénanie prussienne, on examine plutôt la solution d'une amélioration de la navigation en amont de la ville. L'idée du canal est ré-envisagée en 1890, Strasbourg y est favorable, mais le Pays de Bade, par crainte d'une concurrence accrue chez ses voisins rhénans, s'y oppose²⁰¹. Le projet, d'un montant estimé de quarante millions de marks environ, est aussi refusé par le Reich arguant un mauvais état de ses finances²⁰². La navigation est alors améliorée par la régularisation du cours du Rhin en aval de Strasbourg, mais l'idée du canal latéral sera reprise au début du siècle par René Koechlin dans son projet de Grand Canal latéral d'Alsace. L'Alsace envisage même un temps de construire à ses frais un canal entre Strasbourg et Sondernheim ; des négociations sont menées à cet effet avec la Bavière en 1904 pour obtenir le droit de traverser son territoire²⁰³.

Parmi les obstacles s'opposant à la navigation rhénane : il y a le manque de profondeur dû au mauvais entretien du chenal. Pourtant, depuis les Actes de Navigation de 1815, les pays rhénans ont pour obligation d'assurer l'entretien du Rhin. Face aux demandes répétées de la Chambre de Commerce de Strasbourg, le gouvernement d'Alsace-Lorraine, en accord avec le Pays de Bade, consent à effectuer des travaux de dragage en 1894, améliorant ainsi sensiblement la navigation sur le Rhin supérieur²⁰⁴. Cependant, entre 1900 et 1913, le Reichsland diminue progressivement les crédits accordés à l'entretien du Rhin, mais aussi de l'Ill.

200 Paul Léon, *op. cit.*, p. 67

201 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 415

202 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef ..., p. 3

203 *Ibid.*, p. 5

204 Paul Léon, *op. cit.*, p. 68

Frais d'entretien des voies navigables (en milliers de marks) ²⁰⁵		
Année	Rhin	Ill
1900	669	46
1910	552	45
1913	425	34

En 1903, le gouvernement helvétique propose au Reich d'étudier la possibilité de rendre le Rhin navigable jusqu'à Bâle. Le projet est écarté sous l'influence du Pays de Bade qui, encore une fois, cherche à valoriser le port de Kehl en face de Strasbourg sur la rive droite du Rhin²⁰⁶. De fait, Strasbourg et Kehl restent le terminus de la navigation rhénane durant cette période.

A cette même époque, Bâle désirait devenir la porte maritime de la Suisse et importer le charbon que la Ruhr souhaitait lui vendre. Le port de Bâle fut construit en 1906 mais le trafic fluvial de Strasbourg à Bâle est alors insignifiant à l'échelle rhénane. Pourtant, le trafic portuaire de Bâle est en constante augmentation entre 1907 et 1913 : 4.000 tonnes de marchandises et 3.000 passagers en 1907 ; 13.900 tonnes de marchandises et 50.000 passagers en 1908. En 1913, le trafic du port de Bâle est de 96 653 tonnes dont 62 376 tonnes à la remonte et 34 277 tonnes à la descente.

La navigation sur le Rhin supérieur reste donc précaire en 1913 malgré les aménagements réalisés sous le régime allemand. La navigation n'est possible que pendant quelques mois de l'année et la durée incertaine des hautes eaux paralyse les transactions. Dans ces conditions, l'industrie alsacienne ne peut pas compter sur le cours supérieur du Rhin pour s'approvisionner.

L'aménagement des canaux et le projet de Grand Canal latéral d'Alsace

La question de l'aménagement des voies d'eau touche également les canaux. L'ouverture d'une jonction entre les canaux du Rhône et de la Marne au Rhin est faite en 1882, évitant aux navires de traverser la ville de Strasbourg. La loi du 26 mai 1892 a pour objectif d'approfondir le Canal du Rhône au Rhin dont la profondeur était devenue insuffisante²⁰⁷.

L'ingénieur alsacien René Koechlin (1866-1951), spécialiste dans la production d'électricité par force hydraulique, présenta en 1902 le projet du Grand Canal latéral d'Alsace (G.C.A.) isolé du

²⁰⁵ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 286

²⁰⁶ Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 211

²⁰⁷ Iris Moes, *op. cit.*, p. 45

fleuve²⁰⁸. Le projet proposait la construction d'une série de biefs sur 112 km entre Kembs (Haut-Rhin) et Strasbourg. En aval de ces biefs, on installerait des écluses à grand gabarit couplées à une centrale. Enfin, la construction d'un petit bassin de régularisation en amont permettrait d'optimiser les débits et d'assurer le stationnement des bateaux en attente d'écluse. D'une largeur de 130 m et d'une profondeur de 8,5 m, le G.C.A. comporterait huit écluses/centrales à Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim, Sundhouse, Gerstheim et Strasbourg. De tels travaux permettraient de faire disparaître l'obstacle d'Istein et d'assurer la navigation à grand gabarit jusqu'en Suisse. Bien que le projet soit approuvé par la Commission Internationale du Rhin, il est rejeté par les autorités badoises²⁰⁹ et remis *sine die* en 1912 par les autorités impériales²¹⁰. Il faudra attendre 1922 pour que la Commission centrale pour la navigation du Rhin autorise la construction du bief de Kembs.

La construction du nouveau port de Strasbourg

La construction du port de Strasbourg est envisagée en parallèle des travaux menés pour l'aménagement du Rhin afin de rendre sa navigation plus praticable. En effet, si l'amélioration de la navigation fluviale passe par l'accroissement de sa profondeur et par la mise en place de services réguliers et rapides ; il faut encore un port à Strasbourg où les marchandises puissent être déchargées et réexpédiées efficacement. Les quais de déchargement de l'Ill suffisent pour les péniches apportant le tabac et les céréales depuis la plaine d'Alsace, mais pas pour les puissants navires à vapeur circulant sur le Rhin²¹¹. La décision est prise en 1886 par la municipalité de Strasbourg qui souhaite relier ce nouveau port au Rhin par un chenal d'une profondeur de 2 mètres²¹². La ville assume entièrement les frais d'aménagement du port (16,2 millions de francs), y compris le rachat des terrains auprès des autorités militaires allemandes, ce qui permet le début des travaux en 1890. Inauguré en 1892, le port de la Porte d'Austerlitz (*Metzgertor* sous le régime allemand et actuel Bassin d'Austerlitz) consiste en deux bassins latéraux d'une profondeur de 2,60 mètres, permettant d'accueillir les navires à vapeur déplaçant 1000 tonnes. De 1892 à 1900, le trafic rhénan à Strasbourg a ainsi considérablement augmenté, passant de 11.513 tonnes à 317.441 tonnes.

208 Jean Tricart et Jean-Paul Bravard, *op. cit.*, p. 685

209 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 419

210 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 181

211 Paul Léon, *op. cit.*, p. 68

212 Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 210

Année	Trafic rhénan dans le port de Strasbourg (en tonnes) ²¹³		
	Entrées	Sorties	Total
1900	304.272	13.169	317.441
1892	11.513	-	11.513

Les navires venant de l'aval de Strasbourg constituent la grande majorité du trafic portuaire puisque la navigation en amont reste difficile. Entre 1892 et 1900, le port accueille principalement du charbon, des céréales ainsi qu'une certaine quantité de pétrole. En revanche, le trafic vers l'aval reste faible (13.169 tonnes en 1900).

Année	Trafic du port de Strasbourg avec l'aval ²¹⁴						
	Entrées venant de l'aval					Sorties vers l'aval	Trafic total
	Charbons et coques	Pétrole	Céréales	Divers	Total		
1900	182.781	20.810	67.317	33.364	304.272	13.169	317.441
1892	5.188	186	3.359	2.315	11.048	465	11.513

Depuis 1871, les deux grands ports allemands de Brême et d'Hambourg ne font pas partie du Zollverein (malgré une tentative projetée en 1880 pour Brême). Bénéficiant de l'absence de privilèges pour les ports allemands, le port de Strasbourg peut donc faire venir ses approvisionnements par les ports belges et néerlandais sans avoir à acquitter de surtaxe d'entrepôt ou de pavillon²¹⁵. Strasbourg devient alors un élément majeur du transit fluvial vers la Suisse, entrant ainsi en concurrence avec Mannheim dans l'État allemand de Bade. Dès 1897, les marchandises passant autrefois par Gênes pour gagner la Suisse (ou même le Haut-Rhin) sont désormais traitées dans le nouveau port²¹⁶. La prospérité du port se révèle également par l'installation de plusieurs établissements industriels près des bassins du port. On trouve ainsi après 1892 des magasins à céréales, des chantiers de houille et de bois, des réservoirs à pétrole ainsi qu'une fabrique de briquettes²¹⁷. Attiré par les facilités d'approvisionnement en charbon, l'industriel allemand Hugo Stinnes (1870-1924) implante ainsi près de la zone portuaire une usine

²¹³ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, pp. 281-282

²¹⁴ *Ibid.*, p. 282

²¹⁵ Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 201

²¹⁶ Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 211

²¹⁷ Paul Léon, *op. cit.*, p. 69

d'agglomération du charbon en 1893. Il se spécialise dans le négoce de charbon (importé depuis la Ruhr mais aussi d'Angleterre et de Belgique) et dans la navigation fluviale, achetant des paquebots et des péniches pour la navigation rhénane. Pour les mêmes raisons, les Forges de Strasbourg situées à Koenigshoffen installent une nouvelle usine près des bassins strasbourgeois²¹⁸.

Le trafic augmentant au-delà des premières espérances, le nouveau port est déjà surchargé, il faut dire que si le port est proche de la ville, sa situation ne rend pas le service aisé et complique son extension. Aussi il est décidé en 1897 de construire de nouveaux bassins avec une ouverture directe sur le Rhin dans l'île aux Épis (*Sporen Insel*). Les bassins du Commerce et de l'Industrie ouvrent en 1901 et accueillent 60 000 tonnes de produits la première année. Les bassins sont tous desservis par les lignes ferroviaires du réseau d'Alsace-Lorraine ce qui permet, notamment, d'augmenter le trafic de la ligne ferroviaire Strasbourg-Mulhouse au début du XXe siècle²¹⁹. La municipalité a également engagé la construction de vastes entrepôts près du Bassin du Commerce qui servent principalement à emmagasiner les céréales importées de Russie et d'Amérique du Nord. On y trouve aussi durant les premières années une scierie, un laminoir et une fabrique de machines. Entre 1900 et 1905, plusieurs minoteries sont créées et la farine est réexpédiée à 70% en dehors de l'Alsace dans toute l'Allemagne rhénane et, sous le régime de l'admission temporaire des blés étrangers, en Suisse et en Autriche. La Compagnie Alsacienne de Navigation et d'Expédition, qui est alors une compagnie allemande, possède également des entrepôts autour du port²²⁰. En 1911, la Société coopérative de Strasbourg installa dans la zone portuaire une boulangerie, une fabrique de pâtes alimentaires et une usine de torréfaction du café. En 1912, la société suisse Pluss-Stauffer crée, sur le bassin de l'Industrie, une fabrique de mastic²²¹. Elle importe la craie depuis la Champagne via le canal de la Marne au Rhin et des graines de lin d'Europe du Nord par le Rhin. Les produits sont ensuite expédiés en Suisse, dans le sud de l'empire allemand et en dehors du continent européen via Rotterdam. D'autres industries s'installent près du port : brasseries, constructions mécaniques mais aussi industrie automobile et fabrication de conserves. Ces nouveaux bassins attirent l'essentiel du commerce fluvial les anciens quais sont désertés progressivement à l'exception des arrivages de pierres à bâtir.

218 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 202

219 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 88

220 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 417

221 Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.* p. 212

La prospérité que rencontre le port strasbourgeois n'est pas étrangère à la création d'un autre port concurrent, celui de Kehl creusé exactement en face de son homologue rhénan²²². Le Grand Duché de Bade finance entièrement la construction de ce port composé de deux bassins, de douze kilomètres de rive et s'ouvrant plus en aval sur le Rhin que celui de Strasbourg par un chenal unique. Inauguré en 1900, le port de Kehl est en communication directe avec le réseau ferroviaire de la rive droite ce qui favorise sa prospérité. La concurrence entre les deux ports est réelle. Kehl multiplie les avantages pour attirer les industries sur son nouveau port : concession des terrains, frais de manutention, tarifs de transport²²³. Les entreprises strasbourgeoises, elles-mêmes, ne sont pas insensibles à ces commodités et certaines usines sont implantées sur le port badois. Cette politique d'abaissement des prix crée même une certaine concurrence entre Kehl et Mannheim. Le trafic portuaire reste cependant majoritaire à Strasbourg par rapport à Kehl à la veille de la guerre. De 1900 à 1913, la construction de nouveaux bassins et d'entrepôts portuaires a permis au trafic rhénan à Strasbourg d'accroître à nouveau, passant de 317.441 tonnes à 1.988.310 tonnes. En comparaison, le trafic à Kehl en 1913 est de 510.039 tonnes soit un peu plus du quart du port strasbourgeois. Il faut dire que Strasbourg conserve certains avantages sur son concurrent rhénan, notamment sa population, l'importance de sa consommation locale, mais aussi un emploi continu des canaux et des lignes ferroviaires par les industries alsaciennes, Kehl ne dispose pas d'un réseau de canaux permettant des frets bas. La cité strasbourgeoise apporte ainsi au port son approvisionnement, facilite les réparations nécessaires ainsi que les relations sociales indispensables à la vie de tout organisme économique. Entrés dans leur première période de développement, les ports de Strasbourg et de Kehl augmentent considérablement leur trafic durant cette période. Bien que la régularisation du Rhin ne soit alors pas complète, l'amélioration des conditions de navigation et les conditions économiques favorables des ports rhénans participent à cette croissance²²⁴.

222 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op cit.*, p. 5

223 Paul Léon, *op. cit.*, p. 71

224 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op cit.*, p. 7

Année	Trafic rhénan dans le port de Strasbourg (en tonnes) ²²⁵		
	Entrées	Sorties	Total
1913	1.655.530	332.780	1.988.310
1912			1.668.000*
1910	1.124.061	77.154,5	1.201.215,5
1902			495.818*'
1900	304.272	13.169	317.441

Le port de Strasbourg est très peu orienté vers la France avant la guerre²²⁶. En effet, en 1914, les importations de produits français à Strasbourg atteignent près de 200.000 tonnes, soit environ 10% du trafic total. Les raisons sont politiques et douanières principalement (les marchandises françaises transitant par Strasbourg sont frappées de la surtaxe d'entrepôt), les deux pays ne cherchant pas à favoriser le trafic au-delà de la frontière commune. Cette situation est aussi due à l'absence de moyen de communication à travers les Vosges et aussi au canal du Rhône au Rhin qui ne dispose pas d'un gabarit suffisant pour les puissants navires. Le développement d'une voie ferrée traversant les Vosges et la mise en conformité du canal du Rhône au Rhin nécessiterait un accord entre les deux pays, question qui n'est alors pas d'actualité en 1914.

Pour les deux ports rhénans, le trafic se fait principalement avec l'aval. Ainsi pour l'année 1913, le trafic d'aval est de 1.960.942 tonnes à Strasbourg et de 27.368 tonnes avec l'amont, soit une proportion respective de 98,2% et de 1,8%. On retrouve le même constat pour le port de Kehl. En 1913, le trafic d'aval est de 499.863 tonnes et le trafic d'amont de 10.176 tonnes (98% et 2%). Le port de Strasbourg sert surtout de port d'échange (en 1913, seulement 22% des arrivages servent à la consommation locale).

225 Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 281

* Philippe Dollinger (dir.), *Documents de l'histoire de l'Alsace*, Toulouse, Privat, 1972, p. 431

*' « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op. cit.*, p. 3

226 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op. cit.*, p. 11

Année	Trafic du port de Strasbourg avec l'aval ²²⁷						
	Entrées venant de l'aval					Sorties vers l'aval	Trafic total
	Charbons et cokes	Pétrole	Céréales	Divers	Total		
1913	934.586	24.255	516.798,5	177.673,5	1.653.283	307.659	1.960.942
1910	650.808,5	24.054,5	331.249,5	117.346,5	1.123.459	70.070,5	1.193.529,5
1900	182.781	20.810	67.317	33.364	304.272	13.169	317.441

Depuis son ouverture et jusqu'en 1913, les combustibles, charbon (de la Ruhr principalement), briquettes, coke et céréales constituent la part principale des entrées dans le port de Strasbourg. Parmi les diverses marchandises on trouve du bois, de l'huile, de la chanvre et du tabac notamment. Ces produits proviennent essentiellement des ports allemands (Ruhror-Duisbourg avec 778 020 tonnes, Mannheim-Ludwigshafen avec 256 800 tonnes), des Pays-Bas (Rotterdam avec 320 800 tonnes) et de Belgique (Anvers avec 108 520 tonnes).

Pour les expéditions, on trouve les produits suivants la même année :

Sorties vers l'amont et l'aval depuis le port de Strasbourg en 1913 ²²⁸	
Fers ouvrés, machines, etc	102 724,5 tonnes
Sels de potasse	71 182 tonnes
Bois	42 866 tonnes
Soude	35 337,5 tonnes
Divers	80 670 tonnes

Ces produits sont envoyés principalement vers l'Empire allemand (Ruhrort-Duisbourg avec 154 600 tonnes et Mannheim-Ludwigshafen avec 12 400 tonnes), les Pays-Bas (Rotterdam avec 81 059 tonnes) et la Belgique (Anvers avec 49 000 tonnes).

²²⁷ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 282

²²⁸ Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 418

Bien que construit par la municipalité de Strasbourg, le port compte peu de bateliers alsaciens pour assurer la navigation rhénane²²⁹. Après 1892, une tentative est faite pour créer une Compagnie de Navigation en collaboration avec Mannheim, mais elle échoue. Le port strasbourgeois manque cruellement de sociétés puissantes pouvant créer des relations commerciales nouvelles et constituer un matériel de transport adapté. Le développement du trafic du port est alors totalement dépendant des compagnies allemandes²³⁰. La batellerie rhénane dépend alors pour un tiers de quatre grands cartels : sociétés prussiennes, bavaoises ou badoises ainsi que le « Kohlen-Kontor » (cartel allemand spécialisé dans la vente et le transport du charbon sur le Rhin)²³¹. Elles étendent leurs services jusqu'au port strasbourgeois (à l'exception des services de voyageurs) et orientent ainsi le rôle des ports de Strasbourg et de Kehl selon leurs intérêts²³². Strasbourg est ainsi destiné à entreposer les marchandises pour l'Alsace ou partant vers la France ; tandis que Kehl permet le transit des marchandises vers la Suisse et l'Italie.

Il faut également garder à l'esprit que le port de Strasbourg est connecté au réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine et aux canaux qui permettant des entrées et des expéditions ; bien que le trafic rhénan reste le plus important à la veille de la première guerre mondiale.

Trafic par chemins de fer et canaux depuis le port de Strasbourg en 1913 ²³³					
Par canaux (en tonnes)			Par voies ferrées (en tonnes)		
Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Totales
322.840	415.827	738.667	413.411	979.341	1.392.752

En 1913, le trafic par chemin de fer est plus important que par canaux, les produits sont expédiés dans toute l'Alsace, mais aussi vers la Suisse²³⁴. Pour ce dernier cas, il existe bien une connexion ferroviaire Strasbourg-Mulhouse-Bâle, cependant, pour atteindre le reste du territoire suisse, les marchandises transitent via le réseau ferroviaire badois. Il existe une réelle dépendance de Strasbourg avec les lignes badoises en ce qui concerne les réexpéditions par fer. De plus, avec l'aménagement du Rhin en amont, le port alsacien bénéficie de 132 km de voie rhénane à bas prix

²²⁹ *Ibid*, p. 423

²³⁰ « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op. cit.* p.8

²³¹ Félix Ponteil, « Lucius (Marc), Le Rhin et le port de Strasbourg »; in *Les Études rhodaniennes*, vol. 5, n° 2, 1929, pp. 347-348

²³² « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op. cit.* p.20

²³³ Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 418

²³⁴ Paul Léon, *op. cit.*, p. 71

par rapport à Mannheim. Cependant, les marchandises strasbourgeoises franchissant le pont du Rhin et empruntant les lignes badoises subissent un tarif élevé. Par ce jeu des tarifs, le transit Mannheim-Winterthur s'avère plus économique et est plus privilégié que le transit Strasbourg-Winterthur.

Pour remédier à cette dépendance envers les lignes ferroviaires badoises, on peut envisager l'emploi des canaux qui bénéficient d'une navigation à bas prix et, malgré la distance à parcourir, permettent de transiter à travers toute la Suisse. Le transport rhénan pénétrerait alors en Europe centrale. Malheureusement, l'amélioration des canaux aboutissant à Strasbourg reste problématique à la veille de la guerre²³⁵. Et il faudrait installer à Huningue un grand port de transbordement relié à la gare de Bâle et prolonger le canal de Huningue. Les opposants à cette idée ne manquent pas²³⁶. Le pays de Bade considère la prolongation du canal comme une affaire impériale (et de toute façon ne souhaite pas perdre la dépendance de Strasbourg avec ses lignes ferroviaires). Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine s'opposent également à cette prolongation du canal afin de continuer à percevoir les taxes sur la section Saint-Louis-Bâle Saint-Jean (inaugurée en 1845). Malgré ces difficultés, Huningue continue à assurer l'entrée des bateaux-citernes amenant du pétrole en Alsace.

Le canal du Rhône-au-Rhin n'est pas entièrement mis en conformité avec le gabarit normal des navires malgré les demandes des Chambres de Commerce alsaciennes. Seule la section Strasbourg-Mulhouse est accessible aux péniches de 300 tonnes, aussi aucun produit français n'emprunte le canal jusqu'à Strasbourg ; de même, les expéditions depuis Strasbourg vers la France se limitent à 10 287 tonnes en 1913. Dans le port strasbourgeois, le trafic vers le canal du Rhône au Rhin est principalement dû au transbordement des charbons de la Ruhr et des pétroles de Rotterdam²³⁷. On peut cependant constater que le trafic du canal du Rhône au Rhin dans le port de Strasbourg est en augmentation depuis 1890 et constitue la majorité des entrées et sorties en 1913 (99,3%).

Trafic du canal du Rhône-au-Rhin dans le port de Strasbourg (en tonnes) ²³⁸			
Années	Entrées	Sorties	Total
1890	128.157	13.569	141.726
1900	234.820	139.324	374.144
1910	223.157	141.961,5	580.276
1913	322.840	410.473	733.313

²³⁵ Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 421

²³⁶ Paul Léon, *op. cit.*, p. 72

²³⁷ *Ibid.*, p. 70

²³⁸ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 281

Au contraire, le canal de la Marne-au-Rhin est navigable sur toute sa longueur par des navires de 300 tonnes, mais il doit être aménagé en raison de son trafic important. Les réserves d'eau alimentant les biefs supérieurs à la traversée des Vosges sont insuffisantes et des travaux d'aménagement devraient être réalisés sur ses branches latérales (en particulier le canal des Houillères, le canal de l'Est, le canal latéral de la Moselle). Le canal de la-Marne-au Rhin permet de mettre en relation l'Alsace avec les ports normands de Rouen et du Havre via la Seine ; offrant ainsi une ouverture vers l'Atlantique et en particulier un débouché vers les États-Unis où s'exporte la potasse alsacienne. Cependant, ici la navigation rhénane vers l'Amérique est privilégiée²³⁹. En effet, le prix du fret de Strasbourg au port d'Anvers et de Rotterdam est moins élevé que de Strasbourg aux ports français. Pour les matières pondéreuses (à l'instar du coton et de la laine indispensables pour les industries textiles de Mulhouse), le Rhin est également la voie privilégiée. Enfin, le canal permet l'arrivage des houilles de la Sarre à Strasbourg, des céréales alsaciennes ainsi que des scories de déphosphoration à destination de Bade et de Wurtemberg²⁴⁰.

En 1913, dernière année de trafic normal, le port de Strasbourg est devenu l'un des premiers port rhénan en terme de trafic ; juste après les ports allemands de Mannheim-Ludwigshafen et des ports de la Ruhr : Düsseldorf, Duisburg, Alsum-Schelgern et Walsum²⁴¹, bien les deux ports de Mannheim-Ludwigshafen prédominent avec sept millions de tonnes et trois millions de tonnes cette année-là. Durant cette situation d'avant-guerre, on s'imagine que la croissance du trafic portuaire allait se maintenir longtemps, passant d'une croissance rapide à un accroissement plus régulier à l'instar des ports plus anciens²⁴². Mais le manque de terrain pour étendre le port est une réalité certaine en 1913 et le trafic ne peut désormais croître qu'avec la création de nouveaux quais et de nouvelles infrastructures portuaires. La concurrence perdure avec le port de Kehl même après la guerre, surtout en ce qui concerne le transit avec la Suisse²⁴³. La création d'une flotte strasbourgeoise pour la navigation rhénane reste aussi une nécessité avant la guerre pour s'affranchir du contrôle allemand²⁴⁴.

239 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 422

240 Paul Léon, *op. cit.*, p. 70

241 Lucien Gallois, *op. cit.*, p. 415

242 « Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, *op. cit.* p.8

243 *Ibid.*, p.10

244 *Ibid.*, p.20

B, Les signes d'une intégration réussie du marché industriel alsacien au marché allemand

1, Le marché alsacien confronté aux crises économiques du début du XX^e s.

Au milieu des années 1890, l'Europe occidentale entre dans un nouveau cycle de croissance économique dont l'Alsace-Lorraine bénéficie permettant une rapide élévation du niveau de vie de ses habitants. Pour autant, le début du XX^e siècle coïncide avec une nouvelle crise cyclique de surproduction malgré une période précédente plutôt prospère (cycle de conjoncture de 1896-1901 avec la crise cyclique de 1900). Les établissements industriels, ayant su amortir leurs investissements en équipement et leur capital social durant cette conjoncture favorable, ont donc pu réaliser des bénéfices importants. Néanmoins, la plupart des établissements ne réalisent que des résultats modestes²⁴⁵ et ce, en raison des fortes fluctuations des prix à l'époque en particulier pour le milieu textile. De 1895 à 1900, les prix du coton augmentent de 40,9% et ceux de la laine de 22,2%. L'évolution des prix pousse alors les industriels alsaciens à développer une nouvelle politique commerciale ; en spéculant sur les matières premières, ils peuvent alors établir des prix de vente compétitifs. Les besoins croissants en argent et la hausse des prix des matières premières complètent la crise qui touche de nombreuses entreprises obligées de faire appel aux banques locales²⁴⁶, bien que la situation économique soit plus dure dans le reste de l'empire allemand.

La période 1903-1907 est beaucoup plus féconde pour l'économie alsacienne (à l'exception d'une baisse importante du coton en 1904) ; l'augmentation constante des prix bénéficie largement aux industriels. La crise de 1907, née aux États-Unis, touche sévèrement l'empire allemand²⁴⁷ et dans une moindre mesure les industries alsaciennes (seule la métallurgie continue alors son développement) qui font à nouveau appel aux banques locales²⁴⁸. En 1909 la prospérité revient mais à partir de 1911 ainsi qu'en 1913 apparaissent les premiers symptômes politiques inquiétants provoquant de nouvelles fluctuations sur les prix des matières premières. Le dynamisme économique alsacien est ponctuellement secoué sur la période 1890-1914, mais globalement

245 Iris Moes, *op. cit.*, p. 76

246 Paul Klein, *L'évolution contemporaine des banques alsaciennes : histoire d'un essai de régionalisme bancaire*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1931, p. 110-117

247 Iris Moes, *op. cit.*, p. 78

248 Paul Klein, *op. cit.*, p. 110-117

constant ; la guerre de 1914 brise finalement cet élan.

2, Une adaptation réussie : les industries dont le développement est continu depuis 1871

Le textile alsacien toujours triomphant

Les nouvelles conditions économiques provoquées par l'annexion en 1871 avaient considérablement ralenti le développement de la production textile alsacienne. Ce développement, on l'a vu, a repris progressivement à partir de 1880 environ et en 1900, on peut considérer qu'il avait de nouveau atteint le même niveau qu'en 1870. Ainsi, l'outillage de l'industrie cotonnière mulhousienne dispose d'environ 1800 métiers et 949 098 broches en 1900²⁴⁹.

Si l'industrie du coton a connu une crise provoquée par l'annexion ; l'industrie de la laine, au contraire, a connu un essor considérable dans le cadre de l'économie allemand. Dans la région de Mulhouse, sa production de filés est passée de 1,98 millions de kilos en 1870 à 10,4 millions de kg en 1900. L'annexion n'a donc pas entravé le développement de l'industrie lainière qui participe amplement à la prospérité économique dans le Reich au début du XXe s.

Le succès de la construction mécanique

La branche industrielle alsacienne qui sut le plus tirer profit des nouvelles conditions économiques fut probablement la construction mécanique. Les entreprises alsaciennes purent profiter de l'essor industriel et des besoins croissants en outillage dans l'Empire allemand à la fin du XIXe s. En 1900, la SACM était devenue l'une des maisons de construction les plus importantes d'Europe. Elle occupait environ 9 000 ouvriers dans ses différentes usines, dont la moitié environ dans son établissement de Mulhouse²⁵⁰.

249 Société industrielle de Mulhouse, *op. cit.*, pp. 1004-1005

250 *Ibid.*, p. 674

Un nouveau facteur de développement pour les industries alsaciennes durant la première décennie du XXe s : l'utilisation croissante de l'énergie électrique

L'électricité avait fait une apparition limitée en Alsace vers 1875, et ne concernait que l'éclairage à Mulhouse et dans sa proche banlieue. Il faudra attendre la fin de la Première Guerre Mondiale pour qu'elle se diffuse dans toute la région. Pour autant, la période 1900-1914 atteste de l'utilisation croissante de l'énergie électrique par les industries alsaciennes, sa production progressant rapidement. Grâce aux progrès réalisés dans la production et la distribution, l'emploi de l'énergie électrique comme force motrice et comme source d'éclairage devint de plus en plus fréquent au cours des années qui précèdent la guerre.

Construite en 1902, la centrale électrique produisit en 1904 289 000 kWh et 2 313 000 kWh en 1905, soit une progression de 700% par un an. En 1906, la société FORMO fournissait en courant 1 446 abonnés qui consommaient une puissance de 2 594 kW en lumière et 3 696 kW en force motrice. Les ventes totales en 1906 s'élevaient à : 1 259 500 kWh en lumière, 3 957 000 kWh en force motrice soit 5 216 500 kWh au total. En 1910, la Société FORMO possédait un réseau d'une longueur totale de 450 km desservant 52 communes. Au premier août de cette année, elle avait vendu 13 042 214 kWh (soit une augmentation de 150% par rapport à 1906).

A partir de 1911, la société FORMO construisit des lignes en vue d'alimenter les mines de potasse qui profitaient ainsi dès leurs débuts de l'énergie électrique.

Les ventes d'énergie électrique de FORMO connaissaient donc une progression rapide depuis le début du siècle²⁵¹ :

Date	Vente en 1 000 kWh
1900	764
1903	5 216
1910/1911	15 127
1911/1912	23 796
1912/1913	35 933
1913/1914	42 286

251 Iris Moes, *op. cit.*, p. 83

Pour les entreprises alsaciennes, l'usage de l'énergie électrique permettait de réaliser une économie non négligeable dans les dépenses de force motrice. L'emploi des moteurs électriques pour la commande des machines s'avérait plus avantageux que la commande par transmission par courroie, ces dernières étant progressivement supprimées.

Certains établissements alsaciens produisaient eux-mêmes leur courant au moyen de moteurs thermiques ; d'autres (et leur nombre ne cessait de croître) étaient reliés pour la totalité ou une partie de leurs besoins aux réseaux de distribution existants.

L'électrification du réseau ferroviaire alsacien est aussi envisagée par la Direction de Strasbourg en 1909 motivée par l'électrification des lignes de banlieue de Berlin et de Hambourg en 1900 et de la ligne suisse Seebach-Wettingen en 1904²⁵². Les lignes de la Haute-Alsace pourraient ainsi profiter du projet de construction d'une centrale hydroélectrique à Kembs dans le cadre de régulation du Rhin et du projet du Grand Canal latéral d'Alsace. L'électrification concernerait 103,4 km de pleine voie et 32 km de voies de gare pour les lignes Altkirch-Ferrette, Sentheim-Sewen, Lutterbach-Wesserling et Dannemarie-Pfetterhouse. Les études prévoient également d'installer trois stations de transformation à Altkirch, Dannemarie et Ferrette ainsi que le remplacement des locomotives à vapeur par quatorze locomotives électriques (dont six réservées au trafic de marchandises) ; le coût total de l'électrification des lignes est estimé à 3.232.000 marks²⁵³. En cas de conflit, ces lignes repasseraient en traction vapeur à la demande des autorités militaires allemandes. Néanmoins, le projet n'aboutit pas ; la traction électrique est rentable sur les lignes urbaines ou de banlieue pour un trafic voyageur avec un courant constant. Les lignes mélangeant un trafic marchandises et voyageurs nécessiteraient une puissance électrique bien supérieure alors que la centrale hydroélectrique en construction à Kembs prévoit la production d'un courant continu.

252 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p.98

253 *Ibid.* p. 99

C, Une intégration au marché allemand à nuancer : des industries au développement encore incertain

1, Une industrie qui rencontre des difficultés à s'adapter au marché allemand : le vignoble alsacien

Après 1905, la situation du vignoble alsacien se dégrade à la suite des attaques du phylloxéra, des maladies de la vigne et des mauvaises conditions climatiques. De fait, les récoltes chutent de manière importante, passant de 1,1653 millions d'hectolitres en 1893 à 157 200 hectolitres en 1913 ; la baisse étant plus considérable dans le Bas-Rhin. Bien que le prix moyen de l'hectolitre augmente durant cette période, la valeur de la récolte subit elle une forte baisse puisqu'elle n'est plus que de 5,5 millions de marks en 1913 pour toute l'Alsace (contre 30,4 millions de marks en 1893).

Production du vignoble alsacien en 1893 et 1913 ²⁵⁴			
Date	Quantités notables récoltées (en milliers d'hectolitres)	Valeur totale de la récolte (en millions de marks)	Prix moyen de l'hectolitre (en marks)
Bas-Rhin			
1893	684,8	16,3	24
1913	77,4	2,5	33
Haut-Rhin			
1893	480,5	14,1	29
1913	79,8	3,0	37
Alsace			
1893	1.165,3	30,4	53
1913	157,2	5,5	70

Les vins alsaciens rencontrent de plus des résistances pour pénétrer le marché allemand ; en effet, les viticulteurs alsaciens constatent que leurs produits sont ignorés systématiquement en Allemagne alors que les vins de la Moselle se vendent plus aisément²⁵⁵. En 1906, les députés

²⁵⁴ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, p. 194

²⁵⁵ Émile Wetterlé, *Les Coulisses du Reichstag : seize années de vie parlementaire en Allemagne*, Paris, Brossard, 1918, p. 202

alsaciens-lorrains du Reichstag tentent de changer cette situation en organisant, pour leurs collègues allemands, une dégustation de vins alsaciens-lorrains. 1 500 bouteilles sont amenées à Berlin soit 32 crus différents à déguster qui connaissent un grand succès auprès des députés allemands durant la soirée. Pour autant, les produits alsaciens continuent d'être « boycottés »²⁵⁶.

La situation difficile du vignoble alsacien provoque alors une diminution du nombre des exploitations ainsi que de sa superficie.

Nombre et étendue des exploitations du vignoble alsacien de 1893 à 1913 ²⁵⁷			
Date	Nombre d'exploitations	Superficie des vignes en production (en ha)	Superficie des vignes non encore en production (en ha)
Bas-Rhin			
1893		13.836	1.004
1895	41.074		
1900		15.130	
1907	40.428		
1913		12.642	568
Haut-Rhin			
1893		10.999	121
1895	24.806		
1900		11.640	
1907	23.788		
1913		9.852	728
Alsace			
1893		24.835	1.125
1895	65.880		
1900		26.770	
1907	64.216		
1913		22.494	1.296

²⁵⁶ *Ibid.* p. 204

²⁵⁷ Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, pp. 182-183 et p. 194

2, Une industrie n'ayant pas réussi son adaptation depuis 1871 : la chimie

L'industrie chimique alsacienne participe peu à l'essor allemand durant cette période. Au contraire, elle lutte sans cesse contre la concurrence de la puissante industrie chimique allemande. Cette dernière réalise de nombreuses avancées dans le domaine de la chimie organique et dans la pharmacie depuis 1870. En 1914, le chiffre d'affaires de l'industrie chimique allemande est en voie de dépasser de 60% le chiffre d'affaires américain²⁵⁸. La découverte des colorants synthétiques et la puissance de cette branche dans le reste de l'empire allemand cantonne l'industrie chimique alsacienne à un rôle modeste, malgré le fait que l'industrie textile locale fasse appel à ses produits (la fabrication de la soude, des acides sulfuriques et nitriques ainsi que d'autres produits continue à jouer un rôle principal dans la région). En dépit de sa situation défavorable, l'industrie régionale conserve ses positions pour certains produits de gros tonnage et s'affirme par le développement de certains produits.

L'industrie chimique alsacienne a surtout pour défaut de ne pas s'être engagée pleinement vers la chimie organique de synthèse, domaine de meilleure rentabilité et particulièrement indispensable à l'industrie textile locale²⁵⁹. Elle ne développe pas également la branche des produits pharmaceutiques qui font la prospérité des villes allemandes et suisses voisines au début du XXe s. La Fabrique des Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse s'engage partiellement dans ce domaine de la chimie organique ; en démarrant la production de la bêtanaphtylamine (1889), de l'asaprol et de l'abristol (1893) et de l'acide phtalique (1897)²⁶⁰. Pour autant, la fabrication des corps minéraux intermédiaires continue à représenter la majorité de sa production. En 1896, la Fabrique des Produits Chimiques de Thann produit près de 25 000 tonnes de produits chimiques divers mais la fabrication de colorants synthétiques a une importance restreinte²⁶¹. La situation est identique pour la Société des mines de Bouxwiller dans le Bas-Rhin qui ajoute à ses fabrications les sels ferriques, l'ammoniaque et le cyanure de potassium²⁶². Ces produits sont vendus aux entreprises d'extraction de l'or dans le monde entier, mais l'entreprise bas-rhinoise se cantonne à la chimie minérale.

258 Michel Hau, *Histoire économique de l'Allemagne : XIXe-XXe siècles*, Paris, Ed. Economica, 1994, p. 53

259 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. p. 129

260 Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p.109

261 *Ibid.* p. 115

262 Handelskammer zu Strassburg, *Jahresbericht*, 1896, p. 73

Quelques entreprises alsaciennes s'aventurent néanmoins dans la chimie des colorants de synthèses mais restent de tailles modestes²⁶³. L'entreprise de Louis Roesler (fondée en 1870 à Dornach) délaisse la fabrication des extraits de bois de teinture en 1893 et produit alors du nitrotoluène, du toluidine, du chloronitrobenzène, du nitrophénol et de la nitriline. En 1913, elle emploie 50 ouvriers. L'entreprise de Wacker et Schmitt est fondée à Mulhouse en 1893 mais disparaît peu après. L'entreprise de Gustave Wegelin Fils (fondée à Illzach en 1896) se lance également dans la fabrication de colorants de synthèse à la fin du XIXe s²⁶⁴.

Les industries alsaciennes d'impression et de teinture sont obligées d'avoir recours aux produits allemands, français et suisses pour satisfaire leurs besoins²⁶⁵. Globalement, elles deviennent rapidement dépendants de la puissante industrie chimique allemande²⁶⁶. Entre 1900 et 1914, quatre établissements fournisseurs sont français, quatre sont suisses, huit sont allemands.

Entreprises chimiques sollicitées par l'industrie textile de la région de Mulhouse (1900-1914) ²⁶⁷	
Origine	Établissements
Allemande	<ul style="list-style-type: none"> • Actien-Gesellschaft für Anilin-Fabrikation, Berlin • Badische Anilin - und Soda-Fabrik, Ludwigshafen • Leopold Cassella & Cie, Francfort s/M • Kalle & Co, Aktien-Gesellschaft, Biebrich a/Rh • Farbwerk Mühlheim, vorm. A. Leonhardt & Co, Mühlheim • Farbwerke vorm. Meister, Lucius & Brüning, Höchst • Chemische Fabrik Griesheim-Elektron, Francfort s/M • Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co, Leverkusen
Française	<ul style="list-style-type: none"> • Mabboux & Camell, Lyon • Société Anonyme des Établissements Steiner, Vernon • Société Anonyme des Matières Colorantes et Produits Chimiques de St-Denis (A. Poirrier & G. Dalsace), Paris • Compagnie Nationale de Matières Colorantes et Manufactures de Produits

263 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, op. cit., p. 136

264 Michel Hau et Bernard Vogler, op. cit., p.229

265 Max Dollfus et André Favre, *Centenaire de la Société industrielle. Tome II, L'industrie et le commerce à Mulhouse et dans le Haut-Rhin de 1900 à 1925*, Mulhouse, ?, 1926, p. 81

266 Ibid. p. 83-108

267 Ibid. p. 82

	Chimiques du Nord Réunies (Kuhlmann), Paris
Suisse	<ul style="list-style-type: none"> • Société pour l'industrie chimique à Bâle, Bâle • Fabrique de Produits Chimiques, ci-devant Sandoz, Bâle • Fabrique de Produits Chimiques Rohner S.A., Pratteln • J. R. Geigy S.A., Bâle

Très liée à l'industrie textile, l'industrie chimique alsacienne subit également les différentes crises économiques qui éclatent entre 1890 et 1914. En 1891/92 le marché des benzols connaît une sérieuse baisse qui ne favorise pas le développement de la branche aniline ; alors que la fabrication de superphosphates est mise à rude épreuve. Les prix de vente de l'acide tartrique sont à la baisse également ; avec la concurrence des fabriques de Marseille, particulièrement bien situées pour l'exportation, la Fabrique de Produits Chimiques Thann et Mulhouse envisage un temps d'en arrêter la production²⁶⁸. Pour 1904/05, la fabrique alsacienne subit les grèves des mines de pyrites de son fournisseur français (la Société des Manufactures des glaces et produits chimiques de Saint Gobain, Chauny et Cirey) qui lui envoie alors des pyrites d'Espagne dont le prix est plus élevé²⁶⁹. L'apparition de nouveaux fabricants allemands font également baisser les prix de vente en Alsace et en Suisse tandis qu'en France, la concurrence est rude pour les marchés des acides sulfuriques et muriatiques (en particulier avec les départements limitrophes et dans le Nord). La Suisse bénéficie également d'un nouveau pôle de recherche par la création d'un département de chimie appliquée à l'université de Bâle en 1904²⁷⁰. Malgré ces crises, l'industrie chimique alsacienne voit ses effectifs augmenter progressivement, passant de 2 400 employés en 1895 à 2 994 en 1907²⁷¹.

L'année 1907 marque un coup d'arrêt à la crise dans le secteur chimique et à la concurrence acharnée entre la France, la Suisse et l'Allemagne²⁷², concurrence qui élimine les petits producteurs insuffisamment armés. Cette année, la fabrique allemande Electron de Griesheim rachète Oehler à Offenbourg et devient ainsi l'établissement avec les plus grandes capacités de production de l'aniline. Une convention entre les fabricants d'aniline est alors mise en place : le Syndicat de l'Aniline dans lequel la part réservée à chaque fabricant était déterminée. La Fabrique de Produits Chimiques Thann et Mulhouse y obtient une place honorable ainsi qu'un quota suffisant pour

268 Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p.114

269 *Ibid.* p. 119

270 Michel Hau et Bernard Vogler, *op. cit.*, p. 192

271 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 138

272 Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p. 120

alimenter régulièrement ses ateliers. Par cette entente, les prix se redressèrent. L'industrie chimique alsacienne intègre par la suite d'autres ententes : celle du gayacol et des superphosphates notamment²⁷³.

Au début du XXe s., l'industrie chimique alsacienne continue à diversifier sa production et à envisager de nouveaux domaines d'exploitation. Aux confins de la chimie et de l'impression, la photographie se développe à Mulhouse au début du XXe s²⁷⁴. La maison Braun, Clément et Cie se spécialise dans les procédés d'impression photomécaniques et développe ainsi la photogravure, l'héliogravure et la typogravure. Bien qu'elle choisit de s'orienter dans l'édition d'art (plutôt que dans l'industrie du papier ou du film photographique), elle dispose d'une réputation internationale avec des succursales de vente à Paris et à New York dès 1900. Alors que la photographie se popularise, l'industrie alsacienne du papier photographique repose uniquement sur des entreprises de petites tailles ; les firmes telles que celle d'Alfred Bertsch à Gundershoffen ou de Julie Emdé à Strasbourg-Neudorf n'emploient pas plus de cinquante ouvriers²⁷⁵.

Entre 1905 et 1909, Emile Bronnert (1868-1928), professeur à l'école de chimie de Mulhouse, réalise des avancées décisives dans le domaine des textiles artificiels avec la fabrication et l'utilisation de la viscose²⁷⁶. La firme allemande Glanzstoff, entreprise productrice de textile artificiel, est fondée en 1899 à Wuppertal sous la forme d'une société anonyme avec la participation de capitaux d'industriels du textile de Saxe et d'Alsace, dont Théodore Schlumberger (1840-1917) qui veut mettre en valeur le procédé de fabrication d'Émile Bronnert²⁷⁷. Les deux Alsaciens introduisent ainsi en Alsace l'industrie de la soie artificielle et participent au développement de l'usine allemande dont un établissement se trouve en Alsace à Niedermorschwiller (l'actuelle commune de Morschwiller-le-Bas). A la veille de la Première Guerre mondiale, la firme se situe au premier rang des entreprises productrices de rayonne (fils réalisés en viscose). Député au Reichstag de 1900 à 1907, Théodore Schlumberger intervient également dans les débats relatifs aux transports et à la politique douanière.

273 Max Dollfus et André Favre, *op. cit.*, p. 81

274 Société industrielle de Mulhouse, *op. cit.*, p. 734

Max Dollfus et André Favre, *op. cit.*, pp. 110-111

275 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p.137

276 « Death of Professor Dr. Emile Bronnert » in *Journal of the Textile Institute Proceedings* vol. 19, n° 11, 1928 p. 291

277 Wolfgang E. Wicht, *Glanzstoff. Zur Geschichte der Chemiefaser, eines Unternehmens und seiner Arbeiterschaft*, *Annales in Histoire, Sciences Sociales*, 1998, vol. 53, n° 1, pp. 167-169

La Fabrique de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse a également diversifié et augmenté sa production durant cette période. Elle s'oriente ainsi dans la fabrication des produits pharmaceutiques avec l'asaguol ; la créosote, la gaïacol synthétique cristallisé, l'acide acétique, le lauréol ainsi que la synthèse de la vanilline²⁷⁸, bien que pour cette dernière, la production mensuelle de 600 kg demeure trop faible en 1914, la fabrique ne pouvant répondre à toutes les demandes²⁷⁹. En 1903, l'entreprise envisage d'augmenter sa capacité de production d'acide sulfurique pour répondre aux demandes de l'usine suisse de Schweizerhalle et de la fabrique alsacienne de soie artificielle de Morschwiller²⁸⁰. La Fabrique alsacienne fait alors appel aux industries chimiques allemandes de Mannheim pour obtenir une licence de leur procédé de fabrication. En 1902, des tractations sont menées avec la South Metropolitan Gaz Cie de Londres sur l'application d'un nouveau procédé pour obtenir des cyanures. Une première unité de fabrication est installée à Londres en 1904 et après quelques déboires financiers et techniques l'installation est terminée en 1912. L'industrie alsacienne possède, on le voit, de nombreux contacts pour la vente internationale et ne se limite pas à fournir l'industrie textile locale. Elle disposerait ainsi durant cette période d'une succursale en Russie, d'une maison de vente à New York²⁸¹ et d'une fabrique à Milan²⁸². Malgré les regains de tension internationale, la Fabrique continue son expansion avant la guerre, elle envisage alors de transférer son usine de Mulhouse sur une île du Rhin. Entre 1913 et 1914, elle accepte la proposition de la société allemande de Griesheim en arrêtant sa production d'aniline contre l'importation du même produit à un prix inférieur que son coût de fabrication²⁸³. Au printemps 1914, elle renouvelle le contrat de fourniture de sulfate et d'acide sulfurique pour la période 1916/1920.

278 Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p.114

279 *Ibid.* p. 118

280 *Ibid.* p. 116

281 *Ibid.* p. 113

282 *Ibid.* p. 119

283 *Ibid.* p. 124

3, Les industries absorbées par le marché allemand plutôt qu'intégrées : la potasse et le pétrole

L'industrie potassique en Alsace : une découverte ignorée par les milieux économiques alsaciens et contrôlée par l'industrie allemande

Le gisement de potasse du Haut-Rhin est la seule ressource minière importante de l'Alsace à cette époque et sa découverte a lieu au début du XXe s.²⁸⁴ Cette richesse naturelle n'attirent pourtant pas l'intérêt (et les capitaux) des industriels alsaciens qui laissent l'exploitation du gisement aux mains des Allemands. L'initiative des recherches et la découverte du gisement potassique du Haut-Rhin sont l'oeuvre d'entrepreneur alsaciens, en l'occurrence Amélie et Albert Zürcher (propriétaires terriens), Joseph Vogt (industriel, fondeur et fabricant de tours de sondages à grande profondeur), Jean-Baptiste Grisez (brasseur et sourcier). Joseph Vogt dirige alors une fonderie spécialisée dans la fabrication de matériel de sondage, dont le siège se trouve à Oberbruck, près de Masevaux. Au cours de ses travaux, il parvint à perfectionner son matériel et à apporter, par ses inventions, de profondes améliorations aux anciens procédés. Des recherches faites en commun le lient à Jean-Baptiste Grisez, brasseur à la Chapelle-sous-Rougemont, dans le territoire de Belfort, et passionné par la "baguette magique". Il se spécialise dans les recherches d'eau et acquiert alors une certaine dextérité dans la prospection des richesses minérales. Tous deux, ayant remarqués dans la région de Bourbach, lors du creusement d'un petit puits dans un terrain appartenant à Joseph Vogt, la présence de terre noire qui laissait supposer des affleurements charbonniers, étaient convaincus de la présence d'un gisement de houille dans la plaine du Rhin à quelque 600 ou 700 mètres ; d'où l'idée d'effectuer une série de sondages dans la plaine de l'Ochsenfeld. De son côté, Amélie Zürcher avait depuis de longues années le sentiment que le sous-sol des propriétés qu'elle exploitait avec son frère Albert renfermait d'importantes richesses minérales et elle avait le vif désir d'entreprendre des recherches souterraines.

Persuadés de la richesse du sol alsacien, ils créent la « Société en participation pour la recherche de gisements de houille en Alsace » le 21 mai 1904 et démarrent plusieurs sondages. La présence de sel gemme dans le sous-sol de la région avait été signalée dès 1869, au cours d'un sondage effectué par l'industriel mulhousien Gustave Dollfus dans sa propriété de Dornach. Ce sondage fut poussé à une profondeur de 246 mètres et le sel gemme fut rencontré, en couches minces, mais on n'avait pas décelé la présence de sels de potassium.

²⁸⁴ Site officiel des Mines de potasse d'Alsace : <http://www.mdp.fr> (dernière consultation en mai 2013)

Dans l'espoir de trouver du charbon sous la couche de grès, Vogt et Grisez s'étaient mis d'accord pour implanter la première tour de forage dans la forêt de Nonnenbruch à Wittelsheim (entre Cernay et Lutterbach). Le premier coup de sonde fut donné le 11 juin 1904. A 358 mètres, elle révéla une couche de chlorure de sodium, très pur, mais dont la valeur ne pouvait pas amortir les frais d'exploitation. Ce n'est que lorsque le laboratoire de Strasbourg donna l'analyse d'un sel rosé (de la sylvinite mêlée à du chlorure de sodium), que les associés se rendirent compte que la sonde avait traversé d'abord à 627 mètres puis à 649 mètres de profondeur, des couches de potasse d'une excellente teneur représentant un gisement de chlorure de potassium d'environ 200 km². Encouragés par leur succès, bien qu'ils n'aient trouvé ni houille ni pétrole, les prospecteurs poursuivent les recherches sur une base plus large et dans un domaine plus étendu. Le gisement de potasse est alors délimité par plusieurs sondages: Wittelsheim II (712 m), Lutterbach I (539 m) et Cernay (700 m).

Les dépenses nécessaires pour l'exploration du bassin potassique dépassent cependant les capacités financières des entrepreneurs alsaciens (l'ensemble des travaux avait englouti plus de 400 000 marks). Pour collecter les fonds nécessaires à la poursuite de leurs recherches, et lancer l'exploitation du gisement potassique, ils se tournent alors vers les financiers et industriels mulhousiens. Malgré les perspectives financières que l'on peut espérer de la découverte de cette richesse naturelle, ces derniers refusent pourtant de participer à l'aventure. Les entrepreneurs alsaciens ne rencontrent pas non plus de succès du côté français, les banques parisiennes, auxquelles ils s'adressent, accordent des conditions de prêts exorbitantes (car elles sont peu disposées à investir en territoire sous domination allemande). Ils se tournent alors vers les milieux bancaires allemands, davantage familiarisés avec l'industrie de la potasse. Les industriels allemands détiennent alors le monopole mondial de la potasse avec les riches gisements de Hanovre et de Thuringe. C'est finalement une société allemande (les « Heilbronner Salzwerke ») qui finance l'exploration du gisement. Les résultats sont prometteurs et la société minière « *Gewerkschaft Amélie* » est créée le 13 juin 1906 (dont le siège est à Niederbruck, à côté de la société « Bonne Espérance » de Joseph Vogt).

Elle effectue 120 sondages dans la région à des profondeurs variant entre 250 et 1.000 mètres, dans une région comprise entre les Vosges et le Rhin, allant, du Sud au Nord, de Heimsbrunn à Ostheim. Le 22 avril 1908, le fonçage du premier puits (Amélie 1) débute et l'exploitation livre son premier sel en février 1910. L'ouverture du gisement potassique provoque un

accroissement du trafic ferroviaire sur l'axe Strasbourg-Bâle qui est déjà arrivé à saturation²⁸⁵. La gare de Richwiller est ouverte à cette époque pour regrouper les wagons chargés sur les divers embranchements des mines ; en 1912, elle expédie près de 127.000 tonnes de produits issus du gisement potassique. Bien que la concession soit attribuée et que le gisement soit inventorié, les milieux d'affaires mulhousiens refusent toujours de financer sa mise en exploitation (alors que les réserves connues sont de deux milliards de tonnes²⁸⁶). Ce sont à nouveau des capitaux allemands qui sont engagés pour mettre en valeur le bassin potassique. Dès lors, la prépondérance allemande dans l'exploitation du bassin s'affirme et en 1910, Joseph Vogt et ses associés sont amenés à quitter la Société Amélie qu'ils avaient créée quatre années plus tôt.

Joseph Vogt, propriétaire à titre personnel de concessions au Nord du Bassin Potassique, fait appel une nouvelle fois aux capitaux français pour poursuivre les sondages destinés à délimiter l'étendue du gisement dans sa totalité. Ses efforts sont couronnés de succès et, le 6 juin 1910, il fonde la société par actions des Mines de Kali Sainte-Thérèse (KST), avec l'appui et le concours de Louis Mercier (directeur général des Mines de Béthune dans le département français du Pas-de-Calais), de Lucien Bailly (ancien ingénieur du corps des mines), et de plusieurs amis, dont MM. Baudry (industriel à Cernay) et Schlumberger (industriel à Mulhouse). Société française de droit allemand, enregistrée à Mulhouse le 16 juillet 1910, elle est dirigée par son fils Fernand Vogt. La société KST fait alors l'acquisition de concessions se situant près de Pulversheim, Feldkirch, Bollwiller et Ensisheim.

En 1911, la « *Gewerkschaft Amélie* », désormais sous direction allemande, doit céder toutes ces concessions aux « *Deutsche Kaliwerke* », société par actions créée par un groupe d'exploitants des mines allemandes de potasse de Stassfurt et dont le siège était à Bernterode (Saxe). Ces derniers obtiennent même du Reich (loi du 25 mai 1910) un monopole national permettant de limiter de la production alsacienne à 5% de la leur²⁸⁷. En 1912, les cent six concessions du bassin potassique d'Alsace sont réparties : la « Société des mines de Kali Sainte Thérèse » en dispose de vingt-huit ; la Société des « *Deutsche Kaliwerke* » en dispose de soixante-dix-huit. Cette dernière cède à son tour une partie des concessions qui sont donc partagées par trois groupes à capitaux presque

285 Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann, Bernard Mayer, *op. cit.*, p. 96

286 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, *op. cit.*, p. 151

287 Jacques Bariéty, « Les conséquences pour l'économie française du retour de l'Alsace-Lorraine à la France en 1919 », in Institut historique allemand (Paris), *Francia : Forschungen zur Westeuropäischen Geschichte*, Zurich et Munich, Ed. Artemis-Verlag, 1975, p. 543

exclusivement allemands. Les concessions « Amélie », « Max », « Marie-Louise », « Joseph-Else » sont exploitées par les « Deutsche Kaliwerke » ; les concessions « Reichsland » et « Anna » par le groupe allemand « Hohenzollerne » et les concessions « Théodore » et « Eugène » par le groupe allemand « Wintershall ».

L'exploitation de la potasse intéresse (et inquiète) la Société de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse²⁸⁸. La « *Gewerkschaft Amélie* » envisageait à ses débuts la production du sulfate de potasse mais aussi de l'acide muriatique ; produits dont la vente est alors assurée par Thann et Mulhouse ; à plus long terme, cette production peut déboucher sur la production de l'acide sulfurique. La construction d'une usine chimique par la compagnie des mines menacerait l'existence même de la société, constituant un concurrent très redoutable à si peu de distance. Prenant les devants, la Fabrique propose d'abord de construire à Thann l'atelier de production de sulfate de potasse. L'usine de Thann assurerait aussi l'achat de l'acide muriatique (pour ses propres besoins) ainsi que la vente auprès de ses clients mulhousiens et bâlois. L'opération serait rentable et rapporterait 50.000 F de bénéfices par an pour une dépense estimée à 80.000F. La société minière « *Gewerkschaft Amélie* » diffère sa réponse de quelques mois avant de céder toutes ces concessions en 1911. Attentive au développement de l'industrie potassique, la Société de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse envisage en 1913 la production de dérivés de la potasse grâce à la matière première extraite du gisement alsacien et au courant électrique qui venait d'être installé dans la région (des expériences menées par l'industrie chimique allemande de Mannheim et de Magdebourg avaient démontré alors que la fabrication du sulfate de potasse était une production rémunératrice). Ne désirant pas implanter la nouvelle fabrication à Thann ou à Mulhouse, elle projette d'installer de nouveaux établissements à proximité du Rhin où seraient transférés les fabrications de Mulhouse. La direction de Thann et Mulhouse commence alors à étudier toutes les modalités pratiques de financement mais aussi techniques et commerciales pour cette opération. Mais en 1914, elle propose au conseil l'ajournement du projet²⁸⁹. La production prévue de 15.000 tonnes de sulfate de potasse pouvait se faire à Thann (évitant par là l'investissement que représentait la construction d'un nouvel établissement). La direction souhaite également que les fabrications projetées soient effectivement rentables. On peut légitimement penser que les regains de tension internationale et les flambées de nationalisme entre la France et l'Empire allemand aient pu peser sur la décision de la Fabrique d'ajourner l'installation de nouveaux établissements si près de la frontière.

288 Marc Drouot (dir.), *op. cit.*, p. 122

289 *Ibid.* p. 123

On retiendra surtout que les financiers et industriels alsaciens manquent l'occasion d'exploiter une affaire profitable et très liée aux industries mécaniques et chimiques déjà existantes²⁹⁰. Des perspectives intéressantes existent pourtant avec l'industrie chimique alsacienne comme le montre l'implication de la Société de Produits Chimiques de Thann et de Mulhouse. La potasse a également un lien avec l'agriculture : la fabrication d'engrais par les chimistes et les agronomes fait intervenir de nombreux produits chimiques pouvant être obtenus via le gisement potassique. Les financiers et industriels alsaciens (mais aussi français dans une certaine mesure) laissent ainsi les Allemands prendre le contrôle de la seule ressource minière importante en Alsace. En 1914, les capitaux engagés dans l'ensemble des mines de potasse se montaient à un total de 90 millions de francs : 46,5% des fonds sont d'origine allemande, 8,5% proviennent du Reichsland (ayant des parts dans les concessions du groupe allemand « Wintershall ») contre seulement 25% de capitaux français et 20% de capitaux privés alsaciens (ceux de Vogt et de ses associés)²⁹¹.

A la veille de la guerre, treize puits ont déjà été foncés (Amélie I, Amélie II, Max, Joseph, Else, Marie, Louise, Reichsland Est et Ouest, Prinz Eugen, Théodore, Rodolphe I et Alex). Le fonçage des puits Anna Est et Ouest ainsi que ceux d'Ensisheim I et II, est interrompu par la guerre.

Production de potasse dans les exploitations du Haut-Rhin de 1910 à 1914 (en tonnes) ²⁹²					
Noms des mines	1914	1913	1912	1911	1910
Amélie I	53.335	137.876	128.916	102.644	38.481
Amélie II	30.550	-	-	-	-
Max	23.048	35.656	7.803	-	-
Joseph, Else	47.023	45.540	524	-	-
Théodore, Prinz Eugen	78.487	95.216	-	-	-
Marie, Louise	30.286	16.714	-	-	-
Reichsland (Est et Ouest) et Anna (Est et Ouest)	38.847	15.103	-	-	-
Division Bollwiller (Alex, Rodolphe I)	24.310	4.236	-	-	-
Division Ensisheim (I et II)	-	-	-	-	-

290 Michel Hau, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, op. cit., p. 152-153

291 Joseph-André Douffiagues, *Les mines de potasse d'Alsace*, Paris, s. n., 1930, p.7

292 Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, op. cit., p. 224

La production s'accroît en même temps que la multiplication des puits, passant d'une valeur de 512.000 marks en 1910 à 6.115.000 marks en 1913. Bien que la production augmente durant cette période, l'extraction de la potasse reste modeste. A court terme, l'industrie potassique alsacienne permet la création d'emplois, elle dispose ainsi de 2.752 ouvriers en 1913. Pour autant, son essor n'a lieu qu'après la fin de la Première Guerre Mondiale et il n'existe pas alors de grande puissante industrie alsacienne liée à la potasse.

Industrie de la potasse dans le Haut-Rhin : concessions, main-d'œuvre et production (1910-1913) ²⁹³							
Années	Nombre de puits d'extraction		Nombre d'ouvriers			Production totale de sel brute en tonnes	Valeur en marks
	En activité	En fonçage	Au fond	Au jour	Total		
1913	8	4	1.175	1.577	2.752	350.341	6.115.000
1912	2	11	183	223	406	137.243	2.962.000
1911	1	-	169	212	381	102.644	1.452.000
1910	1	-	99	123	222	38.481	512.000

L'industrie pétrolière alsacienne : un développement incertain et tardif empêchant son intégration au marché allemand

Un autre gisement naturel exploité durant cette période est celui du pétrole de Pechelbronn. Bien que modeste, l'industrie pétrolière alsacienne existe bel et bien en Alsace depuis la fin du XIXe s. et poursuit son développement (la production est de 303.548 tonnes entre 1889 et 1905²⁹⁴), malgré la faible taille des nappes exploitées. En 1906, la société allemande « *Deutsche Tiefbohr A.G.* » rachète les compagnies pétrolières « *Pechelbronner Oelbergwerke* » (contre 17 millions de marks²⁹⁵), l'« *Elsässische Petroleum Gesellschaft* » et la « *Gewerkschaft Gute Hoffnung* » qui exploitent le champ pétrolier depuis la fin du XIXe s. Elle les réunit alors dans les « *Vereinigte Pechelbronner Oelbergwerke* » pour optimiser l'exploitation du gisement pétrolier (qu'elle exploite jusqu'à la fin de la première guerre mondiale). Si le nombre de concessions exploitées diminue entre

²⁹³ Ibid. p. 223

²⁹⁴ Service des mines, *Situation de l'industrie minérale du 20 novembre 1918 au 1er janvier 1920 – rapport du service des mines (Département du Bas-Rhin)*, Strasbourg, Impr. Strasbourgeoise, 1920, p. 22

²⁹⁵ Charles A. Lambert, « Le pétrole coulera de la Méditerranée au Rhin », *L'Entreprise*, n°147, 28 juin 1958, pp. 32-

1892 et 1913 (passant de cinq à deux²⁹⁶), la production totale continue d'augmenter durant cette période, passant de 12.942 tonnes (d'une valeur de 712.000 marks) à 49.584 tonnes (d'une valeur de 2.975.040 marks). L'industrie pétrolière en Alsace occupe à la veille de la guerre 433 ouvriers (contre 247 en 1892). A noter également qu'en 1910, un forage révèle la présence sur le site de Pechelbronn d'une source d'eau chaude à mille mètres de profondeur et d'une température de 65°C, favorisant le développement futur du thermalisme.

Industrie pétrolière dans le Bas-Rhin : Main-d'œuvre, production et valeur entre 1892 et 1913 ²⁹⁷			
Années	Nombre total d'ouvrier	Production totale (en tonnes)	Valeur (en marks)
1913	433	49.584	2.975.040
1912	369	47.176	2.831.000
1902	350	20.205	1.010.000
1892	247	12.942	712.000

296 *Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen*, Strasbourg, Ed. Strassburger Druck und Verlag, 1907-1914

297 Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *op. cit.*, pp. 182-183 et p. 222

CONCLUSION

Le bilan de cette période où l'Alsace a évolué dans le cadre du Reich allemand doit être exprimé avec prudence et de manière nuancée. Avant 1870, l'Alsace dispose de peu de ressources naturelles. Isolée, car seulement considérée comme une région périphérique par le gouvernement français, elle doit développer par elle-même les voies de communication nécessaires à ces échanges commerciaux. Bien que s'améliorant progressivement, le réseau routier délaisse alors de nombreuses industries (en particulier celles localisées dans les Vosges ou près du massif jurassien). La construction des canaux et le développement des premières lignes ferroviaires compensent partiellement cet handicap ; surtout ils permettent de réduire les coûts de transports, facilitant les échanges en dehors de la région. Concernant le Rhin, les travaux d'endiguement à partir de 1840 (exemple de coopération transfrontalière réunissant la France et le Grand Duché de Bade) ont la conséquence fâcheuse d'arrêter la navigation en amont de Mannheim. Les années 1860 sont particulièrement révélatrices de la situation économique de l'Alsace avant l'Annexion. Les mesures d'inspiration libre-échangiste adoptées par le Second Empire amorcent l'évolution vers une économie plus ouverte sur l'extérieur. L'industrie textile tire en partie son épingle du jeu et multiplie ses exportations (les industries de la laine peignée et de l'impression en particulier). En revanche, le manque de compétitivité des industries de la filature et du tissage du coton montre bien que le marché alsacien est surtout tourné (presque exclusivement) vers le marché intérieur français. Le cas de l'industrie chimique alsacienne s'avère également très instructif ; dotée d'une formidable avance par sa capacité de production et de recherche, elle subit en 1863 une législation française défavorable qui pousse les chercheurs et entrepreneurs alsaciens (et français en général) à émigrer vers la Suisse. Cette perte de capitaux, de moyens de production et de capacités de développement mettent à mal l'industrie chimique alsacienne bien avant le choc de 1871.

Dans les années 1870, le marché alsacien est secoué par une crise profonde et conséquente de l'Annexion par le Reich allemand. L'interruption des échanges avec les régions transvosgiennes et la séparation brutale du marché français accompagnent les dommages causés par un rattachement douanier opéré presque sans transition. Établi par le Traité de Francfort, le régime douanier transitoire est doté d'une durée bien insuffisante. Les entreprises alsaciennes éprouvent des difficultés pour honorer leurs engagements d'avant la guerre et pour trouver de nouveaux débouchés en Allemagne. Ce même régime transitoire que tente alors d'écourter le Ministère des Finances français alors que l'industrie cotonnière allemande souhaite que le marché français reste ouvert aux Alsaciens. Le choc politique affecte durablement la population, notamment les élites économiques qui émigrent en partie vers la France, privant l'Alsace de capitaux et moyens de production pourtant indispensables à son économie. Les entrepreneurs restés sur place adoptent, quant à eux, une attitude réservée qui freine parfois le mouvement des affaires. Néanmoins, le marché alsacien n'est pas voué à un déclin irrémédiable. Concernant les flux, la navigation sur le Rhin et sur les canaux est paralysée durant les premières années de l'annexion. En revanche, la prise en main par le Reich du réseau ferroviaire alsacien permet de développer de nouvelles lignes vers le reste de l'empire, mais aussi d'accroître l'accès au réseau pour les industries délaissées avant 1870. L'Alsace commence alors son intégration dans une dynamique plus centrale de l'Europe en s'intégrant aux flux du trafic international.

Malgré des difficultés réelles, le marché alsacien entame progressivement sa reconversion en fonction des besoins du marché allemand. Désormais, il lui faut tenir compte des goûts différents des consommateurs allemands et s'initier à de nouvelles règles juridiques et commerciales. Concentrées davantage sur la qualité de leurs produits que sur les coûts de production, les entreprises alsaciennes doivent s'adapter aux caractéristiques du nouveau marché ; elles sont alors en compétition permanente sur les prix et les conditions de vente, mais peuvent profiter de la croissance rapide de la consommation des classes populaires et de l'accroissement de population dans le Reich. D'un point de vue douanier, le régime allemand permet à l'Alsace de réaffirmer sa vocation exportatrice ; ce dernier, imposé à l'Alsace après 1871, est plus libre-échangiste que celui d'avant-guerre, même après le relèvement des tarifs en 1879. Les droits de douane allemands restent les plus bas d'Europe continentale. Aussi le marché alsacien peut-il profiter de l'entrée en franchise des matières premières. Cependant, des épreuves restent à surmonter : l'industrie chimique alsacienne souffre de manière importante de la concurrence allemande (et suisse) et n'ose pas franchir le pas du développement de sa production vers la chimie organique ; la nouvelle industrie alsacienne du pétrole est rapidement prise en charge par les sociétés allemandes mais sa production

reste faible, confirmant la faiblesse en ressources naturelles de la région.

Dans les années 1890, la croissance reprend cependant en Alsace et s'accélère avec l'arrivée d'une nouvelle vague d'industries. Les voies de communication sont désormais totalement tournées vers l'empire allemand, favorisant l'exportation des produits alsaciens. Le réseau ferroviaire est optimisé au début du XXe s. alors que se développe une concurrence tarifaire avec le réseau ferroviaire badois pour contrôler les flux d'échange de l'axe rhénan. L'aménagement du Rhin par le Reichsland et les deux États allemands voisins, Bade et Bavière, permet de relancer la navigation. A l'échelle de l'axe rhénan, ces coopérations transfrontalières montrent bien que le fleuve joue un rôle crucial dans l'espace économique alsacien, allemand et suisse. La création de nouvelles installations portuaires à Strasbourg à partir de 1892 accompagne l'aménagement rhénan ; mais ce port entre très vite en concurrence avec les ports de Mannheim et de la Ruhr (ainsi que de Kehl sur la rive droite, à une échelle plus locale). La taille et l'aménagement des canaux étant insuffisants, le Rhin attire désormais à lui le trafic des matières pondéreuses et il est privilégié pour le trafic transatlantique ou vers la Russie. Les signes d'intégration réussie au marché allemand ne manquent pas : c'est le cas pour l'industrie textile ou pour la construction mécanique dont le développement est continu depuis l'annexion. Les entreprises alsaciennes commencent même à utiliser l'énergie électrique pour optimiser leur production. Pour autant, l'intégration n'est pas totale et il reste des secteurs du marché alsacien qui restent dans une situation incertaine. C'est le cas du vignoble qui en 1871 voyait s'éloigner la concurrence des vins du Midi, mais qui en 1914 continue à éprouver des difficultés à pénétrer le marché allemand. Malgré de nouveaux domaines d'exploitation, l'industrie chimique alsacienne participe peu à l'essor allemand durant cette période. Au contraire, elle lutte sans cesse contre la concurrence de la puissante industrie chimique allemande sans parvenir à développer efficacement la branche pourtant innovante de la chimie organique. D'autres industries apparues en Alsace à la fin du XIXe s. ne sont pas intégrées au marché allemand, mais plutôt contrôlées et exploitées par des sociétés allemandes. C'est le cas de l'industrie potassique ignorée par les milieux économiques alsaciens. Si les entrepreneurs alsaciens empêchent l'intrusion des Allemands dans leurs affaires (se privant parfois de précieuses aides financières ou techniques) ; ils laissent les capitaux et sociétés allemandes prendre le contrôle des branches délaissées par le capitalisme alsacien. Alors qu'ils se privent de participer au développement de nouvelles industries, l'attitude réservée sinon hostile des Alsaciens les met en position défavorable sur des marchés contrôlés par l'État. Ainsi, l'industrie pétrolière n'est développée que tardivement et sa production reste très modeste à la veille de la Première Guerre Mondiale.

En 1914, l'industrie alsacienne est moins dépendante d'un marché national qu'en 1870 et apparaît comme fortement intégrée à l'espace économique allemand ; la France est alors devenu un « marché étranger », moins important que la Belgique ou la Suisse. Le marché alsacien a donc réussi à surmonter le choc de l'Annexion et à rechercher de nouveaux débouchés lui permettant de se développer. En 1918, l'Alsace réintègre la France; à nouveau, elle subit une incorporation rapide à un nouvel espace économique. Pourtant, la requête du marché français n'est pas une aventure si aisée (comme en témoigne les travaux d'Iris Heinz dans « Les problèmes de la reconversion économique en Alsace, 1918-1926 »). Le retour à la France en 1918 doit donc se lire à la lumière de cette période où l'Alsace a évolué dans le cadre du Reich allemand. Des échanges et des liens étroits se sont constitués durant ces années, transcendant les frontières. Les fonds de la Chambre de Commerce de Strasbourg sur l'Association économique franco-allemande (1908-1914) mériteraient, à cet égard, d'être explorés et étudiés avec la plus grande attention.

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES IMPRIMÉES

A) Statistiques générales sur les départements alsaciens

Ministère des travaux publics, *Résumé des tableaux statistiques de l'administration des mines en 1865, 1866, 1867, 1868 et 1869*, Industrie minière, Paris, 1874

Parlement français, *Enquête sur le régime économique*, Paris, 1870, t. 2

Service des mines, *Situation de l'industrie minière du 20 novembre 1918 au 1er janvier 1920 – rapport du service des mines (Département du Bas-Rhin)*, Strasbourg, Impr. Strasbourgeoise, 1920

Statistisches Jahrbuch für Elsass-Lothringen, Strasbourg, Ed. Strassburger Druck und Verlag, 1907-1914

B) Autres ouvrages contenant des données statistiques sur l'Alsace

GRAD (Charles), *Études statistiques sur l'Alsace*, t.2, Colmar, 1880

Handelskammer zu Strassburg, *Jahresbericht*, 1896

Office régional de statistiques d'Alsace et de Lorraine, *Annuaire statistique des départements Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle*, Strasbourg, Impr. Alsacienne, 1932

C) Enquêtes, mémoires et pétitions contenant des données statistiques

Chambre de commerce de Strasbourg, *Exposé des travaux de la Chambre de commerce de Strasbourg : 1879-1880*, Strasbourg, Impr. de veuve Berger-Levrault, 1880

Chambre de commerce de Strasbourg, *Sur le renouvellement des traités de commerce*, Strasbourg, s. n., 1876

D, Ouvrages sur l'histoire économique de l'Alsace et son développement industriel

DOLLFUS (Max) et FAVRE (André), *Centenaire de la Société industrielle. Tome II, L'industrie et le commerce à Mulhouse et dans le Haut-Rhin de 1900 à 1925*, Mulhouse, ?, 1926

« Les Ports de Strasbourg et de Kehl » : conférence faite par Mr Detoef, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Ports de Strasbourg et de Kehl le 16 mai 1920 à l'Association Régionale des Ingénieurs d'Alsace et de Lorraine, Strasbourg, Imprimerie Müh, 1920

Port Autonome de Strasbourg, *Le Port de Strasbourg*, Strasbourg, Impr. Des Dernières Nouvelles de Strasbourg, 1931

Société industrielle de Mulhouse, *Histoire documentaire de l'industrie de Mulhouse*, Mulhouse, ed. Veuve Bader & Cie, 1902

WETTERLÉ (Émile), *Les Coulisses du Reichstag : seize années de vie parlementaire en Allemagne*, Paris, Brossard, 1918

E, Périodiques et revues

« Death of Professor Dr. Emile Bronnert » in *Journal of the Textile Institute Proceedings* vol. 19, n° 11, 1928 p. 291

DILLEMANN (Charles F.), « Du prolongement du chemin de fer d'Alsace à la frontière bavaroise », in *Revue d'Alsace*, 1850, pp. 12-13

GALLOIS (Lucien), « Le port de Strasbourg » in *Annales de Géographie*, 1919, t. 28, pp. 414-424

LAMBERT (Charles A.), « Le pétrole coulera de la Méditerranée au Rhin », *L'Entreprise*, n°147, 28 juin 1958

LÉON (Paul), « Le Port de Strasbourg » in *Annales de Géographie*, 1903, t. 12, pp. 67-72

PENOT (Achille), « Biographie de Nicolas Koechlin » in *Revue d'Alsace*, 1890, pp. 111-113

PONTEIL (Félix), « Lucius (Marc), Le Rhin et le port de Strasbourg »; in *Les Études rhodaniennes*, vol. 5, n° 2, 1929, pp. 347-348

MANUELS

HAU (Michel), *Histoire économique de l'Allemagne : XIXe-XXe siècles*, Paris, Ed. Economica, 1994

DÉMIER (Francis), *La France du XIXe s. : 1814-1914*, Paris, Ed. Du Seuil, 2000

L'HUILLIER (Fernand), *Histoire de l'Alsace*, Paris, Presses Universitaires de France, 1965

ROTH (François), *Alsace-Lorraine : histoire d'un « pays perdu » - de 1870 à nos jours*, Nancy, Place Stanislas, 2010

MONOGRAPHIES

A, Ouvrages sur l'économie alsacienne

HAU (Michel) et VOGLER (Bernard), *Histoire économique de l'Alsace : croissance, crises, innovations : vingt siècles de développement régional*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1997

LAUFENBURGER (Henri) et PFLIMLIN (Pierre), *Cours d'économie alsacienne, tome 2 : L'industrie de Mulhouse*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1932

B, Ouvrages sur les industries alsaciennes ou françaises

DAVIET (Jean-Pierre), *Une multinationale à la française : histoire de Saint-Gobain, 1665-1989*, Paris, Ed. Fayard, 1989

DOUFFIAGUES Joseph-André, *Les mines de potasse d'Alsace*, Paris, s. n., 1930

DROUOT Marc (dir.), *La fabrique de produits chimiques Thann et Mulhouse : histoire d'une entreprise de 1808 à nos jours*, Strasbourg, la Nuée bleue, 1991

C, Ouvrages sur la question des douanes et du transport

CHATEAUDON (Jean-Luc), *Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'Industrialisation : 1800-1870, retour sur une épopée collective oubliée*, Colmar, Ed. J. Do Bentzinger, 2007

DUPUY (Jean-Marc), BUCHMANN (Jean), MAYER (Bernard), *L'encyclopédie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine*, t.1, Béthune, Impr. Léonce Deprez, 1998

RENOUARD (Dominique), *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, Armand Colin, 1960

D, Contribution à un colloque ou à un ouvrage collectif

L'HUILLIER (Fernand), « Une bataille économique au sein de la bourgeoisie industrielle sous le Second Empire », in *La Bourgeoisie alsacienne : études d'histoire sociale*, Strasbourg, Librairie Istra, 1967

POIDEVIN (Raymond), Les industriels alsaciens-lorrains entre la France et l'Allemagne (janvier à août 1871) – tiré-à-part de « Metz en 1870 et les problèmes des territoires annexés 1871-1873. Actes du colloque de Metz, 6-8 novembre 1970, ?, S.M.E.I., 1972

BARIÉTY (Jacques), « Les conséquences pour l'économie française du retour de l'Alsace-Lorraine à la France en 1919 », in Institut historique allemand (Paris), *Francia : Forschungen zur Westeuropäischen Geschichte*, Zurich et Munich, Ed. Artemis-Verlag, 1975

THESES ET MEMOIRES

AYÇOBERRY (Pierre), *Histoire sociale de la ville de Cologne : 1815-1875*, thèse d'État, Lettres, sous la dir. De Jacques Droz, Paris I, 1980

FOHLEN (Claude), *L'industrie textile au temps du Second Empire*, thèse de doctorat, Lettres, Faculté des lettres de Paris, 1956

KLEIN (Paul François), *L'évolution contemporaine des banques alsaciennes : histoire d'un essai de régionalisme bancaire*, thèse, Droit, Université de Strasbourg, 1931

MOES (Iris), *L'évolution industrielle de Mulhouse et de sa région de 1900 à nos jours*, thèse de 3e cycle, Histoire et civilisation de l'Europe, sous la dir. de Christian Gras, Université des sciences humaines de Strasbourg, 1978

REVUES

BRAVARD (Jean-Paul) et TRICART (Jean), « L'aménagement des trois plus grands fleuves européens : Rhin, Rhône et Danube. Problèmes et méfaits » in *Annales de Géographie*, 1991, t. 100, n°561-562, pp. 668-713

CLAERR-STAMM (Gabrielle), « Riedweg (Eugène) (dir.), Mulhouse sur rails, un siècle de transports publics », in *Revue d'Alsace*, n°133, 2007, pp. 589-590

LÉON (Pierre), « Les industries textiles en France au XIXe s. », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.*, 12e année, n°2, 1957, pp. 326-330

LEUILLOT (Paul), « De la disette de 1816-1817 à la famine du coton (1867), in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations.*, 12e années, n°2, 1957, p. 317-325

LICHTLÉ (Francis), « Woessner (Étienne), Le chemin de fer de la vallée de Kaysersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar », in *Revue d'Alsace*, n°134, 2008, pp. 483-484

MULLER Claude, « Chateaudon (Jean-Luc), Routes et chemins du Haut-Rhin à l'heure de l'industrialisation (1800-1870) », in *Revue d'Alsace*, n° 134, 2008, p. 448

WICHT (Wolfgang E.), *Glanzstoff. Zur Geschichte der Chemiefaser, eines Unternehmens und seiner Arbeiterschaft* in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1998, vol. 53, n° 1, pp. 167-169

SITES INTERNET

Site officiel des Mines de potasse d'Alsace : <http://www.mdpa.fr> (consultation en avril 2013)

Site officiel du musée français du pétrole de Pechelbronn : <http://www.musee-du-petrole.com> (consultation en avril 2013)