

Conférences 2016-2017



« *Mulhouse et ses eaux* »

- **Jeudi 3 novembre 2016**, 18h30, salle de la Décapole, hôtel de ville, Place de la Réunion

Odile KAMMERER, professeur honoraire d'histoire médiévale, membre du CRESAT

Mulhouse sortant de l'onde ...

Le site marécageux au confluent de l'Ill et la Doller n'a pas empêché l'occupation du site mulhousien. Tout au contraire, par étapes successives, de la préhistoire au XVI^e siècle, les eaux ont été utilisées, domptées et "emblématisées". Ces travaux gigantesques d'hydraulique ne peuvent s'expliquer que par une communauté urbaine riche en hommes, en matériaux et surtout en connaissances techniques. Les modifications du paysage urbain par la captation des eaux en fossés *extra muros* et la disparition progressive des fossés *intra muros* permettent d'analyser l'essor de la ville de Mulhouse.

- **Dans le cadre de Vagamondes**, vendredi 13 janvier 2017, à la Filature

Jean-François CHAUVARD, professeur d'histoire moderne à l'Université de Lyon 2.

La Venise de la Renaissance : ville monde ou ville ouverte ?

Point de rencontre de l'Orient et de l'Occident, Venise est une des cités les plus cosmopolites d'Europe entre les XV^e et XVI^e siècles. Elle n'en fallait pas plus pour l'ériger en paradigme de la ville multiculturelle et multiethnique. Cette réputation n'est pas usurpée si l'on en juge par la présence d'étrangers venus de toute la Méditerranée et de l'Europe continentale qui

contribuèrent à sa prospérité économique et à son atmosphère bigarrée. Cette présence étrangère faisait-elle pour autant de Venise une ville ouverte ?

➤ **Jeudi 26 janvier 2017, 18h30**, salle de la Décapole, hôtel de ville, Place de la Réunion

Bernard Jacqué, historien, président de la Société d'Histoire et de Géographie de Mulhouse

L'aménagement des eaux à Mulhouse au XIXe siècle

L'industrialisation entraîne au XIXe siècle un réaménagement des eaux mulhousiennes. Les anciens canaux, désormais inutiles, peu hygiéniques et dangereux, sont soit remblayés comme le Mittelbach, soit voûtés, comme la Sinne. Par ailleurs, la volonté d'exploiter les terrains inondables au Nord de la ville entraîne de 1846 à 1849 le creusement du canal de l'Ill (canal de décharge) afin d'évacuer lors des crues le surplus des eaux de l'Ill dans la Doller et permettre ainsi la construction de la Cité.

Dès 1804, la France décide la réalisation du canal du Rhône au Rhin : ce dernier permet d'alimenter l'industrie en pondéreux, en particulier le charbon. Le projet s'achève en 1827. En 1834, le canal de Huningue rejoint Mulhouse, puis en 1866, la Sarre est aussi reliée à Mulhouse. Le long du canal s'installent des entrepôts, d'abord le long de l'Ancien bassin à proximité de la gare. À partir de 1870, le nouveau Bassin relié au canal devient le principal port de la ville.

Au début du XXe siècle, Mulhouse domine les eaux qui l'arrosent et, grâce au canal du Rhône au Rhin, tire le meilleur parti du réseau fluvial sur le plan économique.

➤ **Jeudi 30 mars 2017, 18h30**, salle de la Décapole, hôtel de ville, Place de la Réunion

Marie-Claire VITOUX, maître de conférences honoraire, Histoire contemporaine, CRESAT

Eaux usées, eaux propres : les batailles mulhousiennes du XIXe siècle

Mulhouse ne manque pas d'eaux ! Mais, si elles sont de qualités différentes, elles ont longtemps un point commun, leur mauvais état hygiénique. La taudification de la ville, l'absence, pour la quasi-totalité de ses habitants, d'accès à de l'eau en quantité et en qualité satisfaisantes, le débordement des latrines et des ordures provoquent tout au long du siècle des flambées d'épidémies meurtrières et un état sanitaire déplorable. À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, des solutions sont apportées d'une part pour évacuer les eaux usées et, d'autre part, pour assurer l'approvisionnement en eau saine. L'eau est, nous le verrons, un thème qui irrigue bien des champs de l'Histoire, celui de l'hygiène publique et privée, celui des techniques, celui de l'urbanité, celui des groupes sociaux et de leurs valeurs.

➤ **Jeudi 27 avril**, 18h30, salle de la Décapole, hôtel de ville, Place de la Réunion

Laurent KAMMERER, administrateur territorial e.r.

Rhin-Rhône : projet noyé ou à venir ?

Creusé première moitié du XIXe siècle à l'initiative de Napoléon, le canal du Rhône au Rhin a irrigué utilement la Franche-Comté et l'Alsace pendant un siècle, profitant à leur agriculture et à leur industrie. Depuis la construction du grand canal d'Alsace à partir des années 1930, la section Mulhouse-Strasbourg de l'ancien canal a été déclassée, avec le développement du fret routier, le transport ferroviaire et fluvial ont décliné ; et pour relancer le fluvial à une période où l'on comptait encore sur l'industrie lourde, il a été envisagé un élargissement et un changement d'échelle du canal entre Mulhouse et la Saône. Après des décennies de rebondissements, le tracé et le financement avaient été trouvés quand, brutalement, un arbitrage politique a annulé le projet à la veille de sa mise en chantier (1997). Vingt ans après, y a-t-il une probabilité que le projet se réalise, et pour quels types d'usages ? Avec quel impact sur notre ville ?