

INTRODUCTION

Consacrée réglementairement aux Travaux Publics (communications terrestres et fluviales, usines sur les cours d'eau et mines), la série S des Archives départementales offre aux historiens la particularité d'un ensemble très homogène de dossiers essentiellement techniques. Les plans, enquêtes statistiques, ou études «sur le terrain» qui constituent la trame du travail colossal entrepris au XIX^e siècle par le service des Ponts et Chaussées présentent un intérêt historique indéniable mais aussi un intérêt administratif jusqu'à présent davantage sollicité. Les services de la Direction Départementale de l'Équipement ne se sont pas mépris qui nous ont apporté leur concours, en particulier pour la confection des cartes.

L'importance quantitative et l'histoire du fonds feront l'objet d'une première partie de cette introduction; un bref aperçu des institutions à l'origine des dossiers constituera la seconde partie, suivie enfin de la description détaillée des six sous-séries.

IMPORTANCE ET HISTOIRE DE LA SÉRIE

La série S couvre *265 mètres linéaires*.

Ses *limites chronologiques* sont celles de la période française 1800-1870. Les fonds postérieurs de l'administration allemande feront l'objet d'un classement séparé.

La *couverture géographique* de la série S comprend le département du Haut-Rhin dans sa plus grande extension, avec les arrondissements de Delémont et Porrentruy distraits du Haut-Rhin en 1814 (1816 pour les cantons de Montbéliard et d'Audincourt), et l'actuel Territoire de Belfort (soustrait en 1871).

L'*histoire de la série* connaît les mêmes vicissitudes que les autres séries modernes des Archives du Haut-Rhin, du moins en ce qui concerne les catastrophes naturelles: inondations (1813) ou brûlement (dans l'affolement de 1870). En ce qui concerne les catastrophes «raisonnées», c'est-à-dire les ventes massives de papiers jugés «sans intérêt», la série S semble avoir échappé, plus que d'autres séries, au verdict de l'élimination. Un état de 1891 note la mise au pilon de pièces annexes de comptabilité; de dossiers du personnel des services hydrauliques, canaux et chemin de fer; des contraventions et délits; frais de curage et d'endiguement; beaucoup d'affiches et d'imprimés de l'administration des chemins de fer. Moins sélectionnés furent les dossiers vendus en 1923 et 1926 en application de cette note «tous les papiers vendus sont antérieurs à 1870, le principe ayant été adopté que les papiers de la période allemande doivent être conservés». Des lacunes considérables subsistent donc particulièrement dans le fonds de la Préfecture.

ORIGINE DE LA SÉRIE

La série S se compose de deux fonds distincts: les services des Ponts et Chaussées et de la Préfecture.

Le ministère de l'Intérieur, puis en 1836 celui des Travaux Publics, et le **corps des Ponts et Chaussées** que la Révolution a maintenu, gardent en effet la responsabilité constante de la construction et de l'entretien des routes (*service ordinaire*, avec ingénieur en chef à Colmar assisté d'ingénieurs d'arrondissements, différents des arrondissements sous-préfectoraux). Pour les autres services, deux points fondamentaux sont à signaler: tout d'abord les directions, c'est-à-dire le siège de l'ingénieur en chef, étendent leurs compétences au niveau de la région et non pas du seul département; ensuite l'empirisme et les nécessités techniques semblent avoir présidé à la création successive des services. La réglementation se trouve souvent postérieure aux réalités d'organisation que l'on trouve dans les dossiers.

Les *travaux du Rhin* qui exigeaient, vu leur ampleur, compétence et moyens, connurent plusieurs organisations. L'empereur créa le Magistrat du Rhin de 1802 à 1814; la Restauration ne renonça pas à cette formule qui avait le mérite de faire contribuer les intéressés: commission spéciale et travaux mixtes avec Ponts et Chaussées et génie militaire. C'est enfin en 1827 que fut créé le service spécial des travaux du Rhin avec son ingénieur en chef à Strasbourg.

Le *canal Monsieur* puis *du Rhône au Rhin* obtint lui aussi une administration particulière en 1831 (l'annuaire administratif du Haut-Rhin l'individualise pourtant déjà en 1825) avec un inspecteur général, directeur du canal à Besançon et l'ingénieur en chef à Strasbourg ayant compétence sur deux divisions: Nord, de Strasbourg à Valdieu; Sud, de Valdieu à Saint-Jean-de-Losne.

Le *service hydraulique* ne se structure qu'en 1848. Jusqu'à cette date l'autorité publique n'intervenait que dans le domaine de la réglementation, laissant toute initiative, conduite et financement de travaux aux particuliers. Les problèmes innombrables qui ne manquèrent pas de se poser imposèrent la création d'un ingénieur et d'un service spécial chargé de centraliser les études sur les cours d'eau, les usines hydrauliques, les irrigations (dans le service des travaux du Rhin jusqu'en 1859 puis un service spécial apparut), colmatage, réservoirs, etc. et surtout de diriger les travaux. Dès 1849 s'opéra le transfert des dossiers. La réglementation ne parut qu'en 1851.

Le *chemin de fer* — surveillance, travaux annexes — incombait aux Ponts et Chaussées qui individualisèrent ce service à partir de 1853.

Les *mines* gardèrent toujours leur entité, avec un ingénieur en chef à Strasbourg, un ordinaire à Vesoul, Colmar ou Mulhouse.

Les services de la **Préfecture** assurent la préparation et le suivi des dossiers administratifs. Ce fonds présente un caractère homogène car l'ensemble émane d'un seul bureau préfectoral: en l'an XII, celui des Travaux Publics (communications nationales, police de la grande voirie, navigation intérieure, police des cours d'eau), en 1813 deuxième division (le terme de Ponts et Chaussées apparaît), en 1825 le bureau des Travaux Publics, en 1838 quatrième division premier bureau jusqu'à sa suppression en 1860 où la troisième division prend le relais.

Ces deux fonds, Ponts et Chaussées et Préfecture, sont toujours présentés dans le corps du répertoire à la suite l'un de l'autre dans chaque rubrique; par exemple 1 S Organisation et activités des services: fonds de la Préfecture, puis fonds des Ponts et Chaussées; 1 S Personnel: fonds de la Préfecture, puis fonds des Ponts et Chaussées, etc. Le chercheur dispose ainsi, dans une présentation rapprochée, des deux éléments complémentaires d'un dossier. Les pièces émanant des Ponts et Chaussées, plus nombreuses et plus fournies dans l'ensemble, représentent les éléments techniques alors que les documents venant de la préfecture déçoivent parfois par la sécheresse des données administratives, souvent lacunaires. Une exception à ce principe de classement: les fonds des Ponts et Chaussées des sous-séries 3 S et 5 S étant exceptionnellement minces ont été rejetés dans leur totalité en fin de sous-série.

INTRODUCTION AUX DOSSIERS DE LA SÉRIE S

Parce que les six sous-séries concernent des voies de communication ou des secteurs économiques bien particuliers (mines ou usines de cours d'eau), elles se présentent comme un ensemble cohérent tant pour la forme que pour le fond.

Formellement, la constante des dossiers réside dans l'*abondance des plans et croquis* mais aussi dans l'emploi de plus en plus systématique des *formulaires*, pour lesquels l'administration des Ponts et Chaussées et la préfecture consacrent un budget non négligeable dont profitent les maisons Berger-Levrault et Hoffmann. Les plans peuvent être la description d'un lieu ou d'une technique de construction (ouvrages d'art, rampes de routes, ponts à bascule, etc.); ils peuvent aussi servir de preuve et le chercheur trouvera, par exemple, beaucoup de parcelles minutieuses avec les noms de tous les propriétaires, dans des rectifications de direction de traverse, des alignements, des prises d'eau, etc. La richesse et l'abondance de cet ensemble excluent la description exhaustive, catalogage qui conduirait à l'impression de plusieurs volumes de répertoire. Les recherches que ces plans et croquis peuvent susciter échappent au seul domaine technique, qui étudierait par exemple la cartographie au XIX^e siècle, l'évolution des ouvrages d'art, la politique de travaux et d'entretien du réseau routier avec les techniques et matériel, l'influence ou «l'impact» des canaux sur une région donnée, avec les nécessités d'alimentation en eau et en contrepartie l'utilisation du canal pour les irrigations, etc. Ces plans, en effet, peuvent donner aussi de précieux renseignements en complément d'autres sources: nature des cultures, répartition des terres entre propriétaires, implantation des habitations et installations industrielles hors agglomération, etc.

En ce qui concerne le contenu des autres pièces des dossiers, plusieurs points communs apparaissent rapidement. Le chercheur ne manquera pas, tout d'abord, de s'étonner de la présence active du *génie militaire*. L'Alsace en effet dans sa presque totalité est un enjeu stratégique (le Rhin, les voies de communication Ouest-Est, la traversée des Vosges) et le souvenir cuisant de quelques faits militaires récents rend plus que prudents les ingénieurs du génie dans leurs longues «observations» ou oppositions. Il est certain que si la circulation est favorisée pour les Alsaciens, elle l'est aussi pour l'envahisseur éventuel et cette perspective pousse le génie à exiger des travaux «réversibles»: ponts que l'on puisse couper, routes à barrer, etc. Les argumentations des Ponts et de l'Armée, placées dans deux colonnes parallèles à propos de maints ouvrages d'art ou voies de passage, peuvent se révéler passionnantes pour l'historien des communications: nécessités économiques contre impératifs stratégiques.

Les *nécessités économiques* en effet constituent l'aiguillon le plus efficace et le plus exprimé dans les dossiers de voies de communication. Pour les *industriels* haut-rhinois, gros consommateurs de combustible (houille surtout), le prix de cet approvisionnement reste essentiel. Exprimées par les chambres de commerce ou par lettres individuelles au préfet, leurs demandes ou exigences portent sur les canaux, les routes et les travaux de recherches minières (pour économiser, en exploitant des gisements locaux, soit l'importation onéreuse de Sarre soit le bois devenu de plus en plus cher et anarchiquement exploité). L'argument le plus fréquemment employé reste «la consommation indispensable et en grande masse». Certains industriels ne se contentent pas des seuls arguments: ils acceptent de financer personnellement, le chemin de fer, par exemple: on sait que Koechlin obtint dès 1837 la concession de la ligne Mulhouse-Thann. Une carte géologique couvrant tout le département a été établie par Koechlin-Schlumberger en 1865-1866 (cartes et plans ADHR - 299 à 310 et 558). Ce poids de l'industrie étonne d'autant plus que l'agriculture à laquelle l'administration prend beaucoup de terrains n'élève pratiquement aucune protestation. Les Ponts et Chaussées et la préfecture, dûment aiguillonés par de gros intérêts économiques, demeurent maîtres des projets. Seules des négociations de détail interviennent avec les syndicats d'irrigation ou d'exploitation: regroupements plus défensifs qu'offensifs.

Une dernière remarque d'ensemble s'impose: la *sous-série 1 S* est un *facteur commun* des autres sous-séries. Le chercheur ne pourra travailler sur les routes, les canaux ou le chemin de fer que s'il a, en plus des sous-séries concernées, examiné les rapports fournis aux conseils généraux (1 S 4-6) et si possible la correspondance et les travaux des ingénieurs (1 S 21-50).

Conformément à la circulaire AD 65-29 du 16 décembre 1965, la série S comprend les sous-séries suivantes:

- 1 S Ponts et Chaussées
- 2 S Grande voirie, circulation, transports
- 3 S Navigation intérieure
- 5 S Chemins de fer
- 7 S Service hydraulique, syndicats
- 8 S Mines, métallurgie.

La circulaire prévoit 4 S (mer, ports, transports maritimes) pour les départements côtiers et 6 S (transports aériens et météorologie): dans le Haut-Rhin, les fonds modernes sont clos dès 1870 et ne sont pas encore concernés.

1 S PONTS ET CHAUSSÉES

Pour connaître les **attributions et le fonctionnement des Ponts et Chaussées**, deux dossiers se révèlent essentiels: **1 S 1 et 2** (fonds P.)⁽¹⁾ et **1 S 19** (fonds P. et C.): des cahiers de réglementation et de jurisprudence, donc théoriques et pratiques, présentent la législation nationale, les arrêtés préfectoraux ou des extraits des arrêtés du Conseil d'Etat concernant chaque attribution des Ponts et Chaussées: petite et grande voirie, mines, bacs et bateaux, police de la navigation, cours d'eau et règlements d'usine, roulage, conflits d'attribution, etc. La structuration progressive des services, déjà évoquée, apparaît nettement dans **1 S 2**.

L'organisation du corps des *ingénieurs des Ponts et Chaussées*, avec leur recrutement et leur carrière, trouve son application pratique et immédiate dans les dossiers de «tenue des bureaux des ingénieurs» avec horaires, nombre de registres, cartes hydrographiques présentant les différents ressorts d'activité (**1 S 19**). Tout aussi précis est «l'inventaire des papiers remis par le service ordinaire au service hydraulique» en 1849. Le répertoire des affaires en cours renseigne précisément l'historien sur la multiplicité des tâches de l'ingénieur, sans compter bien sûr les nombreux rapports de tournées et correspondance (**1 S 9-11, 14, 21-34, 36-47**).

Les *rapports* plus synthétiques faits pour le *conseil général* (**1 S 4-6, 29-33**), ou aux *conseils d'arrondissement* (**1 S 7, 37**) argumentent avec force les nécessités de financement du canal du Rhône au Rhin, des travaux du Rhin et des routes. Rapports nourris mais concis: «le rapport doit consister moins dans le développement détaillé et minutieux de toutes les opérations entreprises que dans une discussion propre à faire apprécier le système d'ensemble qui les a dirigées». A partir de 1854, les rapports se font plus épais pour le chemin de fer et les mines (états et production métallurgique). L'intérêt multiple de la canalisation du Rhin apparaît particulièrement dans **1 S 4**: fixer la frontière, favoriser la navigation, protéger les rives contre les débordements, améliorer les conditions d'hygiène en éliminant les eaux stagnantes.

La commission d'enquête administrative sur les voies de communication n'apparaît dans le fonds P. (**1 S 8**) que par des questionnaires alors que dans le fonds P. et C. (**1 S 35**) les éléments de réponses souvent personnels témoignent bien de l'esprit de service public des ingénieurs. «Il faudrait ménager les eaux au lieu de les gaspiller, il faut lutter contre l'indifférence et le mauvais vouloir de quelques-uns». Ou encore à propos de leur service: «l'intervention de l'administration en ce qui concerne le service hydraulique soulève parfois des observations de la part des intéressés. Nous devons le dire, cela tient à ce que l'on ne croit pas toujours, pour diverses raisons, à l'impartialité de l'administration».

Outils, matériel, matériaux, détails techniques abondent dans le fonds P. et C. (**1 S 61-64**): traîneaux pour les déblais de routes enneigées, célinimètres, baromètres portatifs, cartes, cylindres compresseurs (croquis de 1852), etc.

Les dossiers de **personnel** des Ponts et Chaussées, volumineux, complets et détaillés présentent pour chaque catégorie d'agents nominations, mutations, congés, indemnités, déroulement de carrières et plaintes, parfois même leurs missions. Le programme des *examens* et quelques épreuves d'agents secondaires (**1 S 78**) pour l'obtention de leur grade donnent la preuve d'une formation solide: écriture, langue française, poids et mesures, géométrie, dessin linéaire, allemand, arithmétique complète, algèbre, trigonométrie, statistique. La *surveillance* du personnel témoigne de la même exigence: il n'est pas rare que la gendarmerie accompagne le personnel volant. Dans les rubriques de personnel temporaire, l'historien sera intéressé par les rations alimentaires attribuées aux *ateliers* de condamnés et prisonniers de guerre (**1 S 94**).

Pour une étude des conditions de travail, les dossiers *d'accidents* (**1 S 104-105**) quelquefois détaillés signalent les explosions de mines, les noyades dans le Rhin, les «maladies par suite des travaux dans les terrains marécageux», etc. Signalons enfin une pièce intéressante dans un dossier plus général de

(1) Pour plus de commodité, le fonds de la Préfecture sera abrégé en fonds P. et le fonds des Ponts et Chaussées en fonds P. et C.

renseignements sur le personnel (1 S 107): un état des préposés aux ponts à bascule donne tout les relevés des pesages et leurs montants versés en 1851.

La **comptabilité** (1 S 144-420) représente la masse la plus importante de documentation dont l'historien tirera grand profit. Une ordonnance royale du 10 mai 1829 institua un *conseil local* (1 S 146) pour répartir les fonds destinés aux travaux d'entretien et de réparation des Ponts et Chaussées et procéder à l'examen des comptes finaux. Le préfet en est président assisté d'inspecteurs divisionnaires, ingénieurs en chef et deux membres du conseil général.

Outre les salaires mis en regard des coûts détaillés des travaux, la comptabilité offre à la curiosité du chercheur des états comparatifs de prix de journée des différentes catégories d'ouvriers en 1829 et 1849 (les paveurs, en raison de leur qualification (?), perçoivent les plus hauts salaires), ainsi que des prix de matériaux aux mêmes dates (pierres de taille, moellons, bois de chêne ou de sapin, chaux, etc.) (1 S 148).

2 S GRANDE VOIRIE, CIRCULATION, TRANSPORTS

La structure du réseau routier depuis l'ancien régime reposait sur la division en 3 classes: la première classe comprenait les routes stratégiques reliant les frontières, la seconde, les grands centres urbains; seule la première classe fut numérotée jusqu'en l'an XII; à cette date une renumérotation intervint pour les deux premières classes. L'entretien des routes laissait à désirer et la reprise en main du réseau se manifeste par la parution du *décret du 16 décembre 1811*, qui divise les routes en deux catégories: routes impériales et routes départementales⁽²⁾. Les routes impériales (puis nationales), divisées elles-mêmes en trois classes et numérotées, émergent pour les deux premières classes du budget de l'Etat et pour la troisième de celui du département, jusqu'en 1817. L'ensemble relevant de l'Etat après cette date, plus n'est besoin de classes. Le 10 juillet 1824, un remaniement du réseau routier français fait intervenir des changements dans la numérotation des routes nationales (RN 78 devient RN 59, etc.).

Les conseils généraux prennent en charge les routes départementales: après avoir dressé un état d'ensemble, ils répartissent les dépenses selon les nécessités. L'exécution des travaux relève de l'ingénieur des Ponts et Chaussées sous le contrôle d'une commission représentant les collectivités qui financent. En effet la participation des communes aux frais d'entretien du réseau routier restait un problème difficile.

Le réseau routier alsacien du XIX^e siècle épouse la géographie de la province: grands axes Nord-Sud le long du Rhin (RN 68) et des Vosges (RN 83) et transversales Ouest-Est par les passages naturels: Sainte-Marie-aux-Mines (RN 59), col de Bussang (RN 66), trouée de Belfort-Bâle (RN 19) et enfin le sud du département par Porrentruy (RN 73). Les routes départementales assurent les diagonales.

Une dernière précision réglementaire: la loi du 30 mai 1851 accorde la liberté totale du poids de chargement des voitures et de largeur des jantes, ce qui entraîne donc la suppression des *ponts à bascule* de Belfort, Colmar et Saint-Louis et la vente aux Domaines de tout leur matériel.

La sous-série 2 S qui couvre 124 mètres linéaires comprend un ensemble remarquable de *plans* et *dossiers techniques* dont les caractéristiques ont déjà été évoquées.

L'attention du chercheur doit être attirée cependant sur quelques points précis.

Tout d'abord, les dossiers de traverses et de trottoirs très fournis en plans du passage complet de l'agglomération doivent être *complétés* par les dossiers de permissions de voirie et de construction de trottoirs ou rigoles pavées de la même sous-série, et les dossiers de voirie urbaine de 3 O, les règlements de police municipale de 4 M. Il en va de même pour les modifications apportées aux cités après la suppression des ponts à bascule.

Les routes ne sont pas non plus que l'affaire des techniciens: les *hommes politiques* et les *industriels* exercent des *pressions* souvent efficaces, toujours explicites. Pour demander une route entre Delémont et Ferrette et éviter le détour par Bâle: «il faut vivifier le commerce des vallées de l'ancien Mont-Terrible (ce qui) ferait éclore une industrie qui jusqu'à ce jour est assoupie» (2 S 2). Ou encore ce particulier de Bergheim qui s'élève contre l'adjudication des herbes des bords de route — avantageuse pour l'administration qui voit ainsi les talus et les plantations entretenus et évite les abus de pâture — «les routes ne seront plus libres, le commerce des moutons des frontières d'Allemagne vers Paris sera entravé et le magnifique troupeau de Bergheim (6 à 8000 moutons) ne pourra plus passer par la route N° 83» (2 S 21). L'industriel Dollfus-Mieg en 1816 demande des autorisations spéciales de transport pour l'arrivage de houille destinée à ses manufactures et la ville de Colmar pour son approvisionnement en poisson (2 S 1106). Le plus vif plaidoyer pour la densité, l'amélioration et l'entretien du réseau routier fut énoncé dès le début du siècle en 1802 alors qu'étaient agités des projets de nouveau classement des routes. «La construction des routes est le premier et le meilleur moyen d'encourager le commerce et l'industrie... elle améliore en même temps l'agriculture puisqu'elle augmente la somme du bétail, qu'elle procure aux denrées un écoulement assuré et facile et qu'enfin elle accroît le nombre des consommateurs par la circulation des voyageurs et par les différents ouvriers qui trouvent de l'occupation» (2 S 27).

(2) Ce rappel volontairement bref des institutions renvoie à l'ouvrage de base de CARPENTIER cité dans la bibliographie et à l'introduction de la série S de M. Jean SABLON dans le *Répertoire numérique de la série S* des Archives départementales du Gard, 1974.

Le problème des *routes de montagne* plus particulier à la région apparaît nettement dans la réglementation très abondante du début du siècle contre la dégradation des voies par les traîneaux, les perches et sabots pointus: les enrayures devront se faire avec des sabots larges et recourbés (2 S 1104).

Intéressant l'historien mais aussi l'administration, la *fréquentation des routes* peut faire l'objet d'études sérieuses (cartes 2 S 23, dossiers 2 S 43-45) grâce à des relevés réguliers très précis des voitures chargées ou vides, avec le nombre de chevaux, les moyennes journalières, etc. Ces dossiers reflètent de façon particulièrement suggestive la densité des échanges à l'intérieur du département ou avec l'extérieur. Si l'on approche ces dossiers des données de même nature pour le canal du Rhône au Rhin (3 S 4) et le Rhin (3 S 146), le volume et la nature des échanges commerciaux alsaciens peuvent être cernés avec précision.

Un dernier point, enfin, mérite d'être évoqué: dans les dossiers de travaux, il est souvent fait mention de *cataclysmes naturels* à la suite desquels les ouvrages d'art étaient endommagés: inondations, crues de fleuves, orages, etc. Une recherche patiente glanerait ainsi des indications climatiques fort précieuses.

3 S NAVIGATION INTÉRIEURE

La sous-série 3 S ne couvre que 14 mètres linéaires car le fonds des Ponts et Chaussées n'existe pratiquement plus. Cette masse réduite de documents conservés ne doit pas faire illusion: la navigation reste au cœur des préoccupations de ceux que l'on appellerait actuellement les «aménageurs»: Ponts et Chaussées, services préfectoraux et groupes de pressions (chambres de commerce et industriels, génie militaire, et bien sûr navigants). Leurs «desiderata» se trouvent présentés dans un long rapport de 1866 qui présente pour l'ensemble des modes de transport les améliorations nécessaires (5 S 18).

Le **Rhin** occupe une place prédominante et ceci à maints égards.

Comme *frontière*, il suscite de nombreuses négociations de communication ou de commerce entre riverains: pays de Bade et Alsace. La nécessité de coordonner les péages, barrières et multiples entraves administratives entraîne la conclusion d'une *convention* le 31 mars 1831 à Mayence. Une inspection en chef y est établie en 1832 et la commission centrale pour la navigation du Rhin produit dès 1835 un rapport très épais étoffé de nombreux tableaux et statistiques (3 S 7). Le *passage du Rhin* par bacs ou ponts, après conflits et querelles diplomatiques, se règle, pour les ponts de Huningue et de Brisach, par un accord franco-allemand conclu à Fribourg, au terme d'une conférence du 23 au 25 juillet 1838, terme de pourparlers ouverts depuis 1827. Un projet de cahiers des charges, avec dossiers techniques (3 S 24) et un partage rigoureux de la comptabilité (3 S 25) aboutit à la construction d'un pont fixe à Huningue, mis en exploitation en 1842, et d'un pont volant à Brisach, ouvert à la circulation en 1845. En 1862, un banc de gravier mouvant bloqua la navette entre les deux Brisach et cet incident eut l'heureux effet de prouver la nécessité d'un pont fixe; mais le vote des crédits n'intervint qu'en 1869!

Frontière mais aussi objet du souci constant de l'administration en matière de *circulation*, le Rhin, au début du XIX^e siècle, se présente comme une litanie de contraintes: naturelles (troncs qui flottent, thalweg à draguer, crues dévastatrices) ou artificielles (taxes de toutes sortes). L'effort entrepris par la commission de Mayence et les services préfectoraux visa donc peu à peu l'allègement de toutes ces entraves (3 S 8). En 1866, par exemple, l'affranchissement des droits de pilotage permet aux patrons de bateaux de diriger eux-mêmes leur embarcation sans avoir besoin de faire appel aux pilotes imposés contre redevance par les communes riveraines.

Pour le *trafic commercial*, le Rhin est doublé par le **canal du Rhône au Rhin**. Des états et tableaux de plus en plus précis après 1841 (3 S 4) enregistrent les cargaisons de houille, produits chimiques, blé, mécaniques en fer, vins, bois, foin, paille, etc. Des graphiques en couleurs expriment les tonnages respectifs. Les dossiers de travaux et d'emprise constituent un ensemble technique intéressant.

La politique dont ne se sont jamais départis les Ponts et Chaussées reste axée sur la navigation et le *trafic* malgré les plaintes et protestations des riverains industriels ou meuniers privés d'eau. Car le problème de plus en plus difficile à résoudre que devaient affronter les Ponts et Chaussées pour maintenir cette priorité au trafic était celui de *l'alimentation en eau* (3 S 69-85). L'ordre adopté par le classement épouse la succession chronologique des solutions adoptées: prise d'eau dans le canal Vauban, réservoirs dans la vallée de la Largue et prises d'eau dans la Largue, puis dans l'Ill et le Rhin. A ce problème technique s'ajoutait un problème économique. Comme le note en 1842 une pétition à la ville de Colmar de plus de 500 signataires, industriels pour la plupart (3 S 119), le tracé du canal n'intéresse ni l'agriculture, ni l'industrie, éventuellement de gros bateaux de transit qui enrichissent deux maisons de Strasbourg en détenant le monopole et la ville de Mulhouse. Il aurait fallu construire le canal plus à l'Ouest, en pleine zone de prospérité. Le but de cette pétition vise la construction du **canal d'embranchement de Colmar à Neuf-Brisach**. En effet l'intérêt du canal sans embranchements qui relie les centres industriels (vallées vosgiennes, etc.) à leurs modes de transport, échappe à la province pour ne servir qu'aux extrémités alsaciennes. Là encore le poids des industriels (Hartmann par exemple) ne fut pas négligeable. Deux projets de tracé furent en concurrence jusqu'en 1862. Celui du Nord par Bischwihr, Muntzenheim l'emporta.

5 S CHEMINS DE FER

La sous-série couvre 21 mètres linéaires avec une lacune très importante du fonds des Ponts et Chaussées.

L'Alsace utilise très tôt et fabrique sur place le chemin de fer. Ingénieurs des Ponts et Chaussées (Bazaine et Chaperon) et industriels (Koechlin) unirent leurs efforts et leurs intérêts pour la construction des lignes Mulhouse-Thann et Strasbourg-Bâle dès 1839. De même que pour le canal, la direction Nord-Sud ne suscitait aucune difficulté, le problème se posait pour les vallées Est-Ouest: Sélestat - Sainte-Marie-aux-Mines, Thann - Husseren-Wesserling, Colmar - Munster.

La procédure juridique de la *concession* permit une construction plus rapide dans la mesure où les fonds étaient proposés, sur place, par les industriels désirant bénéficier de transports rentables pour leurs approvisionnements pondéreux. La Compagnie des chemins de fer d'Alsace assurait la gestion (souscriptions, subventions), et s'engageait à faire exécuter les travaux des lignes Mulhouse - Thann et Strasbourg - Bâle. La restructuration du réseau national par le Second Empire entraîna en 1854 la fusion de cette compagnie avec celle de Paris - Strasbourg pour créer la compagnie des chemins de fer de l'Est. L'administration des Ponts et Chaussées et la Préfecture, même dans le cas de ces concessions, jouait un grand rôle: définition du tracé, procédures d'expropriation, surveillance et contrôle strict des travaux; mais le problème majeur restait les embranchements et les intersections avec d'autres passages. Ces deux premières lignes de chemin de fer, comme le canal du Rhône au Rhin, sont conçues de façon rectilignes et coupent chemins d'exploitation, ruisseaux ou grandes routes. Aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à imaginer les ouvrages d'art ou les contournements adéquats en réponse aux plaintes et pétitions des riverains. L'ingénieur des mines était responsable des locomotives à vapeur. La *police* devint rapidement un problème dont l'exercice n'avait été revendiqué ni par les compagnies ni par les Ponts et Chaussées; malveillance ou inhabitudes entraînaient des accidents ou des retards si une vache vaquait sur la voie ou des galopins bombardaient le train à coups de pierres. En fonction en Alsace dès 1839, des commissaires au costume bleu national, boutons blancs et écharpe tricolore à franges noires (5 S 39) furent investis officiellement par la loi du 15 juillet 1845 des pouvoirs de surveillance et contraventions. A propos des attentats ou des sabotages, l'historien n'omettra pas de consulter les dossiers des tribunaux (2 U 52).

L'énorme succès du chemin de fer se comprend aisément pour le transport des marchandises. Mais il fut partagé par les passagers qui atteignaient pour l'année 1842 le nombre de 700.000 (5 S 54-56). Ils ne se laissèrent pas rebuter par les inconvénients ou dangers de ce nouveau mode de transport. Au contraire, ils forcèrent les compagnies à étudier l'amélioration de l'*hygiène* des wagons, rapports médicaux à l'appui (5 S 17).

Le *nombre et la rapidité des rames* faisaient l'objet de plaintes incessantes de la part des industriels ou des particuliers qui envoyaient des dépêches. «N'est-il pas déplorable de voir nos compagnies de chemin de fer établir des correspondances par trains express jusqu'en Russie et s'entêter à ne pas relier Strasbourg et Lyon par un service passable?». Sous la pression de la chambre de commerce de Mulhouse, le conseil général exigea un rapport du comité consultatif du chemin de fer. Ce travail eut pour résultat en 1866 un rapport très complet sur toutes les améliorations souhaitables en matière de transport: canal du Rhône au Rhin, traversée de Strasbourg, prises d'eau de Huningue et Neuf-Brisach, concordance des époques de chômage des canaux, etc. (5 S 18).

Autre inconvénient majeur de ces premières lignes: les *maladies* provenant des émanations marécageuses des talus provoquèrent de véritables hécatombes dans les communes des environs de Sultz, en particulier Feldkirch et Bollwiller. Les rapports s'accumulèrent: médecins alarmés par le fléau, curés perdant toutes leurs ouailles, filateurs de Bollwiller sans salariés: «chaque jour une dizaine d'ouvriers quittent le travail». La solution technique proposée fut le dessèchement de ces marais mais le vote des crédits et l'exécution tardèrent.

Dans le cadre d'une étude sur le transport de *marchandises* et complétant les statistiques du réseau routier, du Rhin et du canal du Rhône au Rhin déjà évoquées, les dossiers de *tarifs* donnent de précieuses indications (5 S 20-37, 52-53 et 95-120). Des tarifs préférentiels (ou la gratuité) sont accordés à des particuliers: gendarmes, préposés des postes, ingénieurs des mines, supérieure des sœurs de Niederbronn, etc.

Prix de faveur pour l'exploitation mais souci d'un coût moindre pour les investissements: afin d'obtenir des communes une participation plus grande au financement, la régie des travaux est accordée aux ingénieurs des Ponts et Chaussées qui étudient la transformation de chemins de grande communication... en chemin de fer.

L'enthousiasme ou la critique pour la technique ou la commodité de ce nouveau mode de transport se reflètent dans les *journaux* de l'époque et l'historien du chemin de fer ne manquera pas de lire «L'Industriel alsacien», le «Journal hebdomadaire de Colmar et du Haut-Rhin», «Le Glaneur alsacien», etc.

7 S SERVICE HYDRAULIQUE, SYNDICATS

La sous-série 7 S par sa masse (73 mètres linéaires) et ses dossiers techniques n'est pas sans rappeler la sous-série 2 S consacrée au réseau routier. Le *réseau hydraulique* (non navigable) quadrille de façon très dense vallées et plaine alsaciennes en contribuant à la prospérité de l'agriculture (irrigations) et de l'industrie (multiples usines utilisant la force motrice de l'eau): les plans et croquis, la précision technique des dossiers rendent ce fonds indispensable à l'étude de l'industrie alsacienne au XIX^e siècle, en complément de 8 S et 9 M.

Le classement de la sous-série épouse les bassins hydrauliques définis par le service des Ponts et Chaussées.

Les forces économiques concurrentes pour l'utilisation de l'eau se trouvent en présence dans les *règlements de partage des eaux* (7 S 1, 12). Les industriels exercent une pression beaucoup plus efficace auprès des pouvoirs publics grâce à l'argument de la main-d'oeuvre employée ou à la nécessité d'approvisionnement des villages (pour les moulins). De plus, les industriels des vallées prélèvent du monde agricole des forces de travail qu'elles emploient, femmes et enfants compris, au détriment des cultures. Toutefois le monde des campagnes ne reste pas sans défense. L'Ancien Régime avait déjà vu se conclure les règlements d'eau et s'organiser les irrigations. Ces pratiques collectives inscrites dans la tradition expliquent sans doute la vitalité des syndicats d'irrigation au XIX^e siècle dont le meilleur exemple reste celui d'Eguisheim fondé en 1822 et dont nous conservons toute la comptabilité et l'organisation (7 S 379-380, 413-414). Ces syndicats jouent un rôle d'organisation technique: répartition de l'eau, entretien des digues et des petits canaux d'irrigation, mais aussi de cohésion communautaire des villages.

L'eau n'apparaît pas toujours comme une force bénéfique. Les nombreux dossiers *d'endiguement, d'inondations* et de travaux de défense des rives suffisent à prouver que la maîtrise de l'hydraulique restait un problème constant. Au point que de 1861 à 1863 s'est constitué un service spécial des inondations «régionalisé» (ingénieur en chef à Besançon, ingénieur ordinaire à Belfort) pour pallier ces catastrophes et utiliser au mieux le financement des riverains et industriels, parfois même les subventions départementales. Le service des travaux du Rhin se structure séparément au sein du service hydraulique.

A ce service, enfin, incombent la mise en valeur des terrains incultes et surtout l'application de la réglementation d'incitation au drainage.

Pays d'eau, de torrents et d'étangs, l'Alsace est une terre de prédilection pour les pêcheurs. L'importance de la *pêche* dans la vie quotidienne des populations riveraines du Rhin mériterait une étude: alimentation, organisation collective, matériel, vente du poisson, etc.

L'évolution de la réglementation de la pêche au cours du siècle (7 S 586-590, 597) mais bien plus encore les revendications, délits ou plaintes, témoignent d'une activité soutenue de la part des services responsables répondant à un intérêt certain des populations. La *police* de la pêche, jusqu'en 1862, ressortissait des Eaux et Forêts (série P). On notera dans les délits des faits de pollution industrielle, d'empoisonnement ou les perpétuels conflits avec les riverains du pays de Bade avec lesquels une convention est signée en 1840.

Tout à fait original et rayonnant largement en deçà des frontières alsaciennes apparaît le vaste *établissement de pisciculture de Huningue*, entrant à partir de 1860 dans les attributions de l'ingénieur en chef également chargé des travaux du Rhin et stationné à Strasbourg. Le but premier était le repeuplement des rivières en poissons aujourd'hui en voie de disparition: féras, saumons, truites, ombres chevaliers, etc. Rapidement les expéditions dépassèrent les rivières alsaciennes et même l'Europe. La fragilité des œufs envoyés contraignait l'établissement à demander à chaque destinataire un relevé très précis de la température à l'arrivée du paquet et des conditions d'éclosion, pour le remplacer en cas de perte. Et ces tableaux fort précieux indiquant le *climat* dans différents points du globe à une même date constituent un des intérêts majeur du fonds. Personnel, matériel et bâtiments sont immortalisés par le remarquable album de *photographies* commandé à Braun (7 S 594) qui, mieux que des dossiers épais, fait revivre l'établissement.

8 S MINES ET MÉTALLURGIE

L'ensemble de la sous-série ne couvre que 2 mètres linéaires, sans fonds des Ponts et Chaussées, mis à part quelques pièces indiquées en notes. Les mines et métallurgie (à partir de la loi de 1810 jusqu'à celle de 1866, les établissements étaient soumis à une autorisation spéciale) étaient jusqu'en 1867 du ressort du bureau des Travaux Publics de la préfecture. A cette date fut créé un bureau spécial dans la 3^e division. Le poste d'ingénieur ordinaire des mines fut supprimé en 1868.

A sa charge incombait les autorisations d'exploitation, prospections des richesses du sous-sol, surveillance des machines à vapeur et les autorisations de concessions dont la lourdeur des formalités se vit alléger par une nouvelle instruction de 1852. La réglementation minière fut reprise et codifiée par la loi du 21 avril 1810. La surveillance et la sécurité des installations et du personnel deviennent alors des tâches importantes du service des mines.

Les *enquêtes et rapports des ingénieurs* (8 S 3) donnent quelques indications sur les ressources du sous-sol, les lieux de production et leur évolution ainsi que le prix de vente des combustibles minéraux: ensemble d'intérêt inégal et nettement administratif. L'enquête sur les carrières par arrondissements (8 S 19) donne un état très précis pour Belfort. Un procès-verbal (8 S 5 - accidents).

INTRODUCTION

de police des mines serait à mettre en valeur qui indique les réactions de la population franchement hostile aux estimations et conclusions des ingénieurs.

Les dossiers *d'exploitation* ne donnent que des autorisations de recherches ou découvertes ainsi que les concessions et ne permettent pas de se rendre compte de la rentabilité et de l'activité des établissements.

Les dossiers gardent toutefois l'intérêt technique des nombreux plans de machines ou des établissements d'exploitation et l'esprit dans lequel l'administration préfectorale ou le service des mines interviennent. Trouver sur place le combustible nécessaire aux usines reste le rêve des industriels; d'autre part l'organisation administrative des recherches minières et des concessions vise à enrayer les «exploitations anarchiques qui gênent l'agriculture».

Odile KAMMERER
Conservateur