



Plan Mérian de 1642

LES COURS D'EAU MULHOUSIENS

Dossier réalisé par Hugues RUHLMANN (CCPM) - Février 2026

L'eau était toujours omniprésente à Mulhouse ; elle a fortement contribué à façonner la morphologie et l'histoire de la ville.

Sur une carte géologique du site, l'emplacement précis du Mulhouse médiéval apparaît sous la forme d'une amande composée d'un plateau de loess, qui surmonte d'à peine 3 mètres le niveau habituel de l'Ill. Ceci explique les innombrables inondations qu'a connues la ville durant son histoire.

Le périmètre de la vieille ville, matérialisé par les rues qui empruntent le cheminement du mur d'enceinte, (avenue Kennedy, rue de la Sinne, etc.) matérialise ce plateau et les bras de l'Ill qui l'entouraient. Les différentes strates qui composent le plateau mulhousien sont devenues bien visibles lors des fouilles effectuées sur le site de l'école Cour de Lorraine, en 2015.

L'eau de l'Ill a tout d'abord servi à l'alimentation des Mulhousiens ; mais elle a aussi été contrôlée pour le système défensif de la ville, à travers le creusement des fossés qui entouraient la cité, au pied de son mur d'enceinte. Ces fossés ont vraisemblablement repris des bras naturels de la rivière, en les aménageant. Mais les Mulhousiens ont aussi creusé deux fossés qui traversaient la ville, pour leur besoins en eau aussi bien que pour l'évacuation des déchets. L'alimentation en eau potable était également assurée par des puits, donnant accès à la nappe phréatique. Avec les besoins croissants de l'industrie, son niveau a fortement baissé.

Les tracés de ces différents cours d'eau sont encore visibles de nos jours, dans le schéma urbanistique, certaines rues reposant simplement sur la voûte de ces fossés comblés. Les noms de plusieurs rues rappellent l'existence de ces fossés (Mittelbach, Fossé, Sinne).

Au XVIII^e siècle, avec l'apparition de l'industrie des indiennes, les eaux de l'Ill et de la Doller ont pris une importance capitale : celles de l'Ill, dures et calcaires car issues du Jura, servaient aux opérations de mordantage et de fixation des couleurs sur le tissu, quand celles de la Doller, très cristallines car provenant des Vosges, étaient indispensables pour le blanchiment des étoffes.

L'industrie textile a nécessité l'importation d'énormément de matières premières, et ensuite l'expédition des produits finis. Le canal du Rhône-au-Rhin, inauguré au début des années 1830, a largement facilité ces transports. Ce fret fluvial était chargé/déchargé grâce à un premier port situé sur le cours du canal, en face de la gare actuelle. Ce port est vite devenu trop exigu, et un deuxième, appelé « Nouveau Bassin », a été aménagé après 1870 en surcreusant le cours inférieur de l'Ill à sa sortie aval de Mulhouse. Un canal de jonction a été creusé entre le canal du Rhône-au-Rhin et ce Nouveau Bassin. Ces aménagements sont toujours visibles dans le paysage mulhousien, des éléments matériels comme des anneaux et des bites d'amarrage nous

rappellent la fonction première de ce canal, aujourd'hui essentiellement dévolu au tourisme. De nombreux ponts sont nécessaires au franchissement de ces obstacles à la circulation.

La pression environnementale et écologique remet au goût du jour l'utilisation du canal pour une fonction de transport dite « du dernier kilomètre », avec la création prévue d'une unité de transbordement des marchandises vers des vélos-cargos qui sillonneront ensuite la ville.