

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

ÉCOLE DOCTORALE

Sciences humaines et sociales – Perspectives européennes

Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS) – UMR 7069

Thèse présentée par

Jules FÉRON

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : Histoire contemporaine

**LA NOTION DE FRONTIÈRE
DANS LE COUDE RHÉNAN (1945-1963)**

THÈSE dirigée par

M. Michel FABRÉGUET Professeur des Universités en histoire contemporaine
à Sciences Po. Strasbourg, université de Strasbourg.

RAPPORTEURS

M^{me} Corinne DEFRANCE Directrice de recherche en histoire, Centre national
de la recherche scientifique (CNRS)

M. Raymond WÆSSNER Professeur honoraire des Universités en géographie
à l'université Paris-Sorbonne (Paris IV)

AUTRES MEMBRES DU JURY

M. Emmanuel DROIT Professeur des Universités en histoire à Sciences Po.
Strasbourg, Université de Strasbourg.

M. Ludovic LALOUX Professeur des Universités en histoire à l'université
Polytechnique Hauts-de-France.

M. Claude MULLER Professeur honoraire des Universités en histoire
à l'Université de Strasbourg et ancien directeur de l'institut
d'Histoire de l'Alsace de l'Université de Strasbourg.

LA NOTION DE FRONTIÈRE
DANS LE COUDE RHÉNAN
(1945-1963)

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

ÉCOLE DOCTORALE

Sciences humaines et sociales – Perspectives européennes

Laboratoire interdisciplinaire en études culturelles (LinCS) – UMR 7069

Thèse présentée par

Jules FÉRON

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : Histoire contemporaine

LA NOTION DE FRONTIÈRE DANS LE COUDE RHÉNAN (1945-1963)

THÈSE dirigée par

M. Michel FABRÉGUET Professeur des Universités en histoire contemporaine
à Sciences Po. Strasbourg, université de Strasbourg.

RAPPORTEURS

M^{me} Corinne DEFRANCE Directrice de recherche en histoire, Centre national
de la recherche scientifique (CNRS)

M. Raymond WÆSSNER Professeur honoraire des Universités en géographie
à l'université Paris-Sorbonne (Paris IV)

AUTRES MEMBRES DU JURY

M. Emmanuel DROIT Professeur des Universités en histoire à Sciences Po.
Strasbourg, Université de Strasbourg.

M. Ludovic LALOUX Professeur des Universités en histoire à l'université
Polytechnique Hauts-de-France.

M. Claude MULLER Professeur honoraire des Universités en histoire
à l'Université de Strasbourg et ancien directeur de l'institut
d'Histoire de l'Alsace de l'Université de Strasbourg.

À mes enfants, Charles et Auguste.

REMERCIEMENTS

Cette thèse de doctorat est une agrégation de bonnes volontés. Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à tous ceux qui ont pu, de près ou de loin, m'aider dans l'élaboration de ces recherches. À mon directeur de thèse, Michel Fabréguet, professeur des Universités, d'avoir accepté de diriger et d'encadrer mon travail. Merci à lui pour la qualité de nos rencontres, pour tous les conseils prodigués, mais surtout pour sa bienveillance.

Ma gratitude va également à Paul-Bernard Munch, professeur d'histoire-géographie et conservateur du musée historique et militaire de Huningue, d'avoir été mon guide dans l'Histoire frontalière côté français, merci pour ses pistes de recherches. Du côté de la Suisse, je tiens à remercier Georg Kreis, Professeur émérite d'histoire de l'université de Bâle, pour ses conseils précieux. Enfin, outre-Rhin, ma collaboration avec Markus Moehring, ancien directeur du musée des Trois Pays à Lörrach, m'a été très précieuse.

Par ailleurs, je tiens à remercier particulièrement l'équipe des archives municipales de Saint-Louis, placée sous la houlette de Sophie Niobé mais aussi Hermann Wichers, responsable des archives du canton de Bâle-Ville, Dr. Eveline Klein, responsable des archives de Bad Säckingen, Thilo Baumgartner, responsable des archives de Weil am Rhein ainsi que Jürgen Schaser, pour celles de Lörrach. Ma reconnaissance va également à Francine Dieudonné pour m'avoir facilité l'accès aux archives municipales de Huningue. De plus, je souhaite remercier Dr. Manuel Friesecke, directeur de la *Regio Basiliensis* pour m'avoir notamment facilité l'accès aux archives de l'association bâloise. Enfin, ma profonde gratitude va également à Sébastien Chauffour, conservateur en chef, chargé des archives de la Z.F.O. en Allemagne au ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

Merci également aux membres du comité de suivi individualisé de thèse pour leurs encouragements et leur bienveillance, à savoir Ludovic Laloux, Professeur des Universités et président des Presses Universitaires Rhin & Danube, et Claude Muller, Professeur honoraire des Universités et ancien directeur de l'Institut d'Histoire de l'Alsace de l'université de Strasbourg.

Ma reconnaissance va à tous ceux qui ont accepté de relire et de corriger cette thèse, notamment à Ellen Davoine, étudiante à l'Université Polytechnique Hauts-de-France, Danielle Wittmer, membre de la société d'histoire de Huningue, Village-Neuf et de la région frontalière. Ma profonde gratitude va également à tous ceux qui m'ont soutenu, encouragé, conseillé, et qui ont collaboré activement à ma quête, au premier rang desquels mon épouse Emma.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Pas moins de 2 500 personnes franchissent quotidiennement la frontière en utilisant la passerelle des Trois Pays entre Huningue et Weil am Rhein selon une étude, publiée en 2012 par l'Eurodistrict Trinational de Bâle¹. Plus généralement dans le coude rhénan, chaque jour, ce ne sont pas moins de 150 000 personnes qui traversent la frontière franco-suisse ou germano-suisse entre Laufenburg à l'Est et Flüh/Leymen au Sud-Ouest. Quant à elle, la frontière franco-suisse entre Huningue et Leymen est parcourue journalièrement par près de 42 000 personnes, ayant pour motif de déplacement principal celui du travail à hauteur de 64,3 %². Pour bon nombre de Rhénans et surtout pour les habitants du coude rhénan, la frontière est devenue une notion impalpable et muette. Travailler en Suisse, habiter en France et acheter des biens de consommation en Allemagne, demeure un triptyque largement diffusé localement au sein des us et coutumes. Le cœur de ma thèse de doctorat est justement l'intelligibilité d'un passé disparu, impalpable et muet, c'est l'écoute des « voix du silence » chères à André Malraux³.

Dans une certaine mesure, une analogie peut être réalisée entre le coude rhénan et d'autres territoires en Europe centrale et orientale avec l'idée de *Phantomgrenzen*⁴. « L'idée de frontières fantômes (nous parlons aussi dans certains cas de "spatialités fantômes", de "territo-

1 Rapport sur le Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée (P&R, B&R) de l'Eurodistrict Trinational de Bâle Lot 3 : Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (TIM, TC et modes doux), 2012, p. 127.

2 *Ibidem*, p. 148.

3 Georges BISCHOFF « Préface », in Jules FÉRON, *Hésingue et ses châteaux du XIII^e au XVIII^e siècle*, Village-Neuf, éditions du Lys, 2018, p. 15.

4 Frontières fantômes.

rialités fantômes" ou de "géographies fantômes") joue de cette double nature corporelle et fantasmatique ; elle joue aussi d'une métaphore secondaire, celle des douleurs fantômes ressenties dans un membre amputé. »⁵ Dans le territoire du coude rhénan, qui est le fruit de conflits répétés tout en étant aujourd'hui un territoire transfrontalier, l'idée de la frontière fantôme peut prendre également tout son sens.

Originaire du Sud-Alsace, de l'ancien chef-lieu de canton Huningue, et diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg filière «Études Européennes et Internationales» et d'un master de sciences politiques et sociales mention relation internationale parcours «frontières : coopérations et conflits», la question géopolitique m'attire tout particulièrement au sein de ce territoire rhénan. Président délégué de la Société d'Histoire de Huningue-Village-Neuf et de la région frontalière et conservateur adjoint du musée historique et militaire de Huningue, j'évolue au cœur de cet espace rhénan depuis mon plus jeune âge. Maire-adjoint de la ville de Huningue, seule commune française construite directement sur le Rhin, limitrophe de la Suisse et de l'Allemagne, je suis, tour à tour, le témoin et l'acteur de la coopération transfrontalière. «L'enracinement personnel» des questions historiques d'Antoine Prost permet d'illustrer ma démarche⁶. L'historien estime que le poids de la personnalité est un facteur pouvant expliquer les choix de recherche.

Cette thèse propose ainsi d'interroger la notion de frontière sur une période donnée, depuis 1945 et l'immédiat après-guerre jusqu'aux prémices de la construction européenne et la concrétisation du rapprochement franco-allemand en 1963. Dans le coude rhénan, il s'agira d'étudier cette notion à partir de la sociologie, de l'économie, de la géographie humaine, de la religion, de l'idéologie, de la théorie des relations internationales et du domaine militaire. Cela nécessite évidemment une analyse minutieuse des procédés interactionnels entre les différents acteurs comme la science politique afin d'en saisir la complexité historique. En aucun cas, la notion de frontière pourrait être pensée en dehors de la relation de pouvoir et des enjeux politiques auxquels elle renvoie et cela notamment dans l'immédiat après-guerre.

5 Béatrice VON HIRSCHHAUSEN, «Leçon des frontières fantômes : les traces du passé nous viennent (aussi) du futur», *L'Espace géographique*, 2017/2, tome 46, 2017, p. 97-105.

6 Antoine PROST, *Douze leçons sur l'Histoire*, Paris, Seuil, 1996, p. 53.

L'importance des ressentiments est également prépondérante dans le cadre de l'étude de la frontière⁷. C'est en résumé une approche pluridisciplinaire de l'Histoire propre aux Instituts d'Études Politiques.

L'année 1945 fait partie des années les plus décisives pour l'Histoire. Née dans le crépuscule d'une apocalypse au cœur d'une guerre d'anéantissement sans précédent, elle se clôt avec le retour à la paix, que de nouvelles institutions internationales vont avoir la lourde charge de consolider. À l'échelle planétaire, la coopération transfrontalière semble désormais la condition de la stabilité mondiale. La frontière et, surtout, le dépassement de cette dernière deviennent un nouvel enjeu dans un monde qui se veut plus globalisé. Cette thématique semble ainsi s'imposer comme objet d'études par excellence au sein de cette terre d'échanges, au cœur de l'Europe, qui se nomme aujourd'hui communément «la région des Trois Frontières», puisqu'elle est limitrophe, tout en comprenant la République française, de la Confédération helvétique et de la République fédérale d'Allemagne⁸. Ce territoire est coupé par le Rhin qui y fait un coude au cœur notamment la ville de Bâle, qui est divisée en deux parties. Bâle-Ville est ainsi traversée par le fleuve, la plus grande partie se situe sur la rive gauche, et la plus petite partie est située à l'orient, on l'appelle «Petit Bâle». Par sa position géographique, ce coude se révèle être l'épicentre économique du territoire. En effet, la ville se trouve à la croisée de voies de communication très anciennes⁹. Depuis l'Antiquité, cette situation fait d'elle une place importante d'échanges avec des zones d'influences variées. Le coude rhénan fait donc référence à cet espace géographique dans lequel trois frontières cohabitent.

L'inflexion du Rhin dans la région bâloise semble extrêmement singulière. Tout d'abord, cet infléchissement à 90 degrés est la plus importante inflexion de ce fleuve ; celles entre Mayence et Bingen ou encore celle présente au niveau de Düsseldorf sont, quant à elles, moins

7 Birte WASSENBERG, *médiation et gestion de crises aux frontières de l'UE*, coll. Fare, Paris, L'Harmattan, 2021, 214 p.

8 Jules FÉRON, *Le coude rhénan : Construction et affirmation d'une frontière (1648-1801)*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2021, p. 46.

9 Rudolf SUTER, *Basel, bâle, basle*, Sandoz, éditions générales S.A., Genève, 1967, p. 2.

marquées. De plus, à Bâle, se produit le passage d'un écoulement est-ouest à sud-nord.

Par ailleurs, l'appellation «coude rhénan» permet d'insister sur l'unité naturelle de ce territoire et non sur sa division par l'homme avec la dénomination «Trois frontières» ou encore «Trois Pays». De plus, dans ce territoire, les frontières ne sont pas égales. En effet, la frontière franco-suisse n'est pas l'héritière de conflits répétés. Évoquer les «Trois frontières» comme formule générique met dos à dos des éléments historiquement incomparables.

Enfin, d'autres secteurs géographiques sont nommés «trois frontières» : le «pays des Trois frontières» en Moselle aux alentours de Thionville ; ou encore l'appellation «trois frontières» pour qualifier une zone qui concentre bon nombre d'actions violentes entre le Mali, le Niger et le Burkina.

Pour l'ensemble de ces raisons, il paraît plus pertinent d'utiliser l'appellation «coude rhénan».

Selon le géographe Jean Gottmann, la frontière demeure une ligne. Cette dernière limite l'espace sur lequel s'entend une souveraineté nationale. Ce vocable, qui puise son origine du latin, *frons-frontis*, est dans une première série sémantique, l'une des régions antérieures du crâne des vertébrés. D'autres déclinaisons peuvent se référer à l'extériorité et à l'apparence. En dehors de l'aspect médical, la frontière est omniprésente dans le domaine militaire, utilisée par Virgile ou César. Jules César est d'ailleurs l'un des premiers à utiliser un espace naturel comme frontière : «voici des Germains qui, eux, habitent au-delà du Rhin»¹⁰. Un deuxième registre étymologique se rapproche davantage de la frontière par l'idée de *limite*, *limes*, *limitis*¹¹. Sous l'Empire romain, le *limes* est d'ailleurs «une zone de fortification plus ou moins continue bordant certaines frontières dépourvues de défense naturelle»¹². Cela marque la fin d'une souveraineté, d'une période, d'un territoire connu. L'ambassadeur Michel Foucher le rappelle, en français, l'adjectif féminin «frontière» est issu du substantif front :

10 Albert DEMANGEON et Lucien FEBVRE, *Le Rhin, problèmes d'Histoire et d'Économie*, Paris, Librairie Armand Colin, 1935, p. 12.

11 Michelle AUZANNEAU et Luca GRECO, *Dessiner les frontières*, Lyon, ENS éditions, 2018, p. 7.

12 Jean LÉVY, *Les limites de la frontière et les limites de ces limites*, Paris, J. Birnbaum éd, 2014, p. 67-86.

front, frontier, frontière. Aller en frontière, c'est bel et bien l'action de se porter là où l'ennemi devait survenir¹³.

L'essor des frontières va de pair avec le développement de la cartographie, un élément naturel comme le Rhin facilite la matérialisation et leur représentation sur des cartes quelquefois encore balbutiantes. Le contexte politique en France, la monarchie de droit divin, en établissant les frontières sur des éléments naturels, induit un côté mystique à la frontière et légitime son tracé. C'est pour cette raison que l'on parle toujours et encore de « frontière naturelle »¹⁴. Néanmoins, le géographe Jacques Ancel le rappelle, « la nature ne trace pas des bornes toutes faites à l'activité d'un groupe d'hommes ; il n'y a pas de bonne ou de mauvaise frontière : le qualificatif dépend des conjonctures »¹⁵. Daniel Nordmann remet en question « la notion fixe et trop prisee de frontière naturelle en lui substituant celle de frontière à l'œuvre dans l'histoire comme notion mouvante fruit elle-même de l'histoire »¹⁶. Selon l'historien, « les acteurs politiques d'histoire en sont donc aussi les agents inconscients qui remplissent une sorte d'obligation naturelle. Ils soumettent à leur pouvoir les territoires situés à l'intérieur de ces limites. L'État, de ce point de vue, est l'outil de cette sorte de contrat tacite entre un peuple un pouvoir et la géographie physique. Il permet la réalisation de la nation, qui inconsciente dans l'histoire agitée d'un peuple, devient consciente quand les historiens révèlent cette existence lointaine. »¹⁷ Quant à lui, le géographe Michel Foucher explique que les frontières sont des discontinuités territoriales, ayant pour fonction un marquage politique. Il s'agit d'institutions établies par des décisions politiques, concertées ou imposées, régies par des textes juridiques¹⁸. La frontière donne l'opportunité ici de différencier l'autre de soi, le

13 Michel FOUCHER, *L'obsession des frontières*, Mesnil-sur-l'Estrée, Paris, Perrin, 2007, p. 21.

14 François DUBET, « Préface. Déclin et retour des frontières », François Dubet éd., *Politiques des frontières*, Paris, La Découverte, 2018, p. 5-27.

15 Jacques ANCEL, « Géographie des frontières », *Revue belge de philosophie et d'Histoire*, t. 18, fasc. 4, 1939, p. 1055.

16 Alain GUÉRY, Daniel NORDMAN, « Frontières de France. De l'espace au territoire, XVI^e-XIX^e siècles », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 54^e année, n° 2, 1999, p. 413-415.

17 *Ibid.*

18 Michel FOUCHER, *L'obsession des frontières*, Mesnil-sur-l'Estrée, Paris, Perrin, 2007, p. 21.

barbare du citoyen, le Germain et le Bâlois du Français. Il ne peut exister d'identité sans frontière et c'est la naissance de ces identités culturelles qui amène à une légitimation de la frontière¹⁹. C'est donc un processus cumulatif qui s'auto-entretient. Selon Anne-Laure Amilhat-Szary, la frontière est une ressource pour penser son identité. Cette dernière délimite un héritage, un legs d'une communauté à une population donnée²⁰. Les acteurs cherchent à se situer et à représenter leur entourage dans un espace-type qui s'ancre dans une histoire propre. Il existe donc une histoire et une sorte d'habitus bourdieusien de la frontière. Ainsi, la frontière serait «une structure structurée agissant comme une structure structurante»²¹ sur les populations, laissant émerger des comportements types, propres aux populations frontalières.

Si on évoque communément la zone des «Trois Frontières», ces dernières ne sont pas égales. En effet, la frontière entre la France et la Suisse n'est pas l'héritière d'une histoire conflictuelle. Cet état de fait conduit à l'existence d'une «société frontalière» et d'un habitus qualifiable de «transfrontièrité» qui conduit, *de facto*, à relativiser les différences et l'imperméabilité de cette dernière. Ce mode de vie transfrontalier sur cet espace peut s'expliquer également par la configuration naturelle de ce territoire rhénan. Pour comprendre la frontière et notamment sa représentation au sein des économies psychiques des populations, il faut travailler sur le temps long cher à l'historien Fernand Braudel²². Dans le coude rhénan, ce que la nature

19 Jules FÉRON, *Le coude rhénan – Construction et affirmation d'une frontière (1648-1801)*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2021, p. 28.

20 Anne-Laure AMILHAT-SZARY, *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, PUF, 2015, p. 16.

21 Claude DUBAR, «Chapitre 3 – La socialisation comme incorporation des habitus», *La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*, sous la direction de Claude DUBAR, Paris, Armand Colin, 2015, p. 65-78.

22 La réflexion proposée ici s'inscrit dans la continuité de mes travaux menés sur le coude rhénan : *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, Préface de Michel FOUCHER, Presses Universitaires Rhin & Danube, Huningue, 2023, 143 p. (coll. Terres rhénanes), *Le coude rhénan – Construction et affirmation de la frontière (1648-1801)*. Préface de Claude Muller, Presses Universitaires Rhin & Danube, Huningue, 2021, 215 p. (coll. Terres rhénanes), «Penser la frontière rhénane au lendemain

avait uni, l'Homme mit du temps à le séparer. En effet, à la période préhistorique, la Région frontalière est largement inondée par le Rhin. Ce fleuve n'est donc pas une limite infranchissable pour les peuplades européennes²³.

Dans le Sundgau, les cavernes d'Oberlarg démontrent le passage de groupes d'individus suivant les troupeaux comme le prouvent les restes de mammouths, rhinocéros et ours retrouvés au sein des espaces troglodytes. Devenus sédentaires à partir de l'époque néolithique (5000 – 2000 av. J.-C.), les chasseurs nomades, qui se transforment progressivement en cultivateurs, ne tiennent pas compte d'un élément naturel comme le Rhin et le traversent aisément afin d'établir leur campement. La domestication se développe dans les plaines, on y cultive déjà du blé et des légumes. Des trouvailles isolées, notamment des haches, signalées sur les terres fertiles de Bourgfelden, Huningue, Blotzheim, Kembs, Hagenthal et Rosenau sont conservées au musée historique et militaire de Huningue²⁴. Ces peuplades celtes, établies de la Bohême à la Champagne ne connaissent pas de frontières. Le Rhin n'en était pas encore une frontière, son cours aux multiples bras est franchissable par de nombreux gués. Des sites archéologiques communs à un même groupe humain s'étalent de part et d'autre du Rhin, à cheval sur le fleuve. À l'image de lieux centraux comme le Britzgyberg d'Illfurth et Vieux-Brisach, sur la rive droite du Rhin²⁵. Si l'Empire romain tente vers 80 après J.-C. de fortifier la frontière du Rhin, cette dernière est loin d'être hermétique. L'empereur Domitien, devant le refus des Germains de se soumettre à la domination de Rome et face aux pillages en territoire gaulois, établit un nouveau système de défense : le *limes*. Sous la dynastie flavienne, des tours de guet et des palissades de bois s'étirent, plus ou moins de façon homogène, sur près de 400 kilomètres le long de la rive droite du Rhin. En arrière ou à proximité du *limes*, les camps militaires romains deviennent de véritables villes à l'image de Mayence, Xanten ou encore Augst,

de la Grande Guerre : la philosophie républicaine face au nouvel impératif de définition des espaces du Rhin supérieur de 1914 à 1919», *Frontières en Europe depuis le congrès de Vienne (1815)*, Presses Universitaires de Valenciennes, 2021, p. 167-181.

23 Jules FÉRON, « Sur les traces des premières occupations humaines dans le Sundgau et les Trois frontières », *L'Alsace*, 17 juillet 2021.

24 *Ibid.*

25 Bernard VOGLER (dir), *L'Alsace, une Histoire*, Oberlin, 1991, p. 24.

laquelle favorisera l'émergence de la ville de Bâle. Ce système de fortifications se révèle d'une grande faiblesse lors des invasions barbares au V^e siècle. Dans le coude rhénan, une endosmose frontalière demeure et persiste même au lendemain de la chute de l'Empire romain d'Occident.

En effet, depuis le Moyen Âge, de grandes familles bâloises possèdent des terres alsaciennes alors sous domination habsbourgeoise à l'image de la famille des Zu Rhein. Au sein de la région frontalière, Jean (ou Johannes) Zu Rhein est le premier à associer son nom à la seigneurie de Hésingue. Il est alors bourgmestre de Bâle en 1286. Le fief lui a été confié par l'abbé de Murbach, qui est lui-même prince d'Empire. En tant que Bâlois et vassal, il exerce les prérogatives seigneuriales à la place de ce dernier. Inhumé en l'église Saint-Jean à Bâle, il est inscrit sur sa tombe «Ich Herr zu Rhine von Hesingen»²⁶. Un lien fort entre sa ville d'origine et Hésingue perdure après la mort du chevalier. Grâce à cette implantation, la famille Zu Rhein développe d'une certaine manière son influence sur l'ensemble du Sundgau²⁷. À l'image ensuite de Bourcard Zu Rhein, 33^e bourgmestre de Bâle et général bâlois, faisant face à Thiebault de Neuchâtel à Hésingue en 1425. Depuis la guerre de Souabe en 1499, opposant les cantons helvétiques au Saint-Empire romain germanique, les conflits impliquant les Suisses dans la région frontalière se raréfient voire disparaissent totalement au lendemain de la Guerre de Trente Ans.²⁸ La ville de Mulhouse demeure néanmoins rattachée aux cantons helvétiques jusqu'en 1798. Si l'Alsace passe dans le giron français, la frontière demeure d'une grande porosité notamment dans le domaine religieux. Une proximité religieuse perdure jusqu'à la Révolution avec le canton bâlois. En effet, le diocèse de Bâle s'étend sur la Haute-Alsace et tout le nord-ouest de la Suisse actuelle. L'évêché, qui détient un pouvoir temporel en Suisse en tant que principauté épiscopale, est donc bien présent dans le Sud Alsace, qui se trouve pourtant sous domination française.

Cette endosmose frontalière perdure avec les cantons helvétiques et notamment bâlois malgré les deux guerres mondiales. Cette frontière

26 Jules FÉRON, *Hésingue et ses châteaux du XIII^{ème} au XVIII^{ème} siècle*, éditions du Lys, 2017, p. 43.

27 Ernest MEININGER, *Historique et Généalogie sur la Famille Zu Rhein*, Mulhouse, Imprimerie Veuve Bader & C^{ie}, 1888, p. 34.

28 À l'exception de l'intervention militaire de la Suisse en 1815 lors du siège de la forteresse militaire de Huningue.

n'est donc pas l'héritière de conflits sanglants et répétés. Ce qui est tout le contraire de la frontière franco-allemande issue d'affrontements récurrents depuis la Guerre de Trente Ans. La construction de la frontière et son affirmation entre le royaume de France et le Grand-Duché de Bade sont un lent processus conflictuel, autour notamment de la forteresse de Huningue, qui demeure le verrou militaire de l'Alsace.

Détruite partiellement en 1815 au lendemain des défaites napoléoniennes, la place forte de Huningue demeure une ville de garnison jusqu'en 1876. Elle y accueille donc successivement des militaires français et allemands à partir de 1871. Au soir de la Seconde Guerre mondiale, l'armée allemande s'apprête à abandonner la région frontalière afin d'opérer un repli stratégique de l'autre côté du Rhin, avant finalement d'être balayée par les armées françaises. La frontière entre l'Allemagne et l'Alsace semble ainsi être poussée à son paroxysme. En effet, en 1945, les frontières sont profondément éprouvées en Europe et le coude rhénan n'échappe pas à la règle. Si les limites de souveraineté avec la Confédération helvétique demeurent quasiment inchangées, ces dernières se révèlent plus floues en ce qui concerne l'ancien Reich. Lors de la conférence de Yalta du 4 au 11 février 1945, Churchill, Roosevelt et Staline se réunissent afin d'entériner le partage d'influences sur les cendres du Troisième Reich. L'Allemagne est ainsi divisée en zones d'occupation, dont l'une est gérée par la France. Le 26 juillet 1945, les Français prennent ainsi possession de la zone d'occupation française (ZFO) avec la Sarre et sur la rive gauche du Rhin sur les territoires de Trèves, Coblenze et Montabaur. Dans le coude rhénan, les forces françaises s'installent sur la rive droite du Rhin avec le Land de Bade, le Land de Wurtemberg-Hohenzollern et des territoires à proximité du lac de Constance. Placée sous l'autorité du général Marie-Pierre Koenig, installé à Baden-Baden dès le 31 juillet 1945, la zone d'occupation floute, tous les jours un peu plus, les rapports transfrontaliers. Dans le coude rhénan, la France fait également face à la Confédération helvétique avec la ville de Bâle, préservée par sa neutralité. Dans l'après-guerre, le canton bâlois contraste avec la région frontalière. Ruines, absences de logements et rationnement sont les principales caractéristiques côté français. Le canton bâlois s'enorgueillira, et à juste titre, d'avoir accueilli, pendant le conflit, des réfugiés alsaciens voisins. Ce fut notamment le cas lors des derniers combats de la Libération : la ville de Bâle laissa traverser plusieurs milliers d'Alsaciens afin de les mettre à l'abri. Les différences

entre la mémoire de certains rescapés et l'histoire éclatent quelques années après le conflit. La pratique restrictive de l'asile pendant la guerre, en raison de ses relations économiques intenses et constantes avec l'Axe, est rapidement pointée du doigt²⁹. Pendant ce temps, le coffre-fort de l'Europe n'hésite pas à diffuser des films et des publications faisant la part belle à une Suisse généreuse et accueillante³⁰. Ce récit idyllique est rapidement entaché par la révélation de l'accord bilatéral de septembre 1938 instaurant «un tampon J» sur les passeports des juifs du Reich. «Ces révélations sur l'antisémitisme helvétique amènent le gouvernement suisse à charger le juriste Carl Ludwig (1889-1967) de rédiger un rapport sur la politique suisse face aux réfugiés pendant la période du national-socialisme. Publié en 1957, ce rapport contient de nombreuses informations, notamment sur les refoulements à la frontière, rédigées sur la base de documents qui ont disparu par la suite»³¹. Dans l'immédiat après-guerre, la gestion de la frontière suisse semble un objet d'étude majeur au cœur de vives tensions. Restée ouverte aux échanges matériels mais plus restrictive à partir de 1942 aux flux humains et notamment aux réfugiés, la frontière helvétique est appelée à se repenser à la fin de la guerre. En effet, le Reich pendant la guerre représente un tiers³² des exportations suisses³³ et 38 % des importations proviennent de l'Allemagne en 1944, la Suisse doit donc réorienter son économie et ses relations extérieures au lendemain du conflit, à l'image de très nombreux projets transfrontaliers. Sur un continent bouleversé et à genoux en 1945, les Européens éprouvent le besoin de s'unir. Face au bilan humain et matériel de la Seconde Guerre mondiale, le plus grave que l'humanité ait connu, unifier l'Europe, afin de la reconstruire, semble pour certains responsables politiques une nécessité. Le nombre total de victimes est

29 Marc PERRENOUD, «La Suisse, les Suisses, la neutralité et le III^e Reich (1941-1945)», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 203, n° 2, 2015, p. 51-86.

30 Marc PERRENOUD, «Les Alpes, la Suisse et les réfugiés politiques. “La grande illusion” (1937) et «La dernière chance» (1945)», in *Le Refuge et le Piège. Les Juifs dans les Alpes (1938-1945)*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 95-113.

31 Marc PERRENOUD, «La Suisse, les Suisses, la neutralité et le III^e Reich (1941-1945)», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 203, n° 2, 2015, p. 51-86.

32 36,7 % en 1943, 25 % en 1944.

33 Tableau tiré de Martin MEIER, Stefan FRECH, Thomas GEES et Blaise KROPF, *Schweizerische Aussenwirtschaftspolitik 1930-1948. Strukturen – Verhandlungen – Funktionen*, Zurich, Chronos, 2002, p. 67.

estimé à près de 60 millions. La confusion la plus totale règne dans toute l'Europe et dans le coude rhénan. Bon nombre d'usines et de voies de communication sont détruites et les échanges commerciaux interrompus. Une grande pénurie en denrées de première nécessité frappe ainsi tout le vieux continent. L'autosuffisance alimentaire devient ainsi l'enjeu majeur de l'après-guerre, s'accompagnant très rapidement de la peur engendrée par la menace soviétique. Dans ce contexte, en 1947, le programme commun de relèvement et d'aide mutuelle américain se met en place. Réparties à partir de 1948, grâce à l'Organisation Européenne de coopération économique (OECE), ces aides permettent de renouer progressivement, entre partenaires européens, des habitudes de dialogue et de travail. Il faut attendre 1951 pour que la communauté européenne se développe en s'unissant autour de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, à la faveur d'un premier rapprochement du couple franco-allemand. Malgré quelques échecs à l'instar de la Communauté européenne de défense, la communauté européenne se développe avec divers traités comme les traités de Rome en instaurant la Communauté économique européenne et Euratom. Arrivé au pouvoir en juin 1958, de Gaulle poursuit la mise en place du Marché commun en développant parallèlement les relations franco-allemandes avec le traité de l'Élysée, signé le 22 janvier 1963. Pour le coude rhénan, cette année marque également un tournant avec la création de l'association *Regio Basiliensis*, ayant pour mission de promouvoir la coopération transfrontalière dans le Rhin supérieur en « planifiant et encourageant le développement économique, politique et culturel de la région et le démontage des obstacles frontaliers entre les différentes parties du territoire régionale ». Si la coopération transfrontalière se développe à l'échelle internationale et nationale, elle prend également un tournant à l'échelon plus local. Cette terre frontalière semble prédisposée géographiquement aux échanges. Placée au carrefour de l'Europe, sur l'axe Milan-Flandres, la région des Trois Frontières est au cœur de la construction européenne. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, de nombreux projets transnationaux voient le jour dans ces terres pourtant profondément marquées par les stigmates du conflit, à l'instar de l'institut franco-allemand de balistique qui se fixe à Saint-Louis dès 1945, l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse qui se construit sur le ban de Blotzheim dans l'immédiat après-guerre ou encore des projets avortés comme le canal Bâle-Saint-Nazaire. Les échanges transnationaux reprenant et la frontière étant perçue comme

une ressource économique pour bon nombre de travailleurs frontaliers, la coopération transfrontalière devient un enjeu de politiques publiques pour le territoire, à l'échelon communal et national. Bien avant la décentralisation et bien avant d'en avoir la compétence avec la loi du 6 février 1992, relative à l'Administration Territoriale de la République (ATR) consacrant la coopération décentralisée³⁴, dans le coude rhénan les responsables politiques communaux et départementaux œuvrent avec leurs homologues helvètes et allemands afin de favoriser les échanges. Que ce soit par le biais des jumelages, de l'organisation d'événements ou de projets binationaux ou trinationaux, les élus locaux ont été à l'avant-garde de la coopération transnationale et cela malgré les cicatrices du dernier conflit mondial.

Il serait donc pertinent de se demander comment dans le coude rhénan, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la frontière parvient-elle à être reconfigurée ?

Dans l'immédiat après-guerre, la frontière semble impénétrable (1945 à 1947), dans un second temps la mise en place de projets transfrontaliers se limitant au secteur économique favorise la croissance (1947 à 1951), enfin la coopération transfrontalière tend à dépasser la sphère économique en s'ouvrant sur le plan politique (1951 à 1963).

Bilan historiographique

Très peu de travaux de recherches se sont intéressés jusqu'à présent à la notion de frontière dans le sud Alsace et particulièrement dans le coude du Rhin. La majeure partie des travaux sur l'histoire régionale propre à cette zone géographique est menée par Paul-Bernard Munch, professeur d'histoire-géographie au lycée Jean Mermoz à Saint-Louis et conservateur du musée historique et militaire de Huningue. D'autres sujets de recherches traitent également en partie de la frontière rhénane, comme la thèse d'Antoine Decoville, «La forêt, frontière de la ville ? Mise en perspective de deux villes rhénanes : Strasbourg et Karlsruhe», mais également, «Le delta du Rhin de César à Julien : les représentations d'un environnement d'altaïque aux frontières

34 Christophe MONDOU et Aymeric POTTEAU (dir.), *L'action extérieure des collectivités territoriales – bilan et perspectives*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 13.

du monde romain» de Melissa S. Morin. Camille Crunchant s'est intéressée à «L'empreinte militaire dans les villes de frontières entre Meuse et Rhin : comment l'armée façonne l'espace lotharingien». Karen Barabre Richert Denni a travaillé sur «La frontière entre la France et l'Allemagne (1861-2006) : d'une ligne qui sépare au pont qui unit ?». Benoit Vaillot a, lui, soutenu sa thèse sur *La frontière franco-allemande (1871-1914)*.

À ma connaissance, le sujet ainsi présenté n'a jamais été abordé. Dans les ouvrages portant principalement sur la Libération de l'Alsace, comme *Libération de l'Alsace* publié en 1975 par Fernand L'Huillier, *La libération de Mulhouse et du sud de l'Alsace* rédigé par Eugène Riedweg, édité en 1994, ou encore *La libération de l'Alsace 1944-1945* par infolio, les questions frontalières, pour cette terre au cœur de l'Europe, sont pourtant très peu étudiées. Aucune publication ne traite d'ailleurs de la libération du coude rhénan et de sa situation dans l'immédiat après-guerre. Julia Wilczynska, dans sa thèse de doctorat intitulée «Le «retour» de l'Alsace à la France», a étudié la façon dont l'Alsace retrouve le giron français. En matière transfrontalière, Patrick Schaeffer dédie sa thèse à «la réintégration de l'Alsace dans la communauté française» et il publie, en 1976, *L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949*.

Sur la question frontalière, une thèse allemande a été publiée en 2022, mais cette dernière se concentre sur la frontière, entre la Haute Alsace et le Territoire de Belfort, en se focalisant surtout la question du contrôle policier³⁵.

Dans une certaine mesure, le parallèle entre les terres alsaciennes et certains territoires d'Europe de l'Est au lendemain de la Première Guerre mondiale peut être réalisé. Sabine Dullin développe le concept de la notion de «frontière épaisse». Selon l'historienne, «la formation de l'URSS s'accompagne de l'apparition d'une véritable obsession du contrôle des frontières. Ses recherches s'intéressent aux diverses modalités d'émergence de la "frontière épaisse" : sur le terrain, la

35 Sarah FRENKING, *Zwischenfälle im Reichsland. Überschreiten, Polizieren, Nationalisieren der deutsch-französischen Grenze*, Francfort-sur-le-Main, Campus Verlag, 2022.

frontière poreuse et fragile du début des années 1920 est transformée en une frontière fermée.»³⁶

Concernant les aspects militaires, Geoffrey Koenig s'intéresse notamment à allemande lors des combats de la Libération dans le cadre de sa thèse de doctorat en préparation : «Sieg um jeden Preis !» L'armée allemande et l'idéologie nazie sur le front de l'Ouest (6 juin 1944 – 8 mai 1945).

Concernant l'occupation française, il convient d'évoquer les travaux de Elise Julien, Emmanuel Debruyne, Matthias Meirlaen et James Connolly (dir.), *En territoire ennemi 1914-1949. Expériences d'occupation, transferts, héritages*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 234 p., 2016. Pour la partie relative à la coopération franco-allemande, il est possible de citer Ansbert Baumann³⁷ pour ses recherches sur l'institut de recherche balistique de Saint-Louis.

Si la question des frontières helvétiques pendant la Seconde Guerre mondiale a notamment, pendant plusieurs décennies, crispé bon nombre d'historiens helvètes, cette thématique est aujourd'hui plus largement et sereinement étudiée par les chercheurs comme le démontre l'historien Jean-Claude Favez en 1998 : «Il y a une quinzaine d'années, un collectif d'historiens publiait une *Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses*, dont le chapitre consacré aux guerres mondiales mettait en cause la neutralité de la Suisse dans les termes mêmes des controverses présentes, en analysant la collaboration économique et financière avec le Reich et en dénonçant la politique d'accueil restrictive pratiquée à l'égard des persécutés raciaux.»³⁸ Dès l'année 1933, un arrêté du Conseil fédéral dispose que «les Israélites ne doivent pas être jugés comme réfugiés politiques». Ces derniers sont donc reconduits à la frontière et remis aux autorités du Reich et voués, pour la plupart, à une

36 J. DEPRETTO., Sabine DULLIN, *La frontière épaisse. Aux origines des politiques soviétiques (1920-1940)*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2014, 360 p.

37 «Deutsch-Französisches Hochschulinstitut für Technik und Wirtschaft (DFHI) – Institut supérieur franco-allemand de techniques, d'économie et de sciences (ISFATES)», dans Corine DEFANCE (dir.), Joachim UMLAUF (dir.), Nicole COLIN (dir.), Ulrich PFEIL (dir.), *Lexikon der deutsch-französischen Kulturbeziehungen nach 1945*, Tübingen, Narr, 2015, 2^e éd. (1^{ère} éd. 2013), 539 p.

38 Jean-Claude FAVEZ, «La Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 163, n° 2, 1998, p. 18-24.

mort certaine. Quelque 29 000 personnes de confession juive seront finalement acceptées ou tolérées en Suisse entre 1933 et 1945, les coûts engendrés par ces migrants sont toutefois facturés à la communauté israélite suisse. Il faut attendre 1995 pour que les autorités suisses ouvrent les archives fédérales et permettent aux historiens d'éclairer ces événements. Afin de faire face aux nombreuses accusations dénonçant un manque d'action pendant la guerre, le Conseil fédéral a demandé la constitution d'une commission dirigée par l'historien Jean-François Bergier. Dans son rapport publié en 2002, il pointe du doigt l'ambivalence de l'action helvétique pendant le conflit. Certes, la Confédération helvétique accueille un certain nombre d'étrangers mais elle refuse l'entrée sur le territoire helvétique à de nombreux réfugiés notamment juifs, voire livre ces derniers directement aux autorités du Reich. Certains Alsaciens et Lorrains parviennent néanmoins à se réfugier dans les cantons suisses, c'est ce que démontre notamment Daniel Morgen avec sa thèse de doctorat « Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945 »³⁹.

Étudier les relations frontalières suisses lors du conflit et pendant l'immédiat après-guerre se révèle plus aisé aujourd'hui, à l'image du colloque qui s'est tenu à Porrentruy, en Suisse, les 22 et 23 avril 2005, intitulé « L'espace jurassien à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ». Les actes de ce colloque ont été publiés en 2006, sous la direction de Robert Belot, professeur des universités, en collaboration avec Claude Hauser, Francis Python et Laurent Tissot, dans l'ouvrage *Guerre et frontières : la frontière franco-suisse pendant la Seconde Guerre mondiale*.

Concernant les fonds d'archives, j'ai pu m'appuyer sur les archives municipales de Saint-Louis, placées sous la direction de Sophie Niobé. Il a été ainsi possible de consulter un journal paru à la Libération exclusivement dans le coude rhénan, *La Tribune de Saint-Louis*, retraçant de manière quotidienne l'actualité du canton de Huningue. Parallèlement à cela, j'ai pu avoir une vision géographique plus large en étudiant également *Le Rhin français* et *La Tribune de Mulhouse*.

Aux archives municipales ludoviciennes, j'ai notamment pu consulter la « Série D – Administration générale de la commune », la

39 Daniel MORGEN, *Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945*, 2020, p. 434.

« Série G de Bourgfelden : Contributions, Administrations financières » et les délibérations du Conseil municipal de Saint-Louis.

Parallèlement à cela, j'ai pu m'appuyer sur les archives du musée historique et militaire de Huningue portant sur la Libération. Comme les impressions ont leur importance à côté des faits, je donne une place importante aux témoignages recueillis par Lucien Kiechel, président de la société d'Histoire de Huningue-Village-Neuf et de la région frontalière de 1951 à 1984, qui a regroupé une série de récits consacrés à la libération du canton de Huningue⁴⁰.

En complément, je me suis concentré sur les archives du ministère des Affaires étrangères au centre des archives diplomatiques de La Courneuve, notamment pour la période relevant de la Z.F.O.

De plus, j'ai pu dépouiller les archives du dépôt central des archives de la justice militaire (DCAJM) afin d'étudier les actions commises par les autorités allemandes dans la région frontalière.

Par ailleurs, les archives de la ville de Huningue ont également été dépouillées, tout comme celles de Saint-Louis, Hésingue, Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Weil am Rhein, Lörrach et du musée historique de Bâle.

Les ressources numériques ont également été consultées à l'instar des revues d'histoire alsacienne sur (www.cairn.info) ou encore sur (www.persee.fr). J'ai également utilisé les sites institutionnels comme ceux du Sénat et de l'Assemblée nationale.

40 Lucien KIECHEL, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

Première Partie

1945 à 1947

La frontière semble impénétrable

INTRODUCTION

« Jurez de ne déposer les armes que lorsque nos couleurs, nos belles couleurs, flotteront sur la cathédrale de Strasbourg »¹.

Dès 1941, la finalité des combats est exposée pour les Forces françaises libres. Trois ans plus tard, ce vœu pieux est sur le point de se réaliser. En 1944, la guerre tourne définitivement à l'avantage des Alliés. L'Alsace devient ainsi le chemin de Damas de l'armée française libre, commandée par le général de Lattre de Tassigny à l'Est. La Libération de l'Alsace revêt un caractère symbolique fort aux yeux de la population française. Pour le Gouvernement Provisoire de la République française, présidé par le général Charles de Gaulle, libérer les territoires arrachés à la France, c'est réparer l'outrage infligé à la France en 1940. Ainsi, à la mi-septembre, les grandes manœuvres alliées en direction du Nord-Est et du Rhin débutent le 13 septembre 1944 à la suite de la jonction opérée à Châtillon, entre les hommes de Leclerc, commandant la deuxième division blindée, et ceux de de Lattre². Si la *Wehrmacht* est exsangue, elle ne demeure pas moins résolue à protéger l'Alsace-Moselle, rattachée au *Reich*. Dans le cadre de la politique de germanisation menée par le *Gauleiter*³ Wagner, les Alsaciens sont assimilés à des *Volksdeutsche*⁴ et bénéficient donc de « la protection du Reich ». Néanmoins, ces derniers ne deviennent pas automatiquement des *Reichsbürger*⁵, il est nécessaire d'accomplir un

-
- 1 Serment de Koufra, prononcé le 2 mars 1941 par le colonel Philippe de Hauteclocque.
 - 2 Fernand L'HUILLIER, *Libération de l'Alsace*, 1975, p. 63.
 - 3 Responsable régional politique du NSDAP.
 - 4 Peuple allemand.
 - 5 Citoyen de l'Empire.

certain nombre d'obligations comme la *Wehrpflicht*⁶ afin de pouvoir y prétendre⁷. Le responsable politique, en charge notamment du territoire alsacien, a pour objectif de gommer l'ancienne frontière, en cinq ans, afin d'assimiler totalement les Alsaciens au sein du *Gau Oberrhein*⁸. Pendant quatre années, de nombreuses politiques sont menées afin de faire de l'Alsacien un Allemand⁹. Le recueil des principaux textes allemands appliqués en Alsace et en Lorraine pendant l'Annexion démontre la volonté de germaniser les Alsaciens¹⁰. Les jeunes Alsaciens sont endoctrinés à l'école et, ensuite, les classes d'âge de 1908 à 1928 sont incorporées de force au sein de l'armée allemande afin, très souvent, de se battre sur le front de l'Est¹¹. Pendant l'annexion, 200 000 Alsaciens et Mosellans sont susceptibles d'être mobilisés dans la Wehrmacht. En réalité, beaucoup parviennent à y échapper en étant réformés ou en s'évadant vers la France ou vers la Suisse, comme le montre Daniel Morgen dans *Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945*, 2020. Les autorités françaises évaluent le nombre des Alsaciens incorporés de force dans l'armée allemande à 100 000 hommes¹². La population civile est également mobilisée dans le cadre de la « guerre totale » à partir de février 1943 au lendemain de la défaite de Stalingrad. Envoyée au front, la main-d'œuvre de l'industrie d'armement fond comme peau de chagrin. Les Alsaciennes et Alsaciens sont donc appelés à pallier le manque de main-d'œuvre. Dans les locaux de la Société alsacienne de constructions mécaniques (SACM) à Mulhouse, des pièces de DCA sont fabriquées par la société Krupp. Les Mulhousiens affluent alors afin de forger le métal devant

6 Obligation militaire.

7 Voir « Face au nazisme : le cas alsacien », exposition présentée de septembre 2022 à janvier 2023 à la Bibliothèque national et universitaire de Strasbourg, sous la direction de Catherine Maurer (Unistra) et Jérôme Schweitzer (Bnu), assistés par Pauline Belvèze et Théo Mertz.

8 Le territoire du Rhin supérieur regroupe le *CdZ-Gebiet Elsass* et le territoire de Bade.

9 Jean-Noël GRANDHOMME, « La « mise au pas » (*Gleichschaltung*) de l'Alsace-Moselle en 1940-1942 », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 2014, p. 443-465.

10 ADHR AD68 4761.

11 Lothar KETTENACKER, *La politique de nazification en Alsace*, Strasbourg, ISTR, 1979.

12 Eugène RIEDWEG, *La Libération de Mulhouse et du sud de l'Alsace*, Éditions du Rhin, 1994, p. 16.

les protéger des bombardements des Alliés. Les salons de coiffure, les hôtels, les usines textiles sont fermés et 30 % du personnel des autres entreprises sont affectés à la production de l'armement. Les autorités allemandes ont même recours dès 1942 aux travailleurs frontaliers suisses afin de venir travailler dans le Haut-Rhin¹³. L'Allemagne, étant bombardée par l'aviation alliée, transfère dès 1943 des usines en Alsace. En 1944, 27 entreprises y sont déplacées. La même année, l'Alsace devient *de facto* la cible de la guerre aérienne. Cependant, les attaques sur les villes alsaciennes ne sont en rien comparables aux bombardements des villes allemandes, à l'instar de Dresde, où 35 000 personnes perdent la vie, néanmoins des villes comme Mulhouse sont fortement touchées notamment lors de l'attaque du mois de mai 1944 qui fait 171 victimes dont la moitié de civils. Dans le coude rhénan, chaque commune forme ainsi une *Luftschutzort*. Cette organisation regroupe les moyens de protection civile, placés sous l'autorité de la police. Généralement, les effectifs sont composés des sapeurs-pompiers et des requis civils. Ce dispositif s'inscrit dans la stratégie dite de « défense passive ». Chaque individu doit agir et participer afin d'éteindre les incendies et secourir les victimes des bombardements. Depuis plusieurs années d'annexion, les Alsaciens sont donc mobilisés afin de défendre le Reich.

À l'heure allemande, administrativement, l'Alsace et la Moselle sont séparées. L'Alsace est rattachée au Gau de Bade, afin de former le Gau Baden-Elsass, tandis que la Moselle est incorporée avec la Sarre et la Palatinat pour former le Gau Westmark¹⁴. Fin 1944, les territoires rhénans sont donc sur le point de connaître de nombreux tumultes avec les combats de la Libération et le retour de la souveraineté française. Au début du mois de mars 1945, les forces alliées franchissent le Rhin. Le Reich est cependant déjà envahi à l'Est par l'Armée rouge depuis le mois de janvier. Cette dernière atteint les environs de Berlin en avril. Le 26 avril, les fronts occidental et oriental se rejoignent sur l'Elbe, quatre jours avant qu'Adolf Hitler ne se suicide. Le conflit le plus meurtrier de l'Histoire est en train de vivre ses derniers instants. En effet, le successeur désigné du Führer, l'amiral Dönitz, accepte de capituler sans condition le 7 mai à Reims et le 8 mai à Berlin. L'Allemagne

13 *Ibid.*, p. 24.

14 Eberhard JÄCKEL, *La France dans l'Europe de Hitler*, op. cit., chapitre « L'annexion déguisée », Paris, Fayard, 1968, p. 124.

n'est plus un État souverain et demeure occupée par les Soviétiques, les Américains, les Britanniques et les Français. En 1945, l'Europe est à genoux sur le plan économique, social et moral. Le vieux continent est indiscutablement déclassé. Selon l'historien Mark Mazower, avec plus de 60 millions de victimes au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Europe n'est désormais plus qu'un «continent des ténèbres» qui sort épuisé du conflit et subit pleinement le rationnement. Officiellement victorieuse grâce notamment à Churchill, au verbe du général de Gaulle et à l'héroïsme de la Résistance, la France peine à faire oublier l'effondrement de juin 1940. Dans ce contexte, la France retrouve pied au bord du Rhin. Cette atmosphère, singulière au crépuscule de la Seconde Guerre mondiale, est évoquée en 1948 par Rossellini dans le film *Allemagne, année zéro*¹⁵. Si ce film évoque Berlin en ruines au lendemain de la capitulation allemande, il permet de comprendre l'effondrement de l'Allemagne en 1945 et permet dans une certaine mesure d'illustrer la situation allemande dans l'immédiat après-guerre. L'immédiat après-guerre devient le point de départ de multiples renaissances et de bouleversements géopolitiques majeurs.

15 Voir Harald JÄHNER, *Le temps des loups, L'Allemagne et les Allemands (1945-1955)*, Actes Sud, 2024, 368 p.

DANS L'IMMÉDIAT APRÈS-GUERRE, L'HEURE EST AUX RESENTIMENTS DANS LE COUDE RHÉNAN

La frontière se fige avec la Libération de la région frontalière

D'après combats pour libérer la Région frontalière vecteurs de profondes rancœurs envers les Allemands

Aux alentours de la mi-septembre 1944, la 1^{ère} armée française, placée sous le commandement du général Jean de Lattre de Tassigny, en provenance du Sud de la France atteint les Vosges. Les armées alliées cherchent à atteindre le bassin industriel de la Ruhr en Allemagne afin d'affaiblir le Reich¹. Les forces françaises libres doivent faire face à la 19^e Armée allemande du général Wiese, positionnée à Guebwiller.² Rattachée au 6^e groupe d'armées alliées commandé par le général Devers, l'armée française a pour mission d'avancer en Haute-Alsace par la trouée de Belfort pendant que l'armée américaine doit libérer Strasbourg *via* Saverne. Malgré des assauts répétés, les armées alliées sont repoussées pendant plusieurs semaines. Les forces du Reich ont préparé une solide défense allant de la Sarre jusqu'aux frontières suisses. Le *Gauleiter* Wagner a eu le temps de fortifier les frontières de l'Alsace. Pour cela, il peut

1 Jean-Luc BARRÉ, «Objectif : le Rhin», *De Lattre*, sous la direction de Jean-Luc Barré, Paris, Perrin, 1990, p. 60-65.

2 Nicolas STOSKOPF, «La libération de l'Alsace (1944-1945)», in *Atlas historique d'Alsace*, www.atlas.historique.alsace.uha.fr, Université de Haute Alsace, 2015. Consulté le 20 décembre 2021.

compter sur la réquisition de milliers de *Schanzer*³ qui participent aux travaux de défense. Plus de 50 000 membres des jeunesses hitlériennes, des étudiants et des lycéens sont mobilisés dès septembre en Alsace et notamment dans le Sundgau pour faire face à la trouée de Belfort. Le secteur de Dannemarie se révèle être un enjeu majeur. Ainsi, de nombreux civils sont mobilisés à Altkirch afin d'être envoyés vers la frontière dans le but de travailler. Le coude rhénan n'échappe pas à la règle, comme en témoigne le quotidien suisse *Journal du Jura* :

«Trois longues colonnes de femmes et enfants, venant du pays de Bade, se sont rendus mercredi matin [le 6 septembre] entre 7 heures et 7 heures 30 en Alsace, par le pont de bateaux près de Petit-Huningue. Il s'agissait d'au moins huit cents personnes. Après que le brouillard matinal se fut dissipé, on put constater que ces citoyens badois avaient été envoyés effectuer des travaux de terrassement dans la plaine s'étendant entre la rive alsacienne du Rhin et les localités du Grand-Huningue et de Saint-Louis. Après avoir été disposés en longs zigzags par les SS, les civils commencèrent à creuser des tranchées, maniant la pioche et la pelle.»⁴

L'armée française doit donc faire face aux nombreuses fortifications, au mauvais temps et aux difficultés de ravitaillement⁵. Si les rudes combats dans les Vosges ne permettent pas de réaliser une trouée, cela entraîne la concentration des armées allemandes et facilite ainsi le passage de la 1^{ère} armée française par Belfort. L'assaut se généralise à la mi-novembre. Depuis la Hollande jusqu'à la frontière helvétique, les armées alliées de Montgomery au Nord, de Bradley au centre et de Devers au Sud, doivent pénétrer à l'intérieur du territoire allemand⁶. Comme l'explique l'historien Eugène Riedweg, au départ la 1^{ère} armée française ne devait fournir qu'un soutien limité à l'armée américaine, mais de Lattre réussit à convaincre le général Devers du bien-fondé de la nouvelle offensive qu'il veut lancer entre Belfort et la frontière

3 *Schanzen* est alors un terme désignant principalement le creusement de tranchées.

4 *Journal du Jura*, n° 210, 7 septembre 1944.

5 Olivier WIEVIORKA, *Histoire totale de la Seconde Guerre mondiale*, Perrin, Paris, 2023, 1072 p.

6 Fernand L'HUILLIER, *Libération de l'Alsace*, Hachette Littérature, 1975, p. 74.

suisse. Le 19 octobre 1944, de Lattre écrit à de Gaulle que la bataille des Vosges a amené les Allemands à renforcer ce secteur au détriment de Montbéliard. Il en résulte l'opportunité d'un nouveau coup de boutoir⁷. Une fois la brèche ouverte le 17 novembre et le secteur de Belfort libéré, l'armée française doit donc progresser vers Dannemarie⁸. Les ordres du général Béthouart sont clairs :

«Pousser à fond l'exploitation dans la brèche de la position ennemie en marquant et en débordant les résistances rapprochées de Belfort. À cet effet, d'une part exploiter hardiment au-delà de l'Allaine, en direction de Dannemarie-Mulhouse, tout en se couvrant sur le canal du Rhône-au-Rhin et se saisissant des passages non détruits, d'autre part maintenir un contact agressif avec Belfort, déborder la place par le Sud, pour exploiter en direction de Cernay soit par Bourogne-Fontaine, soit éventuellement par le Sud du canal...»⁹

Ainsi, débute, le 19 novembre, la Libération de l'Alsace débute. Trouvant la voie libre, un peloton d'un régiment d'infanterie de chars de marine et trois chars prennent Seppois-le-Bas, le premier village alsacien libéré. L'armée française continue jusqu'à Friesen et Uebertrass pour ensuite se retrouver en région frontalière. Le 19 novembre, une colonne atteint Bartenheim avec son char «Austerlitz», le lieutenant Jean de Loisy arrive à Rosenau et fonce jusqu'au bord du Rhin. Le 20 novembre, Altkirch et Mulhouse sont libérées. Seule la poche de Dannemarie résiste encore. Le général Wiese met en place une contre-offensive en mobilisant ses meilleures troupes en retirant ses forces des Vosges afin de les amener en direction du Sundgau et en envoyant la 30^e division de Waffen SS stationnée dans le Bas-Rhin. Wiese, en passant par la poche de Dannemarie, veut couper l'armée française présente sur le Rhin de leurs arrières. Il faut attendre le 27 novembre pour que la Brigade Alsace-Lorraine, appelée en soutien de la 5^e Division blindée, prennent d'assaut Dannemarie¹⁰. S'y trouve

7 *Ibid.*, p. 66.

8 Eugène RIEDWEG, *La libération de Mulhouse et du sud de l'Alsace*, Éditions du Rhin, 1994, p. 84.

9 Fernand L'HUILLIER, *Libération de l'Alsace*, Hachette Littérature, 1975, p. 69.

10 «Les opérations du Sundgau en novembre 1944 vues par le Wehrmachtsbericht», *L'Alsace*, novembre 1964.

notamment André Malraux. Dans le Sud Alsace, hormis la résistance de la poche de Dannemarie, les armées françaises progressent très rapidement jusqu'au Rhin et c'est en région frontalière, sur le Rhin et plus spécifiquement autour de Huningue, que les plus lourds combats se dérouleront¹¹. En effet, les armées françaises progressent aisément avant d'arriver dans les régions frontalières. Le 20 novembre 1944, le colonel Bonvalot du 1^{er} escadron des R.S.A.R. (Régiment des Spahis Algériens de Reconnaissance) reçoit l'ordre d'avancer jusqu'au pont du canal de Huningue. Depuis le Sundgau, ils atteignent Hésingue sans grande difficulté et font face dans la rue de Folgensbourg à un officier allemand galvanisé. Ce dernier est abattu et son chauffeur fait prisonnier. Le convoi traverse la petite localité hésinguoise vers Saint-Louis. Dans le convoi, deux soldats français sont mortellement touchés par une explosion : Raphaël Grande et Gaston Bourrel. La mairie-école de Hésingue abrite le poste de commandement du colonel Thomas. Après Hésingue, l'armée française progresse vers Saint-Louis, réunie administrativement depuis l'Annexion en une seule commune avec ses voisines Huningue et Bourgfelden¹². Ainsi, à 12h40, le capitaine Prouhet prend la tête d'une troupe et arrive à Bourgfelden. La première voiture blindée qui s'arrête devant l'hôtel «À la ville de Paris» est aussitôt entourée par la foule. La formation d'une section de Forces Françaises de l'Intérieur (F.F.I.) ludovicienne est décidée. Les jours suivants, les FFI fournissent des patrouilles pour renforcer les libérateurs. Quelques combats se déroulent dans la cité ludovicienne. Les Spahis essuient des coups de feu au carrefour central et rencontrent de la résistance du côté de la frontière suisse. À la frontière se trouvent des douaniers et des civils allemands. Vers 13 heures, un échange de coups de feu se produit et les douaniers allemands tirent sur la voiture blindée qui s'approchait d'eux. Cinq d'entre eux allemands ainsi qu'une petite fille sont tués. À 14 h, une ambulance de Bâle arrive à Saint-Louis pour transporter à l'hôpital quelques soldats allemands blessés. Au même moment, des réfugiés civils et militaires (environ 250 personnes) gagnent la Suisse à la hâte¹³. «Cinq mille Allemands se cachent encore dans les forêts des environs de la frontière bâloise» note un

11 «Fête de la Libération à Saint-Louis, Huningue et Bourgfelden», *La Tribune de Mulhouse*, 3 juin 1945.

12 Archives municipales de Hésingue, délocalisées à la Maison du Patrimoine «Fronacker».

13 *La Liberté*, 21 novembre 1944.

correspondant bâlois et des escarmouches perdurent¹⁴. À Saint-Louis, lorsque les habitants sortent de leur maison afin de manifester leur joie dans la rue, les Allemands n'hésitent pas à tirer sur la foule avec leurs armes automatiques¹⁵. Malgré les poches de résistances allemandes, les forces françaises tentent d'avancer vers la cité huninguoise. Huningue, ville frontalière, demeure un enjeu majeur pour les armées alliées¹⁶. La ville s'apprête ainsi à subir le quatrième siège de son histoire comme le note le journal suisse *L'impartial* : « L'infanterie française, formée d'hommes appartenant à la 9^e division coloniale, occupe des positions en arc autour de Huningue. »¹⁷ Le pont de bateaux, reliant Huningue à Weil am Rhein, se révèle être alors un ouvrage stratégique, permettant à l'armée allemande de ravitailler ses troupes sur le front. Ce pont constitue *de facto* une véritable cible pour les bombardiers et les chasseurs alliés. En effet, dès octobre 1944, cet ensemble subit plusieurs attaques. Au moins deux attaques infructueuses sont à recenser au mois d'octobre. « L'une des bombes tomba en amont, l'autre en aval du pont, dans l'eau et laissèrent à la surface des eaux de grandes flammes. Le pont demeura cependant intact comme ce fut déjà le cas lors de l'attaque de la matinée. Une ou deux bombes sont tombées dans la cour de la teinturerie Schwarzenbach à Huningue, sur sol alsacien, y provoquant un incendie, qui put cependant, après une demi-heure d'efforts, être éteint. On a repéré sept avions assaillants. »¹⁸ Lors de la seconde attaque, des bombes au phosphore « de la grosseur d'un homme » sont utilisées. « Celles qui tombèrent dans le Rhin, en amont et en aval du pont, brûlèrent de la même façon que celles qui tombèrent à terre, en dégageant une épaisse fumée noire et des flammes de vingt mètres de hauteur. Il fallut beaucoup d'habileté aux soldats allemands, rapidement accourus, pour faire passer les restes brûlants de ces engins entre les pontons du pont, sans qu'il en résulte le moindre dommage pour ce dernier. À Haltigen, le restaurant « Badischer Hof », situé à proximité de la gare, deux granges et une maison d'habitation, furent la proie des flammes. Lors de l'attaque de l'après-midi, les aviateurs américains utilisèrent des bombes incendiaires d'un autre

14 *L'Express*, 23 novembre 1944.

15 *Le Confédéré*, 22 novembre 1944.

16 Lucien KIECHEL, *Histoire d'une ancienne forteresse de Vauban – Huningue*, Huningue, 1975, p. 208.

17 *L'Impartial*, 6 décembre 1944.

18 *Le Jura*, volume 94, n° 126, 21 octobre 1944.

type, vraisemblablement remplies d'une huile très inflammable et brûlant longtemps à la surface de l'eau. Plusieurs de ces projectiles étant tombés en amont du pont de bateau, le courant les entraîna et le pont fut, à un certain moment, complètement entouré de feu. À la surprise générale il reparut intact quand les flammes et la fumée se furent dissipées. Le fait provient de ce qu'il fut récemment ignifugé, et que les soldats s'empressèrent d'étendre du sable sur les parties les plus menacées.»¹⁹ Ce ne sont finalement pas les bombardiers alliés qui viennent à bout de cet édifice mais la nature. En effet, les pluies torrentielles de ces derniers jours ont fait monter de trois mètres le niveau du Rhin. Cette hausse du niveau de l'eau a eu pour conséquence de détruire, le 9 octobre 1944, le pont qui reliait l'Alsace au pays de Bade.

«Notre correspondant de Bâle nous téléphone : Le pont de bateaux qui relie Huningue à la petite ville allemande de Weil am Rhein et qui avait récemment résisté à une double attaque de l'aviation américaine, a été disloqué par la forte crue du Rhin qui atteignait jeudi soir 3 mètres. Dès minuit, les formations de la *Wehrmacht* stationnées dans les environs ont été appelées d'urgence pour surveiller cette importante voie de communication. À 4 heures du matin, on put encore voir de la frontière suisse plusieurs camions lourdement chargés franchir le pont à une allure extrêmement réduite. Vers 6h30, les autorités de surveillance voulurent faire ouvrir le pont pour éviter de le voir céder à la pression des eaux. Une dizaine de pontons furent alors emportés. Quelques-uns purent être rattrapés dans le port de Weil am Rhein déjà, mais les autres suivirent le courant et furent bientôt hors de vue. Tout trafic est momentanément suspendu sur cette voie de communication de Haute-Alsace.»²⁰

Afin de rétablir la possibilité de franchir le Rhin, l'armée allemande met en place un service de bac automoteur. «Il s'agit d'un bateau pouvant transporter 60 personnes, et qui est fixé à un câble traversant le Rhin entre Weil am Rhein et Huningue. D'autres transports sont effectués par canots à moteur.»²¹ Toutefois, ce pis-aller ne permet pas d'optimiser les transports, notamment pour acheminer du matériel de

19 *L'Express*, 23 octobre 1944.

20 *L'Express*, 10 novembre 1944.

21 *Le nouvelliste*, volume 41, n° 270, 18 novembre 1944.

guerre. Ainsi, les Allemands reconstruisent à la hâte le pont de bateaux qui relie Huningue à Weil am Rhein.

«Le nouveau pont est situé à trois cents mètres environ de notre frontière, soit deux cents mètres plus bas que l'ancien. Les travaux durent plusieurs jours. Actuellement des experts procèdent au contrôle des pontons qui n'avaient pas été enlevés par le courant, et de ceux qui ont pu être rattrapés en aval. Il en manque toutefois plusieurs, qui ont coulé à proximité du barrage de Kembs et n'ont pu être récupérés. Comme il n'y a plus de pont avant celui qui relie Colmar à Mullheim, trente kilomètres plus bas, les Allemands poussent intensément les travaux de reconstruction. Pour le moment ils effectuent les transports urgents de même que le passage des travailleurs civils occupés sur les chantiers alsaciens au moyen d'un bateau à vapeur qui accomplit d'innombrables navettes.»²²



Civils et militaires allemands évacuant l'Alsace par Huningue, le 20 novembre 1944. Musée historique et militaire de Huningue.

22 *L'Express*, 13 novembre 1944.

À partir de novembre 1944, les Huninguois voient avec stupéfaction un trafic ininterrompu de fuyards²³ traversant le Rhin²⁴. Il s'agit notamment de paysans et de sympathisants allemands ayant occupé des exploitations d'Alsaciens, des notables du parti ou encore de militaires en déroute²⁵. L'édifice, reliant Huningue à Weil am Rhein, est finalement détruit pendant les combats de la Libération, probablement par des tirs d'artillerie, fin novembre 1944. En effet, le commandement français, conscient de la volonté allemande de tenir la position de Huningue et soucieux de préserver la vie de ses soldats, décide de privilégier l'artillerie avant d'envoyer les forces d'infanterie, après l'échec de l'attaque du 20 novembre qui cause la perte d'un char et de ses deux occupants : le brigadier-chef Yves Eugène Charpentier et le soldat Henri Caravaja du 1^{er} Régiment de Spahis algériens, tombés le 20 novembre 1944²⁶.

Pendant dix jours, les Huninguois doivent composer avec l'armée allemande sous tension. Les exactions nazies se multiplient alors que les forces françaises ne sont qu'à quelques kilomètres. Au restaurant central à Huningue, le soir du 21 novembre, les Allemands arrêtent les époux huninguois Steffan et Riffenach, domiciliés dans une maison voisine. Ces derniers sont accusés par la *Gestapo* d'avoir effectué des signaux lumineux aux Français. Les quatre malheureux sont alors fusillés à proximité du pont de bateaux sur le Rhin et enterrés dans un jardin voisin²⁷. Le 22 novembre, la presse nazie justifie cet assassinat dans un article intitulé : «Des traîtres au peuple fusillés». Le texte mentionne notamment :

«Lors de l'irruption par surprise d'unités coloniales gaullistes dans le Haut-Rhin, Huningue également a été occupé par l'ennemi, mais repris peu de temps après par la *Wehrmacht*. Durant la courte occupation, la masse de la population alsacienne s'est comportée de façon telle qu'on est en droit de l'attendre d'hommes allemands. Une courte exception cependant fut faite par deux jeunes couples qui aidèrent l'ennemi de toutes

23 Voir annexes 2 et 3.

24 «Il y a 20 ans, souvenirs de la Libération de Huningue», *L'Alsace*, novembre 1964.

25 «Vor 20 Jahren... Erinnerungen an die Befreiung Hünigen», *La Tribune de Saint-Louis*, 22 novembre 1964.

26 «Vor 25 Jahren wurde Huningue befreit», *L'Alsace*, 20 novembre 1969.

27 Lucien KIECHEL, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

les manières imaginables, se rendant coupables du crime de trahison envers le peuple. Ils avaient sans doute vécu dans l'illusion que l'armée allemande abandonnerait définitivement l'Alsace, oubliant que le Reich est, au contraire, décidé à battre et à repousser l'ennemi. L'armée allemande vint et les traîtres furent arrêtés. Après avoir été justement condamnés à mort, ils furent immédiatement exécutés.»²⁸

Au lendemain de la Libération, l'enquête démontre que quatorze personnes ont été arrêtées ce jour-là. Seuls Julie et Jacques Riffenbach et Marthe et François Steffan sont livrés à la Gestapo car les Allemands avaient trouvé des lampes électriques dans leurs poches.

«Après avoir été frappés à coups de poings et de manches à balai, ils furent emmenés le lendemain matin à proximité du Rhin à Huningue. Les agents de la Gestapo Friedrich Schrimm et Albert Schmidt, tous deux originaires de Lörrach, abattent les deux couples d'un coup de pistolet dans la nuque. Marthe Steffan implora grâce, car elle allait prochainement donner le jour à un enfant. Après leur exécution, les quatre Alsaciens furent enterrés en hâte près du poste douanier de Huningue.»²⁹

Cette exécution témoigne de la forte tension à laquelle est soumise l'armée allemande à Huningue. Pendant une dizaine de jours, la population vit dans la peur la plus grande. Le 30 novembre, les 2 000 coups de mortiers lourds, dirigés sur la cité, précèdent l'assaut final³⁰. Durant le bombardement, nombreux furent ceux qui, ne se sentant pas en sécurité dans leurs caves, cherchèrent un abri plus sûr sous les vestiges des anciennes fortifications sous le cavalier dit «Felderhieb»³¹, où environ 250 personnes viennent s'abriter, 120 se réfugient dans les anciens souterrains de la forteresse, cent autres sous les remparts de Vauban³². De 8 à 9 heures du matin, plusieurs milliers d'obus tombent sur la petite ville. Depuis la ville de Bâle, on

28 *Journal Strasbourger N.N.*, 23 novembre 1945.

29 Charles BÉNÉ, *L'Alsace dans les Griffes Nazies*, tome VII, p. 161.

30 «Il y a quarante ans : la libération de Huningue», *L'Alsace*, 30 novembre 1974.

31 Appelée également «butte Felder», ancien bastion de la forteresse nommé «Bastion de Bourgfelden avec cavalier et souterrain».

32 «Du 20 novembre au 1^{er} décembre 1944, Huningue se souvient de son siège 4^{ème} siècle», *L'Alsace*, 29 novembre 1975.

dénombre 2000 obus soit environ 33 explosions par minute³³. «On peut les imaginer les ravages effectués par ce bombardement lorsqu'on sait comment est construite la cité-frontière : toute en rues étroites, en maisons scellées les unes aux autres ou proches de leurs voisines.»³⁴

Après le pilonnage français, des informations parviennent au commandement allié à Saint-Louis mentionnant que les Allemands ont quitté Huningue et qu'une poignée de soldats serait retranchée sur les bords du Rhin près de l'établissement Ciba-Geigy³⁵. Un détachement placé sous le commandement du sous-lieutenant Jean-Pierre Douzou y est donc envoyé. Prenant la tête de quelques hommes, il se rapproche du mur d'enceinte de l'usine et lance des grenades dans la cour. La poignée de soldats allemands attendue s'élève finalement à 150³⁶. Le corps du jeune officier est criblé de balles et s'effondre à un mètre du Rhin³⁷. Une section des F.F.I. de Saint-Louis, placée sous son commandement, est également touchée, cinq Ludoviciens trouvent la mort : Joseph Pfister, adjudant, Joseph Fehr, Auguste Ritter, Auguste Steible et Paul Vogel. Pendant les combats, des habitants témoignent à l'image de M. Girroy :

«Je vis devant le cinéma Odéon un soldat allemand mort, les deux jambes fracassées. C'était un homme d'un certain âge, aux cheveux gris ; à côté de lui, la photo de sa femme et de ses enfants qu'il avait regardée avant de mourir. À cette vue, une profonde émotion m'étreignit.»³⁸

La nuit du 30 novembre au 1^{er} décembre est calme. L'heure est au bilan pour les soldats de l'armée française. Un témoin souligne :

33 «Le 4^{ème} siège», *L'Alsace*, 29 novembre 1975.

34 *L'Impartial*, 6 décembre 1944.

35 Voir annexe 1.

36 «Suite : Huningue se souvient de son 4^{ème} siège», *L'Alsace*, 30 novembre 1975.

37 Le jeune officier, originaire de Millau, avait accompli ses études à l'école de chimie industrielle de Lyon, on peut notamment lire dans le *Bulletin de l'Amicale des Anciens Élèves* de cet établissement publié dans les années 1935 : «Caractère généreux et enthousiaste, sportif accompli, fervent défenseur de la nature. En 1940, J. P. Douzou avait fait partie de l'héroïque phalange de Saumur et avait reçu la croix de guerre pour son courage.»

38 «Vor 20 Jahren... Erinnerungen an die Befreiung Hüningsen», *L'Alsace*, 22 novembre 1964.

«Il fait un froid de canard. Dans la journée, nous faisons de grosses patrouilles de reconnaissance sur Huningue. Dans la matinée de ce 1^{er} décembre, Huningue est rapidement occupé par nous. Huningue est libérée. Nos pertes sont les suivantes :

- Compagnie antichars (Portal) : 11 tués, 19 blessés.
- 1^{er} bataillon : 4 tués, 13 blessés.
- Compagnie hors-rang : 2 blessés.

Au total, la libération de Village-Neuf et de Huningue nous aura coûté 15 tués et 34 blessés. »³⁹

Les Allemands cherchent à reprendre le village de Kembs défendu par la 6^e compagnie. Ils attaquent à l'aide de deux compagnies, environ 250 hommes, et pénètrent dans les premières maisons du village. Des tirs d'arrêt de l'artillerie française sont exécutés dans de bonnes conditions. La 6^e compagnie réagit énergiquement, et à 12 h, le nettoyage est terminé. L'armée allemande a subi de nombreuses pertes, de nombreux cadavres jonchent le sol. Les pertes françaises se montent seulement à cinq blessés. Au cours de la nuit, l'artillerie allemande bombarde Kembs et Sierentz⁴⁰. Les combats perdurent en région frontalière. Le 10 décembre, les forces françaises se voient obligées de reprendre Kembs-Loechlé qui a été arrachée par les Allemands. Le 10 décembre, l'attaque, conduite par le lieutenant-colonel Gauvin, est fixée à 7h30. Pendant une heure, à partir de 6h45, l'artillerie française tonne. Le ciel est rouge d'éclats, à 8h, les lisières Sud du village sont abordées. À 9h, la résistance allemande s'affirme sur tous les points. La progression dans le village doit s'effectuer à pied. Un deuxième char est immobilisé par une arme anti-char qui atteint l'un des moteurs. Le 10 décembre à 14 heures, Loechlé est libérée⁴¹.

Lucien Kiechel, président de la société d'Histoire de Huningue-Village-Neuf et de la région frontalière de 1951 à 1984, a regroupé une série de témoignages consacrés à la Libération de

39 Témoignage d'Alexandre GILLY, Historique de la 9^e division d'infanterie coloniale de juillet 1944 à mai 1945, Musée historique et militaire de Huningue, p. 105-107.

40 «Suite : Huningue se souvient de son 4^{ème} siège», *L'Alsace*, 30 novembre 1975.

41 «Le 4^{ème} siège», *L'Alsace*, 29 novembre 1975.

Huningue⁴². Ces récits permettent de confronter et de mettre en perspective les différentes expériences individuelles selon la situation de l'auteur, tour à tour soldat, civil ou encore enfant. Contrairement à Fabrice à Waterloo⁴³, il convient de prendre de la hauteur sur les différents exposés. Néanmoins, l'importance des ressentiments envers les Allemands y est bien visible. Un Huninguois, demeurant au 10 rue de Saint-Louis, raconte qu'il a pu observer l'arrivée du premier char français à Huningue :

«De nombreux Huninguois travaillaient à l'usine Schusterinsel à Weil-Friedlingen sur la rive droite du Rhin. Le dimanche 19 novembre, j'y étais de garde. Le lundi matin 20 novembre au moment de me mettre au travail, des collègues arrivant de Huningue m'apprennent que les Français avaient atteint Kembs au cours de la nuit. J'allais aussitôt trouver mon contremaître – c'était un Suisse – pour lui dire que j'arrêterai la machine pour rentrer à Huningue. Vers 13 heures le 20 novembre, un char français a été touché. Ce qui allait se passer ensuite et que nous observions depuis notre cave, nous remplissait d'horreur. Les Allemands firent sortir un troisième occupant du char. Il dut lever les bras en l'air et un sous-officier SS qui n'avait qu'un bras lui déchargea son pistolet dans la poitrine. L'homme s'écroula, mais gémissait encore. Outré par tant de cruauté, je voulus saisir une hache pour assommer la brute, mais ma femme put me retenir. Nous n'osions plus nous tenir dans les logements, les familles attendaient à la cave la suite des événements.»⁴⁴

Lorsque la Libération de Huningue semble effective, la liesse s'empare des habitants. «Au poste de police de la mairie, les policiers allemands se rendirent. La foule déchira les portraits de Hitler et les drapeaux nazis.»⁴⁵ Toutefois, Huningue demeure sous le feu de l'ennemi et les civils paient le prix fort, comme le raconte la Huninguoise Hélène Bernhard :

42 Lucien KIECHEL, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

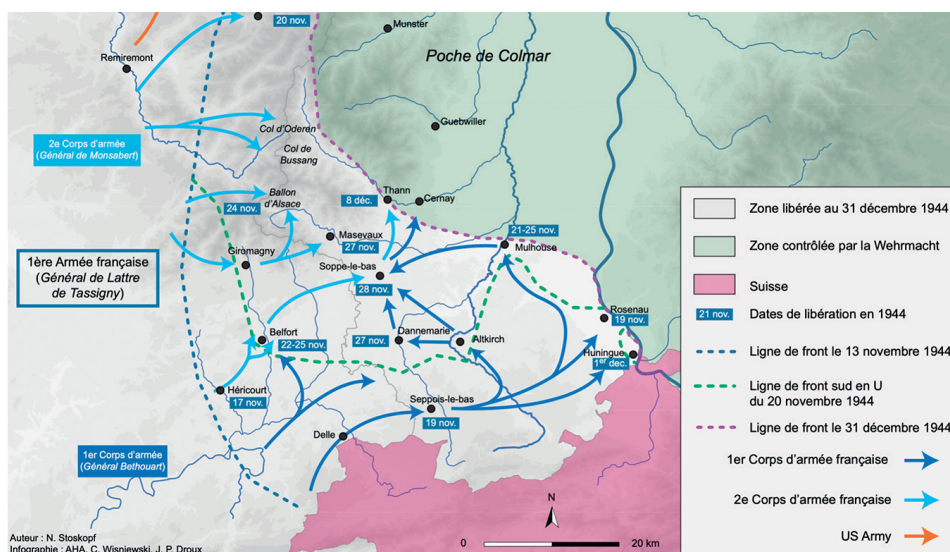
43 STENDHAL, *La Chartreuse de Parme*, 1839.

44 Témoignage de M. GIRROY, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

45 «Du 20 novembre au 1^{er} décembre : Huningue se souvient de son 4^{ème} siège», *L'Alsace*, 1^{er} décembre 1974.

«Notre grand-père, M. Henri Meyer, au moment de traverser le passage à niveau fut mortellement blessé par un éclat d'obus. Une de mes sœurs, cherchant un refuge près du cinéma Odéon, reçut quelques petits éclats. Ma mère, ma plus jeune sœur et moi-même, nous nous hâtâmes de trouver un abri dans la cour Goetschy. Malheureusement, ma plus jeune sœur fut très gravement blessée, en même temps que quatre autres personnes. Mon père, sortant de la maison Bauer (Corderie, rue Abbattucci) pour revenir vers nous, trouve son beau-père gémissant sur le passage à niveau. Cherchant de l'aide, il apprend que des éclats ont blessé plus ou moins gravement des personnes près de la maison Goetschy. À ce moment-là, M. Harnist venant de Village-Neuf lui demande s'il y avait encore des soldats allemands à Huningue. Les Français se trouvent au «Kritzle» (limite entre Huningue et Village-Neuf), prêts à entrer à Huningue.»⁴⁶

Si Huningue est libérée le 1^{er} décembre, l'ancienne cité de Vauban demeure sous le feu de l'ennemi jusqu'au 24 avril 1945, date à laquelle les soldats français franchissent le Rhin. Les habitants ne sont donc pas en sécurité dans les décombres de cette ville et sont accueillis par la



46 Témoignage de Madame Hélène BERNHARD, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

ville voisine, Bâle⁴⁷. La frontière helvétique devient ainsi salubre pour de nombreux frontaliers.



Nicolas STOSKOPF, «La libération de l'Alsace (1944-1945)», *Atlas historique d'Alsace*, Université de Haute-Alsace, 2015.

«Au premier plan, on reconnaît Huningue, sur lequel l'artillerie française s'était déjà acharnée, derrière Neudorf⁴⁸ et au fond, à gauche, l'usine électrique de Kembs, dont le barrage a été touché par des bombes, à droite, le Klotz d'Istein, souvent mentionné, où les positions sont également entrées en action.»⁴⁹

La frontière helvétique comme élément protecteur lors des combats de la Libération

Comme le rappelle l'historien Jean-Claude Favez, évoquer la Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale n'est pas chose aisée. «C'est d'abord se situer dans un débat historiographique bien antérieur aux attaques portées récemment contre la politique de neutralité. C'est

47 Lettre de J. R. RINDERKNECHT, maire de Huningue à son homologue Lavielle, maire de Soustons, 28 décembre 1945. Archives municipales de la ville de Huningue.

48 Village-Neuf.

49 *Journal du Jura*, n° 283, 1^{er} décembre 1944.

ensuite accorder sa juste place au rôle de la Suisse dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale»⁵⁰. Si l'ambiguïté helvétique n'est plus à prouver depuis l'année 1933, où un arrêté du Conseil fédéral dispose que «les Israélites ne doivent pas être jugés comme réfugiés politiques». Quelques années plus tard, le protocole germano-suisse du 29 septembre 1938 vient flouter encore davantage la position helvétique en instituant la lettre «J» sur les passeports des juifs allemands en interdisant *de facto* aux populations israélites de se réfugier au sein de la Confédération helvétique⁵¹. Il ne s'agit pas ici de discuter de la neutralité suisse car, face à la montée du national-socialisme, la petite Confédération helvétique se retrouve rapidement entourée par les forces de l'Axe. De nombreuses menaces militaires et économiques pèsent sur cette dernière. Malgré cet état de fait, quelque 29 000 personnes de confession juive sont finalement acceptées ou tolérées en Suisse entre 1933 et 1945. Les coûts engendrés par ces migrants sont facturés à la communauté israélite suisse.

L'ouverture depuis 1995 des archives fédérales permet aux historiens d'éclairer ces événements. Certains documents sont néanmoins encore protégés au sein des «Staatsarchiv»⁵². L'historien Jean-François Bergier, dans son rapport publié en 2002, pointe du doigt l'ambivalence de l'action helvétique pendant le conflit. La Confédération helvétique accueille un certain nombre d'étrangers mais elle refuse l'entrée sur le territoire suisse à de nombreux réfugiés notamment juifs, voire livre ces derniers directement aux autorités du Reich.

Cependant, il convient de rappeler que certains Alsaciens et Lorrains parviennent néanmoins à se réfugier en Suisse, c'est ce que démontre notamment Daniel Morgen dans sa thèse de doctorat «Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945»⁵³. D'après les dernières estimations, la Suisse a accueilli au total, plus ou moins 300 000 réfugiés. Au soubresaut du conflit, les réfugiés juifs sont majoritaires mais d'autres groupes se joignent à eux. Ainsi, à la fin de la guerre,

50 Jean-Claude FAVEZ, «La Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 163, n° 2, 1998, p. 18-24.

51 Marc PERRENOUD, «La Suisse, les Suisses, la neutralité et le III^e Reich (1941-1945)», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 203, n° 2, 2015, p. 51-86.

52 Archives cantonales.

53 Thèse de doctorat en histoire soutenue à l'Université de Lorraine à Nancy, le 23 octobre 2019, sous la direction de Jean-Noël Grandhomme et d'Emmanuel Droit.

on dénombre 21 588 juifs parmi les 55 018 réfugiés civils⁵⁴. Dans le Nord-Ouest de la Suisse, on recense ainsi environ 2 000 à 3 000 refoulements⁵⁵. S'y retrouvent également des réfractaires à l'idéologie nazie, au service et/ou à l'incorporation de force, à l'image d'Albert Dattler, de Feldbach, ou encore de Bernard Lacotte, de Durmenach mis en lumière par Daniel Morgen. L'historien démontre ainsi que le nombre total de Français, entrés par les frontières helvétiques nord et sud de 1940 à 1944, dépasserait légèrement 17 000, dont 5 400 transitaires et 11 659 internés. Progressivement débarrassée de la tutelle nazie à partir de 1944, la politique helvétique évolue sensiblement au profit de la France. Ainsi, les cantons helvétiques, notamment les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, multiplient les aides directes ou indirectes aux populations rhénanes d'abord alsaciennes puis badoises. Avec la Libération, la frontière s'ouvre aux populations frontalières afin de les préserver des combats. De l'automne 1944 à l'hiver 1945, dans toute la Suisse, environ 66 500 individus seront accueillis par les autorités suisses selon le rapport interne d'Oskar Schürch, publié en 1974⁵⁶. Dans le coude rhénan, à l'instar du reste de la Suisse, les réfugiés affluent. Ainsi, à partir de novembre 1944, à Bâle des soldats passent sans cesse dans les rues. Un journal helvète mentionne : «des compagnies par rangs de quatre, détachements en auto, à moto et à bicyclette. Ailleurs, ce sont des abris pour armes automatiques habilement camouflés. Partout, aux points, importants, les barbelés sont posés et les barrages antichars sont mis en place.»⁵⁷ L'armée suisse se prépare à défendre la ville au cas où elle serait menacée. Cette dernière se place notamment aux abords de la frontière et doit faire face à un afflux d'Alsaciens fuyant les combats. Pour preuve, à l'arrivée des soldats français la population de Saint-Louis est prise de panique et dans la soirée, elle redoute une contre-attaque des troupes

54 Daniel MORGEN, «Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945», 2020, p. 434.

55 Ruth FIVAZ-SILBERMANN, *La fuite en Suisse : migrations, stratégies, fuite, accueil, refoulement et destin des réfugiés juifs venus de France durant la Seconde Guerre mondiale*, 2017, p. 37.

56 Oskar SCHÜRCH, *Das Flüchtlingswesen in der Schweiz während des zweiten Weltkrieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit (1933-1950)*, Bericht des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes, n° 43/150, Archives fédérales suisses, Berne.

57 *L'Impartial*, 6 décembre 1944.

allemandes encore stationnées à Huningue. Ce sont donc par centaines que les réfugiés franchissent la frontière suisse⁵⁸. Aux postes frontières de Bourgfelden et de Saint-Louis, en une nuit, transitent pas moins de 3 000 Alsaciens provenant des localités de Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf et Hésingue. Après avoir passé la douane, les tramways de Bâle les conduisent par courses spéciales à la Foire d'échantillons, où ces derniers sont nourris et abrités. «La cause de cette panique semble être due au fait que mardi les Allemands développèrent un intense trafic sur le Rhin, dans un sens comme dans l'autre» comme l'explique un observateur bâlois⁵⁹. Par ailleurs, les F.F.I. de Saint-Louis incitent fortement les habitants à évacuer complètement la localité. Tandis que des habitants se retiraient dans l'arrière-pays, une grande partie des évacués franchissent la frontière à *Lysbüchel* et sont arrivés en territoire suisse.»⁶⁰ Ces derniers sont dirigés sur les bâtiments de la Foire d'échantillons⁶¹. Dès l'accueil des premiers migrants, un véritable élan de solidarité se met en place en Suisse et notamment du côté bâlois. On peut notamment lire dans les journaux helvétiques que les Alsaciens bénéficient «d'un accueil spontané et fraternel». Pourtant l'accueil n'est pas spontané, il a été anticipé plusieurs mois auparavant. En effet, les autorités helvétiques mettent au point un protocole de l'accueil des migrants dès le 23 juin 1944. Le canton de Bâle-ville s'interroge sur la frontière sanitaire et sur l'introduction de maladies contagieuses comme le typhus par les futurs réfugiés. Le gouvernement fédéral fait alors construire ainsi dès le mois de juin une caserne «Durisol» de 48 lits ainsi que des stations de désinfection⁶². Après avoir été systématiquement désinfectée⁶³, la population française se retrouve dans le Hall de la Foire suisse d'Échantillons. Un correspondant de presse suisse, Marcel Matthey, rend visite aux réfugiés et en fait un compte rendu détaillé :

«Dès l'entrée, on est saisi par cet esprit méthodique et pratique qui y règne. Voici la réception, le local des visites sanitaires, le

58 *Journal du Jura*, n° 275, 22 novembre 1944.

59 *Journal du Jura*, n° 276, 23 novembre 1944.

60 *L'Express*, 28 novembre 1944.

61 *L'Impartial*, 1^{er} décembre 1944.

62 StaBL, PD – REG 1a 1945.

63 StaBL, protocole pour l'accueil des réfugiés daté du 17 janvier 1945, PD – REG 1a 1945.

classement des hôtes, le bureau d'assistance sociale, la chambre où l'on recueille les dons de la population bâloise, en habits, fruits, journaux, *etc.* Quelques pas, et nous nous trouvons dans un vaste dortoir formé de paillasses et de couvertures. Et puis, il y a des valises, des poussettes, des vêtements, des journaux ; il n'y règne certes pas un ordre parfait, mais ça donne l'impression d'être habité par une seule et grande famille. Ici, une jeune femme emmaillote un bébé, puis lui donne sa bouteille de lait, tandis que la petite sœur promène la poussette vide dans le couloir. – Il manque un peu de confort ? – À la guerre comme à la guerre, c'est le cas de le dire. Vous êtes seule avec les deux gosses ? – Non, j'ai mes parents, vous voyez. Sur la paillasse, un homme dévore un journal suisse, tandis qu'à ses côtés une mère de cheveux blancs sort des couvertures ; c'est la grand-mère qui, fatiguée, s'est endormie. – Et votre mari ? demandons-nous encore à la jeune femme. – Prisonnier en Russie. Un silence. La petite lève la tête et secoue ses boucles blondes. Pauvre gosse, reconnaîtra-t-elle son papa lorsqu'il reviendra ? Nous passons dans une autre halle. Même tableau. Partout, on lit, on fait un jass, on se promène, on tricote, on « tue le temps ». On parle le français, mais aussi ce patois alsacien, d'une piquante saveur. Voici une vieille femme, pauvrement vêtue, qui raccommode et qui nous accueille avec un grand sourire. – On n'a pas l'air de s'ennuyer, ici ? – Ma foi non, c'est la première fois que j'ai des vacances, mais je dois raccommoder cette blouse, c'est tout ce que j'ai pu prendre, dit la vieille, en montrant un petit paquet de vêtements. »⁶⁴

Côté cuisine, les Bâlois se préparent à servir 2300 repas et se tiennent prêts avec l'arrivée de plus de mille personnes venant depuis Huningue... Au total, l'étude de l'approvisionnement de la cantine permet d'estimer le nombre de réfugiés alsaciens à la foire d'échantillons de Bâle à un plus de 4000 personnes, de manière non simultanée. Généralement, le menu servi aux réfugiés est sans viande, il est principalement composé d'un potage, de haricots blancs, de sauce tomate et de pommes de terre. Selon le correspondant bâlois : « Il y règne une grande animation. » À côté des réfugiés, les infirmières de la Croix-Rouge savourent le même menu. Marcel Matthey relate un échange intéressant qui témoigne de l'attachement de la population frontalière à la France :

64 *Construire*, 22 décembre 1944.

« Plus loin, deux vieux s'arrêtent de manger et nous regardent, l'air anxieux. Ce sont eux qui questionnent : — N'est-ce pas, ils ont pris Huningue ? — Oui, vous êtes de là-bas ? — Hélas, oui, mais que va-t-il rester ? Ils ont tiré tout le jour. Le pauvre homme baisse la tête, puis, au bout d'un moment, la relève brusquement et s'écrie : — Mais, on est au moins libre maintenant, et puis, malgré mes soixante-douze ans, j'ai encore la santé et je peux travailler ; pas vrai, toi ? dit-il en se tournant vers sa compagne. La vieille n'a pas répondu ; elle se dit peut-être que c'est déjà la troisième fois qu'elle est chassée de son foyer par la guerre. »⁶⁵

Ce camp de réfugiés est devenu un grand village. C'est un village de contrastes, où les joies et les espoirs qui y naissent ont été enfantés par de grandes souffrances. Afin d'atténuer ces malheurs, la population bâloise se mobilise notamment en accueillant chez elle des réfugiés ou encore en apportant son aide comme le souligne un autre correspondant de presse suisse, Jean Buhler :

« La Croix-Rouge, les éclaireurs, les officiers et les soldats, tous se dévouent sans relâche. On pense bien qu'il n'est pas facile de répondre à tous les vœux, de satisfaire les multiples demandes, d'éviter les chicanes, de surveiller sans gêner, d'organiser sans crier, de distribuer sans créer de jalousies. À l'intérieur des halles, c'est le bruit d'un immense murmure qui ne s'arrête pas. Dans les couloirs stationnent des hommes surtout, les uns parfaitement bien vêtus, les autres assez misérables dans leurs complets usés, leurs cachecols à la française et leurs souliers fatigués. »⁶⁶

La foire des échantillons (*Mustermesse* en allemand) se compose de neuf halles. Dans le premier, on y retrouve des sacs bourrés de paille sur lesquels les réfugiés dorment et souvent passent une bonne partie de la journée. Entre chaque famille s'élèvent des cloisons de valises. L'émotion et la misère sont palpables dans le récit du correspondant :

« Quelques fugitifs essaient de dormir, couchés sur leurs matelas de paille, d'autres sont plongés dans la lecture de journaux illustrés ou quotidiens. Les femmes s'occupent des enfants, jouent avec eux, cajolent et calment les plus petits, ou

65 *Construire*, 22 décembre 1944.

66 *L'Impartial*, 2 décembre 1944.

bien encore s'occupent de ravauder rapidement quelque pièce d'habillement. Dans les halles II et III, les réfugiés sont installés sur les galeries. Tous les visiteurs de la foire connaissent ces sortes de loges ou de niches dans lesquelles on allait se rafraîchir d'un verre de vaudois ou de fendant, quand le mois de juin nous amenait la Foire d'échantillons. Eh ! bien, ce sont des échantillons de la détresse humaine qui les occupent. Chaque pinte, chaque carnotzet⁶⁷ est devenu le refuge d'une famille. On s'est installé là aussi bien que les lieux le permettaient. Le père est assis sur une caisse et parcourt le journal. Un gosse de cinq ou six ans joue avec un ours de peluche dont il n'a probablement pas voulu se séparer au moment de l'exode et qu'il a peut-être tenu dans ses bras pendant tout le parcours. La maman et la petite fille sont couchées sur leurs paillasses ; la première raconte quelque chose et la seconde écoute sagement. Autour de la famille sont étalés les bagages qu'on a pu prendre avec soi. Les Alsaciens ont l'ennui ; l'ennui est le principal ennemi des Alsaciens fugitifs. Encore les femmes peuvent-elles trouver facilement de quoi s'occuper en cherchant à améliorer le linge et les vêtements des leurs. Mais les hommes trouvent le temps long. On en voit sur le seuil, fumer des cigarettes, les mains dans les poches, d'autres discuter avec passion dans les couloirs et les escaliers. Les visiteurs qui obtiennent la permission de pénétrer dans les halles sont vite entourés d'une foule curieuse, animée et sympathique. Des promenades sous conduite ont été organisées, à travers la ville de Bâle et les autorités font tout leur possible pour que leurs hôtes forcés gardent le meilleur souvenir possible de leur séjour en terre helvétique. La nourriture est fournie aux réfugiés par une cuisine militaire. Il se trouve aussi dans les locaux de la Foire une infirmerie où sont traités les cas bénins qui ne nécessitent pas un transfert dans l'un des hôpitaux de la ville. De grands lavabos avec eau chaude et eau froide permettent à tous de vivre dans des conditions hygiéniques suffisantes. On a même aménagé un local spécial où les mamans peuvent faire préparer ou préparer elles-mêmes des boissons chaudes et des maillots pour leurs petits-enfants. C'est là également que se trouve un entrepôt de jouets. Combien les gosses d'outre-frontière apprécient ce qu'on met à leur disposition, la façon enthousiaste dont ils en jouent le prouve. Aventures lamentables. En parlant avec les réfugiés, on entend le récit d'aventures

67 Un carnotzet (ou carnotset) est une petite cave aménagée où l'on stocke du vin (en langue romane parlée en France, en Suisse et en Italie).

lamentables. Combien l'ignoble drame de la guerre inflige de souffrances aux individus, on s'en rend compte en parlant avec ces Alsaciens et Alsaciennes chassés de chez eux. Voici une femme de Mulhouse dont le mari a été déporté en Allemagne le jour même où elle donnait la vie à l'enfant qu'elle porte sur les bras. Voici un commerçant de Colmar dont le magasin a été pillé pendant son absence, pillé jusqu'à la dernière marchandise. Voici des réfugiés de Saint-Louis qui se sont enfuis à la dernière minute, la nuit, alors que des patrouilles allemandes se glissaient dans les rues et tiraient sur tous ceux qu'elles rencontraient. Voici des habitants de villages frontaliers qui ne savent pas ce que sont devenus une bonne partie des leurs. Et des paysans, plus lamentables que les autres qui vont de temps en temps voir, à la halle IX, ce que deviennent les quelques vaches et le cheval qu'ils ont pu emmener... »⁶⁸

Lorsque ce correspondant brosse ce tableau, des militaires allemands sont encore présents à Huningue. Des personnes tentent de passer la frontière encore et encore comme le raconte la Huninguoise Jeannette Zimmermann, qui habite alors le restaurant au «Port du Rhin», à proximité de la frontière. Elle se souvient avec précision de ce qu'elle avait alors observé dans les pages du bulletin de la Société d'histoire de Huningue. «Les douaniers allemands sont partis, je les ai vus courir vers la Suisse le 20 novembre 1944» souligne-t-elle⁶⁹. À Huningue comme ailleurs, les conduites d'eau sont détruites par les explosions et l'eau commence à manquer. Les habitants de Huningue assiégés peuvent compter sur les douaniers suisses qui permettent d'aller en chercher à Bâle. Malgré l'arrivée des Français à Huningue, l'ancienne forteresse n'est pas un lieu sûr. Ainsi, le matin du 1^{er} décembre vers 9 heures, des Huninguois, précédés d'un drapeau blanc, portant des sacs, voire tirant des charrettes ou des voitures d'enfants, passent la frontière afin de se réfugier à Bâle⁷⁰. Au mois de janvier 1945, d'après des estimations, sur les 4 000 à 5 000 Alsaciens présents depuis novembre dernier, 700 à 800 demeurent au camp de réfugiés de la foire d'échantillons de Bâle. À l'orée de l'année 1945, au lendemain de l'arrivée d'Alsaciens, la ville de Bâle est, cette fois, sur le point de connaître un nouvel afflux massif de réfugiés badois.

68 *L'Impartial*, 2 décembre 1944.

69 Lucien KIECHEL, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

70 *Ibid.*

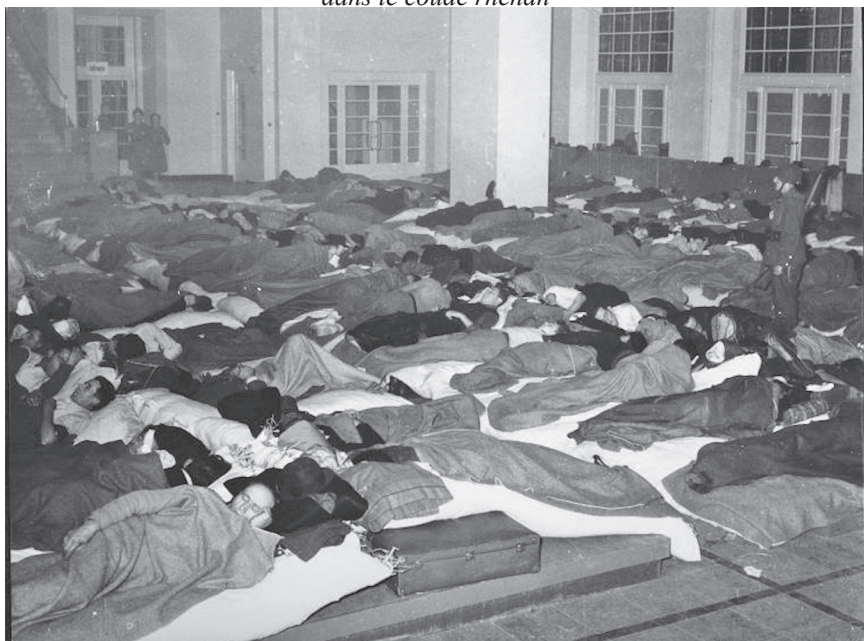


Des réfugiés alsaciens franchissant la frontière vers Bâle à Saint-Louis, au point de douane du *Lysbüchel*, le 25 novembre 1944. Photographie prise par Hans Bertolf (1907-1976), *Staatsarchiv Basel-Stadt*, 1013 1-25 3.



Des réfugiés alsaciens dans le vestibule de la foire des échantillons de Bâle en novembre 1944. Photographie prise par Höflinger, *Staatsarchiv Basel-Stadt*, PA 1189b B 2-28 (1) 3-3.

*Dans l'immédiat après-guerre, l'heure est aux ressentiments
dans le coude rhénan*



Réfugiés alsaciens à la foire aux échantillons de Bâle en novembre 1944. Photographie prise par Höeflinger, *Staatsarchiv Basel-Stadt*, PA 1189b B 2-28 (1) 3-4.



Les Alsaciens réfugiés à la foire aux échantillons de Bâle. Musée historique et militaire de Huningue.

Réfugiés alsaciens et badois se retrouvent à Bâle

La majorité des réfugiés alsaciens ne regagnent pas leurs foyers avec l'arrivée des forces françaises libres car si cette zone est désormais sous contrôle militaire, elle n'en reste pas moins d'une grande dangerosité. En effet, les bombardements dans le coude rhénan perdurent jusqu'au 24 avril 1945, jour où les forces françaises franchissent le Rhin à Huningue. Ainsi, la région frontalière est frappée quasiment quotidiennement par l'artillerie allemande présente sur le rocher d'Istein. À l'image du bombardement de Hésingue, le 13 février 1945 à 11h45, deux obus touchent la maison Peter, rue de Saint-Louis et la laiterie à l'angle des actuelles rues du général de Gaulle et du Bon Coin. L'explosion blesse mortellement le Hésinguois François Maltis⁷¹. À l'approche de Noël 1944, depuis l'arrivée de l'armée, de lourdes détonations résonnent dans le coude rhénan. La population française réfugiée à Bâle peut difficilement rentrer chez elle dans les villages avoisinants. Afin de les soutenir sur le long terme, un comité d'action bâlois est créé afin de leur fournir l'aide l'indispensable⁷². Des *Essbons* «chèques restaurants» à faire valoir dans les restaurants bâlois sont distribués aux migrants. Les jours passent mais des tensions émergent parfois entre réfugiés alsaciens et Bâlois. Le centre d'aide aux réfugiés se plaint de l'utilisation qui est faite des chèques restaurants. Des réfugiés tentent de marchander du café au lieu de la soupe ou des repas au lieu du petit déjeuner⁷³.

Depuis que Huningue est redevenue française, une partie seulement des habitants est rentrée chez elle. Le dimanche soir 17 décembre, plus de mille avions survolent la région frontalière. Dans la nuit, des feux rouges et des signaux illuminent le ciel mêlant explosions et tir nourri de la DCA allemande⁷⁴. Ce qui explique pourquoi, en janvier 1945, sur les 5 000 réfugiés alsaciens qui sont présents dans les environs de Bâle, depuis novembre dernier, 700 à 800 sont encore au camp de réfugiés de la Foire d'échantillons de Bâle⁷⁵. Ironiquement, ces Alsaciens se retrouvent à côtoyer leurs voisins allemands ayant trouvé refuge à Bâle.

71 Paul-Bernard MUNCH, *Hésingue – Porte du Sundgau*, éditions Gschwind, 1998, p. 177.

72 Archives municipales de Huningue.

73 StaBL, Privat-Archive : Basler Hilfsstelle für Flüchtlinge, 927 A9.

74 *La Sentinelle*, 21 décembre 1944.

75 *La Liberté*, 3 janvier 1945.

En effet, dès le mois de décembre 1944, les rapports de police bâlois mentionnent être «constamment pris d'assaut de toutes parts au sujet des autorisations d'entrée pour les habitants du quartier de Baden qui ont des proches à Bâle qui souhaitent être hébergés temporairement»⁷⁶. Ces derniers ne bénéficient pas d'une large souplesse pour franchir la frontière à l'instar des Alsaciens. La peur de voir se réfugier en Suisse des dignitaires nazis ou des personnes dangereuses est omniprésente du côté bâlois. L'afflux de réfugiés badois est tel que les procédures d'entrées en Suisse sont revues. En effet, selon les directives fédérales, l'entrée ne peut être accordée qu'avec le consentement de la police fédérale des étrangers de Berne, mais l'obtention de cette approbation prend énormément de temps. Cette situation peut avoir d'importantes conséquences sur les individus allemands refoulés à la frontière. Après une conférence entre les représentants du gouvernement fédéral soit de police, le commandement des garde-frontières bâlois, le commandement territorial, le département politique du département de police, l'inspection de police (bureau des frontières) et la police cantonale des étrangers, des autorisations spéciales sont déléguées au canton (Kantonal Ausländerpolizei) afin de gagner en efficacité et en rapidité. Cette conférence fait également la différence entre trois catégories d'Allemands susceptibles d'être accueillis à Bâle en 1944 et 1945⁷⁷ :

1. Les étrangers qui viennent avec des visas d'entrée.
2. Les personnes qui rentrent en Suisse car leur vie et leur intégrité physique sont en danger et cherchent un logement pour une durée indéterminée.
3. Les réfugiés frontaliers des villages voisins qui évitent les hostilités et cherchent refuge à Bâle jusqu'à la fin des hostilités.

Les forces cantonales sont déclarées compétentes (à la place de la police fédérale des étrangers) afin de délivrer des visas pour trois catégories d'Allemands précisément aux :

1. Anciens citoyens suisses avec leurs enfants mineurs.

76 StaBL, Badische Flüchtlinge 1944 Konferenz vom 5. Dezember 1944 PD-REG 1A.

77 StaBL, Badische Flüchtlinge 1944 Konferenz vom 5. Dezember 1944, PD-REG 1A.

2. Parents de citoyens suisses résidant à Bâle âgés de plus de 60 ans.
3. Parents de plus de 60 ans et enfants mineurs de ressortissants allemands résidant à Bâle depuis des années.

L'approbation du Département politique de la police de Bâle-Ville est requise dans chaque cas individuel. Les permis d'entrée ne peuvent être délivrés que pour un séjour temporaire n'excédant pas un mois. Un duplicata du permis délivré doit être envoyé immédiatement à la Police fédérale des étrangers. Si une prolongation du permis de plus d'un mois est demandée, le dossier doit être soumis à la Police fédérale des étrangers. Il est ensuite précisé dans ce protocole que : « cette réglementation spéciale ne doit pas avoir pour effet d'admettre en Suisse des étrangers dont la présence serait indésirable et intolérable. »⁷⁸ Face à l'afflux de réfugiés en provenance du territoire de Lörrach, les contrôles à la frontière sont renforcés par les nazis. La police frontière qui était exercée jusqu'à présent par des auxiliaires, est remplacée par des SS. Ces derniers n'hésitent pas à tirer sur la foule, comme le raconte un quotidien suisse :

« Et déjà dimanche dernier, ils abattaient un individu qui cherchait à gagner notre territoire. Ces valeureux SS ordonnent aux civils de ne se plaindre en aucun cas, même s'ils doivent vivre dans les caves et de ne jamais se rendre. »⁷⁹

L'arrivée imminente des forces françaises entraîne la panique chez les Allemands fanatiques. La peur des exécutions en masse apparaît auprès des travailleurs forcés à l'instar du massacre du 12 avril 1945 à Offenbourg. À l'approche des troupes françaises, le commandant du camp allemand fait exécuter les prisonniers incapables de marcher lors de l'évacuation précipitée du camp de travaux forcés de la caserne d'Offenbourg Ihlenfeld :

« Dans le couloir du sous-sol [les malades] devaient s'aligner devant les toilettes [...]. Là, ils étaient attendus par les SS, les kapos, les anciens du camp et du bloc pour les tuer les uns après les autres. Certains détenus les ont suspendus à des robinets, d'autres les ont jetés par terre, leur ont mis une perche autour

78 StaBL, PD-REG 1A.

79 *La Sentinelle*, 14 avril 1945.

du cou et se sont tenus dessus, et d'autres les ont battus à mort avec un gourdin.»⁸⁰

Les travailleurs forcés et prisonniers présents à Lörrach cherchent donc à se mettre à l'abri en Suisse. Pour franchir la frontière, ces derniers doivent faire face à des barbelés de trois mètres de haut et de deux mètres de profondeur. Durant les dernières semaines de la guerre, de nombreux travailleurs forcés ont fui, craignant des massacres⁸¹. En avril 1945, les autorités suisses laissent ouverts certains passages en raison de l'afflux déroutant. Ainsi, en Suisse «des milliers de sans-abri, effrayés, affamés et souffrants, se sont précipités vers notre pays avec leurs misérables biens, tous poussés en avant par le seul espoir de trouver une porte ouverte pour sauver la Suisse»⁸². Le commandement territorial suisse de Riehen fait passer 1 500 personnes d'Allemagne entre le 21 et le 24 avril 1945⁸³. Dans la région de Lörrach, les travailleurs sont divisés en plusieurs catégories comme les travailleurs polonais, les travailleurs de l'Ouest et travailleurs de l'Est. Nombreuses sont les entreprises et les fermes du Sud Baden qui utilisent des travailleurs forcés. Par exemple, la ville de Rheinfelden et ses 8 000 habitants qui la composent, internent plus de 4 000 travailleurs forcés. Dans de nombreux cas, les prisonniers meurent dans des conditions atroces. À l'exception des travailleurs agricoles, les ouvriers sont internés dans des baraquements à proximité des usines et vivent dans des conditions inhumaines. Vers Friedrichshafen, deux mois avant la fin de la guerre, la société Gebrüder Grossmann KG répertorie plus de 100 «travailleurs orientaux d'origine russe, biélorusse et ukrainienne»⁸⁴. Les prisonniers de guerre polonais employés par des agriculteurs à Lörrach travaillaient jusqu'à 84 heures par semaine au milieu de l'été⁸⁵. Ces forçats, condamnés aux pires atrocités du côté allemand, voient du côté suisse leur nouveau chemin de Damas. Les Allemands, fuyant les bombardements et les combats inéluctables avec l'arrivée des forces françaises,

80 Jürgen-Peter KRAUSE, «Fremd», *Nach dem Krieg/Après la Guerre. Grenzen in der Regio 1944-1948*, Zürich, 1995, p. 68.

81 *Ibid.*

82 Bernd BOLL, «Das wird man die mehr los...», *Ausländische Zwangsarbeiter in Offenbourg 1939 bis 1945*, Pfaffenweiler, 1994, p. 332.

83 Nicolas JAQUET-ANDERFUHREN, *Riehen im Zweiten Weltkrieg*, z'Rieche, Riehen, 1985, p. 95.

84 Stadtarchiv Lörrach, IX/54 et 125.

85 Stadtarchiv Lörrach, HA 208.

et les travailleurs forcés se retrouvent, pour les plus chanceux, à Bâle. Ils y côtoient notamment des réfugiés français encore présents en terres helvétiques. En effet, il faut attendre le début de l'année 1945 pour que le gouvernement français exprime le désir de voir les réfugiés regagner la France⁸⁶. Ces derniers rentrent donc progressivement en Alsace. À ce moment-là, l'euphorie, la joie et l'espoir se heurtent, sur les cendres de la victoire, à l'effondrement moral de l'humanité et à l'anéantissement de villes entières. Ruines et charniers demeurent les principaux éléments d'un paysage de désolation en Europe et les localités dans le coude rhénan n'échappent pas à la règle, au premier rang desquelles Huningue, qui, au sortir de la guerre, est fortement endommagée. Les habitants de l'ancienne forteresse sont notamment contraints de dormir dans des baraquements de fortune le long du Rhin le temps que leurs habitations soient reconstruites. Comme le souligne Daniel Morgen, lors de leur retour, bon nombre de réfugiés font l'amère expérience de leur déclassement, passant de patron d'une petite exploitation ou notable à ouvrier. Nombreuses sont les exploitations agricoles ayant été détruites. Devant l'ampleur de la tâche de reconstruction, certains réfugiés comme Albert Dattler, de Feldbach, se reconvertissent dans la menuiserie et l'ébénisterie et de nouvelles entreprises voient le jour à leur retour dans le Sundgau⁸⁷. Lorsque les réfugiés regagnent le territoire français, ils retrouvent des villes détruites à l'image de Huningue qui compte 90 % de ses logements endommagés et 25 % totalement détruits⁸⁸. Il faut attendre 1954 pour que Huningue retrouve sa population d'avant 1936, à savoir 4 005 habitants⁸⁹. Les destructions et les exactions commises par les Allemands pendant le conflit favorisent, dans l'immédiat après-guerre, les ressentiments envers leurs anciens occupants et le rétablissement de la souveraineté française.

86 *Journal du Jura*, n° 2, 3 janvier 1945.

87 Daniel MORGEN, *Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945*, 2020, p. 437.

88 Lettre du maire de Huningue, 28 décembre 1945, Archives municipales de Huningue.

89 Archives municipales de Huningue, série G.

Le rejet global de l'annexion en région frontalière facilite le rétablissement de la souveraineté française

Le bilan de l'annexion en région frontalière vecteur d'une profonde animosité à l'encontre du peuple allemand

De *La revanche des passions* de Pierre Hassner en 2004 à *La Géopolitique de l'émotion* de Dominique Moïsi en 2008, nombreux sont les auteurs qui s'interrogent sur les sentiments qui dominent et domineront le monde. La place des ressentiments demeure un élément déterminant dans le cadre des relations internationales. Pour preuve, l'arrêt des combats n'efface pas si facilement le « fait de se souvenir avec animosité des torts que l'on a subis » en tant que communauté nationale ou individu. L'historien Marc Ferro explique ainsi qu'à « l'origine du ressentiment chez l'individu comme dans le groupe social, on trouve toujours une blessure, une violence subie, un affront, un traumatisme. Celui qui se sent victime ne peut pas réagir, par impuissance. Il rumine alors sa vengeance qu'il ne peut mettre à exécution et qui le taraude sans cesse. Jusqu'à finir par exploser. Cette attente peut également s'accompagner d'une disqualification des valeurs de l'oppresser et d'une revalorisation des siennes propres, de celles de sa communauté qui ne les avait pas défendues consciemment jusque-là, ce qui donne une force nouvelle aux opprimés, sécrétant une révolte, une révolution ou encore une régénérescence. C'est alors qu'un nouveau rapport se noue dans le contexte de ce qui a sécrété ces soulèvements ou ce renouveau. »⁹⁰

Afin de comprendre les relations vicinales dans l'immédiat après-guerre, il faut étudier dans le coude rhénan les blessures de l'histoire qui demeurent à vif. Un état des lieux de ces plaies ouvertes tend à s'imposer car « la reviviscence de la blessure passée est plus forte que toute volonté d'oubli »⁹¹. En raison des durs combats lors de la Libération, le Sud-Alsace concentre de nombreuses communes déclarées sinistrées par l'État au 1^{er} octobre 1948. Parmi les communes sinistrées durant la dernière guerre, un certain nombre a été classé par arrêté ministériel en vue de bénéficier d'un plan d'aménagement. Le

90 Marc FERRO, *Le Ressentiment dans l'histoire. Comprendre notre temps*, sous la direction de Marc FERRO, Paris, Odile Jacob, 2007, p. 7-14.

91 *Ibid.*

ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme fait ainsi l'état de nombreuses villes et villages particulièrement touchés pendant les combats. Mis à part les durs combats de la poche de Colmar, dans le coude rhénan, l'arrondissement d'Altkirch se voit plus ou moins épargné avec une seule commune Feldbach, qui est déclarée sinistrée. Néanmoins, les destructions sont importantes. Dans la vallée de la Largue, à Dannemarie on note que de nombreuses maisons ont été brûlées, à Gildwiller des granges incendiées et l'église abîmée, à Spechbach-le-Haut deux obus sont tombés dans le chœur. À Altkirch, les quelques bombardements aériens ont enfoncé des toitures mais la ville n'a guère connu de dommages. L'église Saint-Morand est intacte, tout comme une grande partie de la ville. La vallée de l'Ill entre Altkirch et Zillisheim ne recense aucune destruction notable. Des villages sont ainsi intacts comme Flaxlanden ou encore Zillisheim. Dans le sud du département, les combats se cristallisent sur le Rhin⁹². La région frontalière semble surreprésentée au sein des communes sinistrées⁹³. En effet, au bord du Rhin, les habitants de Niffer sont même évacués en février 1945, deux mois après la Libération. Ces derniers s'étaient réfugiés pendant treize semaines dans des caves. Niffer a énormément souffert de ces combats. Le clocher⁹⁴ du XII^e siècle a été totalement détruit et beaucoup de maisons ont disparu. Occupée par les Allemands jusqu'en février 1945, la localité subit quotidiennement les tirs d'artillerie. À proximité, Kembs, passée sous contrôle français dès le 20 novembre 1944, a également souffert. La mairie a été incendiée par les Allemands avant leur départ et les obus ont durement touché les autres bâtiments tout comme le village voisin Rosenau⁹⁵. Le clocher de son église construite en 1871 est détruit par les bombardements et l'église est en proie aux flammes. À Village-Neuf, les destructions se concentrent autour de son église. Ainsi, les combats de la Libération touchent ardemment la région frontalière et particulièrement Huningue. Lors de la Libération, les forces armées visent systématiquement les positions dominantes notamment les clochers, les tours ou cheminées. Ainsi, l'église Christ-Roi de Huningue est fortement endommagée,

92 Paul STINZI, *Un Bilan des deux guerres mondiales – La perte de trésors artistiques et de souvenirs historiques en Haute-Alsace*, 1947, p. 201.

93 Communes déclarées sinistrées de guerre, arrêté du 1^{er} octobre 1948.

94 Les clochers servent généralement d'observatoire et sont donc systématiquement pris pour cibles par les Allemands.

95 WERNER, *L'Alsace – Almanach 1946*, Société Française d'Édition de Journaux et d'Imprimés Commerciaux, Mulhouse, 1946, p. 77.

l'imposant orgue est détruit. Sont très sévèrement touchés, l'école, l'abattoir, le stade municipal et l'ensemble des équipements collectifs à l'instar du tout-à-l'égout et de l'eau courante. Si le bilan matériel est lourd, le bilan humain de l'annexion l'est également⁹⁶. Huningue ne compte pas moins de 47 incorporés de force, cinq fusillés et neuf déportés politiques assassinés en camp de concentration⁹⁷. La Libération, attendue avec impatience et avec un immense espoir, a donc été accompagnée à Huningue de destructions et de deuils. Ainsi, pendant un temps certain, les réfugiés huninguois revenant de Bâle logent dans des baraquements provisoires au bord du Rhin. L'ensemble de ces sacrifices ont été reconnus officiellement par la citation de la ville à l'ordre de la Division par le secrétaire d'État aux Forces Armées, Max Lejeune, le 11 novembre 1948. Voici le texte de la citation :

«Huningue (Haut-Rhin), Ville rendue célèbre dans l'histoire par son esprit de résistance, a connu de grandes souffrances par la guerre et par l'occupation ennemie, a opposé une courageuse résistance aux tentatives de germanisation de l'envahisseur. Située sur la ligne de feu du 1^{er} décembre 1944 au 24 avril 1945 a été soumise à d'incessants tirs d'artillerie pendant cette période et a été gravement endommagée. Compte nombreuses victimes, otages exécutés, tués, blessés et déportés. A fourni un contingent FFI qui, combattant aux côtés de la Première Armée Française, a courageusement soutenu une partie du front à Huningue et couvert le passage du Rhin par nos troupes. Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec l'Étoile d'argent.»⁹⁸

Ces nombreuses blessures, causées directement ou indirectement par le pays voisin, conduisent à de forts ressentiments. Si la région frontalière est sévèrement touchée lors des combats de la Libération, l'helvétique Bâle n'est pas épargnée par des bombardements quelquefois hasardeux des forces alliées. L'une des premières victimes bâloises est le fils du maître-jardinier Brändele qui était alors âgé de vingt ans. En novembre 1944, ce dernier «a succombé aux blessures provoquées par l'explosion d'un obus dans un bois de Petit-Bâle» informe le quotidien *Journal du Jura*⁹⁹. Par ailleurs, les Bâlois connaissent

96 Voir annexe 4.

97 AMHMH, fonds Seconde Guerre mondiale.

98 AMHMH fonds Seconde Guerre mondiale.

99 *Journal du Jura*, n° 278, 25 novembre 1944.

également un certain nombre de désagréments lors des bombardements par la *Royal Air Force*, notamment le 7 octobre 1944 avec l'attaque du barrage de Kembs¹⁰⁰, situé à environ quatre kilomètres en aval de la frontière suisse. Les destructions entraînent la baisse du niveau des eaux du Rhin. C'est ainsi que le port du Petit-Huningue, à Bâle, est mis à sec. Dans ce cadre, 24 bateaux ont pu être évacués par l'écluse dans le Rhin. À cause de l'écoulement rapide des eaux, les autorités bâloises n'ont pas eu le temps de mettre l'ensemble des bateaux en sécurité. Un observateur note que «le niveau de l'eau du port du Rhin de Petit-Huningue s'est abaissé de 5,5 mètres. La diminution s'étend en aval et n'est, au centre de la ville, que de 67 centimètres. Par suite de l'abaissement du niveau de l'eau, on constate de nouveau sur les rives du Rhin des bancs de sable et de graviers comme c'était le cas avant la construction des usines de Kembs.»¹⁰¹ Il faut attendre le début du mois de novembre 1944 pour que l'Office de navigation sur le Rhin à Bâle souligne que grâce à la hausse momentanée du niveau du Rhin, il a été possible de remettre les bateaux à flot. Ces derniers n'ont subi aucun dommage¹⁰².

L'épisode du bombardement de Kembs témoigne des externalités négatives que subit la ville de Bâle pendant le conflit. Un autre événement, beaucoup moins anecdotique, frappe Bâle en son cœur. En effet, le 4 mars 1945, l'une des escadrilles de la *Royal Air force* longeant le Rhin prend pour cible (par erreur) la gare des marchandises de Bâle.

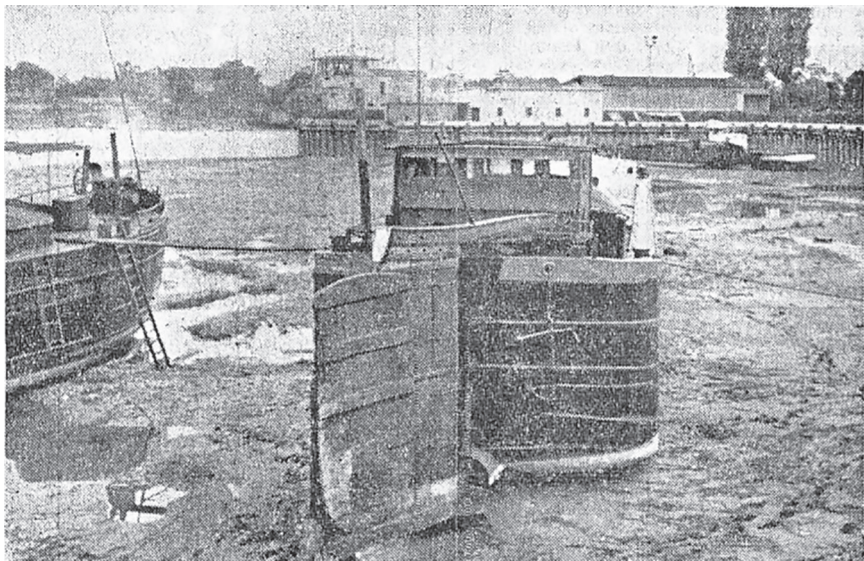
«Dans la région de la gare, on a pu établir que 40 bombes sont tombées. Il faut y ajouter cinq bombes qui n'ont pas éclaté. En tout, une cinquantaine de projectiles sont lancés. Les dommages sont particulièrement graves à la gare aux marchandises, où la conduite électrique a été arrachée, les voies ferrées et les aiguilles détériorées. Cinquante-sept wagons de chemin de fer ont été détériorés ou détruits.»¹⁰³

100 Le barrage est appelé «Barrage de Kembs» mais se situe pour la majeure partie sur le ban de la commune de Village-Neuf.

101 *L'Impartial*, 11 octobre 1944.

102 *Journal du Jura*, n° 265, 10 novembre 1944.

103 *La Liberté*, 6 mars 1945.



Situation difficile dans le port de Petit-Huningue à Bâle après le bombardement du barrage de Kembs. *L'Impartial*, 11 octobre 1944.

Ainsi, le quartier de *Gundeldingen* ne compte pas moins de quatorze foyers d'incendie, en particulier entre la *Bruderholzstrasse* et la *Thiereteinerallée*, les plus gros dans les propriétés de la Société coopérative de consommation et de l'entreprise de construction Rapp¹⁰⁴. Selon les rapports et la presse quotidienne, vingt-deux logements ne sont plus habitables, de sorte que l'Office cantonal d'assistance a dû mettre à disposition les logements de fortune prévus pour de telles catastrophes. Le quotidien suisse *L'Express* brosse le portrait de l'attaque aérienne :

« Dans les wagons du train atteint, les voyageurs se sauvèrent précipitamment par les portes et les fenêtres en se blessant, de nombreux autres wagons de voyageurs et de marchandises ont été complètement détruits par le feu. Vingt-deux bombes sont tombées sur les voies et ont atteint non seulement les conduites aériennes, mais ont provoqué aussi des dégâts aux voies et aux aiguillages. Les halles aux marchandises I et II ont été totalement détruites. Un sort pareil a été réservé à d'autres bâtiments de la gare et à des entrepôts. »¹⁰⁵

104 Staatsarchiv Basel- Stadt, PD-REG 2a 5-2-4.

105 *L'Express*, 5 mars 1945.

Malgré le choc que cela puisse être pour la population, les bombes incendiaires, lancées à plus de 4 000 mètres, n'ont fait aucun mort et seulement quelques blessés. On note néanmoins qu'un «garçonnet atteint par un éclat pourrait perdre la vue»¹⁰⁶. Très vite, les autorités bâloises dressent l'estimation des dommages subis à dix millions de francs suisses¹⁰⁷. Le Conseil d'État a ensuite informé télégraphiquement le Conseil fédéral à Berne de l'étendue des dommages et l'a prié d'entreprendre les démarches nécessaires afin que cet incident ne se reproduise plus. Cette attaque aurait pu entraver l'élan de générosité des Suisses mais il n'en est rien. Cela s'explique notamment par le très faible coût humain porté par les malencontreuses attaques des Alliés sur le canton de Bâle.

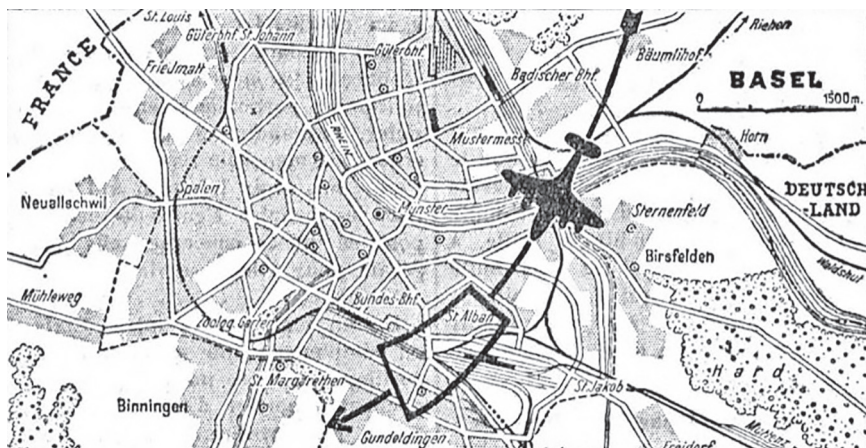


Effets du bombardement du 4 mars 1945 sur la gare de marchandises de Bâle. *La Liberté*, 6 mars 1945.

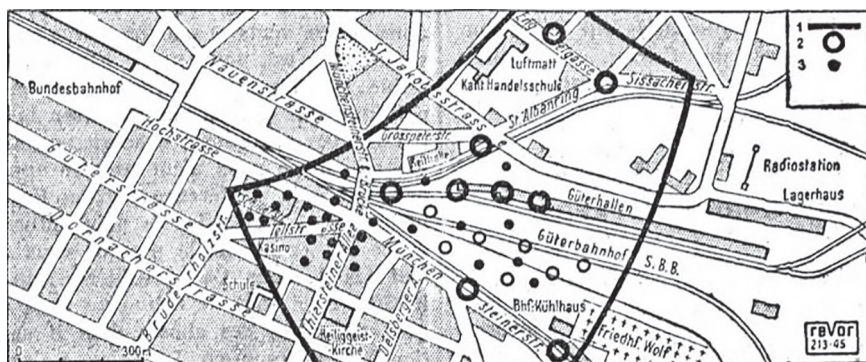
106 *L'Express*, 5 mars 1945.

107 Staatsarchiv Basel- Stadt, PD-REG 2a 5-2-4.

*Dans l'immédiat après-guerre, l'heure est aux ressentiments
dans le coude rhénan*



Trajet de l'escadrille qui a bombardé Bâle le 4 mars 1945. La Liberté, 6 mars 1945.



Points de chute des bombes lors du bombardement du 4 mars 1945. La Liberté, 6 mars 1945.

Le retour de la République dans le coude rhénan

Comme le souligne le journaliste alsacien Alphonse Irjud :

«entre la fin de l'automne 1944 et le début du printemps 1945, l'Alsace est libérée progressivement, mais contrairement aux autres régions, elle est, aussi, désannexée, pour retourner de l'administration germano-nazie à la «légalité républicaine»,

selon les ordonnances du gouvernement du général de Gaulle.
Cela ne se réalisa pas sans peine.»¹⁰⁸

Dans le coude rhénan, la situation demeure encore plus floue car il existe depuis des siècles un syncrétisme culturel à cheval sur trois États et un habitus transfrontalier auquel il faudra s'attaquer. Tout d'abord, après les combats, l'arrivée des libérateurs est soigneusement mise en scène¹⁰⁹. Les notables sont endimanchés, les drapeaux tricolores flottent comme par magie aux fenêtres et les Alsaciennes ont revêtu leur costume traditionnel. Sur le plan administratif, trois ordonnances organisent le retour de l'Alsace à la France. L'ordonnance du 15 septembre 1944 sur le «rétablissement de la légalité républicaine» qui dispose que «nuls et non avenus tous les textes édictés par la puissance occupante». Ainsi, la législation en vigueur dans le Haut-Rhin est le droit présent avant le 16 juin 1940. Parallèlement, l'ordonnance du 19 septembre 1944 conduit à la création d'un commissariat régional de la République à Strasbourg pour les départements du Haut et du Bas-Rhin. Enfin, l'ordonnance du 23 octobre 1944 supprime la direction générale des services d'Alsace et de Lorraine à compter du 1^{er} novembre 1944. Cette dernière ordonnance a pour vocation de dissoudre cette institution héritée de la première annexion par le traité de Francfort de 1871. La République française reprend donc ses droits dans le coude rhénan et tient à le faire savoir. Les communes, désormais françaises de Saint-Louis, Huningue et Bourgfelden, retrouvent leur autonomie. En 1941, l'administration allemande avait imposé la fusion de la cité du Lys et de l'ancienne citadelle Vauban et y adjoignant un peu plus tard Bourgfelden. Pendant l'annexion, l'agglomération, nommée Hünigen-Sankt-Ludwig est placée sous l'autorité du *Bourgmestre* de Weil am Rhein, Wilhelm Schellenberg (1898-1978), qui joue le rôle de *Stadtkommissar*. Né en 1898 à Metz-Sablon, en Lorraine, Wilhelm Schellenberg exerce la profession d'ingénieur avant de devenir maire de Bonndorf de 1933 à 1936 et de Weil am Rhein. Après la guerre, il redevient ingénieur et se fera réélire en 1957 premier magistrat de la ville de Weil, poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite en 1965.

108 Alphonse IRJUD, «La «Désannexion»», *Alsace – la Grande Encyclopédie des années de Guerre*, Saisons d'Alsace, la Nuée Bleue, 2009, p. 1589.

109 Georges BISCHOFF, «Les fêtes de la Victoire», *Alsace – la Grande Encyclopédie des années de Guerre*, Saisons d'Alsace, la Nuée Bleue, 2009, p. 1945.

Précurseur dans l'amitié franco-allemande, Schellenberg favorise le jumelage avec Huningue en 1962.

Le rétablissement de la légalité républicaine va de pair avec le retour des élections. Pour cela, l'Alsace doit patienter. Les premières élections municipales ont lieu dans le reste de la France en avril 1945. La situation encore incertaine et les combats se déroulant sur le Rhin ne permettent pas d'organiser ce scrutin sereinement. Les élections municipales se tiennent donc cinq mois après celles qui se sont déroulées ailleurs en France et coïncident avec les élections cantonales les 23 et 30 septembre 1945. Ces élections, synonymes de liberté retrouvée, mobilisent 80 % de l'électorat, également composé désormais de la gent féminine. Les dernières élections municipales dataient des 5 et 12 mai 1935. Dans le coude rhénan, ce scrutin conduit au pouvoir une majorité très hétéroclite avec la victoire du Mouvement Républicain Populaire à Saint-Louis, Blotzheim ou Buschwiller et celle de la Section française de l'Internationale ouvrière à Hésingue et Huningue. Pour preuve, à Hésingue, le premier magistrat de la commune est Joseph Lienhart qui, élu de 1935 à 1940, est qualifié de « maire rouge »¹¹⁰ par les habitants du canton. Ses sempiternels conflits avec le curé Meyer demeurent bien présents dans la mémoire du village. Il est réélu en 1945 sans discontinuité jusqu'en 1953. Si le maire reste le même, le conseil municipal de Hésingue bascule progressivement dans une large majorité à droite.

À Huningue, c'est le même principe. Les élections avaient conduit en 1935 une grande majorité socialiste avec l'élection comme maire de Robert Rinderknecht, Édouard Boeglin et Jean Brandenburger, comme adjoints¹¹¹. À la Libération, l'organe de commandement des Forces françaises de l'Intérieur confie à Jean Brandenburger, menuisier à Huningue, l'administration de la ville de Saint-Louis-Huningue. Ce capitaine des Forces françaises alsaciennes de l'intérieur, qui avait été arrêté par l'armée allemande et emprisonné du 2 au

110 Paul-Bernard MUNCH, *Hésingue – Porte du Sundgau*, 1997, p. 294.

111 Le 30 septembre 1945, les conseillers municipaux à Huningue sont : Charles Wintzer, Robert Sihr, Albert Daub, Dr. Guillaume Frank, Albert Engel, René Blanchard, Lucien Wicky, Paul Adolphe Hoyer, Eugène Hattenberger, Albert Kleindienst, Joseph Bonnet, Eugène Beth, Alphonse Kempf, Henri Huntzinger, Charles Lang, Armand Walgenwitz, Émile Futterknecht, Louis Canal et Frédéric Harnist.

22 novembre 1944¹¹², devient le 11 juillet 1945 maire par 15 voix sur 16. Les élections municipales des 23 et 30 septembre 1945 congédient Jean Brandenburger et reconduisent Robert Rinderknecht dans ses fonctions de maire de Huningue. Il est épaulé par Guillaume Frank comme premier adjoint, Eugène Hattenberger et Louis Canal comme adjoints. Le nouveau conseil municipal huninguois est alors composé de 7 socialistes, 8 adhérents à aucun parti et de 4 communistes¹¹³. Après l'autonomie retrouvée de Saint-Louis, le conseil municipal ludovicien est dissout le 1^{er} juin 1945 par le préfet Fonlupt-Espéraber. Il est remplacé par une commission spéciale provisoire qui se compose de son président Paul Fichter (1886-1964), d'Alfred Ott, de Joseph Iltis, de Xavier Schurrer, d'Arthur Muller, de Charles Bergmann, de Paul Schnetz, de Jacques Schmidlin, de Charles Bihler, de Georges Jehl et d'Antoine Schweitzer. À la suite des élections municipales de septembre 1945, le maire d'avant-guerre Marcel Hurst est reconduit dans ses fonctions. À ses côtés se trouvent Charles Bihler, comme premier adjoint, Joseph Simon et Louis Meyer comme adjoints¹¹⁴. À Blotzheim, «dimanche a produit le résultat généralement attendu»¹¹⁵ note *La Tribune Ludovicienne*. Outre les sept élus avec le maire Charles Wolf en tête, sept autres candidats de sa liste ont été élus. En plus de ces seize sièges de conseil, il y en a cinq autres pour Blotzheim-Neuweg. Le conseil dispose désormais de la municipalité suivante, Charles Wolf, maire sortant, Célestin Grienberger, adjoint sortant, Albert Körber, sortant. En région frontalière, les élections se suivent et se ressemblent. À Follgensbourg, le nouveau conseil municipal qui s'est réuni pour la première fois, sous la présidence d'Alois Blauel, a conduit Édouard Runser dans le fauteuil de maire, et Jean Ueberschlag dans celui d'adjoint. À Bourgfelden, le conseil nouvellement élu s'est réuni dans la salle de réunion de la mairie. Willy Reichardt, qui avait le plus grand nombre de voix au premier tour, est alors proposé

112 Archives municipales de Saint-Louis, 9H7.

113 *La Tribune de Saint-Louis*, 2 octobre 1945.

114 Le 30 septembre 1945, les conseillers municipaux à Saint-Louis sont : Alphonse Erblang, Émile Gargoet, Georgette Ginder, Marcel Gopfert, Adolphe Gross, Charles Kroepflé, Antoinette Krust, Jules Menweg, Alphonse Meyer, Arthur Muller, Joseph Rueher, René Ruetsch, Albert Schmitt, Georges Schneider, Frédéric Schuchter, Xavier Schurrer, Louis Walter, Armand Weider et Charles Zerr.

115 *La Tribune de Saint-Louis*, 2 octobre 1945.

comme maire. Charles Masson est élu adjoint. Les deux intéressés se sont brièvement adressés à l'assemblée et ont promis de tout mettre en œuvre pour le bien-être de la population¹¹⁶. À Buschwiller, le maire sortant, Muller, ayant recueilli la majorité des voix, est élu avec Joseph Goetschy comme adjoint. Le canton de Huningue renoue donc avec la pratique élective après une abstention de cinq années en combinant le scrutin des élections municipales et celui des cantonales. Si dans certaines communes comme Héisingue ou Huningue, les partis de gauche triomphent comme dans beaucoup de communes de France et de Navarre, les élections cantonales consacrent la victoire du Mouvement Républicain Populaire dans le canton de Huningue. *La Tribune de Saint-Louis* note que :

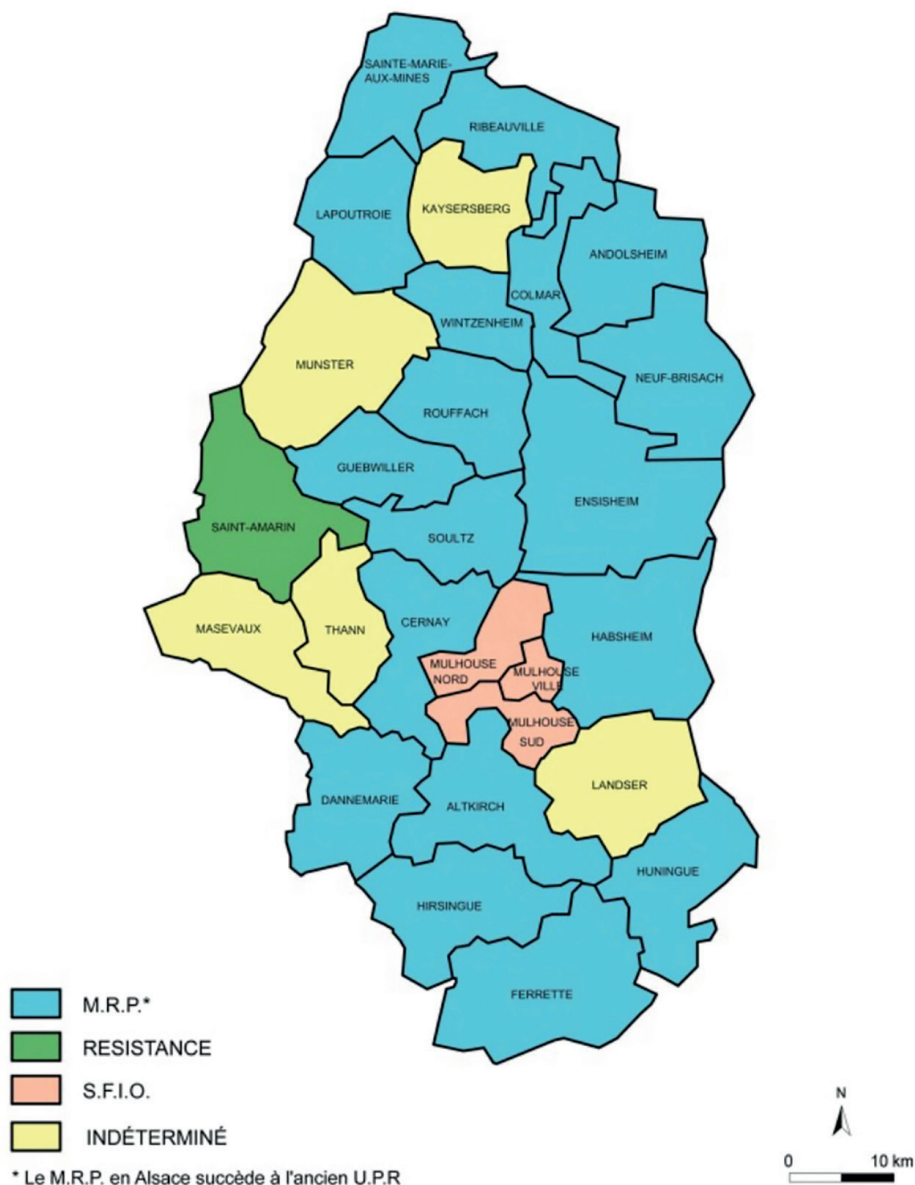
« Le MRP a obtenu la majorité absolue du premier coup avec 4 714 voix contre 2 971 voix pour les socialistes, 564 voix pour les communistes et 1 117 voix pour la liste de la Résistance. Sur le canton, les partis de gauche n'ont fait aucun progrès depuis 1936 malgré les plus grands efforts et l'utilisation de nombreux orateurs socialistes en région frontalière. Il est intéressant de noter que les communistes obtenaient 878 voix dans le canton en 1936 sans le vote des femmes, alors qu'en 1945 ils obtenaient seulement 564 voix. »

Créé le 24 novembre 1944 sous l'impulsion de Maurice Schumann et Georges Bidault, le Mouvement Républicain Populaire a pour vocation de rassembler les résistants chrétiens qui ne se reconnaissent pas dans la résistance socialiste et communiste¹¹⁷. En Alsace, ce parti, qui se veut l'héritier de l'Union Populaire Républicaine (UPR), peut s'appuyer sur la popularité du général de Gaulle qui n'a pas encore créé son rassemblement le Rassemblement du Peuple Français (RPF). Se fondant sur la démocratie-chrétienne, le MRP milite notamment pour la défense des particularismes alsaciens dans le cadre du retour de l'Alsace à la France. Cette organisation politique connaît un fort succès dans le Haut-Rhin, largement supérieur au reste de la France.

116 *La Tribune de Saint-Louis*, 2 octobre 1945.

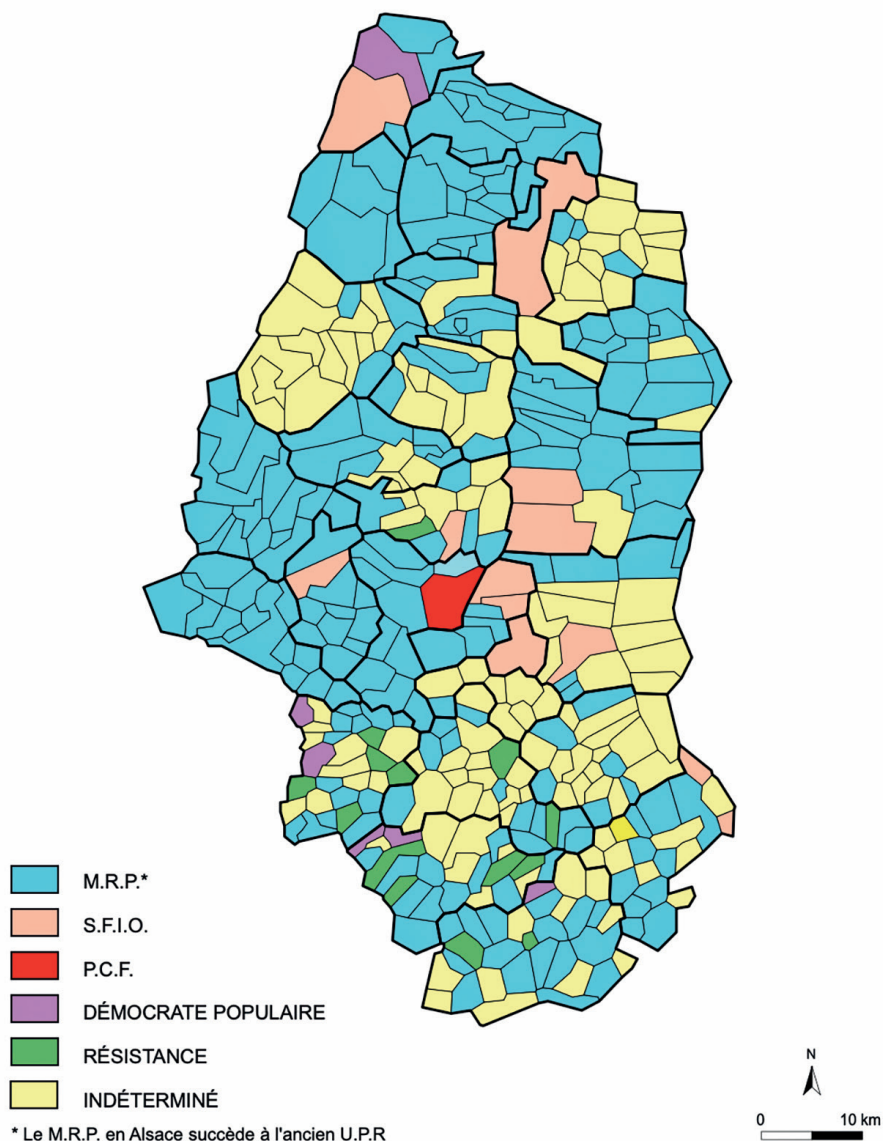
117 Marie-Claire VITOUX, « Les élections cantonales et municipales dans le Haut-Rhin (1945-1947) », in *Atlas historique d'Alsace*, www.atlas.historique.alsace.uha.fr, Université de Haute Alsace, 2010.

**Elections cantonales de 1945 dans le Haut-Rhin :
tendance politique du candidat élu**



Marie-Claire VITOUX, « Les élections cantonales et municipales dans le Haut-Rhin (1945-1947) », *Atlas historique d'Alsace*, Université de Haute-Alsace, 2010.

**Elections municipales de 1945 dans le Haut-Rhin :
tendance politique de la majorité du conseil municipal**



Marie-Claire VITOUX, « Les élections cantonales et municipales dans le Haut-Rhin (1945-1947) », *Atlas historique d'Alsace*, Université de Haute-Alsace, 2010.

Avec le retour de la vie politique, l'année 1945, année cruciale pour la France, est synonyme de réorganisation. Dans ce cadre, le Gouvernement provisoire de la République française, présidé par Charles de Gaulle, attend le retour de la majorité des prisonniers de guerre et des déportés avant d'organiser une consultation à l'échelle nationale. Les Français doivent répondre par référendum à deux questions. Tout d'abord, la consultation les interroge sur leur volonté de voir rédiger une nouvelle constitution afin de remplacer celle de la Troisième République. Enfin, la seconde question porte sur la limitation des pouvoirs de l'Assemblée nationale afin de restreindre son rôle à rédiger en sept mois la nouvelle Constitution. Les Français répondent favorablement à cette consultation respectivement avec 96 % et 66 % de oui. Le canton de Huningue a également voté oui à deux reprises avec des majorités respectives de 98 et 88 %. «Le canton de Huningue se tient, pourrait-on dire, presque comme un homme derrière le général de Gaulle.»¹¹⁸ Dans le département du Haut-Rhin, les élections législatives placent à leur tête le MRP avec André Bas (1889-1978), Joseph Wasmer (1910-1995) et le préfet Jacques Fonlupt-Espéraber (1886-1980). Ces derniers sont envoyés au Palais Bourbon avec Paul Winter (1898-1981) du groupe résistance démocratique et socialiste, Jean Wagner (1894-1956) et Édouard Richard (1886-1970) du groupe socialiste. Après avoir été nommé préfet du Haut-Rhin, Fonlupt-Espéraber devient donc député et, «s'emploie à créer une nouvelle fédération MRP du Haut-Rhin, formé d'hommes nouveaux issus de la résistance»¹¹⁹. Les élections de 1945 ont donc pour but d'acter le principe du retour de la légalité républicaine, fondé sur le multipartisme et la démocratie. Parallèlement à cela, les commissaires de la République et les préfets ont pour mission principale de rétablir la République et ainsi de recréer la différence de part et d'autre de la frontière. Dans ce cadre, outre le retour du français dans les écoles, des cours de langue française sont proposés. Quasi-quotidiennement dès 1945, se déroulent des cours du soir, notamment à Bourgfelden : «Les cours de langue française s'ouvriront prochainement à l'école de garçons. Les personnes qui désirent suivre ces cours sont priées de se faire inscrire à l'école le mardi 30 octobre de 17 à 19 heures»¹²⁰. La

118 *La Tribune de Saint-Louis*, 2 octobre 1945.

119 François IGRSHEIM, «Pour l'unité et le renouveau : le MRP du Haut-Rhin (1945-1946)», *Revue d'Alsace*, 140, 2014, p. 377-426.

120 *La Tribune de Saint-Louis*, 15 octobre 1945.

réintroduction du français passe également par de nouveaux journaux comme le quotidien *L'Alsace*. Il est néanmoins difficile de balayer d'une traite la langue de Goethe. Pour cela, en guise de transition, de nombreuses éditions bilingues voient le jour à l'image de *la Tribune de Saint-Louis* ou de *la Tribune de Mulhouse*. Sur le plan administratif, presque du jour au lendemain, l'ordonnance de Villers-Cotterêts de 1539, entre à nouveau en vigueur et impose l'utilisation du français dans tous les actes administratifs. Les secrétaires de mairie ont donc un effort tout particulier à réaliser. Si le retour de la République dans le coude rhénan passe par le retour du français, il prend également les contours de l'épuration.

La chasse aux sympathisants allemands ne connaît pas de frontière

Si la Libération est synonyme de liesse pour certains habitants du coude rhénan, pour d'autres ce changement de souveraineté eut des conséquences radicalement différentes. Pour des questions évidentes de sécurité, afin d'éviter des actions de partisans du III^e Reich dans le coude rhénan reconquis, les forces françaises se mettent à la recherche d'individus susceptibles d'être dangereux et favorables à l'idéologie nazie. Les premières arrestations s'opèrent très rapidement, notamment sur la base de délations. Tous ces suspects sont internés administrativement dans l'ancienne usine Fernet Branca à Saint-Louis, le temps qu'une enquête lève les détenus préventifs de tous soupçons. Dans le cas contraire, on les envoie répondre de leurs actes devant la justice. Dans le coude rhénan, à l'instar du reste de l'Alsace, la « ligne de bonne conduite » est plus difficile à définir que dans le reste de la France comme le rappelle l'historien Jean-Laurent Vonau :

« Les deux départements du Rhin – comme la Moselle – formaient un territoire qui avait été assimilé pendant quatre longues années à une terre allemande et sa population avait été reconnue comme germanique. Dès lors, les autorités nazies ne s'étaient pas contentées d'une stricte neutralité mais avaient en toutes circonstances exigé une véritable adhésion des habitants à l'idéologie national-socialiste. »¹²¹

121 Jean-Laurent VONAU, *L'épuration en Alsace – La face méconnue de la Libération 1944-1953*, 2005, p. 37.

À cela s'ajoute le syncrétisme culturel présent depuis plusieurs siècles en région frontalière qui vient flouter encore davantage le principe de collaboration. Cependant, le Sundgau, héritier de la présence séculaire des Habsbourg, est resté catholique et, comme l'évêque Jean-Laurent Vonau, la collaboration s'oriente également sur le plan confessionnel. L'idée d'une Alsace annexée au Reich allemand avait été accueillie généralement plus favorablement dans les milieux protestants que catholiques. « Réformés et luthériens espéraient des autorités allemandes plus de considération qu'ils n'en avaient obtenu de l'État français. L'esprit de collaboration y trouva donc un terrain plus favorable. »¹²² Les forces françaises héritent donc d'une situation extrêmement floue dans le coude rhénan.

À la Libération, sur le terrain, tous les étrangers sont considérés comme suspects et donc à neutraliser¹²³. Ces derniers sont ainsi placés dans des centres de séjour surveillés sous l'autorité des militaires, le temps que la légalité républicaine s'installe dans le territoire. Pour le Haut-Rhin, le préfet Jacques Fonlupt-Esperaber prend ses fonctions à Mulhouse le 29 novembre 1944. Très vite, les autorités françaises se trouvent totalement dépassées par le nombre de suspects. À la hâte, des centres sont ouverts dans le Haut-Rhin à Saint-Louis¹²⁴, Mulhouse, Guebwiller, Altkirch, Sainte-Marie-aux-Mines puis Colmar et Stosswihr¹²⁵. Le commissaire régional de la République préconise ensuite un examen au cas par cas des individus suspectés. Dans le coude rhénan, le principal centre de séjour surveillé se trouve à Saint-Louis, au sein des locaux de l'entreprise de distillerie Fernet Branca. Vers 1944, des usines allemandes d'armement s'y installent. À la Libération, ce grand local évacué à la hâte par les troupes allemandes devient idéal pour interner les suspects politiques, qui étaient auparavant regroupés à Hésingue.¹²⁶ Dans ces nouveaux locaux aménagés, on retrouve le local du corps de garde et les bureaux. Au premier étage, à l'aile droite, la section des hommes se compose au 30 janvier 1945 de 60 détenus et l'aile gauche compte 13 femmes et 1 enfant. Un intéressant témoin suspecté de collusion avec l'ennemi René Loux, auteur de *La Réalité*

122 *Ibid.*, p.175.

123 ADHR, 335D.

124 Archives municipales de Saint-Louis, 9H7.

125 ADHR, 152 W.

126 Archives municipales de Saint-Louis, 9H13.

historique de l'Alsace, paru en 1976, ressent quelques années plus tard le besoin de revenir sur cette période particulière dans un « additif à la publication «ami Citoyen» » non publié. Ce dernier semble avoir joué un rôle assez trouble pendant la guerre mais la description du lieu d'internement paraît conforme à la réalité. Il y note que « *l'hôte la plus jeune était âgé de 11 mois, une mignonne fillette, le plus âgé avait environ 80 ans. Cette enfant était la fillette d'une internée allemande qui travaillait à Saint-Louis, dont le mari était soldat dans l'armée allemande.* »¹²⁷ Ce site abrite également un hôte de marque, une comtesse, ainsi que sa fille de 16 ans, dont le père est médecin sur le front de l'Est. Avant d'être incarcérée, cette dernière était hébergée à Hégenheim dans le château des Reinach-Hirtzbach. Avec les autres femmes, elle œuvre désormais à l'entretien de la prison pendant que les hommes internés travaillent sous bonne garde en dehors du camp, en ville ou dans ses abords, en effectuant des travaux laborieux comme le déchargement des wagons de charbons sur des embranchements de la gare de Huningue. Face à l'afflux de suspects, un camp d'internement provisoire se constitue à Hégenheim. Les individus détenus à la prison de Hégenheim et à celle de Saint-Louis sont mis à la disposition pour interrogatoire du Bureau de Sécurité militaire de la 9^e Division d'infanterie coloniale, basé à Saint-Louis, à l'instar de Joseph Gasser, interrogé le 18 décembre 1944. Âgé de 38 ans, ce mécanicien ludovicien étant membre du *Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei* (N.S.D.A.P.) tente de rendre des comptes et de prouver son innocence devant les FFI¹²⁸. Dans le coude rhénan, partout la chasse aux sympathisants nazis s'opère. Sur la base de délation, des ordres d'arrestation sont envoyés au Comité de Libération. Par exemple, les FFI lancent des mandats d'arrestation, comme celui contre Georges Keiflin, demeurant à Huningue, qui aurait été membre du parti national-socialiste dès le début de l'annexion¹²⁹. Parallèlement à cela, le nombre de lettres de délation décuple¹³⁰. À l'image de celle de Louis Bernhard, clerc de notaire à Huningue, qui n'hésite pas à alerter le préfet sur les agissements pendant la guerre de Joseph Frey, possédant l'étude notariale à Huningue. Les accusations et délations se multipliant, à la

127 René LOUX, *Additif à la Publication «Armi Citoyen»*, p. 2. Collection particulière.

128 Archives municipales de Saint-Louis, 9H14.

129 Archives municipales de Saint-Louis, 9H7.

130 Archives municipales de Saint-Louis, 9H14.

fin de la guerre, les prisons étant pleines, de nombreux citoyens sont assignés à résidence afin de désengorger le système carcéral, comme Martial Lalègue, assigné à demeure au 21 rue de Bâle à Huningue¹³¹. Au total, 680 individus sont jugés dans la juridiction de Mulhouse, 52 sont acquittés et 7 condamnés à mort¹³². *A contrario*, des certificats de bonne conduite ou d'incarcération pendant l'époque allemande viennent prouver la bonne foi des anciens martyrs, à l'image de celui octroyé le 7 juillet 1945 à la famille Herzog.

«Est certifié que la famille Herzog, à savoir, Charles Herzog, né le 5.6.1878, Albertine Herzog, née le 1.1.1888 et Anna Herzog, née le 12.11.1911, ont été arrêtés le 19 août 1944 pour des motifs politiques à cause de leur fils Charles Herzog, évadé en Suisse pour se soustraire au service militaire obligatoire dans l'armée allemande, et amenés au camp de concentration de Schirmeck.»¹³³



La distillerie Fernet-Branca avant la Seconde Guerre mondiale. Cette dernière sert de camp d'internement pour les suspects politiques à la Libération. Collection particulière.

131 Archives municipales de Saint-Louis, 9H13.

132 ADHR, 2115W40.

133 Archives municipales de Saint-Louis, 9H8.

Lors de la Libération, la chasse aux sympathisants allemands se déroule dans le territoire nouvellement français mais également au-delà des frontières, en Suisse.

Si l'épuration bat son plein du côté français, la disparition progressive de la menace allemande incite la Suisse, et notamment la ville de Bâle, à chasser les sympathisants allemands. Dans sa séance du mois de mai 1945, le Grand Conseil bâlois se préoccupe de l'activité du consulat allemand pendant la guerre. Dans ce contexte, le quotidien suisse *Le Nouvelliste* dépeint l'état d'esprit ambiant au lendemain de la Seconde Guerre mondiale à Bâle en revenant sur l'activité des Allemands pendant la guerre sur le territoire helvétique :

«Les représentants allemands en Suisse ont abusé d'une façon scandaleuse de leurs privilèges diplomatiques. Des espions et des traîtres, dont deux ont été condamnés à mort, ont reçu leurs instructions du consulat allemand de Bâle. La gare des Chemins de fer allemands de Bâle était devenue une centrale d'espionnage, ainsi que l'a démontré tous les procès pour haute trahison. Un agent de chemin de fer, qui était le représentant du parti national-socialiste à Bâle, s'efforçait de n'engager aux Chemins de fer du Reich que des gens disposés à faire de l'espionnage à Bâle. On a attendu trop longtemps pour faire une perquisition dans les bâtiments du consulat. Avant que les perquisitions se déroulent, on a constaté que de nombreux documents ont été mis en sûreté ou jetés dans le Rhin.»¹³⁴

Très rapidement, de nombreux hommes politiques bâlois militent pour une épuration complète de tous les anciens fonctionnaires nazis présents à Bâle. Dans ce cadre, 91 employés des Chemins du Reich à Bâle sont expulsés dès le lendemain de la fermeture du consulat à Bâle¹³⁵. Après les cheminots, les cantons de Bâle ville et Bâle campagne s'attaquent aux multiples professeurs nazis qui enseignent à l'Université bâloise¹³⁶. Les arrestations et les interrogatoires qui en découlent font éclater un projet allemand de conquête de la Suisse. Il ressort de cette enquête que le consulat allemand de Bâle et la « Deutsche Heim », appelée également « maison brune », ont minutieusement préparé des plans pour le jour où l'ordre d'envahir les cantons suisses serait donné.

134 *Le Nouvelliste*, 19 mai 1945.

135 *Ibid.*

136 *Le Confédéré*, 18 juin 1945.

« Le moment venu, des milliers de membres du parti national-socialiste, renforcés par de très nombreux « Suisses » seraient à leur tour passés à l'action pour s'emparer des centres névralgiques et des hommes jouant un rôle important dans la vie publique ainsi que des bâtiments appartenant au canton et à la Confédération (hôtel de ville, services industriels, postes, centrale téléphonique, etc.). »¹³⁷ Ce plan d'invasion s'ancre dans l'opération « Tannenbaum »¹³⁸ du III^e Reich. Ce projet, qui n'a jamais abouti, éclate au grand jour à la chute du Reich. Roger Masson, chef du service des renseignements de Suisse, déclara au *Journal du Jura* que : « les Allemands avaient projeté l'invasion de la Suisse pour ensuite annexer le pays. Hitler en personne aurait présidé à la préparation de cette campagne, à la fois militaire et politique et donné les ordres nécessaires pour le rassemblement de 30 divisions d'élite le long de la frontière suisse. Ce plan d'invasion fut abandonné d'un jour à l'autre. »¹³⁹ Ces révélations choquent une grande partie des Suisses et entraînent une demande croissante d'épuration en Suisse, notamment à Bâle comme le montre le journal suisse *L'Express* qui s'inquiète de la faiblesse de l'épuration bâloise :

« Dans l'exposé qu'il fit l'autre jour, M. Brechbuhl (Chef de la police bâloise) nous disait que plus de cent personnes de nationalité allemande avaient été expulsées au cours de ces dernières années. C'est beaucoup trop peu quand on connaît le nombre d'Allemands, habitant chez nous et quand on sait que l'immense majorité faisait partie de ces organisations politiques dont les fils étaient tenus soit par le consulat du Reich, soit par le chef du N.S.D.A.P. ou ses délégués en Suisse. Nous voulons bien croire que le bruit, courant avec persistance, que certaines personnes compromises jouiraient d'une protection bienveillante, grâce à leurs bonnes relations, ne soit pas fondé. Si tel devait cependant être le cas, c'est aux autorités bâloises d'intervenir avec vigueur afin que pas un ne puisse passer entre les mailles du filet dans lequel cette société répugnante est prise aujourd'hui. Ce qui importe avant tout, c'est de publier les noms de ceux, Allemands et Suisses qui n'avaient qu'un but : saper l'existence de notre patrie. »¹⁴⁰

137 *L'Express*, 25 mai 1945.

138 Sapin.

139 *Journal du Jura*, n° 228, 28 septembre 1945.

140 *L'Express*, 25 mai 1945.

Ces enquêtes révèlent les relations de notables bâlois avec de nombreuses organisations nazies en lien notamment une section de la *Hitlerjugend*, un groupe de travail des femmes allemandes à l'étranger ou encore l'union des fonctionnaires du Reich allemand¹⁴¹. Au lendemain de la guerre, de nombreux scandales éclatent au sein de la Confédération helvétique et plus précisément au sein de la ville de Bâle. En effet, dès la sortie de guerre en 1945, des traîtres suisses sont jugés à l'image de l'affaire «Leo Markus, l'agent de la Gestapo» présentée par les quotidiens suisses.

Le journal helvétique *Der Bund* dresse un compte rendu du procès de l'avocat bâlois Paul Neidhart, âgé de 42 ans, accusé de services de renseignements politiques, économiques et militaires : «Juste avant le début de la guerre, il avait ouvert un cabinet d'avocat à Bâle, mais ne gagnait rien parce qu'il était constamment au service militaire, si bien qu'il s'enfonçait de plus en plus dans ses dettes. Cette situation financière fatale fut la raison extérieure qui le poussa à se faire recruter par la Gestapo en 1942 pour le service de renseignement allemand. Il reçut le nom de code «Leo Markus» et un salaire fixe de 399 francs par mois. Il devait en premier lieu espionner des personnes en Suisse, la *Gestapo* s'intéressant particulièrement à leurs «fréquentations», leurs opinions politiques et leur situation financière.»¹⁴² L'espion se devait alors de transmettre les informations recueillies aux autorités allemandes à Lörrach. L'avocat bâlois a ainsi espionné d'éminentes personnalités bâloises à l'instar du président de la Reichsbank, le Dr. Schacht, mais également les consuls généraux américains, la princesse héritière italienne Mari Jose de Piémont, *etc.* Paul Neidhart, alias Leo Markus, n'était pas uniquement un informateur bien renseigné et inséré dans la bonne société bâloise, il était également un agent du *Zollfahndungsstelle Magdeburg*¹⁴³, auquel il fournissait des informations sur les avoirs allemands en Suisse. L'homme de loi dénonçait ainsi les personnes allemandes, notamment de confession juive qui avaient transféré leur fortune en Suisse, ce pour quoi on lui promettait une commission de 19 %.

En 1945, l'épuration ne connaît donc pas de frontière dans le coude rhénan. Si la France est fortement touchée par l'épuration, Bâle n'est

141 Staatsarchiv Basel- Stadt, D-REG 3a 16914.

142 *Der Bund*, vol. 96, n° 480, 14 octobre 1945.

143 Service d'enquête des douanes de Magdebourg.

pas épargnée non plus, tout comme le pays de Bade en Allemagne. En effet, à Lörrach, Albert Schmitt est arrêté par les forces françaises pour le crime commis sur les époux huninguois Steffan et Riffenach. L'agent de la Gestapo, emprisonné à Lörrach, avait signé l'ordre d'exécution de sa main. Après avoir nié, ce dernier avait ensuite avancé l'argument de la légitime défense en demandant à ses voisins de cellule de le blesser avec un crayon afin de pouvoir présenter des marques à l'enquêteur.

Avec la Libération, la frontière se fixe finalement sur le Rhin ?

L'armée française franchit le Rhin à Huningue

Depuis décembre 1944, la Première Armée française est arrêtée par le Rhin, faisant office d'obstacle naturel, et se fortifie derrière ce dernier. Ainsi, malgré sa Libération, le Sud-Alsace reste sous le feu nourri des Allemands, qui pilonnent le secteur depuis le rocher d'Istein, sur la rive droite du Rhin¹⁴⁴. La 19^e armée allemande se retranche derrière le Rhin afin d'empêcher une avancée française. Le fleuve demeure ainsi une ligne de front pendant cinq mois. Les soldats français et allemands bombardent les villes et villages de part et d'autre du Rhin.

«Dès les premières heures de la matinée, les batteries françaises ont tiré sur la région fortifiée d'Istein. À 9h40, un canon a envoyé un certain nombre d'obus de la région badoise voisine sur la rive du Rhin, près de Huningue. Au commencement de l'après-midi, l'activité de l'artillerie française s'est accrue, tirant sur Istein et sur la localité d'Efringen-Kirchen. Le bombardement se poursuivait à la tombée de la nuit.»¹⁴⁵

Certains obus frappent des zones neutres bâloises à l'instar de *Kleinhüningen*¹⁴⁶. La peur est omniprésente de part et d'autre du front. À Lörrach, le 5 décembre 1944, trois personnes sont tuées¹⁴⁷. Au nord de Lörrach, à Brombach, les raids aériens des 24 et 27 février 1945 causent la mort d'une soixantaine de personnes. À Lörrach, les habitants

144 Archives municipales de Huningue.

145 *La Liberté*, 4 janvier 1945.

146 *Basler Nachrichten*, 23 novembre 1944.

147 Stadtarchiv Lörrach, 396 a/1 mit zahlreichen Erinnerungs-berichten.

ont aménagé des matelas dans les caves et dorment à l'abri mais, le 15 décembre 1944, le centre-ville est bombardé pendant 20 minutes. L'imprimerie KBC et la direction du district du N.S.D.A.P. prennent feu, tuant deux piétons¹⁴⁸. Des hôpitaux de campagne sont installés dans l'école Adolf Hitler¹⁴⁹ de Lörrach et dans le Gasthaus Hirschen¹⁵⁰. Malgré le danger, la population ne peut fuir sans le consentement du *Gauleiter* Wagner. En effet, plusieurs milliers de personnes quittent la région de Lörrach ou sont évacuées de force à la fin de l'année 1944. L'armée allemande n'hésite pas à se servir de la population comme bouclier humain. Face à la montée en puissance des bombardements, les civils n'ont plus la permission d'être évacués. Ces derniers sont alors employés afin de débayer les routes après les bombardements et creuser des tranchées¹⁵¹. Pour les Alliés qui ne sont pas encore prêts à envahir l'Allemagne, il s'agit de détruire les infrastructures militaires nazies mais également de faire plier le peuple allemand, c'est le *moral bombing*. Il faut attendre le début du mois de janvier 1945 pour que le territoire du Reich commence à être envahi, principalement à l'Est par l'Armée rouge qui atteint les environs de Berlin en avril suivant. À l'Ouest, les Alliés franchissent le Rhin seulement en mars 1945. Connue sous le nom de code *Plunder*, l'opération de la traversée du Rhin par les armées britannique et américaine se déroule du 22 mars au 1^{er} avril 1945 au nord de la Ruhr. Pour le général de Gaulle, afin de conforter son rang de vainqueur, la place de la France est désormais de l'autre côté du Rhin aux côtés des Alliés. Ainsi, le 29 mars, l'ordre d'engagement est donné. Le franchissement du Rhin se réalise la nuit du 30 au 31 mars 1945 en deux points à Gemersheim et Spire. Pour consolider le front, la 1^{ère} armée française doit également franchir le Rhin plus en amont dans le coude rhénan. Retranchée de l'autre côté du fleuve, l'armée allemande continue de faire sauter divers ouvrages susceptibles de favoriser la progression de l'armée française le long du Rhin. Ainsi, le lundi 23 avril 1945, en soirée, l'artillerie française ouvre un feu violent contre les positions allemandes établies sur la rive droite du Rhin afin de faciliter l'assaut du lendemain, près

148 Sur l'actuelle Senger Platz.

149 Actuelle école Fridolin.

150 Actuel Magasin Herti. Simone CHIQUET, Pascale MEYER et Irene VONARB, *Nach dem Krieg. Grenzen in der Regio 1944-1948*. Publikation zu den Ausstellungen in Lörrach, Liestal, Mulhouse, 1995, p. 36.

151 Stadtarchiv Lörrach, IX.59, 1930-1945.

de Huningue¹⁵². C'est ainsi que le 24 avril 1945, des détachements français franchissent le Rhin en canots à moteur, entre la frontière suisse et Istein, ne rencontrant qu'une faible résistance. Ces derniers s'établissent facilement sur la rive droite.¹⁵³

Dans l'ancienne cité de Vauban, depuis 6 heures du matin, des camions déchargent des matériaux pour la construction d'un pont afin de favoriser le transport des renforts sur la rive droite¹⁵⁴. Le correspondant bâlois du *Journal du Jura* note :

«[...] une grande animation a régné toute la journée de mardi sur le Rhin où des renforts ont été transportés sans interruption sur la rive droite en canots à moteur. Les Français ont également terminé la construction de deux ponts de bateaux sur lesquels ont travaillé toute la journée des troupes de couleur, des prisonniers du *Volkssturm* et du service du travail. Il ne semble pas que les troupes qui ont pris pied en territoire badois, sans rencontrer de résistance, aient poussé très en avant leur progression après l'occupation de Weil am Rhein et de Friedlingen.»¹⁵⁵

Ces deux agglomérations sont depuis longtemps évacuées. Pour preuve, lors de leur arrivée, les troupes coloniales ne font que 18 prisonniers et, dès le mercredi 25 avril 1945 dans l'après-midi, la ville de Lörrach est occupée. Lorsque les soldats de l'armée française arrivent dans la ville allemande, l'étonnement de la population est grand. La grande majorité des habitants découvre pour la première fois des individus issus du continent africain, qui portent pour la majorité un turban rouge. Les personnes qui n'étaient pas de race aryenne sont considérées dans le *Reich* allemand comme inférieures, cruelles et violentes. Les rumeurs de viols ne se font pas attendre dans cette ville composée majoritairement de femmes seules avec enfants. Il est vrai que plus au nord, bon nombre de soldats de la 1^{ère} Armée ont été fusillés pour avoir violé des femmes allemandes, notamment près de Germersheim.

Aucun document des fonds de la *Stadtarchiv Lörrach* ne fait état d'exactions commises par les troupes françaises à Lörrach. Au contraire,

152 Musée historique et militaire de Huningue.

153 *L'Impartial*, 24 avril 1945.

154 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 96, 25 avril 1945.

155 *Journal du Jura*, n° 95, 24 avril 1945.

les soldats français sont rapidement appréciés par la population. De nombreux témoignages expliquent que les «soldats indigènes» offraient souvent du chocolat en cadeau aux enfants et qu'ils étaient très respectueux. Les forces françaises sont ainsi très attachées au respect de la population allemande. Pour prévenir tout débordement, sous l'impulsion des autorités, un bordel militaire voit rapidement le jour près de l'église à Lörrach. Ceci peut permettre d'expliquer l'absence généralisée d'agression sexuelle dans le secteur¹⁵⁶.

L'image des Français outre-Rhin est donc positive et tord le cou petit à petit à la propagande nazie présente depuis une quinzaine d'années sur le territoire. Cela a son importance dans le cadre de l'établissement de la coopération transfrontalière dans l'immédiat après-guerre. Malgré les règles imposées par les forces françaises dès le mois d'avril 1945, la cohabitation se déroule sereinement. En effet, la population allemande n'est pas autorisée à fermer les portes de leur logement la nuit afin de faciliter les contrôles de l'armée française. Ces derniers recherchent les criminels de guerre et les illégaux. C'est dans ce contexte qu'Albert Schmidt, qui participe à l'assassinat des deux couples huninguois le 22 novembre 1944, est arrêté. Ce dernier est jugé en 1947 avec ses complices.

Après avoir libéré les villes allemandes, l'armée française pousse sa progression jusqu'à la frontière avec le canton de Bâle campagne. En effet, le correspondant bâlois du journal *L'Express* donne la parole à un douanier suisse qui fournit un descriptif détaillé de ces événements :

«Voici comment un douanier suisse nous l'a décrite : Vers 14h15, un avion d'observation du type «Cigogne» a croisé sur la ville à la hauteur des toits. Presque en même temps, les premiers tanks faisaient leur apparition et une voiture française s'arrêtait devant le poste de douane allemand avec la Suisse. On en vit bientôt sortir six qui, sac au dos et sans escorte, allèrent s'annoncer au commandant français qui les envoya immédiatement travailler à la construction d'un pont. Lorsque nous nous sommes rendus à la frontière, vers 18 heures, un officier français venait d'installer quelques hommes dans ce qui fut le poste de douane allemand sur lequel le pavillon tricolore a remplacé la

156 Simone CHIQUET, Pascale MEYER et Irene VONARB, *Nach dem Krieg. Grenzen in der Regio 1944-1948*. Publikation zu den Ausstellungen in Lörrach, Liestal, Mulhouse, 1995, p. 69.

croix gammée. Les troupes qui sont entrées à Lörrach ne sont pas celles qui ont franchi le Rhin mardi matin, mais des unités arrivées de l'est en descendant le cours de la Wiese. La colline de Tullingen, qui sépare Weil am Rhein de Lörrach n'est pas encore occupée et le contact n'est pas encore établi entre les deux groupes. Lörrach n'a que peu souffert des attaques aériennes de lundi et de mardi et l'épaisse fumée qui fit croire à Bâle que des quartiers entiers étaient en feu provenait de l'incendie d'un wagon de mazout. Mardi soir, toute la frontière bâloise était bordée de troupes françaises à l'exception du secteur de Grenzach, en amont de la ville, qui paraît être transformé en un no man's land. »¹⁵⁷

Selon différents observateurs, l'arrivée des armées françaises est synonyme de liesse pour de nombreux habitants, qui vivent avec soulagement la fin du conflit mondial, comme le démontre un article du journal suisse *Le Jura* :

« La foule s'est massée à Riehen-Stetten comme en novembre dernier, lors de la poussée des troupes coloniales françaises dans la région de la frontière alsacienne. Tous les curieux voulaient voir pour la première fois les douaniers français monter leur faction à la place du personnel allemand. De l'autre côté de la barrière la jeunesse de Stetten et de Lörrach s'abandonnait à la joie et remettait des fleurs et des cadeaux aux officiers français qui arrivaient ainsi qu'aux ouvriers étrangers qui se dirigeaient sur la Suisse. Les manifestations de joie qui se déroulent à la frontière germano-suisse témoignent du soulagement ressenti par la population qui a le sentiment d'avoir été préservée d'une grande misère. Le fait que des officiers supérieurs français se soient rendus sans garde militaire, dans la matinée, à Karlsruhe dans de légères Jeeps, pour revenir dans l'après-midi sur Lörrach prouve que toute résistance systématique a cessé dans cette région. Ces officiers confirment que les troupes du général de Lattre de Tassigny, venant du secteur de Karlsruhe et Stuttgart, ont rejoint les forces coloniales qui ont franchi le Rhin près de Huningue, de sorte qu'à l'exception de quelques nids de résistance et de poches isolées, en particulier à Istein, toute la région badoise supérieure, c'est-à-dire la Forêt-Noire, est aux mains des Français jusqu'à Bâle. D'abord, les assaillants venant de Fribourg ont passé par la « trouée » après une préparation

157 *L'Express*, 25 avril 1945.

d'artillerie. Les positions allemandes ont été défendues à la mitrailleuse et au moyen de Panzerfaust, mais la résistance a été brisée après que les nouvelles troupes françaises eurent avancé par le tunnel de Tulling dans la vallée de Kander. Ces troupes avancent maintenant dans le haut Wiesental, alors que d'autres détachements avancent sur la route de Rheinfelden. Ainsi, tout le saillant bâlois de Riehen est débarrassé de troupes allemandes, à l'exception de nids de résistance insignifiants. Le reste du front jusque dans la région de Schaffhouse n'est plus qu'une poche isolée, qui ne constitue plus de danger militaire. »¹⁵⁸

La joie et l'absence de combats du côté allemand épargnent l'opinion publique. Ainsi, l'arrivée des Français est perçue de manière ambivalente par les Allemands, tantôt comme une libération, tantôt comme une armée d'occupation, comme en témoignent les réactions lors de l'arrivée des femmes rattachées « au bordel des troupes militaires françaises ». On s'étonne de croiser dans Lörrach « des négresses, plus noires que la nuit, quasiment nues, sur leurs vélos »¹⁵⁹. Les femmes de tous les SS et SA sont réquisitionnées et dotées de balais, de serpillières et d'éponges afin de nettoyer les cantonnements des troupes marocaines. Par ailleurs, d'après les informations passées en Suisse en 1945, les journaux font état d'une situation catastrophique concernant la nourriture à Lörrach.

« Au mois d'octobre, les habitants de Lörrach ont reçu quatre kilos de pain noir, 25 g de beurre, 25 g de boudin noir. C'est tout ! De plus, chaque habitant de Lörrach a dans sa cave trois quintaux de pommes de terre pour tout l'hiver. Tu peux t'imaginer que les habitants de Lörrach ont faim. Les filles sont prêtes à tout pour un peu de pain blanc ou de chocolat. Grâce à des relations, on peut obtenir de temps en temps quelques légumes d'un paysan contre des vêtements *etc...* Sinon, il n'y a rien. Cependant, le cinéma et les deux plus beaux cafés sont déjà rouverts – mais bien sûr uniquement à l'usage des troupes françaises... C'est ça Lörrach aujourd'hui. »¹⁶⁰

Néanmoins, les exactions ont disparu avec l'arrivée des troupes françaises. Le calme règne à Lörrach. À l'instar de toutes les localités

158 *Le Jura*, vol. 95, n° 50, 26 avril 1945.

159 *Die Tat*, 24 novembre 1945.

160 *Ibid.*

badoises autour de Bâle, Lörrach arbore les drapeaux français. Le drapeau tricolore flotte également sur la forteresse d'Istein. Afin de protéger ces nouveaux territoires, les autorités françaises établissent un périmètre de sécurité de long de la frontière germano-suisse.



«Zone interdite» mise en place par le gouvernement militaire français autour de Lörrach en mai 1945. Musée des trois Pays de Lörrach.

Dans l'immédiat après-guerre, la ZFO cherche à ostraciser le Pays de Bade avec une «zone interdite»

En 1945, l'énorme superstructure qu'est le Troisième Reich s'effondre. Le 26 avril 1945, les armées occidentales et l'Armée rouge se rejoignent sur l'Elbe. Le successeur du Fürher, l'amiral Dönitz, accepte une capitulation sans condition, le 7 mai à Reims et le 8 mai à Berlin. Ainsi, l'Allemagne n'est plus un État souverain et le pays est occupé conjointement par les Français, les Britanniques, les Américains et les Soviétiques, conformément aux accords de Yalta du 11 février 1945. L'Allemagne est ainsi divisée en zones d'occupation, dont l'une est administrée directement par la France. En 1945, les militaires alliés prennent leur quartier dans toutes les villes de l'ancien

Reich. Instituée le 15 juin 1945, la Zone d'occupation française d'Allemagne (Z.F.O.), place son quartier général à Baden-Baden, dans le land de Bade. La Z.F.O. regroupe la Rhénanie-Palatinat, la Sarre, la région du Wurtemberg-Hohenzollern et le pays de Bade, le district de Lindau et d'une partie de Berlin Ouest. Lorsque les Français pénètrent dans le pays de Bade, la Z.F.O. n'est pas encore créée, la région est placée sous l'autorité de la Première Armée Française, commandée par de Lattre de Tassigny. Les militaires français prennent ainsi pied dans un pays profondément meurtri et détruit. Une grande partie de la population allemande est affamée. Cette situation est notamment mise en lumière par Rossellini dans le film *Allemagne, année zéro*. Conformément à la conférence de Potsdam du 17 juillet au 2 août 1945, la France, à l'instar des Alliés, suit la règle dite des « quatre D » concernant l'Allemagne : démilitarisation, dénazification, décartellisation et démocratisation. Il faut ainsi veiller à ce que l'Allemagne ne soit plus jamais une menace, comme le montre Tania Rakhmanova dans son reportage en 2014, *Quand la France occupait l'Allemagne*. C'est dans ce cadre que l'administration du gouvernement militaire français s'installe à Lörrach. Dans cette région, une difficulté supplémentaire apparaît : la proximité avec la frontière suisse. Se met alors en place « une zone interdite » de cent mètres de large entre le pays de Bade et le nord de la Suisse. La position singulière de la région de Lörrach, à proximité de la frontière helvétique, oblige le gouvernement militaire français à organiser une zone tampon interdite entre le Pays de Bade et les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Sur dix kilomètres de long autour de la ville de Lörrach, un dispositif est mis en place en parallèle à la frontière franco-suisse le long du Rhin s'étendant jusqu'à Rheinfelden. L'accès à cette zone est interdit dès le 7 mai 1945. Tout individu pénétrant dans cet espace sans autorisation serait puni selon le règlement français, encourant des peines pouvant aller jusqu'à la peine de mort¹⁶¹. Des témoignages allemands font état « de la stupidité de ces nouvelles règles françaises »¹⁶². Les contrevenants ou contrebandiers sont alors quelquefois enfermés dans des bureaux d'état civil pendant quelques jours. Ces mesures, afin de couper économiquement, politiquement et culturellement l'Allemagne de la Suisse,

161 *Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung von Lörrach*, 7 mai 1945.

162 Silke KRAL, « Krisenmanagement in Lörrach 1945-1950 », *Nach dem Krieg*, 1995, p. 151.

sont une véritable incompréhension de part et d'autre de la frontière¹⁶³. Le journal helvétique *Neue Zürcher Nachrichten* souligne qu'« il serait souhaitable que nos paysans frontaliers ne soient pas confrontés à de nouvelles difficultés après la fin de la guerre, alors qu'ils ont dû s'en accommoder pendant des années »¹⁶⁴.

Der Bürgermeister
der Stadt Lörrach.

Lörrach, den 24. Juni 1946

B e k a n n t m a c h u n g .

Betrifft : Grenzverkehr Deutschland - Schweiz .

Auf Anordnung der Militärregierung sind
sogenannte Grenztreffen

(Unterhaltungen, Nachrichtenübermittlung, Waren- und Geldverkehr
jeder Art - auch zollfreie Mengen)

an der g r ü n e n G r e n z e

untersagt.

Es ist verboten einen 100 Meter tiefen Geländestreifen längs der
deutsch-schweizerischen Landesgrenze zu betreten.

Ausgenommen sind Anwärter zur Bebauung ihrer Grundstücke.

Zu widerhandlungen werden durch die Militärregierung bestraft.

Die französischen Dienststellen und die deutschen Zoll- und
Polizeibehörden sind angewiesen, die Beachtung dieser Anordnung
streng zu überwachen.



Der Bürgermeister :

« Il est interdit de pénétrer dans une bande de terrain de 100 mètres de profondeur le long de la frontière germano-suisse. Les candidats à l'aménagement de ces terrains sont exclus. Les contrevenants seront punis par le gouvernement militaire. Les autorités françaises et les autorités douanières et policières

163 Voir annexe 6.

164 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 13, 16 janvier 1946, Edition 02.

allemandes sont chargées de contrôler strictement le respect de cet ordre. »¹⁶⁵

À partir de 1947, la perméabilité de cette zone interdite est peu à peu allégée et la frontière se démilitarise légèrement. En effet, des cartes frontalières journalières sont émises dans ce secteur. Ces cartes autorisent le franchissement de la frontière pour des motifs professionnels. Néanmoins, les craintes helvétiques ne disparaissent pas car un grand nombre d'agriculteurs suisses disposent de terres considérables de l'autre côté de la frontière, dont ils craignent que la construction ne devienne difficile¹⁶⁶.

Favoriser par la culture le rapprochement entre le pays de Bade et la Suisse

Afin d'assurer la sécurité, l'administration française décide de fermer la frontière dès son arrivée, en créant une «zone interdite» vers la Suisse. Conscient de l'existence d'un rapport singulier à la frontière et face à la demande des populations locales, la France consent à ouvrir les frontières momentanément pour des commémorations culturelles transfrontalières, c'est notamment le cas en 1946 lors du «Hebeltag»¹⁶⁷. Les forces françaises saisissent cette opportunité afin d'ancrer cette démarche dans leur politique de dénazification. L'enseignement de Hebel, interdit pendant la période nazie pour son humanisme, trouve désormais un écho singulier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. En effet, «le régime nazi était ambivalent à l'égard du poète Hebel, en raison d'une mauvaise attitude sur la question des races et des juifs. Il a ainsi été expulsé de la majorité des livres destinés à la jeunesse. Néanmoins, la référence au poète semblait être présente comme un instrument politico-culturel»¹⁶⁸. C'est dans ce cadre que le prix de littérature alémanique «Hebel» est créé en 1936 par le ministère de la Culture et de l'éducation de Bade. Ce dernier est remis aux auteurs Alsaciens, Allemands et Suisses. La littérature de Hebel permet ainsi aux nazis de légitimer l'existence d'un espace culturel alémanique large. Ainsi, en 1946, célébrer Hebel

165 Stadtarchiv Lörrach, HA 229 24-06-1946.

166 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 13, 16 janvier 1946, Edition 02.

167 Le jour de Hebel.

168 Pascale MEYER, Ilka VOLKART, *Im Namen Hebels*, p. 206.

dans sa globalité permet dans les environs de Lörrach de dénazifier la population avec un message d'ouverture. L'objectif également de développer le rayonnement de la France. En effet, la mention par les autorités françaises permet d'illustrer cette idée : « On y voit la maison où le poète alémanique Jean Pierre Hebel, francophile et admirateur de Napoléon I^{er}, a passé sa jeunesse »¹⁶⁹. En effet, Hebel a 29 ans lorsque la Révolution française éclate et il n'est pas insensible à ces nouveaux idéaux. En 1806, Napoléon I^{er} permet la fondation du Grand-duché de Bade en mettant fin aux petits États allemands. En tant qu'homme d'Église et homme politique, Hebel contribue ainsi à la création du nouveau Grand-Duché de Bade, beaucoup plus grand que l'ancien margraviat¹⁷⁰.

Les rencontres transfrontalières germano-suisses autour du « Hebeltag » qui ne sont pas tenues de 1940 à 1945, reprennent en 1946. La culture se met ainsi au service de la coopération transfrontalière autour du poète Hebel. Né à Bâle en 1760, Johann Peter Hebel est tour à tour poète, professeur mais aussi théologien protestant. Après avoir étudié à l'école latine de Schopfheim dans le pays de Bade, c'est grâce à la générosité de bienfaiteurs suisses que le badois Hebel suit des études de théologie protestante à Erlangen et y est diplômé. Il porte donc en lui, tout en étant allemand, un attachement profond à la confédération helvétique et notamment à l'agglomération bâloise. Dans ses poèmes « *Allemannischen Gedichten* »¹⁷¹, Johann Peter Hebel vante la beauté de la nature dans l'espace alémanique et l'ode à sa patrie se fait en langue régionale. Il devient alors le premier auteur de poésie alémanique. L'utilisation du dialecte, perçue comme une langue moins socialement valorisée que le Hochdeutsch, aurait pu entraver le succès du poète, mais la qualité de son travail lui a permis d'être reconnu par ses pairs dans toute l'Allemagne. Ainsi, il obtient même l'admiration de Goethe et se voit décerner le doctorat *honoris causa* de l'université de Heidelberg.

Depuis sa disparition, Schopfheim et Hausen, ses villages natals, et Bâle célèbrent régulièrement leur attachement au poète, en fêtant notamment son centième anniversaire le 10 mai 1860. Ces villes

169 Petit tableau du cercle de Lörrach, composé par les soins du service du gouvernement militaire de Lörrach, Museum am Burghof, Lörrach.

170 *Johann Peter Hebel*, Lörracher Hefte, 2010, p. 47.

171 Poèmes alémaniques.

inaugurent chacune un buste de Johann Peter Hebel. À Hausen, ce jour-là, se réunissent plusieurs milliers de personnes, et les habitants du village se voient offrir, comme l'avait souhaité Hebel dans son testament, une bouteille de vin par la ville de Bâle. À Bâle, on fête chaque année son anniversaire lors de la « Hebel-Mähli ». Toute la ville y participe : un défilé est organisé, les écoles et jardins d'enfants, ainsi que les chorales et associations musicales participent aux festivités qui attirent, en nombre, les visiteurs des villes alentours. Ses œuvres se propagent alors dans tout le coude rhénan et se retrouvent même dans les livres scolaires. Ses poèmes sont appris et parfois même chantés par les écoliers à Bâle, en Alsace et dans le pays de Bade. Il est donc, dès le XIX^e siècle, la source d'un rapprochement tri-national. C'est ainsi que continuent les commémorations en sa mémoire. En 1910, de nouvelles villes le célèbrent. C'est le cas de Lörrach, Müllheim et Hertingen qui, à leur tour, érigent des monuments à sa gloire. Les traditions s'ancrent autour du 10 mai, des chorales se constituent même pour chanter, chaque année, ses poèmes devant ses stèles. En temps de paix, les amis bâlois du poète se rendent, en pèlerinage à Wiesenthal, son lieu de naissance¹⁷². 119 ans après sa mort, Hebel joue un rôle crucial dans le franchissement des frontières entre sa terre natale, l'Allemagne ; le pays qui l'a vu grandir et l'Alsace. Ces festivités connaissent cependant une trêve dès 1935 avec un appel au boycott des rapprochements avec l'Alsace, résultant de l'arrivée au pouvoir du national-socialisme¹⁷³.

En 1946, le Commandant Georges, du gouvernement Militaire français de Lörrach autorise le 12 mai 1946 la première « célébration de Hebel » d'après la guerre. À cette occasion, le monument « Hebel », enlevé pendant le conflit afin de servir comme matériel de guerre, reprend son ancienne place dans le « Hebelpark » de Lörrach.¹⁷⁴

Le programme du 12 mai 1946 prévoit :

- 9h30 culte à la mémoire de « Hebel » à l'église protestante
- 13h30 discours, concernant le poète Hebel, au cinéma « Union »

172 *Journal du Jura*, n° 110, 13 mai 1946.

173 Pascale MEYER, Ilka VOLKART, *Im Namen Hebels*, 1995, p. 206.

174 Stadtarchiv Lörrach, Archiv Hebelbund (1946-1955).

- 15h30 cortège et transfert du monument et petite réunion des invités dans la salle de l'hôtel «Krone».

En 1946, pour l'occasion du «Hebel-Tag», seulement quelques citoyens suisses ont eu le droit de se frayer un chemin à travers l'étroit passage frontalier. Ce jour-là, seulement une cinquantaine de notables helvètes a pu utiliser le trafic frontalier local vers Lörrach et ses environs alors que des centaines ont été refoulés à la frontière. Pour l'année 1947, le comité d'organisation du «Hebelbund» sollicite le gouvernement militaire de Lörrach afin de permettre aux voisins bâlois de participer au festival de Hebel le 11 mai 1947, en traversant la frontière avec des tickets journaliers. Selon le comité d'organisation, la population des deux côtés de la frontière attachait avant la guerre une grande importance à l'anniversaire du poète badois Hebel. La population suisse intéressée manifestait régulièrement son attachement en assistant à Lörrach aux diverses cérémonies, tout en profitant de l'occasion pour rendre visite à leurs nombreux parents badois. Le comité d'organisation tente de convaincre le gouvernement militaire en prenant pour un exemple, un autre cas d'ouverture de la frontière entre l'Allemagne et la Suisse à Säckingen dans le cadre d'une célébration catholique. En effet, le 11 mars 1947, le «Fridolinfest»¹⁷⁵ à Säckingen¹⁷⁶ donnait l'occasion à une foule estimée à 5 000 personnes de franchir la frontière pour venir à Säckingen, presque sans formalité aucune. Les autorités frontalières suisses délivrent pour cette occasion, sans y rattacher la condition qu'il s'agisse de personnes habitant la zone frontalière, un laissez-passer qui est reconnu comme autorisation d'entrée par les autorités françaises. Ces dernières prélèvent un franc suisse par personne sans autre formalité¹⁷⁷. L'ancienne fête de Fridolin à Säckingen, réprimée pendant des années sous le régime national-socialiste, renaît ainsi le temps d'un dimanche. À en croire la presse suisse, cet événement ne s'inscrit pas dans une coopération transfrontalière concertée mais d'un débordement des postes douaniers suisses et allemands. En effet, on peut notamment lire :

«En provenance de Suisse, pas moins de 5 000 personnes ont franchi la frontière depuis Stein en Argovie. Comme la police des frontières suisses, trop peu dotée, ne parvenait pas

175 Fête pour la Saint-Fridolin.

176 Appelée Bad Säckingen depuis 1978.

177 Stadtarchiv Lörrach, Archiv Hebelbund (1946-1955).

à délivrer les laissez-passer nécessaires, les foules passèrent la frontière vers 10 heures sans avoir obtenu les documents requis. Les organes des autorités françaises de réquisition les laissèrent passer sans difficulté.»¹⁷⁸

La foule est tellement importante que certains journalistes écrivent qu'à Säckingen, «la rue de la Erenzpassierstelle est bondée de gens qui attendaient des connaissances venues de Suisse. Il y eut des scènes de retrouvailles émouvantes. Les Suisses ont apporté de nombreux paquets de nourriture et de vêtements. La messe pontificale à la cathédrale de Säckingen et la procession qui s'en est suivie se sont déroulées sans encombre, avec la plus grande participation.»¹⁷⁹ Dans ce cadre, les foules passent la frontière, sans les laissez-passer et rejoignent sans encombre leur pays à l'issue de la célébration¹⁸⁰.

L'année suivante, les autorités françaises et suisses anticipent en créant de larges facilités pour l'obtention de laissez-passer journaliers pour le 9 mars 1946 à destination de Säckingen. Néanmoins, il n'est pas permis de franchir deux fois la frontière dans la même journée. Ces derniers doivent acheter des laissez-passer.

«Comme d'habitude, il est permis d'emporter une livre de provisions de bouche et un litre de boisson. Les paquets de vêtements sont certes dédouanés malgré le dimanche (5 kg maximum de vêtements et de linge de corps portés ainsi que de chaussures sont autorisés), mais cela pourrait provoquer de gros embouteillages. C'est pourquoi un centre de collecte sera mis en place, où ces paquets pourront être déposés. Les colis seront ensuite livrés aux destinataires en quelques jours.»¹⁸¹

Cet épisode peut être mis en exergue avec un autre événement, toujours, dans le domaine religieux. Après la mort du pasteur protestant de Stühlingen, ville frontalière badoise, la communauté religieuse de cette localité a été laissée à l'abandon spirituellement. Après des négociations avec les autorités françaises, le pasteur suisse de Schieitheim est autorisé à franchir la frontière afin de célébrer le culte

178 *Neue Zürcher Zeitung*, n° 430, 13 mars 1946.

179 *Der Bund*, vol. 97, n° 119, 12 mars 1946.

180 *Die Tat*, 13 mars 1946.

181 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 57, 8 mars 1947, Edition 03.

dans l'église de Stühlingen le dimanche¹⁸². Les populations allemandes et helvétiques se rassemblent ainsi au-delà des frontières grâce à la religion.

Ces exemples de rapprochements spontanés des peuples de part et d'autre de la frontière sont pris pour exemple afin de convaincre le gouvernement militaire de Lörrach d'ouvrir les frontières l'espace d'une journée, lors du «Hebel-Tag». Les militaires français, désireux de développer une nouvelle image d'une Allemagne occidentale ouverte, consentent à ouvrir la frontière momentanément¹⁸³. Ainsi, le dimanche 11 mai 1947, la petite ville badoise de Lörrach célèbre «la journée Hebel», à laquelle les Bâlois voisins sont invités.¹⁸⁴



Franchissement de frontière en 1947, à l'occasion du «Hebel-Tag». Archives du musée des Trois Pays de Lörrach.

Le 13 mai 1947, un journal suisse fait écho de la liesse populaire lors de l'ouverture des frontières :

182 *Die Tat*, 11 mai 1945.

183 Stadtarchiv Lörrach, Archiv Hebelbund (1946-1955).

184 Voir annexe 7.

«Près de 20 000 Bâlois (soit un habitant sur dix de la cité rhénane) se sont rendus dimanche à Lörrach, non seulement pour fêter Hebel –bien que la gaieté sans artifice et pardonnante du poète dialectal alémanique leur parle tout particulièrement–, mais aussi pour revoir et parler à de vieilles connaissances depuis de nombreuses années et leur donner quelque chose à manger, de leur apporter de la nourriture, car ils souffrent de la faim. La Journée Hebel n'a heureusement rien à voir avec la politique. Elle prouve simplement que les cœurs n'osent parler que lorsque la politique se tait.»¹⁸⁵

Par ailleurs, il est pertinent de montrer que la fermeture des frontières pendant plusieurs années a profondément marqué une différence entre les deux peuples. Un journaliste bâlois présent lors de l'évènement s'en étonne :

«[...] à première vue, les Suisses se distinguent des Allemands, un chapeau à larges bords avec une bande étroite. Les Suisses ont des costumes tout neuf, et pour qu'il n'y ait aucun doute, il suffit de regarder les chaussures. Et le soir on voit rentrer des femmes suisses chez elles en short et pull, alors que le matin elles étaient en tailleur. Toute la ville «sent la Suisse» qui n'a pas souffert de la guerre, ce qui rend encore plus crédible cette fragrance dont l'analyse révèle un mélange d'oranges, de cigarettes anglaises et de grains de café ; une senteur vivifiante ! Après tout, de nombreux Suisses viennent et demandent aux organisations humanitaires de leur donner les adresses des personnes dans le besoin. Nous sommes en Allemagne. Un blessé de guerre joue de l'orgue de Barbarie et hurle des menaces sauvages contre la concurrence des enfants, un amputé d'une jambe est assis sur le trottoir en train de vendre des crayons, un pingouin vend des cartes postales. Un enfant porte devant sa poitrine une pancarte en carton avec une fleur rouge et un verset de Hebel dessus. Et quand le dernier Suisse franchit à nouveau la clôture à 22 heures, c'était fini. Le lendemain matin, Lörrach est à nouveau une petite ville oubliée dans le coin le plus éloigné du genou du Rhin, les drapeaux «God wilche in dr Hebestadt» et «Vergelts Gott uf Wiederluege!»¹⁸⁶ sont démontés.»¹⁸⁷

185 *Die Tat*, 13 mai 1947.

186 Merci à Dieu pour la prochaine fois.

187 *Wiesbadener kurier*, 1946.

Après ce premier événement réussi, les autorités françaises sont sollicitées chaque année et la frontière s'ouvre le temps d'une journée grâce à la culture.



Le «Hebel-Tag» à Lörrach en 1946, StA Lö, E.IV.178.1.v.

RECONSTRUIRE LE COUDE RHÉLAN, GRÂCE NOTAMMENT AU DÉPASSEMENT DE LA FRONTIÈRE

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, deux super-puissances émergent. Les États-Unis sortent en grand vainqueur de ce conflit et ont été largement épargnés. Pour le pays de l'oncle Sam, les pertes se limitent seulement à 300 000 hommes. Dans l'immédiat après-guerre, les États-Unis sont incontestablement le pays le plus riche, qui possède désormais les deux tiers des stocks d'or mondiaux. Leur machine industrielle a fonctionné à plein régime et demeure sans équivalent en 1945. L'autre grande puissance au sortir de la guerre est l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS). Contrairement aux États-Unis, cette dernière a connu un sacrifice humain important avec des millions de morts et la destruction d'une grande partie de l'ouest de son territoire. Au milieu des deux grands, se réveille difficilement une Europe à genoux qui est indiscutablement déclassée. Ce continent ne serait plus qu'un «continent des ténèbres» pour reprendre l'expression de l'historien Mark Mazower. L'Allemagne, qui a accepté une capitulation sans condition, a résisté d'une manière acharnée jusqu'au 8 mai 1945. Sur les 67 millions d'habitants que comptait le *Altreich* en 1938, 3,25 millions de militaires et 3,81 millions de civils ont perdu la vie pendant le conflit. Dans les ruines des villes allemandes, la population est affamée et connaît le rationnement. Dans ce contexte, la France sort officiellement vainqueur du conflit de la Seconde Guerre mondiale grâce aux Forces Françaises Libres du général de Gaulle et à l'appui du Premier ministre britannique Winston Churchill. Néanmoins, elle parvient difficilement à faire oublier la débâcle de 1940. C'est dans ce contexte difficile que la France prend possession dans le coude

rhénan de l'Alsace et du Pays de Bade, dans le cadre de la zone d'occupation définie lors des accords de Yalta du 11 février 1945. Si dans la région des Trois Frontières, les combats disparaissent à partir du mois de mai 1945, les forces françaises doivent faire face à de nouveaux enjeux comme les destructions et les pénuries alimentaires. Dans ce cadre, la proximité de la frontière joue un rôle crucial pour la reconstruction d'un territoire très souvent dévasté. Comme en témoigne l'une des premières délibérations du conseil municipal de Huningue qui demande «le rétablissement du trafic frontalier au moins dans la mesure restreinte d'avant-guerre»¹. Dans l'immédiat après-guerre, les échanges frontaliers franco-allemands sont inexistants. Pour bon nombre de Français, l'Allemagne continue d'être perçue comme une menace. Les Forces françaises d'occupation à Lörrach s'efforcent donc de contenir et de contrôler les forces de l'ancien *Reich*. Dans la région de Lörrach, la frontière est placée sous étroite surveillance malgré les demandes insistantes des municipalités frontalières. La frontière côté helvétique semble beaucoup plus poreuse et malléable comme le montre l'élan de solidarité suisse envers les peuples alsaciens et badois.

La coopération transfrontalière comme vecteur de croissance économique dans l'immédiat après-guerre

Dans l'adversité, l'aide humanitaire helvétique se révèle salubre pour les populations alsaciennes

Pendant les combats de la Libération, la solidarité bâloise s'est déjà traduite par l'accueil de réfugiés alsaciens. Après la guerre, les combats disparaissent mais la misère persiste ainsi que l'élan de solidarité bâlois. Du côté alsacien, comme le montre Nicolas Schreck, la Libération n'améliore pas le quotidien des habitants qui connaîtront le rationnement jusqu'en 1950². Le retour de l'Alsace à la République s'accompagne d'une inflation importante car les prix sont alignés sur ceux pratiqués en France. Ainsi, les prix bondissent de 100 à 200 % dans l'Alsace libérée, faisant ainsi augmenter le recours au marché noir.

1 Archives municipales de Huningue, octobre 1946.

2 Nicolas SCHRECK, «Rationnement en conditions de vie en Alsace durant l'après-guerre», *Nach dem Krieg/Après la Guerre*, Zürich, 1995, p. 156.

La situation est telle que le système allemand de rationnement perdure jusqu'en février 1945³. Afin de faire face aux nombreuses difficultés, les Helvètes et notamment les Bâlois se mobilisent pour leurs voisins alsaciens et badois, notamment par le biais de la Fondation suisse, créée le 13 décembre 1944. Les objectifs sont clairs et s'inscrivent dans le principe de neutralité. Tous les pays dévastés, quel que soit leur rôle pendant la guerre, sont aidés. Pour la reconstruction de l'Europe, la Suisse collabore ainsi avec des organisations privées comme la Croix-Rouge ou encore Caritas. Néanmoins, la Confédération fournit la moitié des fonds, soit 100 millions de francs. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Suisse demeure l'un des seuls pays européens épargnés par la guerre. La pression est donc forte afin que cette dernière contribue à la reconstruction du vieux continent. En 1945, la Confédération est politiquement isolée puisqu'elle ne participe ni à l'Organisation des Nations Unies, ni au plan Marshall. Le Don Suisse permet ainsi aux cantons suisses de se mobiliser à nouveau sur la scène internationale et faire oublier ses relations cordiales avec le Troisième Reich. À Bâle, la situation du Don Suisse est singulière. La fondation reçoit deux fois plus de dons à destination de l'Alsace qu'à destination du pays de Bade. Les Bâlois semblent ainsi être plus réceptifs à la détresse alsacienne⁴. En effet, l'aide pour l'Alsace est particulièrement forte. Dès le mois de décembre 1944, un camion apporte chaque jour des médicaments afin de lutter contre le doryphore vers la région mulhousienne. Le Don Suisse fait naître beaucoup d'espoirs pour le secteur privé bâlois, qui voit dans la reconstruction du territoire alsacien, des perspectives économiques. En effet, le secteur du bâtiment bâlois qui a dû faire face à des moments difficiles pendant la guerre voit dans l'aide helvétique une possibilité de vendre sa marchandise qui est difficile à écouler en Suisse⁵. Parallèlement, les rations alimentaires entreposées par l'armée suisse pendant la guerre sont envoyées en priorité. Ces stocks, pas très appréciés des milices bâloises, « obtiennent l'honneur qu'ils ont toujours mérité dans les pays étrangers affamés ».⁶

Le Don Suisse œuvre également avec l'organisation de secours des travailleurs de Bâle. Ces derniers d'obédience socialiste multiplient les

3 *L'Alsace*, 2 février 1945.

4 Saatsarchiv Basel, BD-REG 1 12-9.

5 Saatsarchiv Basel, BD-REG 1 12-9.

6 *Basler Nachrichten*, 16 juillet 1946.

rapprochements avec la ville de Mulhouse, seule ville socialiste dans le coude rhénan au lendemain dans la guerre, comme en témoigne les nombreuses lettres échangées :

«M. Charles Klein, adjoint au maire de la Ville de Mulhouse, nous sollicite dans une lettre, le Comité de Travail des deux Bâles de Suisse, concernant le linge des enfants envoyés à Mulhouse, il vous exprime ses vifs remerciements. Les 54 sacs d'articles pour enfants livrés par la Croix-Rouge sont la preuve de ce que peuvent faire les cœurs aidants. Les articles sont actuellement distribués aux institutions et aux mères nécessiteuses par deux membres du conseil municipal, Mesdames Wittmann et May. Notre section s'associe aux remerciements de Mulhouse afin d'adresser nos plus vifs remerciements au comité de travail des deux Bâles pour leur grande compréhension de notre demande.»⁷

Par la suite, le maire de Mulhouse n'hésite plus à passer commande directement auprès du président du « Don Suisse » de Bâle, comme dans la lettre du 16 décembre 1944 : « Un très grand nombre de logements ont les vitres brisées et sont inhabitables de ce fait. La ville est dans l'impossibilité, dans les prochains temps, de se fournir en verre à vitres. La Suisse a, pendant cette guerre surtout, si souvent aidé mes compatriotes, que je crois ne pas faire une démarche vaine en vous priant de bien vouloir mettre à ma disposition du verre à vitres. Pour les besoins les plus urgents, une quantité d'environ 40 000 m² dans les bandes de 30 à 60 cm de largeur, hauteur courante en verre simple et demi-double, serait nécessaire. »⁸

En 1945, l'approvisionnement alimentaire se détériore, le Don Suisse devient de plus en plus important. D'autant plus, qu'il y a une pénurie de logements dans les villes autour de Mulhouse et de Colmar, très endommagées par la guerre comme à Huningue. « Divers appartements de réfugiés absents depuis 1939 ont depuis été occupés par d'autres personnes. Il y a maintenant des difficultés à accueillir ceux qui sont récemment rentrés. Dans certains cas, ils ont dû chercher refuge auprès de familles avec lesquelles ils étaient amis jusqu'à ce

7 Saatsarchiv Basel, « Sektion basel, Sasidat ».

8 Saatsarchiv Basel, « Elsasshilfe 1945/46 », lettre du 16 décembre 1944.

que le problème juridique dans cette affaire soit résolu»⁹, relève *La Tribune de Saint-Louis*.

La situation est similaire à Wittenheim et Wittelsheim, localités de 8 000 habitants chacune, entièrement détruites. Dans ces endroits, on peut compter 6 000 à 7 000 habitants sans abri¹⁰. Si les Bâlois aident toutes les populations frontalières, une attention particulière est portée à leur voisin français et notamment à la ville de Huningue, qui a été durement touchée pendant les combats de la Libération. En effet, le 22 mars 1945, une organisation est fondée sous le nom de «Comité d'aide de Bâle aux victimes de la guerre de Huningue», qui vise à fournir une aide immédiate et efficace à la population de la cité Vauban frappée par la guerre. «Afin de garantir un plus grand succès à cette organisation d'aide, une campagne de dons volontaires en argent et de dons en nature entre amis des habitants de Huningue a été lancée.»¹¹ L'inspection de police a permis avec complaisance l'ouverture d'un compte postal et la circulation des listes de collecte avec des lettres publicitaires accompagnées de formulaires fiscaux postaux pré-imprimés, qui ont été envoyées «aux amis et mécènes des victimes de la guerre de Huningue». Selon le compte rendu du comité :

«Le succès de cette campagne a largement dépassé nos espérances. Pendant une demi-journée, des camions fournis bénévolement ont récupéré les cadeaux des nobles donateurs pour les amener à notre dépôt, c'est-à-dire celui de la donation suisse. Au cours des douze mois d'activité de notre opération de secours, nous avons reçu à plusieurs reprises des dons en nature par des sponsors amicaux, que nous avons fait venir à chaque fois par un camionneur. De plus, les montants versés ont montré une tendance positive à la hausse, mais à la fin de notre campagne, la belle somme de 6 730,04 francs suisses a été transférée à notre organisation de secours. Au cours de l'année, huit réunions ont eu lieu, au cours desquelles la prise d'eau a été discutée, ce qui a indiqué que l'aide était urgente. Afin de fournir les premiers secours aux réfugiés qui sont revenus en avril et mai de l'année dernière, le *Schweizerisches Arbeitswerk Beider Basel* a immédiatement envoyé des camions avec des outils, des meubles, des vêtements, etc. à Huningue

9 *La Tribune de Saint-Louis*.

10 Saatsarchiv Basel, «Elsasshilfe 1945/46».

11 Saatsarchiv Basel, «Elsasshilfe 1945/46».

dans le cadre du Don Suisse de Teinture SA ont été stockés dans les locaux de l'usine mis à disposition de manière accommodante puis distribués aux habitants dans le besoin. Début juin de l'année dernière, l'exportation des cadeaux que nous avons collectés vers Huningue a alors pu commencer.»¹²



En 1945, collecte de vaisselle à Bâle à destination des Alsaciens, par Bernhard Wolf-Grumbach (1864-1951), StaBS NEG 21809.

Le comité s'est également occupé de la distribution de cadeaux aux habitants de Neudorf¹³ et de Rosenau, qui, outre des articles ménagers de toutes sortes, ont été principalement approvisionnés en matériel

12 Saatsarchiv Basel, «Elsasshilfe 1945/46».

13 Village-Neuf.

de jardin, également offert par le *Schweizerischen Arbeitshilfswerk Basel*. Ces objets ont été remis aux maires respectifs de Village-Neuf et de Rosenau, qui à leur tour ont transféré l'obligation de distribuer les cadeaux équitablement. La distribution des dons à Huningue a été effectuée de telle manière que les nécessiteux devaient donner un reçu pour les dons obtenus, afin d'éviter les irrégularités et, si possible, d'obtenir une juste répartition. Une fois le travail de secours terminé, le comité bâlois suppose que grâce à son organisation, toutes les victimes de la guerre de Huningue, sans exception, ont pu recevoir le plus grand soutien possible¹⁴. Si l'aide bâloise est particulièrement et rapidement présente côtés français, elle se développe progressivement et plus timidement côté allemand, notamment vers Lörrach.

Le Don Suisse débute son aide vers l'Allemagne seulement à partir de la fin de l'année 1945. Le journal *Neue Zürcher Nachrichten* note que les premières aides vers l'Allemagne sont davantage privées mais existent depuis longtemps. Les aides du Don suisse se concentrent en Allemagne principalement sur les enfants en leur fournissant des livres scolaires. En effet, les ouvrages de type national-socialiste ne peuvent plus être utilisés. La ville de Bâle envoie ainsi une grande quantité de manuels vers l'Allemagne.

«Des exemplaires de manuels scolaires bâlois et zurichois ont déjà été soumis à l'examen des autorités d'occupation compétentes. En outre, le département de l'Intérieur étudie, en liaison avec le département fédéral, la possibilité de faire connaître aux gouvernements des Nations-Unies, par la voie diplomatique, dans quelle mesure la Suisse est disposée à participer à la reconstruction culturelle des pays dévastés par la guerre.»¹⁵

Parallèlement à cela, comme le note un journal zurichois :

«À Coblenze, Cologne et Aix-la-Chapelle, une aide importante sera apportée aux enfants. Il est prévu d'installer dans ces villes des centres dans lesquels une alimentation supplémentaire sera distribuée chaque jour pendant 109 jours à environ 1 000 enfants (2 000 enfants à Cologne et Aix-la-Chapelle).

14 Rapport d'activité du Comité d'aide de Bâle aux blessés de guerre, 21 mai 1946.

15 *Journal du Jura*, n° 205, 1^{er} septembre 1945.

En outre, les nourrissons, les mères allaitantes et les femmes enceintes recevront une ration de lait pendant 100 jours. Il est également prévu d'envoyer des tissus pour vêtements d'enfants dans ces centres, où ils pourront être travaillés dans des ateliers de couture par les femmes allemandes. Entre le 18 décembre et la fin de l'année, les 50 baraques destinées à ces villes seront envoyées à la frontière. Les envois auront lieu au cours de la première semaine de janvier. La participation du Don Suisse à l'évacuation de 50 000 enfants berlinois vers l'ouest allemand par la Croix-Rouge anglaise a été une action particulièrement réussie. L'envoi de vêtements et de chaussures pour enfants a permis de rendre de nombreux enfants aptes à être évacués. Parallèlement, un petit envoi de médicaments a été distribué dans les hôpitaux et cliniques les plus démunis des différentes zones de Berlin. Dans la zone frontalière, des hôpitaux ont reçu des médicaments dont ils avaient un besoin urgent, à savoir à Lindau, Friedrichshafen, Säckingen. Lörrach. Mülheim et Freiburg. »¹⁶

En juin 1946, le Grand Conseil de Bâle fait mention de :

« 183 tonnes de pommes de terre, 4 000 boîtes de lait concentré sucré et 10 550 boîtes de lait concentré non sucré, 4 800 boîtes de viande, 3 500 boîtes de sardines, 250 boîtes de compote, 1 000 boîtes de concentré de tomates, 4 000 boîtes de confiture, 8 000 boîtes de légumes et 250 boîtes de tomates, ainsi que 9 800 kilos de flocons d'avoine, de pois, de haricots, de lentilles, de maïs et de farine ont été donnés. Les pommes de terre ont été distribuées à raison de 2,5 kilos par personne dans 26 communes, les conserves et autres denrées alimentaires ont été destinées aux enfants, aux futures mères et aux mères allaitantes, aux personnes de plus de 60 ans et aux personnes travaillant dur. Pas moins de 2 550 kilos ont été réservés à la ville de Fribourg-en-Brigau. Les denrées alimentaires collectées ont rempli 15 wagons de marchandises. »¹⁷

Les autorités bâloises octroient même des prêts. En effet, le 24 avril 1946, le conseil d'administration du canton de Bâle-Ville se déclare disposé à soumettre une proposition au grand conseil, selon laquelle la population de Lörrach pourrait bénéficier d'un prêt d'un montant

16 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 302, 29 décembre 1945, Edition 03.

17 *Engadiner Post*, vol. 55, n° 106, 17 septembre 1946.

maximum de 1,5 million de francs suisses pour l'approvisionnement en denrées alimentaires en provenance de Suisse. Le prêt doit être remboursé par tranches dans un délai de 10 ans en exportant des cerises, des prunes de printemps, du bois de feuillus et éventuellement du vin. Le district de Lörrach est responsable avec une garantie spéciale des grandes villes et communes. Une condition préalable à l'octroi du prêt est l'approbation des autorités d'occupation responsables¹⁸.

Dès la Libération, la ville de Bâle répond donc à l'urgence humanitaire présente dans le coude rhénan. Instinctivement, elle vient d'abord en aide aux populations alsaciennes. Il est à noter que les aides bâloises sont particulièrement présentes pour les communes françaises limitrophes telles que Huningue, Village-Neuf, Saint-Louis ou encore Rosenau. Quant à elles, les aides envoyées vers l'ancien *Reich* se réalisent plus progressivement et cela passe d'abord par une aide ciblée pour les enfants. L'aide humanitaire helvétique, qui ne connaît pas de frontière, se révèle salutaire pour ses voisins rhénans et soulève *de facto* la question des échanges transfrontaliers.

Le développement des échanges frontaliers dès 1945 se fait par l'intermédiaire de la Suisse

En Alsace, dès 1944, l'aide humanitaire helvétique joue un rôle crucial. L'hiver est si dur que l'État se mobilise pour soutenir les plus fragiles et notamment les femmes enceintes avec des «cartes de grossesse». Comme le rappelle *La Tribune de Saint-Louis*, «la Carte de Grossesse donne droit à une fourniture complémentaire de matériel. Dans toutes les autres localités, la mairie doit allouer du bois de chauffage de même valeur. Les billets sont évalués par la mairie compétente ou le bureau économique qui y est apposé. Cependant, elle peut avoir lieu au plus tôt dans le deuxième mois avant la naissance.»¹⁹ C'est dans ce contexte difficile, après les quelques mois d'aides, que des agents de l'action du Don Suisse des deux Bâle font une tournée en Alsace pour se rendre compte de la situation et du résultat obtenu par l'aide de Bâle aux populations victimes de la guerre en Alsace. *Le journal du Jura* mentionne :

18 Saatsarchiv Basel, «Elsasshilfe 1945/46».

19 *La Tribune de Saint-Louis*, 15 juin 1945.

«On peut dire, sans réserve aucune, que tant les denrées alimentaires, spécialement les produits fortifiants pour enfants distribués dans les cantines suisses, que les médicaments remis aux hôpitaux et lazarets, comme aussi les vêtements, ustensiles outils, tracteurs, wagons-bains ont porté une aide efficace et ont été accueillis avec joie et reconnaissance par la population tout entière. Certes beaucoup a été fait ce dernier mois pour la reconstruction surtout du fait de l'intervention des corvées des prisonniers allemands. Mais ce déploiement de forces se limite naturellement d'abord au nettoyage des décombres, aux travaux urgents de réparations à l'assainissement des terres et vignobles farcis de mines, à la remise en état des voies de communications, afin de permettre à la population campagnarde de reprendre, au moins en partie, le travail des champs.»²⁰

Parallèlement à cela, la situation industrielle est désastreuse. De nombreux sites ont été détruits et sont hors d'usage. Ceux encore en place n'ont pas les matières premières nécessaires afin de relancer la production. Selon certains observateurs bâlois, «il y a grande pénurie des choses les plus indispensables, telles que des vêtements chauds, verre à vitre, carton bitumé, mobilier, pour venir en aide à ces sans-foyers, alors que le sombre hiver frappe à la porte. Chaque donateur suisse peut être assuré que son offrande à l'Alsace contribuera à adoucir de grandes misères.»²¹ Dans ce cadre, les visites des Bâlois se multiplient côté français. En effet, 25 grands journaux suisses participent à partir du 14 octobre 1945 à un voyage en Alsace pendant trois jours afin de constater les dégâts causés par la guerre dans les départements voisins.²² Quelques jours plus tard, la ville reçoit la visite de l'Association Alsace-Lorraine de Bâle. L'occasion est ainsi offerte aux habitants de Huningue de témoigner leur reconnaissance à l'association pour les avoir accueillis en 1944 pendant les combats de la Libération. *La Tribune de Saint-Louis* souligne :

«Le populaire et aimable Président de l'Association Alsace-Lorraine de Bâle, M. Jeltsch, très connu parmi les réfugiés de Huningue, a prononcé un discours profond dans les deux langues qui a laissé une forte impression sur tous les auditeurs. Il convient de noter à ce stade qu'à un moment opportun, à savoir

20 *Journal du Jura*, n° 231, 2 octobre 1945.

21 *Journal du Jura*, n° 231, 2 octobre 1945.

22 *La Tribune de Saint-Louis*, 4 octobre 1945.

le jour anniversaire de nos expériences les plus importantes, nous avons passé le Noël des réfugiés 1944 dans les salles d'exposition de modèles à Bâle.»²³

L'aide humanitaire se traduit également par des dons d'animaux à l'image du «don alsacien de l'Association des Éleveurs de Lapins des deux Bâle» avec un don de 70 lapins béliers à Huningue, Village-Neuf, Hégenheim, Hésingue, Bourgfelden et Saint-Louis²⁴. D'autres types de dons très ciblés voient le jour. En effet, pour faire face à la pénurie de chaussettes, l'Association des femmes de Bâle organise une collecte de bas principalement destinée aux Alsaciennes. L'aide humanitaire d'urgence précède une volonté affirmée des autorités de rétablir les échanges transfrontaliers, notamment avec la Suisse. En effet, dès le 23 avril 1945 à Benken, les représentants de l'Armée française, des sous-préfectures d'Altkirch et Mulhouse et d'autre part du gouvernement cantonal de Bâle-Campagne et la direction des arrondissements des douanes suisses, entérinent les règles concernant le franchissement des frontières rurales et facilitent les déplacements transfrontaliers et même l'exploitation des forêts de part et d'autre de la frontière. (voir annexe protocole 23 avril 1945).

Au mois de juin 1945, le journal *La Suisse libérale* mentionne le rapprochement entre la France et la Suisse. Dans ce cadre, une réception intime se déroule à Bâle à l'initiative de la Société de développement de Bâle.

«On remarquait la présence des autorités civiles et militaires et des représentants éminents du trafic, du commerce et de l'industrie de Haute-Alsace et de Bâle. Les participants se sont occupés du rétablissement des relations ferroviaires normales, de la réparation rapide du système des canaux alsaciens et du projet d'un aérodrome à la frontière. Cette rencontre s'est déroulée dans une atmosphère la plus cordiale et permet d'espérer un développement toujours plus marqué des relations entre les deux régions.»²⁵

Pour preuve, dès le 2 juillet 1945, les relations ferroviaires sont rétablies. En effet, «les trains directs relieront de nouveau Bâle à

23 *La Tribune de Saint-Louis*, 15 avril 1945.

24 *La Tribune de Saint-Louis*, 15 avril 1945.

25 *La Suisse libérale*, n° 24, 8 juin 1945.

Paris. Partant de la capitale française à 20 h, le train arrive à Bâle, le lendemain matin à 10 h25. En sens inverse, le train part de Bâle (gare d'Alsace) à 16 h25 et arrive à Paris, le lendemain à 6 h50. La douane se fera, comme avant la guerre, à la gare d'Alsace à Bâle. La route qu'empruntent ces deux trains passe par Mulhouse et Belfort. »²⁶

Parallèlement à cela, très rapidement, des pourparlers émergent afin de développer de manière pérenne les relations entre Bâle et l'Alsace. Les habitudes du passé cherchent à être retrouvées. Certaines règles doivent ainsi être rappelées. En 1945, les anciennes règles, présentes dans la résolution du Conseil fédéral du 1^{er} février 1932, sont rappelées par la ville de Bâle concernant le franchissement de la frontière par les soldats en uniforme :

« 1. Le port d'uniformes étrangers en Suisse est interdit. Par uniformes étrangers, il faut comprendre les uniformes des forces armées (forces armées, forces maritimes et aériennes, police et corps assimilés, garde-frontières).

2. Les membres du corps diplomatique accrédités en Suisse sont exemptés de cette interdiction.

3. Le Département des affaires politiques est autorisé à accorder des exceptions individuelles et générales à cette interdiction.

4. L'administration des douanes est chargée de faire respecter cette interdiction, en collaboration avec les autorités cantonales de police. »²⁷

Dans ce cadre, en 1945, les autorités françaises et helvétiques doivent réapprendre à composer ensemble. Ainsi, le consul de France à Bâle favorise les rencontres entre les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Berne et la Direction fédérale des douanes en vue de la réhabilitation de la Convention du 31 janvier 1938 sur les rapports de voisinage, entre le département du Haut-Rhin et les cantons suisses limitrophes²⁸. Le consul de Suisse signale au Département Politique Fédéral des Affaires étrangères à Berne qu'une réception est organisée le 15 juin 1945 au consulat de France à Bâle, suivie d'un déjeuner, réunissant notamment le préfet du Haut-Rhin. Le 13 juin 1946, le

26 *Journal du Jura*, n° 152, 2 juillet 1945.

27 Saatsarchiv Basel, DI-REG 1.

28 Saatsarchiv Basel, DI-REG 1.

service de police du canton de Bâle-Ville explique qu'un nouveau code de déontologie pour le petit trafic se met en place. Le projet, présenté par le service de police du canton, prévoit une modeste augmentation des redevances et la gratuité pour certains visas français. Dans la rubrique «Trafic entre la Suisse et la France», la gratuité de certains visas est prévue, en partie parce que la France délivre également gratuitement les visas en question.

Barème des redevances pour le petit trafic frontalier décidé par le conseil de gouvernement du canton de Bâle-Ville en juillet 1946 :

TRAFFIC ENTRE LA SUISSE ET LA RÉGION DE LÖRRACH

- autorisation permanente jusqu'à un an auparavant CHF 3.50, pour deux ans CHF 5.
- autorisation permanente pour les enfants de moins de 15 ans CHF 2.50 (8 ans).
- autorisation permanente uniquement pour le travail à proximité de la frontière CHF 5, dans une section spécifique CHF 3.
- permis permanent pour excursionnistes pour 1 mois CHF 50.
- permis permanent pour les moins de 15 ans CHF 1.50.
- autorisation de nuitée CHF 1.

TRAFFIC ENTRE LA SUISSE ET LA FRANCE

Les tarifs pratiqués auparavant par la douane bâloise :

- autorisation permanente pour 1 an CHF 2.50
- autorisation permanente pour les enfants de moins de 15 ans CHF 2.
- autorisation pour passage frontalier unique CHF 1.
- billets touristiques CHF -.50

Les nouveaux tarifs :

- visa pour étrangers CHF 2.
- visa pour les moins de 15 ans CHF 1.

- visa pour ouvriers et primeurs, etc., gratuit pendant 1 mois ensuite CHF 1.
- visa pour apprentis pendant 1 mois gratuit ensuite CHF 0.50.
- visa pour un seul passage de la frontière gratuit.
- visa pour un seul passage de la frontière pour les enfants de moins de 15 ans gratuit.
- les individus, munis d'une «Carte frontalière» française, n'ont pas besoin de visa et ne paient donc pas de frais.

Ce nouveau barème de redevances, qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 1946, témoigne de l'existence de tarifs préférentiels pour les citoyens français. Très largement, les autorisations d'entrée sur le territoire helvétique sont moins onéreuses pour les Français. Le 1^{er} juillet 1946, la politique douanière va encore plus loin, en accordant la gratuité pour les citoyens alsaciens possédant une «carte frontalière». Les détenteurs de cette carte peuvent ainsi aisément franchir la frontière lors d'événements sportifs à l'instar des matchs amicaux de football franco-suisse. On peut notamment lire dans la *Tribune de Saint-Louis* que, en octobre 1945, le match amical qui se déroule à Hégenheim permet de renouer des contacts de voisinage avec la Suisse.

«Ce fut un grand plaisir pour tous les fans du FC Hégenheim de se voir à l'œuvre sur le terrain municipal, entre Alsaciens et Suisses. C'était le premier jour que les deux équipes du FC Geigy se joignent à nous depuis notre libération et nous étions contents des deux côtés. Il a été donné espoir aux chers invités suisses de les voir plus souvent avec nous afin de continuer à cultiver la vieille amitié qui a toujours existé entre nos deux pays. Deux belles Alsaciennes ont offert des bouquets de fleurs à l'équipe de Bâle et les invités en ont offert un à l'équipe locale dans une atmosphère respectable.»²⁹

Dans le quotidien ludovicien, le sport est clairement perçu comme un instrument diplomatique. Il permet d'entretenir les liens forts et étroits avec les voisins bâlois. Parallèlement, dans le cadre d'une autre rencontre à Saint-Louis, on peut lire que «Les hôtes suisses sont les bienvenus à Saint-Louis, car ils laissent toujours la meilleure impression. Dimanche, ce seront les champions suisses de la saison

29 *La Tribune de Saint-Louis*, 10 octobre 1945.

1944-45 qui seront les invités du FC St-Louis.»³⁰ Si les rencontres sportives se multiplient avec le voisin helvétique, ces dernières se concentrent principalement autour de ce sport. En effet, d'autres rencontres sportives transfrontalières, à l'instar de la gymnastique, étaient présentes avant la Seconde Guerre mondiale. Après 1945, elles ne retrouvent plus leur rythme d'antan, comme le démontre Eva Herzog avec le club de gymnastique suisse d'Alschwill qui entretient, avant le conflit mondial, des relations très étroites avec sa voisine française, d'Hégenheim³¹. Ainsi, des gymnastes suisses participent aux activités du club français et inversement. Après la guerre, des contacts sont renoués officiellement entre les communes et les sociétés sportives à travers des invitations mutuelles mais les échanges sont désormais restreints. Selon Eva Herzog, les Alschwillois qui viennent avant la guerre, principalement pour les jeunes Alsaciennes, sont désormais mariés avec une situation professionnelle stable. Les Suisses, alors âgés de 30 à 40 ans, ne se rendent plus si souvent en Alsace afin de participer de manière informelle aux fêtes de Hégenheim. Les jeunes générations helvétiques, n'ayant pas été habituées à cette perméabilité des frontières à cause de la guerre, ne marchent pas dans les traces de leurs aînés. Les rapprochements frontaliers, en matière sportive, se limitent donc en 1945, principalement au football. En conclusion, dans l'immédiat après-guerre, la coopération transfrontalière passe donc exclusivement par un rapprochement franco-suisse, rendu possible par la neutralité bâloise pendant la guerre.

L'émergence des travailleurs frontaliers ou le dépassement de la frontière helvétique

Si le flux de navetteurs se développe d'une manière considérable dans la seconde partie du XX^e siècle, ce phénomène n'est pas nouveau dans le coude rhénan. En effet, après la Réforme, la ville de Bâle défend aux populations juives de s'implanter en son sein. Ces dernières se fixent donc, à la frontière, au sein du royaume de France plus clément, afin de pouvoir continuer à jouir des externalités économiques générées par la ville de Bâle. C'est la naissance des premiers travailleurs frontaliers, qui dominent le marché du commerce de bétail, de bijoux

30 *La Tribune de Saint-Louis*, 8 novembre 1945.

31 Eva HERZOG, *Turnen, Kränze und Vergnügen*, p. 199.

et le prêt. Dans le coude rhénan, ces derniers s'installent notamment à Hégenheim, qui possède alors un important cimetière juif³². Jusqu'en 1914, la perception de la frontière demeure extrêmement poreuse, puisque cette dernière est davantage perçue comme une limite cantonale voire municipale. Comme le rappelle Marcel Banz, «l'absence de formalité avant la Première Guerre mondiale, rend, pour cette période, leur évaluation numérique très difficile.»³³ L'industrialisation au XIX^e siècle favorise ainsi l'émergence de ces navetteurs, traversant la frontière quotidiennement³⁴. Au début du XX^e siècle, beaucoup de Suisses travaillent en Allemagne, notamment dans la ville voisine de Baden, ils sont 4 500 travailleurs frontaliers suisses en 1910. À partir de 1927, les difficultés économiques rencontrées par l'Allemagne conduisent à un ralentissement économique et la tendance s'inverse à partir de 1927, comme le démontre Urs Bloch. En effet, le nombre de frontaliers allemands travaillant en Suisse passe de 1 500 à 3 400. Pendant la guerre, les travailleurs frontaliers allemands continuent d'œuvrer à Bâle alors que la frontière alsacienne demeure fermée vers la Suisse³⁵. Côté allemand, il faut attendre l'année 1946 pour que la frontière s'ouvre à nouveau. Cette année-là, 563 permis de travail sont délivrés par la ville de Bâle³⁶. Parmi eux, 357 sont originaires du pays de Bade et 206 sont Alsaciens. Une bonne partie de ces navetteurs sont des femmes et sont employées à des travaux peu qualifiés, notamment employées en qualité de domestiques. Les entreprises bâloises qui ont un besoin important de main-d'œuvre peu onéreuse continuent de favoriser la venue de travailleurs frontaliers. Ainsi, le nombre de permis frontaliers passe dans la cité bâloise en 1947 à 1 606, puis en 1948 à 2 534 (1 467 Allemands et 1 067 Français). Selon Marcel Banz, «Les Allemands ont toujours été les plus nombreux. En 1962, ils représentent 6 367 contre 2 623 Français. Pour les deux tiers, les

32 Jules FÉRON, *Le coude rhénan – Construction et affirmation de la frontière (1648-1801)*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2021, p. 96.

33 Marcel BANZ, "Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt", In *Population*, 20^e année, n° 1, 1965, p. 154-155.

34 Urs BLOCH, *Grenzgänger aus Südbaden in Basel nach dem Zweiten Weltkrieg*, p. 193.

35 Ils sont au nombre de 34.

36 Urs BLOCH, *Grenzgänger aus Südbaden in Basel nach dem Zweiten Weltkrieg*, p. 193.

«navetteurs» sont des hommes de moins de 35 ans ; 63 % viennent de localités très proches, mais 23 % habitent à une distance oscillante entre 10 et 20 kilomètres. Au point de vue de la Sécurité sociale, ils ne sont soumis qu'aux assurances accidents et vieillesse, mais sont dispensés de participer aux branches maladie et chômage, pour lesquelles ils doivent, en principe, cotiser, dans leur pays de résidence.»³⁷ Le gel des salaires, décrété par les forces françaises d'occupation à Lörrach, pousse les travailleurs allemands à se tourner davantage vers la Suisse, pour le plus grand plaisir des entreprises de construction bâloise ou encore de l'industrie métallurgique et mécanique. Dans l'immédiat après-guerre, les travailleurs frontaliers allemands réalisent un gain de pouvoir d'achat d'environ 20 %. Peu à peu, la Suisse devient le pôle d'attraction du coude rhénan. Du côté allemand, les autorisations de travail à l'étranger sont notamment examinées par les autorités françaises d'occupation de Lörrach et par le bureau de l'emploi. En cas de pénurie de main-d'œuvre dans le pays, les autorisations de travail à l'étranger sont refusées. Concernant le trafic frontalier germano-suisse, un accord est trouvé entre les autorités helvétiques et les forces françaises d'occupation de Lörrach. Les travailleurs frontaliers allemands ne perçoivent pas leur salaire entièrement en francs suisses. Les employeurs suisses versent l'argent sur un compte ouvert par les autorités françaises à la Banque nationale suisse. Les forces françaises, avec un taux de change avantageux, versent ensuite l'argent sur le compte de la *Bank Deutscher Länder*. Grâce à ce système, les autorités bâloises peuvent compter sur l'afflux de travailleurs frontaliers comme en témoigne cette lettre des autorités bâloises adressées à la France :

«Nous tenons à vous remercier sincèrement pour vos efforts dans ce domaine et nous attendons une nouvelle augmentation de la composante salariale qui peut être payée en francs Suisses»³⁸.

Il faut attendre 1947 pour que les frontaliers reçoivent 40 % de leur salaire en francs suisses et 60 % *via* le compte de compensation. Très vite des collectifs de défense des travailleurs frontaliers émergent à l'image de l'association Wyhlen (Bade) qui, le 8 avril 1946, saisit

37 Marcel BANZ, *Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt*, In *Population*, 20^e année, n° 1, 1965. p. 154-155.

38 Saatsarchiv Basel, A/Be 305.

le département de police du canton de Bâle-Ville afin d'augmenter le quota de travailleurs frontaliers.

«Nous voudrions plaider pour une augmentation du quota salarial des frontaliers suisses, qui vivent en Allemagne et travaillent en Suisse. Nous estimons que cette demande est justifiée et souhaitons soutenir une augmentation appropriée du quota sur la base des mêmes considérations que celles énumérées dans la pétition mentionnée au début comme nous l'avons appris, les discussions entre la Suisse et les autorités d'occupation françaises se poursuivront dans les prochains jours sur cette série de questions. En vous remerciant par avance de votre soutien, nous signons avec nos meilleures salutations.»³⁹

Le développement et la recrudescence des travailleurs frontaliers ainsi que la multiplication des échanges entre la France/Suisse et le Pays de Bade/Suisse conduisent à l'émergence d'une endosmose frontalière qui doit être matérialisée par des facilités pour franchir les frontières.

Dès le 15 juin 1945, une conférence se tient à Bâle regroupant les représentants des cantons de Berne, Soleure, Bâle-Campagne et Bâle-Ville, les représentants des autorités civiles et militaires françaises. Ces derniers parviennent à un accord sur le petit trafic frontalier entre les mêmes cantons et les régions françaises voisines. La pièce d'identité qui permet au titulaire de franchir la frontière est appelée «carte frontalière» et est délivrée aux ressortissants suisses et français résidant dans la zone frontalière suisse par les cantons de Berne, Soleure, Bâle-Campagne et Bâle-Ville et délivré aux ressortissants suisses et français résidant dans la zone frontalière française par les autorités du département de leur résidence. La carte frontalière est délivrée dans les conditions suivantes :

- a) La carte frontalière est personnelle et peut être retirée à tout moment. L'abus de la carte frontalière ainsi que les infractions monétaires et douanières seront punies et entraîneront le retrait de la carte frontalière.
- b) Elle ne donne accès qu'aux communes situées en zone frontalière (10 km en mars 1945).

39 Staatsarchiv Basel, A/Be 305.

- c) À l'exception des voyages en train, le petit trafic frontalier est limité à la journée et sur les points de passage frontaliers prescrits. Les dérogations des autorités responsables sont réservées.

La « carte frontalière » doit contenir les informations suivantes :

- a) Données personnelles, signalisation et photographie.
- b) Motif de la délivrance.
- c) Points de passage frontaliers.
- d) Communes dans lesquelles le titulaire souhaite entrer.
- e) Période de validité.
- f) Vers un itinéraire pédestre.

Toute personne qui possède la nationalité suisse ou française et réside dans la zone frontalière, depuis au moins quatre mois, a le droit d'obtenir la carte frontalière. Chaque individu éligible au dispositif est classé dans différentes catégories :

- a) Les personnes qui résident dans la zone frontalière du pays voisin possédant des magasins et leurs employés.
- b) Les personnes résidant dans la zone frontalière et travaillant ou occupant un emploi à travers la frontière.
- c) Des industriels et commerçants résidant dans la zone frontalière qui ont une succursale ou un magasin dans l'autre pays.
- d) Ecclésiastiques, médecins, vétérinaires ou sages-femmes.
- e) Bourgmestres et fonctionnaires cantonaux et communaux de la zone frontalière française, présidents de communauté et membres des autorités cantonales et communales des localités de la zone frontalière suisse,
- f) Étudiants et apprentis, qui sont régulièrement inscrits dans un institut d'enseignement du pays voisin.
- g) Le franchissement de la frontière n'est autorisé qu'entre 3h et 23h heure suisse.

Les cartes des frontières délivrées par les autorités cantonales suisses sont soumises au consulat de France à Bâle pour approbation. D'autre part, l'autorité française compétente soumet les cartes

frontalières délivrées aux frontaliers français à l'autorité cantonale suisse pour vérification. La reconnaissance est gratuite pour les deux parties. La «carte frontalière» peut être obtenue en Suisse à la gare de Bâle auprès du *Grenzbureau*.

Côté français, la délivrance des «cartes frontalières» se fait par les mairies, comme le rappelle *La Tribune de Saint-Louis* : «Il arrive toujours que des particuliers déposent leur demande de carte frontalière à délivrer directement au commissaire spécial à Saint-Louis. Il est à nouveau rappelé que toutes les demandes doivent être soumises à la mairie. Les candidats qui ne se conforment pas à la procédure administrative ne seront plus pris en considération à l'avenir.»⁴⁰

40 *La Tribune de Saint-Louis*, 15 novembre 1946.

Haut Commissariat de la République Française en Allemagne
Contrôle de la Sûreté du Land Bade

Secteur Frontalier:
Hauptzollamt: 1

CARTE FRONTALIÈRE
Grenzkarte

Nr. 17843

Petit trafic frontière GERMANO—SUISSE
Kleiner Grenzverkehr Deutschland—Schweiz

Points de franchissement de la frontière: Lö.-Stetten
Grenzübergangsstellen
Bad. Bahnh. Basel

Communes dans lesquelles le titulaire peut se rendre:
Gemeinden, nach welchen der Inhaber sich begeben kann:

1 x wöchentlich - B a s e l

Itinéraire obligatoire:
Obligatorischer Reiseweg:

OBSERVATIONS:
Cette carte rigoureusement personnelle et d'une validité maximum d'un an ne donne pas le droit de circuler en dehors des communes désignées ci-dessus.
Elle ne saurait en aucun cas tenir lieu de titre de séjour.
Toute infraction expose son auteur au retrait de la carte, sans préjudice de sanctions administratives ou pénales éventuelles.





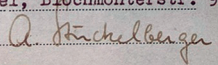

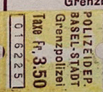
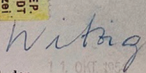
Bemerkungen:
Diese Karte ist nicht übertragbar und wird für längstens ein Jahr ausgestellt. Sie berechtigt nur zum Verkehr in den oben erwähnten Gemeinden. Sie kann in keinem Falle als Aufenthaltsgenehmigung betrachtet werden. Jede Zuwiderhandlung hat ohne Rücksicht auf eine etwaige verwaltungsmäßige oder strafrechtliche Ahndung die Entziehung dieser Karte zur Folge.

«Carte frontalière», émise par les forces d'occupation françaises de Lörrach.
Musée des Trois Pays, Lörrach.

Peu à peu, la volonté de dépasser la frontière avec la Suisse s'affirme, comme le prouve le courrier d'un habitant bâlois du 12 mai 1945 adressé au chef du Département de l'Intérieur de Bâle-Ville⁴¹ :

«La ville de Bâle a toutes les raisons et le plus grand intérêt pour un trafic frontalier animé avec l'Alsace et la France. Nous attendons avec impatience les alsaciennes maraîchères... sans lesquelles les approvisionnements de Bâle ne pourront jamais vraiment être servis en légumes et fruits (raisins en automne). Nous souhaitons que nos autorités n'imposent aucune barrière fiscale à ce commerce et que les alsaciens que nous pouvons également transporter notre argent de l'autre côté de la frontière et nous pouvons transporter le vôtre. Ce n'est qu'ainsi que pourra commencer une relation libre et prospère au profit de notre ville. Les agriculteurs de la région de Bâle ne montreront jamais beaucoup d'intérêt à nous fournir en légumes. Ceux-ci ont à leur tour d'autres intérêts et d'autres opportunités de vente, de sorte que nous sommes libres à cet égard. Nous en appelons donc à nos autorités, ouvrez grand et vite les portes de Bâle à nos voisins alsaciens, que les anciennes relations aimeraient retrouver leur chemin et que l'on retrouvera les chariots de légumes des femmes alsaciennes dans nos rues et sur le marché ! Nous ne voulons plus de barrières frontalières, nous voulons pouvoir vivre librement et communiquer librement avec nos voisins occidentaux.»

41 Staatsarchiv Basel, A/Be 305.

Name	S t ü c k e l b e r g e r	Gültig bis	15. OKT 1955
Vorname	Adrian	Verlängert bis	31. OKT 1956
Geburtsdatum	14.1.1921		
Geburtsort	Basel		
Staatsangehörigkeit	Schweiz	Marke	Verlängert bis
Beruf	Photograph		
Wohnort	Basel, Blochmonterstr. 9		
Unterschrift des Inhabers		Marke	Verlängert bis
		<p>Polizeidepartement Basel-Stadt Grenzbureau</p> <p></p> <p></p> <p>Basel, den 11. OKT 1955</p>	
<p>Anerkennungsvermerk der deutschen Behörde</p>			

Carte frontalière suisse, valable un an pour le petit trafic frontalier, émise le 15 octobre 1955 par la ville de Bâle. Musée des Trois Pays, Lörrach.

Les échanges franco-allemands placés sous la contrainte

Les prisonniers de guerre allemands travaillent dans le Sud-Alsace

Si les échanges avec la Suisse se multiplient sur la base d'une volonté commune, les contacts avec l'ancien ennemi sont placés sous le signe de la contrainte. « La France a détenu, entre 1944 et 1948, plus de 900 000 prisonniers de guerre allemands répartis sur l'ensemble de son territoire. »⁴² La majorité des prisonniers a été capturée en Allemagne puis envoyée en France en 1945 par les autorités alliées. Ces derniers se retrouvent pris en charge par le service des prisonniers de guerre de l'Axe, qui dépend du ministère des Armées et du ministère du Travail. D'abord placés sous l'autorité des militaires français dans des camps

42 Fabien THÉOFILAKIS, « Les autorités françaises face aux prisonniers de guerre allemands SS (1944-1948) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 223, n° 3, 2006, p. 93-107.

d'internement, ils sont mis par la suite au travail en France afin de reconstruire l'économie française. Ces derniers sont employés pour reconstruire des édifices détruits, réaliser des opérations de déminage, travailler dans le domaine agricole, industriel ou encore minier. Dans ce cadre, des prisonniers allemands franchissent ainsi la frontière de l'Est et se voient affecter à diverses tâches dans le Sud-Alsace. Le *Nouvel Alsacien* du 2 février 1946 rappelle «qu'il est juste que ceux qui ont détruit nos maisons les reconstruisent, que ceux qui ont miné nos champs soient obligés de les déminer malgré tous les dangers de ce travail». Comme le rappelle Patrick Schaeffer, les chiffres concernant les prisonniers de l'Axe en Alsace diffèrent aisément. Dans le Haut-Rhin, à la fin de l'année 1945, le nombre des prisonniers de guerre s'élève environ à 34 500 et ce chiffre décroît ensuite d'année en année, passant à 15 000 en 1946 puis à 7 000 en 1947⁴³.

«Le pourcentage des prisonniers de guerre affectés au département se répartit comme suit :

- Reconstruction : 32 %
- Agriculture : 23,7 %
- Forestage : 14 %
- Entreprises artisanales : 9,5 %
- Mines et carrières : 5,1 %
- SNCF : 4,2 %
- Déminage : 4 %
- Ponts et Chaussées : 4 %
- Mécanique et Hydro-électricité : 3,7 %»⁴⁴

Dans la région frontalière, les prisonniers de guerre allemands sont regroupés et détenus jusqu'au 20 novembre 1945 dans le bâtiment de l'Usine Aéro-Gerätebau de Saint-Louis, avant d'être transférés à la caserne Lefèvre de Mulhouse⁴⁵. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les prisonniers de l'Axe peuvent donc être aisément mobilisés par des autorités publiques ou des particuliers. Ils représentent ainsi

43 Patrick SCHAEFFER, *L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949*, Metz, 1976, p. 205.

44 *Revue mensuelle Voix d'Alsace*, septembre 1946.

45 Archives municipales de Saint-Louis, 9H6.

une main-d'œuvre bon marché⁴⁶ afin de soutenir l'économie, on en dénombre une cinquantaine dans le secteur de Saint-Louis⁴⁷. Les prisonniers de guerre sont soumis au même horaire de travail que les « carriers civils de même profession. Ils bénéficient d'un repos hebdomadaire de 24 heures (en principe le dimanche). L'employeur est tenu d'assurer aux prisonniers de guerre une nourriture suffisante. Il a le droit d'obtenir à ce titre, soit de l'intendance militaire en cas de détachement important, soit du ravitaillement général, les rations de produits contingents des travailleurs français de la même catégorie (sauf le vin). La garde des prisonniers de guerre est, en principe, assurée par l'autorité militaire ; si celle-ci ne peut la fournir, elle incombe à l'employeur qui embauchera des gardiens civils en nombre déterminé dans les conditions particulières après entente avec les autorités locales. Dans ce cas, l'employeur est responsable des gardiens engagés par lui devant l'autorité militaire. En cas d'évasion, les frais de recherche et, s'il y a lieu, les primes de capture, sont à la charge de l'employeur. De même, dans le cas où les gardiens recrutés par lui se rendraient coupables vis-à-vis des prisonniers d'actes contraires à la Convention de Genève, l'employeur sera responsable de leurs agissements devant l'autorité militaire⁴⁸.

Très tôt, la commune de Saint-Louis a recours à des prisonniers de guerre afin de réaliser des travaux publics. Ainsi, elle emploie, du 19 février au 24 février 1945, huit prisonniers de guerre afin de creuser des tombes dans le cimetière, trois prisonniers sont utilisés pour enlever les ordures des militaires dans l'usine Sarasin au cœur de la ville. Parallèlement, l'intérêt des particuliers pour cette main-d'œuvre se développe. Le premier à faire une demande écrite le 16 mai 1945 est Jules Pfiffer, hôtelier à Saint-Louis. Ce dernier fait état de son besoin pour cultiver ses jardins potagers. D'autres particuliers comme la brasserie de Saint-Louis, la cordonnerie propriété Hassler, l'horti-

46 Une étude publiée dans les *Dernières Nouvelles d'Alsace*, le 12 septembre 1946, montre que le coût pour un manœuvre spécialisé français revient à 25,80 francs pour un Français et 25,53 francs pour un Allemand. Par ailleurs, afin d'éviter de concurrencer la main-d'œuvre locale, les employeurs versent à l'État la différence entre la somme effectivement déboursée pour les prisonniers et celle qu'ils devraient payer pour un salarié normal.

47 Archives municipales de Saint-Louis 3H8-12, État des prisonniers de guerre de l'Axe, employés dans le secteur de Saint-Louis, canton de Huningue.

48 Archives municipales de Saint-Louis, 3H8-12.

culture appartenant à Max Simon, emploient de un à trois prisonniers de guerre. Pour que les prisonniers de guerre allemands dorment sur leur lieu de travail, leur employeur a l'obligation de faire une demande à la mairie et à la gendarmerie. La promiscuité d'hommes allemands seuls et déracinés à proximité des familles alsaciennes conduit quelquefois à de nombreuses tensions. C'est notamment le cas dans la famille de Ernest Laubert, cultivateur à Saint-Louis au 76, rue de Mulhouse, qui déclare que le prisonnier de guerre est parvenu à réaliser un double des clefs du dépôt qui lui servait de dortoir afin de s'écarter la nuit. Face à certaines dérives, les autorités militaires du canton de Huningue rappellent régulièrement les règles à suivre avec les prisonniers de guerre.

Le 6 juin 1946, le commandant du dépôt de prisonniers de guerre de Saint-Louis rappelle une nouvelle fois aux employeurs que les prisonniers réintégrant ou sortant du dépôt doivent être accompagnés obligatoirement par un homme et non une femme ou un enfant. En effet, outre les affaires de mœurs, les évasions se multiplient à partir de 1947. «Le nombre des évasions de prisonniers de guerre augmente journellement. Il ressort d'un certain nombre de renseignements dignes de foi qu'une tentative d'évasion massive pourrait avoir lieu dans les prochains jours.»⁴⁹ Dans une note de service, le sous-préfet tient à rappeler au maire ludovicien et au chef du dépôt de prisonniers de guerre de Saint-Louis, qu'il est nécessaire de sensibiliser les employeurs qu'il leur appartient de surveiller leurs prisonniers. Dans ce cadre, Jakob Rauscher, Ludwig Gschneider, Friedrich Janke parviennent à s'échapper. Ces derniers étaient respectivement occupés par Jacques Rich, Louise Thannberger et Joseph Morand. La presse helvétique fait régulièrement état de prisonniers de guerre en fuite arrêtés à proximité de la frontière, notamment à Porrentruy : «La gendarmerie a appréhendé un prisonnier de guerre allemand qui s'était évadé d'un camp situé près de Toulouse. Après avoir franchi clandestinement la frontière près de Genève, il était parvenu à gagner le Jura par chemin de fer.»⁵⁰

Le maintien de l'internement des prisonniers de guerre de l'Axe devient de plus en plus difficile à porter politiquement. Le 13 mars 1947, les Alliés décident de libérer les prisonniers de guerre allemands. Il est

49 Archives municipales de Saint-Louis, 3H8-12, note de service.

50 *La Suisse libérale*, n° 242, 18 octobre 1947.

désormais possible pour la France de conserver certains prisonniers de guerre en faisant d'eux des travailleurs libres. Ainsi, les prisonniers désireux de demeurer auprès de leur employeur ont la possibilité de rester sous certaines conditions et peuvent à présent faire venir leur famille. À partir de 1948, la frontière voit défiler de nombreuses femmes allemandes venant rejoindre leur époux travaillant en France. La circulaire numéro 262 de 1947 du ministère de la Santé publique et de la population, interdisant l'entrée dans les trois départements de l'Est des familles des travailleurs allemands libres, vient d'être modifiée par lettre du 23 février 1948. Dans ce cadre, 200 familles sont autorisées à s'installer dans le département haut-rhinois, à condition, toutefois, que les enquêtes prescrites soient favorables à tous points de vue. Dorénavant, tous les prisonniers de guerre transformés, de même que les travailleurs allemands introduits pour dérogation, pourront donc demander la venue auprès d'eux de leur famille. En effet, les prisonniers de guerre allemands sont désormais transformés en travailleurs libres et ont la possibilité, dans certains cas déterminés, de faire venir leurs familles d'Allemagne, à la condition que l'employeur procure à ces ressortissants les locaux d'habitation nécessaires. D'après les archives consultées, aucune famille allemande n'est venue s'installer dans l'ancien canton de Huningue. À cet égard, le préfet du Haut-Rhin ne manque pas de rappeler le 12 août 1948 aux maires du département « qu'il va de soi que dans tous les cas, il serait intolérable que des familles allemandes puissent être logées par des employeurs alors que le problème du logement des familles françaises se soit pas encore résolu. De nombreuses communes où sévit une importante crise du logement, des familles françaises se trouvent logées encore dans des conditions absolument insuffisantes et le plus souvent dans des conditions contraires aux règles les plus élémentaires d'hygiène. »⁵¹ Dans le coude rhénan, la frontière ne s'ouvre pas aux familles des travailleurs allemands et demeure imperméable.

51 Archives municipales de Saint-Louis, 9H6.

L'institut allemand de l'armée de l'air se fixe à Saint-Louis

Si des prisonniers de guerre allemands sont employés pour des travaux peu qualifiés, d'autres profils, avec une plus grande valeur ajoutée, arrivent dans l'ancien canton de Huningue. En effet, face aux attaques aériennes alliées et confrontée à l'avancée de l'armée soviétique, la *Technische Akademie* de la *Luftwaffe* est contrainte d'être déplacée dans les quatre coins de l'Allemagne. Initialement fixée à Berlin-Gatow, cette institution, qui a pour vocation de former les officiers de l'armée de l'air allemande sur le plan technique, se replie sur Bad Blakenburg, en Thuringe, le 15 février 1945, puis le 2 avril à Biberach, en Souabe⁵². Si ce repli évite aux ingénieurs d'être faits prisonniers par l'Armée rouge, cela ne les empêche pas de tomber aux mains de l'armée française. En effet, dès le 23 avril 1945, la première division blindée française occupe la ville de Biberach, prenant *de facto* le contrôle du laboratoire de recherche. Le commandant français Lutz rend alors compte à sa hiérarchie de l'existence d'un tel institut. Une coopération, placée sous la contrainte, se met alors en place entre les autorités françaises et le professeur Hubert Schardin, directeur de l'institut allemand. À l'instar de nombreux spécialistes allemands, les ingénieurs acceptent de collaborer avec les forces d'occupation. Le laboratoire devient institut de recherches de Biberach. La France se devait de rattraper son retard dans le cadre de la conception et de la recherche autour de l'armement. Elle place donc l'institut sous l'autorité du laboratoire centrale de l'armement (LCA). Dans un premier temps, le professeur Schardin et son équipe, composée de 10 chercheurs et 15 ouvriers, se rendent au laboratoire de balistique intérieur de Satory à Versailles. Le chercheur justifie son départ pour Paris en ces termes :

«Je crois que nous avons reçu une offre généreuse. Quant aux résultats scientifiques, c'est égal où nous travaillons. Il n'y a pas une physique spécialement allemande et une physique spécialement française. Les résultats qu'on peut employer à des fins militaires serviront en première ligne l'État français. Cependant, je suis convaincu qu'il n'y aura plus de différence entre gouvernement allemand et peuple français.»⁵³

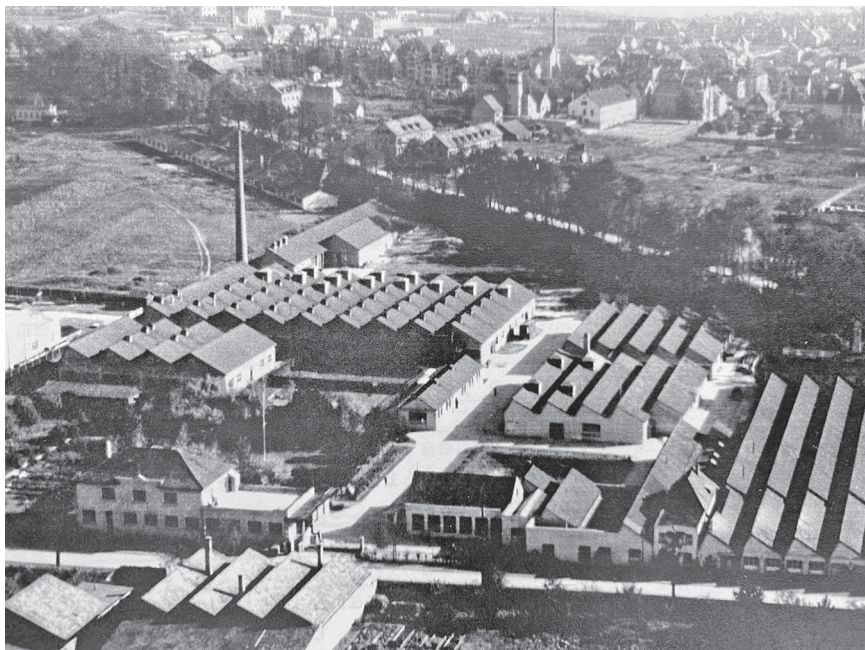
52 Paul-Bernard MUNCH, *Robert Cassagnou – Hubert Schardin à Saint-Louis, les pionniers de la coopération franco-allemande*, 2019, p. 12.

53 Archives de l'ISL.

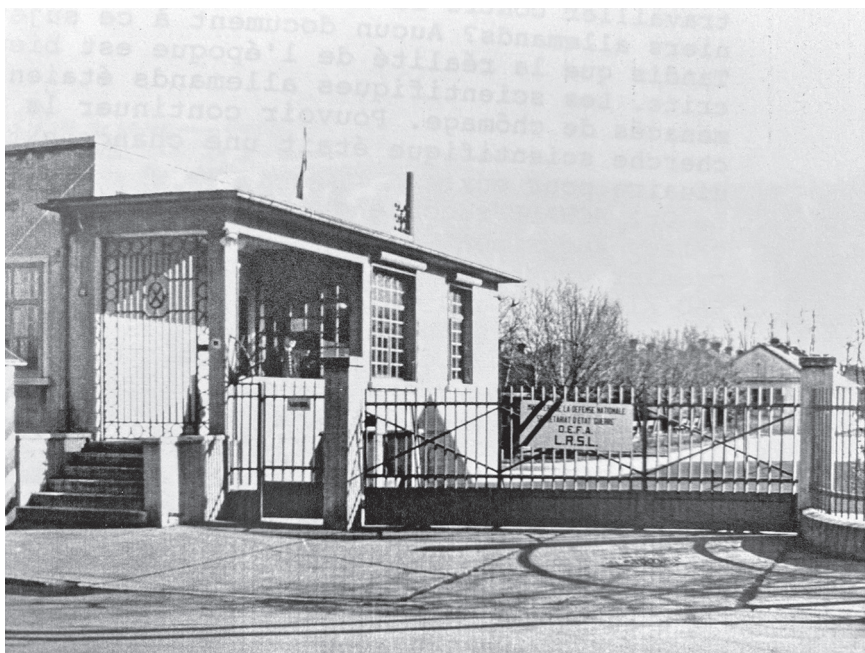
Si, dans un premier temps, les ingénieurs allemands sont envoyés à Paris, la France cherche un endroit plus propice afin de pérenniser cet institut sur le sol français. Dans l'immédiat après-guerre, la population parisienne n'est pas prête à composer avec ces ingénieurs allemands et leurs familles. Un nouveau lieu est donc recherché afin d'accueillir les chercheurs allemands. Dans le coude rhénan, la ville de Saint-Louis répond aux exigences des autorités françaises en raison de la proximité avec l'Allemagne permettant ainsi aux familles des ingénieurs allemands de loger en Allemagne. De plus, la proximité avec la Suisse finit par séduire les scientifiques allemands. Ainsi, le choix se fixe sur le pôle Saint-Louis-Haltigen-Weil. Dans ce cadre, la cité ludovicienne offre une main-d'œuvre alsacienne qualifiée et bilingue et un site fonctionnel se situant au 12, rue de l'Industrie. En effet, les autorités françaises jettent leur dévolu sur une ancienne usine, *Leichtmetallwerke Wilhelm Gmöhling* (L.M.W.) laquelle travaillait pour l'armement pendant l'Annexion. Composé de trois hectares, le site, déjà clôturé, offre toute la sécurité requise. Dès le mois d'août 1945, l'institut devient Laboratoire de Recherches de Saint-Louis (LRSL)⁵⁴. Les appareils scientifiques, expédiés de Biberach à Paris, sont transférés à Saint-Louis. Dans cet institut, la langue officielle est le français mais Français et Allemands sont en étroite collaboration. Le général français René Cassagnou dirige l'administration et les structures et les scientifiques allemands sont placés sous la houlette du professeur Schardin. Les deux hommes développent des liens importants et favorisent des décisions collégiales. Ces derniers invitent tous les chercheurs allemands disponibles, sans emploi à les rejoindre. Fin 1946, 87 Français et 77 Allemands travaillent au laboratoire⁵⁵.

54 Dr. R. SCHALL, *Du laboratoire à l'institut, chronique de la naissance de l'institut de Saint-Louis*, édition ISL, 1991, p. 18.

55 *Ibid.*, p. 28.



L'ancienne usine *Leichtmetallwerke Wilhelm Gmöhling* est choisie pour y fixer le laboratoire de recherche.



Entrée du laboratoire de recherche de Saint-Louis au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Archives ISL.

Des témoignages, à l'image de celui de Franck Geerk, démontrent l'importance du site ludovicien et de l'intensité de la coopération franco-allemande :

« Mon père est arrivé deux ou trois mois, après les débuts du laboratoire. Hubert Schardin l'avait recruté comme traducteur, parce qu'il était bilingue et qu'il connaissait le matériau scientifique. Il avait été ingénieur dans les sous-marins pendant la guerre. Il a développé le premier les ampoules de contrôle de contamination atomique des corps humains. Ce fut le début des contrôles. Maintenant, on a des moyens fantastiques de contrôler la contamination. À Weil am Rhein, j'étais l'enfant d'un homme qui construisait « La bombe atomique » ! Car c'était ça qu'on pensait que faisaient nos pères en Alsace ! On les a appelés les « Bumbler ». J'étais un fils de « Bumbler » ! Je sais exactement ce qu'a fait mon père, parce qu'il a déposé des patentes sur ses inventions. Il a fait carrière avec sa théorie optique des ions. Il n'a jamais parlé de la France en termes péjoratifs. Il aimait la France. Pendant la guerre, il était à Brest dans des sous-marins. Les habitants de Weil am Rhein étaient paysans, travailleurs du rail, viticulteurs. Et puis les professeurs, les académiciens, les docteurs, les instruits, sont arrivés. Et chaque matin, un bus allemand militaire vert les rassemblait. C'était tout de même effrayant ! Je voyais chaque matin mon père traverser cette frontière où aucun Allemand ne pouvait aller. On disait : ils construisent la bombe ! »⁵⁶

Franck Geerk poursuit :

« Le bus était un car Mercedes très vétuste, aux pneus usés, aux pannes fréquentes, que les chauffeurs mécaniciens réparaient sans cesse. Il n'y avait alors pas de pont sur le Rhin entre Weil et Huningue. Le car passait sur le chemin de la centrale électrique de Kembs. Fermé à toute circulation, le passage n'ouvrait que pour le car du L.R.S.L. Le car suivait un chemin couvert de graviers, longeait la berge du Rhin. Il y avait beaucoup de jeu dans la direction, et les passagers avaient peur. Un ajusteur allemand avait un marteau dans sa serviette pour casser une vitre si le car plongeait dans le Rhin. »⁵⁷

56 Archives de l'ISL.

57 *Ibid.*



Arrivée des scientifiques allemands en autobus. Archives ISL.

De nombreuses rumeurs fragilisent ainsi le laboratoire de Saint-Louis. De nombreux mythes apparaissent, notamment concernant le caractère nucléaire des recherches menées. Malgré les difficultés rencontrées par les chercheurs allemands, ces derniers bénéficient d'importants avantages. Eux et leur famille jouissent des rations en zone d'occupation à l'instar des Français. Ces derniers pouvaient donc manger à leur faim et recevaient même du vin. Le fils d'un chercheur allemand raconte qu'à Weil am Rhein, les familles se retrouvaient le soir dans la boucherie Rush, chez les épiciers Kramer et Gruhler et au débit de vin à Haltingen. Le professeur Schardin et ses équipes bénéficiaient d'une cantine à Weil am Rhein et jouissaient de cartes d'alimentation spéciales pour des rations doubles, avec des achats dans des magasins bien fournis, réservés aux troupes d'occupation. Devant ces magasins, des altercations sont mentionnées. On critique alors les scientifiques de « bons amis des Français » et de « traîtres ».

Évidemment, les tensions ne se cantonnent pas uniquement à la zone d'occupation. En effet, dans son mémorandum, le professeur Schardin émet également des critiques sur l'ambiance de travail. Tout d'abord, selon lui, les études concrètes sont insuffisantes, les

contacts entre les services sont peu importants, les Allemands ne peuvent circuler librement sur le territoire français, car leur présence aurait choqué la population française, tout de suite après la guerre. Il faut également rappeler que les autorités françaises s'accordaient sur l'exclusivité de l'utilisation des travaux des chercheurs venus d'outre-Rhin et gardaient l'autorité sur toutes les publications. Par ailleurs, les chercheurs étrangers étaient tenus au secret, c'est-à-dire que toute fuite est alors passible de la peine de mort. Il faut attendre 1948 pour que la pérennité du laboratoire soit confirmée par les autorités françaises. Malgré quelques tensions, le laboratoire de Saint-Louis est novateur dans le domaine du rapprochement franco-allemand. En effet, les employés français acceptent d'être placés quelquefois sous l'autorité d'Allemands, les employés juifs présents dans l'institut n'ont jamais émis de plainte à l'encontre des chercheurs d'outre-Rhin. Hormis la libération des prisonniers de guerre de l'Axe, la plupart des scientifiques allemands décident de rester au service de la France en restant travailler au sein du laboratoire ludovicien. Le Dr. Schall raconte ainsi l'existence d'une profonde proximité au sein des équipes franco-allemandes :

«Cassagnou comme Schardin avaient tous les deux un sens prononcé de la famille. Ils aimaient participer aux fêtes organisées par le personnel et ils considéraient celui-ci comme leur grande famille. L'accroissement de cette famille, dont l'effectif était relativement faible au début, les remplissait d'une fierté légitime. Les fêtes de Noël présentaient un éclat particulier. Elles furent organisées par un comité paritaire spécialement créé à cet effet et se déroulaient en présence des familles. Pour tenir compte des coutumes nationales, chaque fête de Noël avait un double scénario : un scénario allemand (arbre de Noël, jeu de la Nativité, cantiques de Noël et distribution de cadeaux aux enfants) et un scénario français joyeux et coloré, dans lequel des clowns et des magiciens faisaient leur apparition. Il n'était pas rare que cette fête se termine par un bal. Au cours de leurs allocutions, Cassagnou sut toujours trouver des mots émouvants, tandis que Schardin, malgré l'ambiance un peu solennelle d'une telle fête, prononçait plutôt des paroles sobres et réalistes. Lorsque les bougies étaient allumées, tout le monde, Français et Allemands, enfants et adultes, chantaient en commun *Oh, Tannenbaum*, et plus d'un ne pouvait pas s'empêcher d'avoir des larmes aux yeux. C'était à cet instant

que chacun ressentait dans son subconscient un sentiment de solidarité.»⁵⁸

Cette coopération et cette confiance mutuelle font rayonner le jeune laboratoire. Pour preuve, entre les mois d'avril 1946 et 1948, six congrès sont organisés par l'institut de Saint-Louis. Cette coopération transfrontalière se réalise initialement sous la contrainte mais elle institutionnalise peu à peu le rapprochement entre deux peuples, jadis ennemis. Néanmoins, cela n'empêche pas qu'une volonté de réparation demeure omniprésente dans l'immédiat après-guerre.

Les échanges commerciaux dans l'immédiat après-guerre : entre prédation et méfiance

Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les autorités françaises tentent de favoriser l'approvisionnement de la France en s'appuyant sur la Z.F.O.⁵⁹. Dans ce cadre, il est souhaité que 20 % des exportations allemandes puissent être considérées comme des réparations de guerre⁶⁰. Ainsi, il paraît très avantageux de se fournir outre-Rhin. En effet, «de nombreuses marchandises – outillages, matières premières, produits finis, dont on ne connaît ni la nature exacte, ni la quantité, pas plus que la part dévolue à l'Alsace, sont achetées en Z.F.O. et payées en Reichsmarks⁶¹. On utilise d'ailleurs un crédit de quelque 200 millions de Reichsmarks dépendant de la créance possédée par le Trésor français sur l'Allemagne.»⁶² Il est alors facile d'acheter à bas prix des bestiaux et du matériel agricole à destination de l'Alsace. En effet, ces territoires ont été largement dépossédés lors du départ des troupes allemandes lors de la Libération. Pour un prix modique, des milliers d'animaux sont enlevés à leur propriétaire

58 Dr. R. SCHALL, *Du laboratoire à l'institut, chronique de la naissance de l'institut de Saint-Louis*, édition ISL, 1991, p. 30.

59 Martial LIBERA, «Les entreprises industrielles allemandes face à la politique économique de la France en zone française d'occupation (1945-1949)», *Entreprises et histoire*, vol. 62, n° 1, 2011, p. 107-117.

60 Patrick SCHAEFFER, *L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949*, Metz, 1976, p. 214.

61 Sylvie LEFÈVRE, *Les relations économiques franco-allemandes de 1945 à 1995 – De l'occupation à la coopération*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, 527 p., p. 52.

62 *Ibid.*, p. 214.

allemand et partent pour l'Alsace. Comme le souligne Patrick Schaeffer, l'inspecteur général de la Production Industrielle de Strasbourg joue un rôle déterminant afin de diriger les produits importés directement à destination en donnant à l'Alsace et à la Moselle une part équitable⁶³. Cependant, le processus de prélèvement s'institutionnalisant, l'Alsace perd peu à peu la place centrale qu'elle détenait dans le cadre des exportations allemandes. En effet, c'est le service des importations et exportations qui possède le monopole et adopte une gestion centralisée des exportations. Par ailleurs, le régime de prélèvement s'achève peu à peu lorsque le commerce extérieur allemand est soumis à la réglementation des Alliés en imposant notamment des paiements en dollars. L'organisation du commerce entre la France et la Z.F.O. est *de facto* d'une grande complexité. En effet, l'Allemagne, pays occupé, ne peut pas être traitée comme un partenaire ordinaire. L'objectif français en Z.F.O. est simple. Tout d'abord, il faut assurer l'autosuffisance de ce territoire afin de garantir un niveau de vie acceptable pour la population. Parallèlement, se met en place un dirigisme économique afin de s'assurer que l'industrie allemande ne rentre pas en concurrence avec la réindustrialisation de la France. Il faut également rappeler que chaque puissance occupante demeure responsable en dollars des déficits de sa propre zone d'occupation. Il faut donc veiller à ce que les exportations vers la France soient compensées par des importations. Se mettent alors en place des listes de produits contingentés s'inscrivant dans un plan semestriel d'importations et d'exportations pensées par Paris et Baden-Baden. Face à ces difficultés administratives, l'Alsace se retrouve dans une situation délicate. En effet, lors de l'annexion, de nombreuses machines allemandes ont été installées dans ce territoire⁶⁴. Or, leurs pièces de rechange ne sont pas systématiquement prévues dans les plans semestriels français. La production alsacienne en est donc affectée. Comme le souligne Patrick Schaeffer « aucune disposition ne prend en considération les besoins particuliers des régions désannexées qui, circonstance aggravante, concernent alors surtout des biens importés »⁶⁵. Une solution, acceptable par les Alliés, se

63 *Bulletin mensuel de la Chambre de commerce de Strasbourg*, n° 2, septembre 1945, p. 2-3.

64 Jean-Michel ARNOLD, *Le commerce extérieur de la Z.F.O. en Allemagne de 1945 à 1949*.

65 Patrick SCHAEFFER, *L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949*, Metz, 1976, p. 215.

doit d'être trouvée. C'est dans ce cadre que «l'Office de compensation des Chambres de commerce et d'industrie du Rhin et de la Moselle» (O.C.C.C.) voit officiellement le jour le 13 décembre 1946. L'Office est une société privée fondée par les Chambres de commerce de Belfort, Colmar, Metz, Mulhouse et Strasbourg. Son champ d'action s'étale dans un rayon de 30 kilomètres au-delà de la frontière vers la Z.F.O. Composé d'un comité de direction de 14 membres, l'O.C.C.C a pour vocation de soutenir l'économie alsacienne, tout en satisfaisant certains besoins allemands, en se concentrant sur des transactions en biens et services particuliers, non prévus par les programmes des autorités françaises. L'Office entend jouer un rôle de facilitateur en instruisant les transactions et en facilitant la gestion de la comptabilité pour les particuliers. La spécificité de cette institution est sa capacité à composer avec les règles générales imposées au commerce entre la France et la Z.F.O. En effet, l'inspecteur général de l'Économie nationale résidant à Strasbourg est le représentant du gouvernement au sein de l'Office. Or, ce dernier possède la capacité de signer les licences d'importation et d'exportation. C'est donc un pouvoir déconcentré qui est consenti par les autorités françaises afin de prendre en considération les spécificités et les besoins alsaciens. Dans le cadre d'une procédure standardisée, le commerçant alsacien désireux d'acheter ou exporter vers la Z.F.O. pouvait saisir l'O.C.C.C. en y indiquant le prix et la quantité désirée. L'Office est un véritable succès. Elle contribue au relèvement économique des départements de l'Est en favorisant l'importation de produits indispensables. Ainsi, l'Alsace voit affluer des pièces de rechange, des machines-outils, des matériaux de construction, *etc.* Par ailleurs, les producteurs alsaciens peuvent écouler leur production, notamment de grandes quantités de produits alimentaires synthétiques. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les échanges commerciaux franco-allemands s'institutionnalisent peu à peu. Cela est facilité également par la reprise de la navigation sur le Rhin en avril 1946. En effet, sept bateaux chargés sont arrivés dans le port de Petit-Huningue après avoir remonté le Rhin pour la première fois depuis la guerre⁶⁶. La reprise du trafic fluvial sur le Rhin et des échanges commerciaux est accueillie avec joie et liesse par la population.

«Coups de sirènes et coups de chapeaux» titre un journal helvétique. «Le Basel» qui ouvre le cortège, chargé d'huiles

66 *La Liberté*, 30 avril 1946.

minérales et de barres d'acier. Puis viennent l'«Express», le «Thraicia», le «Viamala», le «Verbano», le «Jura»... Des marinières nous font signe ; l'instant, pour qui vécut les heures d'attente anxieuse de ces dernières années, ne manque pas de grandeur, à laquelle s'ajoutent encore les traces de la guerre qui subsistent sur les rives. À gauche le clocher d'Huningue à moitié démolí, et celui de Saint-Louis, qu'entoure un échafaudage. À droite les silos du port de Weil am Rhein, perforés comme autant d'écumoières, et la fabrique Schetty aux immenses fenêtres vides comme des yeux sans regard. De chaque côté, enfin, des fortins plus ou moins démolis et des pontons couchés sur le flanc, menaçant de se rouiller sans que personne ne se préoccupe de leur sort. Au flanc des tas de charbon, devant les silos, des hommes en combinaisons bleues vont et viennent, occupés. On sent qu'un lien encore ténu, vient de se renouer entre notre pays trop longtemps isolé et le vaste monde, un lien que nous devons travailler à rendre toujours plus fort, si la folie des hommes ne déchaîne pas sur notre continent de nouvelles et imbéciles tourmentes. C'est la leçon que nous tirerons de cette belle et mémorable journée, avec la plupart des orateurs que nous eûmes l'occasion d'entendre au cours du banquet qui mit un point final à la manifestation.»⁶⁷

Si l'année 1946 marque le retour de la navigation sur le Rhin et des échanges commerciaux, cette dernière marque profondément le coude rhénan avec des difficultés frontalières en raison de mesures sanitaires. En effet, en avril 1946, la région frontalière du Sud Alsace abrite de nombreux foyers de fièvre aphteuse. En réaction, la confédération helvétique interdit tout trafic agricole frontalier le long de la frontière entre les postes de douane de Burg (Berne) et de Bâle-Route de Huningue, y compris à ces deux points de passage. Dans ce cadre, toute importation d'animaux domestiques de toutes espèces, de volailles vivantes ou mortes, de viande fraîche et de produits carnés, de peaux, de laine, de plumes, de lait, d'œufs, de fruits, de légumes, foin, paille, litière et fumier est interdite, de même que le passage de la frontière, par des chiens⁶⁸. Il faut attendre le 24 septembre 1946 pour que la Suisse lève les restrictions sanitaires⁶⁹. Parallèlement aux méfiances helvétiques concernant l'aspect sanitaire, le retour

67 *La Suisse libérale*, n° 18, 3 mai 1946.

68 *La Liberté*, 25 septembre 1946.

69 *La Sentinelle*, 17 octobre 1946.

de la productivité alsacienne inquiète les autorités suisses. En effet, le 13 septembre 1946, se tient à Bâle, sous la présidence de l'Inspecteur général des Douanes, une conférence sur la reprise des petites transactions marchandes entre l'Alsace et les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure, à laquelle ont participé tous les milieux intéressés. Outre l'administration des douanes, les autorités fédérales étaient représentées par le département du commerce, le département de l'agriculture, l'office de la nutrition de guerre, la section des importations et des exportations et l'administration des alcools. Le canton de Bâle-Ville comptait, entre autres, les conseillers régionaux Wenk et Brechbühl, ainsi que le Dr. Burckhardt, chef du canton pour l'emploi, et le canton de Bâle-Campagne a délégué les conseillers de gouvernement Abegg et Erny. Cette rencontre fait suite aux craintes des producteurs et commerçants suisses qui ont exigé que la reprise des échanges marchands avec l'Alsace soit reportée à une date ultérieure, que les précédents quotas de légumes et de pommes de terre soient réduits de 50 %, que les importations de légumes en franchise soient limitées à certains produits, que le produit des importations de légumes soit inclus dans l'accord de paiement avec la France et même l'annulation de l'accord frontalier du 31 janvier 1938. Ces revendications sont non seulement représentées dans la presse quotidienne et professionnelle, mais aussi dans des pétitions au Conseil fédéral, à la Direction générale des douanes, au Département du commerce, au Département de l'agriculture, *etc.* Afin de répondre aux inquiétudes, l'inspecteur en chef des douanes Widmer fait un exposé détaillé sur les conditions du trafic frontalier dans la région des trois pays pendant la guerre, sur les développements d'après-guerre et sur les effets de l'accord entre la Suisse et la France concernant le voisinage frontalier et la surveillance des forêts frontalières, en date du 31 janvier 1938. Il a particulièrement insisté sur l'importance de cet accord pour la Suisse, en ce qu'il régleme non seulement les importations de légumes d'Alsace, mais aussi et surtout les trafics de gestion agricole, de responsabilité de gestion forestière, de réparation et de traitement des frontières et les trafics dits de petit marché. Il ajoute :

«Jusqu'à présent, le traité avec la France a joué unilatéralement en faveur de la Suisse, car le trafic marchand entre l'Alsace et Bâle a été interrompu depuis le déclenchement de la guerre. Les autorités douanières ont réussi à plusieurs reprises à obtenir des simplifications pour faire entrer la récolte dans

le trafic agricole, ce qui signifie que le pire pourrait toujours être évité pour les agriculteurs frontaliers suisses. Le trafic marchand avec l'Alsace, régi par l'article 4 de la convention du 31 janvier 1938, fait partie du présent contrat. La Suisse ne peut arrêter arbitrairement ce trafic sans se rendre coupable d'une rupture de contrat. À l'avenir également, les petites transactions marchandes s'effectueront strictement dans le cadre des accords contractuels et les mesures nécessaires à son contrôle et à sa surveillance ont été prises par l'administration des douanes.»⁷⁰

Après cette clarification, l'inspecteur en chef des douanes Widmer a également souligné qu'il est dans l'intérêt de la population frontalière que le trafic frontalier puisse se développer librement selon les «traditions traditionnelles, la population frontalière de part et d'autre de la frontière sont économiquement dépendants les uns des autres»⁷¹. Selon l'inspecteur en chef des douanes Widmer, les simplifications accordées dans le trafic frontalier restent lettre morte si la question du paiement s'y oppose. Le produit des importations dans le cadre du trafic frontalier reste pour l'essentiel en Suisse. La population rurale alsacienne a également besoin de ces sommes pour pouvoir s'approvisionner en produits de première nécessité à Bâle. De ce point de vue, les opérations de paiement liées doivent être considérées comme impossibles et ne peuvent être envisagées pour la zone frontalière. L'inspecteur des douanes suisses estime :

«Les craintes exagérées ne sont pas justifiées, car les importations de légumes d'Alsace seront probablement inférieures aux quotas autorisés. Il y a même lieu de penser que les quotas de pomme de terre accordés ne seront pas du tout utilisés, les exportations de pomme de terre dépendant largement de la situation de l'offre en France. Il ne faut pas se laisser guider par des intérêts particuliers, mais uniquement par des considérations qui rendent justice à l'ensemble du point de vue suisse, même s'il est regrettable que certains désavantages résultent de la reprise de résultat de petites transactions marchandes.»

Dès le lendemain de la guerre, la situation des légumineuses devient un réel sujet de politique publique au cœur du coude rhénan.

70 Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 8a.

71 Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 8a.

En effet, la «Basler Gürtnermeisterverband», présidée par Charles Meyer est très active sur la question des importations vers la suisse. Dès le mois de novembre 1946, le cercle des «Gemilsebaues» fonde une commission mixte pour traiter des questions de trafic frontalier entre l'Alsace et le Suisse, composée de 10 membres (5 représentants suisses Charles Meyer, Gürts hermeister, Théo Muller, responsable du site agricole de Bâle, Hugo Kaufmann, responsable de la production agricole de Bâle-campagne à Liestal, Paul Müller-Egger, représentant des producteurs de légumes de Bâle-Ville, à Binningen et Oskar Eglin, agriculteur, tous représentants des producteurs de légumes de Bâle-campagne et 5 représentants alsaciens, Joseph Schneilin, maire de Village-Neuf, Arthur Weider, président du Syndicat des maraîchers de Village-Neuf, Jean Tchopp, maraîcher à Village-Neuf, Charles Schneider, maraîcher à Hésingue)⁷². Très vite, cette commission, soutenue par la direction des services agricoles du Haut-Rhin, exprime le souhaite de revenir aux conditions d'avant-guerre afin de faciliter le commerce de colportage à Bâle. En raison de la réglementation actuelle sur le dédouanement, la vente de la propre production bâloise n'est plus en mesure de garantir la subsistance des producteurs bâlois. La commission, qui est uniquement consultative, parvient donc à rassurer les autorités douanières helvétiques et françaises en produisant un rapport commun exhortant les autorités étatiques à faciliter le commerce dans le coude rhénan, qui comptent de nombreuses routes douanières.

Liste des postes douaniers ouverts vers la Suisse depuis le Sud Alsace dans l'immédiat après- guerre⁷³ :

72 Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 8a.

73 Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 8a.

Annexe A

Liste des routes douanières couvertes au trafic rural de frontière.

Montignez	-	Courcelles
Lugnez	-	Courcelles
Beurnevésin	-	Réchésy
Beurnevésin	-	Pfetterhouse
Bonfol	-	Pfetterhouse
Bonfol	-	Courtavon
Vendlincourt	-	Levoncourt. ou Courtavon
Miéecourt	-	Courtavon ou Levoncourt
Charmoille	-	Winkel
Lucelle	-	Winkel
Neumühle	-	Kiffis
Kleinlützel	-	Lucelle
Burg	-	Wollschweiler
Burg	-	Biederthal
Rodersdorf	-	Biederthal
Rodersdorf	-	Oltingen
Rodersdorf	-	Leimer
Flüh.	-	Leimen
Benken	-	Leimen
Benken	-	Neuweiler
Oberwil	-	Neuweiler
Allschwil	-	Neuweiler
Schönenbuch	-	Neuweiler
Schönenbuch	-	Hagenthal
Allschwil	-	Hegenheim
Basel-Hegenheimer- strasse	-	Hegenheim
Basel-Burgfelderstr.-	-	Burgfelden

Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les échanges commerciaux se réalisent donc sous la contrainte entre la France et la Z.F.O. Le travail de l'Office de compensation des Chambres de commerce et d'industrie du Rhin et de la Moselle permet de surmonter les premiers blocages administratifs. Parallèlement, la reprise des échanges commerciaux avec la Suisse divise cette dernière. Si la redynamisation commerciale est considérée comme nécessaire pour

les autorités helvétiques, elle suscite de nombreuses inquiétudes chez les producteurs. C'est dans ce contexte singulier que les échanges commerciaux reviennent peu à peu à la normale d'avant-guerre en réactivant notamment la convention de 1938 entre la France et la Confédération helvétique. Cependant, les échanges commerciaux sont sur le point de connaître un tournant grâce notamment à l'émergence de projets transfrontaliers structurants pour le coude rhénan.

Les projets transfrontaliers se multiplient afin de reconstruire le territoire

L'impossibilité de développer l'aérodrome de Sternenfeld conduit les autorités helvétiques à se tourner vers la France : l'aérodrome de Bâle-Alschwill

Au cœur du coude rhénan, l'aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg détient toujours une place nodale dans la dynamique territoriale. Son statut d'aéroport binational, composé d'une partie française et helvétique, fait figure encore aujourd'hui d'avant-garde dans le monde. Considéré comme un exemple de coopération transfrontalière, cette réalisation a pour cause initiale l'incompatibilité des exigences techniques de l'aviation avec les conditions géographiques des alentours suisses de la ville de Bâle comme le souligne René Lemaire, chef de l'Inspection générale et président du Conseil de l'infrastructure et de la navigation aérienne⁷⁴. En effet, dès le mois de juillet 1937, les autorités bâloises font état de leurs difficultés. L'aérodrome douanier au Sternenfeld à Birsfelden, présent dans le canton de Bâle, est de dimension restreinte et son développement est limité par le Rhin ainsi que par les faubourgs de la ville de Bâle. Par ailleurs, l'aérodrome se trouve désormais menacé car ce dernier est implanté sur des terrains loués et doit faire face au développement du port fluvial qui lorgne sur l'aérodrome. Par ailleurs, l'arrivée progressive des Douglas DC.3 au sein de la compagnie Swissair condamne l'aérodrome de Sternenfeld, trop petit pour accueillir ces nouveaux transporteurs. La configuration géographique, avec la

⁷⁴ *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 21.

présence de chaînes de montagnes, le Rhin et l'existante de différentes agglomérations, ne laisse pas d'espace libre afin de construire un autre aéroport. Par ailleurs, la moitié de l'aéroport de Sternenfeld est à disposition de l'agriculture et donc une extension demeure hasardeuse. Un seul espace demeurerait possible : la partie Ouest de la ville de Bâle vers la France. Dans ce cadre, à la demande du canton de Bâle, les autorités fédérales sollicitent la France afin d'étudier la construction d'un aéroport franco-suisse en France. Ainsi, en juillet 1937, René Lemaire est envoyé à Bâle par le ministère de l'Air. En compagnie du directeur de l'*Aviatik Beider Basel*, commandant de l'aéroport de Sternenfeld, Koepke, le Français survole les divers emplacements envisagés. Très rapidement, leur dévolu se porte sur un terrain à cheval entre Allschwil en Suisse et Bourgfelden⁷⁵ en France. Selon le directeur de l'aéroport de Sternenfeld, après avoir consulté les experts de l'aviation, les milieux du commerce, de l'économie et des transports ont fait pression sur l'autorité bâloise en 1937, afin de prendre position contre les réserves de nature politique de l'Office de l'air concernant le projet «Alschwill-Bourgfelden». Le 7 septembre 1937, le projet bâlois est discuté lors d'une réunion au Palais fédéral à Berne, après quoi le Conseil fédéral se déclarait prêt à négocier avec la France. Dans ce cadre, le 22 mars 1938, M. Corbin, chef de la Direction de l'aviation civile helvétique, effectue une reconnaissance du site envisagé. Diplomatiquement, côté suisse, le projet est porté par l'ambassadeur helvétique à Paris, M. Stucki. Au lendemain de deux années de négociations, le gouvernement français donne son accord au gouvernement helvétique le 26 juillet 1939. Cependant, la France émet une seule condition ; celle de pouvoir utiliser le terrain à des fins militaires, toutefois les avions militaires suisses pourraient également l'utiliser. La Seconde Guerre mondiale vient mettre un terme aux négociations. Cependant, la réflexion suisse se poursuit. En effet, s'il n'est pas envisagé une construction en Alsace durant l'annexion allemande, d'autres solutions sont développées car les autorités helvétiques redoutent de prendre du retard dans la course au développement des grandes lignes. Selon le directeur de Sternenfeld, «il est incertain de savoir combien de mois ou d'années ces négociations dureront et si elles aboutiront à un résultat positif, en plus, il faut compter avec des négociations avec les

75 Rattachée à la commune de Saint-Louis en 1953.

communes et des personnes privées en Alsace et avec un temps de construction d'environ deux ans.»⁷⁶

Ainsi en 1942, les autorités du canton de Bâle-Ville engagent de nouvelles réflexions afin de créer une solution transitoire avec une piste de 1 500 mètres et des pistes secondaires de 900 mètres afin de créer un «aéroport de ville», pouvant accueillir le trafic aérien avec du matériel volant existant et amélioré. C'est ainsi que naît le projet «Hardt C». Il s'agit d'un aérodrome d'une surface de 80 hectares à la lisière de la forêt de la Hardt, sur le ban communal de Muttentz en Suisse. Ce terrain est idéalement situé à quatre kilomètres de la gare de Bâle, le long de la route qui mène à Rheinfelden et Zürich⁷⁷. Ce projet envisage de déboiser environ 60 hectares de la forêt de la Hardt. En comparaison aux 46 hectares de l'aéroport de Sternfeld, cela représente une nette amélioration. L'office de l'air fédéral était favorable à l'exploitation de l'aéroport et désirait délivrer une concession pour le trafic aérien pendant toute l'année, de jour comme de nuit. Les frais de construction sont alors estimés à 4 250 000 francs et l'achat du terrain à 2 250 000 francs, le projet total représente ainsi 6,5 millions de francs suisses. Le parlement cantonal approuve le projet ainsi que les dépenses le 18 février 1943 avec 79 voix contre 19 voix, tout en décidant de les soumettre à une votation populaire. Malgré le soutien de leurs représentants, les citoyens de Muttentz et Pratteln se prononcent en défaveur du projet de la «Hardt C». En effet, globalement, la population adhère davantage à l'idée d'un aéroport de grande taille et définitif à Alschwill-Bourgfelden. Au moment de la votation populaire, le 20 mars 1943, le projet de la «Hardt C» est rejeté par 20 000 contre 10 000 voix⁷⁸. Face au refus populaire, à l'été 1943, les autorités bâloises missionnent l'architecte Rickenbach et l'ingénieur Krattiger afin d'esquisser un nouveau projet sur les communes suisses d'Oberwil et de Binningen. À nouveau, l'endroit semble idéal à seulement 5 kilomètres de la gare de Bâle sur un plateau ondulé d'une colline à 70 mètres au-dessus du niveau du Rhin⁷⁹. Là encore, l'Office de l'air fédéral est favorable au projet. Cependant, le projet «Paradieshof» rencontre également une forte opposition de

76 *Schweizer Aero Revue*, n° 7, Berne, juillet 1944.

77 *Die Tat*, 20 mars 1943.

78 *Die Tat*, 29 mars 1944.

79 *Die Tat*, 7 août 1943.

la population en raison de l'utilisation de terrains cultivables et de la disparition d'une ferme, nommée de «Paradieshof»⁸⁰.

«Les spécialistes affirment qu'il s'agit d'une solution idéale. Cependant, des mouvements de terre considérables sont nécessaires, ce qui ne peut certes jamais être évité lors de la création d'aérodromes d'une telle ampleur. Ainsi, à Genève, la construction d'une seule piste sur le nouvel aérodrome de Cointrin a nécessité un terrassement d'environ 366 666 mètres cubes. L'aérodrome urbain nécessite l'acquisition d'un terrain d'environ 96 hectares. Le projet prévoit une piste d'atterrissage normale et sans visibilité de 166 mètres à partir de 1 566 mètres dans la direction des vents les plus fréquents et les plus forts. Plus de 86 % du trafic total se déroulerait sur cette piste.»⁸¹

Par ailleurs, le coût du projet interroge la population puisque les ingénieurs suisses estiment la construction d'un aéroport provisoire à 34 millions de francs. En effet, l'extension de l'aéroport ne serait pas possible sur le haut plateau. De plus, la grande proximité avec le projet Alschwill-Bourgfelden rendrait impossible la construction de l'aéroport définitif puisqu'un trafic aérien sur les deux, l'un comme aéroport principal, l'autre comme rechange, ne serait pas envisageable. En raison de ces nombreuses difficultés, le projet «Paradieshof» est abandonné⁸². Un nouveau projet voit ainsi le jour sous la plume d'Omar Weber, météorologiste de l'aéroport de Sternenfeld. Ce dernier propose de reconstruire un aérodrome provisoire à Alschwill, situé exclusivement du côté suisse. D'une surface de 86 hectares, ce projet provisoire pourrait se développer côté alsacien dès la fin de la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, la proximité de la frontière pourrait conduire des avions en phase d'atterrissage à se déporter en Alsace annexée⁸³. Or, il paraît peu probable que les autorités allemandes acceptent systématiquement le survol du territoire alsacien⁸⁴.

Dans une motion, le conseiller national radical Dr. E. Boerlin s'exprime sur ses craintes de négociation avec les autorités allemandes :

80 Autrefois aussi appelé «Weiherhof».

81 *Der Bund*, vol. 94, n° 362, 6 août 1943.

82 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 216, 16 septembre 1944.

83 Saatsarchiv Basel, Aviatik C4.63.

84 *Die Tat*, 29 mars 1944.

«Les informations en provenance de Bâle-Ville sur les projets de reprise du trafic aérien sur l'aérodrome de Sternenfeld près de Birsfelden ont suscité des inquiétudes à Birsfelden et dans le reste du canton. C'est pourquoi nous demandons au Conseil d'État de nous assurer qu'aucun accord ou engagement ne sera pris par le canton de Bâle-Campagne sur la question de l'aérodrome sans l'accord du Landrat. Nous demandons en outre au Conseil d'État de tout mettre en œuvre pour que les intérêts extrêmement importants du canton et de la commune de Birsfelden soient préservés dans cette région et que soient en outre exclues toutes les mesures et circonstances susceptibles de retarder et de compliquer la construction de la centrale électrique ainsi que l'extension et la mise en service des installations portuaires et industrielles du Rhin.»⁸⁵

Le projet «Neu-Alschwill» est donc abandonné. Percevant la fin du conflit, les autorités bâloises, afin de ne pas perdre de temps au moment de l'armistice, étudient en profondeur le projet d'aéroport de grande taille «Alschwill-Bourgfelden». Selon les estimations des ingénieurs helvétiques, le coût de cet aéroport est estimé à 30 millions de francs avec une surface de 385 hectares et une piste de longueur maximale de 2 500 mètres, capable d'être élargie pour le trafic intercontinental à 3 500 mètres. À ce moment-là, le trafic aérien international de la Suisse se concentre sur les aéroports de Bâle-Birsfelden, Genève-Cointrin et Zurich-Dübendorf. Ces aéroports sont égaux en termes de qualités des installations et des équipements⁸⁶. Bâle souhaite garder sa position acquise parmi les aéroports suisses entre 1923 et 1939. Cependant, la fin de la Seconde Guerre mondiale conduit les autorités helvétiques à repenser leur projet.

85 *Neue Zürcher Zeitung*, n° 1770, 18 octobre 1944.

86 *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 45.



Plan de situation numéro 2757, projet de 1937, Staatsarchiv Basel Aviatic C4.63.

Du côté suisse, Herbert Weibel, chef de la division de l'infrastructure de l'office fédéral de l'Air, explique que l'aérodrome de Bâle-Birsfelden concentrait avant la Seconde Guerre mondiale 38 % du trafic aéroportuaire helvétique⁸⁷. Il note que, en 1945, le gouvernement suisse soumit au parlement helvétique un plan pour l'équipement aéronautique suisse⁸⁸. Ce plan propose de se concentrer sur les trois principaux aéroports suisses : Bâle, Genève et Zurich. Les autorités suisses se divisent alors sur la question. Les partisans du centralisme militent ainsi pour un aéroport unique à vocation internationale car ces derniers estiment que se concentrer sur plusieurs aéroports engendrerait une dispersion des moyens. Ils prévoient par ailleurs la disparition des liaisons courtes qui sont moins rentables. Enfin, lors des débats, les États étrangers comme la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas sont cités en exemple pour avoir choisi un seul et unique aéroport central. Malgré la ferveur des opposants au projet, les partisans de la décentralisation l'emportent et le 22 juin 1945 l'arrêté fédéral concernant le développement des aérodromes civils prévoit :

1. La construction d'aéroports près de Bâle, Berne, Genève et Zurich pour le trafic continental
2. La transformation de l'un ou de plusieurs des aéroports énumérés en aéroports destinés au trafic intercontinental, si les conditions requises pour un tel trafic sont remplies
3. La construction ou l'amélioration d'aérodromes régionaux, lorsque ceux-ci intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays.⁸⁹

Dès 1946, ce programme fédéral est partiellement réalisé car Genève compte une piste de 2 000 mètres de longueur permettant l'ouverture de la première liaison directe Suisse – États-Unis⁹⁰. Du côté français, Pierre Vasseur, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui

87 Zurich enregistrait environ 41 % et Genève-Cointrin environ 21 % du trafic aéroportuaire helvétique.

88 *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 46.

89 Arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils.

90 Il faut attendre 1954 pour que l'aéroport de Bâle-Mulhouse accueille une piste de 2 370 mètres.

a participé à la construction de l'aéroport, présente les enjeux pour la France d'accueillir ce dernier :

« Dans le cadre de ce plan, la région de Mulhouse correspond à des besoins qui se situent au niveau d'un aérodrome de catégorie C, c'est-à-dire destiné « aux services à courtes distance et à certains services à moyennes et même longue distance qui ne comportent que des étapes courtes ou au grand tourisme⁹¹. Le désir exprimé, dès 1939, par la Suisse de construire en territoire français, un aérodrome pour ses propres besoins, faute de pouvoir l'aménager sur son sol, a permis de faire passer dans les faits une idée parfaitement logique, à savoir que deux pays voisins peuvent conjuguer leurs efforts pour créer un aéroport commun desservant deux régions limitrophes séparées par une frontière. Il y a là une préfiguration de l'Europe de demain. La région de Mulhouse n'a pu qu'y trouver avantage car, en lieu et place de l'aérodrome de catégorie C, tout au plus B, que lui aurait alloué le plan d'équipement français, elle peut maintenant bénéficier d'un aéroport de catégorie A, ouvert au trafic international. »⁹²

La France et la Suisse construisent un aéroport à Blotzheim en France

Face à l'impossibilité de développer l'aéroport de Sternenfeld et à la suite des échecs des projets provisoires de la « Hardt C », du « Paradieshof » et du « Neu-Alschwill », les négociations reprennent au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, dès le 5 août 1945 à Bâle, entre la France et la Confédération helvétique. Cependant, le projet Alschwill-Bourgfelden est devenu désuet ; un nouvel emplacement se doit d'être trouvé en raison des innovations pendant le conflit qui rend obsolète l'utilisation de pistes à Bourgfelden. Les délégations françaises et suisses se mettent en quête de nouveaux terrains. En effet, dès le lendemain de la guerre, les compagnies aériennes utilisent des versions civiles d'appareils militaires. Il est désormais nécessaire de

91 Classification du décret du 7 septembre 1959 reprise en 1968 par le code l'aviation civile, *Le Nouvelliste*, 14 février 1945.

92 *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 50.

pouvoir accueillir des appareils de type DC-4 de 33 tonnes et Lockheed 749 Constellation de 46 tonnes.



L'aéroport de Bâle-Mulhouse se doit d'accueillir des gros porteurs DC-3 et DC-6. Collection particulière.

L'emplacement le plus propice se situe alors en Alsace à quatre kilomètres du territoire suisse, aux alentours de Blotzheim⁹³. Ce projet a notamment l'avantage d'être moins onéreux que les précédents car la totalité de l'emprise du futur aéroport pouvait être aménagée sur des terrains non bâtis dont le sous-sol est excellent⁹⁴. L'intérêt pour la région frontalière est rapidement souligné par les autorités françaises, notamment le préfet du Haut-Rhin, le maire de Mulhouse et un représentant de la Chambre de Commerce. Ces éléments sont mentionnés dans le rapport indiquant également les données techniques et les principes juridiques qui devaient servir de base aux négociations franco-helvétiques⁹⁵. Cependant, le projet rencontre de nombreux détracteurs,

93 AN, 19760072/12.

94 Germaine LADET, *Le statut de l'aéroport de Bâle-Mulhouse*, Paris, Pedone, 1984, p. 23.

95 Le rapport contenant ces conclusions et propositions a été établi le 11 août 1945 par l'inspecteur général Lemaire, document personnel.

notamment à Hésingue. En effet, en 1945, «une réunion d'information sur le projet de l'aérodrome de Bâle-Blotzheim se tient dans le hall du restaurant Wicky, au cours de laquelle les «pour» et les «contre» ont été discutés et où diverses parties ont échangé du transfert de l'aérodrome a été votée en secret dimanche. La participation électorale a été faible. Sur plus de 800 électeurs inscrits, seuls 371 se sont rendus aux urnes. Le vote a abouti à 183 contre et 174 en faveur du projet proposé. Aucun des deux partis n'a atteint le quorum (1/4 des électeurs inscrits). Ce vote n'a donc pas abouti.»⁹⁶

Ainsi, les premiers contours d'une convention voient le jour : les autorités françaises fournissent les terrains et les autorités suisses construisent l'aéroport, une route douanière devra être construite assurant la liaison sans contrôle douanier entre la ville de Bâle et l'aéroport, enfin la gestion commune ainsi que la répartition des frais et des produits sont évoquées. Dans ce cadre, les 7 et 8 février 1946, la même délégation qu'en 1945 est envoyée à Bâle afin de définir l'emplacement des pistes devant mesure 1 200 mètres de longueur et 45 mètres de largeur. Pour ce premier aménagement, le canton de Bâle aménage des bâtiments provisoires en bois. En attendant la signature d'une convention, la France débute la construction d'un aérodrome provisoire qui est inauguré le 8 mai 1946, trois mois après le début des premiers travaux. Cet aérodrome français fonctionne, dans un premier temps, dans une logique uniquement française en attendant sa qualification franco-suisse.

Le 8 mai 1946, lors de l'inauguration, Jules Moch, ministre français des Travaux publics et des transports, souligne l'importance de cette coopération transfrontalière :

«C'était, Messieurs, un joyeux défi et l'administration s'engageait dans un exploit sportif. Il ne fallut rien moins qu'une collaboration intime des ingénieurs français et suisses pour triompher de ces difficultés. Tracteurs fatigués par leur service de guerre, tôles perforées prélevées sur des terrains d'opérations et qu'il fallut redresser, charpentes de baraques destinées naguère à l'Armée de l'Air, transports difficiles et contingentés, il fallut conduire le chantier comme un combat.»⁹⁷

96 *La Tribune de Saint-Louis*, 3 mai 1946.

97 *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 23.



Inauguration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse le 8 mai 1946. S'y retrouvent notamment Peter et Wenk, conseillers d'État suisse, Jules Moch, ministre français des Travaux publics, le préfet du Haut-Rhin Payra, Celio, Conseiller fédéral. Collection particulière.

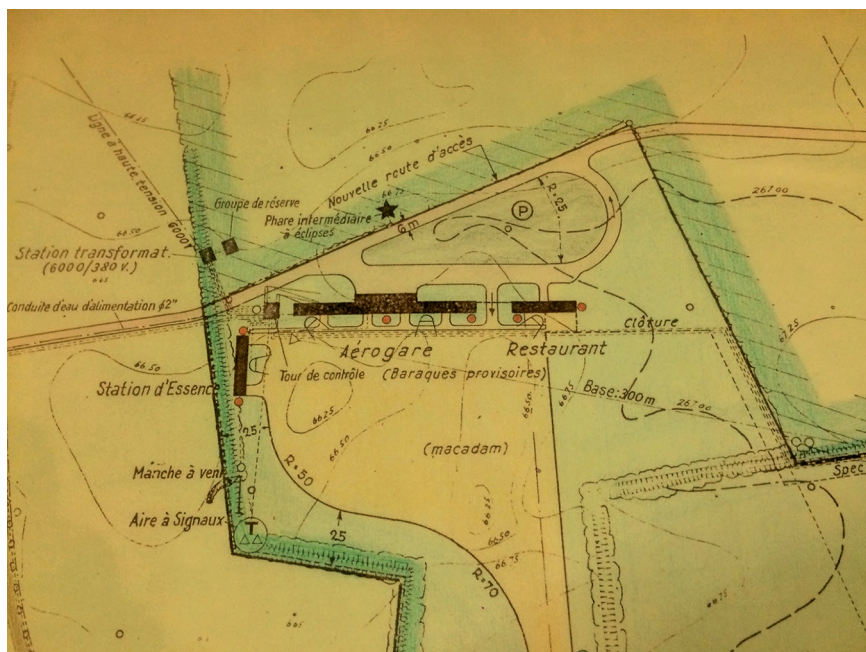
Véritable «fête folklorique transfrontalière», l'inauguration a pu compter sur la complaisance des douaniers ayant ouvert la frontière afin de favoriser la rencontre des populations françaises et bâloises. L'inauguration de 1946, fêtée de manière binationale, n'empêche pas les autorités à se poser certaines questions concernant la pérennisation du fonctionnement de l'aéroport. En effet, à terme, l'aéroport, situé à Blotzheim, est destiné à être utilisé par le trafic aérien bâlois comme s'il était situé en territoire helvétique, sans contrôle douanier ni policier français. Pour cela, une route douanière relie le territoire suisse à l'aéroport. Par ailleurs, il revient à la France de procéder à certaines dérogations concernant l'application du droit interne français. Pour cela une convention s'avère nécessaire. Cependant, pour ne pas pénaliser la Suisse, le temps des négociations, le régime de l'aérodrome demeure provisoire. En effet, l'aéroport est considéré comme un établissement français, le trafic suisse subit alors un double contrôle à la frontière, celui des autorités françaises lors de l'atterrissage puis des douaniers suisses lors du franchissement de la frontière terrestre. Jusqu'en 1947, la France assume seule le fonctionnement de l'aéroport. Dès

1947, 35 000 passagers utilisent déjà l'aéroport⁹⁸. Cependant, à partir de décembre 1947, en réponse à la demande de la France, le canton de Bâle-Ville participe désormais aux frais de fonctionnement. Une convention provisoire est ainsi signée le 7 septembre 1948. Dans son article premier, il est mentionné que le déficit d'exploitation de l'aéroport serait réparti entre le canton de Bâle-Ville et l'État français au prorata du trafic respectif. Cet engagement institue ainsi un droit de regard des autorités helvétiques concernant la gestion du budget de l'aéroport. Une commission paritaire de six membres composée de trois Suisses et trois Français est donc prévue avec un président français et un vice-président suisse. Elle est alors saisie dans le cadre de la gestion du budget. Par ailleurs, la convention provisoire prévoit un délégué permanent de nationalité suisse, chargé de suivre le fonctionnement général de l'aérodrome afin de proposer des améliorations, préparer les réunions de la commission et veiller à la bonne exécution des décisions. Cette mission est notamment confiée à l'ancien directeur de l'aérodrome du Sternenfeld⁹⁹. Ce fonctionnement perdure jusqu'au 5 décembre 1950, date de l'installation du Conseil d'administration de l'aéroport, à la suite de la signature de la convention définitive le 4 juillet 1949 à Berne¹⁰⁰. C'est cette convention définitive qui confère à l'aéroport son statut binational.

98 *Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 31.

99 Germaine LADET, *Le statut de l'aéroport de Bâle-Mulhouse*, Paris, Pedone, 1984, p. 25.

100 AN, 19850336/20.



Plan de l'aéroport provisoire en 1946. Collection particulière.

Les projets de coopération sur le Rhin se multiplient

Dès le crépuscule de la Seconde Guerre mondiale, la France n'a eu de cesse de rétablir son influence sur le Rhin, premièrement en le franchissant en 1945 et en occupant une partie de l'Allemagne mais également en tentant de contrôler les flux en réintégrant la commission centrale de la Navigation du Rhin. Lors des prémices du conflit, la commission centrale est transférée à Grenoble et périclite en 1940. Ainsi, ses travaux reprennent le 20 novembre 1945 avec les délégations américaines, belges, britanniques, néerlandaises, suisses et françaises¹⁰¹. Les 1320 kilomètres de ce fleuve, qui prend sa source dans les Grisons en Suisse, attisent donc les convoitises au sein de la commission centrale.

L'objectif nodal de cette institution renouvelée est de faciliter la remise en activité du couloir rhénan, en mettant en place un « passeport de bateliers », mais encore en facilitant le passage des douanes. Cette

101 La délégation allemande est présente uniquement à partir de 1950. Les forces d'occupation alliées siègent au sein de la commission centrale.

forme de coopération transfrontalière se heurte dans l'immédiat après-guerre aux ambitions étatiques, notamment françaises. En effet, le contrôle du Rhin est perçu comme un gage de sécurité pour la France. Georges Bidault, ministre français des Affaires étrangères, le rappelle régulièrement :

« Si la France n'est pas postée sur le Rhin, aucune puissance ne pourrait-lui venir en aide assez tôt pour le cas où l'Allemagne déclencherait une nouvelle guerre. Le problème de l'administration centrale de l'Allemagne ne pourra être discuté avant que les frontières aient été définitivement fixées. Un pouvoir central allemand pourra alors être constitué quand les divers pays allemands se seront consolidés. Mais ce gouvernement central ne pourra se baser sur une confédération d'États. »¹⁰²

Ce sentiment français, alliant impérativement contrôle du Rhin et sécurité, ne s'estompe pas. En 1947, l'agence française de presse, rapporte les propos suivants :

« M. Bidault a fait jeudi après-midi, au Conseil des Quatre, l'exposé suivant sur le régime de la Rhénanie: En résumé, si nous ne tenons pas le Rhin d'une façon permanente, il n'y a pas de neutralité, de désarmement, de clauses écrites d'une nature quelconque qui puissent empêcher l'Allemagne de se saisir du Rhin et d'en déboucher avec avantage, il n'y a pas de secours suffisants, arrivant à temps d'Angleterre ou d'Amérique pour éviter un désastre dans les plaines du nord et, à la France, une défaite complète. Ainsi parlait le maréchal Foch, le 31 mars 1919. Ce n'est pas par hasard que la réoccupation militaire par Hitler de la rive droite du Rhin et l'absence de réaction des Alliés à cette entreprise ont été le prélude à toute la suite des agressions hitlériennes. J'ajouterai que si, dans l'avenir, la conduite-de la guerre devait être plus liée encore que par le passé à la puissance de l'industrie, la situation géographique de la Rhénanie en ferait un élément essentiel dans la sécurité européenne en permettant aux contingents alliés qui y seraient stationnés, de renforcer en temps voulu le contrôle de la Ruhr au cas d'une menace d'agression de la part de l'Allemagne. »¹⁰³

102 *Journal du Jura*, n° 159, 11 juillet 1946.

103 *Journal du Jura*, n° 83, 11 avril 1947.

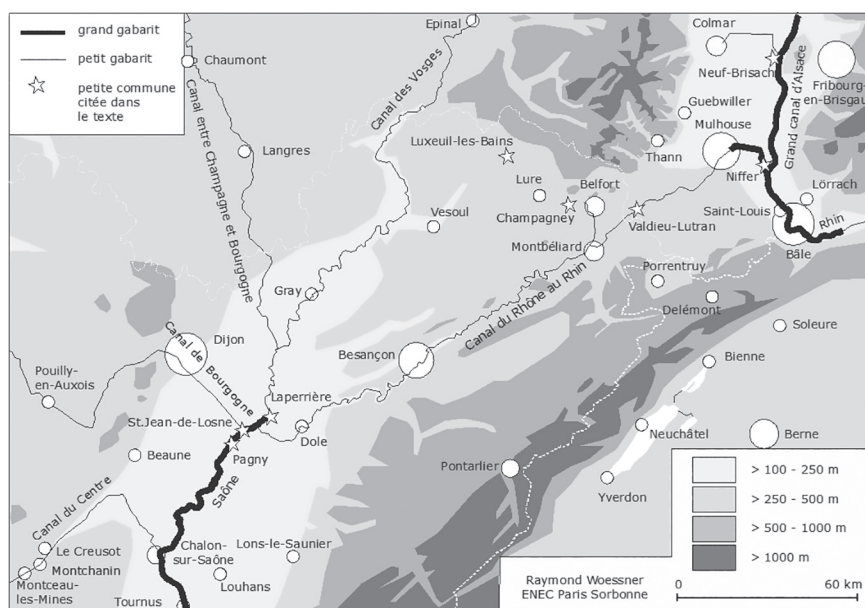
Les besoins sécuritaires exprimés par la France se superposent à l'impérative reconstruction économique du secteur rhénan. Ainsi, dans ce cadre, des projets transfrontaliers favorisant le commerce se multiplient. En effet, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, « la croissance économique était au rendez-vous, la France s'urbanisait et s'industrialisait, les industries lourdes étaient prospères... Il fallait donc équiper le pays de puissantes infrastructures de transport. »¹⁰⁴ Comme le souligne Raymond Woessner, de nouveaux projets voient le jour dès la fin de la Seconde Guerre mondiale et notamment le projet de relier par voie fluviale Bâle et Saint-Nazaire ainsi que d'élargir le gabarit du canal du Rhône au Rhin. Si les projets se multiplient sur le Rhin, l'idée de favoriser le trafic fluvial en réalisant des aménagements importants n'est pas nouvelle. En effet, la liaison des fleuves est défendue très tôt par Vauban ou encore le ministre Colbert. Il faut attendre 1804 pour que le projet se concrétise. Pour faciliter la navigation, au lieu d'utiliser la rivière de l'Ill, de Mulhouse à Strasbourg, Napoléon décide de construire un canal parallèle au cours du Rhin. Ce canal est baptisé le 5 mai 1804 « Canal Napoléon », puis « Canal Monsieur »¹⁰⁵ sous la Restauration. Il faut attendre 1834 pour que le canal de jonction du Rhône au Rhin soit inauguré. « Huningue est d'ailleurs choisie sous l'Empire pour être le point de départ d'un cours d'eau artificiel long de 32 kilomètres, alimenté par le Rhin, appelé canal de Huningue. Cet embranchement du canal du Rhône-au-Rhin se substitue ainsi à la Largue et à l'Ill qui devaient seules, dans un premier temps, assurer l'alimentation du canal du Rhône-au-Rhin français. Plusieurs dizaines de prisonniers de guerre espagnols sont mobilisés pour construire le canal à un gabarit navigable de 1809 à 1813. Sur près d'une trentaine de kilomètres sont construites quatre écluses (Huningue, Neuweg, Rosenau et Loechlé), la cinquième à Hombourg, bien plus tard. »¹⁰⁶ Afin de faciliter la navigation sur ce canal, les autorités n'ont cessé de développer des projets permettant la mise à grand gabarit du canal du Rhône au Rhin. Le canal avait déjà été mis au gabarit dit « Freycinet »

104 Raymond WOESSNER. « Le conflit sans fin sur le projet de canal Rhin-Rhône », *Population & Avenir*, vol. 745, n° 5, 2019, p. 15-17.

105 Monsieur n'était autre que le futur Charles X.

106 Jules FÉRON et Paul-Bernard MUNCH, *Le coude rhénan – Entre République et Restauration, Huningue l'impériale (1799-1815)*, préface par Gérard Larcher, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2022, p. 50.

jusqu'à Strasbourg durant la période 1882 à 1921¹⁰⁷. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la réflexion refait surface afin d'utiliser le Rhin comme vecteur de croissance avec la mise à grand gabarit du canal du Rhône au Rhin¹⁰⁸.



Raymond WOESSNER, « Le projet de canal à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin : un conflit sans fin entre ses promoteurs et ses opposants ? », *Géoconfluences*, janvier 2019.

Du côté helvétique, même à faible gabarit, la presse salue l'importance du canal pour son économie :

« Il y a 25 ans, la Société suisse de remorquage, devenue dès lors la Société suisse de navigation S. A., à Bâle, inaugurerait son activité sur le canal du Rhône au Rhin, avec un chaland amenant 250 tonnes de charbon à Bâle. Cette arrivée inaugurerait aussi la reprise de la navigation rhénane entre Bâle et Strasbourg, qui a repris depuis un développement incroyable. Bien que la construction, en 1932, du barrage de Kembs permette la

107 Gabarit normalisé du nom d'un ministre des Travaux publics de la III^e République régissant la dimension des écluses.

108 Le projet ne verra jamais le jour et sera officiellement abandonné en 1997.

navigation sur le Rhin pendant toute l'année, le canal du Rhône au Rhin continue à rendre d'inappréciables services à la navigation suisse. Au cours de ces 25 années, le trafic amont sur le canal a été de 53,5 pour cent et le trafic aval de 15 pour cent du trafic rhénan, qui atteint au total près de 30 millions de tonnes. Le nombre des chalands entrés dans le port de Bâle pendant ce temps a été de 63 873. Le canal du Rhône au Rhin est relié à Bâle par le canal de Huningue partant de Mulhouse. »¹⁰⁹

Face à cet engouement, de nouveaux projets trouvent un écho particulier dans le coude rhénan. « Réunira-t-on Saint-Nazaire à Bâle par voie fluviale ? » titre *La Tribune de Saint-Louis* le 23 mars 1946. En effet, comme le rappelle le journal ludovicien :

« Les Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire viennent, une fois de plus, de donner leur accord à un projet tendant à établir entre nos ports de l'Atlantique, Nantes et Saint-Nazaire, et le grand port fluvial de Bâle une liaison navigable. [...] Le grand réseau navigable de l'Europe centrale, permettra quand les destructions de la guerre auront été réparées, d'aller des Pays-Bas en Roumanie sans procéder à un seul transbordement. C'est la liaison Rhin Danube qui a permis ce véritable tour de force. L'intérêt pour la France de la voie fluviale Saint-Nazaire Bâle apparaît si l'on tient compte de ce qui précède. Les marchandises débarquées dans les ports de l'Atlantique arriveraient en Europe centrale sans être grevées des lourds frais ferroviaires et éviteraient les transbordements onéreux et qui endommagent la marchandise. Quel en serait le tracé ? À première vue, le plus simple serait évidemment de ménager dans la Loire, un chenal navigable, puis de porter au gabarit européen dans l'étroit canal d'Orléans et le Canal du Loing. La route fluviale suivrait ensuite l'Yonne, le canal de Bourgogne et enfin les voies navigables de l'Est jusqu'à Bâle. Les services techniques n'approuvent pas entièrement le projet ci-dessus. Ils estiment que, contrairement aux apparences, il serait moins onéreux et plus sûr, de construire un canal latéral à la Loire et, au moyen de « la bretelle d'Arroux », de rejoindre la Saône et Bâle. Il en résulterait, pour toutes les régions françaises traversées, un intéressant développement de l'industrie locale et la création de toute une industrie de chantiers fluviaux. »¹¹⁰

109 *Journal du Jura*, n° 116, 21 mai 1948.

110 *La Tribune de Saint-Louis*, le 23 mars 1946.

De nombreux articles de presse font alors état de ces projets plus ambitieux les uns que les autres. Un journal helvétique parle de «réunir Saint-Nazaire, par la vallée de la Loire, au Rhône, et Bordeaux au même fleuve par le trajet naturel, en construisant ou en élargissant les voies existantes pour le passage de bateaux de 300 tonnes, équipés avec le progrès, et pouvant, sans rupture de charge, assurer un trafic permanent avec la Suisse et les pays de l'Europe centrale desservis par le Rhin et le Danube. Le canal des Deux Mers offrirait aux flottes commerciales l'avantage d'un raccourcissement considérable des distances entre les ports de l'océan Atlantique et de l'Europe du Nord, d'une part, les ports méditerranéens et les pays au-delà de Suez, d'autre part. Cette économie atteindrait près de 2 000 km pour tous les navires se dirigeant vers les grands ports français de la Méditerranée et serait d'environ 1 200 km pour tous les bateaux se dirigeant vers Suez, la Russie et les nations avoisinantes. La vitesse limite de marche dans le canal serait de douze nœuds à l'heure. Par ailleurs, en partant des statistiques officielles de navigation maritime, les experts estiment que l'importance annuelle du trafic serait de 76 millions de tonnes et que la perception d'un péage par tonne de jauge brute empruntant le canal n'alourdirait en rien les prix du fret.»¹¹¹

Ces projets ambitieux ne voient jamais le jour en raison du coût colossal que représenteraient les travaux de tels édifices. Cela témoigne néanmoins de la vitalité de ce territoire dans l'immédiat après-guerre. En effet, si ces projets sont avortés, cela n'empêche pas que le coude rhénan redevienne au lendemain de la Seconde Guerre mondiale un véritable lieu d'échange économique.

Conclusion

Dans le coude rhénan, dès les crépuscules de la Seconde Guerre mondiale, la coopération transfrontalière est replacée au cœur de ce territoire. Jouissant d'une endosmose frontalière singulière, cet espace, tel un réflexe pavlovien, renoue avec le dépassement des limites étatiques. Tout d'abord, sous la contrainte au moment des combats de la Libération, les populations alsaciennes et allemandes se réfugient dans le canton de Bâle-Ville ou Bâle-Campagne. Ainsi, des populations

111 *La Liberté*, 29 mai 1948.

ennemies et meurtries par la guerre cohabitent pendant plusieurs mois derrière la frontière helvétique. Cependant, cette pratique frontalière demeure de courte durée. Le rétablissement de la souveraineté française et l'établissement de la Z.F.O. entraînent l'imperméabilisation des frontières dans cette région frontalière. Le contrôle des limites étatiques est alors appréhendé comme un gage de sécurité pour la France. Dans ce cadre, entre la région de Lörrach et la Confédération helvétique une «zone interdite» voit le jour, les mouvements entre la Z.F.O. et la France sont prohibés, les échanges entre l'Alsace et la Suisse sont contrôlés et régulés. Face à ces restrictions frontalières, perçues par les populations rhénanes comme un renoncement à leurs identités, des projets transfrontaliers naissent. Tout d'abord, l'aide helvétique à destination de l'Alsace et la Z.F.O. ne se fait pas attendre dès la fin de la guerre. En 1945, c'est avant tout une aide humanitaire afin de répondre aux pénuries de l'après-guerre. Cependant, d'autres rapprochements, cette fois-ci culturels se développent ; c'est le cas notamment avec le «Hebel Tag». Après l'urgence, les autorités françaises perçoivent alors le dépassement de la frontière comme une opportunité afin de reconstruire un territoire meurtri. À cet effet, les échanges franco-allemands sont alors placés sous la contrainte aussi bien au sujet des ressources allemandes que de la main-d'œuvre que représentent les prisonniers de guerre. Parallèlement, la Confédération helvétique et la ville de Bâle joueront un rôle prépondérant avec la coopération transfrontalière en faisant émerger des projets structurant dans le coude rhénan, à l'image notamment de l'aéroport Bâle-Mulhouse. D'abord purement économique, la coopération transfrontalière tend à s'affirmer et se déplacer sur le champ politique.

Deuxième partie

La frontière redevient

une zone de contact et d'échanges

(1947-1951)

INTRODUCTION

L'année 1947 doit être appréhendée comme un véritable tournant dans le domaine de la coopération transfrontalière dans le coude rhénan. En effet, après l'urgence de l'immédiat après-guerre et la gestion des pénuries¹, les autorités françaises et suisses multiplient les projets, favorisant le franchissement des frontières. En 1947, de nouveaux modes de transport voient le jour à l'instar du retour du tramway international reliant les villes françaises de Huningue et Saint-Louis à la ville de Bâle. Cette année-là est également mis en place un bac automoteur sur le Rhin reliant quotidiennement la ville de Huningue et la ville de Weil am Rhein en Z.F.O. De manière concomitante, les autorités françaises à Lörrach font état dans leur rapport d'un sentiment de « détente » au sein de la population allemande. Les relations franco-allemandes semblent alors s'adoucir. Les contacts entre la Z.F.O. et la Confédération helvétique se multiplient. C'est dans cette véritable ébullition que les projets se développent et quelquefois se concrétisent à l'image de la route douanière reliant l'aéroport de Bâle-Mulhouse, sur territoire français, à la ville de Bâle. Cependant, afin d'institutionnaliser cette coopération transfrontalière, les frontières entre la France et la Suisse sont corrigées notamment à Leymen, Biederthal et Courtavon. Parallèlement, la multiplication des franchissements de frontière entraîne également une recrudescence des incidents de frontière. Cette institutionnalisation de la coopération transfrontalière se fait dans un contexte particulier, celui de la guerre froide. Employée pour la première fois en 1945 par Georges Orwell, l'expression « guerre froide » est popularisée par la plume du journaliste

1 Dans le Haut-Rhin, la fin du rationnement pour les produits de base se réalise progressivement ; d'abord les pommes de terre en 1946, puis le tabac et les cigarettes en 1947, le pain et les produits farineux en 1949, pour une suppression totale du rationnement en 1949.

étasunien Walter Lipmann en 1947. Cet épisode original des relations internationales voit s'opposer deux blocs idéologiques, sans conflit direct que l'arme nucléaire rendrait fatal. En 1948, Raymond Aron, dans son ouvrage *le Grand Schisme*, définit la guerre froide comme une «paix impossible» et une «guerre improbable». Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Grande alliance contre le nazisme tend à s'effriter sur fond de fracture idéologique². L'avenir de l'Allemagne concentre de nombreuses crispations³. Le 1^{er} janvier 1947, Anglais et Américains réunissent économiquement leur zone en une bizonie. Cela est perçu par l'Union soviétique comme une première tentative de réunification de l'Allemagne. Un an plus tard, la zone française rejoint la Bizone, qui devient la Trizone, constituée par les trois zones d'occupation alliées occidentales, dans laquelle une nouvelle monnaie est introduite, le *Deutsche Mark*. Prélude d'un État allemand unifié pour Moscou, cette situation pousse alors Staline à décider le blocus de Berlin en bloquant les accès terrestres et fluviaux des secteurs occidentaux, du 24 juin 1948 au 12 mai 1949. Peu après la levée par l'Armée rouge du blocus, le 23 mai 1949, les forces occidentales fondent, à partir de la Trizone, la République fédérale d'Allemagne (RFA), tandis que l'Union soviétique, le 7 octobre suivant, installe la République démocratique allemande (RDA). La coopération transfrontalière dans le coude rhénan s'inscrit donc un double contexte ; celui de la Guerre froide mais également celui de la construction européenne.

Dès le XV^e siècle, le coude rhénan se retrouve au cœur de l'humanisme avec notamment la ville de Bâle, qui rayonne tel un phare dans les ténèbres.

«Dotée de la plus ancienne université de Suisse (1460), la cité bâloise attire comme un aimant les penseurs comme Beatus Rhenanus, Johannes Oecolampade ou encore le juriste Claude Cantiuncula. Placé au carrefour de l'Europe sur l'axe Italie du Nord-Flandres, le coude rhénan devient le foyer des érudits qui se caractérisent par leur foi en l'Homme et accordent une place essentielle à l'éducation. Connue et

2 Pierre GROSSER, «Histoire de la guerre froide ou histoire des vainqueurs ? », *Critique internationale*, vol. 12, n° 3, 2001, p. 69-80.

3 Stanislas JEANNESSON, «I. Les origines de la guerre froide», Stanislas JEANNESSON éd., *La guerre froide*, La Découverte, 2014, p. 5-34.

reconnue pour ses imprimeries de qualité, Bâle attire naturellement. »⁴

C'est dans ce contexte particulier qu'Érasme de Rotterdam édite, en 1515 à Bâle, *Le Nouveau testament en grec*⁵. Une véritable culture humaniste est donc présente dans ce territoire de frontières. C'est sur cette toile de fond que l'idée européenne se concrétise au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'unification du continent est notamment perçue comme le moyen nécessaire pour relever l'Europe et pour éviter un nouveau conflit. Ces deux préoccupations conduisent à une première unification sous l'impulsion des États-Unis à travers l'Organisation européenne de coopération économique (OECE), fondée en 1948. Cette organisation a notamment pour vocation de répartir l'aide américaine du plan Marshall et d'instituer un dialogue entre les anciens belligérants. Parallèlement, les impulsions européennes se multiplient. Ainsi, le 19 septembre 1946, Winston Churchill évoque à l'université de Zurich la nécessité de s'unir en établissant les « États-Unis d'Europe »⁶. Selon l'ancien homme d'État, « le premier pas de la reconstruction doit être une association entre la France et l'Allemagne ». De cette impulsion naît le congrès de La Haye, qui réunit du 7 au 10 mai 1948 quelque 800 représentants européens afin d'évoquer la construction européenne. Si les participants se divisent entre unionistes et fédéralistes, ce congrès donne naissance un an plus tard au Conseil de l'Europe. Avec son siège à Strasbourg, cette nouvelle institution a notamment pour mission de défendre les libertés et la démocratie en Europe. En 1950, elle adopte notamment la Convention européenne des droits de l'Homme. Au lendemain de l'année 1950, grâce à l'impulsion du couple franco-allemand, les six pays fondateurs posent les bases de la construction européenne avec le plan Monnet. La France, par l'intermédiaire de Robert Schuman, son ministre des Affaires étrangères, propose à la R.F.A. de mettre en commun les ressources du charbon et de l'acier.

4 Jules FÉRON, « Le coude rhénan au cœur de l'humanisme », *L'Alsace*, 1^{er} août 2021.

5 L'humaniste Érasme de Rotterdam repose encore aujourd'hui dans la cathédrale de Bâle.

6 Laurent WARLOUZET, *Histoire de la construction européenne depuis 1945*, Paris, La Découverte, 2022.

C'est ainsi que, le 18 avril 1951, le traité de Paris institue la Communauté européenne de charbon et d'acier (C.E.C.A.) composée de la Belgique, la France, l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la République fédérale allemande⁷. Cette nouvelle institution est notamment dotée de ressources propres, avec un prélèvement de 1 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur ainsi que d'une haute autorité supranationale. Dans ce contexte singulier et propice aux rapprochements frontaliers s'institutionnalisent ces nouvelles formes de coopérations transfrontalières dans le coude rhénan.

7 Bernard BRUNETEAU, « Chapitre 1 – La CECA : un pas vers l'Europe supranationale », *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard BRUNETEAU, Armand Colin, 2008, p. 26-37.

L'INSTITUTIONNALISATION DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Le retour du tramway dans la région frontalière en 1947

Le tramway en région frontalière ; une histoire ancienne

La cité ludovicienne doit son essor économique et démographique à ses voies de communication, et particulièrement au chemin de fer dès 1840. Cinquante années après l'arrivée du chemin de fer, la ville des Lys et Bâle s'unissent par un autre mode de transport. En effet, c'est en 1897 que le conseil municipal de la Ville de Saint-Louis demande au grand conseil de Bâle, le raccordement de la frontière alsacienne au tramway bâlois¹. Bâle avait décidé d'introduire le tramway dès 1893. Ce dernier est alors opérationnel en 1895 et relie la gare du *Badischer Bahnhof* et la gare centrale. Le réseau se développe rapidement en Suisse et les agglomérations voisines, à l'instar de Kleinhüningen et Birsfelden en 1897 ou encore Alschwill en 1900, sont reliées à la cité rhénane. C'est le 20 juillet 1900, jour précédent l'ouverture de la *Kilbe* de Saint-Louis, que la ligne de tramway reliant Bâle à Saint-Louis devient effective².

À 10 h, comme le rapporte le chroniqueur, M. Soeiser, Conseiller de Bâle-Ville, de nombreux techniciens des tramways bâlois se rendent avec le nouveau tram jusqu'à la frontière où ils sont salués par le maire

1 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 9032 Tramway.

2 Avant d'être électrifiée, la ligne est alors composée d'une hippomobile. Le « Rössli-tram », ancêtre du tram électrique, omnibus tiré par deux chevaux. *Le nouveau Rhin français*, 20 décembre 1957.

de Saint-Louis, les représentants de l'administration des chemins de fer, de l'Empire, et d'une foule nombreuse :

«Avec le même tram, tous les invités d'honneur passent une tournée jusqu'au «Totentanz» et sont unanimes à déclarer que l'installation qui avait été exécutée dans un délai record se trouvait en parfait état. C'est ensuite le retour jusqu'à Saint-Louis, où tous ont apprécié prendre le déjeuner qui leur est offert à l'ancien Hôtel John³. Et certains malicieux ajoutent que c'est lors de ce banquet, où nos amis suisses font honneur à la cuisine alsacienne et aux bons crus de la région, qu'est définitivement adopté le plan de faire continuer la ligne du tramway jusqu'à l'église catholique.»⁴

Le coût des travaux est alors de 115 588 Marks. La Ville de Saint-Louis doit *de facto* contracter un emprunt sur quarante ans malgré le fait d'avoir obtenu que 7 % des recettes engendrées par le tramway soient reversées à la commune. Le terminus de la ligne se situait à hauteur de l'avenue de Bâle, au niveau de l'actuel pont de chemin de fer. La longueur d'exploitation est alors de 1 852 mètres. Les rails et la caténaire sont la propriété de la commune de Saint-Louis et loués aux Transports Publics Bâlois selon un contrat de location datant des 17 et 25 novembre 1898 et du 21 juin 1910. La direction de l'époque des Transports publics bâlois attendait manifestement beaucoup de cette ligne, car elle s'engageait dans ce contrat de bail à verser à la ville de Saint-Louis un loyer de 7 % du capital d'investissement. L'exploitation de la ligne se faisait pour le compte et aux risques de la *Basler Verkehrs-Betriebe*. Bien que, plus tard, la dévaluation du franc français de 200 fois ait entraîné une diminution correspondante du loyer, qui n'a pratiquement pas été pris en compte, la ligne Bâle-Saint-Louis est restée un sujet de préoccupation pour les Transports publics bâlois⁵. Il faut attendre 1911 pour qu'on prolonge la ligne de tramway dans la rue de Mulhouse jusqu'à hauteur de l'église Saint-Louis. Les tramways défilent en moyenne toutes les 12 minutes. Un arrêt de deux minutes est prévu au poste frontière pour le contrôle douanier. Une enquête statistique en 1901 dénombre plus de 30 % des abonnements ouvriers pour les tramways sur la portion Saint-Louis-Bâle. Un rapport bâlois de

3 Actuellement Hôtel de l'Europe.

4 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 9O32 Tramway.

5 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 9O32 Tramway.

1910 qualifie ladite ligne comme « notre meilleur morceau de tramway après les lignes urbaines »⁶.



Le tramway à Saint-Louis vers les années 1910. Archives municipales de Saint-Louis.

Un journal suisse note :

« Depuis Bâle, il est possible d'organiser un joli petit circuit, si l'excursionniste prend le tram électrique à travers la plaine frontalière alsacienne jusqu'à Saint-Louis, une ville sans charme, puis prend le train pour Lörrach jusqu'à Weil am Rhein, au pied de la Tüllinger Höhe. La gare de St. Ludwig a l'avantage d'être située sur une ligne de transport internationale qui lui apporte une vie plus intense à certaines heures de la journée. »⁷

Face au plébiscite de ce nouveau mode de transport, le Grand Conseil de Bâle autorise la construction puis l'exploitation d'une ligne de tramway à Huningue. Inaugurée le 16 décembre 1910, la ligne du tramway, circulant entre Huningue et la porte Saint Johann de Bâle, est prolongée dès le 24 décembre de la même année jusqu'à la Barfüsserplatz. L'année suivante, la ligne de Huningue est reliée à celle

6 StaBS, 03.8a.

7 *Zürcherische Freitagszeitung*, n° 4, 24 janvier 1902.

d'Alschwill⁸. La ligne huninguoise est alors rapidement surnommée par les Bâlois la «Gemüse-Express»⁹ en raison de la proximité de Village-Neuf, connue notamment pour ses asperges. Là encore, face au succès de ces lignes transfrontalières, les autorités bâloises autorisent, le 6 février 1913, la prolongation de la ligne de tramway huninguoise jusqu'à Village-Neuf. Il est alors envisagé que la production de légumineuses de la cité maraîchère puisse être acheminée jusqu'à Bâle par un souterrain construit sous la voie ferrée existante afin d'éviter un passage par Saint-Louis. Des wagons de marchandises spéciaux sont alors imaginés. Ces derniers devaient avoir une capacité de 36 paniers à légumes. La ville de Saint-Louis voit d'un mauvais œil le projet porté par Huningue. La municipalité ludovicienne préfère défendre un projet de tramway Saint-Louis-Bourgfelden-Hégenheim-Hésingue afin de faire de Saint-Louis le nœud central du réseau tramway urbain côté français¹⁰.

Les prémices de la Première Guerre mondiale entérinent définitivement le projet d'extension. L'activité du tramway transfrontalier entre Huningue, Saint-Louis et Bâle est suspendue durant la Première¹¹ et la Seconde Guerre mondiale. Il faut attendre le 14 juillet 1947, pour que l'exploitation suspendue reprenne afin de faciliter le déplacement des frontaliers et, *ipso facto*, les échanges culturels transfrontaliers.

8 Armand SCHERER, «Le tramway à Huningue», *Bulletin de la société d'histoire de Huningue-Village-Neuf et de la région frontalière*, 1998, p. 174.

9 La ligne «légumes-express»

10 Stephan APPENZELLER, *Basel und sein Tram*, 1995, p. 158.

11 Le trafic reprend le 1^{er} juin 1923 pour Saint-Louis et Huningue.



Une voiture à moteur de la série 101-136 à la place Abbattucci à Huningue. Musée historique et militaire de Huningue.

L'éphémère et difficile retour en France du tramway

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les lignes de tramway sont toujours à l'arrêt. La question de la pertinence financière est posée par les autorités bâloises. Contrairement au début du XX^e siècle, les lignes alsaciennes deviennent les plus déficitaires durant l'entre-deux guerres. Cependant, du côté français, dès novembre 1944, le retour du tramway est perçu comme une ressource indispensable à la reconstruction du territoire. En effet, dès le 23 juillet 1945, le maire de Saint-Louis réquisitionne 20 prisonniers de guerre afin de remettre en état les lignes du tramway. Côté suisse, si les déficits d'avant la Seconde Guerre mondiale sont importants, désormais le coût de la vie est beaucoup plus faible en Alsace qu'en Suisse ; cela pourrait représenter des opportunités importantes pour la population bâloise. Les autorités helvétiques sont donc en position de force et parviennent à renégocier l'ancien bail et proposent de louer des véhicules à moteur ancien au prix coûtant. Durant les négociations et comme une phase de test, la ville de Bâle autorise la compagnie ludovicienne Métrocars à relier

en bus la ville française et le centre-ville de Bâle. C'est un véritable succès. On ne dénombre pas moins de 13 000 passagers en février 1946 et 58 000 passagers en avril 1947¹². Les franchissements de frontières sont facilités par les nouveaux protocoles permettant de franchir les frontières franco-suisse (cf. Partie 1). Les chiffres permettent ainsi de rassurer les autorités bâloises sur la demande en région frontalière. Dans ce contexte, la ville de Bâle s'adresse au maire de Saint-Louis afin de relancer la réouverture de la ligne Saint-Louis-Bâle «pour une question de prestige»¹³. Le conseil municipal ludovicien s'écharpe alors sur la question. Faut-il abandonner totalement le bus et privilégier le tram bâlois ? Le bus est alors le seul moyen d'avoir la capacité de désenclaver des bourgs comme Bourgfelden. Par ailleurs, la compagnie de bus emploie 12 salariés et paie ses impôts en France. La question de la préférence nationale est soulevée dans la séance du conseil municipal du 30 mai 1947. Parallèlement, les débats portent sur l'extension de la ville. Certains conseillers craignent de voir juguler l'extension la ville de Saint-Louis par la mise en place des lignes de tramway¹⁴. Devant un conseil municipal dubitatif, le maire et les adjoints mettent alors en avant le chiffre de 90 % des Ludoviciens attachés au tramway mais également le coût de la suppression des rails encore présents ainsi que la continuité dans les relations économiques et culturelles avec la ville de Bâle. Ainsi, lors du vote à bulletins secrets, 14 conseillers municipaux votent pour le tram et 7 pour le bus.¹⁵ Cela n'empêche pas l'apparition de tensions dans la mise en œuvre du projet. En effet, les négociations sont âpres entre la ville de Saint-Louis et les autorités helvétiques. Comme le rappelle Stephan Appenzeller, les autorités ludoviciennes se montrent déterminées à obtenir les meilleures conditions d'exploitation. Ainsi, le contrat de bail est largement amendé, notamment le délai de préavis qui passe de dix mois à une année. Par ailleurs, il est négocié des tickets de tramway à prix préférentiel pour les habitants de Saint-Louis et Huningue. Enfin, les autorités françaises sollicitent l'embauche de personnel alsacien afin de travailler pour la compagnie de tramway bâloise. Cependant, ces derniers seront rémunérés avec des salaires français, bien inférieurs aux salaires helvétiques. Une fois l'accord conclu, le tram peut refaire son apparition à Saint-Louis. C'est

12 Stephan APPENZELLER, *Basel und sein Tram*, 1995, p. 160.

13 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 9O2-16.

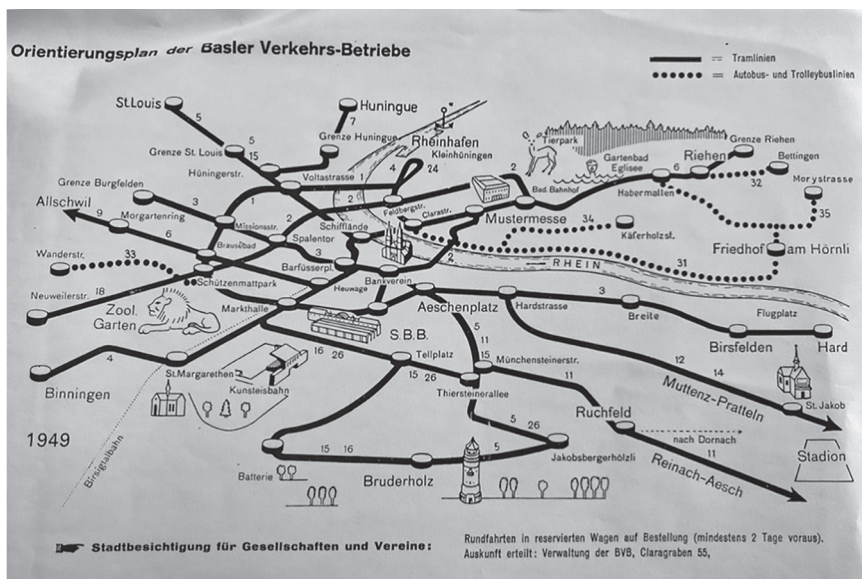
14 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 9O2-16.

15 *Ibid.*

le 1^{er} août 1947 que le tramway reprend ses droits dans la cité ludovicienne. Du côté huninguois, la situation diffère grandement. L'ancienne forteresse militaire a été fortement endommagée pendant les combats de la Libération (*cf.* Première partie). Les routes et le pont enjambant le canal de Huningue ne sont plus en état d'accueillir un tramway. Face à ces destructions, dans l'immédiat après-guerre, la municipalité huninguoise s'est alors résignée à renoncer au tramway. Les contacts avec les autorités bâloises à la fin de l'année 1946 sont finalement prometteurs et Huningue rejette l'offre de Métrocars dans la commune. La cité huninguoise cherche à s'éloigner de sa voisine Saint-Louis en recherchant une connexion directe avec Bâle. Dans cette ville meurtrie par l'Histoire, le tram effectue son retour de manière triomphale le 14 juillet 1947. La foule en liesse accueille avec joie et allégresse le tramway.



La population huninguoise accueille le tramway le 14 juillet 1947. Archiv Basler Verkehrsbetriebe.



Plan de circulation du tramway transfrontalier. Archives municipales de Saint-Louis.

La ligne huninguoise est la seule ligne véritablement internationale car elle n'est pas divisée en une ligne française et une ligne suisse. Cependant, les tramways ne sont autorisés à franchir la frontière qu'à vide uniquement. Les utilisateurs de cette ligne doivent passer la frontière à pied et reprendre le tramway ensuite. *A contrario*, à Saint-Louis, ces derniers doivent aussi franchir la frontière à pied mais également changer de tramway. Après les réjouissances populaires, des difficultés apparaissent du côté de Saint-Louis malgré une surveillance constante de la rentabilité de la ligne, les coûts de transport ont augmenté de manière significative. En dix ans, les dépenses et les recettes se sont presque équilibrées. Les petits déficits qui en ont résulté ont été comptabilisés comme « indemnités de desserte ». Les entreprises de transport bâloises souhaitent optimiser cette situation, une grande réflexion est donc menée du côté helvétique. Durant ce moment compliqué économiquement pour l'entreprise de transport, les autorités bâloises font face à des revendications salariales importantes du côté français. En effet, les pressions de la municipalité ludovicienne et de l'association du personnel de la fonction publique (APFP) se multiplient et sollicitent l'augmentation des salaires pour le personnel alsacien. Bien que le niveau de salaire des employés alsaciens ait

toujours été supérieur d'environ 30 % à celui des employés du tram à Paris ou Strasbourg, il n'a jamais été question d'une augmentation de salaire dans les accords conclus en 1947. Face à ces revendications, le contrat est alors résilié avec la ville de Saint-Louis le 31 décembre 1957. Les partisans du bus sont désormais majoritaires au conseil municipal ludovicien.

Même les services de police soulèvent les inconvénients du tramway :

«L'installation vétuste de ce chemin de fer urbain est devenue une source de gêne pour les usagers de la route depuis l'augmentation du volume de la circulation de ces dernières années. Les inconvénients proviennent du fait que, contrairement à ce qui se pratique dans la plupart des autres localités, le tramway emprunte le milieu de la chaussée des rues de Mulhouse et de Bâle, Ainsi, de nombreux automobilistes ont tendance à doubler le tramway par la gauche, les risques d'accident se trouvent accrus. Pour le premier semestre de 1956, on relève 5 accidents entre le tramway et un autre véhicule dans le parcours de Saint-Louis. 50 contraventions ont été relevées contre des usagers de la route qui avaient doublé le tramway par la gauche et 100 avertissements ont été faits pour le même motif. Ces chiffres suffisent à prouver la nécessité de maintenir deux personnes sur les voitures circulant dans la ville. Il convient d'ajouter que de nombreux accidents ont été évités de justesse parce que le convoyeur du tramway avait eu la présence d'esprit d'avertir son conducteur du danger.»¹⁶

En effet, dans les années 1950, les villes françaises se détournent en général largement de l'exploitation de tramways et préfèrent les autobus pour leur exploitation locale. Même dans la rue principale de Saint-Louis, dont le profil doit d'ailleurs être modifié, le tramway est considéré par certains comme un obstacle à la circulation. Cependant, le trafic entre les deux villes a connu une évolution remarquable. Avant la Seconde Guerre mondiale, c'étaient surtout les Bâlois qui se rendaient à Saint-Louis. En raison de l'évolution du niveau des prix en faveur de la Suisse, ce sont souvent des Alsaciens qui viennent effectuer leurs achats à Bâle. Cette évolution inquiète quelque peu les commerçants de Saint-Louis qui font également pression sur la

16 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 902-16.

municipalité. Pour l'ensemble de ces raisons, la commune de Saint-Louis renonce à renouveler son contrat dès le 1^{er} janvier 1958. Ainsi, deux lignes de bus voient le jour, l'une allant du sud de la ville vers le nord jusqu'au cimetière à intervalle de dix minutes et une autre de Bourgfelden à Huningue. Pour la population de Saint-Louis, la résiliation du contrat a pour principale conséquence que le trajet vers la Suisse devient deux fois plus cher. Alors qu'entre le 1^{er} janvier et 31 décembre 1957, le montant perçu par la Société bâloise de tramways s'élève 1 433 700 francs suisses pour la section de Saint-Louis¹⁷. Parallèlement, Huningue se désolidarise immédiatement de la décision de sa voisine et refuse d'être reliée au service de bus ludovicien¹⁸. En 1960, la municipalité huninguoise renouvelle le contrat de bail pour une année avec l'entreprise de transport suisse. Toutefois, le 12 avril 1961, le tramway effectue pour la dernière fois un déplacement à Huningue. Le tramway, dénommé pour l'occasion par les habitants «Abschiedsträmlin»¹⁹, franchit la frontière franco-suisse et ne revient plus à Huningue²⁰.

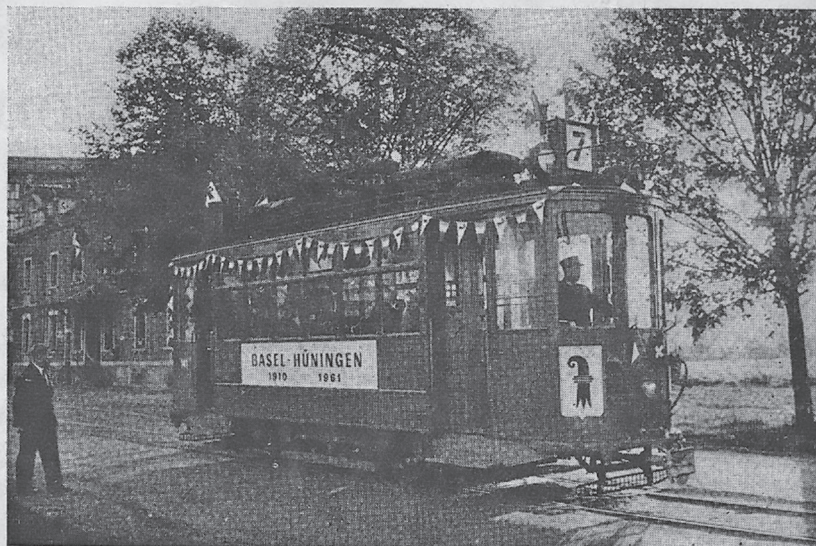
17 28 000 tickets et 6 250 abonnements.

18 Les derniers vestiges de la ligne de tramway numéro 5 sont enlevés en 1962.

19 Tram de l'adieu.

20 Depuis le 9 décembre 2017, soixante ans après la fin du tram 5, une nouvelle prolongation du tram bâlois, cette fois de la ligne 3 entre la frontière de Bourgfelden et la gare de Saint-Louis, est à nouveau en exploitation dans les rues de Saint-Louis. Les quatre nouvelles stations du côté alsacien constituent une première étape. D'autres projets envisagent de relier le centre-ville de Bâle à l'EuroAirport.

**Zur Erinnerung an die Straßenbahn
Basel–Hünigen 1910–1961**



Am 12. April 1961 überfuhr das letzte Basler Tram mit den offiziellen Gästen die Grenze nach Hünigen

Dernier passage du tramway à Hünigues le 12 avril 1961. Archives municipales de Saint-Louis.



Enlèvement des rails du tramway transfrontalier à Saint-Louis en 1958. Archives municipales de Saint-Louis.

Le tramway à Lörrach

Si le tramway bâlois possède une relation singulière avec les communes alsaciennes, ce dernier n'est pas totalement étranger dans le pays de Bade. En effet, comme le rappelle en 1913 le quotidien helvétique *La Suisse libérale* : « Le Conseil d'État soumet à l'examen et recommande à la ratification du Grand Conseil un contrat conclu avec le grand-duché de Bade et la commune de Lörrach, concernant la prolongation de la ligne de tramway Bâle-Riehen, jusqu'à Lörrach. La localité allemande réalise les premières démarches dès 1905 mais ce n'est qu'en 1912, une fois les plans élaborés, qu'elle reçoit l'autorisation nécessaire. La nouvelle ligne mesurera 3,6 kilomètres de longueur, dont les deux tiers sur territoire badois. Le coût de la ligne est estimé à 467 000 francs, 138 000 jusqu'à la frontière, et 329 000 au-delà. Le service d'exploitation sera assuré par les tramways de la ville, qui, de leur côté, s'engagent à prélever sur les recettes les sommes nécessaires à l'intérêt et à amortissement du capital et à la constitution d'un fonds de renouvellement. Les conditions financières sont semblables à celles en vigueur sur les lignes de Saint-Louis et de Huningue qui franchissent la frontière alsacienne. »²¹ Il faut attendre néanmoins la fin de la Première Guerre mondiale afin de voir ce projet se concrétiser. En effet, durant le conflit, la pénurie de matériaux est importante et les priorités du Reich ne sont pas à la construction du tramway transfrontalier. Ce n'est que le 15 novembre 1919 que la troisième ligne internationale de tramway est mise en service. Les contrôles aux frontières sont toujours omniprésents. Le tramway est uniquement autorisé à faire un service de navette jusqu'à la frontière. À l'instar du côté alsacien, des Badois sont employés pour servir de cheminot pour le tramway bâlois. Ces derniers gagnent en moyenne un tiers de moins que leurs collègues helvétiques. Dans l'immédiat après-guerre, un taux de change avantageux du *Deutsche Mark* incite les Bâlois à venir consommer à Lörrach et les échanges se multiplient. Cependant, « l'Allemagne connaît plusieurs épisodes de taux d'inflation supérieur à 100 %, en 1920 (145 %), en 1922 (1 023 %), en 1923 (105 milliards de %) et en 1924 (730 %). »²² Durant ces périodes d'hyperin-

21 *La Suisse libérale*, vol. 49, n° 211, 10 septembre 1913.

22 Vincent TOUZÉ, « «L'Allemagne paiera» (1918-1932). Chronologie d'un échec et essai d'analyse cliométrique contrefactuelle de l'impact générationnel des réparations allemandes », *Revue de l'OFCE*, vol. 171, n° 1,

flation, le tramway circule même à vide. Il faut attendre 1926 pour que le trafic se normalise à nouveau. En effet, à partir de cette année-là, la fréquentation des tramways augmente et, désormais, les passagers ont la possibilité de franchir la frontière germano-helvétique en restant dans leur wagon. La ligne Lörrach et Bâle devient légèrement excédentaire entre 1928 et 1930. La crise économique des années 1930 vient clore cette courte période de rentabilité pour la société de transport bâloise. Le Bâlois Stephan Appenzeller souligne que la population helvétique, effrayée par l'arrivée au pouvoir des nationaux-socialistes, s'abstient de se rendre en Allemagne. Dans les journaux helvétiques, il est possible de percevoir une appréhension et un changement de pratique dans le cadre du contrôle de la frontière :

«Selon les informations en provenance des différentes localités frontalières du Pays de Bade, on a remarqué jeudi après-midi le long de la frontière jusqu'à Constance une activité inhabituelle des agents de la *Sturmabteilung* (S.A.) des nationaux-socialistes. Cette activité est liée à la reprise des pouvoirs de police dans le Gau de Bade par le commissaire du Reich, Wagner. À Lörrach comme dans les autres localités de la vallée de la Wiese, les différents états-majors de la S. A. ²³ sont mobilisés et 590 à 800 hommes sont rassemblés à Lörrach. Ils ont été transportés dans sept camions jusqu'à Stetten et à la frontière, où ils ont assuré le service frontalier. Les hommes des S.A. sont en partie équipés de mousquetons, en partie de serre-joints en caoutchouc et se sont tous présentés, sans exception, équipés comme pour une marche en campagne. À Lörrach, où règne une certaine agitation, on attend avec impatience les événements à venir. Le trafic à la frontière se déroule normalement.»²⁴

Ainsi, dès 1933, le nombre de passagers chute de 35 %²⁵. Par ailleurs, les autorités germaniques tentent désormais de juguler et de contrôler les échanges frontaliers afin de lutter contre la fuite des capitaux vers la Suisse mais également lutter contre la contrebande. Dans ce cadre, à partir de 1936, les ressortissants ne sont autorisés à franchir la frontière avec uniquement 10 Reichsmarks. Un journal

2021, p. 279-310.

23 *Sturmabteilung*.

24 *Neue Zürcher Nachrichten*, vol. 29, n° 69, 11 mars 1933.

25 Stephan APPENZELLER. *Basel und sein Tram*, 1995, p. 166.

helvétique *Der Bund* s'émeut de la recrudescence de ces contrôles, désormais réalisés par une unité S.S. :

«Afin de pouvoir lutter efficacement contre la contrebande d'argent et de papier-monnaie qui a pris de l'ampleur ces derniers temps, un commissariat SS a été créé à Lörrach, ville frontalière du Bade. Aux postes-frontières de Bâle, des SS assurent le service de police et le contrôle des devises avec une efficacité inconnue jusqu'ici. Une rigueur inédite. Selon les informations, plus de 60 personnes de confiance ont été mises en service à Lörrach même, qui surveillent discrètement les frontaliers et toutes les personnes civiles. Le trafic des trams Bâle-Lörrach est rendu extrêmement difficile par ce contrôle. Les horaires ne peuvent plus être respectés ou le tram doit continuer à circuler sans les passagers qui ont été sortis des wagons lors de la révision de la police et de la douane pour une fouille corporelle généralement embarrassante. Ces derniers jours, six voyageurs, dont deux femmes, ont été arrêtés pour infraction à la réglementation sur les devises et incarcérés à la prison du district de Lörrach. À moins que les personnes arrêtées ne puissent fournir une caution élevée, elles doivent s'attendre à une longue détention préventive suivie d'une peine de prison. Il n'est bien sûr pas possible de connaître le nombre d'arrestations d'Allemands à Lörrach et Weil am Rhein., mais de nombreuses arrestations auraient eu lieu ces derniers jours. Ces derniers temps, lors du contrôle de la police, les agents SS n'ont reconnu le permis journalier obtenu à Bâle pour un passage unique d'Erenz que si le titulaire d'un tel permis pouvait encore se légitimer avec une autre pièce d'identité officielle, comme un livret de famille ou un livret de service. Il serait en effet arrivé à plusieurs reprises que des détenteurs d'un passeport suisse retirent un permis journalier à Bâle, présentent leur papier à la frontière et remettent le permis journalier à une deuxième personne à Stetten ou Lörrach. Sur ce point, on attend un assouplissement du contrôle strict à la frontière.»²⁶

Face à la multiplication des contrôles, à partir de 1938, la ligne de tramway est à nouveau divisée. Une portion allemande conduit les voyageurs jusqu'à la frontière et ces derniers doivent franchir la frontière à pied, effectuer les contrôles et reprendre un autre tramway

26 *Der Bund*, vol. 89, n° 324, 15 juillet 1938.

côté suisse. La ligne de tramway devient alors de plus en plus déficitaire²⁷. Le contrat de bail n'est alors pas reconduit et le tramway disparaît de Lörrach le 15 novembre 1939.

«Il y a un an, Bâle a résilié pour le 15 novembre de cette année le contrat conclu il y a vingt ans avec la ville de Lörrach concernant la poursuite de la ligne de tramway de la frontière jusqu'à la gare de Lörrach, en raison du manque de fréquentation de ces dernières années. À partir de cette date, la ligne concernée des tramways bâlois ne sera donc plus exploitée que jusqu'à la frontière près de Stetten. En lieu et place du tramway, la ville de Lörrach mettra en place un service d'autobus.»²⁸

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la ville de Lörrach sollicite à nouveau les services de transport bâlois. Cependant, échaudée par les aléas politiques et économiques, la *Basler Verkehrs-Betriebe* accepte uniquement de louer des anciens wagons à la commune de Lörrach, qui pourrait reprendre à son compte l'exploitation des lignes côté allemand. Là encore, les passagers ont l'obligation de descendre du tramway à la frontière car la ligne n'est pas internationale mais entrecoupée. Ainsi, le 1^{er} juin 1947, le tramway opère son grand retour dans la cité allemande. Très tôt, la ville de Lörrach cherche à favoriser la coopération avec sa voisine suisse²⁹.

27 Le déficit atteint 68 000 francs suisses.

28 *Oberländer Tagblatt*, vol. 63, n° 168, 21 juillet 1939.

29 Voir annexe 12.



Le premier voyage du tramway à Lörrach a lieu, avant l'inauguration officielle, exceptionnellement le 11 mai 1947 pour le «Hebel Tag». Le tramway bâlois est obligé de s'arrêter à la frontière germano-helvétique. Musée des Trois pays à Lörrach.

Le tramway 6 des chemins de fer bâlois circule à nouveau depuis le terminus de Riehen-Grenze en faisant la navette entre Stetten et Lörrach³⁰. L'évènement a été célébré un dimanche à Lörrach lors d'une cérémonie spéciale, au cours de laquelle le premier tramway conduit par le directeur des transports publics de Bâle, Dr Otto Miescher, a été accueilli par les autorités et la population de Lörrach et son maire Pfeffer³¹.

Le contrat suivant est ainsi appliqué entre le *Basler Verkehrs-Betriebe*³² de Bâle et la ville de Lörrach relatif à l'exploitation de la ligne de tramway :

« 1. La ville de Lörrach exploite à ses propres risques et périls à titre provisoire jusqu'à la reprise de circonstances normales le tramway de la frontière à Lörrach.

2. Les BVB louent à la ville de Lörrach la voiture motrice nécessaire pour l'exploitation de la ligne.

3. Le prix de louage pour la voiture motrice est fixé à 30 francs suisses par jour. Dans ce prix sont compris l'entretien et le nettoyage de la voiture.

4. La ville de Lörrach s'engage à utiliser la voiture en lui donnant tous les soins, et à indemniser la BVB des dommages occasionnés par ses organes ou par des tiers. Le recours au coupable reste réservé à la ville de Lörrach.

5. La BVB s'engage à mettre à la disposition de la ville de Lörrach l'énergie nécessaire pour l'exploitation de la ligne frontière et à communiquer à l'Elektrizitätswerk de Bâle la consommation du tramway de Lörrach, mesurée à Riehen à la fin de chaque mois, pour le trajet frontière-Lörrach. Les frais de cette énergie sont réglés en vertu des accords spéciaux passés entre la ville de Lörrach, l'Elektrizitätswerk Bâle et les Kraftübertragungswerke Rheinfelden.

6. L'entretien de la voie-ferrée incombe à la ville de Lörrach.

7. Il est constaté que la BVB a effectué la première remise en état de la voie-ferrée ainsi que la formation des premiers conducteurs et billeteurs à titre gratuit.

30 *Engadiner Post*, vol. 56, n° 62, 5 juin 1947.

31 *Freiburger Nachrichten*, 3 juin 1947.

32 Transports publics bâlois.

8. Le transfert des sommes dues est subordonné à l'autorisation du Gouvernement Militaire en Allemagne, Office des changes de la Zone française d'Occupation. »³³

Le tramway connaît alors un véritable succès dans la ville de Lörrach jusqu'aux années 1960, moment où les autorités allemandes doivent composer avec la recrudescence des voitures ainsi que l'extension urbaine. Ainsi, la ligne qui appartenait à la ville de Lörrach, initialement louée par le *Basler Tram* et exploitée en continu de Bâle à Lörrach *via* Riehen n'accueille plus de tramway à partir d'août 1967³⁴. Depuis de nombreuses années, la ligne était exploitée par la municipalité de Lörrach avec son propre personnel, indépendamment du réseau de tram bâlois, mais avec des véhicules bâlois³⁵. La disparition du tramway à Lörrach se réalise dans un climat singulier puisque la société de transport bâloise connaît des déficits inégalés de 6,5 et 7,7 millions de francs suisses enregistrés en 1967 et 1968³⁶.

33 Archives municipales de la ville de Saint-Louis, 902-16.

34 Il faut attendre 2014 pour que le tram bâlois revienne en Allemagne, non pas à Lörrach mais à Weil am Rhein. Cette nouvelle ligne de tram est la première en Europe depuis la Seconde Guerre mondiale à traverser une frontière. La ligne 8 est ainsi prolongée sur 2,8 km. La nouvelle ligne de tramway a pour objectif nodal d'inciter les frontaliers allemands à utiliser les transports en commun pour se rendre à leur travail.

35 *Der Bund*, vol. 118, n° 235, 28 août 1967.

36 *Neue Zürcher Zeitung*, n° 237, 26 mai 1970.



Tramway de Lörrach devant la mairie, le 21 mai 1967 par Bärtschi, Hans-Peter, Bestand des ETH-Bilderarchivs Zürich.

Les modes de transport se multiplient favorisant les échanges

La route douanière internationale construite en 1951, une singularité mondiale

Face au succès grandissant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, une convention est signée le 4 juillet 1949 à Berne, au lendemain de négociations franco-suisse qui se sont déroulées à Paris les 30 et 31 juillet 1948 au ministère des Affaires étrangères. L'objet de la convention consiste :

«[...] d'une part, dans l'engagement pris par les deux gouvernements de construire et d'exploiter en commun un aéroport commercial dans les conditions fixées par la Convention et ses annexes, d'autre part, dans la constitution d'un établissement public franco-suisse chargé d'assurer pour le compte des deux gouvernements la construction et l'exploitation

de cet aérodrome qui a été dénommé officiellement «Aéroport de Bâle-Mulhouse». »³⁷

La convention comporte trois annexes comprenant les mesures d'application de la convention, notamment la gouvernance de l'aérodrome, le cahier des charges fixant les obligations de l'aéroport en termes de taxes et redevances et, enfin, les dispositions relatives aux travaux du premier établissement³⁸.



La signature de la convention franco-suisse se déroule à Berne le 4 juillet 1949. Sont assis, à gauche, le conseiller fédéral suisse, Max Petitpierre, et, à droite, l'ambassadeur Hoppenot. Debout, au milieu, se tient René Lemaire. Collection particulière.

Dans la convention signée en 1949, l'article 7 prévoit la création d'une route douanière, de la ville de Bâle à l'aéroport de Bâle-Mulhouse :

37 Germaine LADET, *Le Statut de l'aéroport de Bâle-Mulhouse*, Paris, Pedone, 1984, p. 32.

38 L'Aéroport Bâle-Mulhouse profite du soutien du Pays de Bade à partir de 1978, la trinationnalité de l'Aéroport est née. Avec plus de sept millions de passagers depuis 2015, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est le plus important aéroport du Grand Est, le septième de France et le troisième de Suisse après Genève et Zurich. Collection particulière.

«L'aéroport sera relié directement à la frontière franco-suisse par une route affectée à son trafic. L'aéroport et la route seront séparés par une clôture du reste du territoire douanier français. Sous réserve des dispositions qui seront éventuellement arrêtées d'un commun accord en vue de son utilisation pour le trafic général, cette route fera partie du secteur affecté aux services suisses conformément aux articles 2 et 8. Le contrôle de police sur cette route sera assuré conjointement par les Autorités françaises et suisses. Il n'y aura pas de contrôle de police ni de douane à la frontière franco-suisse sur la route donnant accès à l'aéroport. Les deux Gouvernements se réservent, toutefois, de faire exercer en tout temps un contrôle si des circonstances spéciales le justifient.»³⁹

Collaboration franco-suisse



Inauguration du chantier de la route douanière reliant Bâle à l'aérodrome de Blotzheim, *Journal du Jura*, n° 19, 23 janvier 1951.

39 Convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse conclue à Berne le 4 juillet 1949.

Il faut attendre janvier 1951 pour que les travaux de la route douanière débutent afin de relier l'aéroport de Bâle. La presse helvétique se passionne pour la construction de cette route, les articles de presse sont légion :

«On a donné, lundi, le premier coup de pioche pour la route douanière qui reliera Bâle à l'aérodrome de Blotzheim. Les membres du conseil d'administration et de la, direction de la Société Bâle-Mulhouse se sont rendus, avec les représentants des autorités françaises et suisses, et de l'industrie et du commerce, en territoire alsacien, entre Bourgfelden et Saint-Louis, où commencera cette route, prolongement de celle qui joint Bâle à la frontière. C'est M. André Jaquet, président de la Chambre de commerce de Mulhouse et du conseil d'administration de l'aérodrome, qui, après un bref discours, a donné le coup de pioche symbolique. MM. conseiller d'État bâlois, et Vaujour, sous-préfet du Haut-Rhin, ont aussi pris la parole.»⁴⁰

Les travaux autour de la construction de cette route douanière représentent un véritable enjeu. Tout d'abord, sur le plan juridique, cette route construite en France, mais régie par la Suisse, est unique au monde. Ensuite, sur le plan local, la construction de cette route douanière représente un véritable enjeu notamment dans le cadre de la fusion entre Saint-Louis et Bourgfelden⁴¹ qui est quant à elle décidée en 1952, pour former, en face de Bâle, une importante cité frontière. Selon la presse helvétique, «cette fusion s'avérait nécessaire depuis la construction d'une route douanière reliant l'aérodrome de Blotzheim à la Suisse. La décision de fusionner est prise dès le 14 août par Bourgfelden et ces jours-ci par le Conseil municipal de Saint-Louis, aplanit bien des difficultés qui risquaient de retarder l'inauguration officielle de la route douanière qui aura lieu le 2 octobre.»⁴²

C'est finalement en septembre 1952 que la route douanière est inaugurée par le ministre français des travaux publics, André Morice, et le conseiller fédéral Escher⁴³. À cette occasion, le conseiller fédéral

40 *Journal du Jura*, n° 19, 23 janvier 1951.

41 Par arrêté préfectoral et suivant la demande des élus et des habitants, la commune de Bourgfelden est rattachée à la commune de Saint-Louis le 1^{er} mars 1953.

42 *Journal du Jura*, n° 227, 27 septembre 1952.

43 *L'Express*, 15 octobre 1952.

a notamment insisté sur la coopération franco-helvétique : « Si la présence ici-même des représentants de trois gouvernements n'attestait déjà toute l'importance que revêt l'inauguration de ce jour, le seul fait que l'aéroport de Bâle-Mulhouse est une œuvre de collaboration unique en son genre nous en convaincrat. Le chemin de fer connaît de longue date les gares internationales. Pour l'avion, ce n'avait jamais été le cas jusqu'ici, du moins en Europe. Bâle-Mulhouse représente donc, sur le plan de l'aéronautique civile, une innovation tout à l'honneur de ceux qui l'ont conçue et réalisée. Un aérodrome « international », du fait de l'ouverture de la route douanière, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est vraiment devenu international en ce sens qu'il est pour la France un aéroport français, et pour la Suisse, un aéroport suisse. Aussi, la Confédération éprouve-t-elle un profond sentiment de reconnaissance envers la nation voisine et amie qui a su comprendre l'intérêt du projet et a fait tout son possible pour en faciliter l'exécution. Le Conseil fédéral est également reconnaissant au canton de Bâle-Ville d'avoir doté notre pays d'un troisième aéroport de grande classe. Il y avait certes maints problèmes, tous plus délicats les uns que les autres, à résoudre. Leur solution a toujours été trouvée parce que les deux parties étaient animées du même désir d'atteindre le but qu'elles s'étaient assignées, la création d'un aéroport qui soit en mesure à la fois de desservir Bâle et son arrière-pays économique et de répondre aux besoins de la Haute Alsace. La France et la Suisse, en créant l'aéroport de Bâle-Mulhouse ont réalisé un bel acte de foi. Foi en l'entente entre les États, foi en l'aviation, foi en la compréhension que les hommes doivent avoir entre eux. Sans vain orgueil, n'y peut-on voir un bon augure pour l'Europe de demain, pour une Europe fraternellement unie dans des œuvres édifiées en commun ? » Le conseiller fédéral Escher a encore exprimé ses remerciements à M. Morice, ministre des Transports de France, pour la collaboration que son pays a apportée à la réalisation du projet. Il lui a déclaré : « Vous n'avez pas hésité, alors que vous aviez tant de travaux de reconstruction à exécuter, à mettre en chantier l'aéroport provisoire pour rendre service au canton de Bâle. »⁴⁴ Il est vrai que cette construction n'a pas été facilement réalisable. En effet, l'édification d'une telle route a exigé le déblayage de 200 000 mètres cubes de terre. Si la route d'accès sur territoire bâlois, qui va de la Mittleren Strasse à la frontière, était déjà achevée, la route douanière reliant la

44 *L'Impartial*, 2 octobre 1952.

frontière suisse à l'aéroport était le dernier chaînon manquant. Cet accès s'étend sur 4,4 km avec une largeur de 17 mètres, comprenant des trottoirs pour piétons et cyclistes.

«Toutes les voies de communication secondaires et les différents ruisseaux passeront, sous la route douanière, si bien qu'il a fallu envisager la construction d'un certain nombre de ponts de béton dont l'armature de fer est achevée. La route est bordée d'une haie de fil de fer barbelé d'une hauteur de 3 mètres pour faciliter le contrôle douanier.»⁴⁵

Selon les principaux acteurs présents lors de l'inauguration, à l'instar du président du conseil d'administration de l'aérodrome, Jaquet, ou encore du conseiller d'État bâlois, Wenk, c'est l'ouverture de la route douanière qui donne à l'aéroport de Bâle-Mulhouse son statut international en ce sens qu'il est, pour la France, un aéroport français et, pour la Suisse, un aéroport suisse⁴⁶. En cela, cette route donne toute sa singularité au coude rhénan. Cette dernière n'est bloquée qu'une seule fois en 1955, en raison d'un orage. En effet, des pluies diluviennes⁴⁷ ont provoqué des inondations en divers endroits, recouvrant la route douanière de l'aéroport en y amenant 100 mètres cubes de gravier. Elle a alors dû être coupée et le trafic détourné vers les stations frontières de Bourgfelden et Lysbüchel⁴⁸.

Autre incident de frontière, la violence sur la route douanière est largement dénoncée dans la presse helvétique. En effet, de nombreux douaniers helvétiques sont victimes d'actes de violence commis par des voyageurs franchissant la frontière. «Plusieurs agents ont été gravement blessés ces derniers temps» souligne le *Journal du Jura*, le 2 septembre 1963.

«Les agressions ont toujours lieu au moment où le fonctionnaire va examiner les papiers d'identité du voyageur, en contester la validité ou contrôler le véhicule et son contenu. Bien qu'il soit armé, l'agent ne peut faire usage de son arme pour se défendre, soit parce que les circonstances ne le justifient pas, soit parce qu'il mettrait en danger les personnes dans le

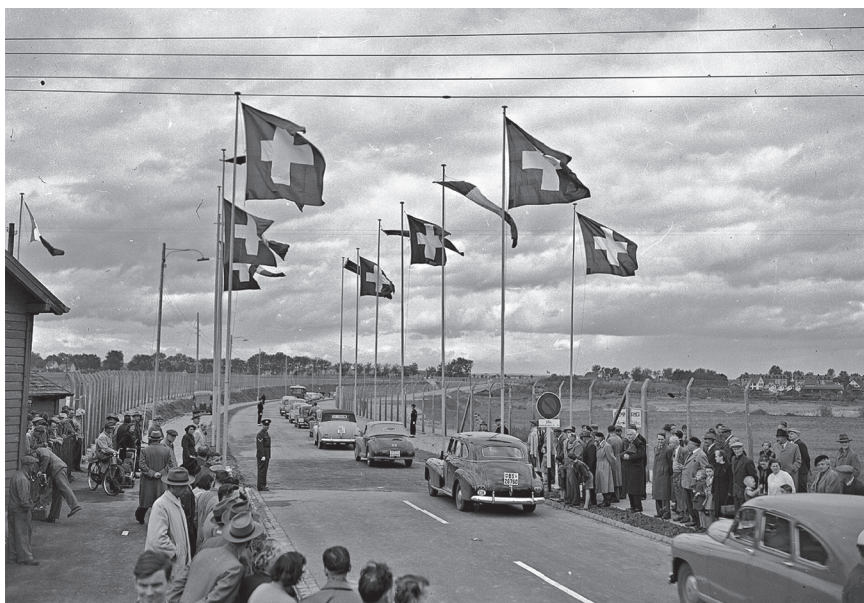
45 *Le Jura*, vol. 101, n° 86, 21 juillet 1951.

46 *Le Jura*, vol. 102, n° 119, 4 octobre 1952.

47 En 13 minutes, il est tombé 18,6 millimètres d'eau.

48 *L'Impartial*, 1^{er} septembre 1955.

voisinage immédiat. Ces incidents fâcheux ont déterminé la direction générale des douanes à équiper les gardes-frontières d'une matraque pour l'exécution de certains services, afin qu'ils soient en mesure de parer à toute attaque sans mettre en danger d'autres personnes. »⁴⁹



Inauguration de la route douanière en 1952. BSL 1013 1-432 1.

Si quelques incidents de frontière sont à déplorer, la route douanière voit le jour dans un contexte singulier, propice aux échanges économiques. En effet, les balbutiements de la construction européenne se concrétisent dès le 9 mai 1950 lorsque la France propose à l'ancien ennemi, l'Allemagne, en l'occurrence l'Allemagne de l'Ouest, de mettre en commun deux productions essentielles à l'économie d'après-guerre en instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA). Le besoin de s'unir se révèle encore davantage au moment où le monde sombre dans la guerre froide, qui semble être à son paroxysme avec la guerre de Corée qui débute le 25 juin 1950. C'est ainsi que le traité de Paris est signé le 18 avril 1951 par six États (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République fédérale

49 *Journal du Jura*, n° 204, 2 septembre 1963.

d'Allemagne). Cette nouvelle institution est dotée de ressources propres grâce à un prélèvement de 1 % maximum du chiffre d'affaires des entreprises du secteur. Dans ce climat propice aux échanges et à la coopération transfrontalière, se met en place une nouvelle franchise pour les transports internationaux sur la route douanière.

«Établi conformément à la convention douanière sur le transport international des marchandises par route de 1949, élaborée par la division des transports de la commission économique pour l'Europe, ce système est basé sur le principe que le scellement de la marchandise par la douane d'un pays est respecté par les autres pays. La garantie donnée à la douane pour ce carnet de passage a été réglée par l'Union internationale des transports routiers. On sait que ce système a déjà été appliqué l'année dernière aux Pays-Bas et entre l'Allemagne et la Suisse, à Bâle, mais c'était la première fois qu'il était mis en pratique entre la France et notre pays [la Suisse]. Au cours d'une réception organisée à cette occasion, le président de l'Union internationale routière, Schweizer, a remercié les parties prenantes pour leur travail constructif et a marqué l'étape importante accomplie dans le vote de la coopération européenne.»⁵⁰

Les échanges sont ainsi simplifiés grâce à de nouvelles mesures transfrontalières mais également grâce à la mise en place de nouveaux modes de transports multimodaux comme la route douanière reliant l'aéroport de Bâle-Mulhouse située en France à la ville de Bâle en Suisse. D'autres modes de transports voient ainsi le jour afin de favoriser les échanges à l'instar du bac automoteur reliant la ville de Huningue en France à la ville allemande de Weil am Rhein dans la Z.F.O.

50 *Journal du Jura*, n° 8, 11 janvier 1952



Sur cette carte, le raccordement de l'aéroport international par la route douanière est bien visible. Collection particulière.

Le bac automoteur entre Huningue et Weil am Rhein

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, à Huningue la navigation française reprend dès 1948 afin de remplacer le pont de bateaux, détruit à la fin de la guerre, qui avait assuré la traversée entre Weil am Rhein et Huningue⁵¹. Cette liaison voit le jour en raison des nombreuses sollicitations des élus huninguois. Seulement deux ans après les derniers combats de la Libération, le conseil municipal de Huningue sollicite les services de l'État afin de pouvoir renouer des relations avec la commune voisine de Weil am Rhein. Ainsi, le 18 avril 1947 :

«Le conseil municipal de Huningue constate que le trafic frontalier franco-allemand est pratiquement inexistant. Ni le pont de bateaux, ni le bac provisoire, ni une simple vedette ont été mis en service pour relier les deux rives du Rhin près de Huningue. Les cartes frontalières délivrées se comptent sur les doigts et pratiquement rien n'est fait pour la reprise du trafic franco-allemand. Quels que puissent être les sentiments envers l'Allemagne, il est indiscutable que les régions Saint-Louis, Huningue et Weil-Friedlingen forment ensemble un centre

51 Lettre du préfet du Haut-Rhin, 19 avril 1947.

urbain et industriel, qu'au point de vue économique et main-d'œuvres, l'intérêt de la reprise des relations est important pour notre région coincée entre les frontières franco-suisse et franco-allemandes. Le conseil estime que deux années après la victoire le moment est venu de rouvrir les frontières et de rétablir le trafic franco-allemand à Huningue au moins dans la mesure restreinte d'avant-guerre du temps du régime hitlérien. Le conseil invite les autorités à créer au plus vite les possibilités matérielles du passage soit par le rétablissement du pont ou l'établissement d'un bac, la réouverture du bureau des douanes, *etc.* »⁵²

Selon le rapport de l'ingénieur d'arrondissement des Ponts et Chaussées à Mulhouse du 6 mars 1947, il est prévu l'installation d'un bac automoteur avec des caractéristiques précises (longueur, 20 mètres ; largeur, 20 mètres ; hauteur, 1,05 mètre ; garde-corps, 0,45 mètre), ainsi que les conditions suivantes :

Droit de passage pour le bac automoteur Huningue-Weil⁵³ :

Une personne à pied non chargée ou chargée d'un poids de 50 kg	10 francs
Marchandises embarquées à bras d'homme d'un poids maximum de 50 kg	5 francs
Par cheval, mulet, âne, bœuf, vache ou veau	20 francs
Par chèvres, chien, volailles	5 francs
Par des voitures à deux roues, brouettes, voiture d'enfant, bicyclette avec ou sans moteur	5 francs
Par motocyclette avec ou sans side-car	5 francs
Par charrette vide ou chargée, attelée de chevaux ou de bœufs (conducteur compris)	30 francs
Voiture automobile de tourisme ou camionnette (conducteur compris)	50 francs
Camion automobile jusqu'à 4 tonnes	100 francs
Camion automobile jusqu'à 6 tonnes	140 francs
Camion automobile jusqu'à 8 tonnes	180 francs
Camion automobile jusqu'à 10 tonnes	220 francs
Prix par jour pour une personne	10 francs
Abonnement 10 voyages	70 francs

52 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 10 décembre 1946.

53 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 18 avril 1947.

Afin de favoriser les flux, le conseil municipal de Huningue proteste en vain alors contre le projet de perception d'un droit de passage. Néanmoins, les élus huninguois enjoignent au préfet «d'installer le bac automoteur, le plus rapidement possible pour assurer le trafic direct, sans détour, entre les parties Sud du Haut-Rhin et la partie Sud de la Z.F.O ainsi que vers le centre industriel sur la rive gauche de Bâle.»⁵⁴ Il faut attendre août 1948 pour que le bateau à vapeur, baptisé l'«Obernai» réalise la première traversée ouverte au public⁵⁵. Construit en 1926, le navire est fabriqué par la «Schiffs und Maschinenbau A.G.» de Mannheim. D'un déplacement d'eau de 28 m², d'une longueur de 17,50 mètres et d'une largeur de 3,65 mètres, la vitesse du navire est de 9 km/h pour une puissance de 70 chevaux fournie par la machine à vapeur, pour une consommation de 35 kg de charbon par heure et d'une réserve de 2 000 kg. Le ponton, qui s'étend sur 25 mètres de long et sur 5 mètres de large, pouvait accueillir un maximum de 8 personnes ou alors une charge maximale de 20 tonnes⁵⁶.



Le Bac automoteur «Obernai» réalisant une manœuvre à Weil am Rhein. Stadtarchiv de Weil am Rhein, W4/1946.

54 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 18 avril 1947.

55 Avant cela, la traversée est exclusivement réservée à l'armée française.

56 *Brücken Verbinden*, Weil am Rhein, 2007, p. 36.



À partir d'août 1948, les personnes munies d'un passeport et du visa officiel sont autorisées à utiliser le bac. Pour ce faire, elles doivent passer les contrôles douaniers au bord du Rhin à Huningue. Collection particulière.

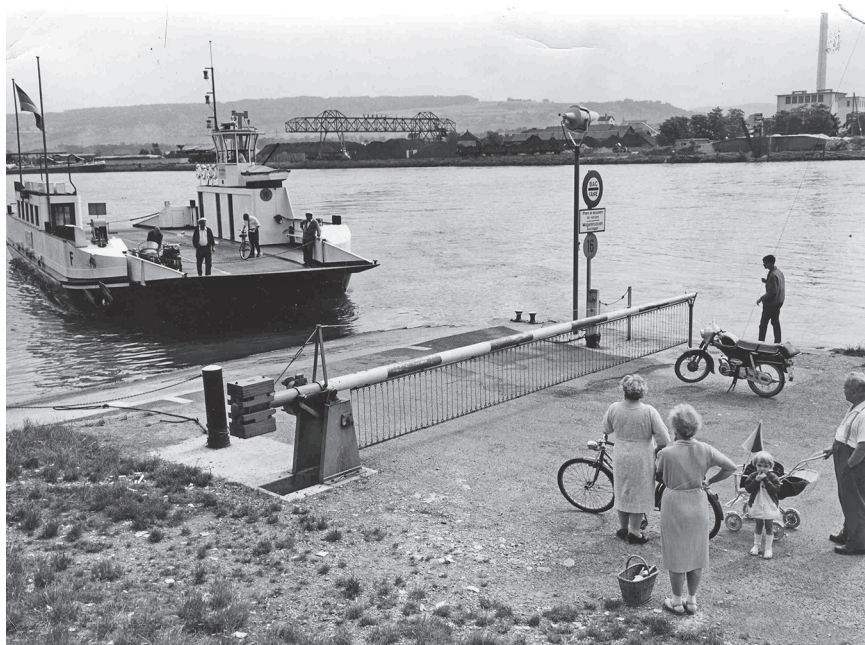
Le bac automoteur assurant la liaison entre Huningue et Weil am Rhein s'ouvre au public frontalier à partir de 1948. Le journal *L'Alsace* souligne l'importance de l'évènement : «Le nouveau bac sur le Rhin a été rendu au trafic entre l'Allemagne et Huningue. Le bac est tiré par un petit remorqueur et peut transporter plusieurs camions, ainsi qu'un grand nombre de passagers. L'horaire des traversées est le suivant : tous les jours de 6 à 20 heures de Huningue-Pont à Weil am Rhein et vice-versa.»⁵⁷

Au regard de la municipalité huninguoise, le trafic issu du bac est insuffisant en raison d'un nombre trop limité de cartes frontalières. Par ailleurs, le conseil municipal souligne «que le bac, mis en service depuis trois années, dont l'entretien et le fonctionnement engageant de fortes dépenses à l'État, ne présente pas l'utilité nécessaire. Les régions de Huningue et de Weil am Rhein forment ensemble un centre urbain, industriel et commercial et que la non-reprise des relations nuit au développement économique de notre ville. La municipalité prend acte du mécontentement général de notre population. Il serait opportun de revenir à une situation antérieure à la guerre très vite».⁵⁸ La situation du

⁵⁷ *L'Alsace*, 11 août 1948.

⁵⁸ Délibérations du conseil municipal de Huningue, 20 mars 1951.

Le bac évolue rapidement puisqu'en 1952, un accord bilatéral concernant les ponts fixes et les bacs sur le Rhin transfère le service du bac sous administration allemande. Le bac « Obernai » est alors immédiatement réformé car sa capacité autant que sa puissance motrice ne correspondaient plus aux exigences d'un service public moderne. Par ailleurs, les riverains se plaignent régulièrement de la fumée noire et des retombées de suie émanant de la cheminée de la machine à vapeur. Côté allemand, le bac est alors surnommé « Kohlenklau » en référence à un voleur de charbon, qui gaspille l'énergie au détriment de la communauté. En attendant la mise en place d'un bateau plus moderne, un bac provisoire, nommé « Offenburg », assure l'interim. En 1957, ce dernier est remplacé par un bac automoteur, baptisé « Weil ». Ce nouvel engin est inauguré, côté allemand, le 23 janvier 1957 en présence de nombreuses personnalités et d'une foule en liesse. Le bateau effectue alors d'importantes démonstrations de navigation. Construit par les chantiers Clausen à Oberwinter am Rhein, il est équipé de deux puissants moteurs Diesel de 93 chevaux et de propulseurs Voth-Schneider à pales verticales. Dans les années 1960, le bac circule de 5h45 à 20h45⁵⁹.



Le bac automoteur « Weil » arrive à Huningue. Archives municipales de Saint-Louis.

59 *Brücken Verbinden*, Weil am Rhein, 2007, p. 40.

En seulement un mois en 1979, pas moins de 1932 traversées sont comptabilisées avec 39 356 personnes, 13 110 voitures, 2 157 motos, 69 autobus et 1 771 camions. «Autrefois, nous avions encore le temps de faire la causette après chaque traversée... Aujourd'hui, de moins en moins à cause de l'augmentation du trafic» souligne le capitaine Schultz. Âgé alors de 44 ans, il conduit le bac depuis 15 ans. Un nombre important de véhicules emprunte le bac de Huningue-Weil am Rhein. «En fin de semaine, c'est la catastrophe» selon le capitaine, en raison de tous les Allemands qui partent en week-end ou vont faire leurs achats en France. Le capitaine Schutz ajoute : «Il y a une dizaine d'années, on peut dire que le trafic était normal. Aujourd'hui, il nous arrive de passer 220 poids lourds par jour.»⁶⁰ Un habitant de Lörrach qui vient effectuer ses achats en France se confie à un journaliste lors de la traversée : «le bac nous permet d'éviter les formalités douanières supplémentaires.»⁶¹ L'existence de ce bac à Huningue conduit ainsi à certains abus, révélés par le journal helvétique *Der Bund*. Des transports d'anciens légionnaires étaient arrivés en Allemagne par des voies obscures. Cela n'a pas manqué de faire sensation. «Afin que les légionnaires apatrides des pays situés derrière le «rideau de fer» ne soient pas à la charge de l'aide sociale française, ces hommes sont amenés à la frontière en uniforme français⁶². Dans les cas connus jusqu'à présent, les ex-légionnaires se sont presque tous présentés dans les grands camps pour étrangers rapatriés – notamment le Valkallager à Nuremberg – de sorte que le contribuable allemand soit dans l'obligation de payer pour ces hommes qui ont mis leur vie en danger pour la France.»⁶³ Dans le coude rhénan, un légionnaire polonais, introduit illégalement, a été identifié près de la ville frontalière badoise de Lörrach et renvoyé en France.

«Lorsqu'il y a peu, un légionnaire entré illégalement à Huningue (Haute-Alsace) a été renvoyé en France, les autorités polonaises n'ont pas tardé à le ramener en France. Les autorités françaises l'ont fait revenir un peu plus tard sur le territoire allemand, à une heure tardive de la nuit, près de Neuenburg am Rhein.»⁶⁴

60 *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 11 janvier 1979.

61 *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 11 janvier 1979.

62 Pour rentrer en Z.F.O., les soldats français en uniforme ne sont pas soumis à la douane allemande.

63 *Der Bund*, vol. 105, n° 23, 15 janvier 1954.

64 *Der Bund*, vol. 105, n° 23, 15 janvier 1954.

Le bac automoteur de Huningue est donc au cœur des échanges transfrontaliers licites ou illicites. Même si un poste de douane est bien présent, d'après plusieurs témoignages, les contrôles y sont bien plus souples, qu'en passant par Bâle. Le flux grandissant des populations désireuses de franchir le Rhin par le bac automoteur témoigne de la conception singulière des frontières dans le coude rhénan. Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le bac voit le jour afin de relier les deux rives. Tel un réflexe pavlovien, dès la disparition de l'odeur de la poudre et du sang, l'échange avec son voisin revient.



Le capitaine Schultz à son poste de pilotage dans le bac automoteur Weil.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 11 janvier 1979.

Les franchissements de frontière se multiplient

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les types de transport se multiplient dans le coude rhénan à l'instar de l'aéroport, de la route douanière, du tramway ou encore du bac automoteur. Dans le même cadre, le 30 janvier 1947, «le conseil municipal de Huningue décide à l'unanimité l'achat d'un autobus pour assurer une communication régulière aux trains arrivant et partant de la gare frontalière de Saint-Louis»⁶⁵. Dans ce contexte propice au rapprochement frontalier, les élus frontaliers se mobilisent afin de militer pour la réouverture des frontières, notamment à Huningue. Ainsi, «le conseil municipal de Huningue constate avec amertume que deux ans après la Libération, le trafic marchand des personnes et des marchandises n'est pas encore rétabli à la frontière franco-suisse. Il est d'avis que, la guerre étant terminée, le passage de la frontière soit libre pour toute personne munie d'une carte d'identité valable. Il proteste contre l'obligation de se munir de cartes frontalières et d'un visa suisse et il prétend qu'il n'existe aucune raison qui justifie le maintien de la situation actuelle. Si pour des raisons de police ou de douane, le passage de certaines personnes est indésirable, les autorités chargées de la surveillance des frontières auront toujours la possibilité d'empêcher leur passage. Le conseil huninguois prie les autorités compétentes de procéder aux pourparlers nécessaires pour arriver à la suppression du visa et qu'elles ne se fondent pas sur l'avis des services d'établissement de cartes frontalières, qui eux, pour justifier la raison de leur existence, feront toujours opposition aux justifications.»⁶⁶ Il faut attendre quelques années, notamment 1950 pour que le passage des frontières soit simplifié. En effet, en 1950, la municipalité ludovicienne publie une mise à jour des conditions de franchissement de la frontière.

65 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 30 janvier 1947.

66 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 10 décembre 1946.

«A. - Automobilistes

Remarque liminaire :

La circulation transfrontière dans la région de Bâle - Saint-Louis se fait selon un sens unique : entrée en France par le bureau de Saint-Louis-Route et sortie de France par le bureau de Bourgfelden, situé à 1,2 kilomètre environ à l'ouest de Saint-Louis-Route.

Entrée en France :

Automobilistes étrangers :

1. Présentez à la douane le titre douanier concernant votre véhicule : carnet de passage ou triptyque. Si vous n'avez aucun de ces titres vous pouvez obtenir, de jour comme de nuit, à Saint-Louis-Route, un laissez-passer de courte durée dont la validité s'échelonne de dix jours à trois mois, et ceci moyennant une faible rémunération.
2. Déclarez les objets neufs ou usagés éventuellement prohibés à l'entrée ou simplement taxables. N'oubliez pas de déclarer les capitaux en votre possession. La douane française accorde de très larges tolérances sous réserve de déclaration. Un conseil : ne faites pas de déclaration inexacte ou incomplète.
3. Présentez vos titres de circulation : passeport, carte frontalière ou simple carte d'identité (selon votre nationalité) au contrôle de la police.

Automobilistes domiciliés en France :

1. Présentez à la douane le titre douanier concernant votre véhicule : passavant.
2. Déclarez avec vos capitaux tout ce que vous avez acheté et tout ce que vous avez pu recevoir en cadeau à l'étranger. Ce n'est pas parce qu'un objet est usagé ou qu'il ne vous a rien coûté qu'il n'est pas passible de droits et taxes. Évitez donc des déclarations inexactes ou incomplètes.
3. Présentez vos titres de circulation : passeport, carte frontalière ou simple carte d'identité au service de la police.

Sortie de France :

Les formalités sont semblables à celles de l'entrée.

N'oubliez pas de faire viser votre titre de douane, de déclarer vos capitaux, les objets achetés en France, *etc...*

Si votre voiture est immatriculée en France et si vous n'avez pas de passavant, vous pouvez en obtenir un au bureau de sortie.

B. - Autres voyageurs

Les formalités à remplir tant à l'entrée qu'à la sortie sont absolument identiques à celles indiquées ci-dessus.

Touristes étrangers :

Vous pouvez changer les devises suisses en votre possession tous les jours, dimanches et fêtes compris, de 7 h. à 20 h. au bureau des douanes de Saint-Louis-Route et ceci au cours libre pratiqué à la Bourse de Paris.

Si vous êtes touriste occasionnel, vous pouvez rester un an en France avec votre voiture automobile.

Si vous êtes touriste régulier vous ne devez pas rester en France plus de six mois par an.

Ne vendez, ne louez, ne mettez pas à la disposition d'une personne résidant en France votre véhicule automobile.

N'oubliez pas de réexporter à l'étranger votre voiture tant que le titre douanier n'est pas périmé.

Vous pouvez importer par Saint-Louis-Route, sous réserve de déclaration, en toute franchise, 200 cigarettes ou cigarillos, ou 50 cigares, ou 400 grammes de tabac (sans possibilité de cumul), deux appareils photographiques de format ou de système différents, un appareil cinématographique, un instrument de musique portatif, un phonographe avec 20 disques, vos articles de sport ou de camping et vos provisions de route. »⁶⁷

Si le franchissement de frontière s'institutionnalise du côté de Saint-Louis, Huningue ne possède pas encore de bureau de change au grand dam de la municipalité huninguoise qui n'hésite pas à prendre une motion demandant le retour d'un tel bureau afin de favoriser les

67 Livret offert par la municipalité et l'Union des commerçants, 614W4 Archives municipales de Saint-Louis.

échanges et surtout la venue de touristes comme en atteste la délibération du 27 novembre 1948 :

«Quatre ans après la libération, notre bureau de douane Huningue-route n'est que partiellement ouvert aux touristes et aux frontaliers par le fait que le manque de bureau de devises à cet endroit interdit l'accès direct à Huningue aux voyageurs en possession de devises. Cet état de choses entrave sérieusement les intérêts de notre commerce local qui est déjà fortement éprouvé par les dégâts causés par faits de guerre. Il demande que soit tenu compte des intérêts vitaux de notre ville et que la situation d'avant-guerre de notre ville soit rétablie».

Les nouvelles réglementations du trafic routier avec la Suisse par les voies d'accès de Saint-Louis et Bourgfelden, sans tenir compte de celle de Huningue, lèsent gravement les intérêts vitaux de la commune⁶⁸. On peut comprendre la complexité pour l'administration française de contrôler cette multiplication soudaine des flux. En effet, la frontière avec la Suisse demeure l'objet de nombreuses fraudes à l'image d'une affaire surprenante incriminant un curé strasbourgeois arrêté à Saint-Louis. Cette affaire est reprise dans de nombreux journaux alsaciens ou suisses :

«Lundi a été appréhendé au passage de la frontière franco-suisse, à Saint-Louis, un curé de la région strasbourgeoise qui avait dissimulé 28 pièces d'or dans un paquet de cacao. Par ailleurs, ont également été arrêtés à Saint-Louis un habitant de Vienne qui avait camouflé 42 louis d'or dans les semelles creusées de ses souliers et un élégant Lyonnais qui avait dissimulé dans une mallette à double fond 20 millions de francs.»⁶⁹

Par ailleurs, les pouvoirs publics doivent faire face à une autre difficulté. Les mouvements de grève des douaniers. En 1948, d'importants mouvements sociaux éclatent à travers tout le pays et le ministère des Finances réagit. Le gouvernement, qui reste inflexible sur la question des salaires, fait face à d'importants mouvements sociaux.

68 Délibérations du conseil municipal de Huningue, 27 novembre 1948.

69 *Le Confédéré*, 12 mars 1947.

«Le climat n'est donc pas au beau fixe et, dès juin 1948, la fronde sociale réapparaît. Le mouvement fait tache d'huile durant l'été et, au début de l'automne, la France frôle à nouveau la paralysie : la métallurgie, les douanes, la fonction publique, la sidérurgie, le gaz et l'électricité, les transports en commun sont touchés par des mouvements de grève qui, le 4 octobre, s'étendent aux mineurs.»⁷⁰



Douaniers français à Saint-Louis. *L'Express*, 25 septembre 1946.

Dans ce contexte singulier, la douane ludovicienne se mobilise également entraînant une paralysie de la frontière pendant plusieurs semaines. L'ensemble des fonctionnaires français des finances et des douanes en poste à Bâle, mais également à la gare d'Alsace, aux postes frontières de Lysbüchel et à la Burgfeldstrasse, font grève. Dans ce cadre, «les entrées et les sorties de voyageurs utilisant le chemin de fer ou l'automobile ne sont plus contrôlées. Alors que les fonctionnaires des Finances, qui s'occupent habituellement du contrôle des devises, ont fermé leurs guichets. Les fonctionnaires des douanes font

70 Frédéric CHARPIER, «L'histoire secrète des grèves de 1947-1948», Benoît Collombat éd., *Histoire secrète du patronat de 1945 à nos jours. Le vrai visage du capitalisme français*, La Découverte, 2014, p. 70-76.

la grève sur le tas.»⁷¹ La grève n'est que passagère et le trafic frontalier reprend comme à l'accoutumée. Au fil des années, les franchissements de frontière se multiplient. «Jamais leur nombre n'a été aussi élevé» souligne un média helvétique à l'occasion de la fête de Pâques 1949. En effet, «le trafic est intense depuis quelques jours au poste frontière franco-suisse de Saint-Louis. C'est par milliers que les automobilistes suisses vinrent en France passer les fêtes de Pâques. Par chemin de fer, les arrivées de touristes suisses étaient également nombreuses. 10 000 voyageurs ont pris vendredi à Bâle les trains à destination de la France. En sens inverse le trafic a été moins important. On signale néanmoins que vendredi, 3 500 touristes hollandais et belges sont entrés en Suisse par le poste de Saint-Louis.»⁷²

Afin d'institutionnaliser les échanges, les frontières sont corrigées entre la France et la Suisse

Les bornes frontières, une histoire singulière dans le coude rhénan

Face à la multiplication des échanges transfrontaliers, une attention particulière est accordée aux bornes frontières. En effet, dès 1946, des géomètres sont nommés par le gouvernement français et les différents cantons suisses afin de réviser l'abornement des frontières entre les deux pays⁷³. Dans le coude rhénan, les cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure sont concernés. L'objectif nodal de ce projet de révision est de corriger les erreurs survenues depuis le dernier tracé de la période de 1816 à 1818. En effet, cet abornement se réalise au lendemain du traité de Vienne de 1815 sur la base d'un plan descriptif. L'article 3 de la convention de Berne de 1836 dispose :

«[...] qu'au moment de sceller les bornes dans la maçonnerie on devait déplacer sous chacune d'elles une quantité de charbon de bois égale à un cube large de seize centimètres ainsi qu'un témoin caché en deux morceaux provenant de la cassure d'une brique et susceptible d'être reconnu par leur rapprochement

71 *La Liberté*, 10 juillet 1948.

72 *Le Jura*, vol. 99, n° 46, 19 avril 1949.

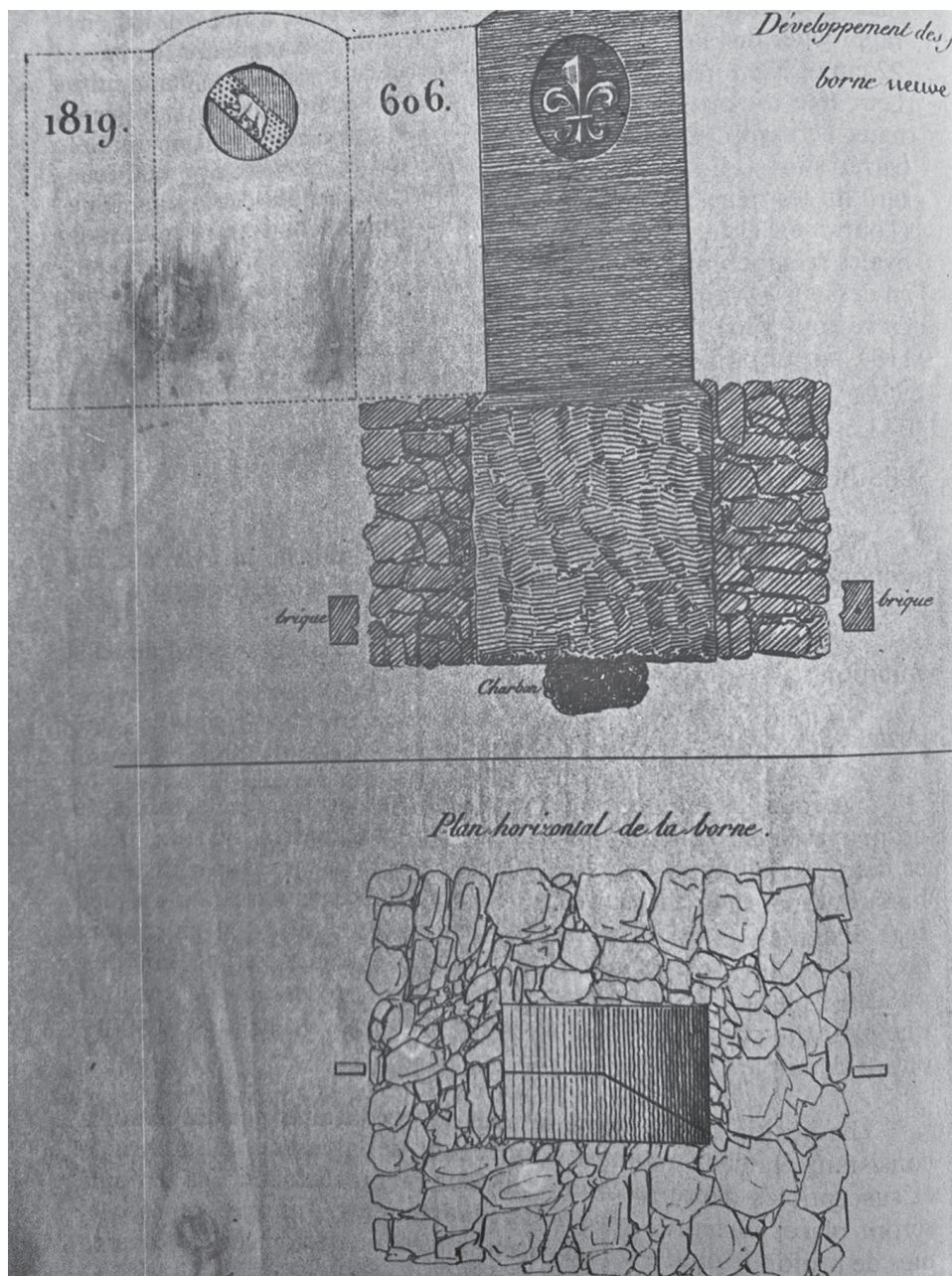
73 Lettre du ministère de l'Intérieur, 4 septembre 1946. Collection particulière.

et qui étaient à placer à 50 centimètres de profondeur et à 60 centimètres de distance de chaque côté de la borne.»

Dans le Haut-Rhin, 17 communes sont limitrophes à la Confédération helvétique (Huningue, Saint-Louis, Hégenheim, Buschwiller, Hagenthal-le-Bas, Neuwiller, Leymen, Liebenswiller, Oltingue, Biederthal, Wolschwiller, Kiffis, Lucelle, Oberlarg, Levoncourt, Courtavon, Pfetterhouse). Les bornes se suivent le long de la frontière franco-suisse tous les 90 ou 100 mètres. Au total, 689 bornes sont posées entre Pfetterhouse et le Rhin. Ces bornes ont évolué au fil des changements de gouvernances. D'un côté, frappées du sigle (C.S.) pour Confédération helvétique, les bornes évoluent selon les changements de souveraineté du côté français. Sous la monarchie, la fleur de lys, sculptée dans un ovale de 27 centimètres, annonce sur les bornes frontalières l'arrivée en France, puis les lettres D. R. (Deutsches Reich) préviennent de l'arrivée sur le territoire allemand au lendemain du traité de Francfort de 1871⁷⁴.

En 1918, des tailleurs de pierre sont missionnés afin de corriger les bornes frontières avec un «F.», symbolisant la France. Lors de l'Annexion, les autorités nazies ne prennent pas la peine de s'attaquer à la rectification des frontières. Cependant, certaines bornes ayant plus de deux cents ans sont quelquefois dans un piteux état et certaines ont été renversées par le poids des années. En effet, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ces rectifications se révèlent nécessaires en raison de l'imprécision des données descriptives anciennes concernant certains endroits de la frontière. Par ailleurs, l'abornement peut avoir été modifié en raison des modifications effectuées sur la nature. De plus, ces changements peuvent entraîner des difficultés pour les contrôles douaniers.

74 *L'Alsace*, 22 mars 1953.



Dessin des bornes installées dans le cadre de la seconde Restauration.

En 1947, le tracé de la frontière franco-suisse est examiné

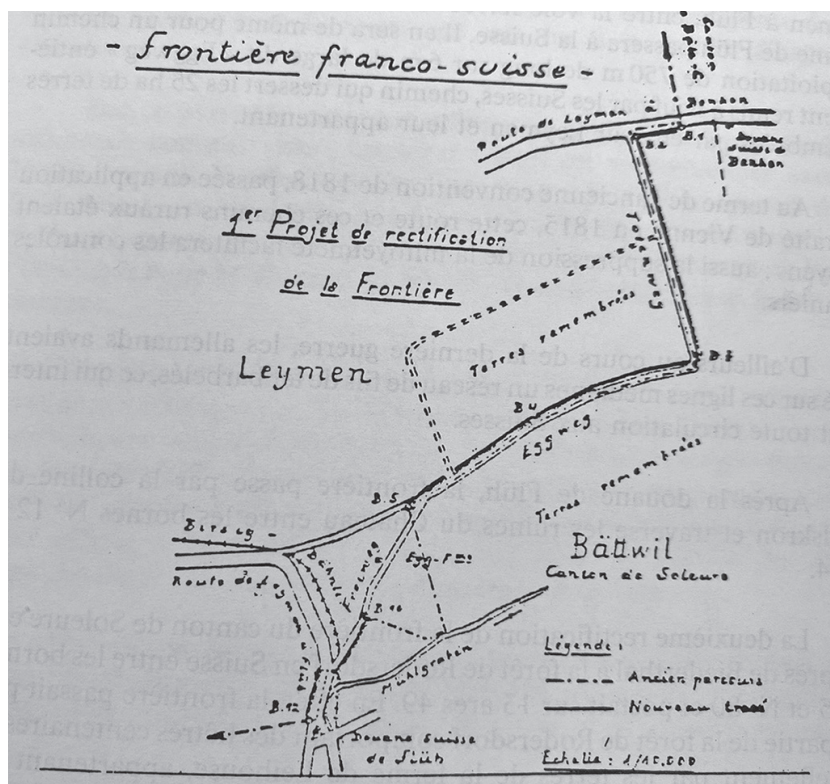
Le journal *L'Alsace* souligne que : « Dès 1947, les autorités suisses et françaises ont examiné "la ligne idéale" à la loupe pour y apporter les précisions et parfois les modifications qu'un long usage a rendu nécessaires. Soulignons à ce propos que les techniciens des deux pays ont travaillé conjointement à cette tâche délicate avec un égal esprit de courtoisie et une égale bonne volonté. »⁷⁵ Ainsi, entre 1947 et 1951, le délégué à l'abornement franco-suisse pour le Haut-Rhin, Robert Scherding⁷⁶, est chargé d'inspecter toutes les bornes frontalières de Pfetterhouse au Rhin. Avec une équipe suisse, il doit ainsi contrôler chaque borne une à une en la remplaçant dans l'angle désiré, en la nettoyant et en la restaurant si besoin⁷⁷. Ce dernier décrit son action dans un article publié dans l'annuaire de la société d'histoire du Sundgau. Il y raconte que ces travaux débutent à Huningue avec le représentant du canton de Bâle-Ville, le géomètre Émile Bachman. Sur le site de l'ancienne forteresse aucun travail de rectification de frontière ne s'avère nécessaire. En effet, les bornes numérotées de 1 à 16 sont restées en bon état. Dans les autres communes, les bornes numérotées de 16 à 143 sont beaucoup plus détériorées. La France et la Suisse se mettent alors d'accord sur la répartition des frais. La France procure de nouvelles bornes en granit, plus durables que les anciennes bornes en pierre calcaire acheminées depuis le massif du Saint-Gothard. Quant à elles, les bornes françaises proviennent des Vosges entre Oberbruck et Sewen. Ces dernières sont directement taillées sur place au sein de l'exploitation Bellicini et acheminées ensuite par camion jusqu'à la frontière, puis par chevaux jusqu'à l'emplacement exact. C'est à la Confédération helvétique que revenait la charge d'exécuter la pose. En effet, les géomètres suisses sont encore en possession des procès-verbaux des bornes de la révision de l'abornement de 1815 et cela facilite grandement leur travail. Si une coopération importante entre la France et la Suisse se matérialise par cette synergie autour des frontières, cette dernière ne se retranscrit pas systématiquement avec les acteurs privés, notamment les agriculteurs. En effet, si les États parviennent à se mettre d'accord sur une rectification de frontière

75 *L'Alsace*, 23 mars 1953.

76 Également inspecteur du cadastre à Altkirch.

77 Robert SCHERDING, « abornement de la frontière franco-suisse de 1947 à 1953 », *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1994, p. 187.

entre Benken en Suisse et Neuwiller en France, les propriétaires suisses des parcelles refusent la rectification⁷⁸. Les modifications de frontière les plus conséquentes se concentrent autour du canton de Soleure, notamment à Leymen. En effet, lors d'un remembrement de parcelles, les propriétaires helvétiques avaient inclus 25 hectares du ban communal de Leymen dans le périmètre remembré. Des négociations s'opèrent donc afin de rectifier les limites de souveraineté. Ainsi, un tronçon d'environ 130 mètres de long sur 8 à 10 mètres de large sur la route de Leymen à Benken bascule en France, à l'instar d'autres chemins ruraux⁷⁹. Ces chemins ne sont alors plus mitoyens comme le dispose la convention de 1818. Cela facilite notamment les contrôles douaniers dans le secteur.



Projet de rectification des frontières entre Leymen et Bättwil. Croquis de Robert Scherding, *Bulletin de la Société d'Histoire du Sundgau*, 1993, p. 189.

78 Il s'agit des bornes 107 à 132.

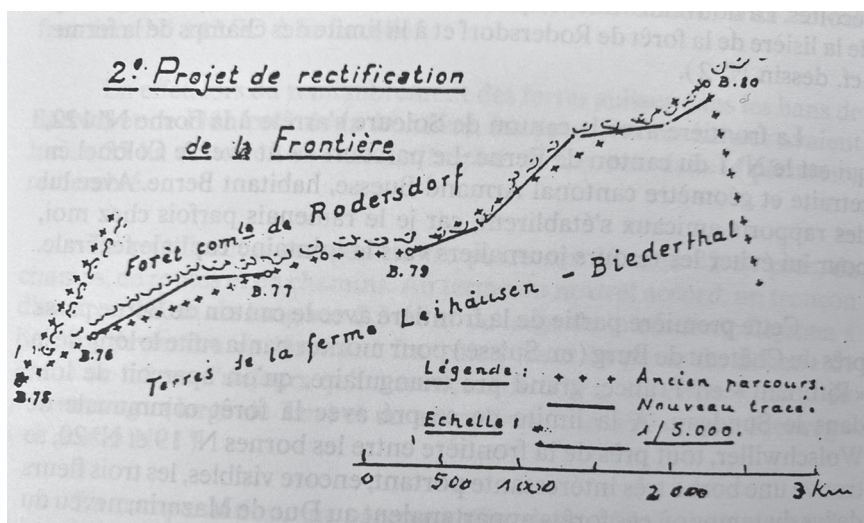
79 *L'Alsace*, 22 mars 1953.



Pose de bornes frontalières en 1947 entre la France et la Suisse, photographie de Robert Scherding.

Parallèlement, la deuxième rectification de la frontière se réalise près de Biederthal et la forêt de Rodersdorf en Suisse. En effet, la difficulté repose sur le fait que la frontière passe à travers la forêt comportant des arbres centenaires ainsi que sur les terrains d'une ferme de Leyhouse, propriétés du Baron de Reinach-Hitzbach. Le contrôle de la frontière et l'établissement des droits de douane s'avèrent alors d'une grande complexité au moment des récoltes et de l'exploitation forestière. Robert Scherding raconte alors qu'il travaille avec Armand Buesse, géomètre cantonal, que les deux hommes travaillent sur un projet de rectification de frontière. Ainsi, 14 petites bornes intermédiaires sont ajoutées entre les bornes existantes, jusque-là trop éloignées les unes des autres⁸⁰.

80 Robert SCHERDING, «Abornement de la frontière franco-suisse de 1947 à 1953», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1994, p. 195.



Projet de rectification des frontières entre Leymen et Bättwil. Croquis de Robert Scherding, *Bulletin de la Société d'Histoire du Sundgau*, 1993, p. 192.

La dernière rectification de frontière à Courtavon / Pfetterhouse

Le travail de Robert Scherding s'achève sur la route internationale de Courtavon à Pfetterhouse. Il s'agit de la troisième modification de frontière. En effet, à cet endroit la frontière, qui traverse la route internationale, suit l'ancien cours d'eau de la Goutte de Fahy entre les bornes numéro 105 et numéro 107. Une nouvelle ligne droite est tracée à la suite d'un échange d'un terrain de 10 ares. Ce réajustement frontalier est d'autant plus particulier à cet endroit que Pfetterhouse connaît une histoire singulière au sujet de ses bornes frontalières. En effet, la petite localité sundgauvienne est connue pour avoir abrité la « borne des trois puissances » au lendemain de la guerre franco-prussienne de 1870. Cette borne frontière revêt alors aux yeux des Allemands, nouvellement maîtres de l'Alsace, la valeur d'un symbole, aux confins de l'Empire allemand, de la Confédération helvétique et de la France. Dans ce cadre, les nouveaux occupants de l'Alsace utilisent cette borne à des fins de propagande, notamment sur des cartes postales. Cependant, elle entre dans l'histoire avec la photographie, autour de la borne, des militaires des trois pays limitrophes. Un toast est alors porté au-dessus de la borne frontalière, chaque militaire prenant le soin de rester dans son État. Si cet événement peut laisser présager une entente

cordiale entre les trois États, la publication de la photographie fait alors scandale en France, encore traumatisée de la perte de l'Alsace-Moselle. Le lieutenant des douanes de Réchésy, qui s'était laissé photographier, subit alors des brimades et des sanctions disciplinaires⁸¹.



Rencontre autour de la borne des «Trois Puissances». André DUBAIL, «La frontière franco-suisse à Pfetterhouse», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1987, p. 92.

81 André DUBAIL, «La frontière Franco-Suisse à Pfetterhouse», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1987, p. 93.



Le toast historique sur la borne frontalière. André DUBAIL, «La frontière franco-suisse à Pfetterhouse», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1987, p. 92.



Photomontage réalisé autour de la borne des Trois Puissances au crépuscule de la Première Guerre mondiale. André DUBAIL, «La frontière franco-suisse à Pfetterhouse», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1987, p. 92.



À la Belle Époque, la borne des Trois Puissances fascine les photographes.
Archives fédérales.

Les trois rectifications de frontière à Leymen, Biederthal et Courtavon sont entérinées par une commission représentative internationale le 25 février 1953 à Genève. Dans le cadre de la révision de 1947, 112 bornes ont été plantées. Les travaux de taille sur ces dernières ont été effectués par M. Conti, tailleur de pierre à Altkirch, avec les changements D en F ou DR en RF⁸².

82 Robert SCHERDING, «Abornement de la frontière franco-suisse de 1947 à 1953», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1994, p. 195.

À PARTIR DE 1947, LA FRONTIÈRE PLACÉE SOUS LE SIGNE DE L'APAISEMENT ?

Les années 1947-1948 comme tournant de la détente dans les relations franco-allemandes ?

Un tournant de la détente dans les relations franco-allemandes ?

Dans le coude rhénan, les années 1947-1948 semblent être un véritable tournant dans les relations frontalières. Pour preuve, un rapport de la zone française d'occupation souligne que les relations avec les autorités suisses ont toujours été placées sous le signe du bon voisinage et d'une parfaite courtoisie. Elles se bornent d'ailleurs à des questions de service que le gouvernement militaire s'efforce toujours de résoudre dans un sens favorable, tout en restant dans le cadre des instructions en vigueur.

«Il y a cependant lieu de remarquer que les visites des Suisses et leurs sollicitations ont été moins nombreuses en 1947 que l'année précédente. Ils ont appris sans doute à connaître la réglementation de la zone et ont moins cherché à étendre leur emprise sur la région frontalière.»¹

Leur action est cependant très importante et très profonde parmi la population frontalière, tant par les nombreux contacts provoqués par le

1 MAE, 10BAD.

trafic frontalier² que par les envois de produits alimentaires qui sont un apport précieux pour le ravitaillement.

«Chaque jour, 2275 frontaliers franchissent la frontière entre la Suisse et le Baden-Württemberg à Constance et Lörrach, tandis que 324 Suisses quittent la Suisse pour se rendre au Pays de Bade afin d'y suivre une formation professionnelle.»³

Toutefois, un aspect négatif est pointé du doigt dans le rapport français : la presse suisse. En effet, cette dernière demeure lue avec beaucoup d'intérêt côté Z.F.O. et elle «n'est malheureusement pas toujours très objective et quelquefois ses informations sur la zone française d'occupation sont tendancieuses et défavorables à notre égard. C'est ainsi qu'ont été signalés en leur temps les articles fantaisistes concernant la pénurie de bois de chauffage à Lörrach, l'absence de distribution de viande, etc. Au total onze fois a été sollicitée par le gouvernement militaire une intervention de l'Ambassade française de Berne.»⁴ En effet, on peut notamment voir dans la presse helvétique cette photographie avec la légende ci-dessous :

«Dimanche dernier, 20000 Bâlois ont fait un pèlerinage à Lörrach pour y rencontrer la plupart des enfants affamés.»⁵



2 Pour l'année 1946-1947, ont été délivrées 7000 cartes frontalières sens Allemagne-Suisse et 6000 cartes frontalières sens Suisse-Allemagne.

3 *Bieler Tagblatt*, n° 112, 16 mai 1947.

4 MAE, 10BAD.

5 *Die Tat*, 15 mai 1947.

Depuis les interventions diplomatiques françaises, les articles parus dans les mêmes journaux sont nettement plus favorables⁶.

Concernant la vie à Lörrach, l'année 1947 est placée sous le signe de l'apaisement et l'installation des troupes françaises est désormais aboutie : les différents services organisés fonctionnent à peu près normalement. Néanmoins, le problème du logement reste très important et soulève beaucoup de difficultés. Les logements réquisitionnés des anciens membres du NSDAP se font à présent de plus en plus rares et ceux qui seraient disponibles ne présentent pas les conditions de confort nécessaires à l'installation de familles françaises. Il en résulte de grosses difficultés car, chaque jour, on compte dans la garnison un ou plusieurs arrivants à héberger. Pour la seule ville de Lörrach, sont actuellement réquisitionnés 17 villas, 250 appartements, 35 chambres, six hôtels, 11 bureaux et 10 magasins. Il devient de plus en plus difficile de satisfaire les besoins nouveaux. Les possibilités en meubles, literies, matériels divers et linge sont extrêmement réduites. Il paraît presque impossible d'équiper les nouveaux logements réquisitionnés et de remplacer le matériel usagé (linge et draps en particulier).

«Il serait indispensable que le service du logement mette en place dans les garnisons importantes un stock de ces matériels permettant de faire aux besoins courants. Un premier pas été fait ans ce domaine mais il faudrait donner plus de moyens pour éviter d'avoir constamment recours à des réquisitions répétées qui sont, sur le plan politique désastreux.»⁷

Sur le plan économique, une amélioration est également notable dans l'ensemble de la Z.F.O. En effet, comme le montre le tableau ci-dessous, la production agricole connaît une accélération entre l'année 1947 et l'année 1948. La production de pommes de terre augmente fortement. Cependant, le niveau de production d'avant-guerre n'est toujours pas atteint.

6 En particulier au sujet de la campagne des pommes de terre menée dans la région de Lörrach : «Kartoffeln nach Deutschland», *Der Bund*, vol. 98, n° 396, 27 août 1947.

7 MAE, 10BAD.

Évolution de la production agricole entre 1938 et 1948

Milliers de tonnes	1938	1947	1948
Pommes de terre	3792,7	1599,9	2099,3
Céréales	801,1	368,4	536,3
Betteraves : sucre	460,5	142,8	381,3
Oléagineux	9,1	5,1	7,8

«Pour une population active de 2437000 personnes, les salariés de l'industrie représentent, au 1^{er} août 1946, un total de 1651840. Parmi eux. Près de 93 % occupent un emploi, soit 30 % de plus qu'en juillet 1945.»⁸

La reprise de l'activité économique se corrèle donc au retour de l'emploi dans les territoires administrés par la France. Parallèlement, la réforme monétaire, le plan Marshall, la création de la bizone, le retour des prisonniers de guerre et des rapatriés permet de soutenir la vie économique. Par ailleurs, à partir de 1947, le recours aux réquisitions est mieux encadré, comme l'atteste la circulaire du général commandant en chef français en Allemagne réglementant le droit de réquisition :

«Les réquisitions doivent entrer dans le décompte des frais d'occupation. Le montant total de ces derniers pouvant être appelé à être couvert par une indemnité forfaitaire fixée pour chaque zone par une décision interalliée, il en résulte qu'un volume excessif de réquisition aurait pour effet de diminuer le montant des dépenses directes effectuées par les services d'occupation.»⁹

Cependant, cette reprise économique est à nuancer et à mettre en perspective avec les frais d'occupation au sein des zones occidentales.

8 Hélène PERREIN-ENGELS, *La présence militaire française en Allemagne de 1945 à 1993*, 1994, p. 50.

9 Circulaire du Général Commandant en Chef Français en Allemagne, portant réglementation du droit de réquisition en zone française d'occupation, Baden-Baden, Imprimerie nationale, 1947.

	Z.F.O.	Zone U.S.	Zone U.K.
Recettes budgétaires des länder (en millions de marks)	1,932	6,666	10,765
Dépenses budgétaires des länder (en millions de marks)	1,911	4,651	10,390
Frais d'occupation intérieurs (en millions de marks)	657	1336	2216
Montant des frais (en marks)			
Par tête d'habitant	123	79	99
Par tête de militaire	9,900	13,532	27,677
Par tête de militaire + G.M.	8,674	13,332	23,136
Par tête d'occupant	5,135	9,657	17,741
% des frais par rapport aux recettes des Länder	34	20,3	20,3
% des frais par rapport aux dépenses des Länder	34,3	28,3	21,4

Frais d'occupation dans les trois zones occidentales pour l'année 1947-1948¹⁰.

Les recettes budgétaires françaises sont nettement inférieures aux zones anglo-saxonnes. Il est possible d'expliquer ces données par une plus grande concentration de l'industrie allemande au sein de la bi-zone. Comme le montre Hélène Perrein-Engels dans sa thèse de doctorat : « calculés en pourcentage par rapport aux recettes du Land, les frais d'occupation pèsent beaucoup plus lourdement sur l'habitant de la zone française : 13,7 % de plus que sur celui de la Bizone. »¹¹ L'orée des années 1950 se révèle donc synonyme du retour de l'activité économique en Z.F.O.

Malgré le retour d'une accalmie certaine, quelques faits marquants viennent troubler la Z.F.O. à Lörrach. Le père franciscain nommé « Marcellus », de Säckingen, qui prêche de temps en temps à Lörrach, prononce des sermons à l'église catholique de Lörrach orientés à l'encontre de l'occupation française. Un rapport des services de renseignement souligne que : « ce prêtre aborde des sujets politiques et avec violence il a critiqué les politiciens de Bonn qu'il traite de « polissons dansant sur des bancs » (*Sie kommen wir vor wie dumme Lausbuben, die auf den Bänken Herumtanzen*). Il poursuit : « Le communisme viendra quand même tôt ou tard ! » Évidemment, de telles paroles attirent l'attention du gouvernement militaire. D'autant plus que ce dernier est allé en captivité en Russie pendant la guerre et qu'il se déplace très fréquemment pour prêcher dans toute l'Allemagne occidentale.

10 Hélène PERREIN-ENGELS, *La présence militaire française en Allemagne de 1945 à 1993*, 1994, p. 67.

11 *Ibid.*, p. 68.

L'intéressé ne se montre pas en public à Säckingen. Il n'a aucun contact avec la population et ses relations avec le clergé séculier sont quasi inexistantes. «Il est connu dans le milieu ecclésiastique comme ayant, en qualité de confesseur, la faveur des pénitentes détraquées» souligne le rapport des renseignements. Une attention particulière du gouvernement militaire français le pousse alors à partir.

Par ailleurs, un autre incident éclate au sein de la ville de Schopfheim. Le 8 octobre 1950, des soldats français ont violenté des habitants de cette localité allemande.

«Les cas les plus frappants sont :

- Monsieur *Herbster* : double fracture de la mâchoire inférieure (frappé sans motif)
- Monsieur *Thilkes* : mutilé de guerre frappé à coup de pied, fracture de l'os nasal et d'une côte
- Madame Roser, femme molestée en tentant de la toucher d'une façon que la morale reprouve
- Dix autres molestations et brutalités.»¹²

La presse locale fait alors écho des «incidents de Schopfheim». Le correspondant spécial du journal a pu constater qu'une agitation importante règne parmi la population de la petite ville. Dans tout le Pays de Bade, ces incidents ont provoqué une vive émotion : la diète du Bade-Sud a adressé une motion officielle au gouvernement militaire français. Le président d'État Wohib a promis d'en informer le gouvernement fédéral et d'attirer l'attention de Haut-Commissaire François Poncet sur l'affaire qui risque de mettre en danger l'évolution des relations franco-allemandes. La garnison entière est alors frappée d'une interdiction de sortie de 48 heures. Le 5 novembre, la répétition de ces incidents met les habitants dans la consternation ne pouvant pas s'expliquer l'attitude des soldats français, «qui ne sont pourtant pas des recrues auxquelles on aurait pu reprocher un manque de discipline ou une mauvaise compréhension de leurs devoirs de membres de l'occupation» souligne le rapport d'incident¹³. Une attention toute particulière est donc portée sur cet événement. Côté français, on redoute que ces faits isolés soient appréhendés comme une possible animosité

12 MAE, 10BAD.

13 MAE, 10BAD.

généralisée contre les Allemands. Les autorités militaires françaises de Lörrach remettent alors à la presse ce communiqué :

«Avec toute l'insistance possible, on doit inviter les autorités à éclaircir ces incidents dans tous leurs détails car on ne peut pas parler de Plan-Schumann et de participation allemande à la défense de l'Europe en même temps que de tels incidents se produisent. On peut être convaincu que le commandant français de Bade comme aussi la Haute-commission française s'occuperont sérieusement de ces incidents et que, dans leur décision, ils tiendront compte de l'excitation de la population de Schopfheim.»¹⁴

La France recherche donc l'apaisement par une communication volontariste mais également par des sanctions disciplinaires sévères à l'encontre des soldats agresseurs. Par ailleurs, les forces françaises d'occupation doivent également faire face à une manifestation de solidarité national-socialiste à l'occasion d'obsèques d'anciens membres du N.S.D.A.P. dans le cercle de Lörrach, notamment lors de l'enterrement de Ludwig Braun. Après avoir déposé une couronne au cimetière, ses anciens camarades ont commémoré le vingtième anniversaire de la fondation de la section locale N.S.D.A.P. d'Inslingen. La population de la localité allemande est alors sous le choc comme en témoigne l'intervention du maire SPD qui déplore que dans «le sud de l'Allemagne aussi bien que dans le Nord demeurent des incorrigibles».

Depuis l'effondrement du III^e Reich, la tendance est la quête des anciennes relations avec l'Alsace. Les premières sont dans le domaine familial. D'abord l'impossibilité, puis les grandes difficultés pour obtenir un titre de voyage de part et d'autre, ont dirigé les intéressés vers Bâle où les contacts familiaux ont lieu. Dans quelques cas très rares, justifiés par des décès, des laissez-passer établis sur place ont permis à des membres de familles de se réunir, soit d'un côté ou de l'autre du Rhin. Dans le domaine culturel et sportif, les relations sont encore à l'état embryonnaire. Des contacts privés ont déjà eu lieu entre sportifs, particulièrement entre les deux localités Weil am Rhein et Huningue mais n'ont pas abouti encore à des résultats tangibles, à cause des formalités longues et compliquées à remplir pour passer la frontière. En juin 1950, Huningue a participé à un match de football

14 MAE, 10BAD.

à Weil am Rhein. Le match retour n'a pas pu avoir lieu à Huningue faute de l'autorisation indispensable. En septembre 1950, les dirigeants de la Société Sportive de Weil sont invités à l'inauguration du stade sportif de Huningue, mais ne peuvent s'y rendre, faute d'autorisation. Toutefois, cela n'empêche en rien l'association des joueurs d'harmonicas de Saint-Louis de participer en été 1950 à un concours d'harmonicas à Lörrach et de remporter le premier prix. À la Pentecôte, un grand tournoi de handball à Lörrach favorise la venue d'une équipe parisienne et d'une équipe de la S.N.C.F. de Mulhouse¹⁵. Cet engouement dans le cadre de ces rencontres transfrontalières paraît incompréhensible pour le délégué du Cercle de Lörrach. Il écrit :

«[...] du côté badois, nous pouvons constater une tendance de plus en plus grande à renouer des relations ou d'en créer avec l'Alsace, dans un but qui est évident : l'intérêt particulier. En revanche, du côté alsacien, on est beaucoup plus circonspect, même réticent, on craint le feu. Il serait bon et prudent de procéder dans la reprise du petit trafic frontalier avec l'Alsace par étapes successives pour éviter une invasion germanique redoutée par les Alsaciens à juste titre.»¹⁶

Cette endosmose frontalière est difficilement compréhensible pour les officiers français en poste à Lörrach, malgré les demandes répétées notamment de la municipalité de Huningue de revenir à des relations économiques d'avant-guerre avec les Allemands et notamment avec Weil am Rhein¹⁷.

Le retour de la vie politique dans la Z.F.O. sur fond de Guerre froide

«À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les Alliés, mais aussi beaucoup d'Allemands, imputaient aux partis politiques une grande responsabilité dans le déclin de la République de Weimar et la montée du national-socialisme.»¹⁸

15 MAE, 10BAD.

16 MAE, 10BAD.

17 Délibération du conseil municipal de Huningue, 10 décembre 1946.

18 Jean-Paul CAHN (dir.) et Ulrich PFEIL (dir.), *Allemagne 1945-1961 : De la «catastrophe» à la construction du Mur*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2009, p. 133.

L'enjeu est donc de taille pour les forces alliées occupantes afin de réinstaurer la démocratie en Allemagne occidentale. Dans ce cadre, les Alliés incitent activement à la refondation des anciens partis à l'instar du S.P.D. (*Sozialdemokratische Partei Deutschlands*) ou encore des partis libéraux. D'autres partis, cette fois-ci sont créés, à l'image de la C.D.U. (*Christlich-Demokratische Union*), qui se compose de libéraux chrétiens (catholiques et protestants). Cette reconstruction des forces politiques est influencée par la Guerre froide. En effet, du côté Est, en 1946, le parti S.P.D. et le K.P.D. (*Kommunistische Partei Deutschlands*) se voient dans l'obligation de fusionner. «Au cours de l'année 1946 eurent lieu les premières élections au niveau municipal (dès janvier en zone américaine ; en septembre dans les trois autres zones) et même régional (en octobre en zone soviétique ; en novembre/décembre dans les Länder de la zone américaine ; ces élections devaient avoir lieu au printemps 1947 dans les zones britannique et française).»¹⁹ Un an plus tard, de nouvelles élections municipales se déroulent. En effet, dans le secteur de Lörrach, le troisième trimestre 1948 a été marqué par les élections : renouvellement des conseils d'arrondissement, des conseils municipaux et des maires. Les élections ont montré un gain pour le parti SPD au détriment du parti C.D.U. qui a perdu, avec 2 500 voix, 3 sièges. La participation aux élections était de 66,05 %, légèrement plus faible qu'en 1946 (66,76 %). Si, dans certaines communes, l'absentéisme marque une augmentation allant jusqu'à 20 %, dans d'autres, elle diminue dans la même proportion. Les élections des maires ont davantage intéressé la population avec une participation de 75,33 % au premier tour et 70,6 % au deuxième tour. Le parti C.D.U. avait présenté 24 candidats, le SPD 19, le DPB 11, le KPB 6, auxquels s'ajoutent 33 candidats indépendants.

En 1948, les élus se répartissent selon leur appartenance politique :

CDU : 30 élus

SPD : 15 élus

DPB : 21

KPD : 1

Indéterminés : 16

19 Corine DEFANCE et Ulrich PFEIL, «L'Allemagne occupée en 1946», *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 224, n° 4, 2006, p. 47-64.

L'amélioration du ravitaillement et les récits anti-communistes des prisonniers de guerre rentrés d'Union soviétique ont détourné beaucoup d'ouvriers de ce parti. L'amélioration des salaires et une stabilisation des prix représentent un nouvel obstacle au parti KPD dans le Kreis²⁰ badois.

Durant la campagne, le S.P.D. a été le parti le plus actif dans la région de Lörrach. Pour la campagne électorale, il a notamment fait appel à des orateurs de toute la zone française et même d'autres zones. Son but était de briser le front C.D.U. en attaquant ce parti et sa politique poursuivie depuis deux ans. Pour cela, dans le Kreis de Lörrach, le S.P.D. a organisé pas moins de 42 réunions publiques tenues dans toutes les localités d'une certaine importance. Grâce à une mobilisation importante, le parti a obtenu un gain de voix important par rapport à 1946 (3333 voix dans le Cercle de Lörrach). Les socialistes ont notamment fait élire leur candidat, M. Braye, ancien maire de Haltingen et député, au poste de maire de la ville de Lörrach. La section de Lörrach du parti socialiste manifeste alors l'intention d'entrer en relation avec les socialistes suisses et alsaciens pour créer une «*Oberrheinische Geminischaft der Sozialisten*»²¹.

La C.D.U., quant à elle, a organisé 40 réunions publiques dans le Kreis et a pu compter sur l'appui du ministre président Wohleb. Malgré cela, lors des élections municipales, le parti a perdu 5 882 voix sur les résultats de 1946.

Malgré l'effort déployé par le parti communiste au cours de la campagne électorale (22 réunions publiques), le K.P.D. perd 1 619 voix aux élections municipales. L'effectif du parti accuse une nouvelle diminution de 21 membres pour le mois de décembre. En mai 1947, l'effectif était de 923.

Les nombreuses réunions des conseils municipaux du cercle de Lörrach ont fait ressortir les principales préoccupations des municipalités. Outre les questions techniques et budgétaires traditionnelles, les conseillers municipaux ont examiné le problème des constructions de logements et l'hébergement des réfugiés. Dans le domaine des logements, un effort considérable est entrepris par les communes pour financer 108 constructions. Par ailleurs, bon nombre de bâtiments ont

20 La circonscription.

21 MAE, 10BAD.

été terminés ou sont en voie d'achèvement en particulier à Lörrach. Quant au problème des réfugiés, il demeure l'objet de nombreuses délibérations portant tant sur l'hébergement des nouveaux arrivants que sur l'emploi de cette main-d'œuvre supplémentaire. Ce dernier point semble créer les plus grosses difficultés. En effet, les besoins de l'agriculture sont négligeables, et l'industrie, dans son état actuel, a presque atteint sa capacité d'absorption. Aussi certaines municipalités, comme celle de Weil am Rhein, examinent la possibilité de faire venir ou de faire créer d'autres industries dans le secteur. Une véritable collaboration s'institutionnalise entre les nouveaux élus et le gouvernement militaire français. «La population allemande commence à prendre goût au jeu des élections démocratiques et les nombreux tracts lancés aux élections municipales en sont la preuve», souligne l'officier responsable de la région de Lörrach.

Dans ce contexte de reprise des activités politiques, le 8 mai 1949, au lendemain du blocus de Berlin, le conseil parlementaire allemand adopte la loi fondamentale et institue un nouvel État, la République fédérale d'Allemagne (RFA). En réaction, la zone soviétique institue la République démocratique allemande (RDA). La création de ce nouvel État conduit à quelques troubles dans la région de Lörrach. En effet, l'année 1949 est marquée par la diffusion d'un tract à Lörrach. Ce dernier propose une solution pour l'Allemagne²² :

1. Le départ des troupes d'occupation française et anglaise.
2. Le retrait des troupes américaines sur une zone frontalière à l'ouest, de même pour les troupes russes à l'Est.
3. Le maintien de l'occupation à Berlin, provisoirement, par les quatre puissances.
4. La formation d'un Gouvernement central à Berlin.
5. La création d'une nouvelle monnaie pour toute l'Allemagne, par ce gouvernement.
6. L'évacuation de Berlin par les quatre puissances.

Ce tract trouve un écho singulier au sein de la ville de Weil am Rhein. Le maire Hartmann écrit à l'expéditeur des tracts, pour lui faire

22 MAE, 10BAD.

part de son intérêt. Par retour de courrier, l'expéditeur berlinois envoie de nouveaux tracts en le priant de l'aider à diffuser le document de propagande le plus largement possible.

Dans le même cadre, un autre fait marquant est à souligner ; la tenue du congrès communiste à Lörrach, les 16 et 17 août. 475 délégués du pays de Bade et une dizaine de Suisses ont assisté au congrès. Selon les services de renseignements français, l'organisation matérielle du congrès a été parfaite jusque dans ses moindres détails : transport des délégués assurés par camions et autobus, logements préparés dans les familles communistes ou sympathisantes et dans les hôtels, ravitaillement assuré sauf pour le pain (repas commun dans la grande salle de la firme K.B.C.), service d'ordre et d'accueil impeccable, soirée du 16 août avec concert. Les travaux du congrès se sont déroulés normalement et dans le calme. Aucun incident, ni à l'intérieur du congrès, ni à l'extérieur n'est à déplorer.

Durant le congrès est notamment évoquée la responsabilité de la guerre et le rejet des classes ouvrières pour accuser le capitalisme allemand et étranger. La socialisation des entreprises est exigée et on parle de la reconstruction de l'Allemagne tout en dénonçant l'agitation nazie, origine du mécontentement à l'égard des Français, surtout sur le plan du ravitaillement. Parallèlement, le congrès réclame la semaine de 40 heures et une activité plus efficace des Chambres d'Appel.

Le responsable communiste est alors Dr. Eckert, qui est notamment réélu, à la fin du congrès avec 201 voix sur 206 comme nouveau président. Le renouvellement du comité directeur du Land donne les résultats suivants²³ :

- Président M. Dr Eckert de Fribourg
- Vice-président M. Wohlrath de Fribourg

Membres :

- M. Ahrens de Baden-Baden
- M. Batz de Offenbourg
- Dr. Bittel de Offenbourg
- M. Büche de Lahr

23 MAE, 10BAD.

À partir de 1947, la frontière placée sous le signe de l'apaisement ?

- M. Rufner de Hornberg
- M. Eiche de Zell
- M^{me} Falk Ursula de Brombach
- M. Faulhaber de Fribourg
- M. Franck de Säckingen
- M. Onirs de Emmendingen
- M. Gognell de Constance
- M. Heinzmann de Villingen
- Madame Hern Johana de Constance
- M. Jereentrup de Freistadt
- M. Judas de Fribourg
- M. Kästle de Fribourg
- M. Lochbaum de Riclasingen
- Dr. Maier de Bühl
- M. Rummelin de Lörrach
- M. Schmidt de Waldshut
- M. Schmidt de Stockach
- M. Seifried de Fribourg
- M. Twandawsky de Lörrach
- M. Treffeisen de Fribourg
- M. Zink de Fribourg

Le congrès se termine par le chant de l'*Internationale*. Ensuite à 20 h 30 une réunion politique publique clôture le congrès. Devant un millier de personnes, pendant 1 heure et demie, le président réélu au congrès attaque le plan Marshall et le rejette disant que les communistes ne veulent pas implorer l'aumône. Le gouvernement militaire résume bien la situation dans un rapport interne : «les élections se sont déroulées dans le calme et dans l'ordre le plus parfait, et aucun incident n'a été à

déplorer. D'une manière générale, il semble que l'on ait actuellement une certaine détente. »²⁴

Le procès de criminels de guerre ayant sévi à Huningue au moment de la Libération

Cette «détente» propre à la vie quotidienne dans le Cercle de Lörrach est également synonyme d'une période de jugement concernant le meurtre des deux couples à Huningue en novembre 1944. Dans cette affaire, trois individus sont accusés d'assassinat au tribunal militaire de la 6^e région à Strasbourg :

- Albert Schmidt, ex-agent de la Gestapo à Lörrach, né le 22 avril 1912 à Steinen (Bade), fils d'Albert et Emma Eiching, marié et père de deux enfants.
- Frédéric Schrimm, ex-agent de la Gestapo à Lörrach, né le 3 juillet 1912 à Berghausen (Bade), fils de Frédéric et Emma Brombacher, marié et père de deux enfants, demeurant à Lörrach.
- Eric Isselhorst, chef de la police à Düsseldorf, né le 5 février 1906 à Saint-Avold (Moselle), fils de Heinrich et Lina Schiller, Marié, sans enfant.²⁵

La séance s'ouvre par le rappel des faits : «Le 21 novembre 1944 des combats de rue ont lieu dans Huningue entre quelques chars français et les troupes allemandes. Au début de la nuit, les Allemands, ayant cru voir des signaux lumineux, procèdent à l'arrestation d'un certain nombre de personnes et se livrent à une enquête. La Gestapo est alors appelée et vers 2 heures du matin, les inspecteurs Schmidt et Schrimm arrivent à Huningue. Ils continuent ainsi les interrogatoires et relâchent les personnes suspectes, sauf quatre, les époux Riffenbach et Steffan. Les deux hommes sont considérés comme des espions parce qu'ils possèdent tous deux une lampe de poche et qu'ils auraient avoué, selon les autorités allemandes. Quant aux deux femmes, elles sont considérées comme complices parce qu'elles étaient simplement présentes. Les deux inspecteurs rendent alors compte à leur chef

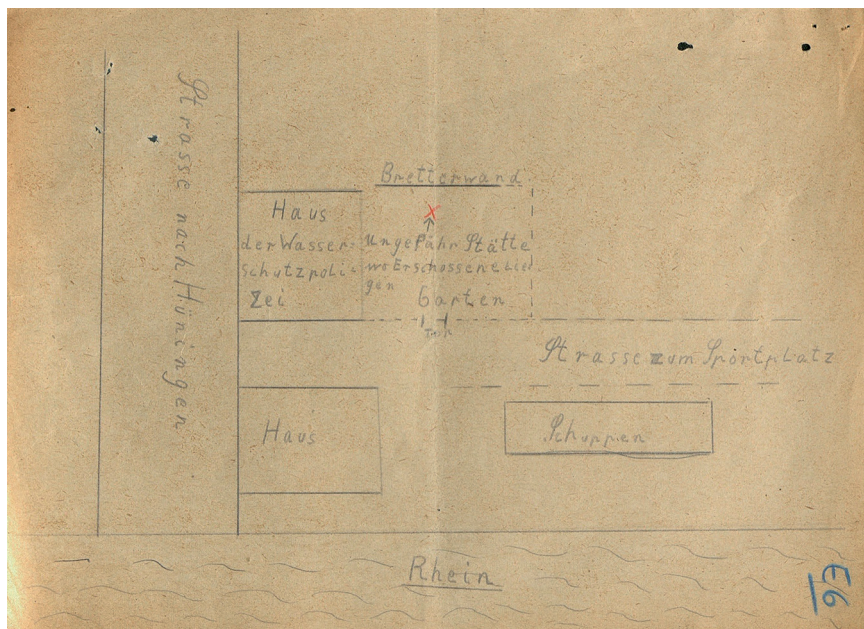
24 MAE, 10BAD.

25 DCAJM, CA 7/37/6.

Isselhorst des résultats de l'enquête. Issenhorst leur envoie alors par l'intermédiaire d'un officier de la Wehrmacht un ordre écrit d'exécuter les quatre personnes arrêtées. Ces dernières sont conduites à l'extérieur vers 17 heures, les deux hommes d'abord puis les deux femmes ensuite par Schmidt et Schrimm. Les deux accusés se retranchent alors derrière l'ordre reçu de leur supérieur. Ce dernier, Isselhorst, ne conteste pas les faits. Il reconnaît avoir donné cet ordre. Il prétend qu'il avait reçu du Gauleiter Wagner le pouvoir d'exécuter sans jugement des personnes qui étaient reconnues coupables d'espionnage ou de sabotage et qu'il avait fait qu'exécuter cet ordre. Il précise qu'il n'avait pas de cour martiale et que c'est à lui qu'il revient de prendre la décision. Il ajoute que ce droit était prévu par la Convention de la Haye. Cependant, l'article 30 de ladite convention précise qu'en aucun cas un espion ne peut être exécuté sans jugement. Par ailleurs, l'ordonnance de procédure pénale allemande du 17 août 1938 prévoit également que l'espion ne peut être exécuté qu'après jugement par le tribunal de guerre du Reich. Schrimm est alors accusé d'avoir à Huningue, le 22 novembre 1944, volontairement donné la mort avec préméditation à :

- Jacques Riffenbach, né le 9 novembre 1895 à Mulhouse.
- Julie Gantner, épouse Riffenbach, née le 10 octobre 1896 à Lutterbach.
- François Steffan, coiffeur, né le 8 mars 1915 à Kogenheim.
- Marthe Goetschy, épouse Steffan, née le 26 août 1914 à Huningue.²⁶

26 DCAJM, CA 7/37/6.



Leurs corps ont été exhumés le 23 octobre 1945 dans un jardin dépendant d'un immeuble du Service de la Navigation du Rhin, à 150 mètres du fleuve. Il s'agissait pendant la guerre du bâtiment de la police fluviale. Dès l'immédiat après-guerre, une enquête est ouverte par le gouvernement militaire français de Lörrach. Ce croquis a été réalisé par Albert Schmidt dans le cadre de l'enquête préliminaire, diligentée par la gendarmerie de Huningue. DCAJM, enquête préliminaire, CA 7/37/6.

Albert Schmidt²⁷ est alors accusé de s'être rendu complice des homicides volontaires en aidant et en assistant avec connaissance le nommé Schrimm afin de faciliter ses crimes, à l'instar de Isselhorst. Les auditions des accusés se déroulent donc au tribunal militaire de Strasbourg. Albert Schmidt²⁸ est le premier à être auditionné :

«Je suis rentré dans les SS en 1932. Avant la guerre, j'étais militaire de carrière. Je n'étais jamais venu en Alsace. Dans la *Gestapo*, Schrimm était mon chef. Lorsque nous avons perquisitionné, nous avons trouvé un homme et une femme qui étaient couchés, ainsi qu'un enfant de 10 à 12 ans. Nous n'avons rien trouvé et j'en ai rendu compte au lieutenant de la Wehrmacht.

27 Demeurant au 294 de la Tumringerstrasse à Lörrach.











28 Ce dernier est arrêté à Lörrach lors de l'arrivée des troupes françaises.



Concernant les victimes, nous avons demandé par téléphone à nos chefs l'autorisation de transporter ces quatre personnes à Lörrach où elles auraient pu être jugées. J'étais présent à l'exécution. Je n'ai pas tiré sur ces gens. Schrimm les a abattus d'une balle dans la nuque. Aux femmes, on reprochait leur présence auprès de leur mari. De moi-même, je n'aurais pas exécuté ni fait exécuter ces gens-là. J'ai obéi aux ordres de mon officier. Notre première intention avait été de faire fusiller les coupables sur une place publique à Huningue par les soldats de la *Wehrmacht*, toutefois comme les soldats ne paraissaient pas assez nombreux pour assurer un service d'ordre, il fut décidé de les exécuter autrement. Schrimm armé de son revolver attendait les victimes dans le jardin de la police fluviale, j'allais chercher les accusés pour les conduire à chacun leur tour sur le lieu de l'exécution. J'avais avisé une des victimes, une femme, qu'elle allait être exécutée. Quant aux trois autres, elles furent prévenues par Schrimm sur le lieu même de l'exécution. Schrimm tira chaque balle à bout portant dans la nuque. La mort fut instantanée, après quoi les victimes furent enterrées sur place. Avant leur exécution, les deux femmes pleurèrent mais ne crièrent pas, les deux hommes ne bronchèrent pas. »²⁹

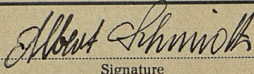
29 DCAJM, jugement, CA 7/37/6.

La notion de frontière dans le coude rhénan (1945-1963)

Nom: <u>Schmidt</u>		Appréciation:		<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;"> Année de Naissance 1912 </div>	
Prénom: <u>Albert</u>					

Droite	Pouce	Index 16	Médus	Annulaire 8	Auriculaire
	    				
Gauche	Pouce	Index	Médus	Annulaire	Auriculaire
	    				

<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Main gauche</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Main droite</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">Apposition simultanée des 4 doigts</p>
--	---

<div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  <p>Signature</p> </div> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20%;">Nom de famille</td><td>Schmidt</td></tr> <tr><td>Prénoms</td><td>Albert</td></tr> <tr><td>Né le</td><td>22.4.1912</td></tr> <tr><td>A</td><td>Steinen i.W.</td></tr> <tr><td>Département</td><td>Bade</td></tr> <tr><td>Pays</td><td>Allemagne</td></tr> <tr><td>Profession</td><td>employé de la police criminelle</td></tr> <tr><td>Dernière adresse</td><td></td></tr> <tr><td>Nationalité</td><td>allemande</td></tr> <tr><td>Religion</td><td>prot.</td></tr> <tr><td>Race</td><td>blanche</td></tr> <tr><td>Situation de famille</td><td>marié 2 enf.</td></tr> <tr><td>Nom de la femme</td><td>Werkle Johanna</td></tr> <tr><td>Adresse de la femme</td><td>Ried (Kreis Lörrach)</td></tr> <tr><td>Adresse du prevenu</td><td>" "</td></tr> </table>	Nom de famille	Schmidt	Prénoms	Albert	Né le	22.4.1912	A	Steinen i.W.	Département	Bade	Pays	Allemagne	Profession	employé de la police criminelle	Dernière adresse		Nationalité	allemande	Religion	prot.	Race	blanche	Situation de famille	marié 2 enf.	Nom de la femme	Werkle Johanna	Adresse de la femme	Ried (Kreis Lörrach)	Adresse du prevenu	" "	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td colspan="2">Nom et prénom du père</td></tr> <tr><td colspan="2">Schmidt Albert</td></tr> <tr><td colspan="2">Nom et prénom de la mère</td></tr> <tr><td colspan="2">Eichin Emma +</td></tr> <tr><td colspan="2">Domicile des parents</td></tr> <tr><td colspan="2">Inconnue</td></tr> <tr><td colspan="2">Sources de renseignements possibles</td></tr> <tr><td colspan="2">Mr. Wilh. Schmidt, Steinen, Hebelstr.</td></tr> <tr><td colspan="2">Mr. Max Wagner, Ried (Kreis Lörrach)</td></tr> <tr><td colspan="2">Antécédents judiciaires</td></tr> <tr><td colspan="2"> </td></tr> <tr><td colspan="2"> </td></tr> <tr><td colspan="2"> </td></tr> <tr><td colspan="2">Classé le</td></tr> <tr><td colspan="2">par</td></tr> <tr><td colspan="2">Verifié le</td></tr> <tr><td colspan="2">par</td></tr> </table>	Nom et prénom du père		Schmidt Albert		Nom et prénom de la mère		Eichin Emma +		Domicile des parents		Inconnue		Sources de renseignements possibles		Mr. Wilh. Schmidt, Steinen, Hebelstr.		Mr. Max Wagner, Ried (Kreis Lörrach)		Antécédents judiciaires								Classé le		par		Verifié le		par	
Nom de famille	Schmidt																																																																
Prénoms	Albert																																																																
Né le	22.4.1912																																																																
A	Steinen i.W.																																																																
Département	Bade																																																																
Pays	Allemagne																																																																
Profession	employé de la police criminelle																																																																
Dernière adresse																																																																	
Nationalité	allemande																																																																
Religion	prot.																																																																
Race	blanche																																																																
Situation de famille	marié 2 enf.																																																																
Nom de la femme	Werkle Johanna																																																																
Adresse de la femme	Ried (Kreis Lörrach)																																																																
Adresse du prevenu	" "																																																																
Nom et prénom du père																																																																	
Schmidt Albert																																																																	
Nom et prénom de la mère																																																																	
Eichin Emma +																																																																	
Domicile des parents																																																																	
Inconnue																																																																	
Sources de renseignements possibles																																																																	
Mr. Wilh. Schmidt, Steinen, Hebelstr.																																																																	
Mr. Max Wagner, Ried (Kreis Lörrach)																																																																	
Antécédents judiciaires																																																																	
Classé le																																																																	
par																																																																	
Verifié le																																																																	
par																																																																	

Relevé d'identité d'Albert Schmidt.

Quant à Fritz ou Friedrich Schrimm³⁰, il explique à son tour les faits :

«Je suis dans les S.S. (*Schutzstaffel*) depuis 1933. Je n'y suis plus depuis 1943. Je n'ai pas servi dans la *Waffen S.S.* J'ai été réveillé par Hahn, il m'a chargé d'aller faire une enquête à Huningue sur des agissements d'habitants de la localité. Je devais emmener Schmidt avec moi. Lorsque je suis arrivé à Huningue, accompagné de Schmidt, 14 individus avaient déjà été arrêtés par la *Wehrmacht*. Un pistolet signaleur et deux lampes de poche avaient été trouvés sur les deux hommes. Les femmes avaient avoué avoir été présentes lors de l'émission des signaux. J'ai téléphoné à Hahn pour lui demander une mesure de clémence pour les deux femmes. Hahn n'a pas voulu. Alors que nous avons relâché les dix personnes³¹, le lieutenant de la *Wehrmacht* a voulu m'imposer l'arrestation de Burgin. J'ai refusé et ai maintenu Burgin en liberté. J'ai voulu emmener les 4 personnes sur la rive droite du Rhin. La *Wehrmacht* y est opposée et j'ai reçu à 16 heures l'ordre d'exécuter ces quatre personnes. C'est moi qui ai tué les quatre personnes, j'ai commencé par les femmes. Ceci se passait le 22 novembre 1944. J'ai trouvé que le jugement était trop dur pour les deux femmes, c'est pourquoi j'avais téléphoné à Hahn. Je me suis fait confirmer leurs aveux. Je ne savais pas que Madame Steffan était enceinte de 6 mois.»³²

30 Ce dernier est alors en fuite au moment de l'arrivée des troupes françaises et est arrêté en Haute-Bavière. Il se fait alors embaucher comme commis de culture.

31 Ces derniers sont alors retenus dans la mairie de Huningue.

32 DCAJM, enquête préliminaire, CA 7/37/6.

La notion de frontière dans le coude rhénan (1945-1963)

MANDAT D'ARRÊT

(Article 43 du Code de Justice militaire)

18

38

889-788

J/46 1638

N° 2944 c
[Ancien N° 944 ter]
DE LA
NOMENCLATURE GÉNÉRALE
FORMULE N° 4 ter

REPUBLIQUE FRANÇAISE

TRIBUNAL MILITAIRE PERMANENT
de la 10^{ème} Région Militaire
séant à Strasbourg, Caserne Turenne

Nous (1) **Commandant JADIN**
Juge d'instruction militaire au Tribunal militaire permanent de **Strasbourg**
mandons et ordonnons à tous agents de la force publique d'arrêter et
conduire en la (2) **Prison Militaire de Strasbourg**
en se conformant à la loi, le (3) **nommé SCHRIMM Fritz, agent de la**
gestapo à LORRACH
inculpé de (4) **ASSASSINATS et Complicité d'Assassinats**

Texte de la loi prévoyant
l'infraction :
art. 296, 59/60 Code Pénal

Enjoignons (5) **M. le Commandant**
de ladite (2) **Prison Militaire**
de recevoir et retenir ledit **SCHRIMM Fritz** jusqu'à
ce qu'il en soit autrement ordonné.

Requérons tout dépositaire de la force publique auquel le présent mandat
sera exhibé de prêter main-forte pour son exécution, s'il en est requis, à l'effet de
qu'il nous signe ledit mandat et l'avons scellé de notre sceau.

le **21 JANV 1946**

22 JAN 1946

SECTION D. E. R. C.
ARRIVÉE

Le Commissaire du Gouvernement

Signature :

Taille mètre centimètres.
Front
Nez

Yeux
Cheveux
Visage

Renseignements physionomiques complémentaires

Marques particulières :
SCHRIMM serait réfugié dans une localité en Haute Bavière.

(1) Nom et grade.
(2) Prison militaire ou maison d'arrêt de...
(3) Grade, nom, prénoms, corps de troupe ou service.
(4) Nature de l'infraction et articles de la loi qui la prévoient.
(5) A l'agent principal ou surveillant-chef.

Mandat d'arrêt à l'encontre de Fritz Schrimm pour assassinat et complicité d'assassinat, émis le 21 janvier 1946.

Le colonel Eric Isselhorst est entendu en dernier. Il est également appelé à présenter les faits :

«Avant d'entrer dans la police, j'étais assesseur juriste. En 1935, je suis entré dans la police. [L'accusé explique son entrée à la Gestapo et les circonstances de sa nomination au grade de colonel.] Lors de l'avancée française dans le territoire de Belfort, Wagner m'avait dit que toutes les règles de procédure étaient abolies mais que des cours martiales seraient instituées. Wagner m'a précisé que pour des affaires d'atteinte à la sûreté de l'État et espionnage, il n'était même plus nécessaire de réunir des cours martiales et que j'aurais tous pouvoirs pour prendre les sanctions qui s'imposaient, après lui en avoir rendu compte. Le cas de Huningue m'a été remonté un matin à la suite d'un entretien avec le Gauleiter. J'ai été d'avis d'y appliquer la procédure d'urgence, instituée par Wagner. J'en ai référé à Wagner personnellement. Wagner a été d'avis que ces quatre personnes devaient être exécutées. Wagner était le représentant du chef de l'Allemagne, il avait le droit de prendre des mesures.»³³

Dans cette affaire, deux témoins présents à Huningue à ce moment sont entendus par la cour. Le premier témoin à charge, Ernest Probst, âgé de 74 ans³⁴ explique :

«Je me trouvais dans la maison où la Gestapo est venue perquisitionner. Ma femme et ma fille m'accompagnaient. Nous étions à la cave. Les agents de la Gestapo et d'autres militaires ont ramassé deux lampes de poche sur douze personnes qui étaient présentes. Les soldats prétendaient que des signaux à l'adresse de Français étaient partis de cette maison. Par la suite, il a été prouvé que des étincelles étaient produites par le frottement d'un câble électrique brisé sur le toit. Ensuite, nous avons été interrogés par la Gestapo. J'ai été relâché le lendemain matin vers 9 heures.»

Le deuxième témoin à charge, Antoine Knoepfle, 47 ans, restaurateur à Huningue³⁵ donne également sa version des faits :

33 DCAJM, CA 7/37/6.

34 Ernest Probst demeure au numéro 1 de la rue de la Paix à Saint-Louis.

35 Antoine Knoepfle, restaurateur, demeure au numéro 36 de la rue de Bâle à Saint-Louis.

«Je me trouvais dans la cave de l'hôtel central avec 11 autres personnes. Les soldats ont fait irruption et ont fouillé tout le monde et la cave sans résultat, puis ils sont repartis. Ils sont revenus ensuite et nous avons tous été retenus. Plus tard, nous avons subi un interrogatoire par la *Gestapo*. C'est la *Wehrmacht* qui nous a interrogés d'abord puis la *Gestapo*. Lors des interrogatoires, le S. S. Albert Schmidt nous a dit : «vous croyez voir les Américains arriver mais nous sommes encore là et nous allons régler nos comptes avant de partir». Monsieur Riffenbach a alors prêté sa lampe de poche sur demande de l'officier qui prétendait en avoir besoin.»³⁶

Dans le cadre de la procédure, un autre témoin allemand cette fois-ci, est alors entendu. Il s'agit de Johann Niesin, plâtrier, domicilié au numéro 85 de la *Wallbrunstrasse* à Lörrach, actuellement détenu à la prison de Fribourg pour activité politique, né le 28 octobre 1888 à Lörrach.

«En raison de mon âge et n'étant plus astreint aux obligations militaires, j'ai été désigné d'office en 1943 au service de la *Gestapo* de cette localité où j'étais l'homme de peine et chauffeur. En raison de mon séjour dans les milieux de la *Gestapo*, j'ai bien connu les agents Schrimm et Schmidt, qui étaient tous deux «Oberassistent». Schrimm et Schmidt, ces derniers toujours très zélés dans leur service, accompagnaient le *Feldwebel* à Huningue. Le lendemain dans la soirée, ces agents sont revenus à Lörrach et à leur arrivée je me trouvais dans le bureau de Schrimm, voisin de celui de Schmidt. Dès leur entrée dans le bureau, Schmidt fier et content a prononcé les paroles suivantes : «Die hamer unglückt» (ceux-ci nous les avons couchés). Schrimm a alors sorti de sa serviette les rapports et les a étalés sur le bureau. Profitant de son absence qui a duré une demi-heure ; j'ai consulté les rapports au nombre de quatre. J'ai constaté que les deux couples ont été interrogés. Je me souviens très bien avoir lu que Monsieur Riffenbach avait déclaré qu'en sa qualité de Français, il avait appris au service militaire l'envoi de signaux lumineux. Steffan déclarait qu'il l'assistait dans cette tâche. Les conclusions de ce rapport inculpaient les intéressés d'espionnage. Je n'ai pu obtenir que très peu de renseignements. Toutefois, Schrimm m'a dit «ils sont en lieu sûr où personne ne les retrouvera. Seule madame Steffan aurait pleuré lors de

36 DCAJM, témoignages, CA 7/37/6.

l'exécution. Quant à Riffenbach, il était mort très courageusement. »³⁷

Ainsi le 23 juillet 1947, le tribunal militaire de Strasbourg entend la dernière plaidoirie des trois hommes. Pour Schrimm : « je n'ai pas exécuté volontairement ces personnes. J'ai agi sur ordre. ». Concernant Schmidt : « Je regrette de n'avoir pu sauver ces deux femmes. J'ai agi sur ordre. » La plaidoirie d'Eric Isselhorst diffère légèrement :

« Je ne cherche pas à m'excuser mais je dois parler en pensant à ma famille. Je veux croire que la culpabilité de ces quatre personnes était certaine. Je précise que dans cette affaire les victimes n'ont pas été interrogées par la *Gestapo* mais par la *Wehrmacht*. [Ensuite, Isselhorst développe le point de droit, à savoir, l'exécution de ces quatre personnes sans jugement préalable, mais à la suite d'un décret de loi promulgué par le Gauleiter Wagner] J'ai donné l'ordre à Schrimm et Schmidt d'exécuter ces quatre personnes et je demande au Tribunal de se montrer clément envers des deux hommes et je revendique la responsabilité. »³⁸

Les accusés sont envoyés devant le tribunal militaire permanent de Metz, siégeant à Strasbourg. Ainsi, le 23 juillet 1947, après les plaidoiries, le tribunal militaire de Strasbourg condamne Friedrich Schrimm, ex-agent de la *Gestapo* de Lörrach, pour assassinat et Eric Isselhorst, colonel de la police demeurant à Dusseldorf³⁹ au moment de son arrestation, pour complicité d'assassinat, à la peine de mort. Quant à Albert Schmidt, ex-agent de la *Gestapo* de Lörrach, il est condamné aux travaux forcés à perpétuité⁴⁰.

La détente dans la région de Lörrach, décrite par le gouvernement militaire français à partir de 1947, se déroule de manière parallèle au jugement des crimes de guerre perpétrés dans le coude rhénan.

37 DCAJM, CA 7/37/6.

38 DCAJM, CA 7/37/6.

39 Eric Isselhorst est toujours policier au moment de son arrestation et demeure au 14, Pilgerstrasse à Dusseldorf avec son épouse.

40 DCAJM, CA 7/37/6.

Les incidents de frontières persistent

Un viol à la gare badoise de Bâle tend considérablement les relations entre la Z.F.O. et la Suisse

L'année 1950 est marquée par l'affaire d'un viol à Bâle d'une jeune allemande, par un gendarme français, entraînant de fortes tensions diplomatiques entre la France et la Suisse. En effet, le 18 janvier 1950, un gendarme français de la section de Lörrach, François Besomi, est arrêté par la police fédérale suisse alors qu'il était en service au poste frontière de la gare badoise de Bâle. Lors d'un contrôle, le militaire, après avoir rappelé à une ressortissante allemande, nommée Reitter, qui lui présentait ses titres de circulation, qu'elle avait passé clandestinement la frontière germano-suisse en 1946, ce que celle-ci reconnut, lui aurait précisé qu'il aurait pouvoir de l'arrêter, mais que si elle cédait à ses propositions, elle ne serait pas inquiétée. Cette dernière aurait alors accepté les avances du gendarme français⁴¹. Néanmoins, une plainte est alors déposée devant les autorités helvétiques par l'employeur de la jeune fille, nommé Waeffler Brand, qui se sentait probablement responsable moralement de son employée. Malgré les interventions françaises en vue d'obtenir la libération du coupable (Gendarmerie, Délégué du Cercle militaire, Consulat général de Bâle) l'affaire est portée devant les tribunaux suisses et jugée en première instance les 23 et 24 février 1950. «Le gendarme Besomi est alors inculpé de «crime de viol» et est condamné à 15 mois de réclusion, trois ans de privation de droits civiques et 600 francs suisses de frais.»⁴² Cet événement tend considérablement les relations entre la France et la Suisse. En effet, tout d'abord, la presse bâloise se saisit du scandale. Les rapports militaires du Cercle militaire français de Lörrach mentionnent cette tension :

«Si dans les premières années de l'occupation, la presse suisse de langue allemande, assez diffusée dans le pays voisin, n'a pas toujours fait preuve d'impartialité vis-à-vis des autorités françaises d'occupation, prenant très souvent le parti de la population allemande, une amélioration certaine était intervenue depuis 1947-1948 à la suite de démarche effectuées

41 MAE, 10BAD – 2.

42 MAE, 10BAD – 1.

par l'ambassade française à Berne, de nombreuses visites collectives ou individuelles de journalistes suisses dans le Pays de Bade et des contacts personnels se sont multipliés. »⁴³

Pas moins d'une vingtaine d'articles de la presse helvétique évoquent cet épisode à l'image de la *Basler Nachrichten* ou encore de la *Oberländer Tagblatt* :

« Jeudi et vendredi, un gendarme français a comparu devant le tribunal correctionnel de Bâle pour avoir violé une domestique un dimanche soir de janvier à la gare badoise de Bâle, en partie sous la menace, en partie avec violence. Il a été arrêté deux jours plus tard pour donner suite à une plainte et a été placé depuis en détention préventive à Bâle. Le tribunal pénal a condamné le gendarme français à 15 mois de réclusion pour actes de contrainte. »⁴⁴

Par ailleurs, il semblerait que la gendarmerie nationale stationnée à Lörrach réagisse face à l'arrestation de l'un de ses membres. Quelques jours après l'arrestation de leur collègue, les gendarmes multiplient les opérations de police à la frontière germano-suisse. Le Cercle militaire de Lörrach fait mention « d'agitations venant accroître les tensions. Le 5 février, la gendarmerie française de Lörrach procède à un contrôle serré de la circulation frontalière : 31 automobilistes suisses qui avaient dépassé les limites de la zone à laquelle leur donnait accès leur laissez-passer, furent arrêtés et condamnés à deux jours de prison avec sursis et 20 à 50 Deutschemark d'amende »⁴⁵. La presse helvétique ne manque alors pas de dénoncer des « représailles » de la part de la gendarmerie française de Lörrach. Un article du *National Zeitung* du 7 février 1950 déplore la tenue des gendarmes français et des injures violentes à l'encontre du peuple suisse. L'*Oberländer Tagblatt* signale :

« Les autorités de la gendarmerie française ont arrêté provisoirement quelques automobilistes suisses dans le voisinage badois, car ils dépassaient la zone de dix kilomètres autorisés à cet effet, munis de simples permis journaliers et de cartes de petit trafic frontalier. Lors des contrôles, plus de 30 automobilistes suisses de Bâle et des environs sont restés

43 MAE, 10BAD – 3.

44 *Oberländer Tagblatt*, vol. 74, n° 47, 25 février 1950.

45 MAE, 10BAD – 1.

bloqués et ont été emmenés au tribunal d'instance de Lörrach, où ils n'ont été libérés qu'après une journée de détention et le dépôt d'une caution. Ils devaient en outre comparaître mercredi devant le tribunal correctionnel français de Lörrach. Tous les prévenus ont reconnu avoir enfreint les règles de circulation aux petites frontières qu'ils connaissaient, à savoir le respect de la limite des dix kilomètres, et ont été condamnés à une amende de 50 mark et à une peine de prison avec sursis de deux jours. La manière dont les petits délinquants ont été traités ne peut guère être considérée comme appropriée. »⁴⁶

Un rapport du Cercle militaire de Lörrach fait alors état du caractère « germanophile des Bâlois, pour ne pas dire francophobe »⁴⁷. Ces incidents créent un climat délicat dans les rapports entre les autorités suisses et les autorités françaises d'occupation. En effet, ces agissements ont considérablement tendu les relations franco-helvétiques. Les interventions françaises dont certaines ont été effectuées par l'ambassade de la République française à Berne se sont heurtées à une fin catégorique de non-recevoir. Par ailleurs, un officier français du cercle militaire, qui a assisté au jugement, adresse un rapport à ses supérieurs qui signale :

« Des appréciations discourtoises ont été portées sur certains fonctionnaires ou officiers de gendarmerie français du Cercle de Lörrach. Le maintien du contrôle français à la gare badoise de Bâle, instauré en son temps à la demande des autorités suisses, ne devrait-il pas entraîner, s'il doit être maintenu, la reconnaissance de la compétence des tribunaux militaires français sur les gendarmes appelés à y effectuer leur service, ou tout au moins l'assurance de certaines garanties qui seraient à préciser ? »⁴⁸

Le chef de bataillon Georges, délégué du Cercle de Lörrach, ayant assisté au jugement et fait un rapport sur la tenue de ce dernier.

« Il ressort que l'attitude de nos voisins semble avoir été dictée par des sentiments francophobes caractérisés. Les débats se sont passés en alémanique, langue inconnue de l'inculpé qui était assisté d'aucun interprète, le président ayant estimé que

46 *Oberländer Tagblatt*, vol. 74, n° 40, 17 février 1950.

47 MAE, 10BAD – 1.

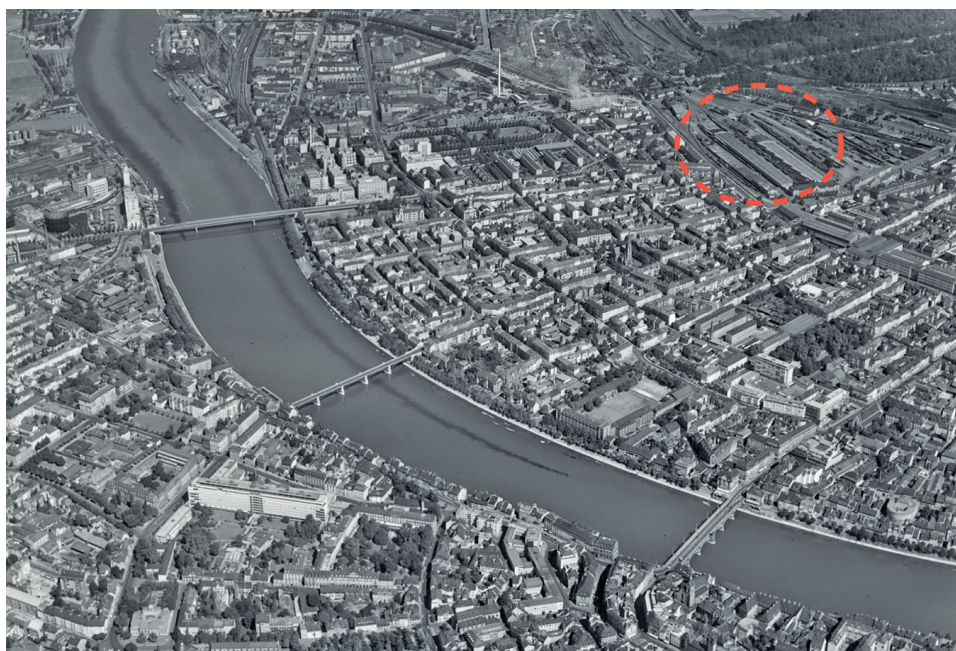
48 MAE, 10BAD – 2.

la présence de l'avocat était suffisante. Au cours de l'audience, le Président a imposé le silence à l'inculpé qui déclarait ne rien comprendre à ce qui se disait. Le Tribunal a dénommé «certificats de complaisance» les attestations que les chefs de l'inculpés et moi-même avions faits sur son honorabilité antérieure, seules pièces pouvant intervenir en sa faveur, aucun témoin à décharge n'ayant témoigné, alors qu'il a considéré comme valables des certificats d'honorabilité établis par la mère de la soi-disant victime et par son patron qui avait personnellement monté l'affaire. L'accusation a fait état de déclarations de personnes (douaniers allemands très certainement) qui désiraient conserver l'anonymat... et pour cause ! La façon dont ces déclarations sont rédigées prouve que l'instruction a donné connaissance à la personne interrogée des déclarations faites par les autres. Enfin, le Président du tribunal estime que l'intervention diplomatique fait en l'objet est ridicule et bien que le procureur ait demandé d'abandonner les trois chefs d'accusation suivants : abandon de poste, pression morale et faute dans le service. Ils sont repris dans le réquisitoire alors que ces fautes ne relèvent que de l'autorité militaire française. Il est incontestable que le caractère «international» de l'affaire a influé sur les débats. Les Suisses ont voulu montrer leur indépendance.»⁴⁹

«Durant le procès, le gendarme François Besomi reconnaît qu'il a eu des relations sexuelles avec la victime Elisabeth Reitter mais nie avoir usé de menace et de violence pour arriver à ses fins. La victime, quant à elle, prétend avoir été menacée de prison pour avoir franchi illégalement la frontière. Elle affirme que dans la chambre elle a été violentée et que le gendarme lui a arraché la fermeture éclair de sa jupe. Elle reconnaît n'avoir jamais protesté, qu'elle n'a pas crié et qu'elle n'a rien fait pour échapper à son agresseur en raison de la peur. La camarade de travail d'Elisabeth Reitter témoigne sur la façon dont elle a appris ce qui s'était passé le soir en se couchant. Elle affirme que madame Reitter est très pieuse et qu'elle ne lui connaît pas de relation masculine. Ensuite, trois policiers suisses en service à la gare badoise viennent témoigner. Un dénommé Sprenger, qui était de service le 15 janvier dans la soirée, se rappelle avoir contrôlé la jeune femme et que celle-ci lui avait dit qu'elle avait eu des ennuis avec le gendarme français. Il affirme qu'elle ne pleurerait pas et qu'il n'a pas eu l'impression d'avoir à faire à une

49 MAE, 10BAD – 3.

femme qui venait de se faire violer. Il ajoute que cette journée du 15 janvier plusieurs jeunes filles allemandes ont été menacées de prison pour avoir franchi clandestinement la frontière et qu'il est intervenu pour dire aux gendarmes français de ne plus jouer cette comédie. Un autre policier suisse déclare que «si les Français veulent faire des opérations de police, ils n'ont qu'à se mettre en dehors de la Suisse». Une demoiselle Bohler, ressortissante allemande, résidente illégalement en Suisse, déclare que le 15 janvier 1950, dans la soirée vers 22 heures (soit une heure trente après Madame Reitter), le gendarme Besomi l'a retenue, puis conduite auprès d'un autre gendarme. Ce dernier a engagé la conversation et lui aurait proposé un rendez-vous. Cette affaire fait l'objet d'une enquête spéciale par le Commandant de la Brigade de Weil am Rhein.»⁵⁰



La gare badoise à Bâle le 1^{er} janvier 1953, «Basel, Badischer Bahnhof», Basel-Stadt Staatsarchiv, BALAIR 5329.

50 MAE, 10BAD – 2.

L'avocat de la défense, maître Blum, argumente de la façon suivante :

«Écartons toute idée que nous jugeons ici les troupes d'occupation, cela paraît suffisant. Tout en étant regrettable que l'autorité suisse ait cru devoir se mêler de cette affaire, il eut été préférable qu'elle s'abstienne. Besomi n'a pas commis de viol, parce qu'il n'en avait jamais eu l'intention, le procureur n'a pas effleuré ce point, c'est pourtant un des principaux éléments constitués de l'infraction. Tout au long de l'audience d'ailleurs, vous avez pu vous rendre compte que l'accusé n'a jamais cru avoir commis ce viol. Il a embrassé sa partenaire, avant, pendant et après l'acte sexuel, il lui a même demandé un rendez-vous qu'elle reconnaît avoir accepté. (Le procureur explique cela en disant qu'elle avait accepté pour recouvrer plus facilement sa liberté menacée.) Avant l'acte, il lui a demandé son âge, il n'aurait pas voulu débaucher une mineure, à plus forte raison on ne peut pas croire qu'il ait voulu la violer. La victime a déclaré qu'elle ne voulait pas porter plainte et que c'était son patron Monsieur Woeffler⁵¹ qui l'avait faite pour elle.»⁵²

Besomi est alors incarcéré à la prison de Lohnhof de Bâle. Cette affaire conduit à remettre en cause l'action des gendarmes français dans la gare badoise de Bâle. Le procureur helvétique estime que les gendarmes français n'ont aucun droit sur le territoire suisse, même dans la gare badoise. La manière dont a été arrêté le militaire français, en service et en uniforme, jette encore davantage le discrédit sur les relations franco-suisse. Le poste français dans la gare badoise de Bâle a été mis en place le 21 septembre 1947, après un avenant signé par la Commission mixte pour l'application de la convention réglant le trafic frontalier sur la frontière entre la Suisse et la Z.F.O., conclue à Berne le 3 novembre 1945. Ce poste français a été institué afin de faciliter la circulation entre la vallée sud du Rhin, la grande artère Karlsruhe-Bâle et la vallée de la Wiese (Lörrach-Feldberg). L'ouverture du trafic dans la gare badoise se révèle alors comme une opportunité économique importante. Ainsi, pour ne pas entraver le trafic international entre pays nordiques, Bénélux, Danemark, Allemagne du Nord

51 D'après les services de renseignement français, il s'agit d'un Suisse affilié au parti nazi pendant la guerre.

52 Procès-verbal de la séance, MAE 10BAD – 3.

et la Suisse, il paraissait inutile d'opérer un contrôle des voyageurs et des bagages, d'abord à Weil am Rhein en territoire allemand par les services français, puis à Bâle, quelques kilomètres plus loin, par les services suisses. Avant 1947, quelques touristes se plaignent alors de ces contrôles successifs et les estimaient tracassiers et que le tourisme suisse pouvait en pâtir. Seulement, aucune garantie de pouvoir n'était donnée à l'autorité française. La France est alors dans l'obligation de respecter l'ancienne convention germano-suisse passée en 1850 entre le Grand-Duché de Bade et la Suisse, aux termes de laquelle la gare badoise à Bâle reste territoire suisse et dans son enceinte, il est interdit de porter une arme, d'arrêter, de refouler les personnes non munies des titres de circulation, sauf dans certains cas, avec l'assentiment de la police suisse. Outre les circonstances du crime commis par le militaire français, cela est l'occasion pour la Suisse de réaffirmer sa souveraineté à ses frontières. En effet, cette affaire s'inscrit dans une série d'agissements helvètes afin de réaffirmer leur autorité. Pour preuve, à l'occasion de l'un de ses passages par la Suisse, le général Koenig a été arrêté à la frontière suisse, sa voiture et ses bagages ont été fouillés. Le général français avait alors été accompagné par une escorte de soldats suisses au poste frontière afin de contrôler ses papiers. Un autre épisode est relaté dans les rapports français, celui des déconvenues de l'ambassadeur de France André-François Poncet afin de franchir la frontière helvétique. Ce dernier avait annoncé sa venue pour 10 heures au poste douanier de Weil am Rhein-Otterbach afin de prendre un train en gare de Bâle à 11h20 dans le but de se rendre à Genève. Il était demandé à la Gendarmerie de prévenir les douaniers suisses pour faciliter son passage. Cependant, en raison du mauvais temps, l'ambassadeur a été retardé et se présente au poste douanier à 11 heures. Malgré la qualité du voyageur, les douaniers suisses ont fouillé son véhicule, en soulevant notamment le capot de la voiture du diplomate. Ce dernier a pu se rendre à la gare en empruntant une voiture de gendarmerie dédouanée. Parallèlement, en 1947, le Commissaire français de sûreté Coupet à Lörrach fait, par erreur, l'objet d'un mandat d'arrêt suisse et son nom est publié au moniteur des recherches de criminels. Enfin, là encore en gare badoise de Bâle, une conférence pour y discuter des modalités de contrôle manque de tourner au pugilat après qu'un inspecteur du tourisme suisse, précise qu'il est inadmissible que « les touristes soient

maltraités par les gendarmes français comme cela se fait sur la frontière française». L'inspecteur français exige alors des excuses publiques⁵³.

Dans cette affaire, il est indéniable que la volonté suisse de réaffirmer sa souveraineté jusqu'aux limites de son territoire a joué un rôle déterminant. La Suisse entend se révéler comme une puissance autonome capable de tenir tête à la France. Ce fait divers, qui a été politisé dans le contexte singulier de l'après-guerre, est perçu par la communauté helvétique comme les conséquences de l'ingérence et de l'expansion française outre-Rhin.

Malgré quelques incidents, la situation s'apaise au Cercle de Lörrach et le trafic frontalier s'intensifie

Les incidents de la gare badoise à Bâle sont à considérer comme des difficultés passagères dans le cadre de la vie du Cercle militaire français de Lörrach. En effet, en 1951, les rapports du gouvernement militaire font état d'un calme revenu à la normale, notamment d'un point de vue politique. Quelques réunions de sections locales SPD et CDU sans importance ont eu lieu. Il convient cependant de noter une réunion FDP à Schallbach où le député fédéral Stail, de Titisee, a traité devant 90 personnes des questions de l'actualité politique et économique. Par ailleurs, le SPD a réuni le 10 mai 1951 à Lörrach 60 conseillers et employés municipaux du cercle, militants du parti. Concernant les mouvements transnationaux, l'émigration allemande de la région de Lörrach se développe vers les États-Unis. La Commission américaine d'immigration qui a siégé, du 7 au 9 mai 1951 à Lörrach, a accepté provisoirement, parmi les réfugiés allemands originaires de la région, 42 familles ainsi que quelques célibataires. Dans le prolongement, M. Hartmann, maire de Weil am Rhein, a été incité à faire partie d'un groupe de maires de l'Allemagne occidentale prévu pour entreprendre alors prochainement un voyage d'études aux États-Unis. À l'échelle du coude rhénan, les manifestations transfrontalières se multiplient à l'image du tournoi international de handball auquel des équipes françaises, suisses et allemandes ont participé. Environ 3 000 personnes ont assisté à cette rencontre sportive. Au cours de la réception offerte le 12 mai 1951 par le maire de Lörrach aux différentes équipes ainsi que pendant le banquet, plusieurs discours ont souligné

53 MAE 10BAD – 3.

le caractère international de cette manifestation et les liens d'amitié qu'elle ne manquera pas de créer pardessus les frontières. La presse helvétique ne manque pas de saluer l'évènement : « Les handballeurs suisses ont gagné à Lörrach. Le match entre le Bade du Sud et la Suisse du Nord, s'est déroulé à Lörrach devant 3 000 spectateurs et a été remporté par l'équipe suisse par 14 buts à 11. Les Badois menaient 7 à 6 à la mi-temps. »⁵⁴

Cette période est néanmoins marquée par des turbulences dans les relations franco-allemandes. Un incident survenu entre un ressortissant allemand et une ressortissante française cristallise les passions. L'Allemand, nommé Sütterlin, aurait alors été battu par les gendarmes français. Des voisins immédiats de la brigade de gendarmerie auraient entendu pendant la nuit des hurlements et des plaintes, provenant des chambres de sûreté de la brigade. La Française en question, vraisemblablement parente avec un gendarme français, aurait entretenu une relation défendue avec un habitant de Lörrach. L'affaire est reprise par les journaux et même mentionnée par des députés allemands. Une enquête interne est alors effectuée au sein de la gendarmerie et le plaignant saisit le tribunal de Fribourg. Les magistrats convoquent ainsi à l'audience du 2 septembre 1949, les gendarmes qui avaient été chargés de cette affaire. Le député badois Vortisch politise alors les faits et en profite pour dénoncer la présence française en Allemagne. Le rapport de renseignement français note « qu'il n'est pas douteux que cette affaire a été démesurément grossie à des fins politiques par certaines personnalités qui avaient intérêt à s'en servir pour leur propagande électorale. Les reproches formulés contre la Gendarmerie française par certains éléments de la population allemande sont dénués de tout fondement ; les gendarmes ayant à plusieurs reprises reçu des ordres impératifs leur interdisant d'employer contre leurs inculpés des moyens de coercition. »⁵⁵ Finalement, au tribunal, le plaignant a déclaré qu'il n'avait pas été battu et qu'il n'avait pas poussé de cris. Les voisins donnent une déclaration analogue. Malgré cet épisode, la coopération policière entre la *Polizei* allemande et celle de Suisse ainsi que la gendarmerie nationale perdure. En effet, face à l'évasion de Wilhelm Schmid, un ancien nazi interné en Suisse⁵⁶, les autorités

54 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 244, 19 octobre 1950.

55 MAE 10BAD – 3.

56 *Le Franc-Montagnard*, vol. 51, n° 7257, 12 septembre 1950.

frontalières coopèrent afin d'appréhender le fugitif comme le démontre le journal helvétique *Bieler Tagblatt* :

«En octobre 1945, Wilhelm Schmid, aujourd'hui âgé de 46 ans, informateur allemand des nazis et de la *Gestapo*, ancien ouvrier de la *Deutsche Reichsbahn* à la gare de Baden, a été condamné à la réclusion à perpétuité par le Tribunal territorial pour service de renseignements militaires, politiques et économiques interdit en faveur de la Suisse. Depuis lors, il était incarcéré au pénitencier de Bâle. En raison de son bon comportement, il a bénéficié d'une «exécution de peine humaine.» Il est arrivé lundi dernier avec d'autres détenus à la colonie ouvrière de Dietisberg (Bâle-Campagne). Mais dès mercredi, il avait disparu. Ses vêtements ont été retrouvés au bord d'un étang. Il ne s'agissait cependant pas d'un suicide simulé, mais, comme il s'avère maintenant, d'une évasion réussie et finement orchestrée. Schmid a dû entrer en contact, de manière encore inexpliquée, avec une connaissance qui est venue le chercher sur sa moto et l'a aidé à s'enfuir. Comme la femme de Schmid habite à Lörrach, les recherches ont été immédiatement lancées dans le pays de Bade et la gendarmerie française a réussi à arrêter l'homme recherché à Lörrach.»⁵⁷

En dépit de quelques tensions, les relations transfrontalières s'intensifient.

Une plus grande souplesse en matière de franchissement des frontières conduit au développement de la contrebande

L'été 1950 constitue un véritable tournant pour le petit trafic frontalier. En effet, la commission mixte pour le petit trafic frontalier entre la Suisse et l'Allemagne s'est entendue sur l'assouplissement des mesures en vigueur avec effet immédiat. Désormais, les cartes frontalières seront délivrées sans motif particulier, permettant à leurs titulaires de franchir la frontière aussi souvent qu'ils le souhaitent et à chaque point de passage ouvert, et de séjourner deux jours (une seule nuitée) dans la zone frontalière du pays voisin. «En outre, des permis journaliers sont délivrés, qui autorisent leur titulaire à franchir

57 *Bieler Tagblatt*, n° 212, 11 septembre 1950.

la frontière à chaque point de passage ouvert dans la zone frontalière voisine. À partir du 1^{er} août, la zone frontalière badoise de 10 kilomètres est étendue jusqu'à Fribourg-en-Brisgau et Donaueschingen. Du côté suisse, les habitants de la zone frontalière badoise peuvent visiter sans restriction les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Schaffhouse et Thurgovie, et seulement certains districts dans les cantons de Soleure, Argovie, Zurich et Saint-Gall. La zone frontalière allemande comprend : Freiburg Stadt und Land, les districts de Müllheim, Lörrach, Neustadt, Säckingen, Waldshut, Donaueschingen, Constance, Stockach, Ueberlingen, Ravensburg, Tettnang, Wangen et Lindau. En devises, il est permis d'emporter 5 mark ou 5,25 francs. Dans ce cadre, Bâle continue d'enregistrer des taux de fréquentation exceptionnellement élevés. Les trains internationaux en provenance de Calais, Bruxelles et Paris ainsi que des colonnes entières de voitures et d'autobus amènent en Suisse de nombreux vacanciers d'Angleterre, de Belgique et de France, dont un pourcentage élevé se rend toutefois à Rome ; le nombre de voyageurs en transit vers l'Italie et l'Autriche est également important. Les trains internationaux en provenance de l'étranger ainsi que les trains de correspondance suisses, en particulier *via* le Gothard et l'Arlberg, ont donc dû être acheminés à plusieurs reprises. En outre, le trafic de marchandises est exceptionnellement élevé, ce qui n'avait plus été le cas depuis l'avant-guerre. »⁵⁸ Le retour de cette endosmose frontalière conduit à la multiplication des actes de contrebande, notamment de cigarettes américaines. En effet, « le poste douanier de Friedrichshafen a découvert ces jours derniers un plan de contrebande qui devait porter sur quelque 100 millions de cigarettes américaines en provenance de la Suisse destinés à l'Allemagne. Sur la base des investigations entreprises, un mandat d'arrêt a été déposé contre trois entrepreneurs de transports automobiles domiciliés à Francfort sur le Main. À propos de diverses autres affaires de contrebande qui ont été découvertes dernièrement entre la Suisse et le sud-est de l'Allemagne des soupçons ont été éveillés à l'égard de plusieurs fonctionnaires de douane de Bade et de Wurtemberg. »⁵⁹ À la suite de la découverte de cette grande affaire de contrebande de cigarettes américaines à la frontière germano-suisse, la police allemande a procédé à l'arrestation de plusieurs personnes de Weil am Rhein et des environs immédiats.

58 *Neue Zürcher Zeitung*, n° 1549, 24 juillet 1950, Edition 02.

59 *La Suisse libérale*, n° 185, 11 août 1950.

La marchandise de contrebande devait être acheminée par voie ferrée. Pour cela, la complicité de certains cheminots est indispensable. Trois wagons étant déjà enregistrés, les contrebandiers installés voulaient faire passer un quatrième wagon. Cela a attiré l'attention de la «Fahndungsabteilung»⁶⁰ de la douane allemande. Celle-ci a procédé immédiatement à l'arrestation de tous les cheminots qui étaient suspectés d'avoir favorisé de près ou de loin ce trafic. Ainsi, Arthur Grab et Karl Heitzmann, également conseillers municipaux de Weil am Rhein, ont été arrêtés et incarcérés en juillet 1951⁶¹. Ces faits de contrebande ne sont pas nouveaux dans le coude rhénan où la frontière est très largement perçue comme une ressource à part entière. Ainsi, des faits analogues se multiplient. Pour preuve, un nouveau stratagème est mis en place en 1948 par un Suisse nommé Ketterer et Richard Mayer, 36 ans, d'origine allemande, domicilié à Paris. Les deux complices exploitent les failles d'une convention franco-suisse autorisant les ressortissants suisses à envoyer aux particuliers français des colis de 20 kilogrammes, exonérés de droits de douane. Les deux hommes sont donc décidés à utiliser cette convention pour monter une vaste organisation visant à effectuer des opérations de compensation privées entre la France et la Suisse.

«Pour ce faire, il travailla avec un nommé Ketterer, qui fit confectionner par une maison de Genève des colis composés de sucre, farine, chocolat, café et riz. Inscrivant sur ces colis les noms d'expéditeurs suisses et de destinataires français imaginaires, il les faisait transporter en camionnette jusqu'à la frontière de Saint-Louis. Les opérations de douane se déroulaient normalement et la livraison était prise en charge par une camionnette française louée par Mayer, qui les convoyait jusqu'à un entrepôt situé à Pantin. Un autre complice prenait livraison des colis qui servaient alors à des opérations de compensation privées entre la France et la Suisse. C'est par hasard qu'un inspecteur principal de la brigade de la voie publique a surpris le trafic. En effet, une serveuse d'un café du quartier de Bercy lui offrit d'acheter le contenu d'un de ces colis. Des perquisitions furent aussitôt opérées à Paris, où 320 colis furent saisis. Les trafiquants ont avoué avoir effectué trois voyages transportant environ 400 colis de marchandises chacun.

60 Département de recherche.

61 MAE, 10BAD – 1.

On estime que le préjudice subi par l'État s'élève à trois millions de francs français.»⁶²

La frontière de Saint-Louis se retrouve donc au cœur d'une véritable plaque tournante pour le trafic en tout genre, notamment le passage de trois girafes à destination du zoo de Bâle, qui réussissent à forcer le passage en arrivant par la douane de Saint-Louis au lieu de celle de Chiasso en dépit des conditions sanitaires⁶³. Dans l'immédiat après-guerre, des Suisses résidants en Afrique ont tenté de se lancer dans le ravitaillement en viande de la Suisse, en passant notamment par la frontière franco-suisse de Saint-Louis.

«Des Suisses établis en Afrique orientale ont pris contact, il y a plusieurs mois déjà, avec les organes administratifs et les commerçants intéressés à l'importation de viande. Ces Suisses pouvaient fournir plusieurs milliers de bœufs, choisis, de bonne qualité, à des prix très bas. Ce bétail aurait été vacciné et placé sous surveillance, en quarantaine, avant son embarquement. C'est dire que toutes les précautions étaient prises pour que la qualité de cette viande soit irréprochable et que les bêtes importées d'ailleurs abattues tôt après leur entrée en Suisse ne présentent pas de danger de contamination pour le bétail indigène. La Division du Commerce et la Section de l'Agriculture avaient donné leur accord quand se manifesta naturellement tout comme aux Nations Unies le veto de l'Office vétérinaire fédéral. Même les «bœufs-échantillons» ne purent parvenir en Suisse et dix moutons «échantillons» eux aussi, durent être abattus à Gênes sans que leur viande morte ne puisse franchir notre frontière pour être soumise à l'appréciation des bouchers suisses. Prétexte : il règne «quelque part en Afrique, la peste bovine.»⁶⁴

La douane dite du «*Lysbüchel*» de Saint-Louis est donc confrontée à un trafic varié en passant de la gestion de bestiaux africains, aux cigarettes mais également aux faux billets.

62 *L'Impartial*, 19 mai 1948.

63 *Le Jura*, vol. 98, n° 145, 4 décembre 1948.

64 *Le Jura*, vol. 98, n° 145, 4 décembre 1948.



Frontière franco-suisse de Saint-Louis, 1960. BSL 1013 1- 1946 1.

La région frontalière devient donc un espace d'échange, propice à la contrebande. Les faits divers dans les journaux sont légion :

- «La brigade mobile de Strasbourg a arrêté Achille Gunti et sa femme, propriétaires d'un magasin de cycles à Saint-Louis, qui tous deux ont avoué avoir introduit en Suisse de faux billets de 1000 francs suisses qu'ils remettaient à des complices à Bâle. Plusieurs liasses de ces billets ont été saisies à leur domicile.»⁶⁵
- «On confirme que deux douaniers suisses qui, au poste frontière de Saint-Louis, procédaient à l'inspection minutieuse de deux voitures belges se dirigeant vers la France ont découvert, habilement dissimulés 70 kilogrammes d'or sûrement de provenance italienne et ayant une valeur de 400000 francs suisses. L'or a été saisi, ainsi que les deux automobiles. Les deux occupants des voitures ont été arrêtés et conduits au parquet de Bâle. Jusqu'à présent, leurs noms n'ont pas été divulgués. Ils prétendent rentrer d'Italie où ils ont passé leurs vacances.»⁶⁶

65 *Journal du Jura*, n° 203, 31 août 1949.

66 *Le Jura*, vol. 99, n° 69, 9 juin 1949.

- «Les douaniers ont appréhendé mardi après-midi, à la frontière franco-suisse, à Saint-Louis, un individu porteur de 2 000 fr. suisses et de bijoux, montres-bracelets et bagues en or d'une valeur approximative de 8 millions de francs français. Il s'agit d'un nommé Georges Arnoune, qui s'était rendu en Suisse il y a trois jours, venant de Bruxelles, où il venait de purger une peine de 2 mois de prison pour trafic et passage clandestin de la frontière. Il a avoué avoir volé les bijoux dans une villa inoccupée aux environs de Genève.»⁶⁷
- «Comme il cherchait à passer clandestinement la frontière près de Saint-Louis, un citoyen français de 25 ans a été arrêté par les douaniers français. Lors de son arrestation, l'homme portait une serviette contenant quelques milliers de francs suisses en espèces, des montres et des bijoux, le tout d'une valeur de 8 millions de francs français. Comme on lui mettait la main au collet, l'homme chercha à se défaire de son trésor. À l'interrogatoire, il se révéla qu'il avait commis un cambriolage dans une villa à Genève pendant les jours de Pentecôte. La semaine dernière, il avait passé clandestinement la frontière venant de Belgique, où il avait purgé une peine pour délit de contrebande. L'homme a été incarcéré à Mulhouse.»⁶⁸

Afin de lutter contre le trafic grandissant, le 15 novembre 1951 sont entrées en vigueur de nouvelles dispositions douanières allemandes plus strictes. L'objectif est de mieux contrôler la frontière entre le Pays de Bade et la Suisse. *Der Bund* constate :

«[...] à l'exception des petites rations hebdomadaires exemptes de taxes de 49 grammes de café, 19 grammes de thé et 20 cigarettes, les autres denrées sont taxées. Toutes les autres voitures importées de Suisse en Allemagne devaient être dédouanées. Alors que jusqu'à présent, les allumettes, 200 grammes de sucre, 50 grammes de chocolat, *etc.* étaient encore exonérés de droits de douane, il faut désormais payer 9 pfennigs pour une boîte d'allumettes, 5 pour 50 grammes de sucre et 24 pour 50 grammes de chocolat. Même les bas nylons, qui étaient achetés en grande quantité en Suisse, sont désormais soumis

67 *Ibid.*

68 *La Sentinelle*, 9 juin 1949.

aux droits de douane. Comme les droits de douane élevés ne font pas que compenser la différence de prix, mais la dépassent, il ne vaut plus la peine de traverser la frontière pour faire ses achats pour les 150 000 habitants du Pays de Bade qui possèdent des cartes frontalières pour la Suisse ! Les nombreux détaillants suisses à la frontière, de Bâle au lac de Constance, ont du droit de douane *ad valorem*⁶⁹ à la place du droit de douane au poids qui était en vigueur auparavant. Leur chiffre d'affaires a parfois baissé de plus de 50 %, du moins pour certaines marchandises. Le dédouanement généralisé qui s'applique aujourd'hui touchera encore plus durement le commerce frontalier, qui dépend depuis toujours de la clientèle du voisinage badois et qui a donc toujours souffert en période de restrictions.»⁷⁰

Les autorités tentent donc de juguler la contrebande par des mesures drastiques réglementant le trafic frontalier.

69 Se dit d'une taxe ou d'un droit de douane qui atteint un bien proportionnellement à sa valeur.

70 *Der Bund*, vol. 102, n° 541, 19 novembre 1951.



Dans les années 1950, la douane helvétique à Riehen, rue de Lörrach.
«Stadtansicht: Lörracherstrasse beim Zoll Riehen, Zöllner bei der Arbeit», BSL
1060c 3/10/549.

De la frontière coupure à la frontière couture

L'immédiat après-guerre conduit à un changement de paradigme autour de la conceptualisation de la frontière rhénane

Lorsque les frontières évoluent de la fermeture vers l'ouverture, l'image de la coupure cède la place à celle de la couture. La bande frontalière n'est plus uniquement un tampon mais est de plus en plus considérée comme territoire à part entière. Ainsi, les frontières européennes, entre des États qui ont parfois été en conflit, exigent

également un travail de couture méticuleux et prolongé, où les régions transfrontalières jouent un rôle nodal. Le lendemain de la Seconde Guerre mondiale correspond à une véritable rupture dans la vision de la frontière rhénane. Jusqu'au second conflit mondial, les espaces du Rhin supérieur reposent sur une théorisation héritée de la Première Guerre mondiale⁷¹. La Troisième République se trouve confrontée à la nécessité impérative de définir ses objectifs de guerre pendant le Premier conflit mondial. Cela la contraint à élaborer, au sein de sa philosophie républicaine, une théorisation des espaces et de leurs limites à l'Est. Bien que la République ait déjà initié une réflexion sur ce sujet dans les années 1880 en lien avec la colonisation, elle doit désormais envisager ses frontières directes à l'Est pour l'après-guerre. Où établir la frontière ? Sur le Rhin ? Faut-il simplement revenir au tracé d'avant le traité de Francfort de 1871 ? Ou bien opter pour celui de 1815 ? Ou de 1814 ? Ou même préconiser un retour à la période antérieure à la Révolution ? La République charge ainsi des intellectuels de répondre à ces questions. Les réflexions consignées dans les rapports de ces comités permettent de saisir le positionnement de la philosophie républicaine face à la nécessaire définition de nouveaux espaces rhénans. L'analyse de ces réflexions traduit l'évolution de la perception de la frontière au fil du temps, marquée notamment par l'avènement de la République qui transforme la conception de la frontière héritée de l'Ancien Régime ou de l'Empire⁷².

Avant 1871, une perception générale de la porosité des limites du territoire national prévalait, héritée d'un maillage territorial extrêmement flou à l'Est sous l'Ancien Régime. La notion de frontière linéaire de la Renaissance et l'illusion d'une frontière naturelle incarnée par le Rhin s'imposent. À tel point que la France de l'Est, après la débâcle de Sedan, devenait une sorte de zone aveugle, suivant le précepte «Pensez-y toujours, n'en parlez jamais.»⁷³ Au fil des réflexions, la

71 Jules FÉRON, «Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre : la philosophie républicaine face au nouvel impératif de définition des espaces du Rhin supérieur de 1914 à 1919», *Frontières en Europe depuis le congrès de Vienne (1815)*, Valenciennes, Presses Universitaires de Valenciennes, 2020, p. 167-181.

72 Jules FÉRON, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, préface de Michel FOUCHER, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, p. 119.

73 Phrase prononcée par Léon Gambetta en novembre 1871.

conception moderne de la frontière émerge progressivement. Les penseurs républicains sont largement influencés par la vision saint-simonienne, qui accorde une place prépondérante aux techniciens dans l'élaboration des politiques publiques et, par extension, dans la délimitation des frontières. Les scientifiques prennent une importance grandissante par rapport aux acteurs politiques dans ce domaine, sans oublier les universitaires, qui jouent un rôle central dans les comités de réflexion, illustrant le nouveau rôle des géographes, à l'instar de Vidal de la Blache, dans la conceptualisation des limites territoriales. La primauté de l'économie en tant qu'argument pour le tracé des frontières devient également une nouveauté, mettant en avant les régions minières de la Sarre et de la Ruhr. Le positivisme comtien, une doctrine largement adoptée au sein des instances républicaines, souligne le primat de l'économie sur la géographie humaine, reléguant les notions de culture et de religion au second plan. Au fur et à mesure des réflexions, les intellectuels français se rapprochent de la conception allemande des frontières, notamment celle de Ratzel. Le lien entre l'étendue des frontières et la puissance étatique est alors largement envisagé. Bien qu'aucun consensus politique véritable n'émerge en France concernant les futurs tracés, pour la plupart, la victoire et la puissance nouvellement acquise de la France doivent se refléter matériellement dans l'étendue de ses limites. Finalement, la France doit faire marche arrière et renoncer à l'occupation ou à l'annexion de la Sarre ou de la Ruhr, fixant sa frontière sur le Rhin en raison, notamment des refus britannique et américain. La frontière ne sera pas établie sur le Rhin. La pensée wilsonienne et le nouveau lien entre la nationalité et la frontière tendent à prédominer dans les négociations du traité de Versailles. La France anticipe donc intellectuellement la nationalisation des territoires de l'Alsace-Lorraine afin de créer une unité républicaine dans ces régions retrouvées. La frontière moderne représente ainsi le passage d'une frontière de pression à une frontière de civilisation. Elle devient rigide, symbolisant les nouveaux éléments de puissance de l'État républicain. Cette rigidité de la frontière se révèle être l'un des symboles des capacités de puissance de l'État. Cela s'accompagne naturellement d'un meilleur contrôle des frontières grâce à de nouvelles technologies de surveillance, telles que l'état civil et les cartes d'identité. L'avènement d'une science de l'Homme après la Grande Guerre joue un rôle prépondérant dans la surveillance des espaces, entraînant une nouvelle manière de concevoir en provoquant

des transformations intellectuelles dans la compréhension des sociétés⁷⁴. Dans ce cadre, des statistiques sur la pratique de la langue nationale sont réalisées jusqu'aux limites du territoire, inscrivant ainsi la société dans une vision statistique émergente propre au positivisme. Cette approche offre ainsi la possibilité de développer une science de l'homme, permettant la compréhension des comportements à l'échelle de la société.

L'État peut ainsi élaborer une méthode de compréhension des collectifs, passant d'une vision chaotique de la société à une perspective obéissant à des lois générales grâce à l'analyse statistique. Le croisement des savoirs, représenté par les caractéristiques individuelles traitées par l'administration, permet à l'État d'ajuster ses moyens en fonction des données chiffrées. Ces données révolutionnent la manière dont la société est envisagée. L'État, à travers la croissance des institutions et la mise en place de politiques spécifiques, ajuste les modes de pensée et les sensibilités des individus selon les zones géographiques. La frontière acquiert *de facto* une dimension psychique, s'internalisant dans l'esprit des individus. C'est ainsi que l'État, anticipant cette frontière, la considère au sein de comités de réflexion pendant la Première Guerre mondiale. Ces réflexions portent notamment sur le futur fonctionnement administratif et religieux de l'Alsace-Moselle. L'assimilation à l'Est devient un impératif, envisagé à travers l'école républicaine. En 1918, la République réussit à adopter une forme de pragmatisme dans le retour de l'Alsace à la France, contrairement à sa politique d'assimilation forcée dans les Outre-mer, marquant ainsi une approche plus souple et réussie. Marquer la frontière alsacienne équivaut ainsi à intégrer l'Alsace à la République au lendemain de la Première Guerre mondiale. À travers des concessions, la France parvient à gagner globalement la confiance des Alsaciens, comme dans une union. La construction et l'affirmation de la frontière sont intrinsèquement liées au processus de construction étatique dans le cadre d'un processus chaotique et conflictuel qui s'auto-entretient. Il ne s'agit pas simplement de la réunion naturelle de provinces destinées à se retrouver, mais plutôt de la captation militaire de territoires, ultérieurement présentée comme naturelle et allant de soi grâce à un travail

74 Jules FÉRON, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, préface de Michel FOUCHER, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, p. 120.

institutionnel et politique. Ainsi, dans le coude rhénan, l'année 1947 se révèle être une véritable rupture avec l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière à l'image du retour du tramway international, la route douanière et une plus grande souplesse en matière de franchissement des frontières. Ainsi, la deuxième moitié du XX^e siècle constitue un véritable tournant avec la multiplication des échanges frontaliers mettant en avant un processus paradoxal d'affirmation de la frontière civilisationnelle dans l'immédiat après-guerre ainsi que son ouverte progressive.

Vers la disparition de la frontière de civilisation ?

Peu à peu, avec l'installation de la République, la sacralité de la frontière s'impose. Ainsi, dès la fin du XIX^e siècle, l'idée de définir précisément ces espaces frontaliers devient un nouvel impératif avec le développement et l'affirmation du saint-simonisme. Dans ce cadre, la frontière alsacienne ne fait pas exception. Le flou consenti au sein des marges frontalières depuis le Moyen Âge est abandonné au profit d'une délimitation claire et précise. Les rectifications de frontière qui apparaissent dans le coude rhénan dès 1947 en sont la preuve. Cela s'inscrit pleinement dans la pensée des espaces hérités de la III^e République. En effet, c'est dans ce contexte que s'impose, avec le socialisme comme pensée dominante, le saint-simonisme. Le mot «socialisme» créé vers 1832 par le polytechnicien Pierre Leroux se nourrit de ce schéma de pensée «comme une machine par un ingénieur, organisée, planifiée, construite par une autorité pourvue du savoir nécessaire.»⁷⁵ C'est ainsi que l'idée d'un contrôle rationnel total de la société par des ingénieurs sociaux se met en place concrètement, particulièrement sous la III^e République. En effet, la République développe l'éducation pour s'enraciner et façonner à son image les futurs citoyens. Elle encourage les sciences «positives» en rompant avec les approches traditionnelles, historiques, la langue ancienne, à l'image de Léon Gambetta et Aristide Briand menant une politique anticléricale. La doctrine saint-simonienne est une religion à elle seule comme l'explique Sébastien Charléty : «La doctrine de Saint-Simon est une sorte de religion de la science, où Dieu est assimilé à la

75 Philippe NEMO, *Histoire des idées politiques modernes*, Paris, PUF, 2002, p. 855.

gravitation universelle. Ses idées religieuses sont surtout morales.»⁷⁶ Il s'ensuit donc un conformisme positiviste comme le démontre Jean-Louis Clément : «Un conformisme athée venait succéder à la règle séculaire de la science aristotélicienne qui part de l'étonnement pour s'achever dans l'émerveillement. La chaire d'histoire des Sciences du Collège de France, créée en 1892, fut confiée dans un premier temps à un comtien orthodoxe Pierre Lafitte (1823-1903) qui fonda son enseignement sur le principe de l'incompatibilité de la science avec la théologie»⁷⁷. Jean-Louis Clément démontre que cette pensée positiviste développée, par Auguste Comte, pénètre largement la sphère du pouvoir sous la III^e République comme Jules Ferry, Léon Gambetta ou Georges Clemenceau, *etc.*⁷⁸ La vision du Monde est donc très largement influencée par la pensée saint-simonienne au début du XX^e siècle⁷⁹ : cela rejaillit *de facto* sur la représentation des espaces. En effet, la religion de la science est utilisée comme légitimation des futurs tracés. «L'objectivité scientifique qui était l'essence même du positivisme, dogme absolu des sciences sociales de l'époque, ne devait pas pouvoir s'accommoder de l'interaction d'éléments politiques complètement subjectifs.»⁸⁰ Comme l'explique Olivier Lowczyk, au début du XX^e siècle, la science semble tenir une place prépondérante au sein de la société.

Ainsi, trois ans après le début du premier conflit mondial, le président du Conseil, Aristide Briand, sollicite à nouveau Charles Benoist en 1917 pour reprendre ses travaux et former un comité d'études. C'est alors que naît le Comité d'études, formé exclusivement

76 Sylvain ZEGHNI, «Sébastien CHARLÉTY, *Histoire du Saint-Simonisme* (préface de Jean Lebrun), Paris, Éditions Perrin, 2018, 416 p.», *Mondes en développement*, vol. 189, n° 1, 2020, p. 162-166.

77 Jean-Louis CLÉMENT, *Les assises intellectuelles de la République, Philosophie de l'État 1880-1914*, Paris, La boutique de l'Histoire, 2006, p. 26.

78 Jules FÉRON, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, préface de Michel Foucher, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, p. 52.

79 CLÉMENT Jean-Louis, *Les assises intellectuelles de la République, Philosophie de l'État 1880-1914*, Paris, La boutique de l'Histoire, 2006, p. 26.

80 Olivier LOWCZYK, *La fabrique de la Paix – Du comité d'études à la fabrique de la Paix, l'élaboration par la France des traités de la Première Guerre mondiale*, Paris, Economica, 2010, 536 p., p. 23.

d'universitaires selon la volonté de Benoist, à l'exception du général Robert Bourgeois. La composition initiale du comité comprend dix historiens, trois géographes et un économiste, auxquels s'ajoutent dix-huit nouveaux membres en 1918-1919. Dans ce contexte, Benoist recrute en 1917 certains des éminents universitaires français, tels que le géographe Paul Vidal de La Blache, fondateur de l'école française de géographie, les historiens Alphonse Aulard et Ernest Babelon, ainsi que l'économiste Christian Schefer. Au début du XX^e siècle, le monde universitaire impliqué dans les discussions sur la frontière rhénane est très homogène, principalement constitué de diplômés de l'École normale supérieure, souvent parisiens, partageant des orientations positivistes et républicaines. Les historiens royalistes, comme Jacques Bainville, sont largement exclus des organes officiels de réflexion. Ainsi, la science semble prédominer dans les débats sur les frontières au détriment de la perspective politique.

C'est ainsi que la conceptualisation des espaces évolue graduellement vers la rigidité de la frontière. L'intégration des territoires alsaciens et mosellans, encore sous Concordat, à la République soulève des interrogations parmi les intellectuels. Les Comités d'études anticipent ces questions, conduisant à la création du Comité pour l'Alsace-Lorraine en 1915, présidé par Louis Barthou et composé de diverses personnalités politiques et juridiques. Les débats s'articulent autour de l'incorporation de ces territoires à la République, prenant en compte les particularités religieuses et culturelles. Les préoccupations initiales concernant la séparation de l'Église et de l'État évoluent et la question devient davantage politique et juridique. Les producteurs de vin français manifestent des inquiétudes, redoutant la concurrence des vins blancs d'Alsace sur le marché national. Les délibérations portent sur l'organisation administrative, la séparation des pouvoirs et la coordination entre les préfets et le pouvoir central. En 1917, avec le changement de gouvernement et l'arrivée de Clemenceau au pouvoir, l'Alsace-Moselle devient un enjeu central. Un décret de juin 1917 place l'administration de l'Alsace-Lorraine sous l'autorité directe du ministre de la Guerre. Le service d'Alsace-Lorraine prépare la réorganisation des cultes, notamment la nomination des évêques, en anticipant les influences du clergé et les tensions dans les territoires protestants. Des voies différentes sont envisagées, notamment celle de Jules Jeanneney, favorable à la centralisation et à l'harmonisation des lois françaises sur l'ensemble du territoire. Toutefois, Alexandre

Millerand défend le respect des particularismes locaux, contribuant à améliorer l'image de l'administration française. La République adopte finalement le «système Millerand», ouvrant la voie à un assouplissement de l'approche socialiste, républicaine et jacobine. Bien que l'Alsace-Moselle connaisse un certain assouplissement lors de son retour à la France, l'idée de frontière étanche gagne en importance⁸¹.



Photographie prise dans les années 1930 à Huningue (Haut-Rhin), au milieu du pont de bateaux sur le Rhin. Musée historique et militaire de Huningue. La conceptualisation des frontières comme élément de rupture civilisationnelle s'impose sous la III^e République.

81 Jules FÉRON, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, préface de Michel Foucher, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, p. 94.

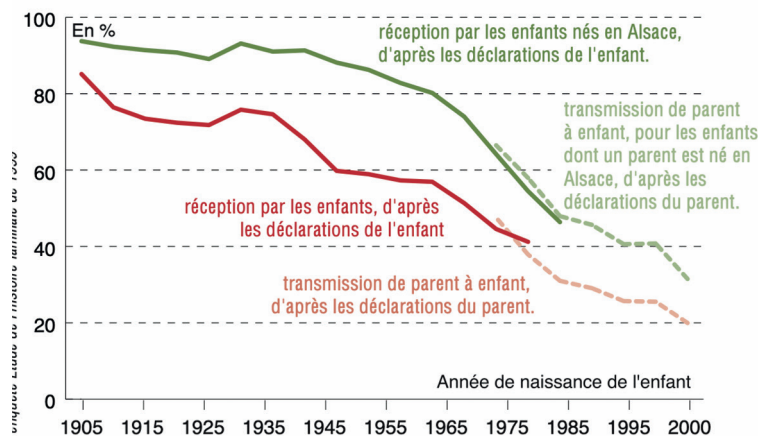
Le principe de l'étanchéité des frontières puise aussi ses origines dans une théorie venue d'outre-Atlantique. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'essor de l'idée wilsonienne des espaces provoque une refonte de la conception mondiale et des frontières, particulièrement en France. Le Président américain envisage une paix perpétuelle fondée sur la transformation de tous les États en républiques, avec la République américaine comme modèle idéal. Wilson lie le principe de la nationalité à celui de la frontière, influençant ainsi la perception française des espaces et imposant une nationalisation incontournable pour légitimer les futurs tracés. Afin de promouvoir l'étanchéité des frontières, la pensée wilsonienne, fait sienne par la République, contribue à la nationalisation des espaces. Sur cette conception des espaces héritée de la Première Guerre mondiale, la France reprend pied sur les bords du Rhin en 1944. Ainsi, pour des questions de sécurité, la rigidité des frontières se révèle être une nécessité. Dans le coude rhénan, se produit ainsi le passage d'un objectif d'étanchéité des frontières pendant la Seconde Guerre mondiale à une volonté de marquer la différence, *via* une politique d'assimilation, avec le retour de la République fin 1944. Il est donc possible d'observer une tendance qui peut sembler paradoxale, l'affirmation de la frontière civilisationnelle avec le retour de la France en Alsace et une plus grande porosité des frontières avec l'institutionnalisation des échanges transfrontaliers. Ainsi, il est possible d'en conclure que l'affirmation des limites civilisationnelles n'est pas une entrave au dépassement des frontières. Pour preuve, le recul de la pratique de l'allemand et de l'alsacien peut être considéré comme le résultat de la politique d'affirmation de la frontière culturelle par le biais de l'assimilation. En effet, « parmi les personnes nées en Alsace, 6 sur 10 nées avant 1945 parlent l'alsacien, contre moins de 4 sur 10 pour celles nées après 1970. Cette baisse a commencé avec les générations d'après-guerre : c'est en effet à cette époque que la pratique du français a été encouragée et que de nombreux Français "de l'intérieur" sont venus s'installer en Alsace, notamment des fonctionnaires. »⁸²

82 *Chiffres pour l'Alsace*, INSEE Alsace, revue n° 12, décembre 2002.

À partir de 1947, la frontière placée sous le signe de l'apaisement ?

La transmission de l'alsacien se fait de plus en plus rare

Transmission de l'alsacien de parent à enfant selon les générations



Lecture : 93 % des personnes nées en Alsace en 1930 déclarent qu'elles ont reçu l'alsacien de leurs parents. Selon les déclarations des parents, parmi les enfants nés en 1990 dont un parent est né en Alsace, 41 % ont reçu l'alsacien.

Graphique extrait de : DUEE M. (2002), « L'alsacien, deuxième langue régionale de France » in *Chiffres pour l'Alsace*, décembre 2002, 3-6, p. 5.

« Dès 1945, les autorités françaises interviennent directement en faveur de la diffusion de la langue française dans deux domaines : celui de l'école, en suspendant provisoirement tout enseignement de l'allemand à l'école primaire, et dans celui de la presse, en proscrivant tout journal quotidien monolingue en langue allemande et en ménageant une place obligatoire au français dans chaque titre qui paraît. Néanmoins jusque vers la fin des années soixante, l'allemand standard garde une place importante comme langue de l'écrit. Le tirage de la presse régionale quotidienne « bilingue », par exemple, reste largement supérieur à celui de la presse monolingue en français. Les parlers dialectaux restent la langue de communication du quotidien, mais le français gagne néanmoins du terrain en tant que langue des interactions orales hors du champ scolaire ou formel. Les élus locaux vont demander, dès 1946, que l'allemand soit de nouveau enseigné à l'école primaire. Ils n'obtiendront satisfaction qu'en 1952 lorsque l'allemand pourra être enseigné facultativement durant deux heures hebdomadaires si les parents le demandent et si le maître accepte de l'enseigner. Les conditions d'enseignement restent soumises à bien des aléas de

sorte que son efficacité n'est pas réellement garantie. En 1946, 85,80 % de la population déclarent savoir parler le dialecte, 79,84 % de la population déclarent savoir parler l'allemand et 62,70 % de la population déclarent savoir parler le français : l'allemand reste stable. La connaissance du français en revanche est indiquée beaucoup plus fréquemment que par le passé : 82,5 % de la population âgée de plus 5 ans déclarent savoir le français. Dans les indications de 1962, la stratification par âge renforce les valeurs absolues pour le français et affaiblit celles qui concernent l'allemand. Elle est l'un des reflets indirects de la politique linguistique qui est menée à l'école primaire.»⁸³

**1962 – connaissance déclarée des langues
par la population âgée de 5 ans et plus**

	français	dialecte	allemand
5 – 9 ans	81,73 %	77,05 %	3,52 %
10 – 19 ans	98,17 %	81,10 %	34,66 %
20 – 29 ans	98,40 %	81,49 %	62,39 %
30 – 39 ans	96,62 %	84,42 %	78,13 %
40 – 49 ans	94,44 %	85,20 %	80,49 %
50 – 59 ans	76,02 %	91,64 %	87,17 %
60 – 74 ans	44,89 %	93,88 %	90,61 %
75 ans et plus	35,18 %	93,74 %	89,08 %
Tous âges (5 ans et plus)	82,52 %	85,71 %	65,19 %

Tableau issu de *l'Alsace et ses langues, Éléments de description d'une situation sociolinguistique en zone frontalière*, par Dominique HUCK (coord.), Université Marc Bloch Strasbourg, Arlette BOTHOREL-WITZ, Université Marc Bloch Strasbourg, Anémone GEIGER-JAILLET, Institut Universitaire de Formation des Maîtres d'Alsace, p. 15.

Or, on assiste à un phénomène paradoxal avec l'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers : « en 1962, moins de 8 000 frontaliers allaient travailler en Allemagne et en Suisse. En 1974, ils étaient

83 Nicolas STOSKOPF, Pierre VONAU, « L'Alsace du second XX^e siècle : la grande mutation industrielle », *Revue d'Alsace*, 2004, 130, p. 26.

quelque 30 000. »⁸⁴ Ainsi, loin d'assister à la disparition de la frontière civilisationnelle, la frontière culturelle tend à s'affirmer à l'instar des échanges transfrontaliers.

84 Dominique HUCK, Arlette BOTHOREL-WITZ, Anémone GEIGER-JAILLET, *l'Alsace et ses langues, Éléments de description d'une situation sociolinguistique en zone frontalière*, Strasbourg, 2007, p. 15.

Troisième partie

La renaissance de l'endosmose frontalière

(1951 à 1963)

INTRODUCTION

« Dans un souci de simplicité et parce que les gouvernants ont bien conscience que les frontières sont loin d'être intangibles sous l'Ancien Régime et cela notamment dans la zone rhénane, on accepte volontiers le principe de la linéarité des frontières. Cette linéarité traduit en réalité le résultat d'une isobare politique délimitant la zone de tension dans laquelle deux forces opposées se rencontrent et parviennent à un équilibre. Le point de rencontre de ces deux forces est *de facto* incertain puisqu'il est issu d'un rapport de force. Plus ce dernier est inconstant et incertain, plus cette isobare peut être large ou étroite. C'est ainsi que les rapports de forces étant fluctuants, la notion de ligne demeure privilégiée à l'époque moderne, pendant plusieurs siècles, malgré le développement de nouvelles techniques. »¹

Ainsi jusqu'au développement de l'État Nation, une endosmose frontalière perdure dans la zone rhénane. À partir de la Révolution française, le développement de l'État, par le biais d'un travail politico-administratif, conduit à une imperméabilisation des frontières et met fin, progressivement, au principe de linéarité. Au cours du XIX^e siècle, la frontière se marque progressivement, s'affirme, conduisant pour les habitants des zones frontalières à une intériorisation individuelle de l'État et de ses limites. Il s'agit du principe de la modification des économies psychiques, théorisée par Norbert Elias². Grâce au travail institutionnel et scolaire, la frontière est alors perçue comme allant de soi et naturelle. Comme

1 Jules FÉRON, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, Hünigues, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, p. 41.

2 Nathalie HEINICH, « I. Une sociologie de la civilisation », Nathalie Heinich éd., *La sociologie de Norbert Elias*, Paris, La Découverte, 2010, p. 6-26.

le souligne Daniel Nordman, « dans ce pays centralisé, la genèse des frontières a eu pour effet de construire un édifice pourtant diversifié et articulé. »³ C'est le passage de la frontière de pression à la frontière de civilisation. Durant les deux conflits mondiaux, le concept de l'imperméabilité des frontières rhénanes est poussé à son paroxysme. Au lendemain du conflit le plus meurtrier de l'histoire, à l'ouest, l'idée de la construction européenne s'impose progressivement comme un moyen d'éviter tout nouveau conflit, tout en se protégeant de la menace soviétique. Si la conceptualisation d'une Europe unie est ancienne, elle se concrétise dans le crépuscule de la Seconde Guerre mondiale afin notamment de relever le Vieux Continent de ses ruines⁴. Ainsi, une première intégration voit le jour avec l'aide américaine, avec le plan marshall, réparti par l'Organisation européenne de coopération économique (O.E.C.E.), fondée par seize États le 16 avril 1948⁵. Parallèlement à un début d'unification économique, sur le plan militaire et sous l'impulsion des États-Unis, les Européens de l'Ouest s'unissent en 1949 dans l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (O.T.A.N.), rejoint par l'Allemagne en 1955. Par ailleurs, sur le plan politique, les prises de positions en faveur d'une meilleure coopération transfrontalière à travers une Europe unie se multiplient. C'est ainsi que le 19 septembre 1946, Winston Churchill souligne la nécessité d'établir les « États-Unis d'Europe » ainsi que l'importance de construire cette Europe grâce à des nouvelles relations entre la France et l'Allemagne occidentale. Cette idée « paneuropéenne » sert de socle au congrès de La Haye, réunissant quelques 800 représentants européens, du 7 au 10 mai 1948. Un an plus tard, en mai 1949, le Conseil de l'Europe, dont le siège est à Strasbourg, voit le jour. Fonctionnant de manière intergouvernementale, cette institution se donne notamment pour missions de défendre les libertés et la démocratie. Ainsi, en 1950, la Cour européenne des droits de l'Homme voit le jour sous l'impulsion

-
- 3 Daniel NORDMAN, « Des frontières Au miroir de la France », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58^e année, 2003, p. 1049-1053.
 - 4 Laurent WARLOUZET, « I. Chronologie : assurer la paix et réagir au déclin », *Histoire de la construction européenne depuis 1945*, Paris, La Découverte, 2022, p. 5-32.
 - 5 François de TEYSSIER, Gilles BAUDIER, « De l'Europe en gestation à l'Europe en construction », François de Teyssier éd., *La construction de l'Europe. Culture Espace Puissance*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 24-44.

du Conseil de l'Europe. De ce fait, l'année 1950 résonne comme une véritable rupture pour la construction européenne. À partir des années 1950, six pays posent les jalons de la construction européenne. Des hommes politiques occidentaux et des hauts fonctionnaires théorisent concrètement le fonctionnement d'une union. Les plus célèbres d'entre eux sont originaires de régions frontalières largement éprouvées par les guerres, à l'instar de Robert Schumann, possédant des liens singuliers avec la Lorraine, annexée en partie au Reich, Konrad Adenauer en Rhénanie ou Alcide De Gasperi dans le Trentin. Dans ce contexte singulier, la France propose à l'ennemi héréditaire, l'Allemagne (de l'ouest), de mettre en commun deux productions essentielles, le charbon et l'acier en créant une Communauté européenne du charbon et de l'acier (C.E.C.A.). Instituée par le traité de Paris, signée le 18 avril 1951, cette institution regroupe six pays : la France, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas ainsi que la République fédérale d'Allemagne⁶. Forte de ce succès sur le plan économique, des propositions émergent dans le domaine de la défense avec la Communauté européenne de défense (C.E.D.) qui se révèle être un échec puisque l'Assemblée nationale française repousse définitivement le projet le 30 août 1954⁷. Toujours sur la base « fonctionnaliste » (« stratégie des petits pas » théorisée par Jean Monnet), la Communauté européenne se concentre sur l'aspect économique et adopte les traités de Rome en 1957, fondant ainsi une Communauté économique européenne (C.E.E.) ainsi qu'une Communauté européenne de l'énergie atomique (C.E.E.A)⁸. C'est alors qu'un véritable marché commun voit le jour, garantissant une libre circulation des biens, des personnes, des capitaux et des services par-delà les frontières. Arrivé au pouvoir en 1958, le général de Gaulle poursuit la mise en place du marché commun tout en multipliant les gestes vers la R.F.A. en signant un accord franco-allemand, le traité de l'Élysée, le 22 janvier 1963 avec son homologue Konrad Adenauer, scellant ainsi la réconciliation entre les deux

6 Bernard BRUNETEAU, « Chapitre 1 – La CECA : un pas vers l'Europe supranationale », *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard BRUNETEAU, Armand Colin, 2008, p. 26-37.

7 Pierre GERBET, « Chapitre 5 – L'échec de la Communauté européenne de défense (1953-1954) », *La construction de l'Europe*, sous la direction de Pierre GERBET, Armand Colin, 2007, p. 99-133.

8 Communément appelée Euratom.

pays⁹. Ce traité favorise ainsi la coopération transfrontalière dans les domaines des Affaires étrangères, de l'Éducation, de la Jeunesse et de la Défense. Localement, cela se concrétise par une accélération des jumelages entre des communes françaises et allemandes¹⁰. Le coude rhénan se révèle alors précurseur dans la mesure où, dès le 20 mai 1962, le Bürgermeister de Weil am Rhein Wilhelm Schellenberg et le maire de Huningue Joseph Bonnet signent le serment de jumelage, à l'instar de la ville de Saint-Louis, placée sous la houlette du maire Charles Kroepflé, jumelée avec Breisach-am-Rhein, dirigée par le maire Joseph Bueb, depuis le 25 juin 1960. Effectivement, cet espace est véritablement avant-gardiste en matière de coopération transfrontalière. Cela se retrouve par les jumelages¹¹ mais également au travers de projets structurants à l'image de la création d'une gare frontière à Bâle, les prémices de la construction d'un pont fixe sur le Rhin à la frontière avec l'Allemagne ou encore le développement de réflexions sur le raccordement des autoroutes françaises avec la Suisse. Enfin, la période étudiée s'achève en 1963 avec la naissance de l'association bâloise *Regio Basiliensis*, ayant pour objectif de «promouvoir la coopération transfrontalière dans le Rhin supérieur», favorisant ainsi une pérennisation des échanges frontaliers.

9 «Les relations franco-allemandes à l'honneur dans l'édition, à l'occasion du 50^e anniversaire du Traité de l'Élysée», *Allemagne d'aujourd'hui*, vol. 204, n° 2, 2013, p. 48-71.

10 Georges-Henri SOUTOU, «L'émergence du couple franco-allemand : un mariage de raison», *Politique étrangère*, n° 4, 2012, p. 727-738.

11 Antoine VION, «L'invention de la tradition des jumelages (1951-1956) : mobilisations pour un droit», *Revue française de science politique*, vol. 53, n° 4, 2003, p. 559-582.

VERS UNE PÉRENNISATION DES ÉCHANGES FRONTALIERS

Des travaux toujours plus conséquents pour faciliter les franchissements de frontière

Les prémices d'une gare frontière rail-route à contrôles nationaux juxtaposés ou la naissance du projet du «parking TIR»

Dans les années 1950, la coopération transfrontalière s'intensifie à l'image de l'électrification en 1956, à la demande de Bâle, de la ligne Bâle-Strasbourg :

«Pour assurer le trafic de transit suisse, la Suisse a accordé à la France un crédit de 250 millions de francs qui doit servir en premier lieu à l'électrification de la ligne. En 1955, les travaux préparatoires peuvent être observés partout sur cette ligne. Il s'agit notamment d'abaisser les voies au niveau des ponts et des tunnels afin d'accueillir le fil de contact électrique. Ces travaux s'avèrent particulièrement difficiles dans les deux tunnels bâlois, car le trafic ferroviaire intense se fait sur une seule voie pendant les heures de travail.»¹

Si l'électrification de la ligne ferroviaire Strasbourg-Bâle conduit à une meilleure fluidité dans le franchissement de la frontière et accélère la circulation des trains, cela entraîne l'apparition d'une nouvelle

1 *Neue Zürcher Nachrichten*, n° 81, 6 avril 1956.

frontière. «Il y aura deux courants d'alimentation : le courant CFF² à 15 000 volts et le courant SNCF à 25 000 volts. Des locomotives de ligne bi fréquences, c'est-à-dire capables de circuler sous les deux caténaires, seront utilisées pour les manœuvres. Pour sa part, la SNCF en a commandé quatre. De plus, il y aura des caténaires commutables qui-pourront recevoir tantôt une sorte de courant, tantôt l'autre. On cherche à limiter le nombre de lignes aériennes. À Bâle, on est obligé de créer deux lignes à haute tension sur la seule voie de transit de la « gare d'Alsace »... En revanche, les voies en cul-de-sac de cette partie ouest de la gare seront toutes équipées de caténaires à 25 000 volts. Pour assurer la navette des trains de marchandises entre les gares de triage de Saint-Louis et de Muttentz, la Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) mettra en service une nouvelle locomotive diesel électrique construite par la société Alsthom, à Belfort, et munie d'un turbocompresseur Brown-Boveri. Par ailleurs, l'arrivée des locomotives allemandes, de la Deutsche Bundesbahn (OB), posait un autre problème. Certes, les réseaux allemand et suisse utilisent le même genre de courant mais les nombreux tunnels de notre réseau national ont conduit les CFF à limiter la largeur du pantographe de leurs locomotives à 1,30 mètre alors que celle des pantographes des machines allemandes est de 1,90 m.»³

2 Chemins de fer fédéraux suisses.

3 *Journal du Jura*, n° 6, 9 janvier 1957.



Gare de Saint-Louis dans les années 1950, Archives municipales de Saint-Louis.

Parallèlement, les deux États se mobilisent régulièrement afin de faciliter les échanges frontaliers à l'instar de la commission permanente franco-suisse pour l'application de la convention entre la Suisse et la France du 31 janvier 1938 relative aux rapports de voisinage et à la surveillance des forêts frontalières. Du côté français, les négociations ont été menées par le ministre Geoffrey de Courcel et côté suisse par le directeur général des douanes Ernst Widmer⁴. En 1953, «la commission a traité la question des importations de légumes en provenance d'Alsace et des importations de bois en provenance de la zone frontalière étrangère, ainsi que diverses questions relatives au petit trafic frontalier. Les négociations, menées comme d'habitude dans un esprit de compréhension mutuelle et guidées par le désir de mieux assurer les relations de voisinage entre la Suisse et la France, ont pu être menées à une conclusion satisfaisante pour les deux parties»⁵. Toutefois, certains projets nationaux, favorisant le dépassement des frontières conduisent à un rejet de la population alsacienne, notamment

4 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

5 *Nouveau Rhin français*, 21 mars 1952.

ludovicienne⁶. En effet, si depuis l'été 1953, la mise en place d'un contrôle des passeports en gare frontière de Bâle⁷ s'institue sans heurt, le projet de contrôler les marchandises, transitant par le chemin de fer franco-suisse, en territoire bâlois provoque un profond émoi auprès de la population et les élus. En effet, afin d'accélérer et faciliter le franchissement de la frontière, deux conventions sont signées le 10 janvier 1952 à Genève. Ces traités internationaux permettent de transférer à Bâle les services douaniers français initialement en poste à Saint-Louis. Cela a notamment provoqué une vive émotion à Saint-Louis, comme en attestent les comptes rendus parus dans la presse du Conseil municipal du 15 octobre 1954⁸.

« Dans son exposé, le maire de Saint-Louis, le Dr Hurst, souligna que ce transfert constituait une mesure extrêmement préjudiciable à la fois aux intérêts de la ville et de la région française de Bâle et à la souveraineté nationale.⁹ Seule la S.N.C.F. continue à faire la sourde oreille, allant même jusqu'à laisser sans réponse une demande d'entrevue formulée par le député

6 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

7 *Journal du Jura*, n° 101, 2 mai 1953.

8 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

9 Dès le XIX^e siècle, la frontière ferroviaire se révèle d'une grande porosité :

« Le voyageur qui débarque en gare de Bâle en provenance de l'Alsace ou de Paris se trouve certes sur territoire helvétique, mais dans l'enceinte d'une gare bien française que nos voisins Bâlois appellent couramment « Elsässerbahnhof », c'est-à-dire la gare alsacienne. Si le premier train est arrivé en gare de Saint-Louis en 1840, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine repris par la SNCF en 1938, ont implanté leurs services à Bâle dès 1860, immédiatement après le prolongement de la ligne Mulhouse – Saint-Louis dans la grande cité rhénane. Et contrairement à certaines suppositions, Saint-Louis, malgré sa situation, n'est pas une gare-frontière, cette « mission » étant remplie par la gare française de Bâle. »

Dernières Nouvelles d'Alsace, 23 novembre 1980.

Dès 1901, les réseaux de chemins de fer fédéraux suisses et d'Alsace-Lorraine avaient conclu un contrat de communauté régissant la présence des chemins de fer d'Alsace-Lorraine dans les emprises de la gare de Bâle, exploitée par le réseau suisse. Cette convention est renouvelée en 1976, conclue entre les chemins de fer fédéraux suisses et la SNCF. À Bâle Saint-Jean, Bâle Voyageurs, Bâle Wolfs et Muttentz, plus d'une centaine d'agents de la SNCF y travaillent quotidiennement.

du Haut-Rhin M. Bourgeois. Restait maintenant à attendre le résultat de l'enquête que le ministre des Travaux publics a fait ouvrir à la suite de l'audience qu'il a accordée récemment au maire de Saint-Louis. Fort de l'appui des collectivités, le conseil municipal se devait d'affirmer sa volonté de démissionner en bloc au cas où le projet de transfert devenait réalité. »¹⁰



Marcel Hurst, est maire de Saint-Louis au moment des négociations avec la SNCF concernant le transfert de la douane à Bâle. Il est, *de facto*, l'instigateur du projet du parking « TIR ». Archives municipales de Saint-Louis.

Le conseil municipal de la ville de Saint-Louis, réuni en séance ordinaire le vendredi 15 octobre, après avoir entendu l'exposé de M. le maire, vote à l'unanimité la motion de protestation suivante :

« Prenant connaissance du projet de la S.N.C.F. tendant à obtenir le transfert à Bâle des services français douaniers, le conseil municipal de la ville de Saint-Louis, considérant que la réalisation du projet de transfert à Bâle des services français douaniers constituerait un abandon de plus de la souveraineté nationale française vis-à-vis de la Suisse qui revendique la

10 L'Alsace, 17 octobre 1954.

création de la gare frontière à contrôles nationaux juxtaposés sur son territoire, que la visite de douane des petits colis et du détail à Bâle n'est qu'une première étape dans l'installation de la gare internationale en Suisse, qu'une perte sensible de ressources financières revenant tant à l'État qu'à la commune et acquittées par les agences en douane installées à Saint-Louis résulterait de l'exécution de ce projet, que conséquemment la France se verrait dans l'obligation de payer en devises suisses le personnel administratif douanier ainsi que celui de la S.N.C.F. dont le déplacement à Bâle s'imposerait et de supporter, également en des devises suisses, les charges financières résultant de la location des installations ainsi que de leur entretien, que le départ de près de 200 ménages de cheminots et de douaniers aura des conséquences néfastes sur l'économie locale et celle de la région frontalière qu'à Bâle existent cinq gares dont aucune ne dispose des terrains nécessaires, que la gare de Saint-Louis possède par contre toutes les installations aptes à une gare internationale, que ses moyens d'expansion sont illimités et qu'en conséquence le motif invoqué par transférer la gare n'est pas fondé. Pour toutes ces raisons, la ville élève une vigoureuse protestation contre le projet de la SNCF et demande instamment aux différents services ministériels chargés d'étudier cette question de bien vouloir la reconsidérer et de donner priorité absolue aux intérêts français.»¹¹

Ainsi, le conseil municipal décide de soutenir l'action de son maire par tous les moyens et de donner en bloc sa démission si la moindre modification était appliquée au *statu quo* du dédouanement en défaveur de la gare de Saint-Louis (wagons complets, détails, petits colis. etc.).¹² En opposition au projet porté par la SNCF, la ville de Saint-Louis défend ainsi la création en son sein d'une « gare-frontière rail-air-route ». Selon les élus, ce projet permettrait de grouper les trois importants postes douaniers existants. « L'aménagement des locaux existants, leur modernisation et leur adaptation aux besoins nouveaux n'entraîneraient qu'une dépense modeste comparée à celle qu'occasionneraient un éventuel transfert. »¹³ Si « un transfert d'opérations douanières s'impose, c'est celui de Bâle à Saint-Louis »¹⁴. Malgré la

11 *L'Alsace*, 17 octobre 1954.

12 *L'Alsace*, 17 octobre 1954.

13 *L'Alsace*, 25 février 1955.

14 *L'Alsace*, 27 octobre 1955.

position du conseil municipal, le ton se durcit entre la municipalité ludovicienne et la S.N.C.F.¹⁵. En octobre 1955, en pleine séance du conseil municipal, le maire lit la lettre de Monsieur Lefort, directeur de la région Est de la S.N.C.F. :

« Monsieur le Maire, Par lettre du 17 octobre vous avez porté à ma connaissance la décision prise par le conseil municipal de la ville de Saint-Louis au cours de sa séance du 7 octobre 1955. Je crois avoir fait tout mon possible pour vous montrer que le transfert à Bâle des formalités douanières concernant le trafic de détail était une opération relativement peu importante, de nature à accélérer l'acheminement de ce trafic et qui était complètement distincte de la question beaucoup plus importante des opérations douanières concernant le trafic par wagons complets. Si l'autorité supérieure, qui sera amenée à décider des conditions dans lesquelles seront effectuées les opérations douanières relatives au trafic de détail et qui devra tenir compte des considérations tant douanières que ferroviaires, croit devoir rejeter la solution que la S.N.C.F. estimait souhaitable, il en résultera évidemment des conséquences défavorables pour le trafic ferroviaire et de nature à favoriser les modes de transports concurrents. Je ne puis vous laisser ignorer que je regretterai une telle solution en raison des conséquences défavorables qu'elle aura (dans un domaine évidemment restreint) sur l'avenir ferroviaire auquel les cheminots de Saint-Louis ne peuvent, je pense, rester indifférents. »¹⁶

Si la ville ne parvient pas à mettre en échec le projet de la S.N.C.F. de transférer le contrôle douanier pour le trafic de détail à Bâle, la municipalité développe le projet de créer un centre routier international. À Saint-Louis existe la jonction en un point unique de trois voies à savoir la voie aérienne, la voie ferroviaire et celle routière. La configuration de l'espace public ainsi que les réserves foncières rendent aisée la création d'une plateforme douanière à contrôle nationaux juxtaposés notamment pour les camions. Dans les années 1950, cet agrandissement semble indispensable au regard du trafic. En effet, il peut être constaté hebdomadairement que chaque lundi pour la sortie et chaque vendredi pour l'entrée pas moins de 10 camions se présentent à la frontière du Lysbüchel. Ces camions d'une longueur unitaire d'environ

15 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

16 *L'Alsace*, 27 octobre 1955.

15 mètres forment deux colonnes de près de 75 mètres qui obstruent en partie la rue du Stade¹⁷. À ces camions s'ajoute une vingtaine d'autres poids lourds qui stationnent aux mêmes jours soit dans la rue de la Frontière, soit dans la cour de la Douane. Le groupage de ces camions s'effectue une journée à l'avance obstruant pratiquement pendant deux journées consécutives les voies de circulation. L'érection d'un centre routier international semble alors la seule solution¹⁸. De part et d'autre de la bretelle de la route douanière, les espaces libres permettent la constitution de différentes aires de stationnement. La singularité de ce territoire, concentrant des voies de communication multiples, à l'image de la gare, de l'aéroport et de la route douanière, pousse à la création d'une « gare-frontière » à Saint-Louis ; c'est la naissance du « parking TIR » qui voit le jour en 1972, doté d'une capacité d'accueil de 350 camions¹⁹.



Photographie aérienne du parking « TIR », réalisée au lendemain de sa construction par le photographe Diemer, Archives municipales de Saint-Louis.

17 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

18 *L'Alsace*, 6 septembre 1954.

19 En 1973, les opérations douanières de la gare de Saint-Louis sont transférées à Muttentz où est mise en place une nouvelle gare de triage dite « Muttentz II ». *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 23 novembre 1980.

Parallèlement au développement du projet d'aire de stationnement, le centre ferroviaire de Saint-Louis avec ses succursales de Huningue et Saint-Louis-la-Chaussée continue à jouer le rôle prépondérant qui lui revient en matière de transports. Au début des années 1960, la gare de Saint-Louis est ouverte au service complet Voyageurs – Bagages – Express – Détail- Wagons, tant en trafic intérieur français qu'international. La clientèle locale dispose donc de tous les modes de transport assurés par la S.N.C.F. Bien que la gare de Saint-Louis soit bien desservie la plupart des grands express s'y arrêtent, le mouvement des voyageurs est relativement faible. Par ailleurs, une part importante des matières et produits destinés à la consommation locale ou provenant de la production locale est transportée par chemin de fer. Aussi la plupart des grandes entreprises industrielles et commerciales, profitant des possibilités qui leur sont offertes, sont des clientes fidèles du rail. L'écoulement de ce trafic, avec toutes les difficultés qui s'y rattachent, représente sans nul doute et de loin l'activité dominante de la gare de Saint-Louis. En effet, l'ensemble Saint-Louis-Bâle constitue le trait d'union entre la partie Nord de la France, le Benelux et le Royaume-Uni d'une part, la Suisse, l'Italie et l'Europe centrale d'autre part. Les échanges commerciaux entre ces pays sont de plus en plus intenses et la gare de Saint-Louis, porte de sortie et d'entrée à la lourde charge de les assurer. Le passage d'une frontière entraîne des difficultés. C'est déjà vrai pour le voyageur ; cela l'est davantage pour la marchandise dont le chemin de fer ou les transitaires dont de nombreuses maisons travaillent en collaboration étroite avec la SNCF de Saint-Louis doit se faire l'interprète auprès de la douane. Tout wagon, pour être admis en trafic international, doit répondre à des caractéristiques précises et être en parfait état sous peine d'être refoulé par le réseau prenant. À cet effet, les wagons sont soumis à une visite minutieuse à la gare frontière. Ce sont là des impératifs qui posent des sujétions multiples que le non-initié ne peut concevoir. Pour y faire face, il faut disposer d'installations appropriées et d'organisation parfaitement au point. Par ailleurs, le nombre de trains en circulation montre l'importance des trafics à acheminer²⁰. Le service régulier comporte sur une journée :

- 72 trains dans les deux directions.
- 16 trains du régime accéléré.
- 20 trains du régime ordinaire.

20 Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.



Jules Stahl, chef de gare principal à son bureau dans la gare ludovicienne au début des années 1960. Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.

«Les trois grands services de la SNCF (Exploitation Matériel et Traction, Voie et Bâtiments) ont établi leur ramification à Saint-Louis, placés sous la houlette tête Jules Stahl, Chef de Gare Principal, assisté de M. Risser, Chef de gare de 2^e classe. La diversité et le volume du travail à effectuer à la gare ont conduit à une spécialisation assez poussée impliquant donc la constitution de chantier ou service distincts par branche ou secteur d'activité. Dans les années 1960, la gare de Saint-Louis se compose de la manière suivante :

- Un secrétariat, dirigé par Théo Bachmann²¹, Chef de bureau de gare, chargé de l'Administration générale et du personnel.
- Un chantier de triage, placé sous la direction de M. Belzung sous-chef de gare de 1^{ère} classe assisté d'un sous-chef de gare de 2^e classe (en 3 x 8) pour les manœuvres au Secteur Centre, d'un Facteur Chef (en 3 x 8) pour les manœuvres au Secteur Nord. Le personnel exécutant se compose de 2 brigades de manœuvres (10 agents en 3 x 8), du personnel de lampisterie ainsi que des agents nécessaires pour présenter les wagons à la Douane française.

21 Futur maire de Saint-Louis.

- Un bureau de Matériel dont le responsable est un sous-chef de bureau de gare et qui englobe le fichier-wagons, le bureau de téléimprimeurs ainsi que le service du tri des écritures et du pointage des trains (en tout 15 agents).
- Le service des aiguilles et Signaux comprenant 4 postes d'aiguillages occupés chacun par 1 agent (en 3 x 8) et placés sous l'autorité d'un sous-chef de gare de 3ème classe (en 3 x 3) qui assure les fonctions de chef de sécurité. Un standard téléphonique manuel occupé (en 2 x 8) est installé dans le bureau du chef de sécurité.
- Une agence en Douane, dirigée par M. Stoetzer chef de bureau de gare principal, secondé par deux chefs de bureau et comprenant une section «Exportation» et une section «Importation» ainsi que des subdivisions «comptabilité», «Recherches», *etc*, (36 agents).
- Un bureau-traffic (effectif 10 agents) qui s'occupe essentiellement des opérations inhérentes au trafic de réexpédition. L'importance du trafic local y a justifié l'installation d'un Centre-Comptable, d'un Centre de taxation et d'une Caisse Centralisée. Tous ces bureaux sont dirigés par M. Schoumacker chef de bureau de gare, qui assure les fonctions de chef-comptable.
- Un chantier Voyageurs (Billets – Bagages Consigne – Colis et Expéditions Express – effectif 6 agents) placé sous l'autorité du Chef Comptable.
- Un chantier de manutention dirigé par un chef de manutention principal et comprenant : la halle à marchandises, le magasin douane, le quai de transbordement, la Cour de débord ainsi que le chantier de rectifications de chargement et de manutention par grue Griffet. Effectif total 16 agents.»²²

Le rôle déterminant des élus locaux dans le projet de construction du «pont de Huningue» sur le Rhin à la frontière avec l'Allemagne²³

Si le transport ferroviaire joue un rôle nodal dans le franchissement de la frontière, on assiste parallèlement à la recrudescence

22 Archives municipales de Saint-Louis, *Le centre ferroviaire de Saint-Louis* par Jules Stahl, novembre 1964.

23 Actuel pont du Palmrain.

du trafic routier. «Le ministre allemand des transports a notamment déclaré au cours d'un interview accordé au correspondant du *Nouveau Rhin français* que la construction d'un pont sur le Rhin, reliant Weil à Huningue, est une d'une importance capitale. Il assurera selon toutes prévisions la jonction des autoroutes allemandes et françaises et constituera pour les liaisons autoroutières européennes un élément d'une très grande portée.»²⁴

«Mettant à profit cette occasion unique, la Suisse de son côté, a élaboré un projet tendant à la création d'une véritable plaque tournante routière internationale au lieudit «Erlenmatten», sur le territoire de la commune de Weil am Rhein à l'entrée même de Bâle. À cette plaque tournante aboutiraient les autostrades françaises, allemandes et suisses. Grâce à cette heureuse jonction nouveau poste frontière routière, à contrôles nationaux juxtaposés, pourrait être érigé pour le trafic routier de marchandise.»²⁵

L'article bâlois évoque «le problème des autostrades tel qu'il se pose dans la région de Bâle»²⁶ et expose dans tous ses détails les divers aspects de la question. Le journaliste évoque les raisons pour lesquelles ce problème semble insoluble, en raison de l'impossibilité de contourner la ville de Bâle par le sud en raison d'une part du manque d'espace, celui-ci étant absorbé par l'intense effort de construction et d'autre part, de la topographie des lieux²⁷.

Le maire de Saint-Louis, Marcel Hurst, proteste énergiquement contre le projet de créer un pont sur le Rhin entre Huningue et Weil am Rhein, de peur que Saint-Louis perde son statut de ville frontalière et douanière.

«C'est la condamnation pure et simple du poste-frontière du Lysbuechel de Saint-Louis. Le canton de Bâle-Ville a tout lieu de se réjouir car pareille solution lui épargnera l'acquisition, par voie d'expropriation, des propriétaires bâtis suisses indispensable à l'agrandissement des installations douanières actuelles et l'érection, à ses propres frais, la douane française disposant

24 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

25 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

26 *Basler Nachrichten*, 11 juillet 1956.

27 *Der Bund*, vol. 107, n° 321, 12 juillet 1956.

de locaux suffisant²⁸. Il est évident que les Allemands ont tout intérêt à participer financièrement, fut-ce même disproportionnellement à la création sur leur territoire d'un poste frontière ultramoderne, autour duquel graviteront de nombreuses entreprises commerciales nouvelles, sources de recettes multiples et variées, c'est de bon cœur qu'ils mettront à la disposition des autorités bâloises les terrains nécessaires. Vous comprendrez que la municipalité de Saint-Louis n'a nullement l'intention d'assister en spectateur muet à la mise en veilleuse, et finalement à la disparition du poste frontière du Lysbuechel. »²⁹

Ainsi, la municipalité ludovicienne s'oppose vigoureusement au projet d'établissement d'un pont vers l'Allemagne, sur le Rhin. À Saint-Louis, la peur est alors grande de voir se détourner de leur poste douanier le trafic au profit d'une installation plus performante et davantage moderne. Selon le maire ludovicien, « l'avenir de Saint-Louis est menacé ! La réalisation de ce plan risque de reléguer la ville parmi les cités vouées à l'inanition, à cette mort lente que la ville se refuse à subir. »³⁰ Le premier magistrat complète ses propos en attaquant violemment la ville voisine dans une lettre adressée au sous-préfet de Mulhouse : « L'ambition avide de Bâle, cette voisine helvétique, au pôle d'attraction indéniable. »³¹

Du côté huninguois, la position de la municipalité diffère largement de la vision ludovicienne. En 1954, le conseil municipal de Huningue demande à l'État la construction d'un pont reliant Huningue et Weil am Rhein :

« Le rétablissement d'un pont de bateaux n'est plus possible, un tel projet étant en contradiction avec la convention entre les pays riverains du Rhin qui avaient pris l'engagement, à la suite de l'énorme essor de la navigation rhénane, de faire disparaître tous les ponts de bateaux. Le bac en service depuis 1947³² avait certes amélioré la situation mais il n'a pas apporté la solution

28 *Berner Tagwacht*, vol. 64, n° 161, 12 juillet 1956.

29 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

30 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

31 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

32 Dès 1947, le gouvernement français annonce le projet d'un pont et celui d'une route qui, venant de l'aéroport Bâle-Mulhouse, franchirait le Rhin pour établir une liaison avec le réseau routier allemand et le port de Bâle afin de rendre possible le contournement de cette ville.

suffisante, le service étant interrompu par suite de brouillard, crue du fleuve, réparation du bac, etc. »³³

Le bourgmestre de Weil am Rhein profite alors de l'engouement huninguois en faveur d'un rapprochement transfrontalier permis par un pont et invite son homologue huninguois ainsi qu'une délégation du conseil municipal le 13 novembre 1954. Il s'agit de la première rencontre officielle entre les élus municipaux depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au sein de l'hôtel de ville de Weil am Rhein, les deux maires constatent le vœu de la population des deux villes de voir revivre les relations transfrontalières. Il est alors décidé par les élus de Weil am Rhein et Huningue d'œuvrer ensemble pour la réalisation d'un pont routier rhénan, reliant les deux communes. Le 8 avril 1960, les édiles de Huningue et de Weil am Rhein se réunissent en séance commune et proclament leur résolution de doter les populations des deux rives d'un pont sur le Rhin³⁴. Dans ce cadre, les autorités allemandes développent une réflexion importante concernant les transports transfrontaliers, comme en attestent de nombreux articles de presses :

«En février 1956, des questions d'actualité concernant le trafic routier transfrontalier entre l'Allemagne et la Suisse ont été abordées vendredi après-midi lors d'une réunion de l'association régionale du Rhin supérieur de la Société allemande des sciences des transports à Lörrach. Le directeur du département de la construction routière du *Regierungspräsidium* du sud du Pays de Bade, M. Lämmlein, a présenté les travaux sur le tronçon autoroutier Bâle/Weil/Karlsruhe et a également évoqué le projet de réseau routier international à longue distance (*Europa*). Il a cité comme particulièrement importante la route européenne Madrid-Stockholm, qui doit passer par Bâle et par la vallée du Rhin badoise. À Bâle, cette route sera reliée aux autoroutes E9 (Genève-Amsterdam) et E17 (Chagny-Salzburg). Compte tenu de l'importance internationale de la ligne de la vallée du Rhin, il faudrait accélérer tous les efforts pour étendre la ligne au-delà de la frontière à Weil-Otterbach/Bâle. Des comptages de la circulation auraient montré qu'en 1955, 500 000 véhicules à moteur avaient déjà franchi le point de passage frontalier de Weil-Otterbach/Bâle. Le conseiller d'État Ebi (Bâle) a souligné que l'extension actuelle de l'autoroute Karlsruhe-Bâle

33 Archives municipales de Huningue.

34 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

exigeait le raccordement nécessaire au réseau routier principal de la Suisse. Ce raccordement dans le canton de Bâle-Ville à l'autoroute prévue à travers le canton de Bâle-Campagne, en tant que tronçon de la ligne Bâle-Gothard-Milan orientée vers le sud, est particulièrement important à cet égard. Les raccordements provisoires de l'autoroute allemande à la frontière nationale de Weil Basel sont déjà fixés. Dans un premier temps, un point de raccordement de l'autoroute allemande est prévu au nord du *Friedensbrücke* à Weil-Leopoldshöhe, d'où la ville et le port de Weil Lörrach pourraient être atteints par Bâle et le reste de la Suisse. La route vers Bâle et la Suisse passe sur le territoire bâlois par le bureau de douane moderne d'Otterbach, par la *Freiburger Strasse* corrigée, par la *Schwarzwaldallee* et enfin par le nouveau pont de Saint-Alban sur le territoire de Bâle-Campagne. Cette voie performante, qui doit encore être aménagée à Bâle suffira jusqu'à l'achèvement de l'autoroute allemande dans la vallée du Rhin. La poursuite de l'autoroute allemande jusqu'à la frontière nationale est prévue pour plus tard. Sur le territoire suisse, l'autoroute sera probablement reliée directement à l'autoroute du canton de Bâle-Campagne par un nouveau pont ferroviaire sur le Rhin (à proximité de la centrale électrique de Birsfelden). Les points de raccordement et les tronçons de liaison dans le trafic en provenance de la Suisse à travers la vallée du Rhin (Rheinfelden – Säckingen – Waldshut – Schaffhouse) et à travers la vallée de la Wiese (Lörrach-Feldberg) ont déjà été projetés par le service de planification de Bâle-Ville. Le réseau routier principal de la ville de Bâle est également déjà largement aménagé ; les raccordements des principaux tronçons routiers alsaciens au réseau routier bâlois sont encore en cours de vérification. En conclusion, le conseiller d'État Ebi a souligné que, compte tenu de l'avancement des travaux préparatoires dans le coin des trois pays au coude du Rhin, les raccordements et les liaisons avec l'autoroute suisse et donc avec le réseau routier principal de la Confédération sont non seulement garantis, mais qu'ils permettront également de répondre à l'augmentation du trafic routier dans les années à venir.»³⁵

Très rapidement, les autorités allemandes sont donc rejointes par les autorités françaises afin de développer une réflexion globale sur le projet.

35 *Der Bund*, vol. 107, n° 59, 5 février 1956.

«Les participants à cette réunion émirent l'avis unanime que dans le cadre de l'évolution future de la région du Rhin supérieur la solution des problèmes de communication prenait un rang primordial. C'est avec satisfaction qu'ils prirent acte du résultat positif des pourparlers franco-allemands concernant la réalisation d'un pont sur le Rhin face à Maerkt (entre Village-Neuf et Rosenau, appuyé sur la pointe sud de l'île du Rhin)³⁶ et d'un second pont reliant le «Palmrain» badois à la rive gauche au nord de Huningue³⁷. De l'avis des responsables français et allemands, une solution satisfaisante ne peut être atteinte que dans la mesure où ces deux projets sont considérés comme une unité de communication et seront réalisés dans les toutes prochaines années. L'ouvrage situé le plus au sud, «le pont de Huningue»³⁸, serait conçu pour le trafic local d'une à l'autre rive du fleuve ; le deuxième pont accueillerait le gros trafic international, en particulier celui qui s'écoulera sur les autoroutes françaises et allemandes. Du fait que les plans pour le premier pont (trafic local) sont terminés et que le coût de l'opération est estimé à 4 millions de marks (ce qui est considéré comme avantageux puisqu'une économie pourra être réalisée grâce à la présence de deux piliers de l'ancien pont de chemin de fer), les responsables allemands et français sont d'avis que les travaux devraient démarrer dans les meilleurs délais. Les participants à la réunion de Weil am Rhein ont donc décidé d'adresser un appel pressant à leurs autorités respectives afin que tout soit mis en œuvre pour la réalisation rapide de ce projet.»³⁹

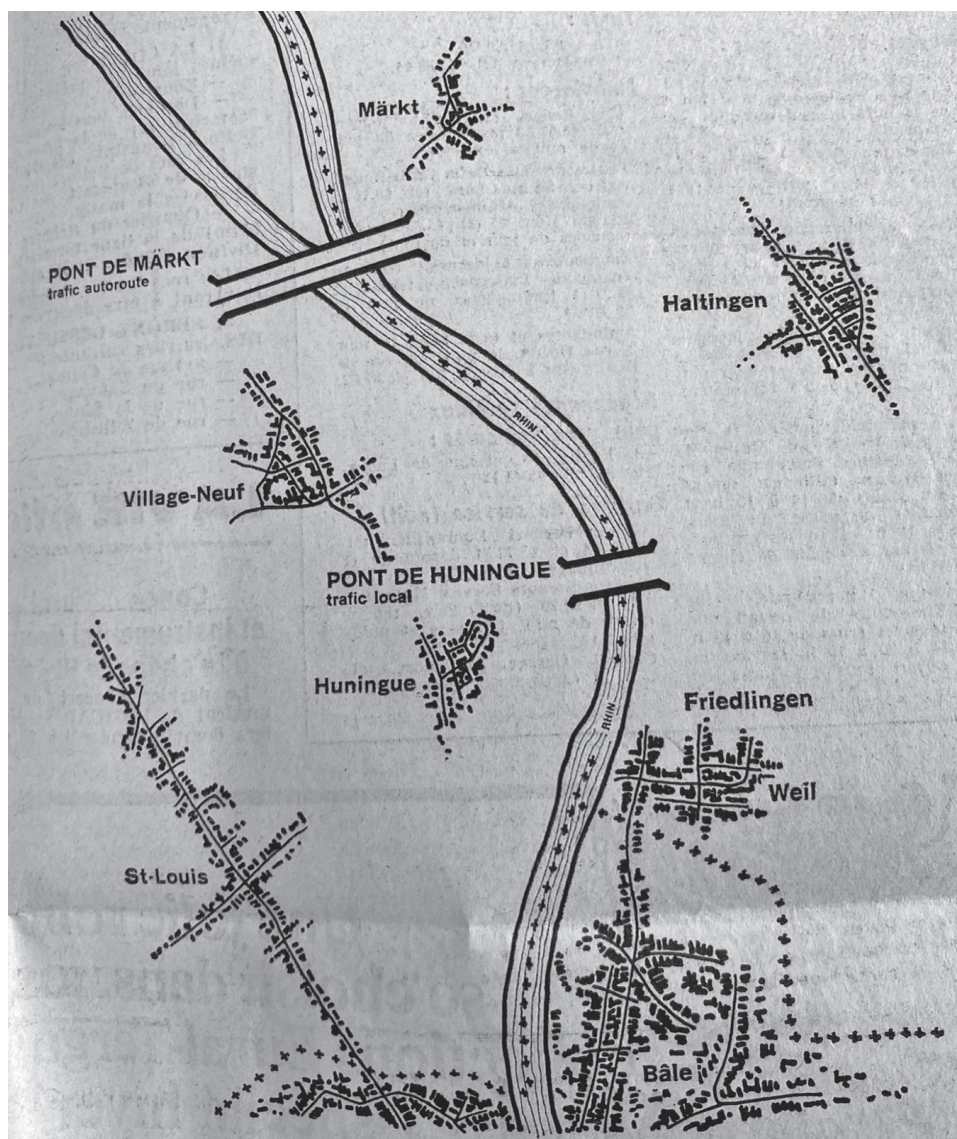
Finalement, le projet du «Palmrain», qui puise ses origines au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, entre dans sa phase de réalisation le 1^{er} octobre 1977 pour être inauguré le 29 septembre 1979.

36 Pour des raisons financières, ce pont ne verra jamais le jour.

37 Le futur pont se situe à l'emplacement de l'ancien pont de chemin de fer, reliant Huningue et Weil am Rhein, construit en 1878 et démonté en 1937.

38 Cet ouvrage est baptisé, *in fine*, «Palmrain». En effet, les autorités des deux pays en ont décidé ainsi et, en 1979, n'ont pas voulu choisir le nom de «Pont de Village-Neuf», malgré le souhait du conseil municipal de Village-Neuf. Certes situé sur ban communal de Village-neuf, le projet est originellement porté par la ville de Huningue et Weil am Rhein. «Palmrain» est le nom de l'ancienne gare ferroviaire située du côté allemand du Rhin, entre la Brücke et la gare de Weil am Rhein.

39 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.



Sur cette carte du coude rhénan, l'emplacement des deux ponts prévus sur le Rhin ; le «pont de Huningue» et le «pont de Märkt». Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

Construction de l'autoroute A35 (tronçon Habsheim – frontière suisse)

Dans les années 1950, un autre projet est initié afin de faciliter les échanges transfrontaliers avec Bâle. Il s'agit là de la construction du tronçon autoroutier reliant Mulhouse à Bâle. Déjà le 24 septembre 1957, le sous-préfet de Mulhouse informe la commune de Saint-Louis «qu'une autoroute se dirigera vers le Sud, c'est-à-dire vers Saint-Louis, et se raccordera au réseau routier traversant Bâle»⁴⁰. En effet, les voies françaises d'accès à Bâle sont devenues nettement, insuffisantes, notamment en période de pointes touristiques. «Cette insuffisance ne pourra que s'aggraver sans cesse dans un proche avenir et c'est la raison pour laquelle les études en cours prévoient à la fois un moyen de contournement de Bâle par le Nord et l'Est⁴¹, et une modernisation des voies de circulation actuelles. Le raccordement des systèmes d'autoroutes françaises et allemandes est une nécessité évidente, pour des raisons de prestige et d'économie générale»⁴². Ainsi, dès 1961, une enquête publique est ordonnée concernant le projet d'autoroute entre Habsheim et Saint-Louis. À la suite de cette enquête, le tracé a dû être modifié compte tenu des exigences suivantes : éviter au maximum les terres remembrées de Sierentz et ne pas couper en deux l'agglomération de Saint-Louis et Saint-Louis-la-Chaussée.

Un nouveau projet a donc été élaboré pour répondre aux contraintes précédentes afin, notamment, de longer le plus possible la route douanière de manière à éviter d'utiliser inutilement une surface importante de terrain. Ce dernier projet a été pris en considération par décision ministérielle du 8 janvier 1964 du ministre des Travaux publics, dans laquelle il est spécifié que : «les modalités précises d'affectations des terrains et de modification d'emprise de l'aéroport devront faire l'objet d'une étude conjointe entre la Direction des Routes, la Direction des Bases Aériennes, le Conseil d'Administration de l'Aéroport et les Autorités Suisses». Les contraintes ci-dessus énumérées, auxquelles s'ajoute la nécessité de respecter les normes relatives aux tracés des autoroutes, amènent le projet à empiéter sur les terrains de l'aéroport dans sa partie Ouest. Il paraît possible de

40 Archives municipales de Saint-Louis, AC/601/6.

41 Le projet du *Palmrain*.

42 Archives municipales de Saint-Louis, AC/601/6.

compenser en partie la perte de terrain (97 000 m² environ) que subira l'aéroport en achetant au titre de l'autoroute les terrains de la ferme du Hellhof⁴³ (72 000 m² environ) qui se trouveront enclavés entre l'autoroute et l'aéroport et en les rétrocédant à l'aéroport. Les terrains pris à l'aéroport ne présentent qu'un intérêt très limité pour ce dernier, du fait de leur situation à cinq mètres environ en contrebas de la zone où doivent se trouver les voies d'accès et parkings de l'aérogare. Par ailleurs, la présence de la grande sablière de Saint-Louis (qui engendre un fort trafic de camions à l'exportation), ainsi que les perspectives de développement de la zone frontalière conduisant à ménager les possibilités de réalisation des raccordements correspondant à cet échange.

Pour la mise en œuvre du projet, des expropriations susceptibles d'affecter les surfaces agricoles sont à prévoir fait savoir l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées⁴⁴ :

- Rixheim (17 ha y compris le tronçon vers l'Ile-Napoléon)
- Habsheim (20 ha)
- Sierentz (4,5 ha)
- Bartenheim (5,5 ha)
- Blotzheim (4 ha)
- Saint-Louis (27 ha)
- Hésingue (9 ha).

Dans le cadre de cette construction, une convention est alors signée avec les autorités helvétiques en 1962. Cet accord prévoit que «l'autoroute française longerait la route douanière Bâle-aéroport avec franchissement de la frontière du côté de la «Neudorfstrasse» à Bâle, est toujours adaptée à la situation». Le quotidien *L'Alsace* le souligne⁴⁵ :

«Aucune contrainte internationale n'empêche donc ce projet de prolongement de l'autoroute française A 35 jusqu'à la frontière suisse d'entrer rapidement dans une phase concrète. Et il semble bien que côté français on veuille à présent activer l'affaire, et réaliser ce tronçon terminal d'autoroute non plus

43 Désormais transformé en un parking de l'aéroport, appelé «Lieu-dit Hellhof parking».

44 Archives municipales de Saint-Louis, AC/601/6.

45 *L'Alsace*, 24 août 1976.

pour 1985, comme le pensaient d'ailleurs les Bâlois, mais pour l'horizon 1980.»

Dans ce cadre, dès 1965, la France annonce un programme quinquennal de construction routière. La construction de 1 000 km d'autoroute est prévue entre 1966 et 1970, comprenant la réalisation de l'axe nord-sud : Lille-Paris-Lyon-Marseille. «L'autoroute se poursuit vers Strasbourg et relie Mulhouse à Bâle et au réseau autoroutier allemand. Elle se poursuit vers Belfort et Montbéliard.»⁴⁶ Ainsi, les grands projets structurants encore aujourd'hui la mobilité transfrontalière dans le coude rhénan puisent leurs origines dans les années 1950. Il est à noter le rôle nodal de l'ensemble des élus locaux dans la promotion des échanges frontaliers. Ainsi, la commune de Saint-Louis se montre pleinement mobilisée afin de proposer des solutions à l'État pouvant garantir un désengorgement de la douane du *Lysbüchel*, donnant ainsi naissance au «parking TIR» rouage encore essentiel des mobilités frontalières. Parallèlement, les communes de Huningue et de Weil am Rhein sont précurseurs et militent ensemble, très tôt, pour la construction d'un pont sur le Rhin reliant les deux communes. C'est donc dans l'immédiat après-guerre que le besoin de dépasser les frontières demeure le plus fort en facilitant les rapprochements par des travaux ambitieux dans le contexte singulier des balbutiements de la construction européenne.

46 *VHTL-Zeitung*, vol. 51, n° 46, 12 novembre 1965.



En rouge vers le sud, le projet autoroutier, reliant Habsheim à Bâle, en longeant la route douanière. Tracé en rouge vers l'Est, projet reliant l'autoroute au «pont de Huningue». Ce dernier projet est écarté afin de préserver des surfaces agricoles et de ne pas couper les localités de Huningue et Village-neuf. Plan présenté par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au début des années 1960. Archives municipales de Saint-Louis, AC/601/6.

Le coude rhénan et la construction européenne

La C.E.C.A. ou la révélation de l'idée européenne dans le coude rhénan

L'une des singularités du coude rhénan est d'avoir, dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, mis la coopération transfrontière au cœur des préoccupations du territoire. Bien avant les prémices de la communauté européenne, d'abord par nécessité, en raison de sa situation géographique, les responsables locaux et nationaux de cet espace géographique ont su surmonter, très rapidement, les cicatrices de l'histoire. La dimension européenne est *de facto* une réalité quotidienne pour les populations du coude rhénan, précurseurs dans la construction européenne. Un lien particulier entre la construction de la communauté européenne et ces populations est sur le point de naître. En effet, dès février 1949, la capitale alsacienne, Strasbourg, est choisie pour devenir le siège du Conseil de l'Europe et pour y accueillir la première session en août de la même année⁴⁷.



Plaque présente dans le Palais Universitaire de Strasbourg, commémorant la première session de l'Assemblée du Conseil de l'Europe qui eut lieu le 10 août 1949.

47 Birte Wassenberg, *Histoire du Conseil de l'Europe*, Conseil de l'Europe, 2013.

Les journaux alsaciens, notamment l'édition ludovicienne des *Dernières Nouvelles d'Alsace*, font la part belle à la construction européenne. À partir de 1949, «le nombre d'articles ayant pour thème l'unification européenne croît progressivement. Cependant, à partir de l'été 1949, les *Dernières Nouvelles d'Alsace* consacrent à l'Europe trois à quatre articles par semaine»⁴⁸. La majorité des articles publiés en Alsace exprime largement le besoin d'unité européenne. «L'union européenne est indispensable, si l'on ne veut risquer de voir courir à sa perte toute l'Europe», «il faut créer cette union européenne en dehors de laquelle il n'y a pas de salut.». Dans ce territoire alsacien meurtri par l'histoire, l'idée est largement répandue que l'unité européenne est une nécessité pour assurer la paix, la sécurité et la vitalité économique. C'est notamment dans ce cadre que, le 18 avril 1951, est instituée la Communauté européenne du charbon et de l'acier, C.E.C.A.⁴⁹, regroupant l'Allemagne occidentale, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas, instituant ainsi le marché commun pour le fer, la ferraille et le charbon⁵⁰. Du côté suisse, l'heure est à la vigilance :

«Or, comme le remarquait dernièrement M. le Dr H. Pliiss, secrétaire de l'Association suisse des constructeurs de machines, la Suisse importe chaque année 2,5 millions de tonnes de charbon dont 80 à 85 % proviennent des pays adhérant à la C.E.C.A. Il en va de même pour le fer et l'acier dont la Confédération importe 450 à 500 mille tonnes. Il convient donc de veiller à ce que la source normale d'approvisionnement de notre pays en produits de base indispensables ne soit pas tarie. Il est, en effet, difficile de remplacer les importations provenant de pays membres de la CECA par celles d'États non-membres : Grande-Bretagne et Pologne pour le charbon, Grande-Bretagne

48 Chang HONG, *L'opinion publique en Alsace face à la construction de l'Europe de 1945 à 1950*, 1993, p. 90.

49 Marion GAILLARD, «Chapitre 3. La CECA, la France à l'origine de l'idée communautaire», *France-Europe. Politique européenne de la France de 1950 à nos jours*, sous la direction de Gaillard Marion. De Boeck Supérieur, 2010, p. 27-50.

50 Martial LIBERA, «Chapitre III. Les débuts de la construction européenne», *Diplomatie patronale aux frontières. Les relations des chambres de commerce frontalières françaises avec leurs homologues allemandes (1945 – milieu des années 1980)*, sous la direction de Libera Martial, Librairie Droz, 2020, p. 141-193.

et Suède pour l'acier⁵¹. À considérer les choses de plus près, s'il est certain qu'en période normale l'approvisionnement de la Suisse est assuré par les nations membres de la C.E.C.A, l'expérience de 1950 a démontré que cet approvisionnement peut être mis en péril. La Haute Autorité peut décider, par exemple, de réduire la production lorsque l'offre devient surabondante. Mais si nous supposons que la conjoncture redevienne soudainement plus favorable, est-il possible alors de faire face à une demande accrue ? Non, car dans ce cas la production réduite ne peut être accélérée sur un rythme assez rapide pour suivre immédiatement un accroissement de la demande. Cet état de fait peut alors créer de graves inconvénients aux pays importateurs des produits de base contrôlés par la C.E.C.A. D'autre part, les pays non-membres de la communauté peuvent se trouver en présence d'un autre handicap. En période de pénurie, la Haute Autorité de la C.E.C.A a le droit de limiter les exportations et d'établir un ordre de priorité pour l'approvisionnement en acier et en charbon. Là encore les conséquences d'une telle décision seraient assez préjudiciables pour notre pays. L'inconvénient serait particulièrement sensible en ce qui concerne les coques, le vieux fer et la ferraille, produits dont les pays membres de la C.E.C.A sont eux-mêmes gros consommateurs et dont les réserves disponibles sont en tout temps assez limitées. Une solution est l'accord avec l'Allemagne occidentale intervenu lors du règlement de la question des dettes allemandes, stipulant qu'en compensation d'un investissement de 110 millions de francs dans l'industrie lourde allemande, la Suisse obtient la garantie que l'industrie lourde allemande lui fournira, même en période de pénurie, une quantité déterminée de charbon. On ne peut que se réjouir de la prévoyance de notre diplomatie qui a su nous ménager ainsi des éléments de stabilité. Mais, au demeurant, il n'en reste pas moins que le problème de nos relations avec la C.E.C.A. reste complexe et n'a pas été résolu dans son ensemble. »⁵²

51 Bernard BRUNETEAU, « Chapitre 1 – La CECA : un pas vers l'Europe supranationale », *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard BRUNETEAU, Armand Colin, 2008, p. 26-37.

52 *La Suisse libérale*, n° 248, 25 octobre 1955.

La réaction helvétique est donc prudente dans son ensemble.⁵³ Néanmoins, des journaux plus libéraux formulent des critiques acerbes :

«Après avoir lutté à l'intérieur de chaque État contre le dirigisme, l'Europe occidentale ne devra-t-elle pas combattre cette tendance néfaste sur le plan «supranational». À l'heure actuelle, par exemple, il est incontestable qu'au sein de la «Haute-Autorité» de la C.E.C.A., des tendances assez nettes se font remarquer qui opèrent dans un sens dirigiste et centralisateur. [...] La recherche de solutions à des problèmes tels que la décartellisation ou les investissements fait surgir inévitablement le problème clé de toute l'affaire celui de l'intervention «supranationale» et du dirigisme européen. C'est pourquoi, à son égard, la plus grande vigilance s'impose.»⁵⁴

Cependant face au succès grandissant de la communauté européenne naissante, des voix en Suisse s'interrogent quant à la participation de la Confédération helvétique à la C.E.C.A. :

«La Suisse ne pense-t-elle pas que le moment est venu de participer à cette première réalisation européenne ? La situation géographique de la Suisse confère à la Confédération une telle mission et toutes les possibilités de promouvoir son prestige moral en Europe. Les peuples d'Europe n'ont pas oublié que la Suisse a été l'une des nations fondatrices de l'Union monétaire latine, la première organisation à avoir réalisé l'unification d'importants services publics. L'adhésion de la Suisse à la C.E.C.A. favoriserait l'adhésion même d'autres pays à la C.E.C.A. Cela représenterait un progrès réellement décisif pour l'unité économique de l'Europe.»⁵⁵

Dans le coude rhénan, il existe donc un creuset idéologique important entre la Confédération helvétique et la partie française. Les journaux, comme *La Tribune de Saint-Louis*, *Le Nouveau Rhin français* ou encore *les Dernières Nouvelles d'Alsace*, sont unanimes : la construction européenne est une nécessité et demeure salubre au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

53 Georges-Henri SOUTOU, «La France et la Suisse au XX^e siècle : de la méfiance stratégique à la confiance et à la complicité», *Stratégique*, vol. 107, n° 4, 2014, p. 17-33.

54 *La Suisse libérale*, n° 295, 19 décembre 1955.

55 *Neue Zürcher Nachrichten*, vol. 53, n° 262, 11 novembre 1957.

NUHOUSE
15, rue de la République, 58000
Saint-Etienne C.E.P. 58000
Téléphone 80
A. HUBERT, 8, rue de la République, 58000
Téléphone 80
M. HUBERT, 8, rue de la République, 58000
Téléphone 80

LE NOUVEAU
EDITION BILINGUE
GRAND QUOTIDIEN CHRETIEN ET REPUBLICAIN
Directeur de la publication: Marcel JACOB
P. A. R. I. S.
Publ. extra régionale: 0, Poisson, 10, Rue de la Bourse, Paris 2
Téléphone RICH 35-68

COUBAR
126, rue de Valenciennes, Tél. 580.55
C.O.P. 584 87
Grosbillier, 82, rue de la République
Téléphone 349

MACHIN
à l'ave
MOORE-KAI
Électro-Mur
SI PLACÉ DE LA RÉUNION MULOT
COURT, 58000
L'AVANTAGE
S'AVANTAGE

Können und sollen die
Neuwahlen am
10. Juni stattfinden?
Seltens Verhalten in der
Nationalversammlung und
nochmalige Vertrauensfrage
Queuille's

PARIS, 18. 4. — Die Regierung und die Konferenz der Parlamentarier haben heute geteilt, dass die Vertrauensfrage gestellt werden soll. Die Vertrauensfrage ist ein Kammerratsverfahren, das immer dann gestellt wird, wenn die Regierung nicht mehr die nötige Mehrheit hat. In diesem Fall muss die Regierung entweder zurücktreten oder eine Vertrauensfrage stellen. Die Regierung hat heute die Vertrauensfrage gestellt, weil sie die Mehrheit in der Nationalversammlung verloren hat.

Der SCHUMAN - PLAN unterschrieben

Damit ist eine Gemeinschaft von 160 Millionen Europäern, die erste überstaatliche Institution geschaffen worden
Der Raum Strasbourg-Kehl als Sitz der europäischen Einrichtungen und als übernationales Territorium aussersehen

Das wichtigste Ereignis dieses Tages ist ohne Zweifel die Unterschrift des Schuman-Plans. Dieser Plan ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen.

Der Plan ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen.

Der Plan ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Der Plan ist von Jean Monnet entworfen worden. Er ist ein Vorschlag, die europäischen Staaten zu einer Gemeinschaft zu vereinen.

Der feierliche Akt der Unterschriftsleistung

PARIS, 18. 4. — Heute um 15.30 Uhr nahmen etwa 200 Journalisten und Fotografen an der feierlichen Unterschriftsleistung teil. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben.

Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben.

Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben. Die Teilnehmer waren die Minister der sechs Länder, die den Plan unterschrieben haben.

Die gemeinsame Botschaft

Die gemeinsame Botschaft ist ein Dokument, das die Ziele und den Geist des Schuman-Plans darstellt. Es ist ein Dokument, das die Ziele und den Geist des Schuman-Plans darstellt.

Die wichtigsten Bestimmungen des Planes

1. Hohe Behörde

Die Hohe Behörde besteht aus neun Mitgliedern, die von den Regierungen der sechs Länder ernannt werden. Die Hohe Behörde ist die oberste Institution der Gemeinschaft. Sie ist die oberste Institution der Gemeinschaft.

3. Ministerrat

Der Ministerrat besteht aus den Ministern der sechs Länder. Er ist die oberste Institution der Gemeinschaft. Er ist die oberste Institution der Gemeinschaft.

4. Änderungsvorschläge

Die Änderungsvorschläge sind Vorschläge, die die Gemeinschaft zu einer Gemeinschaft zu vereinen. Die Änderungsvorschläge sind Vorschläge, die die Gemeinschaft zu einer Gemeinschaft zu vereinen.

5. Saarland

Das Saarland ist ein Gebiet, das von Frankreich und Deutschland geteilt wird. Das Saarland ist ein Gebiet, das von Frankreich und Deutschland geteilt wird.

Aussage: Keine Hoffnung aufgegeben werden?
ot "Affray" noch nicht gefunden
er umfangreichen Suchaktion und nach einer ersten optimistischen Meldung

PARIS, 18. 4. — Um 1 Uhr heute früh wurde die Admiralität benachrichtigt, dass das Boot "Affray" gefunden wurde. Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde.

Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde. Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde.

Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde. Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde.

Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde. Die Admiralität hat heute früh die Nachricht erhalten, dass das Boot "Affray" gefunden wurde.

Attention au Mi

Qu'y a-t-il donc de si important? C'est une nouvelle, une très bonne nouvelle, une très bonne nouvelle. C'est une nouvelle, une très bonne nouvelle, une très bonne nouvelle.

Les journaux alsaciens militent largement en faveur du plan Schuman. Archives municipales de Saint-Louis.

La perception alsacienne face au projet de la Communauté Européenne de Défense (C.E.D.)

Sur le plan économique, si la population française dans le coude rhénan semble majoritairement favorablement à un rapprochement européen, sur le plan militaire des réticences se font sentir. Dans l'immédiat après-guerre, dès 1945, l'opinion publique dominante semble fixer son intérêt sur le problème allemand. Les journaux alsaciens démontrent un véritable sentiment de crainte et de méfiance à l'égard de leur voisin allemand. Dans les premières années qui suivent la Libération, les journaux alsaciens s'efforcent de défendre les positions françaises, notamment au sujet de la Ruhr. La question sécuritaire se révèle alors prioritaire. La construction européenne est donc évoquée dans une moindre mesure par rapport à l'Allemagne. Toutefois, des articles font état de l'isolement de la France concernant sa politique étrangère outre-Rhin. Au cours de l'année 1948, les journaux alsaciens, notamment les *Dernières Nouvelles d'Alsace*, présentent l'Allemagne différemment. L'ennemi héréditaire ne concentre plus l'ensemble des critiques mais la nécessité de son relèvement est soulignée ainsi que son intégration à l'Europe. À partir de 1948, le nombre d'articles portant sur la construction européenne ne cesse de croître afin de relever économiquement le continent et ainsi représenter une troisième force face aux États-Unis et à l'Union soviétique. Le début des années 1950 est *de facto* ambivalent dans la presse écrite alsacienne et demeure le reflet d'une cristallisation de l'opinion publique au sujet de la question européenne. Si les quotidiens alsaciens militent pour l'intégration de l'Allemagne dans une Europe unie, ces derniers se caractérisent aussi par un regain de méfiance vis-à-vis de l'outre-Rhin. Tout d'abord, la réforme monétaire en Allemagne occidentale permet un redressement spectaculaire de son économie, suscitant de vives inquiétudes en France et en Alsace. Concernant la question sarroise, les journaux alsaciens, à l'image des *Dernières Nouvelles d'Alsace*, défendent des avis très tranchés concernant le projet d'intégrer ce territoire allemand à la France. Très souvent, il est souligné « la lucidité et l'expérience de « ceux de la frontière », acquises au prix de deux guerres sanglantes ». Le quotidien prend notamment fait et cause pour le plan Schuman en mettant en avant notamment le fait que Robert Schuman est un Mosellan, « un homme de frontière », issu d'une région marquée par le dernier conflit mondial. De manière globale, les clefs de

lecture que donnent les *D.N.A.* ou *L'Alsace* sur la situation outre-Rhin ne doivent pas être interprétées comme émanant d'une publication d'information. En effet, il y a une réelle volonté éditoriale de s'inscrire dans la défense des intérêts et des particularismes culturels de l'Alsace. Les journaux alsaciens ont donc une position singulière concernant l'Allemagne. Au moment des discussions concernant la mise en place de la Communauté européenne de défense (C.E.D.), l'opinion publique alsacienne se cristallise. En effet, dès 1950, Jean Monnet, commissaire général du plan français, tente d'organiser un projet pour organiser la défense européenne dans un cadre supranational, poussé par les États-Unis, qui militent pour un réarmement de l'Allemagne occidentale, dans un contexte de guerre froide. Le 30 août 1954, l'Assemblée nationale repousse finalement le projet qui avait pourtant été porté par la France.⁵⁶ La position alsacienne est alors globalement bien résumée par Jacques Fonlupt-Esperaber, député du Haut-Rhin, membre de la commission des affaires étrangères :

« Il est permis d'être opposé à la C.E.D. même si, de ce fait, on se trouve associé au parti communiste. Ceux-là mêmes, qui comme moi, considèrent que de ce vote dépend tout l'avenir de l'Europe, ne songent pas à contester le droit de leurs adversaires. Il est une chose que nous ne saurions admettre. C'est qu'après avoir permis aux adversaires de la C.E.D. d'occuper la tribune de la Chambre pendant deux longues journées, on prétend interdire à ses partisans – et parmi eux au signataire du traité M. Robert Schuman – le droit de se faire entendre. C'est pourtant ce qu'a proposé le général Aumeran en demandant à l'Assemblée d'accepter dans ce débat essentiel la question préalable, c'est-à-dire de déclarer le débat clos et d'étrangler par ce moyen de procédure la C.E.D. et la création de l'Europe. Je constate qu'à la Commission des Affaires Étrangères 24 commissaires contre 20 ont accepté cet arrangement. Le général Aumeran ayant commandé « Silence dans les rangs », 24 d'entre eux ont accepté de se taire. Cette majorité est composée de tous les membres communistes, de tous les membres de l'ex-R.P.F. dont M. Mondon, de trois indépendants dont M. Isorni, de cinq socialistes dont M. Naegelen et de M. Daladier. Mes camarades du M.R.P. comme tous ceux qui croient encore à la liberté de

56 À ce moment-là, le projet est déjà ratifié par la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas.

parole au sein du Parlement se refusent à subir ce joug. Nous ne sommes pas encore, que je sache, un régime de démocratie populaire.»⁵⁷

On ressent une gêne de la part des parlementaires alsaciens concernant la C.E.D., qui entraînerait *de facto* le réarmement de l'Allemagne occidentale. Les députés alsaciens prenant position en faveur de la C.E.D. sont ainsi violemment pris à partie à l'Assemblée nationale.

«De façon exceptionnelle, les orateurs sont interrompus, et même injuriés. Lorsque le représentant de l'Alsace intervient en faveur de la CED, une voix s'élève : «Vous n'êtes pas Français !», provoquant de vives réactions dans la salle, des cris et des sifflements.»⁵⁸

Vote des députés haut-rhinois au sujet de la C.E.D. le 30 août 1954 :

Georges, André Bourgeois	Né le 20 avril 1913 à Mulhouse (district de Haute-Alsace Empire allemand), décédé le 1 ^{er} août 1978 à Mulhouse (Haut-Rhin, France).	Rassemblement du peuple français.	Contre
Joseph Wasmer	Né le 1 ^{er} septembre 1910 à Mulhouse (district de Haute-Alsace – Empire allemand) décédé le 13 avril 1995 à Mulhouse (Haut-Rhin, France).	Mouvement républicain populaire	Pour
René Kuehn	Né le 8 janvier 1910 à Ammerschwhir (district de Haute-Alsace – Empire allemand), décédé le 22 juillet 1995 à Colmar (Haut-Rhin, France).	Union démocratique et socialiste de la Résistance	Contre

57 *Le Nouveau Rhin français*, mardi 31 août 1954.

58 Philippe BUTON, « La CED, L'Affaire Dreyfus de la Quatrième République ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 84, n° 4, 2004, p. 43-59.

Eugène Ritzenthaler	Né le 10 mars 1906 à Holtzwihr (district de Haute-Alsace – Empire allemand), décédé le 16 mars 1986 à Holtzwihr (Haut-Rhin, France).	Rassemblement du peuple français.	Contre
Jean Wagner	Né le 6 mars 1894 à Colmar (district de Haute-Alsace – Empire allemand), décédé le 16 septembre 1956 à Mulhouse (Haut-Rhin, France).	Socialiste	Contre
Jacques Fonlupt-Espéraber ⁵⁹	Né le 30 avril 1886 à Mulhouse (district de Haute Alsace – Empire allemand), décédé le 4 décembre 1980 à Pau (Pyrénées-Atlantiques, France).	Mouvement républicain populaire	Pour

Pour des raisons multiples (opposition des communistes et des gaullistes), la CED est rejetée par 319 voix contre 264. Ce vote témoigne de la division de la population alsacienne au sujet de la C.E.D., en raison notamment des cicatrices de l'histoire, encore extrêmement présentes en Alsace à l'heure du scrutin. Si la question de la coopération militaire divise, la coopération économique permet une convergence des opinions, autour de la future Communauté économique européenne (C.E.E.).

59 «Après avoir voté l'investiture de Pierre Mendès France (17 juin), il s'abstient sur les Accords de Genève qui mettent fin aux hostilités en Indochine (23 juillet). Partisan de la Communauté européenne de défense, il vote contre la question préalable dont l'adoption vaut rejet du projet (30 août).»

«L'Alsace plaque tournante du marché commun»⁶⁰

Avec la suppression, en 1957, des barrières douanières entre les six pays membres de la Communauté Économique Européenne, l'Alsace devient le centre de gravité géographique du nouveau Marché commun. Après une stagnation économique pendant l'entre-deux guerres liée à la réticence des capitaux privés et publics en raison du rôle de «glacis» que joue l'Alsace, les industriels attendent beaucoup de la C.E.E. Jean Wenger-Valentin, Président d'honneur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg, estime :

«[...] l'Alsace, dont le potentiel de lutte et de ténacité est resté intact, a-t-elle, dès 1957, fondée ses espoirs sur la création d'un marché commun de 200 millions de consommateurs, et s'y est préparée en entreprenant une action en profondeur pour moderniser et renforcer ses structures économiques. D'importants investissements ont été réalisés dans le domaine des infrastructures, secteur vital de notre région dont la vocation de terre de passage et de centre de redistribution implique un réseau de communication très dense. Le port autonome de Strasbourg, afin de compenser la perte de certains trafics traditionnels, a organisé systématiquement sa mutation de port commercial en port industriel en augmentant ses surfaces utilisables et en créant des antennes dans le Haut-Rhin en collaboration avec les collectivités publiques locales. Les responsables des aéroports de Mulhouse-Bâle et Strasbourg-Entzheim cherchent à augmenter le nombre de liaisons aériennes avec des villes françaises et étrangères.»⁶¹

L'Alsace connaît donc un bouleversement notamment dans son industrie. Les industries traditionnelles de la potasse, du textile et du bois ont connu un fort ralentissement de leurs activités. Ainsi, entre 1954 et 1966, 396 établissements industriels ont cessé toute activité, entraînant la suppression de 27 000 emplois. Cependant, durant la même période, 293 entreprises nouvelles sont nées, créant 32 000 emplois. À l'instar de la mise en place de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (C.E.C.A.), un réel engouement alsacien est présent avec la mise en place du marché commun. La construction européenne est alors

60 Titre du rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961.

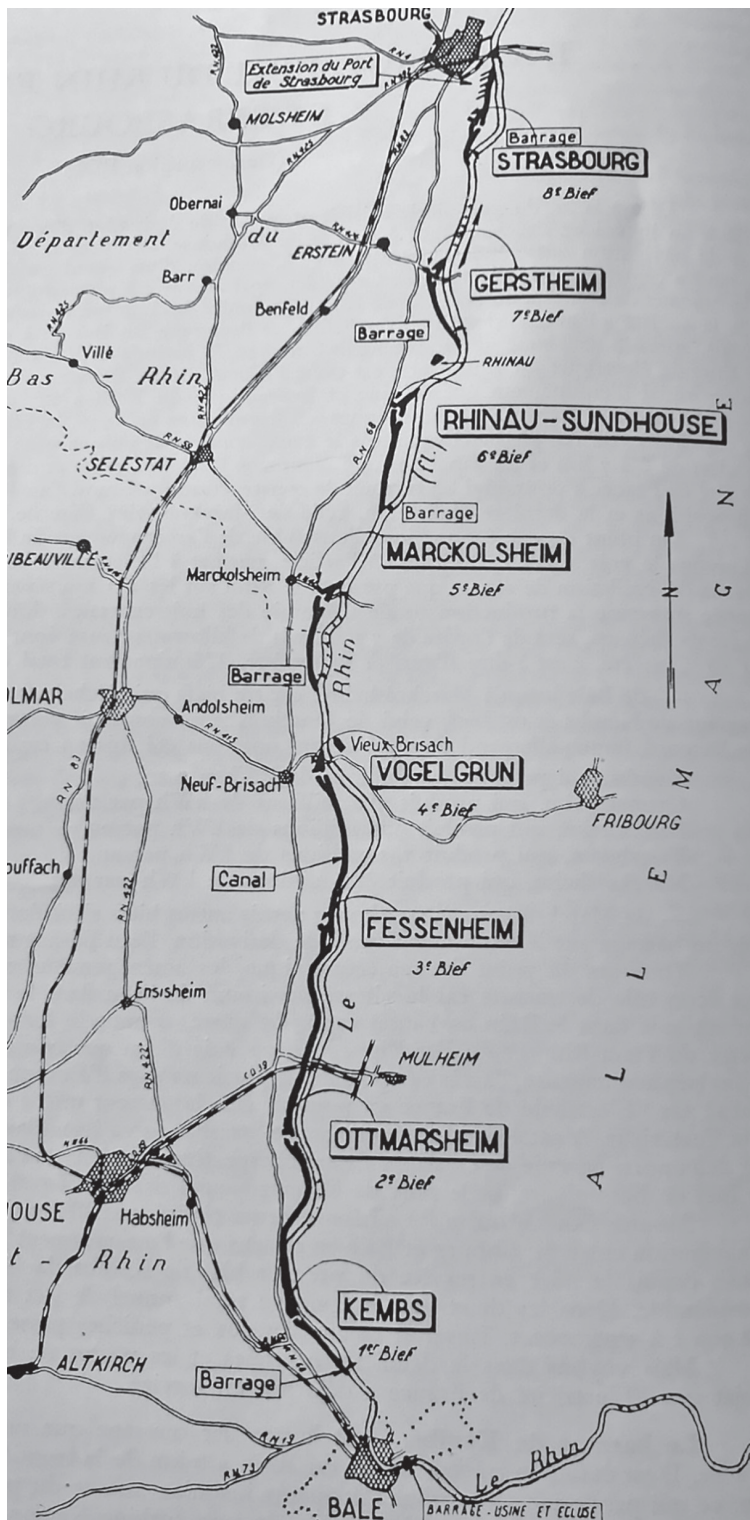
61 André MUTTER, *L'Alsace à l'heure de l'Europe*, 1968, p. 55.

perçue comme une opportunité pour développer la vocation de « plaque tournante de l'Alsace » en intensifiant les voies de communication et de nouveaux aménagements. Durant cette période, l'aménagement du Rhin connaît un véritable tournant grâce notamment à la présence d'énergie hydro-électrique, à l'existence de terrains utilisables en nombre, d'une main-d'œuvre disponible mais surtout grâce aux voies de communications extrêmement développées à l'image des voies fluviales, ferroviaires, aériennes ou encore routières. L'internationalité du trafic est omniprésente et s'intensifie avec notamment la mise en place du marché commun. Au début des années 1960, entre Strasbourg et Bâle, le trafic fluvial sur le Rhin se compose principalement de combustibles minéraux, de matériaux de construction, de produits sidérurgiques, d'hydrocarbures ou encore de céréales⁶².

Inaugurée en 1932 dans le coude rhénan, l'usine hydroélectrique de Kembs est le premier des huit biefs prévus. En 1956, de nouveaux accords franco-allemands permettent d'étendre la construction de ces ouvrages sur le Rhin. Ainsi, de Bâle à Marckolsheim, quatre biefs qui s'échelonnent sur un canal long de 52 kilomètres en aval du site de Kembs et un bief, celui de Marckolsheim, ont été édifiés en lien avec le nouvel accord franco-allemand et mis en exploitation avant 1962, soit successivement à Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün et Marckolsheim.

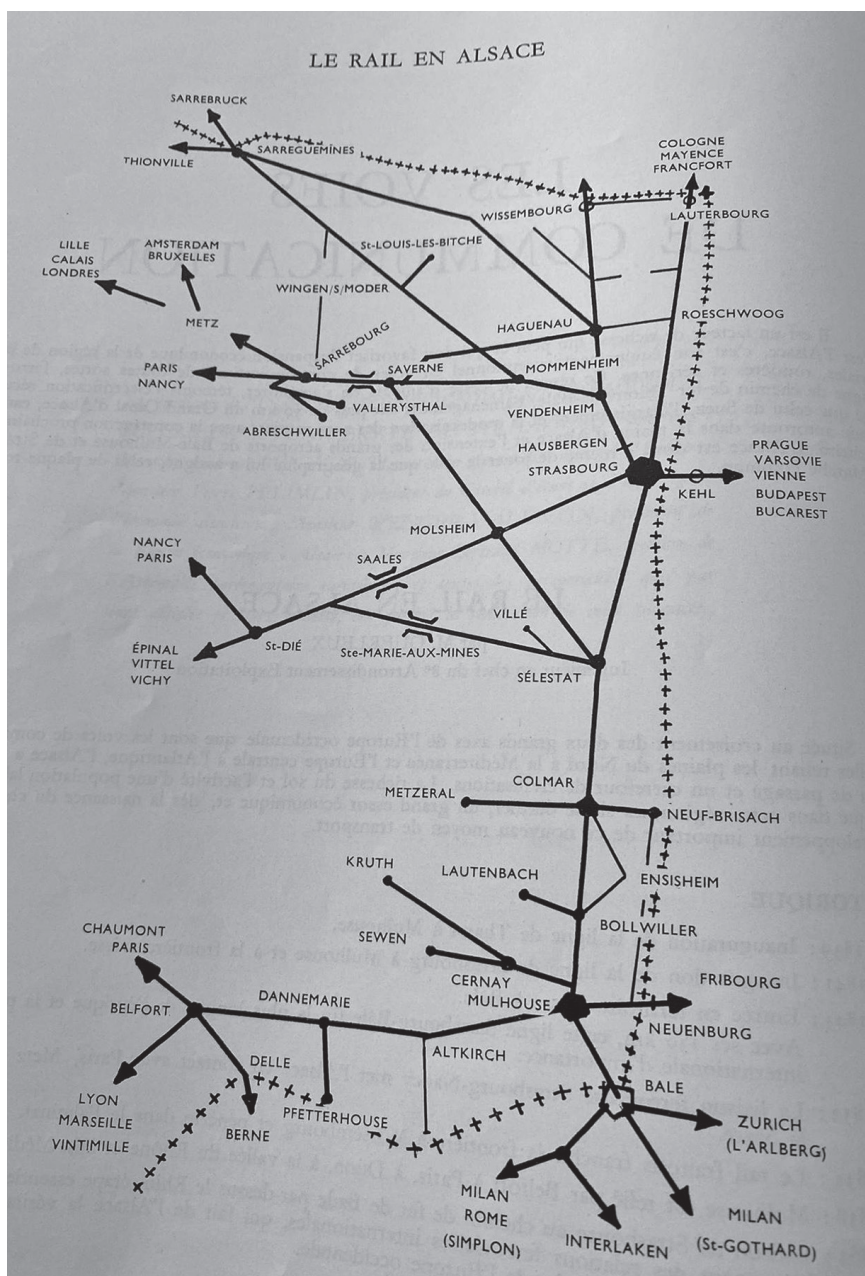
Sur cette carte ci-contre est visible l'implantation des différents biefs sur le Rhin. Rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961, p. 40.

62 Chang HONG, *L'opinion publique en Alsace face à la construction de l'Europe de 1945 à 1950*, 1993, p. 28.

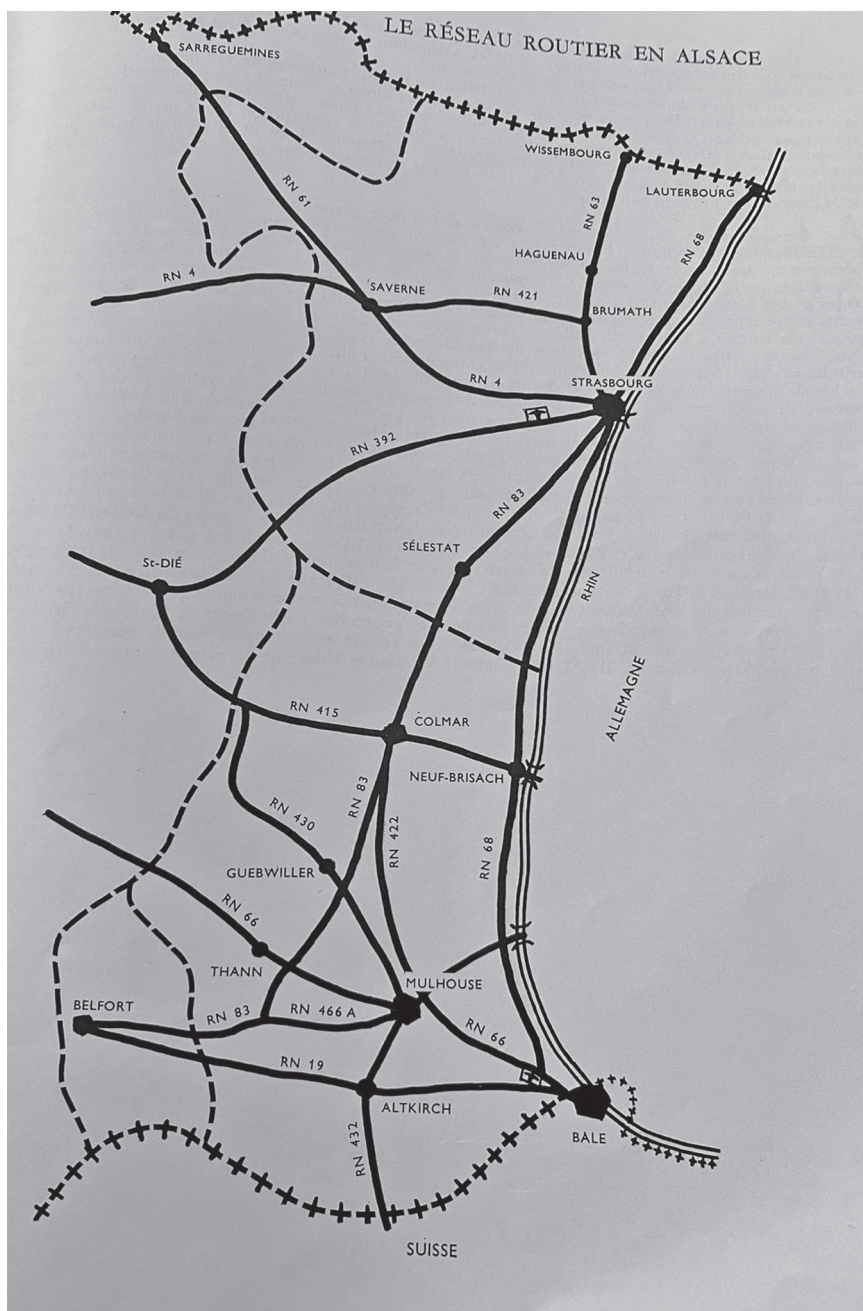


Concernant les voies de communication, l'Alsace est traversée de Saverne à Bâle par «des artères maîtresses du réseau européen. Au-delà de Metz, cette ligne se ramifie vers Calais, Dunkerque et le Royaume-Uni et le Luxembourg, vers la Belgique et Anvers ou vers les Pays-Bas et Rotterdam. Au Sud, des travaux gigantesques ont supprimé la barrière des Alpes. Par Lucerne et le tunnel de Saint-Gothard, par Berne atteignant Milan, capitale économique de l'Italie. Le réseau ferré alsacien rayonne en outre dans toutes les directions. Trois voies traversent les Vosges et assurent la liaison avec le réseau national qui rapproche l'Atlantique de la Méditerranée et l'Espagne. Par cinq points frontières, il se soude au réseau de nos voisins de l'Est, permettant ainsi l'accès à l'Allemagne et aux pays danubiens.»⁶³

63 Rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961, p. 25.



Le rôle de carrefour géographique de l'Alsace s'amplifie avec la mise en place du marché commun conduisant au développement et à la modernisation des lignes de chemin de fer. Rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961, p. 24.



Le réseau routier qui se développe simultanément à la construction européenne témoigne de la position centrale de l'Alsace dans les échanges au sein du marché commun. Rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961, p. 33.

Dans le coude rhénan, l'enthousiasme français et allemand pour la construction européenne doit faire face à la réticence helvétique⁶⁴, qui participe à la fondation en 1960 de l'Association européenne de libre-échange (AELE) afin de concurrencer la communauté européenne avec l'Autriche, le Danemark, la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède. La Confédération helvétique reste donc en dehors de la construction de la communauté européenne.

Cependant, au moment de la mise en place des traités de Rome, le coude rhénan sert alors à de nombreuses tractations diplomatiques⁶⁵. En octobre 1956, des parlementaires français et allemands se rencontrent à Bâle

«[...] sur l'invitation de l'infatigable pionnier de l'unité européenne qu'est le comte Coudenhove-Kalergi, président de l'Union paneuropéenne, un nombre appréciable de parlementaires français et allemands se sont réunis à Bâle pour jeter les bases d'une collaboration permanente entre leurs deux pays dans les domaines politique, économique et militaire. Ils ont fondé à cet effet l'Union des parlementaires franco-allemands, au sein de laquelle les deux nations seront représentées d'une manière identique. Les participants à la réunion bâloise ont voté une résolution finale dans laquelle ils expriment leur fidélité à la solidarité européenne, qui exclut tout «neutralisme». Ils reconnaissent la nécessité de la réunification de l'Allemagne dans la paix et dans la liberté et la solidarité des peuples libres partout où se manifeste le danger communiste, surtout dans l'Est européen et en Méditerranée. Le marché européen doit être organisé et coordonné de façon à ce que chaque nation puisse écouler ses produits et acquérir les biens qui lui sont nécessaires dans les meilleures conditions. La collaboration économique franco-allemande existe déjà dans de nombreux secteurs, mais elle doit être encore développée jusqu'à devenir une véritable communauté d'intérêts. Cela ne sera possible que si les conditions de vie des deux côtés du Rhin sont suffisamment coordonnées pour atténuer les différences qui existent encore dans le calcul des prix de revient, en particulier dans les domaines des salaires et des charges sociales. Tels sont, brièvement résumés, les principaux résultats d'une manifestation qu'un journaliste (espérons qu'il ne se montra pas trop confiant !) appela «les

64 *Journal de Sierre*, vol. 44, n° 93, 20 novembre 1959.

65 Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-179.

plus grandes fiançailles du siècle». Même sans tomber dans un optimisme exagéré, tous ceux qui ont suivi de près la création de l'Union des parlementaires franco-allemande ont pu se rendre compte qu'il existait, des deux côtés du Rhin, un très puissant courant favorable à une collaboration active, dans tous les domaines, de deux nations qui ne furent que trop longtemps d'irréductibles « ennemis héréditaires ». Précisons pour terminer que le ministre des Affaires étrangères allemand von Brentano adressa aux congressistes un télégramme de félicitations et que les seuls absents, à côté des communistes des deux pays, furent les socialistes allemands. »⁶⁶

En conclusion, par sa position géographique, placée au cœur de la nouvelle communauté économique européenne, l'Alsace perçoit avec enthousiasme la construction européenne. Cela s'explique notamment par son « expérience de la frontière », en étant un territoire profondément marqué par les conflits. La construction européenne se révèle donc comme un véritable enjeu afin de préserver la paix et reconstruire économiquement l'Europe. Très tôt, les décideurs politiques comprennent l'enjeu alsacien et investissent, parallèlement à la construction européenne, dans de nouvelles infrastructures de transport pour faire de cette région « une véritable plaque tournante du marché commun ». Cependant, dans le coude rhénan, cette idée est à nuancer par les inquiétudes helvétiques suscitées par la construction européenne. Au milieu des années 1950, une dernière entrave au dépassement de la frontière est sur le point de voir le jour avec la disparition de la Zone Française d'Occupation (Z.F.O.).

Le port rhénan de Huningue, un exemple de coopération transfrontalière

Bâle cherche à étendre son activité portuaire en France

Étienne Juillard démontre toute l'importance du Rhin pour l'Alsace.

« Avec l'expansion française, le Rhin devient frontière — mais sans retrouver sa fonction romaine de chemin de ronde. La

66 *L'Express*, 27 octobre 1956.

résurrection de l'activité rhénane est tardive : elle est une œuvre du XIX^e siècle, de la révolution des transports, et se trouve liée à l'essor industriel de la Ruhr. [...] Le Rhin tient alors son importance ou de son rôle de frontière ou de son rôle de trait d'union : selon les époques, l'un ou l'autre l'ont emporté.»⁶⁷

Ce fleuve, désormais trait-d'union, joue un rôle économique important et le coude rhénan n'échappe pas à la règle. Dans ce territoire, le Rhin demeure un atout économique pour la région depuis le Moyen Âge. Tour à tour frontière et axe de commerce, le fleuve accueille dès le XIV^e siècle les premières corporations batelières de Strasbourg, de Mayence et de Bâle. Les transports de marchandises étaient cependant réglementés et les péages deviennent des ressources pour les cités riveraines. Il faut attendre 1815 pour que le Traité de Vienne, dans son acte du 9 juin, proclame la liberté de la navigation dans le cours du Rhin à partir du point où il devient navigable jusqu'à la mer. La navigation se développe donc de manière considérable sans entraves douanières. Avec la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, les droits de navigation sont abolis.

«La France et la Suisse se tournent alors vers le Rhin. Huningue dispose déjà d'un petit port en bordure du canal, dont la construction avait été entreprise entre les années 1811 et 1828. Les statistiques de l'année 1891 font apparaître un trafic total de 56 834 tonnes dont 17 103 aux déchargements et 39 731 aux chargements. Les marchandises manutentionnées destinées en grande partie à la ville de Bâle y sont acheminées par la route. L'aménagement de l'infrastructure portuaire bâloise est en cours et déjà les quais du port de Saint- Jean construits à partir de 1906 permettent de recevoir les premiers chalands. Après la Première Guerre mondiale, Huningue commence cependant à subir la concurrence de Bâle et l'influence du port va en décroissant d'autant plus qu'à partir de 1925 l'allongement de l'écluse n° 1 décidée par le ministère des Travaux Publics à la suite d'une demande des armateurs suisses en date du 9 juillet 1923 permet aux bateaux de 38 mètres d'y passer et de traverser le Rhin sans difficultés.»⁶⁸

67 Paul CLAVAL. Étienne Juillard. *L'Europe rhénane, Revue Géographique de l'Est*, tome 10, n° 1-2, janvier-juin 1970, Varia, p. 147-150.

68 «La naissance du port rhénan de Huningue», *Annuaire de la société d'histoire de Huningue et de sa région* (3PER), 1967-1968, n° 16, p. 21- 29.

La Rhin devient alors un véritable enjeu économique pour la Confédération helvétique. Les travaux bâlois d'aménagements en Suisse des ports rhénans de Petit-Huningue et du quai Klybeck témoignent du changement de paradigme qui s'opère à partir des années 1922 et 1924⁶⁹.

Cependant, l'état du chenal du Rhin se révèle encore être une pierre d'achoppement à l'intensification du trafic rhénan. Une grande part du trafic fluvial transite alors par le canal de Huningue, dont le tonnage record s'établit entre les années 1933 et 1935 à 1 405 000 tonnes, soit 7 000 bateaux environ. «Ce tonnage représentait alors en 1933, 82,2 % du trafic total du port de Bâle. Après l'ouverture à la navigation des écluses de Kembs en mai 1932, le Rhin connaît un essor très rapide puisqu'en 1937 son trafic frôle les 3 millions de tonnes.»⁷⁰

Dans l'immédiat après-guerre, la poursuite des travaux du Grand Canal d'Alsace conduit à intensifier le trafic fluvial.⁷¹ C'est dans ce contexte singulier qu'est pensée la construction d'un port rhénan à Huningue⁷². La cité bâloise, étant limitée par la place, cherche à étendre ses capacités portuaires en France⁷³. Le projet est alors évoqué lors d'une réunion le 10 février 1947 à la préfecture de Colmar, avec notamment le maire de Huningue Rinderknecht, l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Lemoine et l'ingénieur en chef adjoint du service de la Navigation de Strasbourg, Siegfried. Dans le cadre de ce premier projet, il est alors question d'examiner la faisabilité de créer, le long de la rive gauche du Rhin, entre la frontière franco-suisse et le débouché du Canal de Huningue, dans le prolongement du quai Saint-Jean un port franc dont l'équipement et la gestion auraient été assurés par Bâle⁷⁴.

Ce projet extrêmement novateur soulève de nombreuses difficultés, notamment concernant la souveraineté de Bâle sur le port rhénan de

69 Archives municipales de Saint-Louis, 2Bi437.

70 «La naissance du port rhénan de Huningue», *Annuaire de la société d'histoire de Huningue et de sa région* (3PER), 1967-1968, n° 16, p. 21- 29.

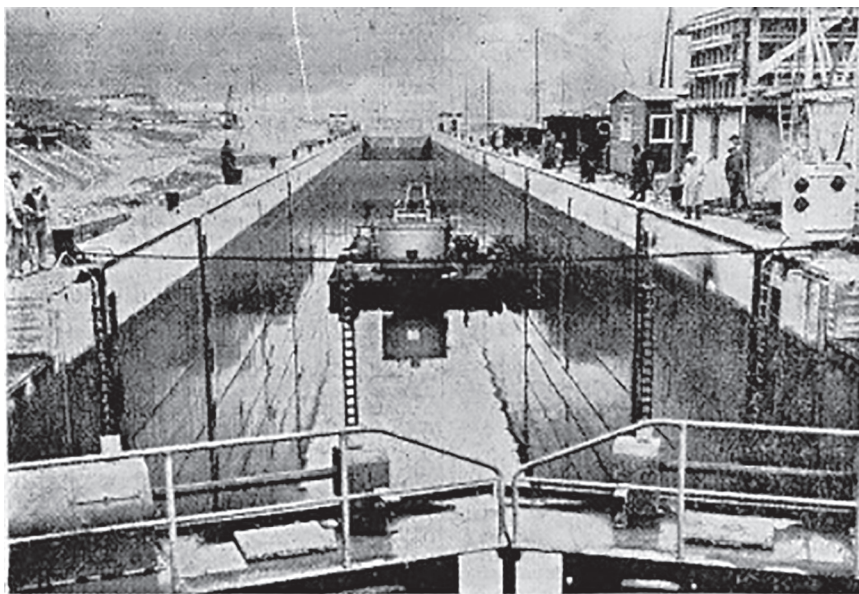
71 Le grand canal d'Alsace est mis en service en 1959. Creusé parallèlement au Rhin canalisé, sa longueur du canal entre Kembs et Vogelgrun est d'environ 50 km.

72 AN, 19800033/17.

73 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

74 Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.

Huningue en France. En raison de problèmes d'extraterritorialité, le projet n'aboutit pas entre les deux pays. Le port de Bâle est alors dans l'obligation de trouver de nouvelles solutions. En amont, sur le territoire du canton de Bâle-Campagne à Birsfelden des terrains d'extension sont désormais utilisables en raison de la mise en service en 1954 de l'écluse et du barrage de Birsfelden⁷⁵.



L'écluse du barrage de Birsfelden. *Journal du Jura*, n° 268, 15 novembre 1954.

L'écluse du barrage de Birsfelden, longue de 180 mètres et large de 12 mètres, est la plus grande de Suisse⁷⁶. Voici le passage du premier bateau par l'écluse du barrage de Birsfelden⁷⁷.

Parallèlement, le port de Weil am Rhein se développe également afin d'atteindre à la fin des années 1960, une capacité annuelle de

75 Archives municipales de Saint-Louis, 2Bi437.

76 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

77 *Journal du Jura*, n° 268, 15 novembre 1954.

800 000 tonnes, assurant la desserte de tout l'arrière-pays de Bade-Sud ainsi que des échanges fructueux avec la grande cité rhénane⁷⁸.

À Huningue, dans l'immédiat après-guerre, les premières installations portuaires voient le jour en 1946-1947 avec l'implantation de la société française, «Huilcombus». Dès 1946, cette dernière sollicite l'autorisation d'établir et d'exploiter un pipe-line destiné à lui permettre de recevoir des hydrocarbures par bateaux rhénans et de les stocker dans son entrepôt, situé en bordure du Canal de Huningue, au quai du Maroc. Cette demande, soumise au Service de la Navigation, reçoit un avis favorable après enquête auprès de la mairie. Sa construction débute ainsi en mai 1947 pour être mis en service au mois d'août de la même année. Face au succès de cette nouvelle installation, en 1954 une nouvelle entreprise s'implante à proximité, la «nouvelle sablière de Huningue» en vue de l'exportation de sable et de gravier par voie rhénane⁷⁹.

À partir de cette année-là, les statistiques fluviales laissent apparaître un trafic annuel dont les chiffres figurent dans le tableau ci-après⁸⁰ :

Trafic du port de Huningue (canal de Huningue)

Années	Chargement	Déchargement	Totaux
1954	18 966 000	41 592 000	60 558 000
1955	66 711 000	43 133 000	109 844 000
1956	76 524 000	35 791 000	112 315 000
1957	71 249 000	33 198 000	104 484 000
1958	91 359 000	25 125 000	116 484 000
1959	68 014 000	23 354 000	91 368 000
1960	111 223 000	14 963 000	126 186 000
1961	106 426 000	12 637 000	119 063 000
1962	101 454 000	657 000	102 111 000
1963	309 413 565	61 683 850	371 097 415

78 Inauguration du port rhénan de Huningue du 6 octobre 1969, rapport de la CCI de Mulhouse, collection particulière.

79 *Bulletin officiel municipal de Huningue*, n° 1, 1968.

80 «La naissance du port rhénan de Huningue», *Annuaire de la société d'histoire de Huningue et de sa région* (3PER), 1967-1968, n° 16, p. 21-29.

Le trafic fluvial représente un enjeu prépondérant pour le développement économique. Face au succès du canal de Huningue, des pourparlers franco-suisses reprennent concernant le projet de 1947, d'établir un port à Huningue sur les berges du Rhin. Une nouvelle réunion est alors décidée pour le 30 mai 1956 sur l'initiative du préfet⁸¹.

La question de l'extension du port de Bâle vers Huningue revoit donc le jour avec la volonté de l'entreprise helvète ERPAG d'étendre ses dépôts d'hydrocarbures situés à proximité de la frontière sur une parcelle française à Huningue d'environ 11 000 m², appartenant néanmoins à l'Hôpital Civil de Bâle⁸². Lors de plusieurs réunions à la mairie de Huningue, au ministère des Affaires étrangères, à la Chambre de Commerce de Mulhouse, il est décidé le 10 avril 1959 de faire construire et réaliser par la France un port, dont Bâle serait la cliente. Cette solution a l'avantage de ne pas constituer une enclave suisse en France à l'instar de l'aéroport binational. Ainsi, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse s'engage à créer une zone industrielle et portuaire et à entreprendre toutes les démarches utiles en vue de sa réalisation. Le projet du port influe donc directement sur l'urbanisation des zones industrielles sud et nord de Huningue⁸³.

Dans le but de hâter et de coordonner les opérations immobilières tendant à la réalisation d'une industrialisation plus poussée, la possibilité de la doter d'une zone portuaire rhénane est une véritable opportunité. Ainsi, les pouvoirs publics à l'instar des collectivités locales ont élaboré avec les services du ministère de la Construction deux plans d'urbanisme, celui de la zone industrielle nord et sud. L'objectif est de profiter de l'implantation du port rhénan à Huningue afin de soutenir et développer l'activité industrielle de la commune. Les berges du Rhin bordant cette zone peuvent être utilisées par ses industries pour la réception, par voie fluviale, de matières premières ou de combustibles liquides⁸⁴.

Dans ce contexte singulier est créé, par arrêté préfectoral du 19 mai 1960, le Syndicat Intercommunal pour la zone industrielle de Huningue nord, regroupant les communes de Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf et Rosenau. La commune de Kembs adhère par la suite à ce

81 Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.

82 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

83 *Bulletin officiel municipal de Huningue*, n° 1, 1968.

84 Archives municipales de Saint-Louis, 213W162.

syndicat. Ce dernier s'arroge la mission de penser cette zone ainsi que sa gestion en devenir. Ainsi, dans le but d'accélérer le démarrage des premiers travaux, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse décide pour répondre au vœu formulé par le Syndicat Intercommunal de solliciter, le 8 juillet 1963, la concession d'outillage public pour l'ensemble des installations⁸⁵.



Vue aérienne de 1958 du port de Petit Huningue en Suisse, à droite, faisant face à la ville de Huningue, sur la rive gauche. Le port rhénan de Huningue demeure encore inexistant. Collection particulière.

85 Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.



Vue aérienne de Huningue, à gauche, et du port de Klein-Huningue, à droite, en 1961. Au nord de la photographie, le port rhénan de Huningue voit le jour, sur la rive gauche, quelques années plus tard, en 1969. Staatsarchiv Basel- Stadt, BALAIR 61042.

Le port rhénan de Huningue voit le jour

En décembre 1963, un arrêté préfectoral approuve et rend d'utilité publique le projet de création d'une zone industrielle sur les territoires des communes de Huningue et de Village-Neuf. Désormais, le Syndicat Intercommunal pour cette zone industrielle regroupe cinq communes : Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf, Rosenau et Kembs⁸⁶. La zone industrielle est en voie d'aménagement le long du Rhin et du Grand Canal d'Alsace, à l'ouest de la zone portuaire, s'étend vers le Nord et atteint une centaine d'hectares de superficie. Il s'agit d'un terrain industriel dont le sous-sol est constitué de gravier de Rhin et sous lequel coule la nappe phréatique rhénane⁸⁷. L'extension, sur les territoires des autres communes du Syndicat Intercommunal, peut permettre la création d'une zone de 1 000 hectares environ. D'ores et

86 Délibération du 6 septembre 1962 du conseil municipal de Saint-Louis, 7D26.

87 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

déjà, un certain nombre d'entreprises industrielles et commerciales ont pris des options sur une partie des terrains de la zone industrielle Nord de Huningue. Ces entreprises peuvent bénéficier, dès leur arrivée, de l'infrastructure réalisée par le Syndicat Intercommunal⁸⁸.



Dans les années 1960, l'avantage de la zone portuaire huninguoise est sa capacité à s'étendre grâce à une emprise foncière disponible. Archives municipales de Saint-Louis, 4W359.

C'est donc à la demande du Syndicat Intercommunal pour la Promotion Économique et Sociale de la Région des Trois Frontières (SIPES)⁸⁹, et en plein accord avec ce dernier, qu'il est décidé de doter la région frontière de Huningue/Saint-Louis d'un port rhénan digne de ce nom et de solliciter la concession de l'outillage public. Les études techniques, économiques et financières ont immédiatement suivi cette décision qui a abouti en date du 18 juin 1964 à la prise en considération du projet par le ministère des Travaux Publics et le ministère de l'Industrie. De nombreuses démarches ont été entreprises par la Compagnie Consulaire, tant sur le plan administratif que financier,

88 Rapport de la CCI de 1969, la zone industrielle de Huningue, collection particulière.

89 Les communes de Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf, Rosenau et Kembs participent à l'établissement public avec une part de 20 % chacune.

pour l'obtention de la concession d'outillage public et des accords nécessaires pour assurer le financement des premiers travaux. L'arrêté interministériel du 11 mars 1966 portant concession à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse de l'outillage public du port rhénan de Huningue demeure le point de départ de la nouvelle organisation portuaire. Dans un premier temps, l'effort d'aménagement de la Compagnie Consulaire a surtout porté sur le secteur portuaire situé au Nord de l'agglomération de Huningue, sur une longueur de berge d'environ 1 400 mètres.

« Environ 300 000 m² de terrains portuaires sont compris dans cette première tranche qui a été équipée de deux accès routiers, d'un réseau de voies ferrées desservant tant la zone portuaire que la zone industrielle adjacente, d'un hangar-entrepôt de 6 000 m². Sur le plan de l'équipement, le port rhénan dispose à présent d'une grue automotrice sur pneus d'une capacité de 15 tonnes, d'un locotracteur, d'un pont-bascule mixte rail-route de 100 tonnes, deux tabliers, d'un poste de chargement fixe pour pondéreux. Cette première tranche de travaux, y compris les équipements existants, et notamment le hangar-entrepôt, représente un investissement de l'ordre de 4 400 000 francs. Elle permet de constituer le point de départ de l'activité portuaire rhénane proprement dite de Huningue. Les nouvelles installations portuaires ne doivent, en théorie, en rien diminuer les activités traditionnelles du port de Huningue, bien au contraire. Dès le départ, la Compagnie Consulaire a constaté un intérêt permanent des futurs usagers du port à la réalisation rapide des travaux de la première tranche d'aménagement. Alors que le trafic actuel est surtout constitué de sables-graviers, de combustibles minéraux et d'hydrocarbures, les nouvelles installations permettent de donner naissance à une activité portuaire plus diversifiée, en rapport avec le développement économique attendu de l'ensemble de la région frontalière. C'est ainsi que sur les 6 000 m² de surface utile du hangar-entrepôt public, près de 5 000 m² sont dès à présent loués ferme à diverses entreprises spécialisées dans le stockage et le transbordement des marchandises diverses en provenance de la voie d'eau. »⁹⁰

90 Rapport de la CCI de 1969, la zone industrielle de Huningue, collection particulière.

Le hangar-entrepôt, dont une partie importante est sous douane, constitue un centre de concentration et de redistribution de marchandises allant des produits alimentaires jusqu'aux produits industriels les plus élaborés.



Les marchandises stockées dans les hangars sont notamment visibles lors de l'inauguration du port rhénan de Huningue en 1969. Archives municipales de Saint-Louis, 4W359.

Quatre sociétés ont décidé une implantation définitive au port, dont deux suisses et deux d'origine française. En outre, près de 55 000 m² de terre-pleins portuaires sont sous option. Ils sont destinés à la construction d'entrepôts spécialisés dans la conservation et le traitement de produits alimentaires, ainsi qu'à la création de dépôts de marchandises pondéreuses. Parallèlement, en 1969, d'autres implantations sont en cours d'étude. Ces dernières intéressent à la fois la zone portuaire et celle industrielle adjacente, de sorte que le port rhénan de Huningue a, en plus de sa fonction commerciale principalement axée vers le transit international, une fonction industrielle qui lui donnera la diversité voulue pour constituer un pôle d'attraction économique de tout premier ordre dans cette région⁹¹. Les terre-pleins existants et

91 Exposé de M. André-Paul Weber à l'occasion de la journée d'études de la Chambre de Commerce du 30 septembre 1968, collection particulière.

encore non aménagés en 1963 constituent autant de réserves foncières pour assurer un développement harmonieux du port dans le temps. Situé à l'extrémité sud de la partie française du Rhin, le port rhénan de Huningue, dit également «port rhénan des Trois Frontières», est appelé à devenir un centre de déchargement et de transit de colis lourds. À la suite de l'évolution de la technique des transports axée principalement sur une rationalisation de plus en plus poussée des acheminements par la constitution de charges unitaires importantes, Huningue se trouve bien placée pour envisager la construction d'une telle station. Les installations existantes à ce jour ne constituent que le premier volet de l'équipement portuaire définitif. La vocation portuaire de cette région est évidente et c'est grâce à la compréhension rencontrée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse auprès des ministères intéressés, des instances régionales, départementales et locales qu'il lui a été possible de franchir ce premier pas. L'aménagement d'un port rhénan à Huningue poursuit alors les cinq objectifs suivants⁹² :

- nécessité impérieuse de permettre à la région frontalière française de profiter pleinement de sa situation géographique dans le cadre de l'économie rhénane ;
- accorder à l'industrie et au commerce de cette région la possibilité de lutter à armes égales sur le plan de l'économie des transports ;
- contribuer au développement de la zone industrielle adjacente en voie d'aménagement et d'équipement ;
- créer un centre de redistribution de marchandises diverses en provenance de France et de l'étranger et à destination définitive de pays frontières tels que la Suisse, l'Allemagne, mais aussi de l'Autriche et de l'Italie ;
- regrouper et coordonner du côté français les activités portuaires, notamment dans le domaine du transit, pour lesquelles la situation favorable de la région de Huningue constitue un facteur de développement.

92 Rapport d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de la CCI de Mulhouse, 1963, collection particulière.



Le 6 octobre 1969, le port rhénan de Huningue est inauguré, en présence notamment d'André-Paul Weber, conseiller général du canton de Huningue et André Bord, secrétaire d'État à l'Intérieur. Archives municipales de Saint-Louis, 4W359.



Après les discours et le traditionnel coupé de ruban, les officiels ont pu visiter les hangars. Archives municipales de Saint-Louis, 4W359.

Le port rhénan de Huningue est ainsi perçu comme une véritable opportunité économique à consolider et à développer⁹³. L'idée d'utiliser, comme un avantage absolu, la frontière et la position de géographie du coude rhénan est au cœur de la vision des élus locaux, à l'image d'André-Paul Weber.

«Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les cantonales tout comme les législatives ont été marquées dans le canton de Huningue par un chassé-croisé gaullistes-centristes, la gauche, si l'on additionne les scores réalisés séparément par les socialistes et les communistes n'ayant depuis 1956 joué qu'un rôle statique. En 1949, M. Hoyer, maire RPF de Huningue, devient conseiller général. Son successeur en 1954 est le docteur Hurst (MRP), maire de Saint-Louis, réélu en 1955. Après le décès de celui-ci en 1958, le siège revient à M. Ginder, alors MRP, qui est réélu en 1961 sous l'étiquette indépendant, soutenu par l'UNR. Puis en 1967, M. André-Paul Weber, centriste, remporte l'élection cantonale devant M. Scholler, alors député du Haut-Rhin et maire de Bartenheim.»⁹⁴

André-Paul Weber, conseiller général du canton de Huningue et homme de lettres, développe régulièrement sa vision de la coopération transfrontalière, qui est selon lui, une nécessité absolue. Après l'inauguration du port rhénan de Huningue, il précise ses ambitions pour son territoire dans le journal *L'Alsace*⁹⁵. L' élu souligne «que le canton était au Haut-Rhin ce que le Haut-Rhin est à la France, c'est-à-dire qu'il doit être un tremplin en direction des pays voisins immédiats (Suisse et Allemagne), un bastion économique du fait de sa situation géographique». Le conseiller général rappelait ainsi l'esprit qui avait déjà animé ses prédécesseurs au conseil départemental et qui est le *leitmotiv* de son action personnelle.

«Ce tremplin, ce bastion économique, ajouta-t-il, nous sommes d'ailleurs en train de le devenir. Il suffit de considérer l'évolution de la zone portuaire et industrielle le long du Rhin, l'aéroport international Bâle-Mulhouse, les infrastructures dont dispose cette région faite de plaine et de collines appuyée à l'Est au Rhin, au sud à la Suisse. Notre action et notre but sont

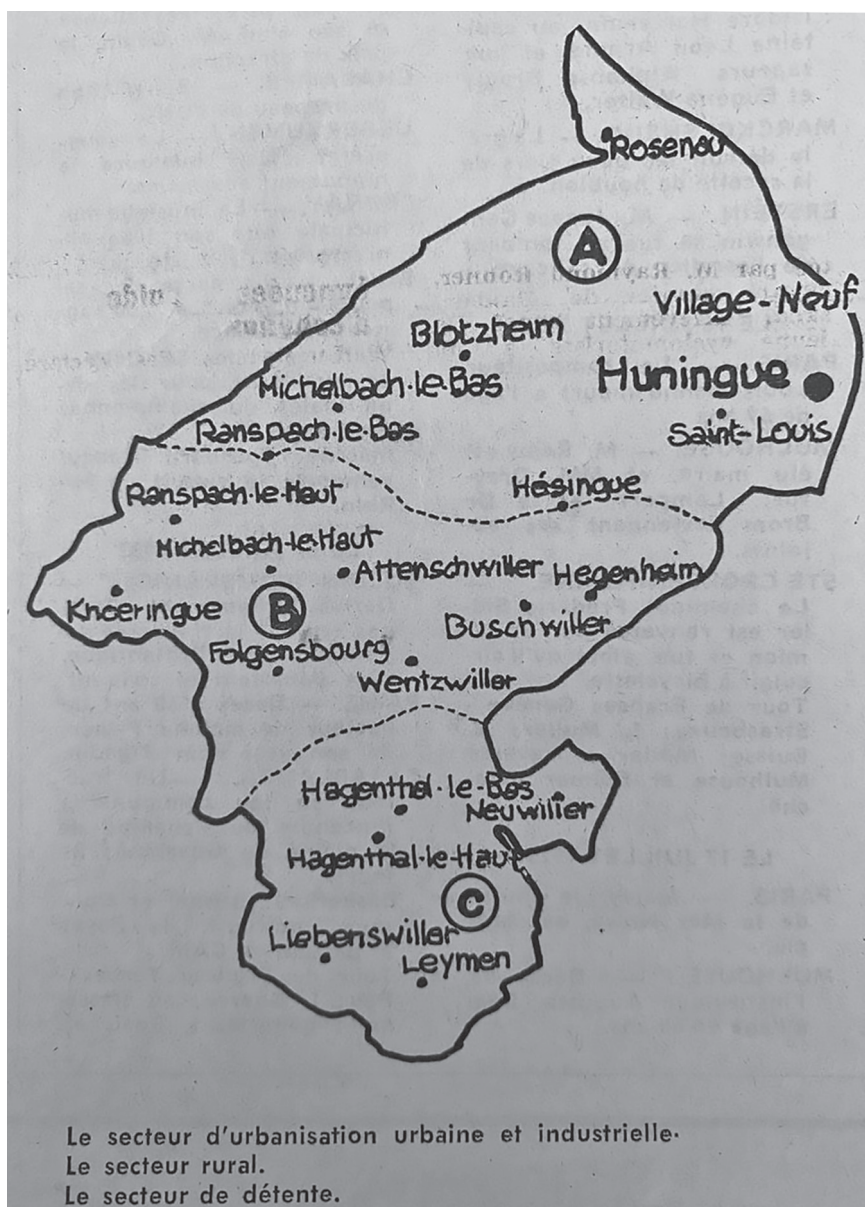
93 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

94 *L'Alsace*, 15 juillet, 1973.

95 *L'Alsace*, 15 juillet, 1973.

aussi de faire de cette partie, la plus au sud de l'Alsace, une terre d'accueil pour investissements étrangers et ce faisant je fais allusion à cette Europe devenant réalité. Il est illusoire, que tous les projets doivent être systématiquement et uniquement nationaux. Mais toutes les réalisations et tous les projets doivent s'intégrer harmonieusement dans notre région ; elles ne doivent amener de déséquilibre ni sur le plan foncier, ni sur celui de l'économie ni sur celui du cadre et de la qualité de vie des populations qui y habitent et y habiteront. La qualité de vie est d'ailleurs l'idée prédominante de toute notre action. Ce n'est donc pas l'expansion à outrance, à tout prix ? Bien sûr que non ; d'ailleurs le découpage du canton tel que je l'ai toujours préconisé et mis en chantier nous en empêchera. Ce découpage comporte trois zones : la première est le secteur « plaine » destiné à devenir une unité urbaniste importante, la seconde est le secteur sundgauvien (la région frontalière des collines), zone rurale qui se meuble petit à petit de lotissements et d'activités complémentaires à celles de la ville, enfin il y a le secteur que j'appellerai celui de l'équilibre, de la santé, de la détente avec la station thermale dans le secteur Neuwiller, Leymen, Hagenthal. Si la région frontalière se développe dans ces trois directions, elle s'assure toutes les chances pour un avenir positif et harmonieux. La progression industrielle doit se poursuivre et elle se poursuit par extension d'entreprises existantes, par ouvertures, de contacts en vue de nouvelles implantations, mais dans tous les domaines il faut percevoir ce que sera finalement cette région. Citons tout d'abord le port rhénan de Huningue avec un trafic annuel de 500 000 tonnes. Ce port quelque peu méconnu du public est toutefois un atout important de la région frontalière ; il a demandé un long effort et un combat mené en particulier par le conseiller général. »⁹⁶

96 *L'Alsace*, 15 juillet, 1973.



Le canton de Huningue, vu par André-Paul Weber⁹⁷. A. Le Secteur d'urbanisation urbaine et industrielle, B. Le secteur rural, C. Le secteur de détente.

97 *Ibid.*

La coopération transfrontalière est donc au cœur de la vision des élus locaux, à l'image d'André-Paul Weber. Le point de jonction de trois pays est désormais mis en exergue, comme un symbole de la singularité de ce lieu. Ainsi, l'endroit où se réunissent les frontières de la Suisse, de la France et de l'Allemagne, sur le port de Pettingue, en Suisse, s'élève depuis 1957 un pylône de 9 tonnes et de 23 mètres de haut. « Les ailerons métalliques pointent dans la direction de chaque pays. Ce pylône remplace l'ancien poteau. Une terrasse et un pavillon contenant un restaurant seront encore aménagés ultérieurement. »⁹⁸

Bâle, porte dorée de la Suisse grâce au Rhin

Placé sur les bords du Rhin et au débouché du canal du Rhône-au-Rhin, Pettingue a toujours connu une certaine activité portuaire. Sur le plan de la navigation cependant, ce développement s'était concentrée essentiellement sur le port du canal. Jusqu'en 1914, le port de Pettingue-Canal a connu une importance certaine du fait qu'il constituait le terminus de l'acheminement des combustibles minéraux solides vers Bâle qui ne possédait à l'époque que le port de Saint-Jean. Après la Première Guerre mondiale, le port du canal subit la concurrence du port de Bâle naissant et ne reprit jamais son importance précédente, d'autant plus qu'à partir de 1925 les péniches et automoteurs de 38,5 mètres peuvent franchir l'écluse de Pettingue et se rendre directement au port suisse pour y être déchargés. Une reprise du trafic canal et rhénan n'intervient pratiquement qu'à partir de 1960, grâce au développement du trafic des graviers et des hydrocarbures. Au cours des dernières années, le trafic des installations existantes (port du canal et berge du Rhin) a atteint un total variant de 350 000 à 400 000 tonnes par an. Pendant ce temps, le Rhin, d'abord régularisé puis canalisé dans sa partie supérieure, a entièrement transformé l'économie des pays limitrophes. C'est ainsi que le port de Bâle, puis celui de Weil am Rhein se sont vus reliés en toutes saisons aux grands ports de mer belges et néerlandais⁹⁹. Le Rhin est devenu une voie ouverte sur la mer du Nord, ce qui a permis au port de Bâle de développer considérablement son trafic qui est passé de 15 000 tonnes en 1920 à 1 400 000 tonnes à la veille de la mise en service des écluses de Kembs en 1932, pour atteindre près

98 *Journal du Jura*, n° 252, 28 octobre 1957.

99 Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.

de 8 millions de tonnes dans les années 1960. Durant cette période, environ 40 % du volume du commerce extérieur suisse transitent par le port de Bâle. L'aménagement du Rhin a également profité aux voisins allemands de Weil am Rhein qui ont créé un port dès 1934, lequel assure la desserte de tout l'arrière-pays de Bade-Sud ainsi que des échanges non négligeables avec la grande cité voisine de Bâle¹⁰⁰. Un journal helvétique de 1954 témoigne de l'importance du port bâlois, faisant de la Suisse une puissance maritime, bien que dépourvue de littoral. «Le port de Bâle représente en 1954 les deux cinquièmes du commerce suisse. En 1953, 41,4 % des importations et 38,1 % des exportations suisses sont passées par le Rhin, ce qui représente un mouvement total de 3 923 071 tonnes. Ce dernier chiffre est d'environ 315 000 tonnes (soit 7,4 %) inférieur à celui de 1952. Comme toujours, c'est en direction de la Suisse que le trafic a été le plus intense. Sur les 3 653 748 tonnes déchargées à Bâle, on relève 1 321 827 tonnes de combustibles solides (1 663 362 en 1952), 805 975 tonnes de combustibles liquides (843 899) et 826 723 tonnes de céréales et de fourrages (606 418). La marchandise chargée à Bâle représente comme toujours un tonnage sensiblement plus faible, avec 269 328 tonnes, soit 26 768 (ou 9 %) de moins qu'en 1952. La navigation sur le Rhin continue naturellement à être tributaire des conditions atmosphériques, qu'il s'agisse d'excédent ou de pénurie d'eau. Du 26 au 29 juin et du 5 au 7 juillet 1953, le trafic a dû être suspendu sur le fleuve en raison de la trop grande quantité d'eau qu'il charriait. Les périodes de basses eaux, en revanche, n'ont pas été marquées par des interruptions complètes du trafic, mais par un détournement de ce dernier (avec charges fortement réduites des chalands) sur les canaux latéraux, en particulier sur le grand canal d'Alsace et sur le canal du Rhône au Rhin. C'est naturellement par le fleuve que le trafic est toujours le plus intense, avec 92,9 % du fret total. Si le tonnage des marchandises transportées a quelque peu diminué, le nombre des bateaux arrivés à Bâle a légèrement augmenté : 8 565 unités contre 8 214 en 1952, ce qui représente une moyenne de 24 arrivées quotidiennes. La «flotte suisse rhénane» se compose de 22 remorqueurs, 3 bateaux pour passagers (navette Bâle-Rheinfelden), 47 péniches, 233 chalands (inclus les bateaux-citernes à moteur), 63 unités pour la circulation sur les canaux, avec ou sans force motrice, 10 unités diverses, grues, dragues, etc. Le trafic rhénan a pour corollaire

100 Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.

un intense mouvement entre les trois secteurs du port bâlois (Petit Huningue, Saint-Jean et Birsfelden) et le reste du pays.»¹⁰¹ Le port rhénan de Huningue, qui voit le jour en 1969, est à considérer comme une excroissance des ports bâlois et ne saurait leur faire concurrence. La construction de ce port témoigne d'un aménagement du territoire, se faisant en concertation avec les pays limitrophes, en prenant en considération les besoins bâlois¹⁰². Cette véritable externalité positive pour la France s'est réalisée sans transfert de souveraineté, à la charge unique de la France, en concertation avec les ports bâlois. Les responsables politiques et administratifs ont ainsi su dépasser toutes les contraintes douanières, financières et d'extraterritorialité, afin de proposer un projet, répondant à des nécessités transfrontalières.

101 *L'Express*, 22 février 1954.

102 Staatsarchiv Basel- Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

UN RAPPROCHEMENT POLITIQUE TRANS-FRONTALIER PAR LE BIAIS DES JUMELAGES

L'action nodale des élus locaux dans la coopération trans-frontalière

Huningue, véritable précurseur dans le rapprochement franco-allemand

Si la coopération économique bat son plein, les années 1950 sont marquées par une volonté de se rapprocher politiquement de part et d'autre du Rhin. « Si le traité de l'Élysée instaure une coopération officielle entre la France et la RFA à partir de 1963, de multiples initiatives avaient en fait précédé cette politique étatique. »¹ En effet, le coude rhénan se révèle précurseur dans le domaine des jumelages franco-allemands qui puisent historiquement leurs origines en Suisse dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'association des écrivains bernois, présidée par Hans Zbinden, favorise dès 1948 une rencontre entre des maires français et leurs homologues allemands. Cette association helvétique entendait jouer un rôle déterminant dans le rapprochement entre la France et l'Allemagne occidentale. L'année suivante, la deuxième rencontre accueillait une trentaine de maires français et allemands. Il faut attendre la naissance de la R.F.A. en 1949 pour que, l'année suivante, cette rencontre se déroule sur le territoire allemand à Stuttgart. Cette fois-ci, une soixantaine

1 Corine DEFRANCE, « Les jumelages franco-allemands. Aspect d'une coopération transnationale », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 99, n° 3, 2008, p. 189-201.

de maires prennent part à la rencontre afin de fonder l'Union Internationale des Maires (UIM) favorisant ainsi le rapprochement entre les peuples. Bien avant l'avènement des collectivités territoriales, les élus locaux perçoivent leur rôle d'influence. «Un maire [...] est tout près de ses administrés [...]. Il peut aussi, par son action quotidienne et incessante, exercer une influence plus discrète mais plus profonde et plus durable que n'importe quel autre représentant du peuple ou n'importe quel fonctionnaire d'autorité.»² Ainsi, lors de cette entrevue est décidé de conclure le premier jumelage franco-allemand. «Fritz Schenk, directeur de l'Institut franco-allemand de Ludwigsburg, fondé en 1948, proposa aux villes de Montbéliard et de Ludwigsburg, liées historiquement par leur passé commun au sein du duché de Wurtemberg, d'établir entre elles des liens exemplaires. Montbéliard avait aussi la particularité d'être administrée par une personnalité, Lucien Tharradin, ayant la conviction de la nécessité du rapprochement franco-allemand et la légitimité pour l'entreprendre : il était ancien prisonnier de guerre, résistant et déporté à Buchenwald.»³ Cependant, cette pratique est encore largement minoritaire. Jusqu'en 1957, seulement 25 jumelages franco-allemands voient le jour⁴. Les tensions politiques, au sujet de la C.E.D., les chicanes diplomatiques concernant le devenir de la Sarre, le réarmement de l'Allemagne, sont autant de freins pour les communes désireuses de mettre en place un lien étroit avec une localité d'outre-Rhin⁵. Les cicatrices de l'histoire sont encore omniprésentes dans le cœur de la population française. Il faut attendre la création de la R.F.A., l'adhésion de l'Allemagne occidentale à l'O.T.A.N. ainsi que la construction européenne avec notamment les traités de Rome en 1957, pour que les relations bilatérales s'améliorent considérablement. Les années 1950 jouent donc un rôle déterminant dans le rapprochement des peuples et les élus locaux exercent une action

-
- 2 Barthélemy OTT, «L'Union internationale des maires pour la compréhension franco-allemande et le rapprochement des peuples d'Europe», Allemagne, juin-juillet 1952.
 - 3 Corine DEFRANCE, «Les jumelages franco-allemands. Aspect d'une coopération transnationale», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 99, n° 3, 2008, p. 189-201.
 - 4 Désormais, il existe plus de 2 300 jumelages et partenariats franco-allemands de villes, départements et régions.
 - 5 Corine DEFRANCE, «Les premiers jumelages franco-allemands, 1950-1963», *Lendemains*, 21, 1996, p. 83-95.

déterminante, notamment dans le coude rhénan avec les communes de Huningue et de Weil am Rhein, véritables précurseurs. Pour rappel, dès l'immédiat après-guerre, le conseil municipal de Huningue enjoint le gouvernement français de permettre la reprise du trafic frontalier avec sa voisine allemande et des relations d'avant-guerre. Dès 1947, les édiles de la ville militent pour la mise en place d'un bac automoteur, puis d'un pont, reliant la cité de Vauban à la commune de Weil am Rhein. Ainsi, le bourgmestre de Weil am Rhein profite de l'engouement huninguois en faveur d'un rapprochement transfrontalier et invite son homologue huninguois ainsi qu'une délégation du conseil municipal le 13 novembre 1954. Il s'agit de la première rencontre officielle entre les élus municipaux depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Au sein de l'hôtel de ville à Weil am Rhein, les deux maires affirment la volonté de leurs populations respectives de reprendre les relations transfrontalières. Il est alors acté par les élus d'œuvrer ensemble pour la réalisation d'un pont routier rhénan, reliant les deux communes. Le 8 avril 1960, les édiles de Huningue et de Weil am Rhein se réunissent en séance commune et proclament leur résolution de doter les populations des deux rives d'un pont sur le Rhin⁶. Devant ses collègues huninguois, le maire de Weil am Rhein évoque les arguments suivants :

«Ce projet profiterait en premier lieu à la main-d'œuvre réciproque, car il y aurait un échange de main-d'œuvre dans les deux sens. Le trafic touristique entre l'Allemagne et la France utiliserait également ce pont, en particulier lorsque le raccordement à l'autoroute serait construit. Il y a des années déjà, les autorités françaises compétentes ont confirmé par écrit à la ville de Huningue qu'un pont routier devait être construit entre les deux communes sur les piliers de l'ancien pont ferroviaire.»⁷

Les deux délégations se sont mises d'accord sur le fait que les efforts en vue de l'établissement d'une liaison fixe devaient être repris et renforcés. À l'issue d'une longue discussion, les représentants de Huningue ont visité les projets en cours avec ceux de la ville de Weil am Rhein. Outre les immeubles d'habitation de la *Pfädlstraße*, ils ont pu voir l'école en construction. L'aile de l'école maternelle en travaux, les nouveaux bâtiments dans le *Gewann Zwanzig Jucharten*,

6 Archives municipales de Saint-Louis, AC.601/6.

7 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

la nouvelle place de la Foire, le terrain prévu pour l'édification de la nouvelle mairie, l'autoroute, le lotissement *Woge*⁸.

«Les invités de Huningue ont été très impressionnés par le travail communal réalisé dans la ville badoise voisine depuis la fin de la guerre et par les autres projets de la ville. À la fin de la rencontre, le maire Bonnet et le maire Schellenberg étaient d'accord sur le fait que le dialogue entamé à Huningue et poursuivi à Weil am Rhein ne devait plus être interrompu.»⁹

Au cours de cette rencontre, des idées ont été échangées sur la possibilité et la manière de rapprocher les populations des deux villes. Il existe déjà des points de départ dans le domaine du sport. Un échange est également envisagé dans le domaine culturel. Il a ainsi été convenu que des représentants de l'administration municipale de Huningue participeraient au voyage d'information du comité du patrimoine de Weil am Rhein au musée historique du château de Rastatt. Les plans et documents disponibles à Rastatt concernant les fortifications de la cité de Vauban ont été admirés par les édiles des deux communes.

La rencontre du 8 avril 1960 est donc déterminante dans le secteur culturel mais également dans le domaine sportif : «Des points d'application dans le domaine sportif ont également été identifiés. Alors que sur le terrain dans le domaine de l'athlétisme et de la gymnastique, les clubs de Huningue ne possèdent actuellement pas d'équipes masculines ou féminines, mais il existerait des équipes de jeunes qui seraient prêtes à disputer un tournoi avec une équipe correspondante outre-Rhin. En outre, il existe à Huningue une équipe de tennis de table qui serait également prête à participer à une compétition.»¹⁰ Cela marque le début de la mise en place de rencontres sportives récurrentes. Ainsi, les représentants des clubs sportifs de Weil am Rhein Huningue et Petit-Huningue se réunissent dans la localité allemande pour discuter de l'organisation du tournoi des trois pays, organisé début août à Weil am Rhein.

«En 1961, l'équipe de Weil am Rhein doit défendre le grand challenge qu'elle a remporté l'année dernière. Les chanteurs et musiciens ont également tissé des liens solides avec l'Alsace. Ils

8 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

9 *Weiler Zeitung*, n° 90, 1960.

10 *Badische Zeitung*, 20 mai 1960.

participent en effet à la fête internationale des chanteurs à Weil am Rhein. »¹¹

Face à l'engouement que suscitent les rencontres intercommunales, la volonté d'unifier politiquement les deux communes est affirmée¹² :

«Lors de la dernière réunion, les conseillers municipaux ont été informés d'une lettre du consulat français à Fribourg, selon laquelle, à la demande de la ville alsacienne voisine de Huningue, les deux riveraines devraient établir une relation de jumelage. Selon l'avis du conseil municipal de Weil am Rhein, la forme de ce partenariat doit être discutée lors d'une réunion entre les deux administrations municipales lors d'une réunion publique qui aura lieu le jeudi 25 mai à 20 heures dans l'extension de l'école du Rhin, le plan sera présenté au comité des citoyens. »¹³

La multiplication des contacts entre les municipalités française et allemande a lieu dans un contexte singulier. En effet, le trafic du bac automoteur entre les deux communes s'accroît de manière considérable. Ainsi, en 1961, *le Nouveau Rhin français* fournit les statistiques suivantes :

«Entre Huningue et Weil am Rhein, 393 684 personnes ont été transportées. Des voitures de tourisme ont été transbordées : 33 343 voitures, 4 335 poids lourds et 281 autobus et autocars. On peut affirmer que le trafic de marchandises est en hausse, que le trafic entre Huningue et Weil am Rhein ne cesse de croître. Le service de ferry n'est pas une solution. Il ne s'agit pas d'un pont fixe, que l'on peut utiliser à tout moment, de jour comme de nuit, comme les autres passages frontaliers, et qui n'est donc jamais soumis à des contraintes. Les deux villes frontalières et rhénanes de Huningue et de Weil am Rhein se battent avec toute leur énergie pour que leur appel à la réparation soit entendu partout ! »¹⁴

11 *Weiler Zeitung*, 29 mai 1961.

12 Voir annexe 9.

13 *Badische Zeitung*, 12 mai 1961.


14 *Le nouveau Rhin français*, 19 juillet 1961.

La notion de frontière dans le coude rhénan (1945-1963)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Huningue, le 6 septembre 1961.
(Haut-Rhin)

Le Maire de la Ville de Huningue
à
Monsieur le Maire
à WEIL AM RHEIN


MAIRIE
de la
VILLE DE HUNINGUE

Téléphone 880 - 881

HA/MJ I No. 7360

Objet: Monsieur le Maire et cher Collègue,

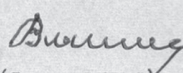
Il y a déjà quelque temps, le Conseil Municipal de la Ville de Huningue a exprimé le désir de faire un jumelage avec la Ville de Weil am Rhein, ceci bien entendu sans savoir si votre Municipalité approuverait notre proposition. Entretemps, j'ai pu apprendre que votre Conseil a également exprimé un désir analogue.

Je suis content de savoir que les Conseils Municipaux de nos deux villes voisines approuvent sans réserve un acte, qui a pour but de maintenir et d'étendre les relations de bon voisinage et de témoigner de l'esprit d'entente et de fraternisation, à un moment où l'union des Peuples Libres est nécessaire plus que jamais.

Pour tirer cette question au clair, et pour fixer un terme, je crois qu'il serait indiqué que les Maires, les Adjointes et les Secrétaires des deux villes se rencontrent prochainement. Je vous propose une réunion en notre Mairie, le jour et heure que vous voudrez bien nous fixer si vous êtes d'accord avec notre proposition.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire et cher Collègue, mes salutations très distinguées.

Le MAIRE :


(Joseph BONNET)

Les documents d'archives mettent en exergue le caractère volontariste de la municipalité huninguoise afin de voir aboutir le jumelage avec Weil am Rhein. Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

Comme le souligne en 1961 le quotidien allemand, le *Badische Zeitung*, «depuis quelque temps, des négociations ont eu lieu entre Huningue et Weil am Rhein en vue d'établir un partenariat. Ce n'est pas l'administration municipale de Weil am Rhein qui a fait la première tentative, mais le conseil municipal de Huningue, après que les associations sportives et musicales ainsi que d'autres associations culturelles aient déjà entamé une collaboration. Huningue s'était déjà déclarée prête à conclure le partenariat il y a longtemps, tandis qu'à Weil am Rhein, il fallait encore que le conseil communal délibère et prenne une décision. Du côté allemand, la décision du conseil municipal doit encore être soumise au comité des citoyens.»¹⁵

Dans le cadre de l'élaboration du jumelage, la commune de Huningue invite le maire Schellenberg à l'hôtel de ville le vendredi 6 octobre 1961. Ce dernier est accueilli par le maire de la ville, Joseph Bonnet et ses adjoints Janser et Müller ainsi que par le secrétaire général Haller.¹⁶ Dans son discours de bienvenue, le maire Bonnet a prononcé des mots chaleureux de solidarité et a exprimé une nouvelle fois son souhait d'établir une relation de jumelage avec la ville de Weil am Rhein. Il était initialement prévu de sceller le jumelage au mois d'octobre, mais il n'aurait pas été possible de respecter cette date «en raison de la surcharge de travail et des congés de l'administration municipale de Huningue»¹⁷. La réunion a notamment pour objectif de préparer le serment de jumelage. Le maire Schellenberg a répondu aux paroles de bienvenue et s'est réjoui que les deux commissions aient approuvé la proposition à l'unanimité. Il a regretté que ce jumelage n'ait pas eu lieu plus tôt, mais il espère que l'acte officiel pourra avoir lieu au printemps prochain. En effet, les festivités doivent se tenir à Huningue en mai 1962. De l'avis général, la journée doit être organisée comme une fête populaire avec la participation d'associations de part et d'autre du Rhin.

Au cours de la discussion, il a également été question de la construction du pont, si chère aux deux villes. Les représentants de Huningue sont d'avis que la Suisse devrait participer aux frais par le biais d'une subvention. Elle ne s'est d'ailleurs pas montrée hostile

15 *Badische Zeitung*, le 15 septembre 1961.

16 Le Maire-adjoint Henri Janser est très impliqué dans la coopération transfrontalière. Voir annexe 10.

17 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

à cette demande lors d'une entrevue avec le consul de France.¹⁸ La construction du pont permettrait également de désengorger les ponts bâlois, ce qui serait certainement d'un grand intérêt pour Bâle¹⁹. Au lendemain de cette rencontre, le maire Schellenberg communique largement auprès de sa population et souligne la nécessité de ce jumelage²⁰.

«Notre voisine alsacienne nous a invités à une fête de jumelage dans ses murs. Il s'agit de sceller devant l'ensemble des citoyens les relations amicales qui existent depuis des années entre notre municipalité, nos associations et nos organisations. Lorsque nous visiterons la ville le samedi prochain, le drapeau européen flottera aux côtés des drapeaux de la France et de la République fédérale d'Allemagne. Au cours des dernières années, il est devenu de plus en plus le symbole de la volonté croissante de tous les pays européens d'œuvrer à l'entente et à l'amitié des peuples et à la compréhension mutuelle. Cette idée animera également notre rencontre. Le lien d'amitié entre les organes et les associations de la ville doit s'étendre à toute la population et devenir ainsi une pierre parmi les pierres de la construction européenne. Même si les liens existants et à nouer entre les personnes souffrent encore actuellement des conditions de circulation défavorables, nous ne voulons pas renoncer à les renouveler sans cesse.»²¹

Les cérémonies de jumelage du 20 mai 1962 prennent la forme suivante²² :

10h20 : Rendez-vous des invités allemands au port de ferry de Weiler.

10h30 : Arrivée des invités officiels et accueil à la frontière.

10h45 : Les hôtes et les invités se rendent en cortège au monument aux morts.

11h15 : temps officiel à la mairie de Huningue.

18 La suppression du pont de pontons aurait apporté des avantages importants à la ville de Bâle, comme une navigation sans entrave.

19 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

20 Voir annexe 8.

21 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

22 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

12h15 : banquet commun de l'amitié.

15h00 : Fête des jumelages sous le chapiteau de la place Abbatucci.

18h00 : Bal en plein air.

Le retour en ferry est possible jusqu'à 24h00.²³


Jusqu'à 24 heures, le bac a effectué environ 60 trajets d'une rive à l'autre. Environ 10 000 personnes ont ainsi été transportées dans les deux sens. En direction de Huningue, il s'agissait de 4 900 personnes et de 4 700 personnes en direction de Weil am Rhein. Ces chiffres suffisent à démontrer que la fête du jumelage a suscité un intérêt important auprès de la population de Weil am Rhein et de Huningue²⁴.

23 Voir annexe 14.

24 *Weiler Zeitung*, 23 mai 1962. Voir annexe 13.

Bürgermeister Bonnet lädt ein
In Hünningen sind alle Vorbereitungen für den Empfang der deutschen Gäste getroffen — Man freut sich auf den Besuch

Weil am Rhein. Auf dem Rathaus in Weil ebenso wie in der „Mairie“, dem Bürgermeisteramt in der benachbarten Stadt Hünningen, ging es im Verlauf der vergangenen Tage recht turbulent zu. In der Nachbarstadt kam das Telefon kaum mehr zur Ruhe. Es mußte geplant



Bürgermeister Bonnet, Hünningen (links), und Bürgermeister Schellenberg, Weil

und organisiert, eingewiesen und veranlaßt werden, damit alles zum Sonntag, dem Tag der Partnerschaft zwischen den beiden Städten, klappt.

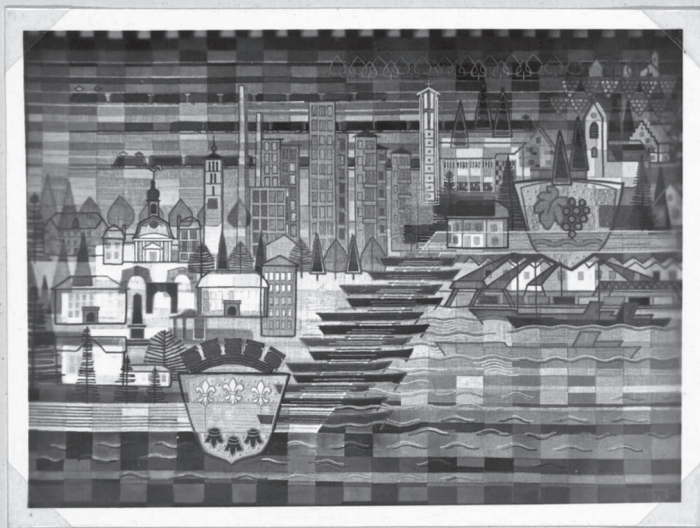
Monsieur Joseph Bonnet, der Maire von Hünningue, hat zusammen mit seinen Beigeordneten, seinen Mitarbeitern auf dem Rathaus und vielen anderen Helfern aus der Stadt ein großes Arbeitspensum geleistet. Es war ja nicht allein damit getan, daß die zahlreichen Einladungen an die Festgäste herausgingen, es gab auch umfangreiche Vorbereitungen mit den Vereinen und Organisationen, es gab Dutzende von Gesprächen mit der deutschen Nachbarschaft, denn man wollte ja alles gut und recht machen. Im Programm, das wir unseren Lesern bereits auszugsweise unterbreitet haben, dürfte der eigentliche Festakt in der Festhalle auf dem Abbatucciplatz deshalb sein besonderes Gepräge erhalten, weil die Männerchöre und Musikkapellen beider Städte mitwirken und Proben ihres Könnens ablegen werden. Mitwirken bei diesem Festakt wird außerdem die Folkloregruppe „Vogesla“ aus Colmar.

Es ist also alles gut vorbereitet, und Hünningen freut sich auf den deutschen Besuch.

Le retentissement du jumelage entre Hünningue et Weil am Rhein est important. Les articles de presse se multiplient aussi bien en Alsace qu'outre-Rhin. *Badische Zeitung*, 18 mai 1962. Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWar HA1.1.2 003.68.

Geschenk der Stadt Weil am Rhein an die Stadt Hünigen
anlässlich der Verschwisterungsfeier am 20. Mai 1962

(Wandteppich - Applikation - angefertigt von
Herrn Lambrecht, Wehr/Baden, Dossenbacherstraße 30)



L'un des cadeaux de jumelage de la ville de Weil am Rhein est cette tapisserie représentant les deux communes unifiées par un pont, tant désiré par les deux localités²⁵. Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

25 Cette fresque demeure présente dans la salle du conseil municipal de Hünigues.



La cérémonie de jumelage prend les contours d'un grand rassemblement populaire. *Weiler Zeitung*, 22 mai 1962.

Saint-Louis se lie avec la commune allemande de Vieux-Brisach

Si Huningue se montre volontariste afin d'instituer des relations franches avec sa voisine allemande, la commune limitrophe, Saint-Louis, fait également feu de tout bois afin de dépasser les frontières. «Au cours des années 1950, la plupart des jumelages franco-allemands furent conclus dans le cadre de l'UIM²⁶. Cependant, certains (Boulogne-Billancourt/Berlin-Neukölln ; Meppen/Douai) le furent dans un autre cadre, celui du Conseil des Communes d'Europe, devenu, depuis 1984, le Conseil des Communes et des Régions d'Europe (C.C.R.E.)²⁷. Cela est notamment le cas pour la ville de Saint-Louis qui adhère, dès 1955, au Conseil des communes et Régions d'Europe (C.C.R.E.) et l'année suivante se prononce pour le principe du jumelage avec une ville européenne. Le C.C.R.E. propose donc la ville de Vieux-Brisach, dont la population s'est prononcée par référendum, dès 1950, pour la création d'une Europe unie, comme ville à jumeler à Saint-Louis²⁸.

À ce moment-là, à Saint-Louis, comme à Breisach, les habitants ignorent alors que, presque 300 ans auparavant, des délégations ont circulé entre les villes et que l'acte de fondation de la ville de Saint-Louis a en quelque sorte été établi à Breisach. En effet, au lendemain de la guerre de Trente Ans, la ville de Breisach devient française en vertu des Traités de Westphalie signés en 1648. Le Conseil Supérieur et Souverain d'Alsace, installé à l'époque à Vieux-Brisach, se voit alors soumettre le vœu de la dénomination de la dizaine de maisons, situées sur la route de Mulhouse à Bâle : le hameau est officiellement baptisé, par ordonnance du roi Louis XIV, du nom de son illustre aïeul, saint Louis, le 28 novembre 1684²⁹.

C'est dans le prolongement de cette histoire commune qu'en octobre 1958 a lieu le premier contact épistolaire entre les maires des deux villes et encore au courant du même mois, le 29 octobre 1958, à Vieux-Brisach et le 30 octobre 1958 à Saint-Louis, les deux conseils

26 Cela n'est pas le cas pour celui de Huningue et Weil am Rhein.

27 Corine DEFRANCE, «Les jumelages franco-allemands. Aspect d'une coopération transnationale», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 99, n° 3, 2008, p. 189-201.

28 Délibération du conseil municipal de Saint-Louis du 25 mai 1955, Archives municipales de Saint-Louis.

29 Dossier jumelage, Archives municipales de Saint-Louis.

municipaux décidèrent de réaliser le parrainage. Le maire et le conseil municipal de Vieux-Brisach effectuent pour la première fois, le 11 décembre 1958, une visite à la ville-marraine. En 1959, les relations entre les deux municipalités se consolident³⁰. Le parrainage atteint son paroxysme lors de la grande cérémonie de parrainage, le 25 juin 1960 à Saint-Louis. Dans le cadre d'une organisation populaire grâce à la participation des sociétés culturelles des deux villes, les maires des deux villes, le député-maire Charles Kroepfle et le maire Joseph Bueb, prêtèrent le serment solennel du parrainage. Dès le parrainage, « aucune fête notable ne se passe dans nos deux villes sans qu'il y ait une délégation de la ville-marraine : qu'il s'agisse de la fête annuelle de l'O.M.A.P. ou d'une consécration d'une église à Saint-Louis d'une part ou de la fête de gymnastique régionale ou de la fête patronale à Vieux-Brisach d'autre part. Déjà on ne peut plus énumérer les différentes rencontres. En 1963, pour la première fois, un échange de 30 écolières et écoliers de Saint-Louis et de Vieux-Brisach fut réalisé. En 1964 ce nombre put être doublé. Ce faisant, il fut établi un organisme qui, d'une manière éminente favorise les relations entre habitants des deux villes-sœurs ; n'est-il pas vrai que non seulement les enfants et les jeunes gens apprennent à se connaître et à s'apprécier, mais par-delà encore leurs parents. Jeunes et vieux en parlent avec enthousiasme. Les difficultés initiales relatives à la différence du commencement et de la durée des vacances dans les deux pays sont pour l'avenir surmontées. Un beau complément de cet échange fut l'impressionnante fête scolaire à Vieux-Brisach en février 1964, où Français et Allemands se trouvèrent réunis comme dans une grande famille. » souligne Robert Kreutner, secrétaire général de la mairie de Vieux-Brisach³¹.

30 Voir annexe 11.

31 Archives municipales de Saint-Louis.



Le 25 juin 1960 à Saint-Louis, durant la nuit de l'O.M.A.P. (Office municipal des arts populaires), le serment de jumelage est scellé. Archives municipales de Saint-Louis.

«Le jumelage des communes est une belle et noble aventure parce qu'elle est celle d'hommes qui ont pris le parti de s'aimer, de s'estimer au-delà des limites tracées par les hommes pour créer le monde libre sans passeport, celui d'une Europe unie»³² écrivait alors Albert Hartmann, secrétaire général de la mairie de Saint-Louis.

32 Archives municipales de Saint-Louis.



Dès les premières années du jumelage, les relations entre les deux communes s'intensifient et les rencontres se multiplient, notamment des échanges de jeunes, lors de colonies de vacances au Rosemont dans les Vosges, de séjour dans les familles. Ici, échange d'élèves en 1963. Archives municipales de Saint-Louis.



Le serment du jumelage signé le 25 juin 1960. Archives municipales de Saint-Louis.

Dans le coude rhénan, les communes de Saint-Louis et Huningue font figures d'exception en étant jumelées avec des communes allemandes. Ces cités demeurent, indéniablement, précurseurs dans le rapprochement franco-allemand. Quelques localités ont officiellement développé des liens avec des villes allemandes mais plus tardivement, notamment Rosenau jumelée avec Istein en 1970, et Village-Neuf, jumelée avec Haagen en 1988. Si, pour les autres communes, les jumelages avec des localités landaises sont préférés, des contacts informels existent néanmoins, notamment par l'intermédiaire des pompiers pour Village-neuf depuis 1965. Les rapprochements transfrontaliers entre Huningue et Weil am Rhein et Saint-Louis et Vieux-Brisach se concrétisent avant la mise en place du traité de coopération franco-allemand, destiné à sceller la réconciliation entre la France et la République fédérale d'Allemagne. Signé le 22 janvier 1963, le traité, dit de « l'Élysée », suscite de faibles réactions en Alsace et en Allemagne occidentale, voire une inquiétude côté suisse. Toutefois, les journaux helvétiques s'empressent de rassurer l'opinion publique : « l'accord franco-allemand ne doit pas être interprété comme étant dirigé contre des tiers ou les excluant, mais comme une première et indispensable mesure conduisant à l'unité de l'Europe. »³³

L'échelon local comme nouvel acteur diplomatique

Les élus locaux jouent donc un rôle déterminant dans le cadre des rapprochements transfrontaliers. Toutefois, il convient de rappeler que les communes, dans les années 1950, ne sont pas encore des collectivités territoriales. En effet, la décentralisation en France s'est faite en plusieurs actes et a débuté en 1982 avec les lois Defferre. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là que des dispositions législatives remplacent la tutelle de l'État sur les collectivités³⁴. Ces dernières possèdent toutes les caractéristiques de personnes morales qui exercent pleinement leur fonction. L'effort de concrétisation des jumelages et des actes de diplomatie territoriale est donc considérable dans la mesure où dans le cas de Huningue et Saint-Louis, cela a lieu bien avant le début de l'autonomisation des collectivités territoriales. Du côté français, il y a donc un réel travail de concertation avec les services de l'État. Pourtant

33 *Journal du Jura*, n° 17, 22 janvier 1963.

34 Cela passe notamment par le remplacement de la tutelle administrative de l'État sur les collectivités par un contrôle juridictionnel *a posteriori*.

dans l'immédiat après-guerre, la mise en place d'une « diplomatie territoriale » ne va pas de soi pour des raisons multiples. Tout d'abord, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, il se produit un renforcement étatique ; les vagues de nationalisation et l'émergence d'une politique sociale sont la preuve des nouveaux espaces que l'État souhaite occuper. Par ailleurs, la définition et la conduite des relations internationales font partie historiquement du monopole étatique et s'articulent dans la conception de l'État westphalien. « Les jumelages, conclus sur initiative sociétale en Europe de l'Ouest, souvent par d'anciens résistants, parfois contre la volonté d'une partie de la population encore marquée par le ressentiment, sont devenus le sismographe des relations bilatérales. Leurs débuts ont été difficiles et contestés et il y a eu – il y a encore – des échecs. Le terme de jumelage change ainsi de sens au XX^e siècle. Signifiant le « couplage d'armes à feu » au lendemain de la guerre franco-prussienne de 1870, il qualifie, à partir du milieu des années 1950, une pratique de réconciliation, elle-même emblématique. »³⁵ Le terme « jumelage » rentre d'ailleurs dans le Larousse seulement en 1960³⁶. Par ailleurs, comme le souligne Corine Defrance, « avant le second conflit mondial, en 1913, Brugg (Suisse) et Rottweil (Allemagne) ont conclu un partenariat ». La tradition des jumelages apparaît donc au début du XX^e siècle et s'intensifie au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Dans le coude rhénan, le courage et la détermination des élus locaux des communes huninguoises et ludoviciennes sont à saluer. Si pour les deux localités, les populations, quasiment unanimement, désiraient un rapprochement, il fallait faire preuve de volontarisme vis-à-vis des services de l'État, n'ayant jamais évolué dans une endosmose frontalière, propre à cette terre de frontière(s). D'ailleurs, les premiers jumelages ne sont pas franco-allemands. Par exemple, dès 1944, Coventry (Royaume-Uni) et Stalingrad (Union soviétique) lièrent leurs destinées en raison de leur histoire commune : deux villes largement bombardées pendant la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, dans les années 1970, les jumelages franco-(ouest)-allemand repré-

35 Corine DEFANCE, Tanja HERRMANN, « Jumelages », *Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe* [en ligne], ISSN 2677-6588, mis en ligne le 22/06/20, consulté le 06/10/2023. Permalien : <https://ehne.fr/fr/node/12370>.

36 Cécile CHOMBARD-GAUDIN, « Pour une histoire des villes et communes jumelées », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 35, juillet-septembre 1992, p. 60-66.

sentent plus des deux tiers des jumelages européens. Les communes du coude rhénan ont donc été avant-gardistes et ont cultivé des liens d'amitié grâce à la complicité des édiles locaux. Le voyage de 1963 des Ludoviciens à Vieux-Brisach en donne une preuve.

«Les jeunes amis de Saint-Louis, guidés par Jean-Paul Binnert et en présence de leurs camarades de Vieux-Breisach, ont été reçus et accueillis par M. le maire Schanno et M. le secrétaire municipal Kreuttner dans la magnifique salle de l'hôtel de ville. À cette réception assistait également le comité restreint de l'OMAP de Saint-Louis sous la conduite de son président, M. Gissy.»³⁷

Le rôle des maires s'avère prépondérant dans l'établissement de ces relations transfrontalières. Le premier magistrat de la commune allemande joue notamment le guide et entraîne les enfants ludoviciens à la découverte de la cathédrale Saint-Étienne et explique l'histoire de cet édifice.

«En tant qu'homme de l'art, il a expliqué à la jeunesse étonnée, voire émue, les trois œuvres d'art irremplaçables et uniques en leur genre qui se trouvent à l'intérieur de la cathédrale : la fresque peinte par le Colmarien Martin Schöngauer, représentant le Jugement dernier, le jubé en pierre qui sépare la nef du chœur et le maître-autel sculpté à la main à partir de 22 troncs de tilleul, une œuvre d'art achevée qui n'a pas son pareil dans le monde entier. Quelques photos présentées par Monsieur le Maire Schanno ont permis de retracer l'histoire de l'ancienne ville rhénane, détruite à 85 % par la guerre en 1945, et qui a retrouvé aujourd'hui sa splendeur de ville moderne. Le dimanche, après avoir assisté à l'office religieux, les jeunes de Saint-Louis se sont retrouvés dans les familles de leurs camarades de Breisach, avec lesquels ils ont eu l'occasion d'admirer la ville dans toute sa beauté et de contempler, du haut de la colline de la cathédrale, les Alpes, les Vosges à l'ouest et la Forêt Noire à l'Est.»³⁸

Dans le coude rhénan, l'action volontariste des communes, notamment celle de Saint-Louis, est d'ailleurs saluée par le Conseil de l'Europe. En effet, pour avoir depuis 1950 été affiliée à la section

37 Dossier jumelage, Archives municipales de Saint-Louis.

38 Dossier jumelage, Archives municipales de Saint-Louis.

française du mouvement européen, adhéré depuis 1955 au Conseil des communes d'Europe et pour avoir réalisé un jumelage avec une ville allemande, la ville de Saint-Louis s'est vu remettre en 1972, au cours d'une grande fête populaire, le drapeau d'honneur de l'Europe³⁹.

«C'est Josef Reichi, député du parlement autrichien, membre du conseil de l'Europe et particulièrement de la commission pour l'Aménagement et les relations avec les communes européennes, qui effectua cette remise de drapeau en présence d'une grande foule et de nombreuses personnalités, européennes et régionales. Pour divers orateurs, ce fut l'occasion d'exalter l'idée de l'union européenne et de souhaiter à la ville de Saint-Louis une fructueuse poursuite de son développement.»⁴⁰

La fin de la Z.F.O. ou le retour de l'endosmose frontalière germano-suisse

Le Cercle de Lörrach est marqué par une vitalité économique et politique permettant le retour de l'endosmose frontalière germano-suisse

Si, sur le plan de la diplomatie territoriale, les rapprochements se multiplient, une dernière pierre d'achoppement est sur le point de disparaître avec la fin de la Z.F.O. en 1955. Les années 1950 sont marquées par le succès de la réforme monétaire de 1958. À Lörrach, selon les services de renseignement français, se constate une amélioration sans précédent. La population peut désormais acheter avec une monnaie stable et la vue de tous ces produits utiles ou simplement achatables crée des besoins nouveaux. Toutefois, les prix sont supérieurs à ceux de l'avant guerre, alors que les salaires n'ont pas évolué : «il en résulte une demande générale d'augmentation des rémunérations qu'il faudra bien satisfaire, si l'on veut éviter des troubles sociaux», souligne le Cercle militaire français de Lörrach. Ces revendications paraissent légitimes car l'inflation demeure persistante. Le risque de la

39 Saint-Louis est la deuxième ville alsacienne, après Mulhouse, à avoir été distinguée de cette sorte.

40 *L'Alsace*, 24 octobre 1972.

réforme monétaire, en réduisant fortement les disponibilités financières des entreprises, aurait été de nombreuses fermetures d'usines et un chômage massif. Cependant c'est bien tout le contraire qui s'est produit en faisant disparaître l'absentéisme au travail et le marché noir. La prospérité économique est donc bien présente en Allemagne occidentale.

«De manière générale, au début des années 1950, la marche de l'industrie est satisfaisante grâce surtout à l'industrie textile, largement présente dans le Cercle de Lörrach. Le placement des travailleurs ne rencontre pas de grosses difficultés sauf pour les catégories, manœuvres et employés. On constate une désaffection marquée pour les emplois dans l'agriculture. Le ravitaillement est abondant et varié et en dehors de la question des prix, on n'enregistre aucune plainte. Dans l'ensemble la situation économique régionale peut être considérée comme satisfaisante.»⁴¹

Toutefois, les rapports du Cercle militaire français démontrent que la réforme monétaire eut un impact négatif sur les relations économiques germano-suisses. En effet, le taux élevé du Deutsch Mark, constitue un obstacle à l'exportation pour le Cercle de Lörrach. Les échanges commerciaux avec la Suisse diminuent.

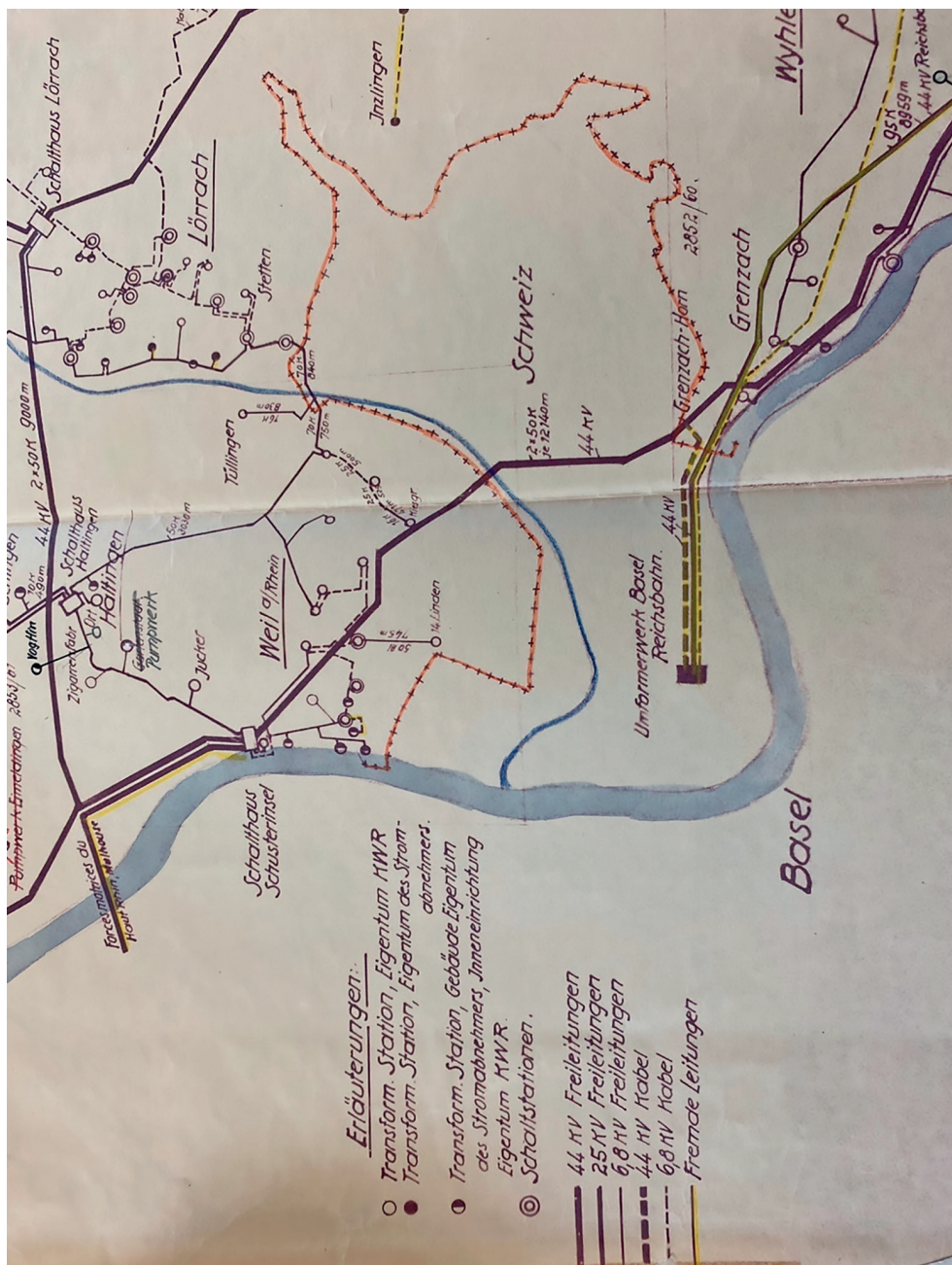
D'une manière générale, dans la région de Lörrach, la qualité des marchandises mises en vente augmente de même que la quantité et la variété. Le prix de nombreux articles importants : meubles, appareils de chauffage, postes de radio, sont en baisse, cependant les ventes n'augmentent pas, malgré les facilités de paiement consenties par de nombreux commerçants. Il semble que la majeure partie de la population utilise ses revenus limités pour les achats de première nécessité, alimentation et habillement. Parallèlement, au début des années 1950, le Cercle militaire de Lörrach note que «le nombre de frontaliers travaillant en Suisse, diminue, leurs avantages n'étant plus maintenant bien importants et la tendance se manifestant aussi du côté suisse à réserver le travail à la main-d'œuvre nationale.»⁴²

Éloigné des bassins houillers de la Sarre et de la Ruhr, mais à proximité des centrales électriques établies sur le cours du Rhin,

41 MAE, 10BAD.

42 MAE 10BAD.

en amont du Bâle, le Cercle de Lörrach ne possède pas d'industrie lourde. Les industries prédominantes sont celles qui utilisent l'énergie électrique : industries textiles, chimiques, mécaniques, ainsi que les industries du bois et des brosses sont favorisées par les forêts qui couvrent une grande partie de son territoire. Les capitaux suisses se sont intéressés de bonne heure à l'industrie du Cercle de Lörrach. Au début des années 1950, on ne compte pas moins de quarante firmes suisses, dont beaucoup sont parmi les plus importantes du Cercle. On évalue la participation suisse à 70 % du capital industriel des firmes dépendant de la Chambre de Commerce de Schoepfheim qui s'étend sur deux autres cercles frontaliers. Pour la région de Lörrach cette participation dépasserait 50 % du capital industriel total. Si les participations françaises sont plus modestes (trois établissements seulement), l'industrie textile de la région de Mulhouse a contribué au développement de celle du Wiesental. Leurs relations d'affaires étaient très importantes avant la guerre. Les deux régions industrielles du Cercle sont la vallée de la Wiese (Wiesental) et la vallée du Rhin où se trouvent dans les cercles voisins de Säckingen et de Waldshut quatre importantes centrales électriques qui alimentent toute la région. Le Wiesental possède de petites usines électriques alimentées par la Wiese. Il s'agit d'installations particulières, assez nombreuses. Le complément d'énergie électrique qu'elles produisent n'est pas négligeable, bien que saisonnier.



Plan de la répartition électrique dans la partie allemande du coude rhénan. Archives du Cercle de Lörach, Zone Française d'occupation, ministère des Affaires étrangères. MAE 10BAD.

Politiquement, la fin des années 1940 est marquée par un véritable tournant avec les élections fédérales ouest-allemandes qui se tiennent le dimanche 14 août 1949. La Zone française d'occupation doit assurer des conditions optimales à la tenue du scrutin. Au sein du Cercle de Lörrach, les préparatifs s'organisent et l'attention est portée sur les critiques violentes contre les autorités d'occupation et des souhaits de départ des troupes, formulés par les partis politiques au cours de la campagne électorale soit par tract, soit par affiche. Ces outils de propagande sont automatiquement interdits. Le délégué du Cercle de Lörrach reçoit des ordres précis concernant la tenue des élections :

« Les imprimés (tracts ou affiches) doivent être saisis et lacérés en cas d'affichage. Les différentes instructions récentes qui ont été adressées aux Délégations de Cercles sont maintenues dans les conditions suivantes :

1. Attitude des ressortissants Français lors de la campagne électorale : Il est formellement interdit à tous ressortissants français de participer à la campagne électorale ou d'assister aux réunions électorales.

2. Campagne électorale : Pendant la campagne électorale, l'apposition des affiches et la distribution des tracts sont libres. Il y aura lieu de me signaler téléphoniquement (Section Intérieur, Téléphone N° 811) toute affiche ou tract mettant en cause les Autorités d'Occupation. Si une réunion doit se tenir une demande d'autorisation sera adressée. Il appartiendra aux Délégués de Cercle d'aviser les Autorités locales.

3. Comptes-rendus de la campagne électorale : Les Délégués de Cercle devront prendre toutes mesures en accord avec la Sûreté pour suivre les réunions électorales et tenir informée la Délégation Supérieure. Des rapports succincts me seront adressés en deux exemplaires Section Politique – DAA(INT), si l'orateur a été un ministre ou une personnalité politique importante des rapports me seront également adressés dans les mêmes conditions que lorsqu'il y aura eu incident ou lorsque les Autorités d'Occupation auront été mises en cause.

4. Procédure préparatoire des élections : Il appartient aux autorités badoises d'assurer le bon fonctionnement de la procédure prévue pour la préparation des élections.»⁴³

Résultats pour le Pays de Bade des élections au Bundestag de 1949⁴⁴ :

Partis	Voix	Pourcentages
C.D.U.	277 274	51,08
S.P.D.	128 608	23,7
F.D.P.	94 601	17,4
K.P.	22 794	4,1
S.T.	19 481	3,5

Candidats élus au scrutin majoritaire⁴⁵ :

1. M. Schuttler, C.D.U
2. M. Hilpert, C.D.U.
3. M. Schill, C.D.U.
4. M. Kopf, C.D.U.
5. M. Hoffer, C.D.U.
6. M. Rummele, C.D.U.
7. M. Morgenthaler, C.D.U.

Les chrétiens démocrates remportent très largement le scrutin. Ces élections viennent confirmer le nouveau statut d'occupation de l'Allemagne signé le 8 avril 1949 par les États-Unis, la France et le Royaume-Uni. Le régime d'occupation est ainsi allégé jusqu'à son retrait en 1955 et la République fédérale d'Allemagne jouit d'une plus grande autonomie administrative et législative.

43 MAE, 10BAD.

44 MAE, 10BAD.

45 MAE, 10BAD.

En effet, après l'échec de la ratification de la Communauté européenne de défense (CED) par la France en 1954, la nécessité de trouver une alternative pour le réarmement allemand se fait pressante⁴⁶. Les conférences de Londres et de Paris aboutissent à la signature des accords de Paris le 23 octobre 1954. Ces accords prévoient, entre autres, l'adhésion de l'Allemagne de l'Ouest au traité de l'Atlantique nord et l'intégration de ses futures forces militaires au sein de l'OTAN. Dans ce cadre, les accords de Bonn de 1952 sont finalement amendés par le « Protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la RFA », signé dans le cadre des accords de Paris et entré en vigueur le 5 mai 1955. Le chancelier Adenauer officialise ainsi l'adhésion de la RFA au Traité de l'Atlantique nord le 6 mai 1955 à Paris⁴⁷. Dans la foulée, la RFA lance la mise en place de sa propre armée, la *Bundeswehr*, au cours de l'année 1956. La levée du statut d'occupation le 5 mai 1955 conduit à la dissolution de la Haute commission alliée et marque ainsi l'ouverture officielle d'une ambassade de France à Bonn. André François-Poncet, ancien Haut-commissaire français, devient ainsi le premier ambassadeur de France en RFA le 1^{er} août 1955. La fin de la Z.F.O. se réalise sans heurt dans le cercle de Lörach. Des réactions helvétiques à ce sujet sont notables :

« La presse française, de droite ou de gauche, laisse percer un certain désarroi ; c'est tout juste si l'on n'écrit pas aujourd'hui : nous n'avions pas voulu cela ! Les Français espèrent, mais ne peuvent oublier. *L'Aurore*, organe radical, se demande si les 50 millions d'Allemands réadmis comme citoyens d'une République libre ont vraiment compris qu'il ne s'agit plus de chausser les mêmes bottes, ni de repartir du même pas. Du côté socialiste, *Le Populaire* ne nie pas que la nouvelle situation comporte des risques, tandis que *Franco-Tireur* est plus près de la réalité en soulignant que, dans cette aventure, l'essentiel était de faire entrer l'Allemagne occidentale dans la communauté des nations démocratiques pour donner à la politique, à l'économie et à la sécurité du monde libre une plus grande cohésion. Au

46 Maurice VAÏSSE, « Chapitre 1. Naissance et confrontation d'un monde bipolaire (1945-1955) », *Les relations internationales depuis 1945*, sous la direction de Maurice VAÏSSE, Armand Colin, 2017, p. 5-52.

47 Claude FRANC, « Histoire militaire – L'échec de la Communauté européenne de défense (1951-1954), ou l'impossible Europe de la défense », *Revue Défense Nationale*, vol. 784, n° 9, 2015, p. 121-123.

lendemain de leur congrès, les radicaux français se grattent la tête en se demandant comment cela s'est passé. »⁴⁸

Si la fin de la Z.F.O. suscite de nombreuses réactions politiques et journalistiques, sur le terrain cela se traduit par une augmentation considérable des flux frontaliers vers la Suisse. « Environ 9,7 millions de personnes ont franchi l'année dernière la frontière allemande vers la Suisse dans le coin des trois pays près de Bâle. Selon un communiqué du bureau des passeports de Lörrach, pas tout à fait la moitié de ces passages de frontière concerne le grand trafic touristique, qui a augmenté de plus de 25 % en 1955. Le petit trafic frontalier a lui aussi considérablement augmenté. Le point de passage le plus fréquenté en 1955 était Lörrach-Stetten avec 3,55 millions de départs et 3,89 millions d'arrivées. Weil am Rhein-Ottenbach vient en deuxième position avec 2,56 millions de départs et 2,5 millions d'arrivées. À la gare badoise de Bâle, environ 2,2 millions de personnes ont franchi la frontière dans les deux sens. »⁴⁹ Ainsi, la disparition de la Z.F.O. coïncide avec la multiplication des franchissements de frontières. Si un rapprochement s'opère avec la Confédération helvétique, les dernières années de l'occupation française à Lörrach engendrent de nombreuses tensions.

Des incidents se multiplient en réaction à l'occupation française

Dans son édition du 4 juillet 1951, l'hebdomadaire *Der Spiegel* accuse le Cercle militaire de Lörrach d'avoir mis téléphoniquement sur écoute des habitants de la ville de Lörrach. L'auteur de l'article met en cause le chargé de la table d'écoutes et donne une liste de numéros qui seraient soumis à une surveillance permanente, dont celui du Dr. Heuss, fils du Président de la République fédérale, à l'instar du responsable communiste du cercle et du président de la section locale de la SPD. Un autre quotidien fait état de la situation : « Le 10 octobre, une interpellation a été déposée en séance plénière du Bundestag par le député SPD Dr. Mommer, concernant la surveillance des communications téléphoniques et la violation du secret de la correspondance par les forces d'occupation. Mommer a déclaré que l'un des objectifs des forces d'occupation était de démocratiser l'Allemagne et de créer

48 *La Sentinelle*, 6 mai 1955.

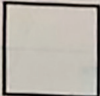
49 *Nidwaldner Volksblatt*, vol. 90, n° 8, 28 janvier 1956.

un État de droit. Il s'est référé à une réunion du conseil municipal de Lörrach au cours de laquelle des protestations ont été émises contre la surveillance téléphonique de différentes organisations et personnes privées. Une centrale d'écoute spéciale, installée dans le bâtiment de la poste, a permis aux forces d'occupation de surveiller les lignes des partis politiques, des syndicats, de la mairie et de différentes personnes privées, dont le fils du président fédéral, le Dr Heuss. Bien entendu, les abonnés au téléphone s'en sont aperçus depuis longtemps, surtout lorsqu'on oubliait de libérer la ligne après les conversations surveillées.»⁵⁰ En réaction, «le conseil d'arrondissement de Lörrach a voté à l'unanimité une motion présentée par le conseiller d'arrondissement Kuhn (SPD), demandant à la *Deutsche Bundespost* et aux services compétents de la Haute Commission française de s'opposer aux écoutes.»⁵¹ La surveillance permanente suscite donc de vives réactions auprès de la population allemande. Dans ce cadre, presque dix ans, après la fin de la Seconde Guerre mondiale, les anciens officiers de l'armée allemande ont l'obligation d'être contrôlés chaque trimestre par l'armée française. Un assouplissement des contrôles se produit à partir de 1949 lorsque la République Fédérale d'Allemagne est instituée.

50 *Das Volk*, 25 octobre 1951.

51 *Neues Tag*, 11 juillet 1951.


FICHE SIGNALETIQUE



Province: **BADEN**

Kreis: **LOERRACH**

Commune: **WYHLEN**



Nom: **THURN**

Prénoms: **Carl**

Grade ou Emploi détenu dans l'ex-Wehrmacht: **Oberleutnant**


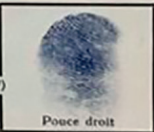
Formation: **In den Kriegen 1914/18 und 1939/45 nicht gedient.**

Né le: **21-1-77**

Profession et adresse: **Apotheker - selbständig**
Wyhlen Kreis Loerrach

Position ¹⁾ { ~~Active~~
~~Réservé~~
~~Paramilitaire~~

{ ~~OKW.~~
~~Heer~~
~~Luftwaffe~~
~~Marine~~

Indication de l'appartenance au parti nazi ou à une formation paramilitaire:

NSDAP --

--

In den beiden Kriegen 14/18 und 39/45 nicht gedient.

(Signature de l'intéressé)

Carl Thurn

1) Initiale de nom (Majuscule)
2) Biffer les mentions inutiles
3) Empreintes déposées lors de la vérification de l'identité.

4. 47. Kähler-Tübingen 40 000

Ici, un exemple de fiche signalétique d'un ancien soldat allemand. MAE, 10 BAD.

Un rapprochement politique transfrontalier par le biais des jumelages

1946	Juillet à Septembre	Octobre à Decembre
1947	Janvier à Mars	Avril à Juin
	Juillet à Septembre	Octobre à Decembre
1948	Janvier à Mars	Avril à Juin
	Juillet à Septembre	Octobre à Decembre
1949	Janvier à Mars	Avril à Juin
	Juillet à Septembre	Octobre à Decembre
1950	Janvier à Mars	Avril à Juin
	Juillet à Septembre	Octobre à Decembre

N.B. — 1 signature par trimestre (indiquer la date).

Les contrôles ne faiblissent pas et les anciens militaires allemands continuent d'être surveillés, notamment dans le cadre de rassemblement. Les rapports du Cercle militaire de Lörrach signalent qu'environ 600 anciens militaires dont 3 du Cercle de Lörrach de la division Fantôme se sont réunis les 20 et 21 octobre 1951 à Dillenburg et y ont créé l'amicale des anciens de cette unité. Les généraux Gruwell et von Vietersheim ont prononcé des allocutions au cours des diverses manifestations. Ils ont déclaré en substance qu'ils n'avaient pas d'intention politique en créant cette amicale et qu'ils étaient fermement opposés à tout radicalisme en matière politique. Parlant de la participation allemande à la défense européenne, les deux généraux ont sévèrement critiqué un ancien officier de l'État-Major de la Division, qui travaille actuellement dans les services du Gouvernement fédéral et qui est favorable à la politique du Chancelier Adenauer.

«Il suffit de nous souvenir des souffrances et humiliations que nous avons dû endurer dans les camps de prisonniers pour exclure l'idée même de notre participation à l'armée européenne dans la situation actuelle. Lorsque notre peuple aura retrouvé son entière souveraineté nous pourrons réexaminer la question.»⁵²

Les activités de l'association des anciens militaires d'active sont également contrôlées par le Cercle militaire de Lörrach jusqu'en 1955. Un rapport confidentiel signa : «La principale des activités de cette association a été la présentation de films montrant des cimetières de soldats allemands inhumés à l'étranger, de telles séances ont eu lieu Lörrach le 5 mars 1955. Il est également procédé au renouvellement du comité :

Président : Schallner

Vice-Président : Ross

Secrétaire : Clausse

Trésorière : M^{me} Zirprims»⁵³

Les associations d'anciens militaires organisent notamment des projections de films montrant des cimetières de soldats allemands se trouvant en Belgique et en France. Des observateurs français sont

52 MAE 10BAD.

53 MAE 10BAD.

systématiquement présents lors des rassemblements et fournissent des comptes rendus détaillés : « D'une façon générale ces films montrent que les cimetières sont relativement bien entretenus. Cependant, M. Haas, président du *Stadtjugendring* appelle les jeunes à se mettre à la disposition de la *Kriegsträbeafürsorge* pour participer à l'entretien des tombes de leurs frères et pères tombés à l'étranger et prendre à cette occasion contact avec les jeunesses de ces pays qui étaient des ennemis. Ce film a fait une profonde impression dans la salle, composée environ de 150 personnes. La soirée se termina par le chant *Ich hatte einen Kameraden* entonné par toute la salle »⁵⁴ note un militaire français dans son rapport. Les renseignements français font également état à Lörrach de la multiplication de manifestations en l'honneur des prisonniers de guerre encore retenus en captivité. Des slogans à l'encontre de la Russie mais également à l'encontre des pays occidentaux apparaissent. « N'est-il pas ridicule que la France traduise encore de soi-disant criminels devant les tribunaux ? » Devant 1 200 personnes, des discours à l'encontre de la France sont prononcés :

« Qui peut prétendre qu'il faille 10 ans pour instruire un procès ? Pense-t-on qu'un rapprochement des peuples soit possible dans ces conditions ? Les pays qui libéreront les prisonniers qu'ils détiennent encore s'attireront bien plus de respect et de sympathie que ne peuvent le faire leur propagande et leur politique. »⁵⁵

Ces manifestations consistent généralement à des sonneries de cloches et des sirènes, des défilés, des dépôts de fleurs, des discours et des illuminations des fenêtres au moyen de bougie. Une soirée eut ensuite lieu dans la *Stadthalle* de Lörrach. Des rencontres se déroulent également au sein de la ville de Weil am Rhein. Ainsi, le 2 septembre 1954, une réunion d'information de l'association des anciens militaires a lieu afin de protester contre la faiblesse des rentes allouées par le ministère aux anciens soldats allemands.

54 MAE 10BAD.

55 MAE 10BAD.



Gräber der Väter rufen die Söhne!

Se développe en Z.F.O. et notamment à Lörrach, un véritable appel aux jeunes générations allemandes afin d'entretenir les tombes des soldats allemands tombés à l'étranger, notamment en France. «Les tombes des pères appellent les fils», MAE. 10BAD.

Dans les archives du ministère des Affaires étrangères, on s'intéresse également aux manifestations religieuses. Par exemple, la paroisse catholique Saint-Boniface de Lörrach a mis en service un recueil de textes de chansons pour la Jeunesse catholique. Ce recueil est composé de 18 feuillets et de la remarque « seulement pour la maison ». « Il contient 72 sortes de chansons dont 15 chansons militaires ou guerrières qui exaltent le courage, l'esprit combatif et guerrier de la jeunesse allemande. « L'esprit militaire, guerrier combatif conquérant, glorifié par ces chansons est tellement enraciné chez les Allemands que même les milieux catholiques n'hésitent pas à l'entretenir dans l'esprit des jeunes. Rêvent-ils à une future guerre où « la marche vers l'Ouest sera victorieuse » comme le chante la chanson à la page 18 du recueil ? »⁵⁶ souligne le délégué du Cercle de Lörrach. Si des tensions apparaissent avec les forces françaises d'occupation, se développe néanmoins un engouement pour la construction européenne.

Vers une affirmation de la construction européenne dans le Cercle de Lörrach

Les années 1950 sont marquées au sein du cercle de Lörrach par un engouement européen. La section locale qui avait été créée en 1948 compte désormais 146 membres, contre 16 lors l'assemblée constitutive. La section fait preuve d'une activité importante, notamment grâce à son président M. Hoff. En 1950, le comité se compose des membres suivants :

Président : M. Hoff

Vice-Présidents : Dr. Scheuermann et M. Fröhlich

Secrétaire : M^{me} Roer

Trésorier : M. Von Königsjöv

Assesseurs : M. Leible et M. Berndt

Après avoir conclu avec succès sa rencontre nationale à Lörrach en avril 1949, le groupe de district Lörrach de l'Europa-Union reprend ses activités avec de nombreuses réunions publiques. Le 13 mai 1950, lors d'une séance à Weil am Rhein, le président de l'Europa-Union

56 MAE, 10BAD.

pour le Land de Bade, M. Schinzinger, a abordé le thème de l'unification européenne. En juin 1950, c'est le ministre Maier qui s'adresse à la population à Steinen afin d'évoquer la nécessité de construire l'Europe⁵⁷. L'émergence de l'idée européenne et du rapprochement des peuples européens se traduit également par des échanges germano-suisses. Ainsi, le 28 mars 1951, à la Maison du Peuple de Bâle, dans une réunion organisée par la section bâloise de l'Europa-Union, le ministre de la Justice du Wurtemberg, est invité afin d'évoquer la formation des États-Unis d'Europe. L'orateur évoque notamment le couple franco-allemand qui continue de peser sur l'avenir de l'Europe.

«Après avoir analysé la cause de la mésentente entre les deux pays et étudié les différents moyens employés au cours de longues générations pour y remédier : échanges culturels, scientifiques, accords commerciaux, enchevêtrement d'intérêts communs d'ordre industriel... L'orateur, tout en se réjouissant des succès remportés sur tous ces plans, ne cache pas qu'à son avis rien de définitif ni de durable n'a été réalisé. Tous les efforts pour briser l'antagonisme entre les deux pays sont restés vains, car au cours des générations il s'est formé au cœur de ces deux peuples un mythe qui a engendré la méfiance. L'expérience a montré qu'il est peu probable qu'on puisse surmonter cette difficulté psychologique. Il n'existe pour l'orateur qu'un seul moyen de sortir de cette tragique impasse : puisqu'il n'est pas possible de trouver un terrain d'entente sur le plan national, le rechercher sur le plan européen. Il est donc urgent que la France et l'Allemagne, se constituant en équipe, joignent leurs efforts pour influencer d'une façon décisive la constitution d'une nouvelle Europe.»⁵⁸

En 1954, le programme diffusé par l'Europa-Union dans le cercle de Lörrach est le suivant :

«1. Le Mouvement Paneuropéen pour la Paix lutte pour la dignité humaine, la sauvegarde de la liberté personnelle, de la prospérité et de la sécurité sociale des Européens dans le cadre d'une paix mondiale, son objectif essentiel.

57 MAE, 10BAD.

58 MAE, 10BAD.

2. Pour atteindre ce but, l'Europe doit se transformer, par étapes, en une fédération et en un marché commun, assurant la libre circulation des hommes et des biens.

3. Tant que cette union politique et économique ne sera pas inspirée par un patriotisme européen, intégrant et couronnant les patriotismes nationaux, elle restera fragile. Le Mouvement Paneuropéen s'efforce donc de développer ce patriotisme européen, basé sur une civilisation millénaire et un destin commun et respectant les diversités européennes.

4. L'union de l'Europe constitue un pas décisif vers la paix mondiale. Seule une Europe Unie, alliée à l'Amérique, serait assez forte pour mener à bien des négociations de paix avec l'Union Soviétique.

5. Le Mouvement Paneuropéen exige des élections libres, préalable pour une paix mondiale.

6. L'objectif international du Mouvement Paneuropéen est la coexistence pacifique entre l'Est et l'Ouest, pour mettre fin à la Guerre Froide, à la course aux armements et au péril atomique.

7. Afin de réaliser ces buts, l'Union Paneuropéenne s'efforcera d'assurer une coopération étroite avec le Conseil de l'Europe ; la Communauté du Charbon et de l'Acier et l'Union Européenne Occidentale. »⁵⁹

L'Union Paneuropéenne, réunie à Baden-Baden le 1^{er} novembre 1954, prend acte avec satisfaction des accords de Londres et de Paris et exprime l'espoir que les parlements nationaux intéressés en autoriseront rapidement la ratification. Devant les nouvelles perspectives européennes ainsi ouvertes, l'union invite les gouvernements européens à ne pas cesser leurs efforts constructifs, mais au contraire, à étudier sans délai la mise sur pied d'institutions politiques communes, qui devraient permettre la réalisation par étapes de la Fédération Européenne, et leur rappelle que toute union militaire exige une solidarité diplomatique. Le mouvement badois estime notamment que :

«[...] l'avenir de l'Europe dépendra largement des moyens de propagande pour la cause de l'Europe et de la paix. Il attire l'attention des gouvernements et des parlements sur le fait que la III^e Internationale dispose de fonds inépuisables pour sa

59 MAE, 10 BAD.

politique anti-européenne, tandis que les fonds pour une Europe libre, unie et pacifique sont minimes. Afin de surmonter cette inégalité, le Congrès propose que les parlements européens votent des lois selon lesquelles un pro mille des fonds destinés aux armements soit destiné à la propagande et l'éducation pour l'Europe et la paix. Ces fonds devront être mis à la disposition du Secrétariat Général du Conseil de l'Europe. Par ailleurs, le Congrès est d'avis qu'une Journée Européenne, célébrée chaque année à la même date, serait un élément important de la propagande paneuropéenne. Comme date de la Journée Européenne, il propose le 21 mars, premier jour du printemps. »⁶⁰

Au sein du Cercle de Lörrach, le mouvement de l'Europa-Union est très largement surveillé par les forces françaises d'occupation. De nombreux rapports et comptes rendus de réunion sont rédigés.

Avec la naissance de la République Fédérale d'Allemagne, un engouement croissant se produit de la part des habitants du Cercle de Lörrach pour la construction européenne comme en témoigne l'augmentation du nombre des membres, presque multiplié par dix en quelques années. Ces mouvements permettent notamment un rapprochement avec les voisins bâlois lors de réunions communes. Cependant, les forces françaises d'occupation surveillent sérieusement le développement de ce mouvement européen et refusent de prendre part à toute manifestation. En conclusion, il faut véritablement attendre 1955 et la fin de la Z.F.O. pour que les échanges frontaliers se multiplient entre le pays de Bade et la Suisse. Pour preuve, dans cet espace géographique 9,7 millions de personnes franchissent la frontière pour la seule année 1955.

60 MAE, 10 BAD.

GOVERNEMENT MILITAIRE DE LA ZONE FRANÇAISE D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE

JB/LK.
DÉLEGATION SUPÉRIEURE
POUR LE
PAYS DE BADE

FRIBOURG, le 30 avril 1949

SECTION POLITIQUE

441-472 bad.

Le Commissaire de la République, Délégué Supérieur pour le Gouvernement Militaire du Pays de B a d e

à

Monsieur le Délégué pour le Gouvernement Militaire du Cercle de

LÖRRACH

SECRET

OBJET : Demande de renseignements concernant Mr. CORDIAN de l'Europa-Union de LÖRRACH.-

J'ai appris que Mr. CORDIAN était à l'origine de la résolution sur les rectifications des frontières adoptée par le congrès de l'Europa-Union du 26 mars 1949.

Je vous serais obligé de me faire parvenir une notice individuelle sur l'intéressé et de m'indiquer en particulier ses origines.

J'attacherais également du prix à connaître votre opinion personnelle sur l'intéressé.-

J.R.L. Le Directeur du Cabinet

notice individuelle
envoyée le 11/5/49
J.R.



[Signature]

De nombreuses demandes de renseignements sont effectuées par le gouverneur militaire de la Zone française d'occupation en Allemagne. Ici, la demande d'une notice individuelle concernant M. Cordian, membre de l'Europa-Union de Lörrach. MAE, 10 BAD.

Vers l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière avec la naissance de la *Regio Basiliensis* en 1963

La création de l'association pour créer un espace international bâlois

«Bâle veut planifier au-delà des frontières nationales» titre le journal helvétique *Der Bund* le 25 février 1963 au moment de la création de la *Regio Basiliensis*⁶¹. Comme le souligne le quotidien, «la situation frontalière de Bâle, au coin des trois pays, au nord-ouest de la Suisse, représente pour le canton de Bâle-Ville une contrainte croissante en raison de la pénurie de terrains. Pour maintenir sa position et continuer à jouer son rôle historique de centre du Rhin supérieur, Bâle a besoin d'une collaboration plus étroite avec ses voisins de part et d'autre des frontières nationales.»⁶² La naissance de cette structure de coopération semble résulter d'un besoin d'expansion bâlois en raison d'une carence en matière de foncier. Fondée sur la base d'une initiative privée, la *Regio Basiliensis*, a notamment pour objectif de penser et de planifier des projets transfrontaliers. «Lors de la première assemblée, Samuel Schweizer, président de la Société de Banque Suisse, a souligné toute la nécessité de planifier au-delà des frontières et de créer un espace international bâlois. L'idée est fermement soutenue tant par le secteur privé bâlois que par le monde scientifique et les gouvernements des deux Bâle. Elle doit être encouragée dans le cadre d'une collaboration mutuelle entre l'État et le monde économique. L'association veut rassembler les forces bâloises dans une institution de développement qui faisait défaut jusqu'à présent et qui doit agir en tant qu'organe de coordination et de contact afin de développer avant tout la recherche fondamentale pour l'aménagement du territoire et de traiter ses résultats avec les partenaires de «l'espace bâlois». Un secrétariat permanent et différents groupes de travail sont prévus.»⁶³ Cette réalisation est le fruit d'un groupe d'individus bâlois qui, face au développement des relations transfrontalières, ont souhaité aller plus loin afin de

61 Nom en référence au géographe Georges Bienz, qui avait fondé une revue spécialisée, *Regio Basiliensis*, consacrée aux sujets géographiques de la région de Bâle.

62 *Der Bund*, vol. 114, n° 84, 25 février 1963.

63 *Ibid.*

structurer leur réflexion à l'échelle tri nationale. Selon Hans J. Briner, le premier directeur général du « Groupe de travail Regio Basiliensis », les premières idées régionales spécifiques ont été développées et exprimées en 1960⁶⁴. L'historien bâlois Martin Weber s'est intéressé à la naissance de cette institution de coopération transfrontalière qui, au début des années 1960, s'impose rapidement comme un véritable modèle en Suisse mais également en Europe. Martin Weber démontre que l'institution de coopération voit le jour pour donner suite à des inquiétudes bâloises en matière de développement. Pour preuve, l'un des fondateurs de cette institution, Hans J. Briner, invité par le journal « Basler Nachrichten », s'est interrogé sur les limites du développement bâlois en posant la question rhétorique au journaliste : « Bâle deviendra-t-elle une ville de province ? » – et a ainsi déclenché une discussion animée⁶⁵. Avec notamment Peter Gloor, le futur président de la *Regio Basiliensis*, l'idée s'impose de créer « un conseil de développement avec des projets à long terme et surtout, une planification visionnaire pour l'avenir, non seulement pour la ville elle-même, mais pour toute la région de Bâle, qui s'étend du Jura à la Forêt-Noire, en passant par les Vosges et jusque dans les plaines du Rhin supérieur. »⁶⁶

Peter Gloor se souvient comment, en peu de temps, les participants ont réussi à convaincre de la nécessité de fonder un conseil de développement : « Le 29 janvier 1962, une conversation a eu lieu sous ma présidence au sein du *Unfthaus zum Schlüssel*, auquel ont participé 15 jeunes représentants de notre cercle d'amis et de connaissances. Les résultats ont été consignés dans un « document de travail » et signé le 17 septembre suivant. D'une certaine manière, cette réunion a été l'étincelle initiale pour la création du groupe de travail *Regio Basiliensis*. De là est née l'idée de créer un « comité de parrainage » avec des entreprises de soutien et quelques personnalités de premier plan du secteur privé et de la vie publique de Bâle et de ses environs »⁶⁷. À la suite de ces rencontres, de nombreux entretiens se poursuivent avec des personnalités de premier plan de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne afin de s'assurer de leur soutien.

64 Staatarchiv Basel, PÖA-REG 12a 2-1-8 (1).

65 Martin WEBER, *Die Regio-Idee, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region Basel*, Christoph Merian Verlag, Basel, 2013, p. 18.

66 *Ibid.*, p. 19.

67 *Ibid.*, p. 21.

«Peter Gloor a été d'une aide essentielle. Il a pris sa retraite en tant que directeur principal de Bell AG en 1958 et s'est ensuite concentré sur quelques mandats au sein du conseil d'administration. Il est mentionné dans le procès-verbal comme «président du conseil d'administration de la Basel Reporting House», c'est-à-dire des *Basler Nachrichten*. En tant qu'ancien président de l'Association économique de Bâle et membre de la Chambre de commerce de Bâle, il a eu de nombreux contacts dans le domaine économique et politique de Bâle et de ses environs et a trouvé en Hans Briner un interlocuteur intéressant. Comme le montre le procès-verbal, mon père a accepté, ainsi que M. C. A. Staehelin, directeur de J. R. Geigy AG, un de ses amis, pour obtenir des ressources financières du secteur privé. Comme nous travaillions à temps partiel, nous avons mis environ un an après la réunion de Key pour préparer le terrain pour la réunion décisive du 20 février 1963. Il nous a semblé crucial que non seulement un large cercle de personnalités participe à la réunion présidée par le Dr. Samuel Schweizer y participerait, mais aussi que les réactions seraient exclusivement positives. Cela valait la peine d'investir suffisamment de temps. La rencontre décisive eut lieu le 20 février. Cinq jours plus tard, le 25 février 1963, le «Groupe de travail Regio Basiliensis» était fondé.»⁶⁸

Il aura fallu plusieurs mois de préparation afin de convaincre du bien-fondé de cette organisation. Forts de soutiens de haut niveau, les représentants de la *Regio Basiliensis* peuvent désormais s'affirmer comme un partenaire des autorités publiques bâloises. Dans ce cadre, l'association érige en priorité l'amélioration des transports transfrontaliers. Dans la continuité, l'idée de créer un comité de développement pour la région bâloise s'impose. Il est donc proposé⁶⁹ :

1. La création d'une association ou d'une association visant à promouvoir le (plus) développement général, économique et culturel de Bâle (suggestion de dénomination d'association *Regio Basiliensis* ou *Actio Regio Basiliensis*).
2. Dans cette association, des personnalités bâloises de premier plan ont pour objectif de faciliter le lancement de la campagne *Regio Basiliensis* par la jeune génération. Ils garantissent les ressources financières pour cette campagne pendant 5 à

68 *Ibid.*, p. 21.

69 Staatarchiv basel, BD-REG 1 A 802-3.

7 ans – dans la mesure du possible grâce à un engagement individuel. Au cours de cette conversation clé et d'autres discussions, le plan d'action s'est cristallisé jusqu'à ce que l'association «Groupe de travail *Regio Basiliensis*» soit fondée le 25 février 1963.

Au cours de l'année 1963, les statuts du groupe de travail subissent deux modifications. La proposition à cet effet, l'article 1^{er}, disait à l'origine :

«Le but du groupe de travail est de planifier et de promouvoir la position économique, politique, culturelle et sociale de la *Regio Basiliensis*, autour notamment de la ville de Bâle. Or, la version définitive est beaucoup plus large géographiquement en incluant notamment l'espace du Pays de Bade, de l'Alsace et de la Suisse. Cela évite de se concentrer sur la ville de Bâle et de se limiter à son «espace naturel.»

La version définitive mentionne : «Le but du groupe de travail est de planifier et de promouvoir le développement économique, politique et culturel de la région dite de la *Regio*, qui comprend la zone rhénane bordée par le Jura, la Forêt-Noire et les Vosges.» Cependant, lors de la réunion constitutive et devant la presse, Peter Gloor a justifié cette nouvelle formulation : «L'espace dans lequel les travaux doivent être effectués est délibérément uniquement appelé «Regio» et non «Regio Basiliensis». Cela vise à exprimer une fois de plus que Bâle ne recherche aucune forme de domination⁷⁰. Néanmoins, seuls des responsables suisses siègent en 1963 dans les instances de la *Regio Basiliensis*.

En décembre de cette même année, il est annoncé, qu'après sa constitution le conseil d'administration serait successivement complété par d'autres personnalités de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, mais surtout des régions frontalières alsacienne et badoise, ainsi que des

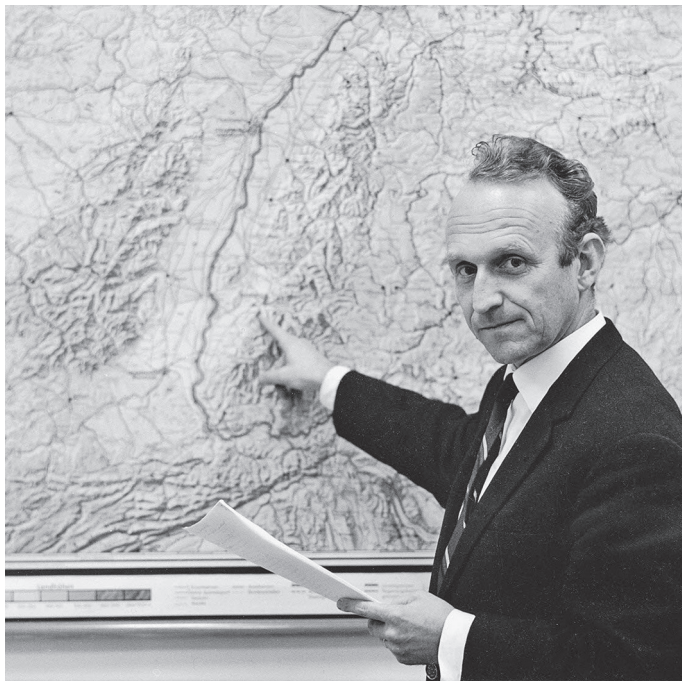
70 Par ailleurs, le terme «Regio Basiliensis» choisi par les initiateurs était déjà répandu dans les années 1950 comme nom naturel pour la région paysagère autour de la ville de Bâle. Ainsi, le terme programmatique a trouvé sa place dans les recherches de l'Institut géographique de l'Université de Bâle sous la direction de Hans Annaheim et dans la *Revue scientifique de la Société géographique et ethnologique* (GEG) de Bâle.

cantons de Soleure, d'Argovie et de Berne⁷¹. Hormis les membres individuels, la *Regio Basiliensis* demeure une organisation purement suisse. Au début de 1964, le groupe de travail de l'association comptait plus de cent cinquante membres, invités aux assemblées générales à intervalles irréguliers⁷². Au total, le premier conseil d'administration est composé de 29 personnes. Pour devenir membre de l'association, il n'y avait pas de cotisation cependant les administrateurs étaient soucieux de l'engagement des membres. Ainsi, les personnes qualifiées et proactives du monde des affaires, de l'administration publique et de la science devraient être «libérées par leurs employeurs sur une base ponctuelle ou périodique pour travailler au sein de la *Regio Basiliensis* pendant une certaine période.»⁷³ Les demandes de subvention étaient adressées notamment aux deux cantons de Bâle : pendant cinq ans, le budget annuel de 100 000 francs devait être supporté à 60 % par le ministère de l'Économie helvétique et à 40 % par les deux cantons. Hans Briner, l'un des fondateurs de la *Regio Basiliensis*, prend, à partir du 1^{er} mai 1963 jusqu'en 1992, la direction de l'institution. L'association est présidée par Samuel Schweitzer de 1963 à 1972.

71 Archives privées de la *Regio basiliensis*, protocole du 13 décembre 1963.

72 Martin WEBER, *Die Regio-Idee, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region Basel*, Christoph Merian Verlag, Basel, 2013, p. 24.

73 *Ibid.*, 25.



Hans Briner, l'un des fondateurs et directeur de la *Regio Basiliensis*. Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

Le fonctionnement de la Regio Basiliensis

En 1963, la *Regio Basiliensis* se compose de trois entités : La société de la *Regio Basiliensis*, la société pour la promotion du groupe de travail de la *Regio Basiliensis* et le groupe de travail de la *Regio Basiliensis*⁷⁴. La société pour la promotion du groupe de travail *Regio Basiliensis* est constituée en association au sens des articles 60 et suivants du Code civil suisse, avec son siège à Bâle. La société a pour but de soutenir moralement et financièrement le groupe de travail *Regio Basiliensis*. Le but du groupe de travail est de planifier et de promouvoir le développement de la position économique, politique, culturelle et intellectuelle de la *Regio Basiliensis*, qui comprend, outre la ville de Bâle, son espace géographique proche situé dans le pays de Bade, en Alsace et en Suisse⁷⁵.

74 Il faut attendre l'année 1975 pour que l'association soit réorganisée et son organisation simplifiée.

75 Staatarchiv Basel, PÖA-REG 12a 2-1-8 (1).

Les membres peuvent être des administrations publiques, des associations économiques, des entreprises et des personnes individuelles qui s'engagent par une déclaration d'adhésion écrite à promouvoir les objectifs de la société pour la promotion du groupe de travail et à payer une cotisation annuelle ; le comité directeur décide de l'admission des membres. À l'issue de cette période, les membres peuvent redéfinir leurs obligations en matière de cotisations. L'assemblée générale fixe le montant d'une cotisation minimale. La sortie de la société peut être déclarée pour la fin de chaque exercice, moyennant un préavis d'au moins six mois.

«Le programme de ce groupe de travail doit en principe se présenter comme suit : établissement de contacts avec les différents représentants des organisations concernées «pour la promotion de l'idée de territoire», harmonisation des plans français – allemand – suisse en matière de transports et d'implantation industrielle, examen des possibilités de cohabitation sociale entre les populations de Bâle, d'Alsace et de Suisse , études sur les formes possibles d'une structure économique dans le cas d'une intégration totale – partielle – sporadique de la région bâloise, élaboration des possibilités optimales d'industrialisation, étude des problèmes politiques, des questions interétatiques et intercantionales et observation de l'évolution de l'intégration. Ce travail doit inclure les trois formes possibles de comportement de la Suisse vis-à-vis de la CEE : non-adhésion, association ou adhésion à la CEE. Les spécialistes bâlois de l'aménagement du territoire veulent commencer leur travail au printemps 1963 et prévoient des coûts annuels d'environ 100 000 francs, à couvrir par l'industrie privée, éventuellement avec l'aide de l'État. Les représentants du gouvernement présents à la réunion ont exprimé leur soutien et les milieux économiques et financiers n'ont pas émis de réserves. Il s'agit là de dimensions et d'idées tout à fait nouvelles pour les personnes non concernées, et le travail de ce groupe montrera bien si l'élan vers le nord ne passe pas à côté de la réalité politique, si une région bâloise de l'ampleur prévue ne se heurte pas à des frontières ethniques en plus des frontières nationales. »⁷⁶

76 *Die Tat*, 12 mars 1963.

Constitution du groupe de travail de la *Regio Basiliensis*, créé le 20 février 1963⁷⁷ :

Participants :

- Dr Samuel Schweizer, président de la Société de Banque Suisse.
- Dr Hans Annaheim, directeur de l’Institut de Géographie de l’Université de Bâle.
- Eduard Bandelier, directeur général de la Société de Banque Suisse.
- Dr Alfred Böckli, président du Conseil d’administration de Lonza A.G.
- Dr. Peter Böhringer, gouverneur du Grand Conseil de Bâle.
- Ernst Börlin, conseiller d’État.
- Jean Bonnard, délégué du conseil d’administration de Schindler Wagon A.G.
- Dr. Max Brunner, directeur de Sandoz A.G.
- Dr. Alfons Burckhardt, délégué de l’Union économique et monétaire bâloise.
- Dr. Alfred Businger, directeur suppléant de F. Hoffmann-La Roche & Co. A.G.
- Dr Eugen Dietschi, conseiller d’État.
- Dr Peter Gloor, président du conseil d’administration de la Buchdruckerei zum Basler Berichthaus.
- Dr James E. Haefely, délégué du conseil d’administration d’Emil Haefely & Co. A.G.
- Hans Hatt, directeur général de Danzas A.G.
- Dr Hermann Hauswirth, directeur de la Foire suisse d’échantillons.
- Prof. Dr. Max Imboden, recteur de l’Université.
- Dr. Emmanuel Iselin, président de Bâloise Holding.

⁷⁷ Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

- Dr Nicolas Jaquet, délégué du conseil d'administration de Schweizerische Reederei A.G.
- Ernst Lindenmeyer, délégué du conseil d'administration de Basler Stücfärberei A.G. Conseiller d'État.
- Dr Otto Mischer.
- Dr. Otto Niederhauser, directeur de CIBA.
- Dr Jon Pinösch, directeur général de Basler Unfall.
- W. Preiswerk, président du conseil d'administration de Basler Handelsgesellschaft.
- Alfred E. Sarasin, chez Messieurs A. Sarasin & C^{ie}.
- Dr Hans Franz Sarasin, président de la Chambre de commerce de Bâle.
- Dr Walter S. Schiess, président de Bahnhof-Kühlhaus A.G. C.A.
- Prof. Dr. Max Staehelin, président de la curatelle de l'université.
- Dr Peter Zschokke, conseiller d'État.
- Dr Heinz Zumstein, délégué du conseil d'administration de la Gesellschaft für Holzstoff-bereitung.
- Hermann Aeppli, rédaction du *Arbeiter-Zeitung*.
- Dr G.A. Wanner, rédaction des *Basler Nachrichten*.
- Dr W. Hänggi, rédaction du *Basler Volksblatt*.
- Jürgen Zimmermann, rédaction de la *Basler Woche*.
- Dr W. Bessenich, rédaction du *Nationalzeitung*.
- Dr. Alfred Bürgin.
- Dr. Peter Gloor.
- Dr. Rudolf Sarasin.
- Andrea Speiser.

Un lien étroit avec les autorités compétentes des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne est assuré grâce à la présence de conseillers d'État des deux cantons dans les organes de décision depuis la création du groupe de travail et de l'association de promotion. De plus, des relations personnelles étroites existent entre le bureau et les responsables des services de planification. Cela a permis à la *Regio Basiliensis* de bénéficier d'un soutien politique significatif des deux cantons. Parallèlement, les discussions avec le canton d'Argovie ont été approfondies lors d'une réunion entre le président, le directeur du groupe de travail et le directeur des travaux publics, Monsieur Kim. Les autorités argoviennes se montrent favorables à maintenir un contact régulier avec l'association. Monsieur Kim, directeur des travaux publics, a même spontanément proposé de prendre la parole lors de la réunion des planificateurs régionaux. Un renforcement des liens avec ce canton serait d'autant plus précieux, étant donné que les efforts de planification dans ces régions ont clairement porté leurs fruits⁷⁸. Quelques années après la création de la *Regio Basiliensis*, des contacts ont été établis avec les représentants des autorités et des milieux économiques du Thierstein soleurois et du Schwarzbubenland, ainsi qu'avec les autorités bernoises et les milieux économiques du Laufenbecken. Le directeur de l'association a fait un exposé à l'occasion de l'assemblée générale de la Chambre de commerce et d'industrie de Thierstein/Laufenbecken. Il s'en est suivi un débat intense sur l'importance du développement de la *Regio Basiliensis* et sur les possibilités et les chances des sous-régions soleuroises et bernoises⁷⁹.

«Il ne serait pas absurde pour la *Regio Basiliensis* d'étudier également le problème du Jura Nord dans sa réserve pour un aménagement proche et lointain. Il est cependant probable que des difficultés de nature psychologique apparaîtront ici aussi. Le groupe d'étude souhaite éviter tout problème politique, mais pourrait éventuellement contribuer à l'étude des possibilités économiques et sociologiques de la région du nord du Jura. Grâce à l'action prudente et très active de Monsieur Philippe Brandt, Président de la Société Industrielle de Mulhouse, il a été possible, en collaboration avec les représentants des autorités et de l'économie de Mulhouse, Colmar et du Grenzeck, ouverts à notre initiative, d'achever les préparatifs pour la création d'une

78 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

79 *Ibid.*

organisation *Regio* similaire à la *Regio Basiliensis* en Alsace. À notre grande joie, la «*Regio du Haut-Rhin*» a pu être fondée au début de l'année 1965. Comme chez nous, tous les représentants importants de l'économie privée, des autorités, de l'université et des autres institutions et chambres sont représentés dans une société de soutien («Comité d'appui»). Comme chez nous, un grand nombre de jeunes issus de l'économie ont été intéressés par l'idée de la coopération transfrontalière, de sorte qu'un «Groupe de travail de la *Regio du Haut-Rhin*» a pu être créé, qui peut traiter avec nous des problèmes généraux et individuels. La Société Industrielle de Mulhouse assure le secrétariat permanent.»⁸⁰

L'émulation de ce type de structure au-delà de la frontière helvétique conduit dans une certaine mesure à dissiper les craintes initiales de la *Regio Basiliensis* de voir se développer un «colonialisme bâlois moderne en Alsace»⁸¹. Les efforts sont constants de la *Regio Basiliensis* pour trouver un partenaire aussi équivalent que possible en Alsace et construire ainsi l'ensemble de la coopération transfrontalière dans la région du coude rhénan. Le fait que la Société Industrielle de Mulhouse ait consacré en 1965 deux de ses publications au thème de la *Regio* montre également le sérieux avec lequel on s'occupe du développement de l'association du côté alsacien. Dans son premier numéro du printemps 1965, la société mulhousienne a présenté le problème de la *Regio* sous le thème «Mulhouse entre deux pôles» et en automne, elle a rendu compte en détail du congrès international des planificateurs de la *Regio*, en mettant particulièrement l'accent sur les exposés qui avaient pour thème principal la coopération transfrontalière. La création de la *Regio du Haut-Rhin* conduit la *Regio Basiliensis* à encouragé, en vain, la création d'une organisation *Regio* correspondante dans le sud du Pays de Bade. En effet, une association de ce type est éminemment politique. La mise en place d'une organisation *Regio* ne sert pas en premier lieu à la gestion technique et administrative quotidienne de projets réels, tels que la construction de ponts, de stations d'épuration, de réseaux routiers et l'incinération des déchets, mais à l'élaboration d'une vision convaincante pour le développement global de la région. Comme le rappellent, les premiers compte rendus de réunion :

80 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

81 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

«Nous pensons qu'il est particulièrement nécessaire d'améliorer l'atmosphère psychologique entre les régions frontalières afin d'aider certains projets à se concrétiser, comme la route hors taxes, qui attend depuis 130 ans d'être réalisée. Nous reconnaissons volontiers que, bien avant l'existence d'une organisation *Regio*, les contacts transfrontaliers revêtaient déjà en partie des formes très réjouissantes. Il s'agit là de la principale limite – il s'agissait de projets individuels qui n'étaient que rarement traités dans l'optique du développement global de la région des trois pays. D'autre part, le phénomène transfrontalier n'a pas été suffisamment pris en compte dans le passé, ce qui a fait que la réalisation de certains projets s'est fait attendre pendant des années. Nous sommes d'avis que le processus de suppression des obstacles humains et psychologiques déclenché par la *Regio* permettrait de réaliser des projets techniques transfrontaliers plus rapidement, à moindre coût et de manière plus efficace. Nous ne voulons pas nous limiter aux seuls problèmes quotidiens actuels, mais nous voulons surtout aborder les grands problèmes d'avenir de notre région, qu'il faudra peut-être résoudre ensemble dans 10 ou 20 ans. Si, à l'avenir, il n'est pas possible d'adapter cette coopération transfrontalière aux nouvelles technologies modernes, nous devons nous tourner vers l'avenir. Les difficultés dans notre région frontalière ne feront que s'accroître. Nous espérons vivement qu'avec le temps, nos voisins allemands du Haut-Rhin pourront eux aussi comprendre notre point de vue. Dans le Brisgau, et en particulier à Fribourg, nous avons trouvé une compréhension sans réserve pour les objectifs plus ambitieux de la *Regio*. C'est compréhensible en soi, car Fribourg est le centre le plus important du sud du Pays de Bade et doit, dans ses dispositions pour le développement futur, partir de bases tout à fait différentes de celles de la région du Haut-Rhin, beaucoup plus rurale, avec ses petites villes centrales comme Lörrach, Säckingen, Schopfheim et Waldshut. Ce sont sans doute ces différences de conception qui ont empêché jusqu'à présent un résultat tangible concernant la création d'une «*Regio Südbaden*». Nous espérons trouver une base viable. Nous pensons qu'un *modus vivendi* peut être trouvé.»⁸²

Dès la naissance de l'association, le Conseil de l'Europe s'intéresse à ce prototype. Des représentants du Conseil de l'Europe assistent

82 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

régulièrement aux réunions de la *Regio Basiliensis* afin de voir si d'autres régions frontalières internationales similaires à la *Regio* ne pourraient pas être convoquées ultérieurement pour discuter de problèmes d'intérêt commun. Dans ce cadre, des échanges voient le jour entre l'association bâloise et la communauté d'intérêts de la Hollande orientale et du BMS rhénan pour discuter de problèmes communs avec les responsables allemands et néerlandais. Le lien entre la dimension européenne et la *Regio Basiliensis* se révèle ainsi fort. En effet, l'association se propose de démontrer, par la pratique, qu'il est possible, en Europe, de parvenir à une coopération inter-état sans abandon de souveraineté.

«Et quelle région de notre continent se prêterait mieux à la réalisation de cette idée audacieuse, certes, mais réaliste, que le pays bâlois, dans sa perspective la plus large où trouvent place trois pays : la France, la République fédérale d'Allemagne et la Suisse. Alsaciens, Badois, Bâlois l'ont compris, et un groupe entreprenant a créé *Regio Basiliensis*» souligne le quotidien helvétique *Le Jura*. «Des contacts ont été pris entre milieux économiques. Un premier projet est déjà dans l'air : créer un nouveau port sur le Rhin, qui déchargerait, heureusement, les installations portuaires bâloises. Un autre projet prévoit la création d'une zone industrielle dans la région de Huningue : deux entreprises de l'industrie chimique bâloise s'y intéressent. Deux mille nouveaux logements seront construits parallèlement à cette zone. Un syndicat a été constitué à Huningue, qui a pris contact avec diverses entreprises industrielles de notre pays. Toutes ces idées, ces projets, pour la première fois, le public peut s'en faire une idée plus précise grâce à une exposition organisée à Huningue, et qui regroupe des plans, des photographies, des statistiques. Cette exposition française sera suivie par de semblables manifestations à Bâle et à Lörrach.»⁸³

La Regio Basiliensis étudie notamment l'évolution du nombre de travailleurs frontaliers dans le coude rhénan

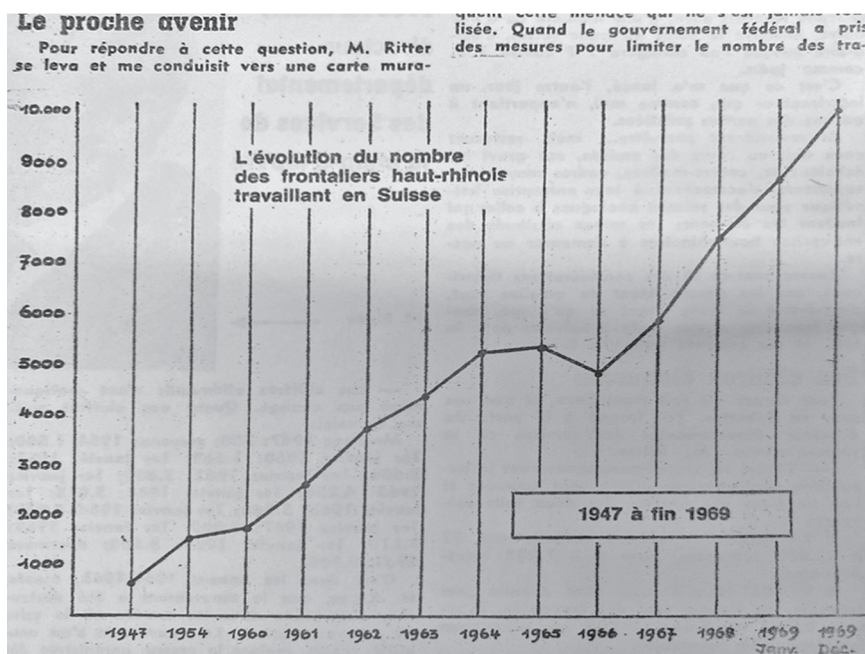
La naissance de l'association bâloise coïncide largement avec l'intensification du phénomène des travailleurs frontaliers. L'association à vocation transfrontalière parvient à s'imposer rapidement

83 *Le Jura*, vol. 115, n° 190, 1^{er} décembre 1965.

grâce à son expertise. En effet, la nouvelle institution mène des études approfondies sur les conséquences du dépassement des frontières, notamment sur les navetteurs.

«Les courants de travailleurs frontaliers dans la région du coude du Rhin ont donné lieu à partir de 1960 à de nombreux travaux, que ce soit sous la forme d'études approfondies entreprises par les administrations ou les organismes économiques, des mémoires de fin d'études ou encore des publications de plus en plus fréquentes dans la presse régionale, voire nationale. Tous les efforts déployés dans ce sens attestent donc une prise de conscience du phénomène et par là même une volonté de l'influencer. En 1961, 2 110 travailleurs haut-rhinois et 1 220 travailleurs badois occupent un emploi en Suisse. Ils étaient respectivement 5 000 et 12 124 en 1964 et depuis lors, leur nombre, et particulièrement celui des Alsaciens, s'est accru d'année en année. En septembre 1972, le Service de la main-d'œuvre de Lörrach en dénombrait 13 577, chiffre toutefois en diminution sensible par rapport à l'année précédente (14 383). À La même date, les frontaliers haut-rhinois à destination de la Suisse étaient près de 15 000. L'évolution des chiffres montre cependant que le désir de modifier cet état de choses, qui depuis quelques années se manifeste avec une acuité accrue, que ce soit dans le Pays de Bade ou dans le Haut-Rhin, n'a pas encore pu être traduit dans les faits. »⁸⁴

84 Archives de la *Regio Basiliensis*.



Évolution du nombre de travailleurs frontaliers de 1947 à 1969. Archives privées de la *Régio Basiliensis*.

Le phénomène des navetteurs n'est pourtant pas nouveau dans la région. En effet, le coude rhénan est confronté au phénomène des travailleurs frontaliers depuis la Réforme. Puisque la ville de Bâle interdit l'établissement des juifs en son sein, ces derniers choisissent de s'installer à proximité, le long de la frontière, dans le royaume de France, afin de pouvoir bénéficier des retombées économiques générées par la ville de Bâle. La pression de la ville bâloise sur l'évêché est constante, conduisant l'évêque «humaniste» Christophe d'Uttenheim à émettre, en 1503, une interdiction pour les chrétiens de manger ou d'entretenir des relations familiales avec les juifs. De plus, il leur impose le port d'un signe distinctif sur leurs vêtements. Les juifs du coude rhénan se concentrent principalement à Schliengen dans le Saint Empire, ainsi qu'à Zwingen. Dans les années 1690, on recense 23 foyers juifs et un rabbin dans cette région. À la suite de leur expulsion en 1694 par l'évêque Guillaume Jacques Rinck, ils se réinstallent en Alsace, notamment à Hégenheim et Durmenach, sous la domination française, qui se montre plus clément à leur égard. Les déplacements transfrontaliers se multiplient dans cet espace restreint pour ce peuple continuellement persécuté. Il faut attendre 1694 et l'arrêt de l'expulsion

pour que les juifs puissent travailler dans la principauté sans y résider. C'est la naissance des premiers travailleurs frontaliers dans le coude rhénan⁸⁵.

Si le phénomène de la multiplication des travailleurs frontaliers est ancien, la seconde moitié du XIX^e siècle constitue un véritable tournant avec l'intensification des échanges transfrontaliers et la multiplication des navetteurs. Cela témoigne d'une mobilité croissante, d'une transition graduelle de la production agricole liée à la superficie, et de la séparation spatiale croissante entre les lieux de travail et de résidence, renforcées par l'industrialisation croissante.

Pour preuve, le canton de Huningue, localisé à la frontière de Bâle et caractérisé par son activité agricole et ses villages maraîchers, jouait un rôle essentiel dans l'approvisionnement en légumes et fruits frais de la ville. De plus, il constituait une importante source de main-d'œuvre pour l'industrie du ruban de soie à Bâle à cette époque. En 1862, environ 600 travailleurs frontaliers du canton de Huningue trouvaient leur gagne-pain dans l'industrie bâloise. Toutefois, ces interdépendances ne s'opéraient pas de manière unidirectionnelle. En 1910, près de 887 Suisses, principalement originaires de zones rurales, exerçaient leur activité à Saint-Louis et Huningue, ainsi que dans l'industrie textile de la région de Mulhouse. De manière similaire, dans la région de Bade, notamment dans les industries de Grenzach et de Weil am Rhein, 1 176 travailleurs frontaliers suisses étaient employés avant la Première Guerre mondiale. Avant la Seconde Guerre mondiale, le trafic frontalier était donc caractérisé par une réciprocité bien marquée⁸⁶.

Les études menées par la *Regio Basiliensis* démontrent que des informations précises sur les frontaliers alsaciens à Bâle n'existent qu'à partir de 1927 et qu'une véritable statistique n'a été établie qu'au début des années 1950. La recherche de données avant la Première Guerre mondiale a été rendue plus difficile par l'absence de données sur les travailleurs frontaliers. «De plus, jusqu'en 1914, le passage de la frontière était possible sans aucune formalité et les documents éventuellement disponibles à l'étranger ont été perdus avant 1945,

85 Jules FÉRON, *Le coude rhénan, construction et affirmation d'une frontière (1648-1801)*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2021, p. 98.

86 Stephan MEYER, *Französische Grenzgänger in der Nordwestschweiz*, Basel, Schriften der Regio, 1986.

en raison des effets de la guerre. Il est donc extrêmement difficile de reconstituer des indices sur l'ampleur du trafic frontalier durant cette période (par ex. à l'aide des chiffres des documents de certaines entreprises). Jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, le nombre de frontaliers est resté assez constant, alors que dans l'entre-deux-guerres, il a connu un premier pic en 1931 avec 3 465 frontaliers (1 082 Français, 2 027 Allemands). Dans les années de crise qui suivent, le nombre de frontaliers allemands et alsaciens sur le marché du travail de Bâle-Ville diminue cependant d'année en année. Cela s'explique notamment par les restrictions d'accès au marché du travail suisse imposées par les autorités (à partir de 1919, il n'était plus possible de travailler en Suisse sans formalités). Lorsque la guerre a éclaté en 1939, le flux de frontaliers s'est tari, à l'exception de 341 d'entre eux. À l'aube du second conflit mondial, la France a fermé ses frontières. Pendant la guerre, seuls quelques permis de travail ont été délivrés à des frontaliers allemands. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le flux de frontaliers a repris, surtout en provenance d'Allemagne. Ce n'est toutefois qu'à partir de 1958 que l'on dispose de données plus précises, différenciées selon le sexe et la nationalité, sur les mouvements pendulaires transfrontaliers en provenance d'Allemagne et de France. Immédiatement après la Seconde Guerre mondiale, le trafic frontalier a connu un essor rapide. Alors qu'en 1950, seuls 1 585 frontaliers travaillaient à nouveau à Bâle, ils étaient déjà 3 136 en 1955. En 1958, 6 360 frontaliers allemands travaillaient à Bâle, tandis que les frontaliers français n'étaient que 798...).»⁸⁷ La raison de cette inégalité transparaît dans les rapports de change⁸⁸. Selon Bernard Aubry, «la force du franc français ne permettait pas aux travailleurs alsaciens de trouver un emploi en Suisse ou en République fédérale d'Allemagne. Ce n'est qu'après la dévaluation du franc français en décembre 1958 que le nombre de frontaliers français se rendant à Bâle et en R.F.A. commence à augmenter successivement, tandis que le nombre de frontaliers allemands diminue à partir de 1961 et ne connaît une nouvelle hausse qu'après 1967, atteignant un

87 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

88 Cécile BUXEDA, «Évolution et diffusion spatiale du travail frontalier en Alsace (1968-1999)», *Cybergeo: European Journal of Geography* [Online], Space, Society, Territory, document 245, Online since 03 September 2003, connection on 03 January 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/4110> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.4110>

pic de 7252 personnes en 1972. Une augmentation notable de l'afflux de frontaliers français en Suisse ne commence que fin 1965. Une nouvelle dévaluation du franc en août 1969 coïncide avec une nouvelle et très violente augmentation du nombre de travailleurs alsaciens à Bâle.»⁸⁹ Une autre raison pouvant expliquer cette augmentation est le besoin croissant de main-d'œuvre dans les secteurs dynamiques de l'économie du Nord-Ouest de la Suisse, en particulier la chimie, et la reprise économique générale. Par ailleurs, les rapports de la *Regio Basiliensis* montrent qu'après les émeutes estudiantines de 1968, de nombreux étudiants non diplômés ont cherché du travail en Suisse et cela a sans doute contribué de manière non négligeable à cette évolution. En 1969, l'effectif des employés a brusquement augmenté de 36 %⁹⁰. L'association s'intéresse aux travailleurs frontaliers de manière quantitative mais également qualitative. Dans les années 1960, «le frontalier est surtout un jeune homme. Plus de la moitié a moins de 25 ans. Cependant, les jeunes femmes sont de plus en plus présentes. Le trait le plus net de ce portrait-robot est le manque de qualification de l'ouvrier frontalier. Alors que dans les cantons mosellans la proportion des diplômés (CAP) atteint un tiers des frontaliers, elle est d'un quart pour les cantons alsaciens soumis à l'attraction du Bade-Wurtemberg. La proportion est légèrement supérieure pour les ouvriers allant à Bâle. Cette caractéristique du mouvement frontalier provient en partie du fait qu'il est essentiellement alimenté, du moins dans le nord de l'Alsace en Moselle et en Franche-Comté, par l'exode rural.»⁹¹

89 Bernard AUBRY, «Mouvement et gain des frontaliers», *Chiffres pour l'Alsace*, 1981, n° 4, 23-34.

90 Stephan MEYER, *Französische Grenzgänger in der Nordwestschweiz*, Schriften der Regio, Basel, 1986, p. 56.

91 *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 2 juin 1971.



Dossier «un problème européen», carte de 1971, archives privées de la *Régio Basiliensis*.

La *Regio Basiliensis* s'intéresse également au phénomène des travailleurs frontaliers venant du Pays de Bade. Ainsi, selon Bernhard Mohr, les conditions de vie difficiles en Allemagne d'une part, la demande de main-d'œuvre de l'industrie suisse épargnée par les destructions d'autre part, ont fait rapidement augmenter le flux de navetteurs après 1945. Le district de l'office du travail de Lörrach (de

Lörrach à Waldshut) compte 1 220 personnes en septembre 1946, et 4 059 en 1948 avec Constance. Après un léger recul, il se produit, à partir de 1951, une brusque augmentation qui culmine en août 1957 avec un maximum de 25 300 frontaliers. Si l'on se fonde sur les permis de travail selon Marcel Banz⁹², la deuxième moitié des années 1940 se caractérise par un net excédent de femmes – en 1948, la proportion était de 1 028 pour 1 467. Depuis 1951, c'est la part des hommes qui domine⁹³. Au total, le nombre de travailleurs frontaliers a été multiplié par 10 en dix ans.

1946	1 220
1947	2 486
1948	3 304
1949	2 850
1950	2 405
1951	6 992
1952	7 975
1953	8 346
1954	9 319
1955	11 407

Afflux des travailleurs frontaliers depuis le secteur de Lörrach vers la Suisse. Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

À partir des années 1950, l'essor de l'économie allemande conduit à un besoin croissant de sa propre demande de main-d'œuvre. Ainsi, le nombre de travailleurs frontaliers n'augmente pas de manière proportionnelle dans les années 1960. «La remontée du nombre de frontaliers à un peu plus de 20 000 en 1974 a sans doute été provoquée dans un premier temps par le premier grand effondrement conjoncturel en Allemagne, puis relayée par les effets des mesures fédérales de limitation de la main-d'œuvre étrangère (à l'exception des frontaliers) ainsi que par la publicité des entreprises suisses, étayée par des offres salariales avantageuses et des prestations supplémentaires.»⁹⁴

92 Marcel BANZ, "Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt", *Population*, 20^e année, n° 1, 1965, p. 154-155.

93 Bernhard MOHR, *Deutsche Grenzgänger in der Nordwestschweiz, Schriften der Regio*, Basel, 1986, p. 37.

94 Archives privées de la *Regio Basiliensis*.

BUREAU du TRAVAIL
de LÖRRACH
No. 5317 B

Lörrach, le

Monsieur/Madame/Mademoiselle
.....
à

Objet: Placement comme frontalier en Suisse
Ref. : Votre demande du No de dossier

A notre regret nous nous voyons contraint de vous informer que, en considération des besoins de main-d'œuvre énormes pour l'économie du pays, nous ne pouvons pas vous autoriser à vous placer comme frontalier en Suisse. On a tenu compte dans toute la mesure possible de tous les motifs exposés par votre demande.

En vue de votre placement dans la région, nous vous prions de vous présenter au service de placement de notre Office - le cas échéant à la succursale compétente pour votre lieu de domicile.

2. Copie au Service de placement (succursale) compétent en priant de prendre les mesures qui s'imposent en vue du placement de l'intéressé(e)

3. Aux Archives "Frontaliers"

Modèle AE Schw. 6

Cette réponse type démontre l'orientation de la main-d'œuvre allemande par le bureau du travail de Lörrach selon les besoins de l'économie. Ainsi, la reprise économique en Allemagne a pu être une entrave pour les navetteurs. MAE, 10 BAD.

La naissance de la *Regio Basiliensis* en 1963 marque un véritable tournant en institutionnalisant la coopération transfrontalière. Née d'une initiative privée, l'association s'impose très tôt comme un acteur incontournable dans l'étude des questions frontalières. Fondée à Bâle par des représentants de l'économie et de la science, l'association *Regio Basiliensis* a conservé un objectif similaire : celui de planifier et de stimuler le développement économique, politique et culturel de la région tout en œuvrant à l'élimination des obstacles frontaliers entre ses différentes parties.

Son ambition première demeure de donner « des impulsions du côté suisse pour le développement de l'espace du Rhin supérieur en tant que région frontalière européenne cohérente, participant activement à sa réalisation. » Depuis ses débuts, elle a joué un rôle déterminant dans la promotion de la coopération régionale dans le Rhin supérieur et a contribué de manière significative à la plupart des réalisations trinationales dans le coude rhénan. En 1969, le traité d'État entre les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne permet d'établir le service de coordination intercantonale auprès de la *Regio Basiliensis* (IKRB). Au fil du temps, l'association a élargi ses activités pour inclure la mission de service extérieur des cantons, une responsabilité étendue depuis 2003 pour couvrir les cinq cantons du nord-ouest de la Suisse. Désormais, la *Regio Basiliensis* occupe une place nodale en tant que partenaire suisse de la coopération dans le Rhin supérieur, se positionnant comme un centre de compétences de premier choix afin de développer la coopération transfrontalière⁹⁵.

95 <https://www.regbas.ch/fr/actualite/60-ans-regio-basiliensis/>, consulté le 3 décembre 2024.

CONCLUSION

Dans le coude rhénan, la fin de la Seconde Guerre mondiale a été paradoxalement synonyme de coopération trans-frontalière. Après avoir subi l'annexion au Reich grand-allemand, la région frontalière a été largement frappée par les combats de la Libération, qui se sont concentrés à Huningue. Dans l'horreur de la guerre, la frontière helvétique se révèle alors salutaire pour les populations alsaciennes et allemandes de la région frontalière. Devant l'arrivée des armées françaises, la politique helvétique en matière du contrôle des frontières change subitement en facilitant l'accueil de réfugiés alsaciens ou badois. Ces derniers vivent alors à Bâle pour fuir les bombardements, la violence des combats et les exactions nazies. Pendant presque une année, des Alsaciens demeurent ainsi à l'abri derrière les murs de la cité rhénane, restée neutre durant le conflit. Dès les derniers combats de la Libération, par son action humanitaire la Confédération helvétique joue le rôle de trait d'union entre les populations alsaciennes et badoises.

Jusqu'au 24 avril 1945, la région frontalière demeure sous le feu de l'artillerie allemande placée notamment à Istein. Si le Sundgau est relativement épargné par les combats de la Libération, hormis Feldbach reconnue commune sinistrée, de nombreux combats dans le Sud Alsace se concentrent dans la région frontalière, en particulier à Rosenau et à Niffer. Les affrontements se cristallisent ainsi aux abords du Rhin. Pour son sacrifice, Huningue est alors citée à l'ordre de la division par le Secrétaire d'État aux Forces Armées, Max Lejeune, le 11 novembre 1948. Dans le crépuscule de la guerre, Huningue compte 90 % de ses logements endommagés dont 25 % sont totalement détruits. Le rejet global de l'annexion en région frontalière facilite *de facto* le retour à la France et le rétablissement de la légalité républicaine. Cependant, ce changement est marqué par la volonté du Gouvernement provisoire de

la République française d'asseoir sa souveraineté jusqu'aux frontières nationales. Dans un souci sécuritaire, ces dernières sont fermées et deviennent presque totalement hermétiques. Toutefois, dans le coude rhénan, la reprise des échanges transfrontaliers se réalise par l'intermédiaire de la Confédération helvétique, avec notamment la ville de Bâle. La population alsacienne de la région frontalière peut compter sur la solidarité de son voisin avec une aide humanitaire nodale pour la reconstruction de l'Alsace.

Peu à peu, l'émergence des travailleurs frontaliers permet de retrouver progressivement une endosmose frontalière. D'ailleurs, il est à souligner le rôle des élus locaux dans le retour à une plus grande perméabilité de la frontière. Dans ce domaine, le conseil municipal de Huningue se révèle avant-gardiste en adoptant une motion, dès 1947, sollicitant la reprise des échanges frontaliers avec ses voisins allemands. Le dépassement de la frontière est alors perçu largement comme un vecteur important favorisant la croissance économique et la reconstruction de la partie française. Les projets transfrontaliers franco-suisse sont la preuve de la perception d'une véritable opportunité qui réside dans la coopération. Cela est notamment le cas avec le retour des travailleurs frontaliers, ces Alsaciens et Badois travaillant en Suisse pour répondre au manque de main-d'œuvre helvétique. Parallèlement, les projets structurants en sont également la preuve avec la construction de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, résultant du manque de foncier côté bâlois et de l'absence de capacité financière côté français. La même logique s'applique avec la création du port rhénan de Huningue, excroissance des activités portuaires bâloises.

La reprise de la coopération transfrontalière réside *de facto* dans l'existence d'une double opportunité helvétique et française. Le retour du tramway dans la région frontalière en 1947 reliant la cité bâloise à l'Alsace est un autre exemple. Si la reprise des échanges s'accomplit plus naturellement avec Bâle, les relations avec l'Allemagne de l'ouest sont d'abord placés sous la contrainte à l'instar de la venue de prisonniers de guerre ou encore l'importation de ressources venant d'outre-Rhin. Toutefois, la pression des élus locaux permet une reprise progressive mais généralisée de la coopération transfrontalière, côté allemand avec la mise en place d'un bac automateur entre Huningue et Weil am Rhein ou encore du côté suisse avec l'établissement de la route douanière internationale en 1951, reliant Bâle à l'aéroport. Dans ce cadre, afin

d'institutionnaliser les échanges, la frontière franco-suisse est alors retravaillée et rectifiée. La multiplication des échanges conduit à l'augmentation des incidents de frontières et notamment de la contrebande, déjà florissante sous le I^{er} Empire. Le lendemain de la Seconde Guerre mondiale est donc témoin de la transformation profonde du territoire facilitant les échanges frontaliers à l'image du « parking TIR », la construction du tronçon Habsheim-Bâle de l'autoroute A35, le projet du pont de Huningue (baptisé pont du *Palmrain*). L'ensemble de ces projets structurants voit le jour dans le contexte de l'après-guerre et de la construction européenne. Une large adhésion à la construction européenne est notable dans le coude rhénan que ce soit côté français ou badois.

Ces populations de frontières marquées par la guerre connaissent le prix de cette dernière et militent largement pour l'avènement d'une Europe communautaire. Néanmoins, il est à souligner l'inquiétude de certains Alsaciens, dans le cadre du projet de la Communauté Européenne de Défense (C.E.D.), de voir émerger une nouvelle armée allemande. La communauté européenne fait du coude rhénan l'épicentre des flux, faisant de ce territoire une véritable plaque tournante du marché commun. Côté badois, la disparition de la zone française d'occupation (Z.F.O.) en 1955 permet une plus grande fluidité des échanges frontaliers avec la Suisse. Il faut donc attendre les années 1950 pour qu'une institutionnalisation des échanges puisse émerger par le biais notamment des jumelages franco-allemands comme c'est le cas pour les communes de Saint-Louis avec Vieux-Brisach en 1960 ainsi que Huningue avec Weil am Rhein en 1962. Ces deux localités françaises se retrouvent véritablement précurseurs et volontaristes dans ces réconciliations, plusieurs années avant le traité de l'Élysée de 1963, instituant un rapprochement avec l'ancien ennemi. D'ailleurs, ce traité suscite de faibles réactions en Alsace et en Allemagne occidentale.

Cependant, l'année 1963 se révèle être un tournant en matière de coopération transfrontalière avec la naissance de la *Regio Basiliensis*, association bâloise de droit privé, fondée par des représentants du monde économique et de la science. Son objectif vise à proposer une planification de l'économie et de la culture en éliminant les obstacles frontaliers entre la France, l'Allemagne occidentale et la Confédération helvétique. Selon ses statuts, son but est de « donner des impulsions du côté suisse pour le développement de l'espace du Rhin supérieur

en une région frontalière européenne cohérente et de participer à sa réalisation». Cette institution a profondément marqué la coopération régionale dans la zone du Rhin supérieur et s'est révélée être le point de départ à l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière. Les initiatives se sont ensuite multipliées avec le lancement du programme INTERREG par la commission européenne en 1990¹, la création de la conférence franco-germanique-suisse du Rhin supérieur en 1991², la naissance d'Infobest en 1993³, le «Conseil de la Régio» en 1995 avant de déboucher sur la création du premier Eurodistrict avec «l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau» en 2005, puis deux années plus tard l'Eurodistrict Trinational de Bâle en 2007⁴.

En conclusion, la coopération dans le coude rhénan résulte d'une politique ascendante qui se développe grâce aux populations frontalières, qu'elles soient allemandes, helvétiques ou françaises. La Suisse joue indirectement un véritable rôle dans le rapprochement entre les populations alsaciennes et badoises. Par sa politique humanitaire en faveur de ces deux populations dès la fin du conflit, la Suisse permet de remplir cette fonction d'intermédiaire ; de trait d'union. Par sa vitalité économique, l'agglomération bâloise révèle l'opportunité de la coopération économique. Les échanges vers la Suisse se multiplient et bon nombre d'Alsaciens retrouvent des Allemands à Bâle. Lors de manifestations, à l'instar du «Hebel-Tag» ou de la «Fridolinfest» à Säckingen, les Bâlois témoignent leur sympathie au peuple badois. La proximité culturelle est alors rappelée sans cesse ; véhiculant ainsi une

-
- 1 Ce programme européen a pour objectif de promouvoir la coopération entre les régions européennes et le développement de solutions communes dans les domaines du développement urbain, rural et côtier, du développement économique et de la gestion de l'environnement.
 - 2 Désormais, la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur une instance de dialogue entre les services gouvernementaux et administratifs allemands des Länder du Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat, des cantons suisses de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, d'Argovie, du Jura et de Soleure, ainsi que les services de l'État français et les collectivités territoriales alsaciennes – la Collectivité européenne d'Alsace – CeA et Conseil régional Grand Est.
 - 3 Cette institution conseille l'ensemble des particuliers et des entreprises pour toutes les questions en rapport avec le contexte transfrontalier de l'agglomération bâloise.
 - 4 Un Eurodistrict est une structure administrative composée de communes favorisant la coopération transfrontalière.

image positive du peuple allemand dans l'imaginaire collectif français, notamment au sein de la Z.F.O.

Ainsi, mon postulat est que la Suisse a grandement favorisé le rapprochement entre les populations alsaciennes et badoise, rendant possible *in fine* un dépassement de la frontière entre les trois pays. D'abord uniquement sur le plan économique car plus consensuelle, la coopération transfrontalière a touché progressivement les champs culturels, puis politiques avant de s'institutionnaliser avec notamment la mise en place de jumelages et la création de la *Regio basiliensis*.

Dans le coude rhénan, la singularité de ce territoire de frontières s'est donc dessinée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. En termes d'aménagement du territoire, les conséquences de ce développement de la coopération transfrontalière sont multiples. L'année 1970 marque ainsi un tournant avec la constitution d'une table ronde à Huningue afin d'évoquer «le problème des travailleurs frontaliers». À cette réunion participent plus de 130 personnes pour la plupart des élus locaux, des responsables de l'industrie du commerce et de l'artisanat ainsi que les délégués du comité de défense des travailleurs frontaliers. Organisée et présidée par le député Gissinger, cette réunion a notamment pour vocation d'évoquer les difficultés pour les communes engendrées par la migration des travailleurs frontaliers. M. Bonvallet, président de la société des industriels de la région frontalière souligne le manque de main-d'œuvre côté français, avec un déficit de 10 % en raison de la fuite des travailleurs vers la Suisse à cause de la différence des systèmes de rémunération en France et en Suisse. En raison des difficultés de recrutement, les industriels s'interrogent quant à leur avenir. «Sans solution rapide du problème des salaires, il faudra se résigner à n'être plus qu'une cité dortoir de Bâle»⁵ souligne le député haut-rhinois. Concernant le sujet de l'artisanat et du commerce, le représentant ludovicien, M. Stoffel, estime que la consommation devrait s'accroître du côté français comme en témoigne l'implantation de plusieurs supermarchés.

Cependant, à l'instar du monde industriel, le recrutement de personnel peu qualifié demeure un sujet majeur. Toutefois, il souligne la répercussion bénéfique sur le commerce de la haute masse salariale des travailleurs frontaliers. En 1961, 2110 travailleurs frontaliers

5 *L'Alsace*, 31 mai 1970.

haut-rhinois et 12 285 travailleurs badois avaient un emploi en Suisse. Ils étaient respectivement 5 000 et 12 124 en 1964. Au début des années 1970, les frontaliers haut-rhinois étaient près de 15 000. Le phénomène des navetteurs connaît une nette augmentation dans les années 1964-1965 qui sont synonymes de fermetures d'entreprises dans le secteur de Saint-Louis. Dans la région ludovicienne, 25 entreprises ferment en effet leurs portes de 1958 à 1968, supprimant ainsi 2 400 emplois⁶.

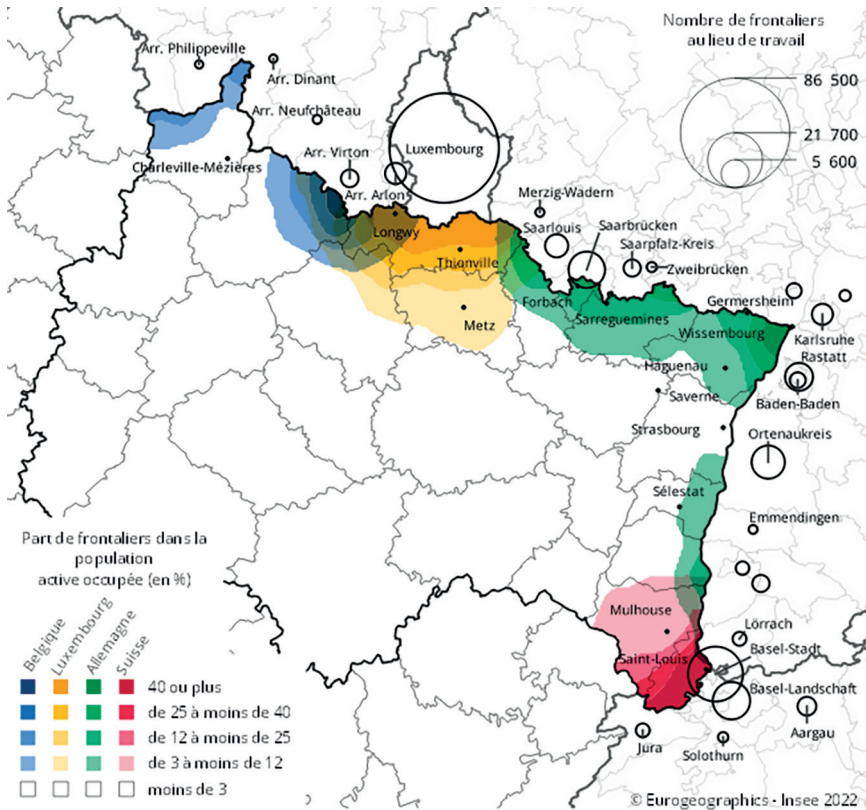
Cet afflux de travailleurs frontaliers dans la région de Bâle entraîne de nombreuses conséquences sur le canton de Huningue, qui abrite presque 70 % des navetteurs haut-rhinois au début des années 1970. Ces derniers représentent 48,1 % des résidents actifs de ce canton et occupent très largement des emplois peu qualifiés. Aujourd'hui, selon un rapport de l'INSEE, « 183 000 résidents du Grand Est travaillent à l'étranger, dont 182 000 dans un des quatre pays voisins. Parmi eux, presque la moitié a un emploi au Luxembourg, un sur quatre exerce en Allemagne, un sur cinq en Suisse, et moins de 5 % en Belgique. Le Grand Est est la région de résidence de 42 % des frontaliers de la France métropolitaine. Vers la Suisse, le nombre de frontaliers s'accroît, passant de 32 500 à 39 400, mais de manière bien plus modérée : + 1 % par an en moyenne depuis 1999. Ce rythme est légèrement plus élevé depuis 2008 (entre + 1,3 % et + 1,4 %). »⁷ Depuis, l'institutionnalisation du phénomène, le nombre de travailleurs frontaliers ne fait que croître.

Toutefois, une évolution est notable depuis les vingt dernières années. En effet, le niveau de qualification des travailleurs frontaliers, notamment en Suisse, a augmenté considérablement (+ 5 700), notamment au sein de l'industrie pharmaceutique bâloise, en particulier des entreprises comme Roche ou encore Novartis. Parallèlement, le nombre de frontaliers très peu qualifiés diminue avec un recul de 14 % du côté suisse. Le manque de maîtrise de la langue allemande chez les ouvriers non qualifiés peut expliquer ce recul. Par ailleurs, la part des professionnels de santé frontaliers demeure en augmentation. Selon l'INSEE, dans le Haut-Rhin, 8 % des professionnels de santé sont des frontaliers. Ces derniers représentent 1 850 personnes. Cela n'est pas sans conséquences sur l'offre de soin en région frontalière qui peine

6 *L'Alsace*, 10 janvier 1970.

7 Rapport de l'INSEE analyses Grand Est, n° 144, 19 mai 2022.

Conclusion



à recruter et à fidéliser des soignants notamment des infirmiers et des aides-soignants. Ce phénomène participe à accentuer encore davantage la désertification médicale. Les inégalités territoriales en matière de santé se révèlent être un véritable enjeu pour la puissance publique qui ne saurait être appréhendé en dehors du prisme de la frontière.

Comme il est possible de le voir sur cette carte de 2022, en France, la répartition des travailleurs frontaliers se concentre principalement dans le Sud-Alsace. Dans l'ancien canton de Huningue, presque une personne active sur deux travaille de l'autre côté de la frontière. «Le zonage utilisé pour le lieu de travail des frontaliers est le niveau NUTS3 de 2021 de la nomenclature européenne. Ne sont représentées que les zones où travaillent au moins 450 frontaliers. Champ : actifs occupés résidant dans le Grand Est.» Source : Insee, recensement de la population 2018, exploitation complémentaire.

Telle la ville tentaculaire d'Émile Verhaeren, la cité bâloise continue d'attirer de plus en plus de travailleurs frontaliers, souhaitant se loger

en France. La pression immobilière est donc forte dans le territoire de Saint-Louis Agglomération. Selon l'Agence départementale d'information sur le logement (Adil), « en 2022, le loyer médian de mise en location pour les appartements loués (vides) dans le Haut-Rhin s'est porté à 10 euros le mètre carré »⁸. Or, au sein du territoire frontalier, le prix s'élève en moyenne à 11,7 euros en 2022 en raison notamment du dynamisme économique de la ville de Bâle⁹. Le territoire demeure donc très attractif avec une population de frontaliers avec un fort pouvoir d'achat faisant ainsi grimper les prix de l'immobilier¹⁰. En termes d'aménagement du territoire, les défis sont donc légion. La puissance publique doit donc faire face à une demande de logements toujours plus forte. « Avec un rythme de croissance démographique moyen de près de 1 % (0,8 % en 2018), la communauté d'agglomération de Saint-Louis est l'une des zones à la croissance la plus forte au sein de la Région Grand Est, où ce chiffre s'élève à seulement 0,1 % par an. »¹¹ Pour ne pas perdre en attractivité, l'enjeu des prochaines années pour ce territoire se révèle être la conciliation de la demande immobilière avec la Zéro artificialisation nette (ZAN) souhaitée à l'horizon 2050. Préservant de la surface au sol, le principe de la verticalisation urbaine semble s'imposer comme une nécessité pour ce territoire. À Huningue, les constructions sur les berges du Rhin avec le projet « les jetées » en sont la preuve. Parallèlement, la mixité sociale se révèle être le deuxième enjeu. Permettre à tout un chacun d'habiter en région frontalière est un défi que les collectivités territoriales du secteur doivent relever. Enfin, ne pas devenir un territoire dortoir de l'agglomération de Bâle est une préoccupation qui demeure au cœur des enjeux de notre temps alors même que ces inquiétudes émergent dès le début des années 1970 avec le « problème des frontaliers ».

8 « Effet Barcelone » à Colmar, le « Dubaï » du Sud Alsace, attentisme mulhousien : zoom sur le marché locatif haut-rhinois, *L'Alsace*, 27 juin 2023.

9 Huningue serait la commune la plus onéreuse de l'agglomération ludovicienne, avec des loyers atteignant 12,7 €/m².

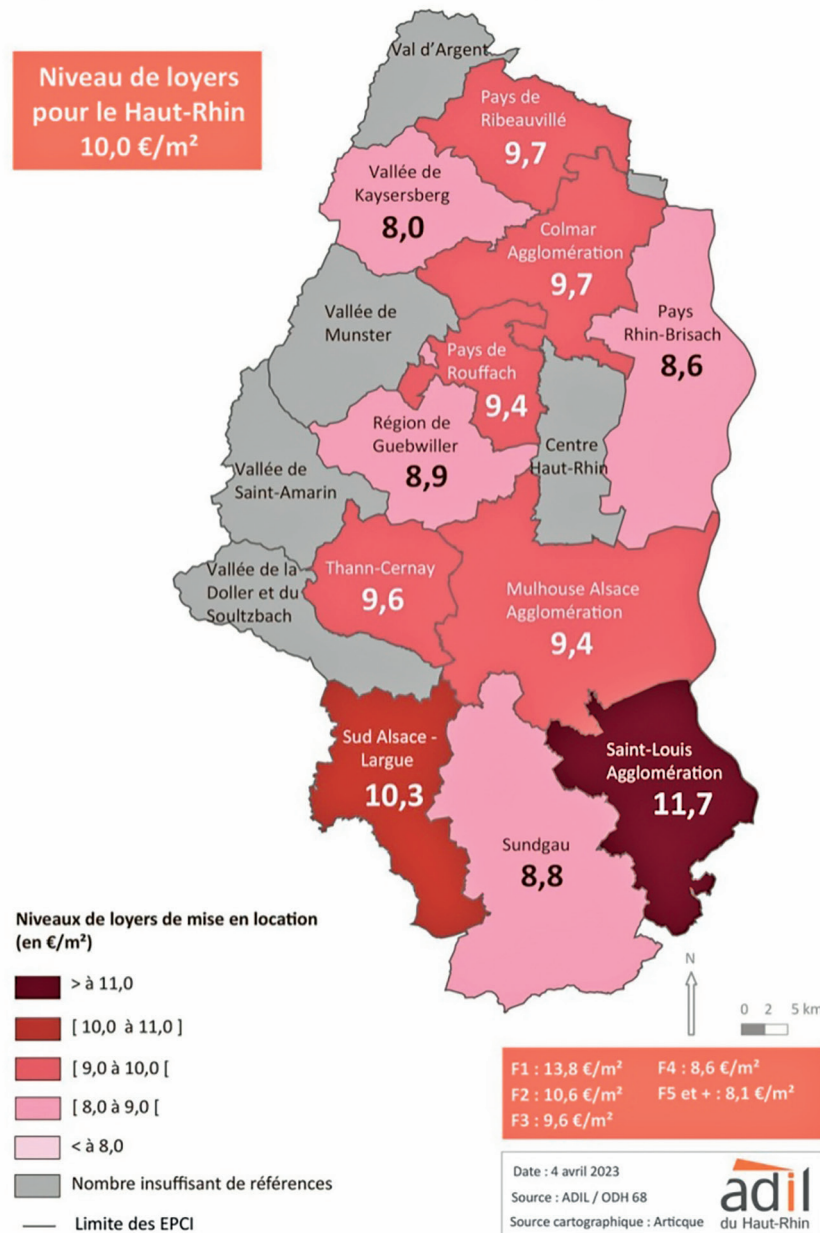
10 Le salaire moyen suisse s'élève à 68 639 € brut annuel, soit 5 720 € par mois.

11 *L'Alsace*, 4 janvier 2019.

Conclusion

APPARTEMENTS (Logements vides)

Loyers médians de mise en location dans le parc privé



«État des lieux des loyers médians de mise en location pour les appartements loués vides, pour l'année 2022». Document Adil du Haut-Rhin, 4 avril 2023.

Placé au carrefour de l'Europe, regroupant des transports multimodaux (aéroportuaires, autoroutiers, rails, navigation fluviale), le coude rhénan capitalise sur le dépassement des frontières afin de s'assurer une vitalité économique. D'ailleurs, des projets de territoires structurants en matière de coopération transfrontalières se multiplient. Le projet 3Land, qui s'annonce comme le plus grand chantier transfrontalier d'Europe, prendrait les contours d'un quartier transfrontalier et fluvial sur le Rhin avec la construction de trois nouveaux ponts : un pont pour le tram ainsi que deux passerelles pour les mobilités douces. Le premier pont est annoncé entre 2035 et 2040. Par ailleurs, la liaison ferroviaire de l'Euroairport à la Suisse demeure un autre projet de coopération, annoncé à l'horizon 2030. Depuis le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la coopération transfrontalière ne cesse de se développer pouvant faire injustement penser à une disparition de la frontière, le dernier exemple en date est la gestion de la crise sanitaire.

«Dès les soubresauts de la crise sanitaire de la COVID-19, les gouvernements ont été tentés, tel un réflexe pavlovien, de restreindre la circulation aux frontières afin de lutter contre la diffusion du virus. Ainsi, dans l'espace européen, les frontières qui étaient devenues invisibles se sont à nouveau révélées. Depuis la généralisation de la mondialisation et les différentes politiques de régionalisation en Europe, les frontières, perçues comme les cicatrices de l'histoire, sont assimilées à des trophées entravant la marche du progrès, travaillant en secret à l'unité du genre humain, chère à Emmanuel Kant. Ainsi en l'espace de quelques semaines, les frontières ont renoué avec leur fonction originelle : protéger. Comme le rappelle le géographe Michel Foucher, l'adjectif féminin «frontière» est issu du substantif front : *front, frontier, frontière*. Aller en frontière est l'action de se porter là où l'ennemi devait survenir.»¹²

De manière générale, paradoxalement, la seconde moitié du XX^e siècle et le début du XXI^e siècle sont le témoin d'un processus contradictoire : l'intensification des échanges transfrontaliers grâce

12 Jules FÉRON, «Le Monde à l'épreuve de la «refrontiérisation»», dans Ludovic LALOUX, Jacques HEUDE, Romane MONNIER, Caroline VACHON (sous la direction de), *Le monde – Préparation au concours d'entrée – ECS – ECE – ECT – Classes préparatoires commerciales – Épreuve « Lettres et Philosophie » – Concours 2023*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 167 p., p. 105-117.

notamment au développement de la coopération transfrontalière et la multiplication des frontières.

Comme le montre Steffen Mau, nous assistons à une recrudescence des frontières fortifiées, une réalité que l'on pensait dépassée avec la fin de la confrontation Est-Ouest. Cependant, cette perception de la mondialisation est erronée car elle est partielle. L'ouverture des frontières n'est qu'un aspect d'un processus fondamentalement ambigu, où l'ouverture et la fermeture sont dialectiquement liées : c'est en raison de la mondialisation que les frontières acquièrent une nouvelle importance. En effet, la frontière du XXI^e siècle ne correspond plus au modèle classique, symbolisé par les postes de contrôle périphériques des États territoriaux. Elle se manifeste désormais à travers des formes de contrôle variées, spatialement fluides et diffuses, qui ne coïncident plus nécessairement avec les limites géographiques établies, leur fonction principale étant moins d'interdire la circulation que de mettre en place un filtrage sélectif¹³.

En effet, le XX^e siècle est le témoin de l'intensification de la fragmentation du monde. Pour preuve, seulement moins de la moitié des frontières européennes existaient avant 1914. La dislocation des empires (austro-hongrois, allemand, russe ou encore ottoman) a conduit à l'augmentation des frontières avec la constitution de nouveaux États. Un phénomène similaire se produit lors des vagues de décolonisation au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'Afrique voit ainsi émerger de nouvelles entités politiques avec le retrait des anciennes puissances coloniales. Parallèlement, depuis le dernier conflit mondial, le phénomène de mondialisation tend à libéraliser les échanges et à favoriser la libre circulation des personnes avec l'ouverture des frontières. Si ce processus ne fait pas disparaître les frontières, il conduit à l'effacement de ces dernières. Dans ce cadre, de véritables espaces transfrontaliers se développent avec notamment les différentes politiques de régionalisation, à l'instar de l'Union européenne.

Les premières décennies du XXI^e siècle paraissent illustrer les mobilités transfrontalières avec une coopération accrue entre les États, à l'image de la coopération sanitaire entre la France et l'Allemagne pendant la crise de la COVID-19. L'époque semble propice aux franchis-

13 Steffen MAU, *La réinvention de la frontière au XXI^e siècle*, traduction de l'allemand par Christophe Lucchese, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2023, 152 p.

sements des frontières comme en témoigne l'institutionnalisation de son dépassement de la frontière dans le coude rhénan. Pour preuve, en 2018, 425 000 Français traversent quotidiennement une frontière pour occuper un emploi, très souvent mieux rémunéré, en Suisse, au Luxembourg, en Belgique, en Allemagne, ou encore à Monaco¹⁴. Paradoxalement, si de nouveaux ponts ne cessent d'être érigés entre les États, des murs apparaissent dans le monde et les frontières semblent se réaffirmer conduisant à un processus de «refrontièrisation». Tout d'abord, l'éclatement d'anciens satellites soviétiques conduisent à l'émergence de nouvelles frontières. Si symboliquement l'image de la fin de la guerre froide est la disparition d'une frontière avec la chute du mur de Berlin, depuis ce moment-là, les frontières n'ont jamais été aussi nombreuses. Pour preuve, en Europe, on ne dénombre pas moins de 14 000 kilomètres de frontières supplémentaires depuis 1989¹⁵.

«En 1985, l'arrivée au pouvoir de Mikhaïl Gorbatchev à la tête de l'URSS fait évoluer les relations internationales avec une plus grande souplesse, conduisant à de profondes mutations en URSS et dans les pays satellites, entraînant l'effondrement du bloc socialiste et la fin de la Guerre Froide en 1991. Dès 1989, des élections semi-libres sont organisées en Pologne. À la suite de l'ouverture du Rideau de fer dès l'été 1989 par la Hongrie, se produisent rapidement les premiers exodes des Allemands de l'Est, présents de l'autre côté de la frontière. Dans la nuit du 9 au 10 novembre 1989, Berlin-Est, sous domination soviétique, laisse passer la foule ; le mur de la Honte est tombé. Cela marque, la première étape de la réunification allemande, consacrée le 3 octobre 1990. La même année, avec la chute des démocraties populaires, l'Allemagne, par le traité de Moscou, reconnaît le tracé de la frontière germano-polonaise. Le nouvel État allemand s'engage au respect de l'intégrité territoriale des deux pays. L'utilisation de la ligne Oder-Neisse marque l'artificialisation de la frontière, pourtant juxtaposée sur un élément naturel, le fleuve. La reconnaissance définitive en 1990 de la frontière germano-polonaise sur l'Oder-Neisse symbolise au crépuscule de la Guerre froide l'acceptation d'un équilibre des rapports de forces entre deux États. Le 8 décembre 1991 les

14 Rapport de l'INSEE, «Travailleurs frontaliers : six profils de «navetteurs» vers la Suisse», *Analyses Auvergne-Rhône-Alpes*, n° 145, 17 mai 2022.

15 Mark AKKERMANN, *The business of building walls*, Transnational Institute, novembre 2019.

accords de Minsk entérinent la dislocation de l'Union soviétique et consacre la naissance des États indépendants. L'Europe devient ainsi le continent dont les frontières internes sont les plus récentes. En effet, 48 % de leur tracé datent d'après 1945 et plus du quart d'après 1990. Selon Michel Foucher, l'Europe est donc « le plus neuf des continents au regard de la géopolitique ». Si depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les frontières se sont multipliées sur le vieux continent, ce processus n'est pas propre à ce territoire. En effet, l'Afrique est au cœur de la nouvelle fragmentation du monde. »¹⁶

« Ces limites territoriales sont alors déclarées intangibles par l'Organisation de l'Unité Africaine en 1964, puis consacré définitivement par la décision de la Cour internationale de justice en 1986, dans l'affaire du différend frontalier entre le Mali et le Burkina Faso. Après les indépendances, remettre en cause la territorialité des États africains, conduirait pour les nouvelles autorités politiques africaines, à remettre en cause leur propre légitimité. »¹⁷

La continuité territoriale héritée de la colonisation est donc privilégiée par les dirigeants africains. Si certains États ont accepté ce découpage des frontières, d'autres remettent en cause les limites de leur territoire, à l'image du Maroc, où la question frontalière avec le Sahara occidental n'est toujours pas tranchée¹⁸.

16 Jules FÉRON, « Le Monde à l'épreuve de la « refrontiérisation » », dans Ludovic LALOUX, Jacques HEUDE, Romane MONNIER, Caroline VACHON (sous la direction de), *Le monde – Préparation au concours d'entrée – ECS – ECE – ECT – Classes préparatoires commerciales – Épreuve « Lettres et Philosophie » – Concours 2023*, Huingue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 167 p., p. 105-117.

17 Jules FÉRON, « Le Monde à l'épreuve de la « refrontiérisation » », dans Ludovic LALOUX, Jacques HEUDE, Romane MONNIER, Caroline VACHON (sous la direction de), *Le monde – Préparation au concours d'entrée – ECS – ECE – ECT – Classes préparatoires commerciales – Épreuve « Lettres et Philosophie » – Concours 2023*, Huingue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 167 p., p. 105-117.

18 Michel FOUCHER, « Frontières d'Afrique. Pour en finir avec un mythe », *Frontières d'Afrique. Pour en finir avec un mythe*, sous la direction de Michel FOUCHER, CNRS Éditions, 2014, p. 9-57.

Parallèlement, la frontière africaine peut être utilisée comme une véritable ressource pour des bandes de mercenaires à l'instar du sud Libyen, devenu un espace stratégique pour le contrôle des réseaux marchands illicites et des contrebandes diverses. S'étendant sur une vaste bande territoriale de 600 000 kilomètres carrés, englobant la région du Fezzan (sud-ouest) et le Sud de la Cyrénaïque (sud-est), cet espace de non-droit au cœur du Sahel n'est désormais ni sous le contrôle du gouvernement d'Abdelhamid Dbeibah (depuis mars 2021), reconnu par l'ONU, ni de l'armée nationale libyenne (ANL) de Khalifa Haftar, soutenue notamment par la Russie et l'Égypte. Cette vaste contrée est donc devenue un véritable *hub* de trafics en tous genres où s'affrontent de nombreux groupes armés. Plusieurs tribus coexistent, il y a les milices touaregs qui contrôlent la frontière sud avec l'Algérie et le Niger. Les Toubous sont présents le long de la dyade orientale du Niger, du Tchad et du Soudan. Ces deux tribus se font donc concurrence dans le trafic d'êtres humains (migrants) et de marchandises (drogues, armes, voitures volées...)¹⁹. Ce vaste territoire très pauvre, à la croisée de plusieurs entités politiques, rend difficile l'affirmation des frontières pour lutter contre ces phénomènes. Pour répondre à cet objectif de contrôle des flux, les États plus développés innovent et inventent de nouvelles techniques.

En Occident, se produit l'émergence de nouvelles fermetures de frontières se matérialisant quelquefois par des constructions de murs ou barbelés. Selon Alexandra Novosseloff, ces constructions exercent une fonction éminemment symbolique et politique. « Ces murs sont devenus les solutions de facilité proposées par les gouvernants pour renforcer le sentiment de sécurité de ceux de leurs gouvernés qui se sentent menacés et dépassés dans le monde qui les entoure. »²⁰ Pour l'historienne, tous les dispositifs de barrières, de panneaux d'acier, de clôtures électriques, de tours rehaussées de caméras thermiques démontrent que la frontière a besoin d'un système de contrôle et qu'elle nécessite d'être délimitée. De nombreuses raisons peuvent expliquer le renouveau de la matérialisation de la frontière.

19 Éric JANIN, « Le Sud libyen : une zone de non-droit au cœur du Sahel », *Diplomatie*, octobre 2022, n° 109, p. 10.

20 Alexandra NOVOSSELOFF, « Murs et frontières : quand le mur déborde la frontière... », *Diplomatie*, mai 2021, n° 109, p. 44.

Parallèlement, le besoin de matérialiser les frontières peut se faire ressentir afin de normaliser les relations avec ses voisins, c'est notamment le cas de la Chine où une véritable frontière grillagée permet de délimiter la souveraineté de l'État, tout comme avec Israël et ses voisins²¹. De plus, émergent de nouvelles barrières lorsqu'une menace se ressent, comme l'édification du mur entre les États-Unis et le Mexique afin de lutter contre l'immigration illégale. Dans ce processus, l'Union européenne n'est pas en reste. En Méditerranée, on peut souligner l'enclave de Ceuta et de Melilla. En Europe centrale, des clôtures ont été érigées entre la Croatie et la Slovénie ou encore entre la Croatie et la Hongrie. Stéphane Rivière comptabilise plus de 28 000 kilomètres de barrières frontalières, soit 11 % du linéaire des frontières dans le monde. Il convient ainsi de nuancer la sémantique de « mur » car la grande majorité de ces frontières se compose principalement de barbelés ou de barrières. Les traditionnels murs du *limes* laissent désormais la place aux clôtures. Le tournant sécuritaire des dernières décennies place ainsi les frontières au cœur des enjeux politiques. Une véritable rhétorique murale voit ainsi le jour depuis les attentats du 11 septembre 2001. Sur une Terre de plus en plus mondialisée, la frontière retrouve alors son rôle protecteur et rassure les opinions publiques même si l'efficacité de tels dispositifs est discutable. Pour preuve, en 2015, les soldats ukrainiens avaient installé une clôture à la frontière avec la Russie dans le nord-Est de l'Ukraine... Toutefois, ces dispositifs permettent de matérialiser la puissance étatique et d'accroître les risques de franchir la frontière illégalement. Pourtant, les barrières migratoires semblent bien minces face aux flux de migrants en constante augmentation. En 2021, ces barricades n'ont pas empêché les 199 900 franchissements irréguliers des frontières de l'Union européenne, soit une augmentation de 60 % par rapport à 2020. Au total, on ne dénombre pas moins de 87 300 franchissements des frontières terrestres, soit une augmentation de 125 % par rapport à 2020²². Face à de tels résultats, les clôtures paraissent bien fragiles pour répondre à des phénomènes transnationaux globaux. Cela permet de rappeler que le mur et la frontière ne sont pas synonymes. En effet,

21 David NEWMAN, « La frontière Israël-Palestine. Changements et continuité », *Outre-Terre*, vol. 9, n° 4, 2004, p. 131-144.

22 « Detections of illegal border-crossings statistics download by Frontex (updated monthly) », <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>, consulté le 3 novembre 2022.

« la frontière résulte du droit, le mur du pouvoir » comme le rappelle le juriste Serge Sur. Le mur résulte donc d'une décision unilatérale dont l'efficacité demeure sujette à caution.

Face à l'efficacité toute relative de ces nouvelles barricades et notamment face à leur coût conséquent (15 milliards de dollars ont été dépensés sous Donald Trump afin de construire quatre kilomètres de nouveau mur et doubler celui existant sur 40 kilomètres)²³ des nouveaux moyens de contrôler les frontières voient le jour avec les « frontières intelligentes », *smart borders*. Selon Stéphane Rivière, ce dispositif « renvoie à une frontière idéale, capable de laisser passer les flux et de détecter le danger ou la situation illicite sans remettre en cause la fluidité du trafic général. La frontière « intelligente » repose sur l'usage massif de la technologie, notamment de l'électronique et de l'informatique dans le but de réduire la contradiction entre circulation et sécurité »²⁴. Ces dernières, en fonctionnant en réseaux, permettent d'effectuer un contrôle rapide des voyageurs à partir des informations compilées par le système afin de répondre à l'injonction contradictoire de la mondialisation : favoriser les flux tout en contrôlant les échanges. Les chercheurs Didier Bigo et Elspeth Guild parlent ainsi de « pixélisation » de la frontière²⁵. On peut ici citer l'exemple du système électronique d'Entrée-Sortie de l'espace Schengen (EES). Ce projet permettra pour l'Union européenne d'enregistrer et d'identifier plus facilement les entrées et sorties des citoyens non européens qui franchissent une frontière extérieure de l'espace Schengen²⁶. Ainsi, les individus ayant falsifié ou dérobé un passeport, pourront être plus facilement appréhendés. Parallèlement, la durée autorisée pour un court

23 Damien SIMONNEAU, « Frontières États-Unis/Mexique : une militarisation bipartisanne à fort intérêt industriel », *Diplomatie*, mai 2021, n° 109, p. 50.

24 Stéphane ROSIÈRE, *AntiAtlas Journal*, n° 2, 2017, <https://www.antiatlas-journal.net/02-les-frontieres-internationales-entre-materialisation-et-dematerialisation/>, consulté le 3 novembre 2022.

25 Anne-Laure AMILHAT SZARY, « La frontière mobile », *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, sous la direction d'Amilhat Szary Anne-Laure, Paris, Presses Universitaires de France, 2015, p. 13-59.

26 Ce système enregistrera les informations sur les ressortissants de pays tiers, telles que le nom, le document de voyage, les empreintes digitales, la photographie faciale, la date et le lieu d'entrée, de sortie ou de refus d'entrée dans l'espace Schengen. (<https://www.vie-publique.fr/en-bref/19756-espace-schengen-systeme-de-contrôle-des-entrées-et-des-sorties>, consulté le mercredi 25 octobre 2023).

séjour (90 jours dans une période de 180 jours) sera contrôlée plus facilement. Dans ce cadre, le 26 octobre 2017, le Parlement européen a ainsi adopté le règlement autorisant ce système électronique stockant les données en utilisant notamment l'image faciale comme identifiant biométrique. L'apposition manuelle de cachets sur les passeports devrait ainsi être remplacée par des données numériques, facilitant le flux des voyageurs.

Si les États s'interrogent sur les nouvelles façons de contrôler les frontières, de nouveaux espaces émergent à l'image des espaces maritimes. Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, le président des États-Unis Harry Truman proclame la doctrine du plateau continental, considéré comme une extension en mer du territoire de l'État côtier. Afin de mieux appréhender le droit maritime, en 1956, les Nations unies organisent la Première Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (CNUDM). Dans la continuité, en 1958, la conférence des Nations Unies adopte quatre conventions internationales codifiant le droit de la mer et la délimitation des droits des États sur les ressources halieutiques, de la conservation des ressources biologiques et le plateau continental. Ces conventions sont alors inégalement ratifiées par les États. De 1973 à 1982, la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer se réunit et conduit à la signature, le 10 décembre 1982, à Montego Bay en Jamaïque de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)²⁷. La convention n'entre en vigueur qu'en 1994, après que la question des fonds marins a été entièrement revue. La convention de Montego Bay institue ainsi un tribunal international du droit de la mer (TIDM), siégeant à Hambourg. Parallèlement, ces accords internationaux élargissent la mer territoriale, ainsi la souveraineté sur les eaux intérieures augmente en passant de 3 à 12 milles marins, soit 22 kilomètres. Cela confère aux États côtiers des droits exclusifs pour l'exploitation des ressources minérales ou énergétiques. Au-delà de la mer territoriale se fixent la zone économique exclusive (ZEE) et le plateau continental s'étirant jusqu'à 200 milles marins du rivage, soit 370 kilomètres. L'État côtier a alors la capacité de réglementer l'exploitation des ressources naturelles dans cette zone. L'ensemble des ZEE représente 8 % de la surface du globe et 90 % des ressources halieutiques. Derrière les États-Unis, la France possède

27 Cyrille COUTANSAIS, « Stratégie maritime – De la délimitation à la frontière maritime ? », *Revue Défense nationale*, vol. 785, n° 10, 2015, p. 119-122.

ainsi le deuxième territoire maritime mondial, avec 10,2 millions de kilomètres carrés.

«Au-delà des zones contrôlées par les États, la haute mer et la zone internationale des fonds marins représentent 65 % de la superficie des océans. Véritables biens communs, ces espaces ne peuvent être revendiqués par un État. Ces territoires sont donc «sans frontière», même si certains États côtiers tentent de faire reconnaître l'extension de leur plateau continental, dans la limite de 350 milles marins, soit 648 kilomètres. Cela témoigne d'une dépendance croissante des États envers les mers, désireux d'exploiter davantage cette dernière, avec notamment l'exploitation des gisements énergétiques Offshore et des ressources halieutiques.²⁸ Depuis les années 1980, 35 % du domaine maritime mondial ont été appropriés par les États. Toutefois, certains garde-fous existent notamment pour les détroits internationaux comme celui de Gibraltar ou encore Malacca, garantissant le libre transit de la navigation internationale. Paradoxalement, le découpage des espaces marins et sa réglementation conduisent à de nombreux litiges, dans le cadre d'une véritable course à la mer.»²⁹

Évidemment, le découpage des espaces maritimes favorise l'apparition de nouvelles rivalités. Pour preuve, 70 % des frontières maritimes mondiales ne sont pas unanimement reconnues. En cas de conflits territoriaux, les États peuvent saisir la Cour internationale de justice (CIJ) ou le Tribunal du droit de la mer (TIDM). Ces remises en cause frontalières sont donc quasi-omniprésentes, notamment en mer Égée, en Arctique ou encore en mer méridionale de Chine. Dans ce cadre, nous assistons à une militarisation croissante des espaces maritimes. La mer devient ainsi la projection des tensions terrestres. Cette militarisation maritime touche de nombreux pays émergents

28 Nathalie FAU, «Chapitre 33. Frontières maritimes : le dernier cloisonnement du monde», Anne-Laure AMILHAT SZARY éd., *Frontières. Capes-Agrégation Histoire-Géographie*, Armand Colin, 2020, p. 303-313.

29 Jules FÉRON, «Le Monde à l'épreuve de la «refrontiérisation»», dans Ludovic LALOUX, Jacques HEUDE, Romane MONNIER, Caroline VACHON (sous la direction de), *Le monde – Préparation au concours d'entrée – ECS – ECE – ECT – Classes préparatoires commerciales – Épreuve «Lettres et Philosophie» – Concours 2023*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 167 p., p. 105-117.

souhaitant désormais peser sur la scène internationale, à l'image du Brésil ou de l'Inde. La surveillance des mers devient alors un enjeu de puissance, notamment face à la piraterie moderne, qui profite de l'immense étendu des mers. Dans les hautes mers, tous les États peuvent mener des opérations antipirateries à l'instar de la mission française *Corymbe* dans le Golfe de Guinée, épice de l'insécurité maritime concentrant un tiers des actes de piraterie maritime à l'échelle mondiale. Les autres régions du monde, très marquées par ce phénomène, sont l'Asie du Sud-Est avec le détroit de Malacca et la mer de Chine mais également désormais dans une moindre mesure l'océan Indien au large de la Somalie. Depuis l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), les gouvernants font face à de nouveaux enjeux. Ces derniers redoublent d'imagination afin d'imposer les limites de leur souveraineté dans de nouveaux espaces.

L'avènement des nouvelles technologies conduit à l'émergence d'un nouveau monde sans frontière. Pour preuve, d'après une enquête du numéro du magazine *Capital* d'août 2022, Google n'a payé que 20,5 millions d'euros d'impôts sur les bénéfices en France en 2021, dix fois moins que ce qu'il aurait dû payer s'il déclarait au fisc français ses revenus effectivement générés dans l'Hexagone. Les États ont ainsi le plus grand mal à exercer leur souveraineté sur ces espaces impalpables³⁰. Néanmoins, le contrôle de ces nouveaux espaces demeure un enjeu croissant pour les États. Très largement dominée par les États-Unis, l'ICANN (*Internet Corporation for Assigned Names and Numbers*), organisation de droit privé à but non lucratif, se révèle être l'acteur majeur de la gouvernance d'internet. Les États se retrouvent ainsi limités dans leur capacité d'action car les ordinateurs du monde fonctionnent en réseau de manière similaire, alors modifier les paramètres de communication revient à fractionner le réseau, à en créer de nouveaux. Alix Desforbes nomme ceci la balkanisation de l'Internet. La Chine en est un exemple frappant. En effet, cette dernière investit largement afin de contrôler internet avec une «police de l'internet». La volonté de «guider l'opinion publique» selon les termes de Wang Chen, directeur du bureau d'information

30 Olivier KEMPF, «Cyberespace et dynamique des frontières», *Inflexions*, vol. 30, n° 3, 2015, p. 141-149.

du Conseil d'État, est omniprésente³¹. La muraille de Chine s'élève désormais dans le cyberspace. L'État chinois tente de projeter dans l'espace numérique sa souveraineté et donc ses frontières. Toutefois, le cyberspace n'est pas le seul enjeu de souveraineté et d'affirmation des frontières au regard des nouvelles innovations et notamment le projet «Artemis», programmant une présence humaine sur le sol lunaire. Ainsi, les limites de souverainetés dans l'espace extra-atmosphérique seront vraisemblablement l'un des enjeux du XX^e siècle.

In fine, contrairement à la *doxa*, loin de faire disparaître les frontières, la mondialisation et la régionalisation ont conduit à la sophistication des systèmes de contrôle des frontières et à leur multiplication. Le livre de Michel Fouchet, *Le retour des frontières*, publié en 2020, le rappelle fort bien et permet de nous interroger sur le processus de la fragmentation du monde. Ce territoire de frontière(s) qu'est le coude rhénan ne fait pas exception. De nouvelles frontières à l'instar de la barrière linguistique apparaissent. En 1946, 90,8 % de la population alsacienne se déclarent dialectophones, contre 43 % en 2012³² et 54 % se déclarent parler l'allemand. Cette évolution est bien sûr le fruit de l'histoire. Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'État met en place une politique d'assimilation culturelle et linguistique afin d'affirmer le retour de sa souveraineté en Alsace.

«La transmission de la langue régionale n'est plus assurée. Les jeunes générations ne la parlent plus que de manière résiduelle et à peu près jamais entre eux. On est passé en quelques décennies, selon l'ethnolinguiste Pierre Vogler, d'un unilinguisme alsacien/allemand à un unilinguisme français en passant par un moment de bilinguisme dont ne subsistent aujourd'hui que de faibles traces.»³³

Dans le coude rhénan, la disparition du bilinguisme peut conduire à rompre cette endosmose frontalière. Par ailleurs, un sondage de 2002 permet également de nuancer ce phénomène d'endosmose :

31 Arnaud DE LA GRANGE, «Comment la Chine contrôle Internet», *Le Figaro*, 23 janvier 2010.

32 Étude OLCA, mai 2012.

33 Roland PFEFFERKORN, «La fin des parlers d'Alsace et de Moselle. Comment la langue française s'est imposée», *Raison présente*, vol. 221, n° 1, 2022, p. 34-44.

«Le groupe le plus favorable aux échanges avec les Allemands et les Suisses représente 29 % de la population alsacienne. Cette minorité considère que l'espace du Rhin Supérieur constitue un levier de développement pour l'Alsace. Le groupe est constitué d'actifs de 35 à 49 ans, des hommes en majorité. Ils parlent plusieurs langues dont, en priorité, l'allemand. Ils sont bien informés de la situation politique et économique du voisin allemand et souvent impliqués dans des opérations transfrontalières, institutionnelles ou associatives. Le second groupe marque davantage de distance. Il représente 23 % de la population et est composé aux deux tiers d'hommes, jeunes, actifs, membres de professions intermédiaires. Moins bien informés sur l'Allemagne, pas du tout sur la Suisse, ils se déplacent dans ces deux pays essentiellement pour des motifs touristiques. Ce groupe ressent fortement les obstacles administratifs et juridiques liés à la coopération ; il ne perçoit pas du tout l'identité rhénane. Le troisième groupe, qui réunit près de la moitié de la population alsacienne (48 %), est caractérisé par des échanges très faibles avec les régions voisines, sauf pour y faire, à l'occasion, des achats. Ce groupe recrute surtout chez les femmes, les plus de 50 ans et les retraités, qui parlent le dialecte et l'allemand. Ils ne croient pas à l'utilité des échanges économiques et culturels et se heurtent à des obstacles avant tout... historiques.»³⁴

Le deuxième postulat est que les politiques d'affirmation de la frontière culturelle, menées en Alsace dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, n'ont pas engendré un recul de la volonté des populations de coopérer. En effet, dès l'immédiat après-guerre, les autorités françaises imposent l'utilisation du français, suspendent l'enseignement de l'allemand et banissent la pratique de l'alsacien. La France souhaite ainsi affirmer la différence de part et d'autre de la frontière par, notamment, une politique linguistique menée à l'école primaire. Dans la presse, tout quotidien monolingue en allemand est

34 C. KEIFLIN, «En relief», *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 9 octobre 2002 ; cf. C. KEIFLIN, «Le tourisme en vedette», *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 10 octobre 2002 et sondage DNA-ISERCO «La langue, oui ; l'identité, non», *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 11 octobre 2002, p. 3. Cf. le sondage sur la manière dont les Badois et les Alsaciens se voient et comment ils évaluent leurs relations in *Dernières Nouvelles d'Alsace* des 21, 22 et 23 juin 2000, p. 6.

interdit. Dans la société, l'utilisation du français est alors largement valorisée socialement au détriment de l'allemand et du dialecte. Paradoxalement, parallèlement à la mise en place de ces politiques, se développe une volonté populaire de voir se multiplier les mobilités transfrontalières à l'image des jumelages ou de projets de coopération structurants. À l'échelle individuelle, se multiplient des navetteurs frontaliers travaillant en Suisse, passant de 8 000 en 1962 à 30 000 en 1974. Il n'existe donc pas de lien entre l'affirmation de la frontière linguistique ou culturelle et le nombre de travailleurs frontaliers. Toutefois, l'existence du phénomène des navetteurs ne doit pas être corrélée positivement avec l'existence d'une endosmose frontalière ; il n'y a pas de causalité. En effet, la frontière peut être uniquement perçue comme une simple ressource se résumant à une visée utilitariste. Loin d'une osmose entre plusieurs peuples ou cultures, le phénomène des navetteurs peut se limiter exclusivement, dans certains cas, au travail. Pour preuve, la pratique de l'anglais, comme langue professionnelle, au sein des entreprises bâloise tend à se généraliser dans les postes à responsabilité, notamment au sein de l'industrie pharmaceutique. Le risque est alors de voir apparaître un rapport à la frontière à deux vitesses entre des individus dotés de capitaux culturels se sentant aptes à interagir dans un univers étranger et des individus se censurant dans leur rapport à la frontière. Ces derniers, indépendamment du caractère professionnel, perçoivent largement la frontière comme une barrière mentale en limitant leurs interactions à leur univers national proche. La perception de la frontière est avant tout une question sociologique. Ce phénomène tend à s'inscrire dans deux processus de mondialisations distincts : une mondialisation heureuse propre aux élites³⁵ et une mondialisation subie pour les plus défavorisés qui ne perçoivent que les contraintes de ce processus. Alors que le coude rhénan est un territoire novateur et avant-gardiste en matière du développement de la coopération transfrontalière, ce dernier n'échappe pas à la règle de la «refrontièrisation» du monde.

35 Anne Catherine WAGNER, «L'émergence d'une classe dominante mondialisée ?», *Regards croisés sur l'économie*, vol. 21, n° 2, 2017, p. 91-100.

Annexes

ANNEXE 1

«CE QUE FUT LA BATAILLE DE HUNINGUE»¹, PAR JEAN BUHLER

Les positions de l'artillerie lourde étaient vraisemblablement situées aux abords de Blotzheim, à 8 ou 9 kilomètres en arrière. On voyait s'élever au-dessus des toits bruns et rouges des nuages de fumée et de poussière, pendant que les détonations des coups précédents résonnaient à nos oreilles. Pour finir, toute la ville disparut sous un nuage noirâtre que le vent soufflait peu à peu, comme l'artillerie prenait du répit. Puis, de nouvelles salves retentissaient et c'étaient de nouvelles colonnes de fumée qui s'élevaient dans le ciel froid. Beaucoup de spectateurs s'étonnèrent de voir le peu de ravages apparents causés par les obus, probablement des 155, 203 et peut-être 220 mm. Ils s'attendaient à découvrir, après ce feu persistant, une ville réduite en un immense tas de décombres. Il en faut plus pour anéantir quelque cinq cents maisons. Même la tour de l'église ne souffrit pas en apparence. Elle dominait encore la ville-champ de bataille. Pendant ce temps, l'arc de cercle français s'élargissait et, d'après les salves de mitrailleuses, on pouvait conclure que l'assaillant progressait au nord de la ville et l'encerclait peu à peu, obligeant les Allemands à se retirer. Dans la plaine qui s'étend entre Saint-Louis et Michelfelden ainsi qu'entre Huningue et Village-Neuf (ou Neudorf), des blindés furent mis en action et leur action aurait probablement bientôt décidé du sort de la bataille, si les canons de D.C.A., établis sur la rive droite du Rhin n'avaient, à ce moment-là, abandonné leurs éventuels objectifs célestes pour pointer sur les chars français. Le ciel fut traversé de trajectoires

1 *L'impartial*, 6 décembre 1944.

lumineuses qu'on pouvait fort bien suivre des points d'observation établis non loin de la frontière ou des étages supérieurs des maisons. Les obus traçants se suivaient sans interruption, boulets rouges rasant le sol et décrivant une courbe s'écartant fort peu de l'horizontale. Ce tableau de la guerre était complété par un incendie qui faisait rage à l'arrière-plan, du côté du barrage de Kembs. Plus tard, on sut que les Français avaient mis le feu là-bas à une baraque de bois qui brûla pendant plusieurs heures. Au début de l'après-midi, Huningue était à peu près encerclée et les canons allemands ne s'en prenaient plus qu'aux fantassins et conducteurs de chars opérant à l'arrière de la petite ville. Pourtant, une garnison allemande assez forte tenait encore dans Huningue et ne devait mettre bas les armes que le vendredi à 11 heures du matin. On vit distinctement, de la frontière, comment un groupe d'une quinzaine d'Allemands se rendirent aux F.F.I. et aux tirailleurs marocains. Un soldat qui était couché dans un trou individuel leva d'abord au-dessus de son parapet un chiffon ou un mouchoir blanc, puis il l'agita au bout de son fusil, se mit enfin debout sur le parapet qui borde le cours du Rhin et fit de nouveaux signes. Un Français apparut à quelque cent mètres de l'Allemand à qui il donna l'ordre, par geste, d'avancer. Les premiers pas furent faits avec méfiance. Voyant qu'on ne tirait pas sur leur camarade, les autres Allemands sortirent de leurs abris et prirent le même chemin. Pendant que se déroulait cette petite scène, les combats n'avaient pas cessé aux alentours et les rafales de mitrailleuses n'arrêtaient pas. De forts groupes allemands continuaient à résister dans les fabriques et les immeubles situés près de la rive. On pouvait voir un ou deux corps étendus, des blessés, peut-être des morts. Les grosses pièces américaines au service de la Première armée reprirent le bombardement de la petite ville-frontière en fin d'après-midi. Déjà, il faisait froid. On ne voyait plus grand-chose, mais la guerre qui allait se poursuivre ainsi dans le noir apparaissait, à distance, encore plus odieuse et plus terrible. Pendant toute la nuit, les pièces françaises tirèrent et l'on entendit aussi de temps en temps la réplique des batteries allemandes situées de l'autre côté du Rhin. Le tir des armes d'infanterie était arrêté. Parfois, un coup isolé pouvait être perçu. Les adversaires durent dormir sur leurs positions, d'un œil et d'une oreille, bien sûr en sachant que le lendemain serait le jour de l'assaut définitif. Il n'y eut pas, à proprement parler, de combat, le vendredi, jour de la prise de Huningue. Les survivants de la garnison allemande devaient avoir réussi à se retirer. Peut-être avaient-ils pu utiliser, à la faveur de la

nuit, les canots d'assaut dont les «nids» avaient été pourtant pilonnés par l'artillerie française, les jours précédents, sur la rive badoise. Vers 11 heures du matin, les éléments avancés de 9^e division coloniale prenaient possession de Huningue où le drapeau français était hissé. Ainsi prenait fin la bataille aux portes de Bâle, dernier épisode de la libération du territoire français jouxtant le sol suisse.

ANNEXE 2

LISTE DES VICTIMES MILITAIRES ET CIVILES PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE À HUNINGUE¹

TOMBÉS COMME SOLDATS FRANÇAIS AU MOMENT DE LA LIBÉRATION DE HUNINGUE

DOUZOU Jean-Pierre

ENGEL Eugène

HUG Robert

SCHNEBERGER Charles

SCHWEITZER Albert

WICKY Victor

TOMBÉS COMME MEMBRES DES FORCES FRANÇAISES DE L'INTÉRIEUR (FFI)

REIG Émile

SCHICCA François

TOMBÉS COMME INCORPORÉS DE FORCE DANS L'ARMÉE ALLEMANDE

ARHEIT René

BALDINGER Marcel

1 Archives du Musée historique et militaire de Huningue, fonds Seconde Guerre mondiale.

BAUMANN Alfred

BAUMANN Louis

BAUR Fernand

BECK Pierre

BLANCHARD Charles

BOESINGER Guillaume

COMTE Marcel

DAUB Louis

DIENER François

ELMLINGER Camille

ENGEL Albert

ENGEL Alfred

FINCKBOHNER Jules

FINCKBOHNER Othon

FREUDENREICH Antoine

FUCHS Chrétien

GASSMANN Henri

GIRROY Marcel

GROENE Armand

GUTKNECHT Armand

HAGIST Max

HERRMANN Paul

KEMPF-BLUMBERGER Albert

KEMPF-ZIEGLER Albert

KENK Charles

KOHLER Louis

LEYES Émile

MAMBER Charles

MARX Othon

MATTERN Emile

MAYONNET Edmond

MEHLIN Alfred

METZ Marcel

MEYER René

MUHLETHALER Antoine

MUHLETHALER Ernest

MULLER Pierre

MUNCH Louis

NAAS Marcel

PETITJEAN François

REIBEL Louis

RINGENBACH Joseph

RINNERT Camille

RINNERT Jacques

RITTER Jules

RUDOLF Richard

SCHUBENEL Albert

SCHLIENGER Robert

SIMON André

STALDER Edouard

STEINBACH René

STEINMETZ Claude

STEINMETZ Marcel

STRITTMATTER Ernest

SUTTER Jules

SYDA Fernand

VINCENT Lucien

VOGELBACHER Frédéric

VONFELT René

WEBER Jacques

WEIDER Charles

ZELLER Victor

ZIEGLER Henri

ZUGER Guillaume

FUSILLÉS PAR LES ALLEMANDS À HUNINGUE

RIFFENACH Jacques

RIFFENACH-GANTNER Julie

STEFFAN François

STEFFAN-GOETSCHY Marthe

ZIEGLER Joseph

VICTIMES CIVILES HUNINGUOISES

BAECHLE François
BALDINGER Antoine
BARTH Pierre
BILLIG Justin
BOESINGER Ruth
CASPAR René
FREYBOURGER Jean-Pierre
KIEFFER-BRUNNER Rosine
LITZLER Alphonse
MATHIAS-STADLER Henriette
MEYER Henri
REDOLFI Jean
RITTER Laurent
ROBIN Élise
ROBIN Laurent
SCHERER Antoine
SCHERER Michel
SCHWEITZER Daniel
SCHWEITZER Madeleine
WILHELM Victor

DÉPORTÉS POLITIQUES HUNINGUOIS MORTS EN CAMP DE CONCENTRATION

BLOCH Bernard
BLOCH Claudine

BLOCH Gertrude

BLOCH Paul

KIMMICH Henri

WEILL Alexandre

WEILL Coralie

WEILL Marguerite

WEILL Marthe

ANNEXE 3

ÉTAT DES PRISONNIERS DE GUERRE DE L'AXE À SAINT-LOUIS¹

Nom et adresse de l'employeur	Nom et prénom du ou des prisonniers de guerre	Profession dans laquelle le ou les prisonniers sont employés	Adresse de l'employeur
Brasserie de Saint-Louis	Meier Fritz Hagen Ernst Weber Jakob	Tonnelier Brasseur Manœuvre	132, rue de Mulhouse
Frommelt Ernest	Hofeditz Erich	Monteur pour machines frigorifiques	28, rue Henner
Goepfert Charles	Schettgen Aloise	Viticulteur et tonnelier	12, rue de Michelfelden
Société française OMEGA S.à.r.l Saint-Louis	Ertel Charles	Soudeur	22, rue de Mulhouse
Rich Paul	Freidiger Reinhard Moeller Walter	Distillateurs et cultivateurs	7, rue de Michelfelden
Lauber Ernest	Buchholtz Ernest	Cultivateur	76 rue de Mulhouse
Thannberger Joseph	Wetterer Hans	Cultivateur	7, rue de Leymen

¹ Archives municipales de Saint-Louis, 9H6.

Annexes

Wicky Charles	Schlösser Jules	Fondateur et cultivateur	5, rue des Vosges
Kalck Frédéric	Muller Henri	Menuisier	23, rue de Huningue
Meppiel Adolphe	Manhard Hans	Horloger	7, rue de Mulhouse
Esslinger Marcel	Baumann Hans	Cordonnier	5, rue de Huningue
Clor Charles	Dirks Charles	?	30, rue de Bâle
Reising Maurice	Haerer Jean	Horloger	7a, rue de Leymen
Jodry – Garage	Alfred Schaible	Mécanicien	35, rue de Bâle
Laboratoire central de l'armement – détachement de Saint-Louis	Ohlenbrock Wilhelm Goertz Herbert Meiss Alfred Odrich Joachim Kehren Wilhelm Brixner Hans Hoffmann Wolfgang Streckfuss Karl Heinz Bruder Alfred Pfeifer Karl Schaffhausen Georg Rampke Hans Luchs Hermann Meyer Werner Blumsensein Otoo Schneider Harry		10, rue de l'industrie

ANNEXE 4

CONTRÔLE FRANÇAIS POUR FRANCHIR LA FRONTIÈRE GERMANO-HELVÉTIQUE À LÖRRACH, 1946-1947



Musée des Trois Pays de Lörrach (Fo 0929).

ANNEXE 5

CONTRÔLES DOUANIERS, À L'OCCASION DU HEBEL TAG, ENTRE LA SUISSE ET LA Z.F.O. DANS LE SECTEUR DE LÖRRACH, 1947



Musée des Trois Pays de Lörrach (Fo 2079).



Musée des Trois Pays de Lörrach (Fo 2079).



Musée des Trois Pays de Lörrach (Fo 34).



Musée des Trois Pays (Fo 2079).

ANNEXE 6

ALLOCUTION DE JOSEPH BONNET, MAIRE DE HUNINGUE, LORS DE LA CÉRÉMONIE DE JUMELAGE PLACE ABBATUCCI EN 1962¹

Devant nos arbres des deux provinces fleuris aux mêmes jours, devant ces eaux qui ne sentent heureusement plus le sang de nos fils jetés les uns contre les autres, devant ces toits voisins. Nous manifestons en ce jour, car nous avons entendu l'appel de la raison et l'appel du cœur, pour notre commun bonheur et notre commun profit ; au pont permanent, que nous désirons si ardemment et depuis si longtemps, nous jetons maintenant le pont des sentiments fraternels solennellement affirmés. Le jumelage de Weil am Rhein et de Huningue était dans l'ordre naturel des choses, car tout nous fait proches, nous pouvons ajouter qu'il est aussi dans l'ordre politique et fédératif avec la construction européenne. Eh bien ! nous n'assisterons pas en spectateurs à cette prodigieuse évolution des échanges et des conceptions, nous en serons, en ce coin de trois nations, les bons et loyaux ouvriers. Je remercie tous ceux qui, d'Allemagne et de France, de Suisse même, sont venus pour applaudir à cette initiative. Je salue avec affection et déférence les autorités allemandes, que tous soient les bienvenus. Je salue avec gratitude et respect les représentants officiels de notre chère France, que tous soient honorés pour nous donner leur caution, caution de leur présence, caution de leur intime approbation morale. Enfin, il nous est précieux de pouvoir accueillir nos amis suisses. Nous rendons hommage au cinq mille Français de ce coin d'Alsace bordé de défenses depuis Vauban, de ce coin d'Alsace

1 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

exsangue en 1945 lors des combats de la Libération; de cette ville pour ses souffrances décorée de la Croix de Guerre, oui, nous faisons en ce jour, indéfectiblement, dans un geste de totale confiance en nos lendemains communs, de nos cinq mille concitoyens des frères solidaires des 17 000 Allemands de Weil am Rhein, y compris, bien sûr, de de tout cœur, de ces milliers de réfugiés des provinces de l'Est. On a eu bien raison de dire que toute guerre entre Européens est une guerre civile, une guerre interne à notre civilisation. Nous trouvons que l'âme de nos enfants est une trop belle aube, un trop beau vêtement de pureté, une trop belle lumière naissante, pour que nous tentions de déchirer cette étoffe d'espoir, pour que nous tentions de tuer cette flamme allumée, comme trop souvent ont fait nos pères au cœur de notre histoire, une histoire qui allait de l'union des croisades aux déchirements atroces des cent cinquante dernières années. Ah ! que nos villes laissent leurs portes ouvertes, l'une devant l'autre, en amies, en sœurs, à jamais que nos foyers ouvrent à jamais leurs portes aux visiteurs d'en face, que nos sourires répondent aux vôtres, soyons libres comme l'oiseau qui va de vous à nous et de nous à vous, délivrons-nous du mal, du grand mal de la méfiance. Tel est notre vœu le plus cher, le vœu auquel je vois bien, par cette foule d'amis, que chacun a souscrit, afin de vivre de meilleurs jours. Nous savons bien que notre volonté agissante d'amitié et d'échanges n'est pas suffisante du bonheur des grands ensembles politiques et économiques en fonctionnement ou en construction, mais nous savons bien aussi que cette volonté en est un élément nécessaire. Nos sentiments et nos intérêts trouvent pareillement leur compte en cette action de jumelage : intérêt de nos travailleurs frontaliers, de nos commerçants, de nos industries, de nos administrations et de nos populations. Il se trouve à présent que la politique de nos deux états s'affirme de plus en plus solidaire, il se trouve que le président Adenauer fait ce printemps, à l'intérieur de la France, un voyage d'amitié comme nul responsable allemand n'en fit depuis bien des décennies. La fête du jumelage de Weil et de Huningue est une marque supplémentaire et utile de cet heureux changement de nos rapports officiels, un gage supplémentaire de meilleur destin. Ce sera notre honneur d'avoir pu crier ensemble « Vive l'Allemagne nouvelle et vive la France nouvelle » au plein temps de la nouveauté de l'Europe ; Europe que nous voulons de paix et de liberté, et dont nous sommes comptables face à nos fils et à nos filles.

ANNEXE 7

NOTRE VOISIN, « *UNSERE NACHBARN: WEIL AM RHEIN* », ENTRETIEN AVEC LE MAIRE DE WEIL AM RHEIN, WILHELM SCHELLENBERG, *BASLER WOCH*E, LE 27 OCTOBRE 1961

Les habitants de Bâle qui veulent profiter des beaux dimanches d'automne pour chanter des chants espagnols dans les environs sont mis en garde contre la fréquentation du ban de la commune de Weil. Une multitude de faits prouvent que les gardes du ban de Weil se croient en droit d'incendier le public bâlois de manière impertinente. Si quelqu'un a le malheur de se faire casser une pique sur la tête, il peut être sûr d'être condamné à la payer par les autorités communales, qui sont aussi blanches que justes. Celui qui ne veut pas mettre en danger son porte-monnaie et ses membres sains fera donc bien d'éviter la commune de Weil.

Contrairement à cette note de journal de 1861, on doit aujourd'hui plutôt regretter que les excursionnistes bâlois ne soient pas plus nombreux à visiter notre ville voisine de quatre kilomètres de long, située sur les hauteurs au-delà de la Wiese. Weil se divise aujourd'hui en trois secteurs urbains : Weil-Friedlingen, Weil-Leopoldshöhe et Alt-Weil, la ville proprement dite. Il y a 100 ans, Weil ne comptait guère plus de 1 000 habitants ; en 1946, ils étaient déjà 8 500, et aujourd'hui, la ville des cheminots compte même 17 800 âmes qui habitent une surface communale de 810 hectares. Après un accueil chaleureux dans la maison communale d'Altweiler, trop étroite depuis longtemps, il a immédiatement évoqué l'importance primordiale de

bonnes relations avec Bâle. Le greffier du Conseil Otto Wucherer a donc eu l'amabilité de nous expliquer et de nous démontrer en dialecte local quelques problèmes de Weil particulièrement intéressants pour Bâle : 1. Au centre, il y a la route hors taxe de Lörrach à Altweil en passant par le *Richener unteren Schlipf*. L'administration municipale de Weil se réfère aux autorités bâloises et suisses au traité de frontière conclu avec le grand-duc de Bade en 1852, selon lequel Berne a récemment confirmé le droit de Weil à une telle liaison. Contrairement à Lörrach, Weil n'est pas intéressée par une combinaison de ce plan de construction avec le projet de la route du Wiesental, qui n'a aucune importance pour Weil, et encore moins si le nœud routier prévu avec la bifurcation vers Grenzach et le raccordement vers Bâle se trouve sur le champ de Weil. À la demande des milieux bâlois de la navigation rhénane, l'ancien pont de bateaux entre Weil et Huningue a dû être supprimé. Depuis, un car-ferry circule toutes les demi-heures et part donc toutes les heures de Weil et de Huningue. Bien qu'il soit possible de traverser le Rhin à des intervalles plus courts pendant les heures de pointe, la liaison par bac en tant que telle serait absolument insuffisante. De même, le détour par Bâle est toujours une question de temps et de douane. Et comme le trafic rhénan a été la cause principale de la suppression du pont de bateaux, Weil et Huningue apprécieraient que Bâle participe au financement du « pont de Fries denss » ou « pont de Baslers » sur le Rhin. Cette liaison directe entre les voies rapides du sud du Pays de Bade et de l'Alsace se situerait sur les fondations encore intactes de l'ancien pont ferroviaire dynamité et permettrait certainement de désengorger le trafic de transit à Bâle. Dans le cadre du projet de pont sur le Rhin, il convient de mentionner la réunion qui s'est tenue récemment à l'hôtel de ville de Huningue entre les deux villes frontalières situées à gauche et à droite de l'arène du port rhénan de Bâle. Une « Entente cordiale » du Rhin supérieur, fondée légalement par des résolutions juridiques concordantes des conseils municipaux des deux parties, qui s'est notamment exprimée sur cette question de la construction d'un pont de liaison, est en cours d'élaboration : « Le fait qu'un pont soit construit ne sera pas désagréable pour beaucoup de gens. J'ai toujours préféré le détour par Bâle ». C'est ainsi que Johann Peter Hebel écrivait déjà en 1796, lorsque le pont de bateaux de Huningue a été construit. Le troisième problème est l'embouteillage de charbon en provenance du port rhénan de Bâle, qui affecte particulièrement les ménagères de Friedlingen. À la suite d'une objection

du maire Schellenberg, la *Deutsche Bundesbahn*, coresponsable de cette accumulation d'obus en provenance du camp de manœuvre de Leopoldshöhe, s'est récemment déclarée prête à n'utiliser à l'avenir que des locomotives diesel pour l'ensemble des opérations de triage, y compris sur le territoire suisse. Il n'y aurait donc plus que les charbons bâlois qui s'entasseraient. Mais les habitants de Weil et Friedlingen ont l'espoir que Bâle entreprenne quelque chose de positif à ce sujet.

ANNEXE 8

NOTRE VOISIN, «*UNSERE NACHBARN:* HUNINGUE», ENTRETEN AVEC LE MAIRE- ADJOINT DE HUNINGUE, HENRI JANSER, *BASLER WOCH*E, LE 3 NOVEMBRE 1961

Il est intéressant de noter les variations du nombre d'habitants de cette ancienne ville fortifiée, qui était autrefois souvent plus grande que Bâle sur toutes les cartes géographiques en raison de son importance militaire : en 1936, on comptait encore environ 3 801 habitants, mais pendant la guerre, ils ne devaient être que quelques centaines, car la quasi-totalité de la population avait été évacuée par le gouvernement français dans la région des Landes, à Soustons près de Bordeaux, lorsque les hostilités ont éclaté. Mais vers 1946, ils étaient déjà 3 000 à commencer à reconstruire leur ville natale, durement touchée par les 60 % de dommages de guerre. Les importantes destructions ont nécessité la reconstruction de quartiers entiers et un urbanisme plus centralisé. Aujourd'hui, les édiles de la ville doivent s'occuper de 5 000 habitants, dont quelques centaines – souvent au grand dam de l'industrie alsacienne – cherchent et trouvent du travail et un salaire dans la grande ville de Bâle ou à Bâle-Campagne. Le gouvernement de l'ancienne cité Vauban est actuellement composé du maire J. Bonnet – un Français de l'Intérieur – et de ses adjoints H. Janser, P. Meyer et Ch. Muller. La superficie de la commune s'étend sur 276 hectares ; beaucoup de terrains industriels, voire quelques usines vides, sont encore « à prendre » [...]. Ce qui, chez Weil, n'était que le problème n° 2 – le pont routier sur le Rhin – semblait donner à Monsieur Janser, du point de vue de Huningue, une préférence absolue

sur les autres projets. Le pont ferroviaire démoli vers 1937, entre autres à cause du refoulement dangereux pour le trafic rhénan, a été remplacé, comme on le sait, par le pont de bateaux détruit en 1944/45 par le service de bacs insuffisant actuel. Par ailleurs, Huningue invoque les mêmes raisons pour lesquelles Bâle ou la Confédération pourraient prendre en charge une partie du financement de ce pont, raisons que nous avons déjà évoquées dans notre éditorial de la semaine dernière en tant que point de vue des autorités de Weil. À Huningue, on pense en outre que la population du Petit-Huningue et des quartiers du Bläsi et de la Volta, mais surtout le trafic du port rhénan de Bâle lui-même, profiteraient d'une telle liaison fixe entre les deux villes frontalières du Rhin supérieur. Après une cinquantaine d'années d'exploitation de tramways, le service d'autobus a été introduit au printemps de cette année et, depuis, les cars orange de la « Ville de Huningue » circulent de l'arrêt de tramway bâlois Hünigerstrasse jusqu'au centre-ville de Huningue. La décision très officielle prise dernièrement et mise en œuvre en mai dernier a été suivie d'une nouvelle étape.

ANNEXE 9

NOTRE VOISIN, «*UNSERE NACHBARN*: SAINT-LOUIS», ENTRETIEN AVEC LE MAIRE DE SAINT-LOUIS, CHARLES KROEPFLÉ, *BASLER WOCH*E, LE 10 NOVEMBRE 1961

Charles Kroepflé, le maire de notre plus grande ville voisine française, Albert Hartmann, secrétaire général de la Mairie, et Messieurs les adjoints Louis Meyer, Albert Haas et Dr. Charles Mauz nous ont accueillis à la mairie de Saint-Louis pour une discussion approfondie des problèmes de la ville et des frontières. Fondée par une ordonnance de Louis XIV en 1684, la ville compte aujourd'hui 12 000 habitants et s'étend sur une superficie d'environ 1 700 ha. L'augmentation remarquable de la population de Saint-Louis au cours des dernières années est due en grande partie à l'intégration de Bourgfelden en février 1953 et de Blotzheim-la-Chaussée en mars 1958. Il y a quelques années, Saint-Louis a également mis en place un service de bus urbain, les T.U.S.L. (Transports Urbains de la Ville de Saint-Louis), en remplacement de l'ancien service de tramway. Il est prévu d'introduire prochainement un service de dix minutes sur toute la rue de Bâle et la rue de Mulhouse. Environ un quart de la main-d'œuvre de l'ensemble de la commune travaille en Suisse. Du point de vue du commerce local, on regrette beaucoup cet exode, d'autant plus que la cinquantaine de restaurants de la commune semble exercer depuis quelques années une attraction fortement réduite sur les Bâlois, ce qui supprime aussi une certaine compensation. Mais Saint-Louis a aussi quelques soucis avec Bâle et les Bâlois. À l'époque, une usine chimique bâloise avait été autorisée à déposer certains déchets non

dangereux dans une fosse proche de la frontière. Mais à la condition expresse que les dépôts soient recouverts d'une couche de chlore et de terre. Or, depuis un certain temps déjà, ces précautions auraient été négligées, des déchets bien plus dangereux que ceux autorisés à l'époque auraient même été transportés quotidiennement de l'autre côté de la frontière et déposés librement, à ciel ouvert et sans aucune couverture, à vingt mètres à peine d'un quartier d'habitation peuplé d'enfants. Des cas de maladie ont déjà été enregistrés parmi les enfants jouant sur ces tas de produits chimiques résiduels, pas si inoffensifs que cela. Et si l'entreprise bâloise concernée et ses chauffeurs ne remplissent pas leurs obligations à l'avenir, le conseil municipal de Saint-Louis sera contraint de demander aux autorités douanières françaises de bloquer l'importation de ces produits.

La «tranchée inesthétique» de la route internationale hors taxes menant à l'aérodrome est également considérée comme très gênante à Saint-Louis. Le conseil communal de Saint-Louis souhaiterait vivement que les autorités bâloises puissent tôt ou tard faire des propositions pour le passage en tunnel du tronçon de la route de l'aéroport situé dans la zone d'habitation entre Saint-Louis et l'ancien Bourgfelden. D'autre part, Saint-Louis considère également l'extension et la modernisation de l'aéroport comme une priorité pour toute la région frontalière. Dans ce contexte, le maire Kroepfle a fait remarquer que depuis l'intégration de La Chaussée en 1958, l'aérodrome de Bâle-Mulhouse n'est plus situé sur le territoire de la commune de Blotzheim, mais sur celui de Saint-Louis. Et puisque nous parlions de terrains, il fut également question d'achats de terrains bâlois au-delà du Lysbüchel. Les projets d'implantation de nouvelles industries sont en principe bien accueillis et les particuliers qui souhaitent habiter à Saint-Louis sont également les bienvenus. Mais le maire et les membres du conseil municipal se sont prononcés avec fermeté contre les spéculateurs fonciers. Monsieur Kroepfle souligna que pour ces hamsters fonciers, Saint-Louis est un terrain très chaud, car la commune peut décider dans une large mesure du droit d'utilisation des parcelles et peut également recourir à des possibilités d'expropriation étendues. Et lors de la vente de terrains en France, ce n'est pas le vendeur mais l'administration des domaines qui détermine combien on peut exiger pour un terrain donné. Comme partout ailleurs, des logements sont construits à Saint-Louis par des initiatives privées et des coopératives de construction publiques. Ces derniers temps, environ 400 logements ont été achevés ou sont encore

en construction. Dans le cadre d'un plan quinquennal, on prévoit un total d'environ 1 200 logements, dont de très nombreux logements de quatre pièces pour familles nombreuses. Outre les subventions publiques à la construction, exceptionnellement élevées même pour la Suisse, une imposition séparée des entreprises industrielles en faveur de la construction de logements contribue fortement à atteindre l'objectif fixé. Malgré tous ces efforts, le marché du logement ne s'améliorera guère chez nos voisins, surtout en ce qui concerne les logements accessibles aux personnes à revenu normal. Ces dernières années, les travaux publics communaux ont permis de réaliser quelques beaux projets à Saint-Louis. Il y a tout d'abord l'imposant Collège National Technique du côté de Burgfeld, sur la route de l'aéroport. Une école professionnelle généreusement équipée qui forme une relève technique et industrielle efficace non seulement pour Saint-Louis, mais aussi pour toute la région frontalière du Rhin supérieur. Le Collège Classique et Moderne, en cours d'agrandissement, à côté de la mairie, est également remarquable. La nouvelle église catholique de la rue de Bâle, avec ses lignes élancées et ses décorations murales intéressantes, souligne également la modernité de la construction du Saint-Louis d'aujourd'hui. Une maison de retraite et une grande maison de jeunes avec salle de fête sont d'autres projets de construction, en partie déjà en cours. Parallèlement, Saint-Louis participe bien entendu en tant que partenaire à la « zone portuaire », au projet de port Huningue-Rosenau, avec les communes de Village-Neuf, Huningue et Rosenau. Le maire Kroepflé et ses collaborateurs ont ensuite abordé le problème de la canalisation bâloise à travers Saint-Louis et la construction d'une station d'épuration correspondante. Après avoir d'abord discuté à Bâle d'une pose de la canalisation sur la rive droite du Rhin, on se décida finalement pour le projet passant par Saint-Louis, qui, selon Monsieur Kroepflé, devrait coûter beaucoup moins cher. Après des années de négociations, l'affaire est maintenant réglée.

Le maire de Saint-Louis et le chef de notre département des travaux publics se sont rencontrés pour régler définitivement cette question. Ici et là, on aurait souhaité à Saint-Louis un traitement plus rapide de ces affaires – Monsieur Kroepflé a montré ostensiblement une épaisse liasse de dossiers – mais il a fallu tenir compte du manque chronique de personnel dans les services bâlois compétents. Les édiles de Saint-Louis sont en tout cas d'avis que l'on appréciera certainement la complaisance de leur ville à l'égard de ce projet de canalisation et de station

d'épuration à Bâle. D'autant plus que les eaux usées de Saint-Louis ne représentent, selon les indications de Monsieur le maire, qu'environ un pour cent de l'ensemble des eaux usées à épurer. Les plans du tracé et de la station d'épuration sont déjà disponibles et, après le règlement définitif de quelques questions de terrain, on peut s'attendre à ce que les travaux commencent dès l'année prochaine, mais certainement en 1963. Une demande particulière de la ville de Saint-Louis serait la reprise du trafic bidirectionnel au poste frontière de Bâle-Lysbüchel. Côté français, on pourrait s'installer tout de suite. Mais d'un autre côté, Saint-Louis dispose d'une attraction qui plaît à de nombreux Bâlois : en face de la soupe au lait, à quelques mètres seulement de la frontière nationale, un grand centre de natation verra le jour dans le courant de l'année prochaine, dont la conception tournée vers l'avenir sera délibérément adaptée à un afflux considérable de nageurs et de personnes souhaitant se rafraîchir en provenance de Bâle. Un terrain en plein air, des restaurants, des pelouses et de grands bassins chauffés (!) répondant aux normes olympiques devraient attirer de nombreuses filles et fils de la ville rhénane derrière la soupe au lait en été 1963. L'aimable « grand accueil » du gouvernement de notre principale ville voisine de la rive gauche du Rhin, présent presque en corps, nous a prouvé que Saint-Louis, comme tous ses voisins bâlois, tient beaucoup au maintien et à l'approfondissement de bonnes relations dans la région frontalière. Cela ne doit pas empêcher de s'exprimer en toute clarté sur les problèmes et les points litigieux de la cohabitation. Car ce n'est qu'en étant ouvert que l'on peut servir ses amis.

ANNEXE 10

NOTRE VOISIN, «*UNSERE NACHBARN*»: LÖRRACH», ENTRETEN AVEC LE MAIRE DE LÖRRACH, EGON HUGENSCHMIDT, *BASLER WOCH*E, 17 NOVEMBRE 1961

Lörrach est une petite ville allemande sans grande histoire. Ce qui la distingue de la plupart de ses semblables, c'est la part du sud dans ce coin de terre situé dans le grand arc du Rhin. Quelle que soit la direction par laquelle on s'en approche, on est toujours surpris par la grâce enjouée de cette ville dans la vallée, dont les maisons grimpent des deux côtés de la petite rivière vers la verdure des derniers contreforts de la Forêt-Noire, c'est ainsi que Fritz Herbst caractérise notre ville voisine la plus importante et la plus grande, avec plus de 31 000 habitants et 1 860 hectares de superficie communale. À l'époque de Hebel, Lörrach ne comptait cependant qu'environ 1 800 habitants, mais vers 1937, ils étaient déjà près de 21 000, et les années d'après-guerre, avec leur afflux considérable de réfugiés, ont apporté une nouvelle augmentation de la population. Le maire Egon Hugenschmidt, qui n'est pas seulement lié à sa ville par sa fonction, mais aussi par son cœur depuis son enfance, nous a reçus à l'hôtel de ville de Lörrach, sur la place de la gare, et a évoqué les problèmes de la ville dans un dialecte alémanique familier. Il y a une très grande pénurie de logements dans notre ville. Il y a 1 200 familles à la recherche d'un logement. Ce problème conjoncturel et de guerre, particulièrement urgent à Lörrach, ne peut être résolu que par la construction de logements à grande échelle. Actuellement, l'adminis-

tration municipale aménage une zone d'habitation de 22,5 hectares dans le Gewann « Salzert » pour environ 2 300 habitants.

Alors que plus de 10 pour cent des actifs de Lörrach travaillent en Suisse, la ville à l'alouette ascendante compte environ 1 200 travailleurs étrangers. En 1908, Stetten et en 1935 Tum-ringen ainsi que Unter- et Ober-Tullingen ont été rattachés à la ville. Une telle implantation, qui n'est pas seulement importante du point de vue industriel et démographique – la quinzaine d'hôtels et d'auberges de Lörrach peuvent actuellement offrir plus de 400 lits –, exige aussi une prise en compte urgente de la politique des transports. C'est dans cet esprit que le maire Hugenschmidt a demandé au ministre-président du *Land* de Bade-Wurtemberg, au nom du conseil municipal de Lörrach, de planifier une liaison autoroutière diagonale entre Stuttgart et Bâle. Le tracé proposé était prévu via Rotweil Waldshut – Säckingen – Wehr – Schopfheim avec une liaison directe passant au nord de Lörrach vers Limeldange où il rejoindrait l'autoroute Karlsruhe-Bâle. Mais une demande encore plus urgente – le problème bâlois numéro 1 de Lörrach – serait la réception de la route de contournement du Wiesental par la ville de Bâle et la commune de Riehen. Cette solution de circulation idéale pour Lörrach et toute la vallée de la Wiese soulagerait considérablement le passage frontalier Lörrach-Stetten/Riehen-Grenze qui, en raison de l'afflux important de véhicules, donne souvent lieu à de graves perturbations du trafic. On examine actuellement si et sous quelle forme le trafic de tramways pourrait à nouveau traverser la frontière de part en part. Le Wiesentalbahn, qui fêtera son centenaire l'année prochaine, fonctionne sans problème ; seules les correspondances à Bâle devraient être meilleures. À Lörrach aussi, on regrette que le trafic d'excursion bâlois vers les régions frontalières proches ait fortement diminué par rapport au passé. Si l'on attend et espère d'une part que les autorités bâloises fassent preuve de diligence dans la fixation définitive du tracé de la route du Wiesental, on se consacre d'autre part à Lörrach avec attention au problème de la propreté de la Wiese, qui profite particulièrement à Riehen et à Bâle. Actuellement, on construit, avec le soutien de toutes les parties concernées, un collecteur principal de Hauingen jusqu'à Weil/Rhin ou Haltingen. Dans ce contexte, le maire Hugenschmidt a également souligné l'importance de discussions libres et ouvertes avec les autorités de la grande ville voisine.

La liste des grands projets de construction publique de la métropole du Wiesental comprend entre autres l'agrandissement de l'hôpital, un foyer pour infirmières, une nouvelle installation de récupération d'eau, la construction ou la transformation d'abattoirs, une salle de sport, un gymnase et la construction d'un nouvel hôtel de ville. Malheureusement, Lörrach doit également faire face à des problèmes de démolition : Le vénérable hôtel Hirschen est menacé de spéculation. Le parc municipal avec la salle municipale, le magnifique parc de Rosenfels avec le «Baselblick» situé au-dessus, sur les pentes du Hühnerberg, et enfin la piscine aménagée dans un esprit d'avenir avec 3 000 mètres carrés d'eau et 50 000 mètres carrés de verdure au niveau du pont Wiesenbrücke vers Tumringen, caractérisent l'aménagement généreux de la Lörrach moderne. Déjà à l'époque de Hebel et avant, l'accent était mis sur l'amitié. L'amitié entre Lörrach et Bâle se concentrait sur les relations culturelles. « Depuis toujours, les habitants de Lörrach ont l'habitude d'assister aux représentations théâtrales et aux concerts de Bâle. C'est pourquoi une vie théâtrale et de concert autonome à Lörrach est toujours compromise. D'un autre côté, nos manifestations culturelles sont assurées en grande partie par des artistes suisses. » Ainsi, cet automne, une troupe d'opérette bâloise a donné deux représentations très appréciées à Lörrach (à Bâle même, l'opérette semble avoir disparu en raison des dispositions de Wälterlin), et le théâtre municipal de Bâle a joué «Minna von Barnhelm» dans la salle municipale à l'invitation des autorités de Lörrach. Le maire Hugenschmidt a lui-même découvert un autre aspect des liens culturels, l'université de Bâle, lors de quelques semestres d'études dans les années qui ont suivi la guerre, et l'ouverture d'esprit de l'*Alma mater* envers l'étudiant allemand est restée un souvenir amical pour l'actuel maire de Lörrach.

ANNEXE 11

ENTRETIENS AVEC LES MAIRES DE HUNINGUE ET WEIL AM RHEIN DANS LE CADRE DE LA CÉRÉMONIE DE JUMELAGE, *WEILER ZEITUNG*, N° 117, 19 MAI 1962¹

De l'autre côté du Rhin, les populations ont tiré les leçons du passé. Une nouvelle ère s'ouvrira, sous l'Europe en devenir, pour construire un avenir qui ne sera animé que par l'idée de se rapprocher, de vivre ensemble, de se respecter et de s'apprécier mutuellement. Si les deux villes voisines et frontalières de Weil am Rhein et de Huningue célèbrent demain dimanche leur jumelage de manière solennelle, cet acte doit être considéré comme un nouveau jalon, à la fois fondateur et précurseur. Mais dans nos cœurs, en l'absence d'un projet de pont fixe sur le Rhin, nous jetons ce dimanche le pont de la solidarité la plus cordiale d'une rive à l'autre du fleuve, dans l'espoir qu'un jour une liaison routière incontournable entre nos deux pays puisse contribuer encore davantage à nous rapprocher humainement l'un de l'autre, afin de favoriser en même temps le commerce et le changement, pour le bien et la prospérité de nos deux villes frontalières.

Joseph Bonnet, Maire de la Ville de Huningue.

1 Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

Herzlichen Gruß und Willkommen



Aus allen Vergangenheiten haben diesseits und jenseits des Rheins ihre Bevölkerungen heilsame Lehren gezogen. Eine neue Ära, unter einem werdenden Europa, wird sich aufbauen, um Land und Leuten, Kind und Kindeskindern, eine Zukunft zu gestalten, die nur von einem Gedanken beseelt sein wird, sich näher zu bringen, sich zu lieben, sich gegenseitig zu achten und zu schätzen.

Wenn die beiden Nachbar- und Grenzstädte Weil am Rhein und Huningue nun am morgigen Sonntag in feierlicher Weise ihre Verschmelzung feiern, so soll dieser Akt als ein neuer Meilenstein gelten, der zugleich wegweisend ist.

In unseren Herzen schlagen wir aber am morgigen Sonntag in Ermangelung einer projektierten festen Brücke über den Rhein die Brücke herzlichster Verbundenheit von Stromufer zu Stromufer, in der Hoffnung, daß eines Tages doch eine unumgängliche Straßenverbindung zwischen unseren beiden Ländern noch mehr beitragen kann, sich gegenseitig menschlich näher zu bringen, um zugleich Handel und Wandel zu fördern, zum Wohle und weiteren Gedeihen unserer beiden Grenzstädte.

JOSEPH BONNET
Maire de la Ville de Huningue



Bürgerinnen und Bürger von Weil am Rhein

Unsere elsässische Nachbarstadt hat uns zu einer Partnerschaftsfeier in ihre Mauern eingeladen. Dadurch sollen die schon seit Jahren bestehenden freundschaftlichen Beziehungen unserer Stadtverwaltung, Vereine und Organisationen vor der gesamten Bürgerschaft besiegelt werden.

Wenn wir am kommenden Sonntag unsere Freunde westlich des Rheins besuchen, so wird neben den Fahnen Frankreichs und der Bundesrepublik die Europafahne wehen. Sie wurde in den vergangenen Jahren immer mehr zum Symbol für den wachsenden Willen aller europäischen Völker zur gegenseitigen Verständigung und Freundschaft.

Dieser Gedanke wird auch unser Treffen befeelen. Das Freundschaftsband der städtischen Organe und Vereine soll die ganze Bevölkerung erfassen und so zu einem Stein unter Steinen am Aufbau Europas werden.

Wenn auch die bestehenden und anzuknüpfenden Bande von Mensch zu Mensch zur Zeit noch unter den ungünstigen Verkehrsverhältnissen leiden, so wollen wir nicht ablassen, sie immer wieder auf das Neue zu festigen und so eines Tages auch den Brückenschlag zwischen den beiden Ufern des Rheins zu erreichen. Dann werden die ideellen Brücken zwischen den Menschen diesseits und jenseits des Rheins auch materielle Früchte bringen, zum Wohle der Bürger beider Städte.

In diesem Sinne danke ich dem Herrn Bürgermeister von Hünigen für seinen freundlichen Gruß im Namen der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt.

Schellenberg
Bürgermeister

«Notre ville voisine nous a invités à une fête de jumelage dans ses murs. Il s'agit de sceller devant l'ensemble de la population les relations amicales qui existent depuis des années entre nos deux villes, nos associations et nos organisations. Lorsque nous rendrons visite à nos amis de l'Ouest du Rhin dimanche prochain, le drapeau européen flottera à côté des drapeaux de la France et de la République fédérale d'Allemagne. Il est devenu au fil des ans le symbole de la volonté croissante de tous les peuples européens de se comprendre et de s'entendre. Cette idée sera également au cœur de notre rencontre. Le lien d'amitié entre les organismes et les associations de la ville doit s'étendre à toute la population et devenir ainsi une pierre parmi les pierres de l'Europe. Même si les liens existants souffrent encore actuellement de conditions de transport défavorables, nous ne devons pas renoncer à les consolider toujours à nouveau et à atteindre un jour la fraternité entre les deux rives du Rhin. Alors, les liens idéaux entre les hommes de part et d'autre du Rhin porteront aussi des fruits matériels, pour le bien des citoyens des deux villes. Dans ce contexte, je remercie Monsieur le Maire pour son aimable salut au nom des citoyennes et citoyens de notre ville.»

Le maire Wilhelm Scheltenberg, maire de Weil am Rhein.

ANNEXE 12

PROGRAMME DES FESTIVITÉS DANS LE CADRE DU JUMELAGE ENTRE HUNINGUE ET WEIL AM RHEIN¹

FETE DE JUMELAGE DES VILLES DE HUNINGUE ET DE WEIL AM RHEIN
SOUS LE HAUT PATRONAGE DE MONSIEUR LE PREFET DU HAUT-RHIN
LE 20 MAI 1962 à HUNINGUE

- 10,30 heures Réception des personnalités et invités allemands et français
au poste frontière du Rhin (bac)
- 11,00 heures Dépôt de gerbes au Monument aux Morts
- 11,30 heures Réception et vin d'honneur à l'Hôtel de Ville
Remise de la clé symbolique
- 12,00 heures Banquet d'amitié à l'Hôtel Tivoli
- 15,00 heures Fête officielle de jumelage dans la halle de fête sur la Place
Abbatucci, dont

P R O G R A M M E

- | | |
|--|---|
| 1) Les apprentis-marins, marche de Faricoul
Paris-Belfort, marche de Faricoul | Musique Municipale et Clique des
Sapeurs-Pompiers sous la direction
de M. Willy Fahrenfeld |
| 2) Bruderschaft, de J. B. Hilber
O Schutzgeist, de W.A. Mozart | Gesangverein 1836 Alt-Weil et Sängervereinigung 1911 Weil am Rhein, sous
la direction de M. Markus Tschopp |
| 3) Danse Alsacienne n° 1, de Merckling | Groupe Folklorique Vogesia de Colmar
Président M. Eugène Leder |
| 4) Allocution de M. J. Bonnet, Maire de Huningue | |
| 5) Allocution de M. W. Schellenberg, Maire de Weil am Rhein | |
| 6) Troubadour, fantaisie de Verdi | Musique Municipale de Weil am Rhein
sous la direction de M. W. Fahrenfeld |
| 7) Allocution de M. Bechtold, Landrat de Loerrech | |
| 8) Allocution de M. Nicoulaud, Sous-Préfet de Mulhouse | |
| 9) Là-bas, de M. Plumhof
Am Rhein, de C. Attenhofer | Société Chorale 1880 Huningue, sous
la direction de M. P. Ringele |
| 10) Valse d'automne, de J. Graff | Groupe folklorique Vogesia de Colmar
Président M. Eugène Leder |
| 11) Ouverture fantastique, de Springer | Musique Municipale de Huningue, sous
la direction de M. W. Fahrenfeld |
| 12) Marche triomphale, d'Aïda de Verdi | Musiques Municipales de Huningue et
de Weil am Rhein, sous la direction
de M. Willy Fahrenfeld |
| 13) Serment de jumelage | |
| 14) Hymnes Nationaux allemand et français | |

Après la partie officielle, bal public gratuit et fête populaire.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources primaires

Archives nationales françaises

AN, 19850336/20.

AN, 19760072/12.

AN, 19800033/17.

AN, 19850336/20.

Archives du ministère des Affaires étrangères

Délégation du cercle de Lörrach – MAE, 10BAD :

MAE, 10BAD – 1.

MAE, 10BAD – 2.

MAE, 10BAD – 3.

Dépôt central des archives de la justice militaire

DCAJM, CA 7/37/6.

Archives d'Alsace

ADA, 68 4761.

ADA, 335D.

ADA, 152 W.

ADA, 2115W40.

Archives fédérales suisses

Oskar SCHÜRCH, *Das Flüchtlingswesen in der Schweiz während des zweiten Weltkrieges und in der unmittelbaren Nachkriegszeit (1933-1950)*, Bericht des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes, n° 43/150, Archives fédérales suisses, Berne.

Archives communales

ARCHIVES DE SAINT-LOUIS

- Archives municipales de Saint-Louis, 9O2-16.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9O32 Tramway.
- Archives municipales de Saint-Louis 3H8-12.
- Archives municipales de Saint-Louis, 213W162.
- Archives municipales de Saint-Louis, 2Bi437.
- Archives municipales de Saint-Louis, 2Bi437.
- Archives municipales de Saint-Louis, 4W360.
- Archives municipales de Saint-Louis, 614W4
- Archives municipales de Saint-Louis, 7D26.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9H6.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9H7.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9H8.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9H13.
- Archives municipales de Saint-Louis, 9H14.
- Archives municipales de Saint-Louis, AC.6O1/6.
- Archives municipales de Saint-Louis, AC/5W46.
- Archives municipales de Saint-Louis, Dossier jumelage.
- Archives municipales de Saint-Louis, *Le centre ferroviaire de Saint-Louis* par Jules Stahl, novembre 1964.

ARCHIVES DE HUNINGUE¹

Lettre de J.-R. RINDERKNECHT, maire de Huningue à son homologue Lavielle, maire de Soustons, 28 décembre 1945.

Délibération du conseil municipal de Huningue, 10 décembre 1946.

Délibérations du conseil municipal de Huningue, 30 janvier 1947.

Délibérations du conseil municipal de Huningue, 18 avril 1947.

Lettre du préfet du Haut-Rhin, 19 avril 1947.

Délibérations du conseil municipal de Huningue, 27 novembre 1948.

Délibérations du conseil municipal de Huningue, 20 mars 1951.

Bulletin officiel municipal de Huningue, n° 1, 1968.

Dossier jumelage.

ARCHIVES DE WEIL AM RHEIN

Stadtarchiv Weil am Rhein, SAWaR HA1.1.2 003.68.

ARCHIVES DE LÖRRACH

Stadtarchiv Lörrach, Archiv Hebelbund (1946-1955).

Stadtarchiv Lörrach, HA 208.

Stadtarchiv Lörrach, HA 229 24-06-1946.

Stadtarchiv Lörrach, IX/54 et 125.

Stadtarchiv Lörrach, IX.59, 1930-1945.

Stadtarchiv Lörrach, 396 a/1 mit zahlreichen Erinnerungsberichten.

1 Les archives municipales de Huningue ne sont pas classées par cote.

ARCHIVES DU CANTON DE BÂLE-VILLE

- Staatsarchiv Basel-Stadt, PD – REG 1a 1945.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, protocole pour l'accueil des réfugiés daté du 17 janvier 1945, PD – REG 1a 1945.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 2a 5-2-4.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 8a.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 2a 5-2-4.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, Privat-Archive : Basler Hilfsstelle für Flüchtlinge, 927 A9.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, BD-REG 1 12-9.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, DI-REG 1.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, Badische Flüchtlinge 1944 Konferenz vom 5. Dezember 1944 PD-REG 1A.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 1A.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, «Sektion basel, Sasidat».
- Staatsarchiv Basel-Stadt, «Elsasshilfe 1945/46», lettre du 16 décembre 1944.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, BD-REG 1 12-9.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, A/Be 305.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, 03.8a.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 1-179.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, PÖA-REG 12a 2-1-8 (1).
- Staatsarchiv Basel-Stadt, BD-REG 1 A 802-3.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, D-REG 3a 16914.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, Aviatik C4.63.
- Staatsarchiv Basel-Stadt, SCHI-REG 1c 601-2.

Archives privées et muséales

ARCHIVES DU MUSÉE HISTORIQUE ET MILITAIRE DE HUNINGUE²

Fonds Seconde Guerre mondiale

ARCHIVES DU MUSÉE DES TROIS PAYS DE LÖRRACH

Tableau du cercle de Lörrach, composé par les soins du service du gouvernement militaire de Lörrach, Museum am Burghof, Lörrach.

ARCHIVES DE LA *REGIO BASILIENSIS*³

COLLECTION PARTICULIÈRE

Archives de l'ISL issues des éléments accumulés par Paul-Bernard Munch dans le cadre de son ouvrage : MUNCH Paul-Bernard, *Robert Cassagnou – Hubert Schardin à Saint-Louis, les pionniers de la coopération franco-allemande*, 2019, p. 12.

Sources issues de la presse écrite

PRESSE FRANÇAISE

L'Alsace

L'Alsace, 2 février 1945.

L'Alsace, 11 août 1948.

L'Alsace, 22 mars 1953.

L'Alsace, 23 mars 1953.

L'Alsace, 17 octobre 1954.

L'Alsace, 25 février 1955.

2 Les archives du musée historique et militaire de Huningue ne sont pas classées par cote.

3 Les archives *Regio Basiliensis* ne sont pas classées par cote.

- L'Alsace*, 27 octobre 1955.
L'Alsace, 6 septembre 1954.
L'Alsace, novembre 1964.
L'Alsace, 20 novembre 1969.
L'Alsace, 31 mai 1970.
L'Alsace, 10 janvier 1970.
L'Alsace, 24 octobre 1972.
L'Alsace, 15 juillet, 1973.
L'Alsace, 30 novembre 1974.
L'Alsace, 1^{er} décembre 1974.
L'Alsace, 29 novembre 1975.
L'Alsace, 30 novembre 1975.
L'Alsace, 24 août 1976.
L'Alsace, 4 janvier 2019.
L'Alsace, 27 juin 2023.

Dernières Nouvelles d'Alsace

- Dernières Nouvelles d'Alsace*, 12 septembre 1946.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 2 juin 1971.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 11 janvier 1979.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 23 novembre 1980.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 21 juin 2000.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 22 juin 2000.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 23 juin 2000.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 9 octobre 2002.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 10 octobre 2002.
Dernières Nouvelles d'Alsace, 11 octobre 2002.

Le Nouveau Rhin français

- Le Nouveau Rhin français*, 21 mars 1952.
Le Nouveau Rhin français, mardi 31 août 1954.

Le Nouveau Rhin français, 20 décembre 1957.

Le Nouveau Rhin français, 19 juillet 1961.

La Tribune de Saint-Louis

La Tribune de Saint-Louis, 15 avril 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 15 juin 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 2 octobre 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 4 octobre 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 10 octobre 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 15 octobre 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 8 novembre 1945.

La Tribune de Saint-Louis, 23 mars 1946.

La Tribune de Saint-Louis, 3 mai 1946.

La Tribune de Saint-Louis, 15 novembre 1946.

La Tribune de Saint-Louis, 22 novembre 1946.

La Tribune de Mulhouse

La Tribune de Mulhouse, 3 juin 1945.

Journal Strasbourger N.N.

Journal Strasbourger N.N., 23 novembre 1945.

PRESSE ALLEMANDE

Badische Zeitung

Badische Zeitung, 20 mai 1960.

Badische Zeitung, 12 mai 1961.

Badische Zeitung, 15 septembre 1961.

Weiler Zeitung

Weiler Zeitung, n° 90, 1960.

Weiler Zeitung, 23 mai 1962.

Weiler Zeitung, 29 mai 1961.

Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung von Lörrach

Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung von Lörrach, 7 mai 1945.

PRESSE HELVÉTIQUE

La Liberté

La Liberté, 21 novembre 1944.

La Liberté, 3 janvier 1945.

La Liberté, 4 janvier 1945.

La Liberté, 6 mars 1945.

La Liberté, 30 avril 1946.

La Liberté, 25 septembre 1946.

La Liberté, 29 mai 1948.

La Liberté, 10 juillet 1948.

L'Express

L'Express, 23 octobre 1944.

L'Express, 10 novembre 1944.

L'Express, 13 novembre 1944.

L'Express, 23 novembre 1944.

L'Express, 28 novembre 1944.

L'Express, 5 mars 1945.

L'Express, 25 avril 1945.

L'Express, 25 mai 1945.

L'Express, 15 octobre 1952.

L'Express, 22 février 1954.

L'Express, 27 octobre 1956.

Le Confédéré

Le Confédéré, 22 novembre 1944.

Le Confédéré, 18 juin 1945.

Le Confédéré, 12 mars 1947.

L'Impartial

L'Impartial, 11 octobre 1944.

L'Impartial, 21 octobre 1944.

L'Impartial, 6 décembre 1944.

L'Impartial, 1^{er} décembre 1944.

L'Impartial, 2 décembre 1944.

L'Impartial, 6 décembre 1944.

L'Impartial, 24 avril 1945.

L'Impartial, 19 mai 1948.

L'Impartial, 2 octobre 1952.

L'Impartial, 1^{er} septembre 1955.

Journal du Jura

Journal du Jura, n° 210, 7 septembre 1944.

Journal du Jura, n° 265, 10 novembre 1944.

Journal du Jura, n° 275, 22 novembre 1944.

Journal du Jura, n° 276, 23 novembre 1944.

Journal du Jura, n° 278, 25 novembre 1944.

Journal du Jura, n° 283, 1^{er} décembre 1944.

Journal du Jura, n° 2, 3 janvier 1945.

Journal du Jura, n° 95, 24 avril 1945.

Journal du Jura, n° 152, 2 juillet 1945.

Journal du Jura, n° 205, 1^{er} septembre 1945.

Journal du Jura, n° 228, 28 septembre 1945.

Journal du Jura, n° 231, 2 octobre 1945.

Journal du Jura, n° 110, 13 mai 1946.

Journal du Jura, n° 159, 11 juillet 1946.

Journal du Jura, n° 83, 11 avril 1947.

Journal du Jura, n° 116, 21 mai 1948.

Journal du Jura, n° 203, 31 août 1949.

Journal du Jura, n° 19, 23 janvier 1951.

Journal du Jura, n° 227, 27 septembre 1952.

Journal du Jura, n° 8, 11 janvier 1952.

Journal du Jura, n° 101, 2 mai 1953.

Journal du Jura, n° 268, 15 novembre 1954.

Journal du Jura, n° 6, 9 janvier 1957.

Journal du Jura, n° 252, 28 octobre 1957.

Journal du Jura, n° 17, 22 janvier 1963.

Journal du Jura, n° 204, 2 septembre 1963.

La Sentinelle

La Sentinelle, 21 décembre 1944.

La Sentinelle, 14 avril 1945.

La Sentinelle, 17 octobre 1946.

La Sentinelle, 9 juin 1949.

La Sentinelle, 6 mai 1955.

Le Nouvelliste

Le Nouvelliste, 18 novembre 1944.

Le Nouvelliste, 14 février 1945.

Le Nouvelliste, 19 mai 1945.

La Suisse libérale

La Suisse libérale, vol. 49, n° 211, 10 septembre 1913.

La Suisse libérale, n° 24, 8 juin 1945.

La Suisse libérale, n° 18, 3 mai 1946.

La Suisse libérale, n° 242, 18 octobre 1947.

La Suisse libérale, n° 185, 11 août 1950.

La Suisse libérale, n° 248, 25 octobre 1955.

La Suisse libérale, n° 295, 19 décembre 1955.

Die Tat

Die Tat, 20 mars 1943.

Die Tat, 7 août 1943.

Die Tat, 29 mars 1944.

Die Tat, 11 mai 1945.

Die Tat, 24 novembre 1945.

Die Tat, 13 mars 1946.

Die Tat, 13 mai 1947.

Die Tat, 15 mai 1947.

Die Tat, 12 mars 1963.

Basler Nachrichten

Basler Nachrichten, 23 novembre 1944.

Basler Nachrichten, 16 juillet 1946.

Basler Nachrichten, 11 juillet 1956.

Construire

Construire, 22 décembre 1944.

Der Bund

Der Bund, vol. 89, n° 324, 15 juillet 1938.

Der Bund, vol. 94, n° 362, 6 août 1943.

Der Bund, vol. 96, n° 480, 14 octobre 1945.

Der Bund, vol. 97, n° 119, 12 mars 1946.

Der Bund, vol. 98, n° 396, 27 août 1947.

Der Bund, vol. 102, n° 541, 19 novembre 1951.

Der Bund, vol. 105, n° 23, 15 janvier 1954.

Der Bund, vol. 107, n° 321, 12 juillet 1956.

Der Bund, vol. 107, n° 59, 5 février 1956.

Der Bund, vol. 114, n° 84, 25 février 1963.

Der Bund, vol. 118, n° 235, 28 août 1967.

Neue Zürcher Nachrichten

- Neue Zürcher Nachrichten*, vol. 29, n° 69, 11 mars 1933.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 216, 16 septembre 1944.
Neue Zürcher Zeitung, n° 1770, 18 octobre 1944.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 96, 25 avril 1945.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 302, 29 décembre 1945.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 13, 16 janvier 1946.
Neue Zürcher Zeitung, n° 430, 13 mars 1946.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 57, 8 mars 1947.
Neue Zürcher Zeitung, n° 1549, 24 juillet 1950.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 244, 19 octobre 1950.
Neue Zürcher Nachrichten, n° 81, 6 avril 1956.
Neue Zürcher Nachrichten, vol. 53, n° 262, 11 novembre 1957.
Neue Zürcher Zeitung, n° 237, 26 mai 1970.

Oberländer Tagblatt

- Oberländer Tagblatt*, vol. 63, n° 168, 21 juillet 1939.
Oberländer Tagblatt, vol. 69, n° 252, 27 octobre 1945.
Oberländer Tagblatt, vol. 74, n° 40, 17 février 1950.
Oberländer Tagblatt, vol. 74, n° 47, 25 février 1950.

Engadiner Post

- Engadiner Post*, vol. 55, n° 106, 17 septembre 1946.
Engadiner Post, vol. 56, n° 62, 5 juin 1947.

Wiesbadener Kurier

- Wiesbadener Kurier*, 1946.

Zürcherische Freitagszeitung

- Zürcherische Freitagszeitung*, n° 4, 24 janvier 1902.

Le Jura

- Le Jura*, vol. 94, n° 126, 21 octobre 1944.

Le Jura, vol. 95, n° 50, 26 avril 1945.

Le Jura, vol. 98, n° 145, 4 décembre 1948.

Le Jura, vol. 99, n° 46, 19 avril 1949.

Le Jura, vol. 99, n° 69, 9 juin 1949.

Le Jura, vol. 101, n° 86, 21 juillet 1951.

Le Jura, vol. 102, n° 119, 4 octobre 1952.

Le Jura, vol. 115, n° 190, 1^{er} décembre 1965.

Freiburger Nachrichten

Freiburger Nachrichten, 3 juin 1947.

Bieler Tagblatt

Bieler Tagblatt, n° 112, 16 mai 1947.

Bieler Tagblatt, n° 212, 11 septembre 1950.

Le Franc-Montagnard

Le Franc-Montagnard, vol. 51, n° 7257, 12 septembre 1950.

VHTL-Zeitung

VHTL-Zeitung, vol. 51, n° 46, 12 novembre 1965.

Journal de Sierre

Journal de Sierre, vol. 44, n° 93, 20 novembre 1959.

Nidwaldner Volksblatt

Nidwaldner Volksblatt, vol. 90, n° 8, 28 janvier 1956.

Das Volk

Das Volk, 25 octobre 1951.

Neues Tag

Neues Tag, 11 juillet 1951.

Berner Tagwacht

Berner Tagwacht, vol. 64, n° 161, 12 juillet 1956.

Bibliographie

Ouvrages généraux

- ARNOLD Jean-Michel, *Le commerce extérieur de la Z.F.O. en Allemagne de 1945 à 1949*.
- BARRÉ Jean-Luc, *De Lattre*, sous la direction de Jean-Luc Barré, Paris, Perrin, 1990, 124 p.
- BÉNÉ Charles, *L'Alsace dans les Griffes Nazies*, tome VII, 318 p.
- BOLL Bernd, "Das wird man die mehr los...", *Ausländische Zwangsarbeiter in Offenbourg 1939 bis 1945*, Pfaffenweiler, 1994, 284 p.
- BRUNETEAU Bernard, *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard Bruneteau, Armand Colin, 2008, 303 p.
- CLÉMENT Jean-Louis, *Les assises intellectuelles de la République, Philosophie de l'État 1880-1914*, Paris, La boutique de l'Histoire, 2006, 192 p.
- DEMANGEON Albert et FEBVRE Lucien, *Le Rhin, problèmes d'Histoire et d'Économie*, Paris, Librairie Armand Colin, 1935, 300 p.
- DUBAR Claude, *La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*, sous la direction de Claude DUBAR, Paris, Armand Colin, 2015, 256 p.
- «Face au nazisme : le cas alsacien», exposition présentée de septembre 2022 à janvier 2023 à la Bibliothèque national et universitaire de Strasbourg, sous la direction de Catherine Maurer (Unistra) et Jérôme Schweitzer (Bnu), assistés par Pauline Belvèze et Théo Mertz.
- FERRO Marc, *Le Ressentiment dans l'histoire. Comprendre notre temps*, sous la direction de Marc Ferro, Paris, Odile Jacob, 2007, 223 p.
- FIVAZ-SILBERMANN Ruth, *La fuite en Suisse : migrations, stratégies, fuite, accueil, refoulement et destin des*

- réfugiés juifs venus de France *durant la Seconde Guerre mondiale*, 2017, 1456 p.
- FRENKING Sarah, *Zwischenfälle im Reichsland. Überschreiten, Polizieren, Nationalisieren der deutsch-französischen Grenze*, Francfort-sur-le-Main, Campus Verlag, 2022.
- HEBEL Johann Peter, *Lörracher Hefte*, 2010, 176 p.
- HONG Chang, *L'opinion publique en Alsace face à la construction de l'Europe de 1945 à 1950*, 1993, 535 p.
- HUCK Dominique, BOTHOREL-WITZ Arlette, GEIGER-JAILLET Anemone, *l'Alsace et ses langues, Éléments de description d'une situation sociolinguistique en zone frontalière*, Strasbourg, 2007, 73 p.
- JÄCKEL Eberhard, *La France dans l'Europe de Hitler, op. cit.*, chap. «L'annexion déguisée», Paris, Fayard, 1968, 554 p.
- JÄHNER Harald, *Le temps des loups, L'Allemagne et les Allemands (1945-1955)*, Actes Sud, 2024, 368 p. JEANNESSON Stanislas, *La guerre froide*, La Découverte, 2014, 128 p.
- L'HUILLIER Fernand, *Libération de l'Alsace*, 1975, 240 p.
- LEFÈVRE Sylvie, *Les relations économiques franco-allemandes de 1945 à 1995 – De l'occupation à la coopération*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, 527 p.
- LOWCZYK Olivier, *La fabrique de la Paix – Du comité d'études à la fabrique de la Paix, l'élaboration par la France des traités de la Première Guerre mondiale*, Paris, Economica, 2010, 536 p.
- MEININGER Ernest, *Historique et Généalogie sur la Famille Zu Rhein*, Mulhouse, Imprimerie Veuve Bader & C^{ie}, 1888, 74 p.
- MUTTER André, *L'Alsace à l'heure de l'Europe*, 1968, 157 p.
- NEMO Philippe, *Histoire des idées politiques modernes*, Paris, PUF, 2002, 1440 p.

- PERREIN-ENGELS Hélène, *La présence militaire française en Allemagne de 1945 à 1993*, 1994, 302 p.
- PROST Antoine, *Douze leçons sur l'Histoire*, Paris, Seuil, 1996, 330 p.
- SCHAEFFER Patrick, *L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949*, Metz, 1976, 388 p.
- STENDHAL, *La Chartreuse de Parme*, 1839.
- VONAU Jean-Laurent, *L'épuration en Alsace – La face méconnue de la Libération 1944-1953*, 2005, 221 p.
- WARLOUZET Laurent, *Histoire de la construction européenne depuis 1945*, Paris, La Découverte, 2022, 127 p.
- WASSENBERG Birte, *Histoire du Conseil de l'Europe*, Conseil de l'Europe, 2013, 264 p.
- WIEVIORKA Olivier, *Histoire totale de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2023, 1072 p.

Articles

- «La naissance du port rhénan de Huningue», *Annuaire de la société d'histoire de Huningue et de sa région* (3PER), 1967-1968, n° 16, p. 21-29.
- «Les relations franco-allemandes à l'honneur dans l'édition, à l'occasion du 50^e anniversaire du Traité de l'Élysée», *Allemagne d'aujourd'hui*, vol. 204, n° 2, 2013, p. 48-71.
- AKKERMAN Mark, *The business of building walls*, Transnational Institute, novembre 2019.
- AMILHAT SZARY Anne-Laure, «La frontière mobile», *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, sous la direction d'Amilhat Szary Anne-Laure, Paris, Presses Universitaires de France, 2015, p. 13-59.
- ANCEL Jacques, «Géographie des frontières», *Revue belge de philosophie et d'Histoire*, t. 18, fasc. 4, 1939, p. 1055.

- AUBRY Bernard, «Mouvement et gain des frontaliers», *Chiffres pour l'Alsace*, 1981, n° 4, 23-34.
- AUZANNEAU Michelle et GRECO Luca, *Dessiner les frontières*, Lyon, ENS éditions, 2018, p. 7.
- BANZ Marcel, "Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt", *Population*, 20^e année, n° 1, 1965, p. 154-155.
- BANZ Marcel, "Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt", *Population*, 20^e année, n° 1, 1965, p. 154-155.
- BANZ Marcel, *Die deutschen und französischen Grenzgänger auf dem basel städtischen Arbeitsmarkt*, *Population*, 20^e année, n° 1, 1965. p. 154-155.
- BISCHOFF Georges, «Les fêtes de la Victoire», *Alsace – la Grande Encyclopédie des années de Guerre*, Saisons d'Alsace, la Nuée Bleue, 2009, p. 1945.
- BLOCH Urs, "Grenzgänger aus Südbaden in Basel nach dem Zweiten Weltkrieg", *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde*, 1995, p. 207-235.
- BRUNETEAU Bernard, «Chapitre 1 – La CECA : un pas vers l'Europe supranationale», *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard BRUNETEAU, Armand Colin, 2008, p. 26-37.
- BRUNETEAU, Bernard «Chapitre 1 – La CECA : un pas vers l'Europe supranationale», *Histoire de l'idée européenne au second XX^e siècle à travers les textes*, sous la direction de Bernard BRUNETEAU, Armand Colin, 2008, p. 26-37.
- Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.
- Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.

- BUTON Philippe, «La CED, L’Affaire Dreyfus de la Quatrième République ?», *Vingtième Siècle. Revue d’histoire*, vol. 84, n° 4, 2004, p. 43-59.
- CAHN Jean-Paul (dir.) et PFEIL Ulrich (dir.), *Allemagne 1945-1961 : De la «catastrophe» à la construction du Mur*, Villeneuve-d’Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2009, p. 133.
- CHARPIER Frédéric, «L’histoire secrète des grèves de 1947-1948», Benoît Collombat éd., *Histoire secrète du patronat de 1945 à nos jours. Le vrai visage du capitalisme français*, La Découverte, 2014, p. 70-76.
- CHIQUET Simone, MEYER Pascale et VONARB Irene, *Nach dem Krieg. Grenzen in der Regio 1944-1948. Publikation zu den Ausstellungen in Lörrach, Liestal, Mulhouse*, 1995, p. 36.
- CHOMBARD-GAUDIN Cécile, «Pour une histoire des villes et communes jumelées», *Vingtième Siècle, revue d’histoire*, n° 35, juillet-septembre 1992, p. 60-66.
- CLAVAL Paul, JUILLARD Étienne, *L’Europe rhénane, Revue Géographique de l’Est*, tome 10, n° 1-2, janvier-juin 1970, Varia, p. 147-150.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, «Frontières africaines et mondialisation», *Histoire Politique*, vol. 17, n° 2, 2012, p. 149-164.
- COUTANSAIS Cyrille, «Stratégie maritime – De la délimitation à la frontière maritime ?», *Revue Défense nationale*, vol. 785, n° 10, 2015, p. 119-122.
- DE LA GRANGE Arnaud, «Comment la Chine contrôle Internet», *Le Figaro*, 23 janvier 2010.
- DE TEYSSIER François, BAUDIER Gilles, «De l’Europe en gestation à l’Europe en construction», François de Teyssier éd., *La construction de l’Europe. Culture Espace Puissance*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 24-44.

- DEFRANCE Corine et PFEIL Ulrich, «L'Allemagne occupée en 1946», *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 224, n° 4, 2006, p. 47-64.
- DEFRANCE Corine, «Les jumelages franco-allemands. Aspect d'une coopération transnationale», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 99, n° 3, 2008, p. 189-201.
- DEFRANCE Corine, «Les premiers jumelages franco-allemands, 1950-1963», *Lendemains*, 21, 1996, p. 83-95.
- DUBAIL André, «La frontière franco-suisse à Pfetterhouse», *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1987, p. 93.
- DUBET François, «Préface. Déclin et retour des frontières», François Dubet éd., *Politiques des frontières*, Paris, La Découverte, 2018, p. 5-27
- FAU Nathalie, «Chapitre 33. Frontières maritimes : le dernier cloisonnement du monde», Anne-Laure AMILHAT SZARY éd., *Frontières. Capes-Agrégation Histoire-Géographie*, Armand Colin, 2020, p. 303-313.
- FAVEZ Jean-Claude, «La Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 163, n° 2, 1998, p. 18-24.
- FAVEZ Jean-Claude, «La Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 163, n° 2, 1998, p. 18-24.
- FÉRON Jules, «Le coude rhénan au cœur de l'humanisme», *L'Alsace*, 1^{er} août 2021.
- FÉRON Jules, «Le Monde à l'épreuve de la «refrontiérisation»», dans Ludovic LALOUX, Jacques HEUDE, Romane MONNIER, Caroline VACHON (sous la direction de), *Le monde – Préparation au concours d'entrée – ECS – ECE – ECT – Classes préparatoires commerciales – Épreuve « Lettres et Philosophie » – Concours 2023*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 167 p., p. 105-117.

- FÉRON Jules, «Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre : la philosophie républicaine face au nouvel impératif de définition des espaces du Rhin supérieur de 1914 à 1919», *Frontières en Europe depuis le congrès de Vienne (1815)*, Valenciennes, Presses Universitaires de Valenciennes, 2020, p. 167-181.
- FÉRON Jules, «Sur les traces des premières occupations humaines dans le Sundgau et les Trois frontières», *L'Alsace*, 17 juillet 2021.
- FOUCHER Michel, «Frontières d'Afrique. Pour en finir avec un mythe», *Frontières d'Afrique. Pour en finir avec un mythe*, sous la direction de Michel FOUCHER, CNRS Éditions, 2014, p. 9-57.
- FRANC Claude, «Histoire militaire – L'échec de la Communauté européenne de défense (1951-1954), ou l'impossible Europe de la défense», *Revue Défense Nationale*, vol. 784, n° 9, 2015, p. 121-123.
- GAILLARD Marion, «Chapitre 3. La CEE, la France à l'origine de l'idée communautaire», *France-Europe. Politique européenne de la France de 1950 à nos jours*, sous la direction de Gaillard Marion. De Boeck Supérieur, 2010, p. 27-50.
- GERBET Pierre, «Chapitre 5 – L'échec de la Communauté européenne de défense (1953-1954)», *La construction de l'Europe*, sous la direction de Pierre GERBET, Armand Colin, 2007, p. 99-133.
- GILLY Alexandre, *Historique de la 9^e division d'infanterie coloniale de juillet 1944 à mai 1945*, p. 105-107.
- GRANDHOMME Jean-Noël, «La «mise au pas» (*Gleichschaltung*) de l'Alsace-Moselle en 1940-1942», *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 2014, p. 443-465.
- GROSSER Pierre, «Histoire de la guerre froide ou histoire des vainqueurs ?», *Critique internationale*, vol. 12, n° 3, 2001, p. 69-80.

- GUÉRY Alain, NORDMAN Daniel, «Frontières de France. De l'espace au territoire, XVI^e-XIX^e siècles», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 54^e année, n° 2, 1999, p. 413-415.
- HEINICH Nathalie, «I. Une sociologie de la civilisation», Nathalie Heinich éd., *La sociologie de Norbert Elias*, La Découverte, 2010, p. 6-26.
- IGERSHEIM François, «Pour l'unité et le renouveau : le MRP du Haut-Rhin (1945-1946)», *Revue d'Alsace*, 140, 2014, p. 377-426.
- IRJUD Alphonse, «La “Désannexion”», *Alsace – la Grande Encyclopédie des années de Guerre*, Saisons d'Alsace, la Nuée Bleue, 2009, p. 1589.
- JANIN Éric, «Le Sud libyen : une zone de non-droit au cœur du Sahel», *Diplomatie*, octobre 2022, n° 109, p. 10.
- KEMPF Olivier, «Cyberespace et dynamique des frontières», *Inflexions*, vol. 30, n° 3, 2015, p.141-149.
- KIECHEL Lucien, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.
- KIECHEL Lucien, *Bulletin de la société d'Histoire et du musée de la ville et du canton de Huningue*, n° 31, 1985, p. 5-37.
- KRAL Silke, «Krisenmanagement in Lörrach 1945-1950», *Nach dem Krieg*, 1995, p. 151.
- KRAUSE Jürgen-Peter, «Fremd», *Nach dem Krieg/Après la Guerre. Grenzen in der Regio 1944-1948*, Zürich, 1995, p. 68.
- LÉVY Jacques, «Les limites de la frontière et les limites de ces limites», dans J. Birnbaum (dir.), *Repousser les frontières ?*, Paris, Gallimard, 2014, p. 67-86.
- LIBERA Martial, «Chapitre III. Les débuts de la construction européenne», *Diplomatie patronale aux frontières. Les relations des chambres de commerce frontalières françaises avec leurs homologues allemandes (1945 – milieu des*

années 1980), sous la direction de LIBERA Martial.
Librairie Droz, 2020, p. 141-193.

- LIBERA Martial, «Les entreprises industrielles allemandes face à la politique économique de la France en zone française d'occupation (1945-1949)», *Entreprises et histoire*, vol. 62, n° 1, 2011, p. 107-117.
- MEYER Pascale, VOLKART Ilka, «Im Namen Hebels», *Nach dem Krieg/Après la Guerre*, 1995, p. 205-219.
- NEWMAN David, «La frontière Israël-Palestine. Changements et continuité», *Outre-Terre*, vol. 9, n° 4, 2004, p. 131-144.
- NORDMAN Daniel, « Des frontières Au miroir de la France », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58^e année, 2003, p. 1049-1053.
- NOVOSSELOFF Alexandra, «Murs et frontières : quand le mur déborde la frontière...», *Diplomatie*, mai 2021, n° 109, p. 44.
- OTT Barthélemy, «L'Union internationale des maires pour la compréhension franco-allemande et le rapprochement des peuples d'Europe», *Allemagne*, juin-juillet 1952.
- PERRENOUD Marc, «La Suisse, les Suisses, la neutralité et le III^e Reich (1941-1945)», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 203, n° 2, 2015, p. 51-86.
- PERRENOUD Marc, «La Suisse, les Suisses, la neutralité et le III^e Reich (1941-1945)», *Revue d'Histoire de la Shoah*, vol. 203, n° 2, 2015, p. 51-86.
- PERRENOUD Marc, «Les Alpes, la Suisse et les réfugiés politiques. "La grande illusion" (1937) et "La dernière chance" (1945)», in *Le Refuge et le Piège. Les Juifs dans les Alpes (1938-1945)*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 95-113.
- PFEFFERKORN Roland, «La fin des parlers d'Alsace et de Moselle. Comment la langue française s'est imposée», *Raison présente*, vol. 221, n° 1, 2022, p. 34-44.

- ROSIÈRE Stéphane, *AntiAtlas Journal*, n° 2, 2017, <https://www.antiatlas-journal.net/02-les-frontieres-internationales-entre-materialisation-et-dematerialisation/>, consulté le 3 novembre 2022.
- SCHERDING Robert, « abornement de la frontière franco-suisse de 1947 à 1953 », *Annuaire de la Société d'Histoire de Sundgau*, 1994, p. 187.
- SCHERRER Armand, « Le tramway à Huningue », *Bulletin de la société d'histoire de Huningue-Village-Neuf et de la région frontalière*, 1998, p. 174.
- SCHRECK Nicolas, « Rationnement en conditions de vie en Alsace durant l'après-guerre », *Nach dem Krieg/ Après la Guerre*, Zürich, 1995, p. 156
- SIMONNEAU Damien, « Frontières États-Unis/Mexique : une militarisation bipartisane à fort intérêt industriel », *Diplomatie*, mai 2021, n° 109, p. 50.
- SOUTOU Georges-Henri, « L'émergence du couple franco-allemand : un mariage de raison », *Politique étrangère*, n° 4, 2012, p. 727-738.
- SOUTOU Georges-Henri, « La France et la Suisse au XX^e siècle : de la méfiance stratégique à la confiance et à la complicité », *Stratégique*, vol. 107, n° 4, 2014, p. 17-33.
- STOSKOPF Nicolas, « La libération de l'Alsace (1944-1945) », in *Atlas historique d'Alsace*, www.atlas.historique.alsace.uha.fr, Université de Haute Alsace, 2015. (Consulté le 20 décembre 2021)
- STOSKOPF Nicolas, VONAU Pierre, « L'Alsace du second XX^e siècle : la grande mutation industrielle », *Revue d'Alsace*, 2004, 130, p. 26.
- SURATTEAU Jean-René, KETTENACKER Lothar, « La politique de nazification en Alsace (trad, abrégée de *Nationalsozialistische Volkstumspolitik im Elsass*) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 28, n° 4, octobre-décembre 1981, p. 695-700.

- THÉOFILAKIS Fabien, «Les autorités françaises face aux prisonniers de guerre allemands SS (1944-1948)», *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 223, n° 3, 2006, p. 93-107.
- TOUZÉ Vincent, ««L'Allemagne paiera» (1918-1932). Chronologie d'un échec et essai d'analyse cliométrique contrefactuelle de l'impact générationnel des réparations allemandes», *Revue de l'OFCE*, vol. 171, n° 1, 2021, p. 279-310.
- VAÏSSE Maurice, «Chapitre 1. Naissance et confrontation d'un monde bipolaire (1945-1955)», *Les relations internationales depuis 1945*, sous la direction de Maurice VAÏSSE, Armand Colin, 2017, p. 5-52.
- VION Antoine, «L'invention de la tradition des jumelages (1951-1956) : mobilisations pour un droit», *Revue française de science politique*, vol. 53, n° 4, 2003, p. 559-582.
- VITOUX Marie-Claire, «Les élections cantonales et municipales dans le Haut-Rhin (1945-1947)», in *Atlas historique d'Alsace*, www.atlas.historique.alsace.uha.fr, Université de Haute Alsace, 2010.
- VOGLER Bernard (dir), *L'Alsace, une Histoire*, Oberlin, 1991, p. 24.
- VON HIRSCHHAUSEN Béatrice, «Leçon des frontières fantômes : les traces du passé nous viennent (aussi) du futur», *L'Espace géographique*, 2017/2, tome 46, 2017, p. 97-105.
- WAGNER Anne Catherine, «L'émergence d'une classe dominante mondialisée ?», *Regards croisés sur l'économie*, vol. 21, n° 2, 2017, p. 91-100.
- WARLOUZET Laurent, «I. Chronologie : assurer la paix et réagir au déclin», *Histoire de la construction européenne depuis 1945*, Paris, La Découverte, 2022, p. 5-32.

- WERNER, *L'Alsace—Almanach 1946*, Société Française d'Édition de Journaux et d'Imprimés Commerciaux, Mulhouse, 1946, p. 77.
- WOESSNER Raymond, «Le conflit sans fin sur le projet de canal Rhin-Rhône», *Population & Avenir*, vol. 745, n° 5, 2019, p. 15-17.
- ZEGHNI Sylvain, «Sébastien CHARLETY, *Histoire du Saint-Simonisme* (préface de Jean Lebrun), Paris, Éditions Perrin, 2018, 416 p.», *Mondes en développement*, vol. 189, n° 1, 2020, p. 162-166.

Rapports institutionnels

- Bulletin mensuel de la Chambre de commerce de Strasbourg*, n° 2, septembre 1945, p. 2-3.
- Chiffres pour l'Alsace*, INSEE Alsace, revue n° 12, décembre 2002.
- Circulaire du Général Commandant en Chef Français en Allemagne, portant réglementation du droit de réquisition en zone française d'occupation, Baden-Baden, Imprimerie nationale, 1947.
- Convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse conclue à Berne le 4 juillet 1949.
- Étude OLCA, mai 2012.
- Exposé de M. André Weber à l'occasion de la journée d'études de la Chambre de Commerce du 30 septembre 1968, collection particulière.
- Inauguration du port rhénan de Huningue du 6 octobre 1969, rapport de la CCI de Mulhouse, collection particulière.
- Lettre du 4 septembre 1946 du ministère de l'Intérieur. (Collection particulière)
- Rapport d'activité du Comité d'aide de Bâle aux blessés de guerre, 21 mai 1946.

- Rapport d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de la CCI de Mulhouse, 1963, collection particulière.
- Rapport de l'INSEE analyses Grand Est, n° 144, 19 mai 2022.
- Rapport de l'INSEE, «Travailleurs frontaliers : six profils de «navetteurs» vers la Suisse», *Analyses Auvergne-Rhône-Alpes*, n° 145, 17 mai 2022.
- Rapport de l'institut d'enseignement commercial de l'Université de Strasbourg, 1961, p. 25.
- Rapport de la CCI de 1969, la zone industrielle de Huningue, collection particulière.
- Rapport sur le Renforcement des transports en commun et de mobilité combinée (P&R, B&R) de l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle Lot 3 : Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle (TIM, TC et modes doux), 2012, p. 127.
- Revue du Secrétariat Général à l'aviation civile*, 1^{er} décembre 1970, n° 140, p. 21.
- Revue mensuelle Voix d'Alsace*, septembre 1946.
- Schweizer Aero Revue*, n° 7, Berne, juillet 1944.

Ouvrages sur la notion de frontière

- AMILHAT SZARY Anne-Laure, *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, PUF, 2015, 142 p.
- BUXEDA Cécile, «Évolution et diffusion spatiale du travail frontalier en Alsace (1968-1999)», *Cybergeo: European Journal of Geography* [Online], Space, Society, Territory, document 245, Online since 03 September 2003, connection on 03 January 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/4110> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.4110>
- DEPRETTO J., DULLIN Sabine, *La frontière épaisse. Aux origines des politiques soviétiques (1920-1940)*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2014, 360 p.

- FÉRON Jules, *Le coude rhénan : Construction et affirmation d'une frontière (1648-1801)*, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2021, 216 p.
- FÉRON Jules, *Penser la frontière rhénane au lendemain de la Grande Guerre*, préface de Michel FOUCHER, Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, 2023, 143 p.
- FOUCHER Michel, *L'obsession des frontières*, Mesnil-sur-l'Estrée, Paris, Perrin, 2007, 240 p.
- MAU Steffen, *La réinvention de la frontière au XXI^e siècle*, traduction de l'allemand par Christophe Lucchese, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2023, 152 p.
- MOHR Bernhard, *Deutsche Grenzgänger in der Nordwestschweiz, Schriften der Regio*, Basel, 1986, 184 p.
- MONDOU Christophe et POTTEAU Aymeric (dir.), *L'action extérieure des collectivités territoriales – bilan et perspectives*, Paris, L'Harmattan, 2007, 230 p.
- WASSENBERG Birte, *médiation et gestion de crises aux frontières de l'UE*, coll. Fare, Paris, L'Harmattan, 2021, 214 p.
- WOESSNER Raymond, *Frontières*, Atlande, 2020, 525 p.

Ouvrages sur le coude rhénan

- APPENZELLER Stephan, *Basel und sein Tram*, 1995, 224 p.
- Brücken Verbinden*, Weil am Rhein, 2007, p. 36.
- Bulletin de l'Amicale des Anciens Élèves*, 1935.
- FÉRON Jules, *Hésingue et ses châteaux du XIII^e au XVIII^e siècle*, Village-Neuf, éditions du Lys, 2018, 132 p.
- FIVAZ-SILBERMANN Ruth, *La fuite en Suisse : migrations, stratégies, fuite, accueil, refoulement et destin des réfugiés juifs venus de France durant la Seconde Guerre mondiale*, 2017, p. 37.
- HERZOG Eva, *Turnen, Kränze und Vergnügen*, 1456 p.

- JAQUET-ANDERFUHREN Nicolas, *Riehen im Zweiten Weltkrieg, z'Rieche, Riehen*, 1985, 125 p.
- KIECHEL Lucien, *Histoire d'une ancienne forteresse de Vauban – Huningue*, Huningue, 1975, p. 208.
- LADET Germaine, *Le statut de l'aéroport de Bâle-Mulhouse*, Paris, Pedone, 1984, 327 p.
- LOUX René, *Additif à la Publication « Ami Citoyen »*, p. 2.
- MEIER Martin, FRECH Stefan, GEES Thomas et KROPF Blaise, *Schweizerische Aussenwirtschaftspolitik 1930-1948. Strukturen – Verhandlungen – Funktionen*, Zurich, Chronos, 2002, 568 p.
- MEYER Stephan, *Französische Grenzgänger in der Nordwestschweiz*, Basel, Schriften der Regio, 1986.
- MORGEN Daniel, *Des Alsaciens et des Lorrains réfugiés en Suisse 1940 et 1945*, 2020, 528 p.
- MUNCH Paul-Bernard, *Hésingue – Porte du Sundgau*, éditions Gschwind, 1998, 549 p.
- MUNCH Paul-Bernard, *Robert Cassagnou – Hubert Schardin à Saint-Louis, les pionniers de la coopération franco-allemande*, 2019, p. 12.
- RIEDWEG Eugène, *La Libération de Mulhouse et du sud de l'Alsace*, Éditions du Rhin, 1994, 206 p.
- SCHALL R. Dr., *Du laboratoire à l'institut, chronique de la naissance de l'institut de Saint-Louis*, édition ISL, 1991, p. 18.
- STINZI Paul, *Un Bilan des deux guerres mondiales – La perte de trésors artistiques et de souvenirs historiques en Haute-Alsace*, 1947, p. 201.
- SUTER Rudolf, *Basel, bâle, basle*, Sandoz, éditions générales S. A., Genève, 1967, p. 2.
- WEBER Martin, *Die Regio-Idee, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region Basel*, Christoph Merian Verlag, Basel, 2013, 200 p.

Sources internet

<https://www.regbas.ch/fr/actualite/60-ans-regio-basiliensis/>, consulté le 3 décembre 2023.

«Detections of illegal border-crossings statistics download by Frontex (updated monthly)», <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>, consulté le 3 novembre 2022.

<https://www.vie-publique.fr/en-bref/19756-espace-schengen-systeme-de-controle-des-entrees-et-des-sorties>, consulté le mercredi 25 octobre 2022).

Corine DEFANCE, Tanja HERRMANN, «Jumelages», *Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe* [en ligne], ISSN 2677-6588, mis en ligne le 22/06/20. Permalien : <https://ehne.fr/fr/node/12370>, consulté le 06/10/2023

INDEX DES LIEUX

A

- Afrique 252, 403, 405, 470
 Aix-la-Chapelle 107
 Allemagne 11, 13, 14, 15, 21, 22, 25, 32, 33, 34, 35, 55, 61, 84, 85, 90, 91, 94, 95, 96, 98, 99, 101, 102, 107, 116, 118, 123, 124, 127, 128, 129, 134, 135, 154, 155, 164, 165, 178, 179, 184, 191, 192, 193, 196, 198, 218, 220, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 237, 245, 247, 248, 249, 250, 254, 266, 272, 273, 274, 285, 287, 288, 297, 298, 301, 302, 303, 308, 311, 323, 325, 328, 331, 332, 333, 338, 348, 349, 352, 356, 357, 358, 359, 366, 368, 369, 382, 386, 388, 389, 390, 394, 395, 398, 403, 404, 413, 432, 433, 448, 464, 466, 468, 469, 470, 472, 474, 475, 517
 Alpes 22, 308, 350, 404, 472, 476
 Alsace 12, 14, 19, 20, 21, 24, 25, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 62, 63, 64, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 84, 95, 102, 103, 109, 110, 111, 112, 115, 122, 123, 124, 125, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 143, 144, 145, 150, 160, 165, 171, 189, 196, 198, 199, 204, 206, 208, 209, 211, 212, 223, 224, 232, 258, 259, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 293, 297, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 308, 309, 310, 312, 314, 319, 325, 326, 329, 334, 340, 343, 348, 351, 373, 375, 376, 380, 384, 386, 387, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 412, 413, 432, 435, 451, 455, 456, 464, 465, 466, 467, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 478, 517
 Alschwill 115, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 167, 170
 Altkirch 36, 37, 64, 78, 111, 208, 215
 Ammerschwhir 303
 Anvers 308
 Atlantique 158, 159, 264, 272, 308, 357
 Autriche 250, 311, 323

B

- Bade 21, 32, 33, 36, 40, 84, 90, 91, 93, 94, 95, 102, 103, 116, 117, 118, 178, 179, 180, 186, 218, 222, 223, 228, 230, 241, 246, 248, 249, 250, 254, 255, 288, 316, 329, 356, 366, 368, 373, 375, 380, 381, 383, 385, 387, 388, 396, 435, 444
 Baden 21, 33, 59, 61, 91, 116, 135, 218, 220, 228, 249, 367, 475, 517
 Bad Säckingen 11, 96
 Bâle 11, 13, 15, 20, 21, 23, 28, 38, 40, 43, 48, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 65, 66, 67, 68, 80, 81, 82, 83, 87, 88, 90, 91, 94, 95,

- 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, Berghausen 230
 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, Berlin 33, 85, 90, 91, 108, 128, 164,
 118, 119, 120, 122, 123, 137, 138, 227, 343, 404
 139, 140, 142, 143, 144, 146, 148, Berne 50, 59, 68, 112, 118, 137, 143,
 149, 150, 151, 152, 153, 156, 157, 144, 148, 153, 185, 186, 187, 205,
 158, 159, 160, 163, 164, 165, 167, 218, 241, 242, 245, 308, 374, 435,
 168, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 452, 475, 476
 176, 178, 179, 180, 181, 183, 184, Biberach 128, 129
 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, Biederthal 163, 206, 210, 215
 195, 199, 201, 204, 205, 208, 223, Binningen 140, 144
 237, 240, 241, 242, 244, 245, 246, Birsfelden 142, 146, 148, 167, 289, 315,
 247, 249, 250, 252, 253, 255, 274, 330
 275, 276, 278, 279, 280, 281, 283, Blotzheim 19, 23, 71, 72, 149, 150, 151,
 286, 287, 288, 289, 292, 293, 294, 152, 187, 188, 293, 417, 439, 440
 295, 305, 306, 308, 311, 312, 313, Bohême 19
 314, 315, 317, 325, 328, 329, 338, Boulogne-Billancourt 343
 343, 353, 358, 366, 370, 371, 372, Bourgfelden 19, 28, 38, 43, 51, 70, 72,
 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 76, 111, 143, 144, 145, 146, 149,
 382, 384, 385, 386, 387, 391, 393, 170, 172, 176, 188, 190, 201, 203,
 394, 395, 396, 397, 398, 400, 419, 439, 440
 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, Bourogne-Fontaine 37
 441, 442, 444, 445, 454, 475, 476, Breisach-am-Rhein 19, 274, 343, 344,
 478, 517 348, 350, 395
 Bartenheim 37, 293, 325 Brest 131
 Belfort 35, 36, 37, 112, 136, 237, 276, Brombach 84, 229
 294 Bühl 229
 Belgique 148, 166, 191, 250, 254, 273, Burgfeldstrasse 204
 297, 302, 308, 362, 398, 404 Buschwiller 71, 73, 206
 Benken 111, 209

C

- Calais 250, 308 85, 95, 101, 104, 109, 115, 116,
 Cernay 37 117, 127, 129, 137, 139, 140, 142,
 Ceuta 407 156, 158, 159, 160, 163, 164, 165,
 Chine 407, 410, 411, 412, 468 166, 190, 198, 199, 200, 205, 217,
 Coblenze 21, 107 239, 247, 251, 260, 264, 274, 291,
 Colmar 41, 55, 64, 78, 104, 136, 303, 294, 296, 299, 301, 306, 311, 312,
 304, 314, 379, 400 325, 331, 333, 348, 349, 350, 354,
 Cologne 107 380, 382, 384, 385, 391, 393, 394,
 Constance 21, 179, 218, 229, 250, 255, 395, 396, 397, 402, 404, 412, 414,
 389 469, 477, 517
 coude rhénan 13, 14, 15, 18, 20, 21, 23, Courtavon 163, 206, 211, 215
 24, 25, 27, 33, 35, 36, 50, 58, 62, Coventry 349
 63, 64, 69, 70, 71, 77, 78, 79, 83, Croatie 407

D

Danemark 148, 245, 311
Dannemarie 36, 37, 38, 64
Douai 343

Dunkerque 308
Durmenach 50, 384
Dusseldorf 239

E

Efringen-Kirchen 84
Emmendingen 229
Entzheim 305
Espagne 308
États-Unis 101, 148, 165, 247, 272, 301,
302, 356, 366, 407, 408, 409, 411,
473

Europe 11, 15, 22, 23, 25, 33, 34, 103,
149, 158, 159, 164, 165, 166, 168,
189, 192, 223, 272, 273, 283, 296,
297, 298, 299, 301, 302, 305, 306,
312, 348, 349, 350, 351, 366, 367,
368, 381, 402, 405, 433, 446, 448,
465, 466, 467, 468, 470, 479

F

Feldbach 50, 64, 393
Fessenheim 306
Fezzan 406
Flaxlanden 64
Flüh 13
Foire 51, 54, 58, 334, 377
Folgensbourg 38, 72
France 12, 13, 17, 18, 21, 25, 31, 32, 33,
34, 35, 50, 52, 62, 70, 71, 73, 76,
77, 83, 85, 90, 91, 93, 94, 101,
102, 111, 112, 113, 115, 117, 118,
119, 122, 123, 124, 127, 128, 129,
131, 133, 134, 135, 136, 138, 139,
141, 142, 143, 149, 151, 152, 153,
154, 155, 156, 158, 160, 163, 165,
166, 171, 172, 186, 188, 189, 190,
191, 192, 198, 201, 202, 204, 205,

206, 208, 209, 210, 211, 212, 220,
223, 240, 246, 247, 250, 251, 253,
257, 258, 259, 261, 263, 264, 265,
272, 273, 275, 277, 280, 283, 294,
297, 299, 301, 302, 303, 304, 312,
313, 314, 315, 317, 323, 325, 328,
330, 331, 333, 338, 348, 356, 357,
362, 363, 364, 366, 382, 384, 386,
393, 395, 397, 398, 399, 400, 403,
408, 409, 411, 413, 432, 433, 440,
448, 465, 466, 468, 470, 472, 473,
477, 517

Freiburg 108, 250
Fribourg 88, 108, 142, 228, 229, 238,
248, 250, 335, 381
Friedlingen 46, 86, 193, 434, 435, 436

G

Genève 15, 125, 126, 145, 146, 148,
186, 215, 246, 251, 254, 278, 288, 304, 478
Golfe de Guinée 411

H

Hagenthal 19, 206, 326
Haltigen 39, 129
Haltingen 132, 226, 444
Hausen 94, 95

Haut-Rhin 124
Hégenheim 79, 111, 114, 115, 116, 170,
206, 384
Hellhof 293

Hésingue 13, 20, 28, 38, 51, 58, 71, 73, 78, 111, 140, 151, 170, 293, 477, 478	199, 200, 202, 203, 206, 208, 223, 224, 230, 231, 232, 233, 235, 237, 238, 257, 259, 261, 263, 271, 274, 283, 285, 286, 287, 288, 290, 291, 294, 295, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 330, 331, 333, 334, 335, 337, 338, 339, 340, 341, 343, 348, 382, 385, 393, 394, 395, 397, 398, 399, 400, 402, 405, 410, 417, 418, 419, 420, 423, 432, 433, 435, 437, 438, 441, 446, 449, 453, 455, 466, 467, 469, 471, 473, 475, 476, 477, 478
Holtzwihr 304	
Hongrie 404, 407	
Huningue 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 24, 27, 28, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 62, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 76, 79, 80, 84, 86, 88, 102, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 116, 125, 126, 127, 128, 131, 136, 137, 156, 158, 163, 169, 170, 171, 172, 173, 176, 177, 178, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198,	

I

Illfurth 19	Istein 48, 58, 84, 86, 88, 90, 348, 393
-------------	---

J

Jamaïque 409

K

Kembs 19, 41, 45, 46, 48, 64, 66, 67, 131, 157, 306, 314, 317, 319, 320, 328, 418	Kiffis 206 Klybeck 314
---	---------------------------

L

Laufenburg 13	245, 246, 247, 248, 249, 250, 256, 288, 289, 351, 352, 353, 354, 355, 357, 358, 359, 362, 363, 364, 365, 366, 368, 369, 381, 382, 383, 388, 389, 390, 428, 429, 430, 435, 443, 444, 445, 451, 453, 455, 458, 468, 471, 517
Levoncourt 206	
Leyhouse 210	
Leymen 13, 163, 206, 209, 211, 215, 326	
Liebenswiller 206	
Loechlé 45, 156	
Lörrach 11, 28, 43, 60, 61, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 102, 107, 108, 109, 113, 117, 121, 123, 160, 163, 169, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 198, 218, 219, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 238, 239, 240, 241, 242,	Lucelle 206 Luxembourg 166, 191, 273, 297, 302, 308, 398, 404 Lysbüchel 51, 190, 204, 252, 281, 294, 440, 442

M

Malacca 411
Mannheim 313
Marckolsheim 306
Maroc 316, 405
Mayence 19, 313
Melilla 407
Meppen 343
Metz 70, 124, 134, 135, 136, 239, 308, 466
Milan 23, 289, 308
Minsk 405
Monaco 404
Montbéliard 37, 294, 332
Moscou 164, 404
Moselle 31, 32, 33, 77, 135, 136, 141, 212, 230, 259, 262, 263, 387, 412, 470, 472
Mülheim 108
Mulhouse 20, 23, 25, 27, 32, 33, 37, 38, 55, 64, 77, 78, 80, 85, 87, 104, 111, 112, 124, 126, 136, 142, 148, 149, 150, 152, 153, 156, 158, 160, 163, 168, 175, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 194, 224, 231, 254, 278, 287, 292, 294, 303, 304, 305, 316, 317, 318, 321, 323, 325, 343, 351, 353, 379, 380, 385, 394, 426, 439, 440, 457, 465, 468, 475, 476, 478
Mullheim 41
Murbach 20
Mustermesse 53
Muttentz 276, 278, 282

N

Neukölln 343
Neuweg 72, 156
Neuwiller 206, 209, 326
Niffer 64, 393
Norvège 311
Nuremberg 198

O

Oberlarg 19, 206
Oberwil 144
Oberwinter am Rhein 197
Oder-Neisse 404
Offenbourg 60, 61, 228, 464
Oltingue 206
Otterbach 246, 288, 289
Ottmarsheim 306

P

Pau 304
Pays-Bas 148, 158, 166, 191, 192, 273, 297, 302, 308
Pfetterhouse 206, 208, 211, 212, 213, 469
Pologne 297, 404
Portugal 311

R

Rastatt 334
Réchésy 212
Reims 33, 90
Rheinfelden 61, 89, 91, 144, 183, 289, 329
Rhin 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 51, 55, 58, 62, 64, 65, 66, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 84, 85,

86, 87, 88, 91, 99, 112, 116, 124, 443, 444, 446, 448, 453, 456, 457,
 127, 131, 133, 134, 136, 137, 140, 464, 469, 470, 471, 474, 475, 477,
 141, 142, 143, 144, 146, 150, 152, 478, 517
 154, 155, 156, 157, 158, 159, 163, Rhône 37, 156, 157, 158, 159, 328, 329,
 167, 188, 193, 195, 196, 197, 199, 404, 475, 476
 206, 208, 223, 232, 235, 245, 247, Riclasingen 229
 257, 258, 259, 261, 263, 264, 271, Riehen 61, 88, 89, 178, 183, 184, 256,
 274, 277, 279, 285, 286, 287, 288, 478
 289, 290, 291, 294, 299, 301, 302, Rome 19, 23, 250, 273, 311, 332
 303, 304, 305, 306, 311, 312, 313, Rosenau 19, 37, 64, 106, 107, 109, 156,
 314, 317, 319, 323, 325, 328, 329, 290, 317, 319, 320, 348, 393, 441
 331, 332, 333, 334, 335, 337, 340, Rotterdam 165, 308
 352, 353, 370, 371, 380, 381, 382, Royaume-Uni 283, 308, 311, 349, 356
 383, 385, 391, 393, 394, 395, 396, Ruhr 35, 85, 155, 258, 301, 352
 398, 400, 401, 402, 405, 410, 413, Russie 52, 159, 221, 363, 406, 407
 417, 418, 435, 437, 438, 441, 442,

S

Säckingen 96, 97, 108, 221, 222, 229, Saverne 35, 308
 250, 289, 353, 381, 396, 444 Schaffhouse 89, 250, 289
 Sahara occidental 405 Schallbach 247
 Saint-Avold 230 Schirmeck 80
 Sainte-Marie-aux-Mines 78 Schopfheim 94, 222, 223, 381
 Saint-Gothard 208, 308 Slovénie 407
 Saint-Louis 11, 23, 27, 28, 36, 38, 39, Soleure 112, 118, 138, 205, 209, 250,
 42, 44, 46, 50, 51, 55, 56, 58, 70, 374, 396
 71, 72, 73, 76, 77, 78, 79, 80, 105, Somalie 411
 109, 110, 111, 114, 115, 120, 124, Stalingrad 349
 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, Steinen 230, 366
 133, 134, 137, 143, 151, 158, 163, Sternenfeld 142, 143, 144, 145, 146,
 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 149, 153
 174, 175, 176, 177, 178, 184, 188, Stetten 88, 179, 180, 181, 183, 358, 444
 193, 197, 200, 201, 202, 203, 204, Stockach 229, 250
 205, 206, 224, 237, 251, 252, 253, Stosswehr 78
 254, 274, 276, 277, 278, 279, 280, Strasbourg 12, 14, 24, 31, 32, 35, 70,
 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 135, 136, 156, 157, 165, 175, 230,
 288, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 232, 239, 253, 266, 267, 272, 275,
 299, 300, 314, 315, 317, 318, 319, 294, 296, 305, 306, 308, 309, 310,
 320, 322, 324, 325, 328, 329, 333, 313, 314, 396, 464, 465, 475, 476
 343, 344, 345, 346, 347, 348, 350, Stuttgart 88, 331, 444
 351, 385, 395, 398, 400, 417, 426, Suède 298, 311
 427, 439, 440, 441, 442, 452, 455, Suez 159
 457, 478 Suisse 11, 13, 14, 18, 20, 22, 26, 27, 32,
 Saint-Nazaire 23, 156, 158, 159 38, 46, 48, 49, 50, 51, 55, 59, 60,

Index des lieux

61, 62, 80, 81, 82, 83, 87, 88, 89,
91, 93, 96, 97, 99, 103, 104, 105,
107, 109, 111, 112, 113, 114, 116,
117, 118, 120, 122, 123, 126, 129,
137, 138, 139, 140, 141, 143, 144,
146, 148, 149, 151, 152, 154, 159,
160, 163, 164, 167, 171, 175, 176,
178, 179, 186, 188, 189, 190, 192,
203, 205, 208, 209, 210, 212, 213,
218, 240, 244, 245, 246, 247, 248,
249, 250, 251, 252, 253, 254, 255,
266, 274, 275, 277, 279, 280, 283,
286, 288, 289, 297, 298, 299, 313,
314, 315, 318, 323, 325, 328, 329,
331, 337, 349, 352, 358, 368, 370,
371, 373, 375, 376, 377, 382, 383,
386, 387, 389, 391, 394, 395, 396,
397, 398, 402, 404, 413, 414, 429,
432, 439, 441, 444, 460, 464, 469,
472, 473, 476, 477, 478, 517
Sundgau 19, 20, 36, 37, 38, 58, 62, 71,
78, 208, 209, 210, 211, 212, 213,
215, 393, 469, 470, 473, 478

U

Union européenne 403, 407, 408

V

vallée de la Largue 64
Vienne 19, 203, 205, 257, 313, 470
Village-Neuf 12, 13, 28, 45, 47, 48, 51,
64, 66, 106, 107, 109, 111, 140,
170, 290, 317, 319, 320, 348, 417,
441, 473, 477
Vogelgrün 306
Vosges 35, 36, 37, 208, 308, 346, 350,
371, 373

W

Waldshut 229, 250, 289, 353, 381, 389,
444
Weil am Rhein 11, 13, 28, 39, 40, 41,
42, 70, 86, 88, 131, 132, 137, 163,
169, 180, 184, 192, 193, 195, 196,
197, 198, 223, 224, 227, 244, 246,
247, 250, 251, 274, 286, 287, 288,
290, 294, 315, 328, 329, 333, 334,
335, 336, 337, 338, 339, 340, 341,
343, 348, 358, 363, 365, 385, 394,
395, 432, 433, 434, 446, 448, 453,
477
Wiese 35, 37, 88, 179, 245, 289, 353
Wiesenthal 95
Wittelsheim 105
Wittenheim 105
Wolschwiller 206
Württemberg 218

Z

Zillisheim 64
Zurich 22, 146, 148, 165, 186, 250, 478

INDEX ONOMASTIQUE

A

- Adenauer Konrad (chancelier) 273,
357, 362, 433
Aeppli Hermann 378
Ahrens 228
Akkerman Mark 404, 466
Amilhat Szary Anne-Laure 18, 408,
410, 466, 476
Ancel Jacques 17, 466
Annaheim Hans 373, 377
Appenzeller Stephan 170, 172, 179, 477
Arnold Jean-Michel 135, 464
Arnoune Georges 254
Aron Raymond 164
Aubry Bernard 386, 387, 467
Aulard Alphonse 262
Aumeran (général) 302
Auzanneau Michelle 16, 467

B

- Babelon Ernest 262
Bachman Émile 208
Bainville Jacques 262
Bandelier Edouard 377
Banz Marcel 116, 117, 389, 467
Barré Jean-Luc 35, 464
Barthou Louis 262
Bas André (député) 76
Batz 228
Baudier Gilles 468
Belot Robert 27
Belvèze Pauline 32, 464
Belzung 284
Béné Charles 43, 464
Benoist Charles 261, 262
Bergier Jean-François 27, 49
Bergmann Charles 72
Berndt 365
Bernhard Louis 79
Bertolf Hans 56
Besomi 240, 244, 245
Bessenich 378
Beth Eugène 71
Béthouart Antoine (général) 37
Bidault Georges 73, 155
Bigo Didier 408
Bihler Charles 72
Binnert 350
Binnert Jean-Paul 350
Bischoff Georges 467
Bittel 228
Blanchard René 71
Blauel Alois 72
Bloch Urs 116, 467
Blum (avocat) 245
Böckli Alfred 377
Boeglin Édouard 71
Boerlin E. 145
Bohler 244
Böhringer Peter 377
Boll Bernd 61, 464
Bonnard Jean 377
Bonnet Joseph (maire de Huningue)
71, 274, 334, 337, 432, 437, 446
Bonvallet 397
Bonvalot 38

- Bord André (secrétaire d'État à l'Intérieur) 324
Börlin Ernst 377
Bothorel-Witz Arlette 266, 267, 465
Bourcard Zu Rhein 20
Bourgeois Georges André (député du Haut-Rhin) 279, 303
Bourgeois Robert 262
Bourrel Gaston 38
Bradley Omar Nelson 36
Brändele 65
Brandenburger Jean 71, 72
Brandt Philippe 379
Braudel Fernand 18
Braun Ludwig 223
Braye (député ; maire de Lörrach) 226
Brechtbühl 82
Brechtbühl 138
Briner Hans 372, 374, 375
Briner Hans J. 371
Brombacher Emma 230
Bruneteau Bernard 166, 273, 298, 464, 467
Brunner Max 377
Büche 228
Bueb Joseph (maire de Breisach-am-Rhein) 274, 344
Buesse Armand 210
Buhler Jean 53, 417
Burckhardt 138
Burckhardt Alfons 377
Burgin 235
Bürgin Alfred 378
Businger Alfred 377
Buton Philippe 468
Buxeda Cécile 386, 476

C

- Cahn Jean-Paul 224, 468
Canal Louis 71, 72
Cantiuncula Claude 164
Caravaja Henri 42
Carl Ludwig 22
Cassagnou 133
Cassagnou René (général) 129
Celio (conseiller fédéral) 152
César Jules 16
Champagne 19
Charles Masson 73
Charles Meyer 140
Charles Schneider 140
Charles Wolf (maire) 72
Charles X (roi) 156
Charléty Sébastien 261
Charléty Sébastien 260
Charpentier Yves Eugène (brigadier-chef) 42
Charpier Frédéric 204, 468
Chen Wang 411
Chiquet Simone 85, 87, 468
Chombard-Gaudin Cécile 349, 468
Christian Schefer 262
Churchill 21, 101, 165
Churchill Winston (Premier ministre britannique) 34
Clausse 362
Claval Paul 468
Clemenceau Georges 261, 262
Clément Jean-Louis 464
Clément Jean-Louis 261
Colbert 156
Comte Auguste 261
Conti 215
Coquery-Vidrovitch Catherine 468
Corbin 143
Cordian 369
Corine Defrance 331
Coudenhove-Kalergi Richard 311
Coutansais Cyrille 409, 468
Crunchant Camille 25

D

- Daladier 302
Dattler Albert 50, 62

Daub Albert 71
Decoville Antoine 24
Defrance Corine 225, 332, 343, 349,
469, 479
Demangeon Albert 16, 464
Depretto J. 476
Desforges Alix 411
Devers 36
Devers (général) 35

E

Ebi 288
Ebi (conseiller d'État) 289
Eckert 228
Eglin Oskar 140
Eiche 229

F

Falk Ursula 229
Faulhaber 229
Fau Nathalie 410, 469
Favez Jean-Claude 26, 48, 469
Febvre Lucien 16, 464
Fehr Joseph 44
Feldbach 62
Féron Jules 13, 15, 18, 19, 20, 116, 156,
165, 257, 259, 261, 263, 271, 385,
402, 405, 410, 469, 470, 477
Ferro Marc 63, 464
Ferry Jules 261
Fichter Paul 72
Fivaz-Silbermann Ruth 50, 464, 477
Foch (maréchal) 155
Fonlupt-Espéraber Jacques (préfet puis

Dietschi Eugen 377
Dönitz (amiral) 33, 90
Douzou Jean-Pierre (sous-lieutenant)
44
Droit Emmanuel 49
Dubail André 212, 213, 469
Dubar Claude 18, 464
Dubet François 17, 469
Dullin Sabine 476

Eiching Emma 230
Engel Albert 71
Érasme 165
Erblang Alphonse 72
Escher (conseiller fédéral) 188, 189

député) 72, 76, 78, 302, 304
Foucher Michel 16, 17, 257, 259, 261,
263, 402, 405, 412, 470, 477
Franc Claude 357, 470
Franck 229
François Besomi 240, 243
François Maltis 58
François Poncet 222
François-Poncet André 246, 357
Frank Guillaume 71
Frech Stefan 22, 478
Frey Joseph 79
Friedrich Schrimm 43, 239
Fritz Schenk 332
Fröhlich 365
Futterknecht Émile 71

G

Gaillard Marion 297, 470
Gambetta Léon 260
Gambetta Léon 261
Gantner Julie 231
Gargoet Émile 72
Gasperi Alcide De 273
Gasser Joseph 79
Gaulle Charles de 23, 31, 34, 37, 58, 70,

73, 76, 85, 101, 273
Gauvin (lieutenant-colonel) 45
Geerk Franck 131
Gees Thomas 22, 478
Geiger-Jaillet Anemone 266, 267, 465
Georges (commandant, délégué du
Cercle de Lörrach) 95, 242
Gerbet Pierre 273, 470

- Gilly Alexandre 45, 470
Ginder 325
Ginder Georgette 72
Girroy 44, 46
Girroy Marcel 421
Gissinger (député) 397
Gissy 350
Gloor Peter 372, 377, 378
Goethe 94
Goethe Johann Wolfgang von 77
Goetschy Joseph 73
Goetschy Marthe 231
Gognell 229
Gopfert Marcel 72
Gorbatchev Mikhaïl 404
Gottmann Jean 16
Grab Arthur 251
Grande Raphaël 38
Grandhomme Jean-Noël 32, 49, 470
Greco Luca 16, 467
Grienenberger Célestin 72
Gross Adolphe 72
Grosser Pierre 470
Gruwell (général) 362
Gschneider Ludwig 126
Guéry Alain 471
Guild Elspeth 408
Guillaume Franck 72
Gunti Achille 253
Gürts hermeister 140

H

- Haas 363, 439
Haefely James E. 377
Haller 337
Hänggi 378
Harnist 47
Harnist Frédéric 71
Hartmann (maire de Weil am Rhein)
227, 247, 345, 439
Hassner Pierre 63
Hattenberger Eugène 71, 72
Hatt Hans 377
Hauser Clude 27
Hauswirth Hermann 377
Hebel Johann Peter (poète) 93, 94, 95,
96, 98, 99, 100, 429, 435, 443,
445, 465
Heinich Nathalie 271, 471
Heinzmann 229
Heitzmann Karl 251
Hélène Bernhard 46
Henri Meyer 47
Herbster 222
Hern Johana 229
Herrmann Tanja 349, 479
Herzog Albertine 80
Herzog Anna 80
Herzog Charles 80
Herzog Eva 115, 477
Heuss 358, 359
Hilpert 356
Hitler 33, 82, 83, 85, 155
Hitler Adolf 46
Höeflinger 57
Hoff 365
Hofler 356
Höflinger 56
Hong Chang 297, 306, 465
Hoyer (maire de Huningue ; conseiller
général) 325
Hoyer Paul Adolphe 71
Hubert Schardin 128, 131
Huck Dominique 266, 267, 465
Hugo Kaufmann 140
Huntzinger Henri 71
Hurst 286
Hurst (maire de Saint-Louis) 278, 325
Hurst Marcel 72
Hurst Marcel (maire de Saint-Louis)
279, 286

I

Igersheim François 76, 471
Iltis Joseph 72
Imboden Max 377
Irjud Alphonse 69, 471

J

Jäckel Eberhard 33, 465
Jähner Harald 465
Janin Éric 406, 471
Janke Friedrich 126
Janser 337, 437
Janser Henri 337
Jaquet 190
Jaquet-Anderfuhren Nicolas 61, 478
Jaquet André 188

K

Kant Emmanuel 402
Karen Barbabre Richert Denni 25
Kästle 229
Keiflin C. 413
Keiflin Georges 79
Kempf Alphonse 71
Kempf Olivier 411, 471
Kettenacker Lothar 32, 473
Ketterer 251
Kiechel Lucien 28, 39, 42, 45, 46, 55, 471, 478
Kim 379
Klein Charles 104
Kleindienst Albert 71
Knoepfle Antoine 237

L

Lacotte Bernard 50
Ladet Germaine 150, 153, 186, 478
Lafitte Pierre 261
La Grange Arnaud de 468
Lalègue Martial 80
Laloux Ludovic 402, 405, 410, 469
Lämmlein 288
Lang Charles 71
Larcher Gérard (sénateur) 156
Lattre 31, 36, 37

Iselin Emmanuel 377
Isorni 302
Isselhorst Eric (colonel) 230, 231, 232, 237, 239

Jaquet Nicolas 378
Jeanneney Jules 262
Jeannesson Stanislas 164, 465
Jehl Georges 72
Jeltsch 110
Jereentrup 229
Judas 229
Juillard Étienne 468

Koenig Marie-Pierre 21
Konrad Adenauer 273
Kopf 356
Körber Albert 72
Kral Silke 91, 471
Krattiger 144
Krause Jürgen-Peter 61, 471
Kreutner Robert 344
Kreuttner 350
Kroepflé Charles (député-maire de Saint-Louis) 72, 274, 344, 439
Kropf Blaise 22, 478
Krust Antoinette 72
Kuehn René 303
Kuhn 359

Lattre de Tassigny Jean de (maréchal) 31, 35, 88, 91
Laubert Ernest 126
Lavielle (maire de Soustons) 48
Leclerc 31
Lefèvre Sylvie 134, 465
Lefort 281
Leible 365
Lejeune Max 65, 393
Lemaire (inspecteur général) 150

Lemaire René 142, 143, 186
Lemoine 314
Leo Markus 83
Lévy Jacques 471
L'Huillier Fernand 31, 36, 465
Libera Martial 134, 297, 471, 472

Lienhart Joseph (maire) 71
Lindenmeyer Ernst 378
Lochbaum 229
Loisy Jean de (lieutenant) 37
Loux René 78, 79, 478
Lowczyk Olivier 261, 465

M

Maier 229
Maier (ministre) 366
Malraux André 13, 38
Markus Leo 83
Masson Roger 82
Matthey Marcel 51, 52
Maurer Catherine 32, 464
Mau Steffen 477
Max Simon 126
May 104
Mayer Richard 251
Mazower Mark 34, 101
Meier Martin 22, 478
Meininger Ernest 20, 465
Mendès France Pierre 304
Menweg Jules 72
Mertz Théo 32, 464
Meyer 427, 437, 439
Meyer Alphonse 72
Meyer (curé) 71
Meyer Louis 72
Meyer Pascale 85, 87, 93, 95, 468, 472
Meyer Stephan 385, 387, 478
Miescher Otto 183
Millerand Alexandre 262
Mischer Otto 378

Moch Jules (ministre) 151, 152
Mohr Bernhard 477
Moïsi Dominique 63
Mommer 358
Mondon 302
Mondou Christophe 24, 477
Monnet Jean 273, 302
Monnier Romane 402, 405, 410, 469
Montgomery Bernard (général) 36
Morand Joseph 126
Morgen Daniel 27, 32, 49, 50, 62, 478
Morgenthaler 356
Morice 189
Morice André (ministre français des
travaux publics) 188
Morin Melissa S. 25
Muller 12, 427, 437
Müller 337
Muller Arthur 72
Müller-Egger Paul 140
Muller (maire de Buschwiller) 73
Muller Théo 140
Munch Paul-Bernard 11, 24, 58, 71,
128, 156, 478
Muttentz 144
Mutter André 305, 465

N

Naegelen 302
Napoléon Ier 94, 156, 293
Neidhart Paul 83
Neidhart Paul (alias Malrkus Leo) 83
Nemo Philippe 260, 465
Newman David 407, 472

Niederhauser Otto 378
Niesin Johann 238
Niobé Sophie 27
Norbert Elias 271
Nordman Daniel 471, 472
Novosseloff Alexandra 406, 472

O

Oecolampade Johannes 164
Onirs 229
Orwell Georges 163

P

Payra (préfet) 152
Perrein-Engels Hélène 220, 221, 466
Perrenoud Marc 22, 472
Peter (conseiller d'État suisse) 152
Peter Gloor 371, 373
Petitpierre Max (conseiller fédéral suisse) 186
Pfefferkorn Roland 412, 472
Pfeffer (maire de Lörrach) 183
Pfeil Ulrich 224, 225, 468, 469
Pfiffer Jules 125

R

Rakhmanova Tania 91
Rauscher Jakob 126
Reichardt Willy (maire) 72
Reichi Josef (député autrichien) 351
Reitter 240, 243, 244
Reitter Elisabeth 243
Rhenanus Beatus 164
Richard Édouard (député) 76
Rich Jacques 126
Rickenbach 144
Riedweg Eugène 25, 32, 36, 478
Riehen 61, 444
Riffenach 42, 84
Riffenach Jacques 423
Riffenach Julie, née Gantner 423
Riffenbach 230, 238, 239
Riffenbach Jacques 43, 231
Riffenbach Julie, née Gantner 43, 231
Rinck Guillaume Jacques (évêque) 384

S

Sarasin Alfred E. 378
Sarasin Hans Franz 378
Sarasin Rudolf 378
Schacht 83
Schaeffer Patrick 25, 124, 134, 135, 466

Ott Alfred 72
Ott Barthélemy 332, 472

Pfister Joseph (adjudant) 44
Pinösch Jon 378
Pliiss 297
Potteau Aymeric 24, 477
Pratteln 144
Preiswerk 378
Probst Ernest 237
Prost Antoine 14, 466
Prouhet (capitaine) 38
Python Francis 27

Rinderknecht Robert (maire de Huningue) 48, 71, 72, 314
Risser 284
Ritter Auguste 44
Ritzenthaler Eugène 304
Rivière Stéphane 407, 408
Roer (madame) 365
Roosevelt 21
Roser (Madame) 222
Rosière Stéphane 408, 473
Ross 362
Rosselini 91
Rosselini Roberto 34
Rueher Joseph 72
Ruetsch René 72
Rufner 229
Rummele 356
Rummelin 229
Runser Édouard (maire) 72

Schallner 362
Schall R. 129, 133, 134, 478
Schanno (maire) 350
Schardin 128, 129, 131, 132, 133
Schellenberg 70, 71, 434, 436

- Schellenberg Wilhelm (maire de Weil am Rhein) 70, 274, 334, 337, 338, 434
Scherding Robert 208, 209, 210, 211, 215, 473
Scherer Armand 170, 473
Scheuermann 365
Schiess Walter S. 378
Schill 356
Schiller Lina 230
Schinzinger 366
Schmid 248
Schmidlin Jacques 72
Schmidt 43, 229, 230, 231, 235, 238, 239
Schmidt Albert 43, 87, 230, 232, 234, 238, 239
Schmid Wilhelm 249
Schmitt Albert 72, 84
Schneider Georges 72
Schneilin Joseph (maire de Village-Neuf) 140
Schnetz Paul 72
Scholler 325
Schöngauer Martin 350
Schoumacker 285
Schreck Nicolas 102, 473
Schrirm 43, 230, 231, 232, 233, 238, 239
Schrirm Frédéric 230
Schrirm Friedrich 235
Schrirm Fritz 236
Schuchter Frédéric 72
Schultz 198, 199
Schumann Maurice 73
Schumann Robert (ministre) 273
Schuman Robert 165, 301, 302
Schürch Oskar 50
Schurrer Xavier 72
Schuttler 356
Schutz 198
Schweitzer Antoine 72
Schweitzer Jérôme 32, 464
Schweitzer Samuel 374
Schweizer 192
Schweizer Samuel 370, 372, 377
Seifried 229
Siegfried 314
Sihr Robert 71
Simon Joseph 72
Simonneau Damien 408, 473
Soeiser 167
Soutou Georges-Henri 274, 299, 473
Speiser Andrea 378
Sprenger 243
Staehelin C. A. 372
Staehelin Max 378
Stahl Jules 284
Staline 21, 164
Steffan 42, 43, 84, 230, 238
Steffan François 43, 231, 423
Steffan Marthe, née Goetschy 43, 231, 235, 423
Steible Auguste 44
Stendhal 466
Stephan Appenzeller 179
Stinzi Paul 64, 478
Stoetzer 285
Stoffel 397
Stoskopf Nicolas 35, 48, 266, 473
Stucki 143
Suratteau Jean-René 473
Suter Rudolf 15, 478
Sütterlin 248

T

- Tchopp Jean 140
Teyssier François de 272, 468
Thannberger Louise 126
Tharradin Lucien 332
Théo Bachmann 284
Théofilakis Fabien 123, 474
Thiebault de Neuchâtel 20
Thilkes 222
Thomas (colonel) 38
Tissot Laurent 27

Touzé Vincent 178, 474
Treffeisen 229
Truman Harry 409

U

Ueberschlag Jean 72

V

Vachon Caroline 402, 405, 410, 469
Vaillot Benoît 25
Vaisse Maurice 357, 474
Vasseur Pierre 148
Vauban 156, 432, 437
Vaujour (sous-préfet du Haut-Rhin)
188
Verhaeren Émile 399
Vidal de La Blache Paul 262
Vietersheim von (général) 362
Vion Antoine 274, 474
Virgile 16
Vitoux Marie-Claire 73, 74, 75, 474

W

Wagner 31, 237, 239
Wagner Anne Catherine 414, 474
Wagner (commissaire du Reich) 179
Wagner (Gauleiter) 35, 85, 231
Wagner Jean 304
Wagner Jean (député) 76
Walgenwitz Armand 71
Walter Lipmann 164
Walter Louis 72
Wanner 378
Warlouzet Laurent 165, 272, 466, 474
Wasmer Joseph 303
Wasmer Joseph (député) 76
Wassenberg Birte 296, 466, 477
Weber André 325, 475
Weber André-Paul 322, 325, 327, 328
Weber André-Paul (conseiller général
du canton de Huningue) 324
Weber Martin 371, 374, 478
Weber Omar 145
Weider Armand 72

Trump Donald 408
Twandawsky 229

Uttenheim Christophe d'(évêque) 384

Vogel Paul 44
Vogler Bernard 19, 474
Vogler Pierre 412
Volkart Ilka 93, 95, 472
Vonarb Irene 85, 87, 468
Vonau Jean-Laurent 77, 78, 466
Vonau Pierre 266, 473
Von Brentano Heinrich (ministra alle-
mand des Affaires étrangères)
312
Von Hirschhausen Béatrice 474
Von Königsöw 365
Vortisch 248

Weider Arthur 140
Wenger-Valentin Jean 305
Wenk 138, 190
Wenk (conseiller d'État suisse) 152
Werner 475
Wicky Lucien 71
Widmer 138, 139
Widmer Ernst 277
Wiese 434, 444
Wiese Friedrich (général) 37
Wiese (général) 35
Wieviorka Olivier 36, 466
Wilczynska Julia 25
Wilhelm Schmid 248
Wilson Woodrow (président américain)
264
Winston Churchill 101, 165, 272
Winter Paul (député) 76
Wintzer Charles 71
Wittmann 104
Woelfler 245

Woessner Raymond 156, 157, 475, 477 Wohlrath 228
Wohib (président d'État) 222 Wolf-Grumbach Bernhard 106
Wohleb (ministre président) 226

Z

Zbinden Hans 331 Zink 229
Zeghni Sylvain 261, 475 Zirprims 362
Zerr Charles 72 Zschokke Peter 378
Zimmermann Jeannette 55 Zumstein Heinz 378
Zimmermann Jürgen 378

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	11
---------------------	----

Introduction générale	13
-----------------------------	----

Bilan historiographique	24
-------------------------------	----

Première Partie

1945 à 1947

La frontière semble impénétrable

Introduction	31
--------------------	----

Dans l'immédiat après-guerre, l'heure est aux ressentiments dans le coude rhénan	35
---	----

La frontière se fige avec la Libération de la région frontalière.....	35
---	----

<i>D'après combats pour libérer la Région frontalière vecteurs de profondes rancœurs envers les Allemands.....</i>	<i>35</i>
--	-----------

<i>La frontière helvétique comme élément protecteur lors des combats de la Libération.....</i>	<i>48</i>
--	-----------

<i>Réfugiés alsaciens et badois se retrouvent à Bâle.....</i>	<i>58</i>
---	-----------

Le rejet global de l'annexion en région frontalière facilite le rétablissement de la souveraineté française.....	63
---	----

<i>Le bilan de l'annexion en région frontalière vecteur d'une profonde animosité à l'encontre du peuple allemand</i>	<i>63</i>
--	-----------

<i>Le retour de la République dans le coude rhénan.....</i>	<i>69</i>
---	-----------

<i>La chasse aux sympathisants allemands ne connaît pas de frontière</i>	77
Avec la Libération, la frontière se fixe finalement sur le Rhin ?	84
<i>L'armée française franchit le Rhin à Huningue</i>	84
<i>Dans l'immédiat après-guerre, la ZFO cherche à ostraciser le Pays de Bade avec une « zone interdite »</i>	90
<i>Favoriser par la culture le rapprochement entre le pays de Bade et la Suisse</i>	93
Reconstruire le coude rhénan, grâce notamment au dépassement de la frontière	101
La coopération transfrontalière comme vecteur de croissance économique dans l'immédiat après-guerre.....	102
<i>Dans l'adversité, l'aide humanitaire helvétique se révèle salutaire pour les populations alsaciennes</i>	102
<i>Le développement des échanges frontaliers dès 1945 se fait par l'intermédiaire de la Suisse</i>	109
<i>L'émergence des travailleurs frontaliers ou le dépassement de la frontière helvétique</i>	115
Les échanges franco-allemands placés sous la contrainte	123
<i>Les prisonniers de guerre allemands travaillent dans le Sud-Alsace</i>	123
<i>L'institut allemand de l'armée de l'air se fixe à Saint-Louis</i> .	128
<i>Les échanges commerciaux dans l'immédiat après-guerre : entre prédation et méfiance</i>	134
Les projets transfrontaliers se multiplient afin de reconstruire le territoire	142
<i>L'impossibilité de développer l'aérodrome de Sternenfeld conduit les autorités helvétiques à se tourner vers la France : l'aérodrome de Bâle-Alschwill</i>	142
<i>La France et la Suisse construisent un aéroport à Blotzheim en France</i>	149
<i>Les projets de coopération sur le Rhin se multiplient</i>	154
Conclusion	159

Deuxième partie

La frontière redevient une zone de contact et d'échanges (1947-1951)

Introduction.....	163
L'institutionnalisation de la coopération transfrontalière	167
Le retour du tramway dans la région frontalière en 1947.....	167
<i>Le tramway en région frontalière ; une histoire ancienne</i>	<i>167</i>
<i>L'éphémère et difficile retour en France du tramway</i>	<i>171</i>
<i>Le tramway à Lörrach</i>	<i>178</i>
Les modes de transport se multiplient favorisant les échanges	185
<i>La route douanière internationale construite en 1951, une</i>	
<i>singularité mondiale.....</i>	<i>185</i>
<i>Le bac automoteur entre Huningue et Weil am Rhein.....</i>	<i>193</i>
<i>Les franchissements de frontière se multiplient</i>	<i>200</i>
Afin d'institutionnaliser les échanges, les frontières sont corrigées	
entre la France et la Suisse	205
<i>Les bornes frontières, une histoire singulière dans le coude</i>	
<i>rhénan.....</i>	<i>205</i>
<i>En 1947, le tracé de la frontière franco-suisse est examiné....</i>	<i>208</i>
<i>La dernière rectification de frontière à Courtavon /</i>	
<i>Pfetterhouse.....</i>	<i>211</i>
À partir de 1947, la frontière placée sous le signe de l'apai-	
sement ?	217
Les années 1947-1948 comme tournant de la détente dans les	
relations franco-allemandes ?	217
<i>Un tournant de la détente dans les relations franco-</i>	
<i>allemandes ?.....</i>	<i>217</i>
<i>Le retour de la vie politique dans la Z.F.O. sur fond de</i>	
<i>Guerre froide.....</i>	<i>224</i>
<i>Le procès de criminels de guerre ayant sévi à Huningue au</i>	
<i>moment de la Libération.....</i>	<i>230</i>

Les incidents de frontières persistent.....	240
<i>Un viol à la gare badoise de Bâle tend considérablement les relations entre la Z.F.O. et la Suisse.....</i>	<i>240</i>
<i>Malgré quelques incidents, la situation s'apaise au Cercle de Lörrach et le trafic frontalier s'intensifie</i>	<i>247</i>
<i>Une plus grande souplesse en matière de franchissement des frontières conduit au développement de la contrebande</i>	<i>249</i>
De la frontière coupure à la frontière couture.....	256
<i>L'immédiat après-guerre conduit à un changement de paradigme autour de la conceptualisation de la frontière rhénane.....</i>	<i>256</i>
<i>Vers la disparition de la frontière de civilisation ?</i>	<i>260</i>

Troisième partie

La renaissance de l'endosmose frontalière (1951 à 1963)

Introduction.....	271
--------------------------	------------

Vers une pérennisation des échanges frontaliers.....	275
---	------------

Des travaux toujours plus conséquents pour faciliter les franchissements de frontière.....	275
<i>Les prémices d'une gare frontière rail-route à contrôles nationaux juxtaposés ou la naissance du projet du « parking TIR ».....</i>	<i>275</i>
<i>Le rôle déterminant des élus locaux dans le projet de construction du « pont de Huningue » sur le Rhin à la frontière avec l'Allemagne</i>	<i>285</i>
<i>Construction de l'autoroute A35 (tronçon Habsheim – frontière suisse)</i>	<i>292</i>
Le coude rhénan et la construction européenne.....	296
<i>La C.E.C.A. ou la révélation de l'idée européenne dans le coude rhénan</i>	<i>296</i>
<i>La perception alsacienne face au projet de la Communauté Européenne de Défense (C.E.D.)</i>	<i>301</i>
<i>« L'Alsace plaque tournante du marché commun »</i>	<i>305</i>

Le port rhénan de Huningue, un exemple de coopération trans-frontalière	312
<i>Bâle cherche à étendre son activité portuaire en France.....</i>	<i>312</i>
<i>Le port rhénan de Huningue voit le jour.....</i>	<i>319</i>
<i>Bâle, porte dorée de la Suisse grâce au Rhin.....</i>	<i>328</i>
Un rapprochement politique transfrontalier par le biais des jumelages	331
L'action nodale des élus locaux dans la coopération transfrontalière.....	331
<i>Huningue, véritable précurseur dans le rapprochement franco-allemand</i>	<i>331</i>
<i>Saint-Louis se lie avec la commune allemande de Vieux-Brisach.....</i>	<i>343</i>
<i>L'échelon local comme nouvel acteur diplomatique.....</i>	<i>348</i>
La fin de la Z.F.O. ou le retour de l'endosmose frontalière germano-suisse	351
<i>Le Cercle de Lörrach est marqué par une vitalité économique et politique permettant le retour de l'endosmose frontalière germano-suisse</i>	<i>351</i>
<i>Des incidents se multiplient en réaction à l'occupation française.....</i>	<i>358</i>
<i>Vers une affirmation de la construction européenne dans le Cercle de Lörrach.....</i>	<i>365</i>
Vers l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière avec la naissance de la <i>Regio Basiliensis</i> en 1963	370
<i>La création de l'association pour créer un espace international bâlois.....</i>	<i>370</i>
<i>Le fonctionnement de la Regio Basiliensis.....</i>	<i>375</i>
<i>La Regio Basiliensis étudie notamment l'évolution du nombre de travailleurs frontaliers dans le coude rhénan ..</i>	<i>382</i>
Conclusion	393

Annexes

Annexe 1 : «Ce que fut la bataille de Huningue», par Jean Buhler.....	417
Annexe 2 : Liste des victimes militaires et civiles pendant la Seconde Guerre mondiale à Huningue	420
Annexe 3 : État des prisonniers de guerre de l'Axe à Saint-Louis.	426
Annexe 4 : Contrôle français pour franchir la frontière germano-helvétique à Lörrach, 1946-1947	428
Annexe 5 : Contrôles douaniers, à l'occasion du Hebel Tag, entre la Suisse et la Z.F.O. dans le secteur de Lörrach, 1947	429
Annexe 6 : Allocution de Joseph Bonnet, Maire de Huningue, lors de la cérémonie de Jumelage place Abbatucci en 1962.....	432
Annexe 7 : Notre voisin, «<i>Unsere Nachbarn: Weil am Rhein</i>», entretien avec le Maire de Weil am Rhein, Wilhelm Schellenberg, <i>Basler Woche</i>, le 27 octobre 1961	434
Annexe 8 : Notre voisin, «<i>Unsere Nachbarn: Huningue</i>», entretien avec le Maire-adjoint de Huningue, Henri Janser, <i>Basler Woche</i>, le 3 novembre 1961	437
Annexe 9 : Notre voisin, «<i>Unsere Nachbarn: Saint-Louis</i>», entretien avec le Maire de Saint-Louis, Charles Kroepflé, <i>Basler Woche</i>, le 10 novembre 1961	439

Annexe 10 : Notre voisin, « <i>Unsere Nachbarn: Lörrach</i> », entretien avec le Maire de Lörrach, Egon Hugenschmidt, <i>Basler Woche</i>, 17 novembre 1961	443
Annexe 11 : Entretiens avec les maires de Huningue et Weil am Rhein dans le cadre de la cérémonie de jumelage, <i>Weiler Zeitung</i>, n° 117, 19 mai 1962	446
Annexe 12 : Programme des festivités dans le cadre du jumelage entre Huningue et Weil am Rhein	449
Sources et bibliographie	451
Sources primaires.....	451
<i>Archives nationales françaises</i>	451
<i>Archives du ministère des Affaires étrangères</i>	451
<i>Dépôt central des archives de la justice militaire</i>	451
<i>Archives d'Alsace</i>	451
<i>Archives fédérales suisses</i>	452
<i>Archives communales</i>	452
Archives de Saint-Louis	452
Archives de Huningue	453
Archives de Weil am Rhein.....	453
Archives de Lörrach	453
Archives du canton de Bâle-Ville.....	454
<i>Archives privées et muséales</i>	455
Archives du musée historique et militaire de Huningue	455
Archives du musée des Trois Pays de Lörrach.....	455
Archives de la <i>Regio Basiliensis</i>	455
Collection particulière	455
<i>Sources issues de la presse écrite</i>	455
Presse française	455
<i>L'Alsace</i>	455
<i>Dernières Nouvelles d'Alsace</i>	456
<i>Le Nouveau Rhin français</i>	456
<i>La Tribune de Saint-Louis</i>	457
<i>La Tribune de Mulhouse</i>	457
<i>Journal Strasbourger N.N.</i>	457
Presse allemande	457
<i>Badische Zeitung</i>	457
<i>Weiler Zeitung</i>	457
<i>Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung von Lörrach</i>	458

Presse helvétique	458
<i>La Liberté</i>	458
<i>L'Express</i>	458
<i>Le Confédéré</i>	458
<i>L'Impartial</i>	459
<i>Journal du Jura</i>	459
<i>La Sentinelle</i>	460
<i>Le Nouvelliste</i>	460
<i>La Suisse libérale</i>	460
<i>Die Tat</i>	461
<i>Basler Nachrichten</i>	461
<i>Construire</i>	461
<i>Der Bund</i>	461
<i>Neue Zürcher Nachrichten</i>	462
<i>Oberländer Tagblatt</i>	462
<i>Engadiner Post</i>	462
<i>Wiesbadener Kurier</i>	462
<i>Zürcherische Freitagszeitung</i>	462
<i>Le Jura</i>	462
<i>Freiburger Nachrichten</i>	463
<i>Bieler Tagblatt</i>	463
<i>Le Franc-Montagnard</i>	463
<i>VHTL-Zeitung</i>	463
<i>Journal de Sierre</i>	463
<i>Nidwaldner Volksblatt</i>	463
<i>Das Volk</i>	463
<i>Neues Tag</i>	463
<i>Berner Tagwacht</i>	463
 Bibliographie	 464
<i>Ouvrages généraux</i>	464
<i>Articles</i>	466
<i>Rapports institutionnels</i>	475
<i>Ouvrages sur la notion de frontière</i>	476
<i>Ouvrages sur le coude rhéna</i>	477
<i>Sources internet</i>	479
 Index des lieux	 481
 Index onomastique	 489
 Table des matières	 499

Avec le crépuscule de la Seconde Guerre mondiale, la France reprend possession de l'Alsace. La frontière se déplace alors à l'Est, sur le Rhin. Dans le coude rhénan, la République française fait désormais face au canton de Bâle (CH) et à la région de Lœrrach (DE), administrée, jusqu'en 1955, par la zone française d'occupation (Z.F.O.). Si dans l'immédiat après-guerre, pour des raisons sécuritaires, la frontière se fige, très rapidement la volonté de renouer des contacts avec les peuples voisins est exprimée par les populations rhénanes. D'ailleurs, les premiers échanges se matérialisent par l'aide humanitaire fournie aux Alsaciens et aux Badois, par leurs voisins helvétiques, jouant ainsi le rôle de trait d'union entre ces peuples, jadis qualifiés d'ennemis héréditaires. Dans les prémices de la construction européenne et face au besoin de reconstruction dans des territoires encore dévastés par la guerre, le dépassement de la frontière est alors perçu, par les populations rhénanes, comme la solution garantissant la croissance économique. C'est dans ce cadre que les élus locaux jouent un rôle déterminant dans l'élaboration de projets structurants, favorisant de cette manière la coopération transfrontalière. Se limitant d'abord à des échanges économiques, les contacts politiques se multiplient et s'institutionnalisent, par le biais notamment des jumelages et par la naissance, en 1963, de la *Regio Basiliensis*, institutionnalisant ainsi la coopération transfrontalière.

Mots-clés : Allemagne, Alsace, Bâle, coopération transfrontalière, coude rhénan, Frontière, Rhin supérieur, Suisse.

With the end of the Second World War, France regained possession of Alsace. The border shifted eastwards, along the Rhine. In the Rhine bend, the French Republic now faced the canton of Basel (CH) and the region of Lœrrach (DE), administered until 1955 by the French zone of occupation (Z.F.O.). In the immediate post-war period, the border was frozen for security reasons, but the people of the Rhineland soon expressed a desire to renew contacts with their neighbours. Indeed, the first exchanges took the form of humanitarian aid provided to the people of Alsace and Baden by their Swiss neighbours, thus playing the role of a link between these peoples, once described as hereditary enemies. In the early days of European integration and faced with the need for reconstruction in areas still devastated by war the people of the Rhineland saw crossing the border as the solution that would guarantee economic growth. It was in this context that local elected representatives played a decisive role in the development of structuring projects promoting cross-border cooperation. Initially limited to economic exchanges, political contacts increased and became institutionalised, notably through twinning arrangements and the creation of the *Regio Basiliensis* in 1963, thereby institutionalising cross-border cooperation.

Key words: Alsace, Basel, Border, cross-border cooperation, Germany, Rhine, Rhine Bend, Switzerland.

Université

de Strasbourg

Jules Féron

SCIENCES
HUMAINES
SOCIALES

**La notion de frontière dans le coude rhénan
(1945 à 1963)**