

Grands travaux à Mulhouse: le canal de décharge

Antoine HERBRECHT

En regardant un plan de Mulhouse, on s'aperçoit qu'une large saignée, orientée à peu près du Sud au Nord, partage la ville en deux parties.

Au Sud, elle prend son origine sur l'Ill; au Nord elle aboutit dans la Doller. Voilà défini d'une façon très grossière le tracé du Canal de Décharge

Pourquoi ce canal est-il aussi large et aussi profond? Quand et comment a-t-il été réalisé? Les lignes suivantes devront répondre à ces questions. Pour illustrer notre propos, nous invitons le lecteur à consulter le plan joint au présent article.

Tous les auteurs affirment que les eaux autour de Mulhouse étaient abondantes¹. On sait qu'en amont de la Ville moyennageuse l'Ill (Obere Ill) se séparait en différents canaux. Ceux-ci contournaient la cité de part et d'autre et se réunissaient de nouveau en aval pour reformer le cours de l'Ill (Untere Ill)².

Les eaux de cette rivière jouaient avec le mur d'enceinte un rôle défensif. Elles étaient également des forces gratuites de la nature et faisaient tourner les roues des moulins.

Mais hélas de temps à autre, cette paisible rivière demandait son tribut. Alors elle lançait ses eaux grossies par la fonte des neiges, les orages ou les pluies persistantes contre le mur d'enceinte; elles inondaient prés et jardins et coupaient la ville du reste du monde. Une chronique des inondations écrite par M. Camille Lehmann a paru au bulletin du Musée Historique, Année 1967.

Au 18^e siècle, on commença à étudier par quels moyens les inondations pouvaient être écartées³ et un certain nombre de travaux furent entrepris:

- 1) en 1751: la Sinne a été reliée à l'Obere Ill. Effectivement, le plan Mérian de 1642⁴ montre que cette liaison n'existait pas et que ce fossé se remplissait par refoulement. La liaison a été faite pour accélérer l'évacuation des eaux de l'Ill
- 2) en 1753, on creusa un fossé à partir de la Porte Jeune vers la Doller, fossé connu sous le nom de Runtzgraben³
- 3) en 1757, on construisit le Oberthorkanal⁵.

Ce dernier prenait naissance à la Porte Haute et occupait toute la largeur de l'actuel Bld du Président Roosevelt. A partir du pont de la rue Franklin, il suivait le cours du canal de décharge actuel jusqu'à la Doller. Le fond avait une largeur de 16 m et les rives supérieures étaient écartées de 26 m environ.

S'il n'arrivait pas à évacuer entièrement les hautes eaux, il améliorait cependant la situation.

A la Porte Haute, ce canal croisait les fossés de l'enceinte et formait une cuvette peu profonde. Comme le débit des fossés était limité, dès que l'eau montait, ils débordaient et se déversaient dans le canal.

Afin de pouvoir mieux recueillir les hautes eaux, on érigea du côté Est du canal (actuellement côté Hôpital du Diaconat) un mur de quai et la promenade où se

1. Histoire Documentaire: Régime des Eaux, p. 137

2. G. Werner: Topographie historique.

3. Matthias Graf: Geschichte der Stadt Mülhausen.

4. Mérian: Topographia Helvetiae, Rhaetiariae et Valesiae.

5. Denkschrift des Stadtbanamtes zum Entwurf über Regulierung und Pflasterung des Ill-Hochwasserkanals vom Frühjahr 1900.

trouve maintenant le monument aux Morts constituait un espèce de bassin. Un chemin longeant le mur de quai desservait les propriétés riveraines.

A la hauteur de la rue Engel Dollfus, qui n'existait pas encore à l'époque, le quai était interrompu. Le chemin continuait par un pont, qu'on appelait Tiefelochbrücke. Les eaux s'évacuaient donc également par là pour rejoindre le Steinbächlein ou le Runtzgraben. Au même endroit donc à ce fameux pont, les eaux du Schlittweg venant de Dornach rejoignaient le Oberthorkanal. Ce confluent a dû créer des remous qui ont affouillé le sol d'où le nom de Tiefeloch.

On réalise également une digue en amont de la rue de Zillisheim (au 19^e siècle rue de Didenheim) qui préserva des eaux la partie Sud de la Ville et permettra la construction du Nouveau Quartier.

Malgré tous ces travaux, les inondations ne furent pas évitées et celle, causée par une trombe d'eau dans la nuit du 4 au 5 septembre 1831, fut particulièrement violente.

Les propriétaires du quartier sud de la ville adressent une pétition au Maire ⁶. La digue a failli être submergée: "il ne manquait que deux ou trois pouces" ⁷ et il est demandé l'autorisation de rétablir la hauteur et la largeur de la digue aux frais des propriétaires. Le Conseil Municipal, dans sa séance du 25 octobre 1833 - donc deux ans après la crue - décide de nommer une commission qui doit étudier la question sous tous ses aspects.

Le rapport fait par cette commission est très intéressant et nous fait connaître les causes pour lesquelles la Ville s'est trouvée inondée.

Des crues analogues ont eu lieu en 1781 et 1814.

Or en 1781, le mur d'enceinte flanqué sur sa partie extérieure d'un chemin de ronde lequel était consolidé par un mur de pied d'environ 1,80 m de haut (Zwingel) tenait bon. Mais depuis cette date, le chemin de ronde a été vendu et arrasé par les propriétaires, des ouvertures ont été pratiquées dans l'enceinte, les terrains entre les fossés ont été abaissés ou exhausés, etc...

Tous ces faits ont permis à l'eau d'entrer dans la Ville. Pour écarter le danger, la commission propose les moyens suivants:

- 1) rétablir le chemin de ronde à un niveau qui dépasserait d'un pied (env. 30 cm) la côte des eaux des 4 et 5 septembre 1831, et revenir aux anciens règlements de police des eaux de la République Mulhousienne.
- 2) munir les issues du Stadtbächlein de vannes
- 3) pour préserver le faubourg du Miroir, il y a lieu d'exhausser et d'allonger jusqu'au Canal du Rhône au Rhin la digue de la rue de Didenheim
- 4) "Le moyen qui lèverait d'un seul coup toutes les difficultés serait la construction d'un large canal (Runtz) qui prendrait le trop plein des eaux de l'Ill du côté du monticule de Didenheim pour les conduire vers la Doller. En faisant un creux très large et dont les bords seraient d'une pente insensible, le dommage causé aux propriétaires serait à peu près nul et surtout aujourd'hui où le gouvernement est disposé à soutenir des travaux qui ont le double but d'utilité publique et d'occuper des bras rendus oisifs par la stagnation du commerce, l'exécution d'un pareil projet ne serait peut-être pas aussi difficile qu'il peut le paraître au premier aperçu."
- 5) Au cas où ce grand projet ne pourrait se réaliser, il y aurait lieu d'agrandir le déversoir du Dollergraben, abaisser le niveau des prés qui le longent et faciliter le passage des eaux vers les prés qui bordent le Steinbaechlein. Ensuite creuser et nettoyer le Oberthorkanal et en particulier allonger le pont dit Tiefelochbrücke.

6. André Koechlin, Maire de 1832 à 1843, fondateur de la SACM.

7. Archives Municipales: Dossier 0 III Ca 1.

L'ouverture de la nouvelle chaussée de Dornach a créé un barrage et les eaux en s'engouffrant sous le pont ont fini par affouiller le lit du canal. Avec ces moyens, beaucoup de dégâts pourraient être évités et la Ville économiserait des sommes considérables.

Voilà résumé brièvement les onze pages du rapport de la Commission.

A la vue de ces propositions nous pouvons tirer une conclusion.

L'extension de la ville et l'expansion de l'industrie ont rompu l'équilibre écologique. Sous l'ancien régime, il semble qu'à l'intérieur de l'enceinte, les inondations étaient rares. Les eaux de l'Ill, en cas de crue, avaient trouvé leur chemin.

Après la réunion de Mulhouse à la France la législation locale est tombée en désuétude et remplacée par une autre qu'on ne connaissait pas d'où la demande de la commission de revenir à un respect des règlements anciens.

Par ailleurs l'écoulement naturel des eaux a été dérangé par l'aménagement de divers ouvrages: le Canal du Rhône-au-Rhin qui n'admettait pas d'inondation, d'où refoulement des eaux vers le côté opposé - la nouvelle chaussée de Dornach fait l'effet d'une digue et oblige les eaux à passer par les goulots que forment la Tiefelochbrücke et le pont sur le Oberthorkanal.

De crue en crue, la situation s'aggrave; il faut donc rechercher un nouvel équilibre: donner un nouveau chemin, un chemin artificiel aux hautes eaux, l'idée du canal de décharge était née.

Les autres propositions de la Commission ne semblent pas avoir trouvé beaucoup d'intérêt et le projet de la digue a été enterré après une enquête publique.

Ne rien faire contre les inondations aurait signifié: condamner l'expansion de l'industrie et l'extension de la ville sur sa partie Nord. Les moyens à mettre en œuvre pour atteindre le but recherché étaient égaux à l'enjeu.

En janvier 1836, une nouvelle commission de 5 membres est créée pour "s'occuper d'un plan général de préserver la ville de toute inondation". Mais elle se divise en partenaires et détracteurs du canal. Dès le 5 février 1836, MM. G. Weiss et Charles Mieg adressent une lettre aux autres membres de la Commission dans laquelle ils reprennent l'argument de la commission de 1833: rétablir la situation ancienne. Ils accusent certains industriels d'avoir usurpé la moitié du talus des fossés pour construire des tissages. Mais ils s'en prennent également aux ingénieurs en écrivant:

"Quelques personnes de la Commission ont pensé qu'il fallait de suite s'aboucher avec des ingénieurs pour faire faire des plans de nivellement..." "Nous fondons notre opinion sur ce que des plans d'ingénieurs tracés sans connaissance des eaux et par conséquent sans utilité, coûteraient un argent avec lequel on pourrait faire une partie des ouvrages les plus pressés. Sur ce que les ingénieurs ont toujours une tendance à viser au grandiose et que par conséquent on risque de voir venir un plan sur une échelle qui coûterait une somme à faire reculer le Conseil municipal de manière qu'on ne ferait peut-être rien du tout.

Sur ce que les ingénieurs prenant beaucoup de temps pour pouvoir demander beaucoup d'argent, on aurait, si un tel plan était jugé in-exécutoire, perdu une année mal à propos."

On ne connaît pas la fin ou les conclusions de la lettre, cette partie manque au dossier des Archives Municipales. Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'elle n'a pas fait l'éloge des ingénieurs et elle traduit un état d'esprit: ménager les deniers publics en rétablissant la situation ancienne, croire que le Mulhouse de 1833 est encore celui d'avant 1798.

Toujours est-il que la commission a été convoquée pour le 20 avril 1836 mais personne ne s'est présenté.

Le 3 octobre 1836 une autre commission est nommée en déclarant que l'ancienne n'existe plus. On ne trouve aucune trace de ses travaux.

Enfin en janvier 1838 une nouvelle commission est constituée et nous y trouvons Dominique Bazaine qui à ce moment n'est pas membre du Conseil Municipal. Il ne le deviendra qu'en 1840 ⁸.

Mais qui est Bazaine? Un polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées à Altkirch chargé des études pour la construction de la ligne de chemin de fer de Mulhouse à Thann. Il est le frère du futur Maréchal Bazaine ⁹.

En décembre 1837 le Maire invite Bazaine d'inspecter les terres où il y aurait lieu de faire passer le canal. Bazaine se met à l'ouvrage et il fait des relevés topographiques.

A la même époque Nicolas Koechlin construit la ligne de Chemin de Fer de Mulhouse à Thann. Les communes de Mulhouse et de Dornach lui demandent de prévoir dans le remblai de la ligne les ouvertures nécessaires pour le passage des hautes eaux.

Koechlin répond à cet appel car différents passages ont été réalisés en particulier le viaduc avec 23 ouvertures situé actuellement derrière la S.A.C.M., ainsi que le pont avec 6 arches qui se trouvait au passage de l'actuel bld Stoessel sous la ligne de Chemin de Fer.

Ce viaduc a sûrement été construit en fonction de l'idée que se faisait Bazaine du canal de décharge.

En janvier 1838 le Conseil Municipal est informé du tracé du projet du canal: issu de la rive gauche de l'Ill, le canal rejoint le Hohesteg (environ là où se trouve le pont Nessel), le Oberthorkanal et de là par l'Urhu dans l'Ill.

En janvier 1840 on vote un crédit de 1.000 F pour les études du canal (on parle même d'un canal de navigation) et M. Frécot, ingénieur des Ponts et Chaussées à Altkirch est chargé de l'étude du projet et de la direction des travaux.

Il semble que Frécot a travaillé avec ardeur car dès le 28 septembre 1840 un avant-projet est présenté au Conseil Municipal. Cet avant-projet est soumis à une commission dont Bazaine sera le rapporteur. Le rapport sera lu à la séance du 2 novembre 1840.

Convaincant, écrit avec une plume alerte et enthousiaste, on ne peut s'empêcher de lire et de relire ce document. Essayons de le résumer.

Après une introduction décrivant l'environnement hydrologique de la Ville, il indique la solution consistant en l'ouverture d'un canal qui amènerait directement et au moyen d'un écoulement sûr et rapide, les eaux de l'Ill dans le canal déjà existant.

L'origine du projet se situera à environ 190 m en amont du viaduc du chemin de fer, passe au carrefour du Steinbaechlein et du Dollergraben et se raccorde au grand canal actuel en amont du pont de la nouvelle chaussée de Dornach. Cette longueur est de 1416 m.

Le canal projeté sera creusé en déblai sur toute sa longueur et aura une pente de 1/1000 comme celui existant.

A son origine il sera creusé à 2,80 m de profondeur.

Afin que les moulins situés sur les anciens fossés gardent l'eau nécessaire à leur exploitation et à laquelle ils ont droit, il sera établi en tête du canal un barrage à la même hauteur que ceux établis en amont de la Ville. Les anciens droits d'eau sont donc sauvegardés.

8. Raymond Oberlé: Membres du Magistrat, Membres des Corporations de l'Ancien Mulhouse de 1227-1798 Maires, Adjoints et Conseillers de la Ville de Mulhouse 1798-1971.

9. Georges Livet et Raymond Oberlé: Histoire de Mulhouse des origines à nos jours p.193.

Toujours à la tête de l'ouvrage, le canal aura 70 m de largeur, laquelle se réduira à 46,60 m sous le viaduc pour atteindre 25 m de largeur au plafond et 35 m à la hauteur des digues ¹⁰ situées à 3,75 m au-dessus du fond.

Le remblai des digues se fera au moyen des déblais du canal. Sur la proposition de Frécot il n'existerait de digue que du côté ville, la rive gauche restera ouverte. Bazaine cependant pense que les déblais pourraient être utilisés pour rehausser le chemin de Galfingue qui conduit à Dornach et qui serait ainsi élevé au-dessus du niveau des eaux d'inondation. La digue du côté Mulhouse (rive gauche) aurait 8 m de large entre les crêtes afin de pouvoir servir de route.

Le choix de la pente de 1/1000 est justifiée par le fait qu'une pente trop faible réduirait le débit d'évacuation des eaux, alors qu'une pente trop forte provoquerait des corrosions du fond du lit. Tous les talus seraient gazonnés également le fond jusqu'à deux mètres de distance du pied du talus. Dans les parties courbes pour éviter le choc des eaux, on procédera à des enrochements de moellons. En moyenne la digue sera à 0,40 m au-dessus de niveau de l'inondation de 1784.

Bazaine justifie ses dimensions en fonction des mesures de débit de l'Ill faites par Frécot. Selon ce dernier, elle débite en crue ordinaire 65 m³ à la seconde et le débit de la crue de 1831 est estimé à 80 m³ seconde. Ces mesures ont été faites au pont reliant Dornach à Brunstatt.

Avec ces volumes le canal projeté semble surdimensionné, mais Frécot et Bazaine prennent des marges de sécurité.

Pour réaliser le projet il faut acquérir 20 à 25 ha de terrain estimés à 120 000 Francs.

La masse de déblai est évaluée à 133 120 m³ et la dépense pour les travaux de terrassement serait de 129 907 F.

L'engazonnement des talus reviendrait à 25.416,- F

les ouvrages d'art à savoir :

Barrage en tête du canal

Reconstitution du radier du viaduc

deux aqueducs voutés

au passage du Steinbaechlein

agrandissement du pont de la Porte Haute

les perrés, coûteront

116.951,- F

En ajoutant à ces montants 57.725,- F de travaux divers, d'imprévus et de frais de conduite des travaux, le projet est chiffré au total à 450.000,- F.

D'où prendre cet argent ? On pourrait faire sur le budget une réserve annuelle de 30 à 35.000 F mais cela est insuffisant car 100.000 F au moins doivent être disponibles immédiatement pour l'acquisition des terrains. On pense donner l'entrepôt en concession, vendre les terrains des anciens fossés qui ne seront plus utiles.

Le moyen le plus simple est de procéder à l'emprunt mais les excédents budgétaires semblent insuffisants pour le remboursement en capital et intérêt. Cette note pessimiste clos le rapport de Bazaine.

En relisant la délibération du 2 novembre 1840 on voit que Frécot avait encore une autre solution : élargir et endiguer le Steinbaechlein et conduire par cette voie les eaux dans l'Ill. Mais la commission a rejeté cette solution.

Il y a également discussion sur le débouché du canal. On décide de conduire le canal directement dans l'Ill et d'abandonner le déversement dans la Doller tel que le faisait le Oberthorkanal.

10. En hydraulique le plafond est le fond du cours d'eau.

On décide donc l'exécution du projet retenu par la Commission et la réalisation d'un emprunt de 450.000 F remboursable en 15 annuités. Un hommage particulier est rendu à Frécot pour son travail ainsi qu'à Bazaine.

Par arrêté du 23 janvier 1841, le Préfet soumet le projet à l'enquête publique et nomme Ferdinand Koechlin commissaire-enquêteur. Cinq réclamations ont été déposées. Elles émanent surtout de propriétaires dont les biens sont coupés en deux parties par le canal. Deux autres réclamations critiquent le fait que les eaux de l'Ill et du Steinbaechlein se mélangeront et que l'eau sera impropre aux industries de teintures.

F. Koechlin donne un avis favorable, demande que les liaisons coupées soient rétablies, qu'il convenait d'établir un aqueduc en syphon au passage du Steinbaechlein et que la direction par la forêt de l'Urhu interrompant toute communication avec la Doller était le tracé le plus favorable.

Mais maintenant commencent les tracasseries administratives. Le 20 décembre 1841 le Conseil Municipal approuve un projet remanié par M. Detzen, nouvel ingénieur à Altkirch en remplacement de M. Frécot, et augmente le capital à emprunter à 485.000,- F. Ces modifications sont dues aux réclamations soumises à l'enquête. Il semble que l'autorité de tutelle ne soit pas d'accord avec la capacité de remboursement de la Ville. Le Maire essaie de convaincre le sous-préfet en signalant que les dépenses occasionnées par les inondations sont de loin supérieures à celles nécessaires pour le remboursement de la dette, que les maisons touchées par les inondations successives deviennent de plus en plus insalubres et que ce sont essentiellement les maisons de pauvres gens qui sont touchées.

En 1842, nouvelle correspondance au sujet des possibilités de remboursement.

Le 12 mars 1842 le Préfet reproche à la Municipalité de ne pas respecter les circulaires ministérielles, de confondre les dépenses et recettes ordinaires avec celles extraordinaires, que l'emprunt ne peut être autorisé car l'utilité publique n'est pas prononcée, laquelle ne peut être déclarée puisque le financement n'est pas assuré. On tourne dans le cercle vicieux.

Par une lettre du 17 mars 1842, le Maire (A. Koechlin) s'en prend au Sous-Préfet. Bien que la politesse soit sauvegardée, l'indignation du magistrat municipal éclate.

Mais l'autorité de tutelle ne se laisse pas ébranler et le 29 août 1842 nous trouvons une nouvelle délibération du Conseil Municipal fixant le montant de l'emprunt à 485 000 F et les délais de remboursement à 12 ans. En lisant les rapports qui doivent démontrer que le remboursement ne pose aucun problème, on commence à douter de l'optimisme de la Municipalité. Tous les postes de recettes sont prévus en augmentation, on surestime consciemment les recettes de l'octroi pour plusieurs années. Afin d'obtenir l'autorisation de l'emprunt, la situation financière de la Ville est décrite sous les meilleurs aspects. D'un autre côté on sait que les industriels de Mulhouse sont toujours en train de se plaindre auprès des autorités sur la mauvaise marche des affaires. L'administration de tutelle juge sévèrement ces opinions divergentes.

Ces lenteurs administratives doivent exaspérer les Mulhousiens car le 6 octobre 1842, un avis administratif informe la population sur les études en cours ainsi que sur les modalités de l'emprunt de 485 000 F. Il y est également déclaré que les recettes ordinaires suffiront pour couvrir les annuités et que l'on n'aura pas recours à de nouveaux centimes additionnels ni à de nouvelles surtaxes.

Enfin le 25 mai 1843, Louis Philippe déclare la construction du canal de décharge d'utilité publique et le 20 juillet suivant est promulgué la loi autorisant la ville de Mülhausen à contracter un emprunt de *dix ans*.

Puis c'est le silence. Rien de nouveau en 1844 ni en 1845. Il faut signaler que la Municipalité a changé. Emile Dollfus est maire depuis le 2 août 1843. Mais le 12

novembre 1845 à la suite d'une forte crue de l'Ill, le projet du canal est à nouveau d'actualité. Deux pétitions, dont les textes sont identiques, sont signées par 233 citoyens et adressées au Maire.

Les pétitionnaires demandent que le projet de l'ancienne administration (celle d'André Koechlin) soit repris. Que les décisions concernant le tracé du canal, les devis et l'emprunt soient immédiatement exécutés.

A la séance du 18 décembre 1845, les deux pétitions sont lues. Le Maire annonce "qu'il n'a pas perdu de vue cette importante affaire, mais que comme il a été reconnu que l'ancien projet tel qu'il a été conçu ne remplirait pas le but que l'on doit se proposer tout en absorbant une somme immense; il fait depuis longtemps étudier un nouveau projet auquel on met la dernière main et qui pourra être soumis lors de sa prochaine réunion".

Le 22 janvier 1846 Emile Dollfus présente son projet. Après avoir décrit l'ancien, il donne les caractéristiques du nouveau. La prise d'eau se fera un peu plus en amont. On utilisera une dépression naturelle qui existe sur le terrain et on passera sous le petit viaduc du chemin de fer dont on abaissera le radier pour augmenter le débouché. Après on construirait non un canal mais on aménagerait une sorte de cuvette qui aurait la même profondeur que le canal projeté mais qui sera infiniment plus large afin de donner aux bords une pente presque insensible. Cette disposition permettrait de conserver en nature de prés les propriétés traversées et on n'aurait pas besoin d'expropriations. Il suffirait d'une simple indemnité pour obtenir l'autorisation de passage. Il s'agit essentiellement d'empêcher les eaux débordantes de rejoindre le cours de l'Ill et de venir gonfler les fossés d'enceinte. Pour cela un chemin existant sur la rive droite de la cuvette serait à exhausser de 1,50 m. La cuvette arriverait au Hohesteg où commencerait le véritable canal. Là on utilisera le lit du Steinbaechlein qui sera endigué et élargi jusqu'à l'ancien Oberthorkanal. Ainsi l'aqueduc du Steinbaechlein est supprimé. Le pont de la chaussée de Dornach sera élargi ainsi que l'ancien canal jusqu'à la Doller.

Le projet dans cette nouvelle conception ne reviendrait qu'à 180.000 F avec une largeur de plafond de 25 m. Cependant cette largeur semble insuffisante et en la portant à 30 m, la dépense totale serait de 260.000 F. Dès le printemps prochain, les travaux devraient être adjugés et entrepris, l'emprunt réalisé.

Nonobstant la réduction du coût, l'amortissement sur 20 ans à un taux d'intérêt de 4% provoquera une dépense de 20.000 F par an. Il faut donc trouver les ressources et il n'y a que l'octroi qui puisse les procurer, car les autres taxes sont déjà très élevées.

Ce rapport est discuté et l'Industriel Alsacien du 25.1.1846 signale "qu'une longue discussion s'engage et soulève divers incidents. Le Conseil a été unanime pour reconnaître la nécessité de faire construire le plus tôt possible le canal."

Une commission pour l'étude du projet est nommée et nous y trouvons: Joseph Koechlin, Daniel Koechlin, Emile Koechlin et J. Niederhauser.

Le 5 mars 1846, Joseph Koechlin fait le rapport de la commission. Comme dit l'Industriel Alsacien du 7.3.1846 "rapport rédigé avec une lucidité remarquable". Il est divisé en deux parties:

A. le projet

B. Voies et moyens.

Effectivement ce rapport est d'une rigueur quasi mathématique, clair, fouillé, n'esquivant aucune difficulté.

Il y est démontré que la réalisation d'une cuvette est une erreur, il faut reprendre le tracé fixé par Bazaine et Frécot.

Les caractéristiques du projet sont les suivantes:

L'origine se situera sur la rive gauche de l'Ill à 200 m en amont du grand viaduc.

Le barrage établi au niveau de celui de la Sinne aura 72 m de large. Ensuite le canal et après le passage sous le viaduc se rétrécira à 30 m de largeur de plafond, largeur conservée sur tout le parcours. Sur la rive droite on élèvera une digue à 4 m au-dessus du plafond et de 7 à 8 m de large. Les talus seront établis dans le rapport 2/3. A l'endroit où le canal coupe le chemin de Galfingue, il y aura un pont. Le Steinbaechlein et le Dollergraben entreront dans le canal par des voûtes et couleront dans son plafond à 1 m en contrebas jusqu'à l'endroit en aval où le canal tourne vers le Pont de la Chaussée de Dornach, où leurs eaux sortiront du canal par une issue qui réglera le régime du Froeschgraben ¹¹. Le Pont de la route de Dornach sera élargi ainsi que celui de la route royale n° 66 (av. de Colmar). Le passage de la Tiefelochbrücke sera fermé.

Le canal sera exécuté en 3 parties :

- 1) du Pont de la Chaussée de Dornach jusqu'à la Doller
- 2) du Hohesteg jusqu'au pont de Dornach
- 3) de l'Ill jusqu'au Hohesteg.

Il faut signaler qu'on ne voulait pas de digues sur la rive gauche, on rehaussera le chemin de Galfingue pour empêcher les eaux de pénétrer dans les usines de MM. Heilmann, Mantz, Koechlin et sur la commune de Dornach. Le projet ainsi conçu reviendra à 300.000 F.

La deuxième partie du rapport - Voies et moyens - est plus intéressante encore. Il est rappelé qu'en 1840 et 1841 on avait décidé de prendre une annuité de 42.000 F sur les ressources ordinaires du budget pour amortir la dette de 485.000 F en 15 ou 16 ans alors que la loi de 1843 a réduit l'amortissement à 10 ans. Il paraît qu'André Koechlin a dû à Paris faire de sa propre autorité cette concession pour obtenir le vote de la loi.

Sur ces faits le rapport nous dit :

“Il est impossible de comprendre comment l'ancienne administration entendait exécuter ces combinaisons ; ce qui est certain, c'est que ce n'étaient pas les ressources ordinaires du budget qui pouvaient fournir ces sommes énormes, et cela d'autant moins, que depuis 1839 le budget a été constamment en déficit, et que ce n'est qu'avec le compte de l'année de 1845, que nous venons de voir enfin disparaître ce découvert.”

Comme nous l'avons dit plus haut, l'administration de tutelle n'était pas dupe, la situation financière de la Ville n'était pas aussi solide qu'on voulait le faire croire.

Ensuite le rapport démontre que l'octroi pourrait être augmenté car la recette moyenne par habitant à Mulhouse est de 5,02 F alors que dans neuf autres villes, elle est de 7,34 F. Certaines marchandises ou denrées pourraient donc être augmentées. La houille ni le bois de chauffage n'étaient imposés. Ces deux articles vont donc l'être à raison de 5 c. pour 100 kg de houille, 20 c. le stère de bois et 50 c. le cent de fagots. Les droits sur ces derniers articles seront demandés jusqu'à ce que la dette soit amortie. En lisant le rapport, on sent qu'on s'attendait à une levée de boucliers de la part des industriels contre l'octroi sur la houille et le rapporteur essaie par tous les moyens de persuader son auditoire et ses concitoyens.

Sur ces propositions, une discussion s'engage au Conseil Municipal et on entend les remarques suivantes :

“Que ceux qui demandent le canal contribuent à sa construction, sans demander les principaux moyens à l'industrie manufacturière qui n'a pas besoin de ce canal.”

Le Maire essaie d'apaiser les esprits en déclarant que le projet est sans conteste d'une grande utilité et exprime tous les regrets qu'éprouve l'administration d'être

11. Nom donné au Steinbaechlein sur le parcours entre l'actuelle rue d'Alsace et l'avenue de Colmar (voir plan Hofer de 1830).

obligée de recourir aux moyens proposés. Il compte sur le patriotisme des habitants pour qu'ils supportent sans se plaindre les nouvelles charges.

Un conseiller demande - et il obtient gain de cause - que la deuxième partie du rapport soit imprimée afin que chacun puisse y réfléchir. La décision est ajournée jusqu'à la prochaine séance qui a lieu le 12 mars 1846.

La construction du canal est adoptée à l'unanimité, la largeur du plafond est fixée à 30 m et un crédit de 300.000 F est accordé.

La même unanimité se réalise en ce qui concerne la révision du tarif de l'octroi.

Articles augmentés: alcools et esprits, pierres de taille et dalles, vinaigres.

Articles nouveaux: ardoises, tuiles, briques, carreaux, chaux, plâtres, paille, avoine, charbon de bois, bois de construction, planches.

La houille et le bois de chauffage sont imposés jusqu'à ce que la dette soit remboursée.

L'Industriel Alsacien du 15 mars conclut: "Cette séance, l'une des plus importantes qui aient encore occupé le conseil municipal, a été remarquable par l'unité de vues et de sentiments qui a dirigé le vote de tous les membres qui y ont pris part." Je pense que ce sont les qualités d'hommes tel que Emile Dollfus et Joseph Koechlin qui ont réussi à convaincre et obtenir cette unanimité.

Mais on verra que la bataille de la houille n'était pas achevée. Il faut également signaler qu'à la même époque les mines de houille du bassin de la Loire avaient des visées monopolisantes et on avait peur d'une forte hausse des prix du combustible (voir l'Industriel Alsacien du 22 février 1846).

Maintenant les choses vont aller très vite. Dès le lendemain 13 mars les travaux sont mis en adjudication et les soumissions seront ouvertes le 15 avril 1846 ce qui nous permet d'affirmer que le projet et les devis étaient prêts avant la décision définitive du Conseil Municipal. Ce sont les entrepreneurs Stengel Aloïse et Arger Michel qui exécuteront les travaux.

Mais la Commune d'Illzach réagit. Elle a peur que les eaux de la Doller grossies par celles du canal de décharge n'envahissent le village. Elle demande que le canal soit conduit directement dans l'Ill et que la Tiefelochbrücke reste ouverte. Mais Mulhouse ne se laisse plus arrêter par ces réclamations. Le projet a été étudié par les ingénieurs et l'expérience montrera qui a tort ou raison.

Les acquisitions de terrains se liquident rapidement et certains propriétaires, par esprit de civisme et convaincus de l'utilité du projet, cèdent gratuitement leurs parcelles. De la Chaussée de Dornach jusqu'à l'avenue de Colmar, une seule parcelle fera l'objet de la procédure d'expropriation.

Le 22 mai 1846 le Maire fait connaître au Conseil Municipal que l'imposition de la houille à l'octroi va provoquer des réclamations de la part des manufacturiers. Par ailleurs, il pense que la durée d'imposition qui a été fixée excède la période ordinaire de révision du tarif de l'octroi. En conséquence, la durée d'imposition de la houille et du bois est à fixer à 7 ans. Après cette période la Ville disposera d'autres ressources qui lui permettront d'honorer ses engagements.

Le Conseil approuve ces propositions en appréciant les considérations développées par le Maire (Industriel Alsacien du 31.5.46).

Dans la même séance est soumis le Cahier des charges de l'emprunt de 485 000 F. Il est reconnu qu'un remboursement sur 10 ans n'est pas possible car il provoquerait une annuité de 60.000 F. On remboursera sur 20 ans contrairement à la loi de 1843.

L'emprunt adjugé en une seule fois fera l'objet de trois tranches:

en 1846 = 120.000 F
en 1847 = 250.000 F
en 1848 = 115.000 F

Voilà donc le projet lancé bien qu'il n'ait pas obtenu l'approbation de l'autorité supérieure. Le Maire demande au Conseil d'approuver le commencement des travaux d'autant plus qu'il importe de procurer de l'ouvrage à une foule de bras inoccupés. Par ailleurs même si pour des raisons imprévues le cahier des charges de l'emprunt n'était pas approuvé, il faudrait avancer l'argent aux entrepreneurs pour payer leurs ouvriers.

Le Maire n'hésite donc pas à s'engager, le Conseil municipal le décharge de toute responsabilité pécunière.

Le 2 juillet 1846 M. le Maire fait connaître au Conseil que M. Christophe Mérian-Hoffmann de Bâle, représenté par MM. de Speyrs et Cie banquiers en cette dernière ville, a soumissionné l'emprunt de 485.000 F, remboursable en 20 ans au taux de 4%. M. le Maire se félicite de ce que M. Ch. Mérian-Hoffmann, dont les relations avec la Ville de Mulhouse ont toujours été si honorables, se soit porté adjudicataire de cet emprunt. Il est à noter que la banque Speyrs a touché une commission de 5.000 F.

Le 24 décembre 1846 est approuvé la deuxième partie comprise entre le Hohesteg et le pont de la Chaussée de Dornach et enfin le 4 février 1847, la troisième partie entre l'Ill et le Hohesteg. Dans cette dernière partie, les transactions immobilières semblent rencontrer plus de difficultés et on a recours à la procédure d'expropriation dont le jugement est prononcé le 16 juin 1847.

Une inondation en février 1847 a enlevé le pont de la chaussée à Dornach. Cet événement va accélérer les travaux et dans différentes lettres le Maire harcèle M. Detzem, l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux afin qu'il pousse les entrepreneurs à faire vite.

La Commune d'Illzach revient également à la charge. Le Conseil Municipal de Mulhouse propose la construction d'un canal de dérivation qui aboutit dans l'Ill.

Le 9 septembre 1847, le Maire informe le Conseil Municipal que l'octroi sur la houille n'est pas admis par le Gouvernement. Ce manque de recettes est d'autant plus grave que la situation financière de la Ville pour 1846 et 1847 est mauvaise. Par contre, le bois reste soumis à la taxe de l'octroi.

Le 10 avril 1848 le Maire (Emile Dollfus) expose au Conseil Municipal "que dans le but de donner de l'occupation aux ouvriers qui n'en trouvaient plus dans les établissements industriels, et pour occuper ceux qui en sont journellement renvoyés par suite de la crise commerciale, il l'a autorisé d'employer les uns aux travaux de nivellement de la Doller et les autres à la construction (celle des terrassements) de la seconde partie du canal d'écoulement comprise entre la passerelle dite Hohensteg et le pont de la chaussée de Dornach; il ajoute que les travaux de cette seconde partie sont en voie complète d'exécution et qu'ils sont exécutés par voie de régie, soit à la journée soit au mètre cube."

Il propose au conseil de l'autoriser à continuer ainsi jusqu'à complet achèvement sans que l'on soit obligé de remplir les formalités d'une adjudication.

Le Conseil Municipal considérant qu'il importait de ne pas laisser oisifs des bras qui ont jusqu'alors été occupés par l'industrie, autant par humanité que pour maintenir la tranquillité, adopte la proposition du Maire.

Le Commissaire du Gouvernement qui remplace le Préfet et qui n'est autre que Nicolas Koechlin approuve la délibération en écrivant:

"Vu et autorisé, par des considérations de sécurité publique, mais sans tirer à conséquence pour l'avenir."

A cette date, 600 ouvriers travaillaient soit à la régularisation de la Doller, soit au canal, et il en arrivait 35 nouveaux tous les jours.



Le 22 avril 1848, 850 ouvriers sont engagés sur les chantiers. Ils devaient apporter la preuve d'être Français et d'habiter à Mulhouse.

Le sous-commissaire du Gouvernement (sous-Préfet) d'Altkirch autorise, le 6 mai 1848, le Maire à creuser le petit canal devant préserver Illzach des inondations. Ces travaux pourront être exécutés par voie d'atelier de charité. Dans la séance du 22 juillet, on apprend que les ouvriers payés à la tâche gagnaient 1,50 F par jour et vu la masse de gens qui arrivait, on était obligé de réduire les salaires à 1,25 F et même à 1 F.

On accélère également les acquisitions de terrains pour la réalisation du tronçon entre l'Ill et le Hohesteg. Il faut occuper les ouvriers en chômage. Ces procédures semblent bien se dérouler et l'ouvrage est achevé fin 1849. Les ateliers de charité ont été fermés le 22 février 1849.

Le 15 juillet 1852 le Conseil Municipal vote des félicitations et des remerciements à M. Detzem.

Mais hélas le 18 septembre 1852 survient une crue exceptionnelle de l'Ill. Les digues sont rompues en différents endroits surtout là où le canal fait des coudes très prononcés. Toute la Ville se trouve sous l'eau: 0,52 m à la place des Victoires 1,03 m dans la rue des Bons Enfants, 0,72 m à l'angle de la rue des Maréchaux et de la rue du Sauvage ¹².

Dans sa séance du 2 octobre 1852, J.B. Schacre soumet le devis des réparations qui se montent à 50.000 F et les travaux sont confiés à l'entrepreneur Jean-Georges Geyelin.

Il est à supposer que le canal n'a pas obtenu partout une largeur de plafond de 30 m. Était-ce pour des raisons d'économie? Ou bien les travaux ont-ils été menés trop rapidement?

Le 27 février 1860, nouvelle crue. Certains industriels, en particulier Koechlin Frères et Heilmann, qui ont subi des dégâts veulent intenter un procès à la Ville.

Le 28 février 1861, le Conseil Municipal présidé par Joseph Koechlin-Schlumberger, constate l'insuffisance du canal et décide l'élargissement pour la somme de 580.000 F. On essaiera d'obtenir du Gouvernement les secours proportionnés.

Le 29 novembre 1861, le projet d'élargissement établi par M. Jundt ingénieur du canal du Rhône au Rhin, est approuvé par le Gouvernement. Celui-ci fixe la dépense à 640.000 F et la subvention aux deux tiers, soit 426.666 F. Le 19 février 1862 un arrêté du Préfet met le nouveau projet à l'enquête.

Selon un mémoire du Service de la Voirie les travaux auraient commencé dès 1861 ¹². Mais dans les dossiers d'archives nous trouvons les devis et cahier des Charges datés du 26 janvier 1864.

Selon ces documents les travaux sont subdivisés en six sections:

- 1) du viaduc du Chemin de fer à 120 m en amont du Hohesteg
- 2) du point précédent à la rue Jacquard (maintenant rue des Fabriques)
- 3) du point précédent au début de la courbe en face de l'avenue du Président Roosevelt.
- 4) du point précédent à la rue Dollfus
- 5) Construction du pont de la rue de Strasbourg
- 6) de la rue de Strasbourg à la Doller.

Sous le chapitre Description des travaux, nous apprenons:

- la différence de niveau entre les points extrêmes du canal est de 4,11 m, ce qui donne pour 3246 m une pente uniforme de 0,00124 par mètre. Cette pente sera

12. Cf. à (5).

- diminuée par une série de seuils en bois distants de 200 m et donnant une chute de 0,224 m. La pente entre les seuils sera de 0,000124 par mètre soit 1/10000
- le plafond du canal aura une largeur uniforme de 35 m, les talus seront de 3 m de large pour 2 de haut et la crête des digues réglée à 4,50 au-dessus du plafond du canal
- les seuils seront enrochés à l'amont et à l'aval
- Des murs de quai seront établis au droit de l'usine Heilmann (rive gauche), en aval du pont de la Chaussée de Dornach, les murs de soutènement déjà établis seront renforcés avec des rideaux de palplanches, enfoncés avec une sonnette de 450 kg maniée à bras ou avec une machine
- le pont du Hohesteg sera allongé sur la rive gauche
- le Steinbächlein ne coulera plus dans le plafond du canal, mais le traversera en syphon; il rejoindra le Dollergraben par la rue Buffon dans une galerie maçonnée
- le pont de la chaussée de Dornach sera allongé et se fera en maçonnerie, fer et bois; la chaussée sera effectuée en pavés de chêne noyés dans un bain de bitume
- un pont sera construit pour joindre les deux cités par la rue Napoléon (rue de Strasbourg); il sera en charpente avec garde-corps en fer
- le pont de l'avenue de Colmar sera consolidé par des murs de soutènement
- des précautions sont à prendre pour éviter les accidents et garantir la sécurité des ouvriers
- indépendamment de la retenue de garantie de 10% une autre retenue de 1% sera opérée sur l'ensemble des travaux pour assurer le service médical et le secours aux ouvriers atteints de blessures ou de maladies au cours des travaux; les sommes non employées seront restituées aux entrepreneurs.

Voilà trop brièvement résumé ce cahier des charges de 35 pages. C'est un document technique très fouillé et qui a dû constituer le guide des entrepreneurs et des ingénieurs.

Un décret impérial du 23 avril 1863 a déclaré les travaux d'utilité publique et le 7 décembre 1863 est prononcée l'expropriation des terrains nécessaires à l'élargissement.

Le 20 mai 1867 est établi le procès-verbal de réception définitive. Il faut signaler que le pont de la chaussée de Dornach est un pont en fer construit par Imbert et Cie de Saint-Chamont.

L'ancienne cuvette du Oberthorkanal entre la Porte-Haute et la rue Engel Dollfuss a été comblée avec les déblais des travaux d'élargissement.

En 1874 on refit le barrage en amont du viaduc du chemin de fer.

Après ces travaux le canal avait obtenu les dimensions nécessaires pour absorber les crues de l'Ill. Mais il y avait quand même quelques défauts.

Les courbes en amont du pont de la chaussée de Dornach et du pont Anna Schoen avait des rayons trop petits et ont ralenti la vitesse de l'eau et des alluvions se sont déposés.

Le fond du canal étant resté en terre les eaux l'affouillent. Après les crues elles stagnent derrière les seuils qui forment barrage. Cette situation a encore été aggravée par le fait que les industries déversaient de plus en plus d'eaux résiduares et les odeurs qui se dégageaient n'étaient pas agréables pour le voisinage. Tous les ans, la Ville dépensait de l'argent pour faire évacuer les alluvions et éviter que le plafond ne s'affouille encore plus.

Au printemps 1900 le Service de la Voirie a établi un mémoire pour faire une régularisation du plafond.

On propose donc un abaissement et un pavage de ce dernier avec l'aménagement d'une rigole de basse-eau afin qu'il y ait un filet d'eau continu qui évacue les eaux industrielles.

La vitesse de l'eau doit être régulière sur tout le parcours et les deux courbes doivent être réaménagées.

Les découvertes et les nouvelles théories de l'hydraulique sont employées par M. Hoesly concepteur du projet.

D'après ces calculs le débit de l'Ill en crue peut être de 430 m³/seconde. Nous sommes loin des 80 m³ de Frécot et il ne faut pas s'étonner que la première réalisation du canal n'a pas atteint son but.

Le projet prévoit également le remplacement des ponts :

le pont du Hohesteg, celui de la rue des Fabriques, de la rue de Strasbourg.

En outre pour l'élargissement des rues qui longent le canal on construira des murs de quai.

Le 19 juin 1905 le Conseil Municipal - M. Kayser étant maire - décide :

le réaménagement du canal de décharge,

la couverture entre le pont des Fabriques et la rue de Strasbourg

la construction de la halle aux marchés.

L'estimation des dépenses s'élève à environ 1.000.000 de Marks.

Au cours des années suivantes l'aspect actuel du canal de décharge se réalise.

Cinquante ans plus tard, le cours de l'Ill est régularisé entre le viaduc du Chemin de fer et la Colline de Didenheim. Le vœu de la Commission de 1833 est exaucé.

A présent la Ville est débarrassée des malheurs que lui ont causés les inondations de l'Ill. L'équilibre est rétabli. Mais à quel prix !

Les différents rapports mentionnés ci-dessus constituent la trame de l'histoire du canal de Décharge.

Le rapport fait par la Commission de 1833 est établi par des hommes politiques. Ils sont soucieux de la tranquillité des Mulhousiens et les effets des crues successives les inquiètent. Une réaction viscérale les fait se tourner vers les règlements de l'ancienne république mais attirés par la Technique lancent l'idée du canal.

Le rapport de Bazaine est très technique et sa formation d'ingénieur prime sur le sentiment politique.

Le rapport de Joseph Koechlin est une véritable synthèse de la Technique et de la Politique. Cette Technique qui va faire des merveilles sous le Second Empire est présente. Mais le politicien Koechlin sait aussi mettre l'intérêt général au-dessus de l'intérêt particulier.

Le rapport de l'ingénieur Jundt est exclusivement technique et les hommes politiques s'y soumettent. C'est la Technique triomphante du Second Empire.

Le mémoire du Service de la Voirie en plus de sa technicité devient en ce qui concerne l'hydraulique scientifique. Son rédacteur fait un aperçu historique pour critiquer l'ancien projet afin de mieux justifier et étayer le sien.

La critique historique serait-elle entrée dans l'esprit des ingénieurs ? Et à ce projet aussi les élus se soumettent sans discussion.

Le Canal est un enfant de la Révolution de 1848.

C'est grâce au chômage que la crise a provoqué, à cette époque, qu'il s'est réalisé rapidement. C'est peut-être de l'esprit de cette révolution qu'il a hérité lorsqu'on le couvre pour créer un marché. Au lieu de devenir un obstacle, un élément de division il est devenu un forum où une grande partie de la population se rencontre trois fois par semaine. Une cité sans marché serait une cité sans âme.

Mais il a aussi permis à la Ville de s'étendre à l'ouest et laisser se créer ces quartiers populaires qui ont fourni la main d'œuvre à l'industrie. On peut terminer avec une question ! Où Mulhouse se serait étendue si quelques hommes courageux n'avaient pas pris l'initiative de créer cet ouvrage ?