



HAL
open science

Ce que la Suisse doit à Mulhouse

Nicolas Stoskopf

► **To cite this version:**

Nicolas Stoskopf. Ce que la Suisse doit à Mulhouse. *Annuaire historique de Mulhouse*, 2016, 27, pp.93. halshs-01743701

HAL Id: halshs-01743701

<https://shs.hal.science/halshs-01743701>

Submitted on 26 Mar 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ce que la Suisse doit à Mulhouse

On sait ce que Mulhouse et sa région doivent à la Suisse. Pour se limiter à l'industrialisation des XVIII^e et XIX^e siècles, on peut citer le modèle neuchâtelois de fabrication des indiennes, la formation des élites bourgeoises dans des pensionnats tenus par des pédagogues célèbres, l'implantation d'entrepreneurs innovants, les Gros, Roman, Naegely, Haeffely, Stehelin ou Vaucher, l'apport des capitaux, en provenance de Bâle notamment, et cette énumération n'est sans doute pas exhaustive. Mais est-ce uniquement une relation de dépendance dans laquelle Mulhouse ne serait que débiteur des apports helvétiques ? On peut démontrer le contraire, toujours en se limitant à la sphère économique et à une période assez courte, des années 1840 aux années 1870. A trois reprises et dans trois cas de figures différents, les flux se sont nettement inversés : la Suisse ne doit-elle pas aux Mulhousiens son premier train ? L'essor de la chimie bâloise ne s'explique-t-il pas par un transfert d'activité aux dépens de Mulhouse ? Quant au rôle de refuge de la Suisse, il s'affirme vraiment à partir de la guerre de 1870.

Mais c'est une autre chose de savoir s'il faut se féliciter ou non de ce rééquilibrage apparent de ces échanges ou de ces apports. La problématique renvoie en effet à celle des atouts et des handicaps liés à la proximité de la frontière¹. La question est alors de savoir si l'échange se traduit par un jeu à somme positive, gagnant-gagnant, ou nulle, ce qui est gagné par l'un étant perdu par l'autre. Chaque cas mérite d'être examiné à cette aune.

I. D'abord le train

La ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle, inaugurée en grande pompe en septembre 1841, ne relie en réalité que Koenigshoffen à Saint-Louis². De ce côté, il reste encore à franchir la frontière et, aux deux extrémités, il faut pénétrer les murailles et entrer en ville. Les Bâlois ont certes manifesté dès novembre 1837 leur intérêt pour cette liaison ferroviaire par la création d'une commission du chemin de fer, mais la loi du 6 mars 1838 concédant la construction de la ligne à Nicolas Koechlin a délibérément laissé de côté le problème du franchissement de la frontière. L'inauguration de la section Mulhouse-Saint-Louis le 25 octobre 1840 est l'occasion d'une opération de communication en direction des Bâlois : Nicolas Koechlin offre un banquet au Casino d'hiver de Bâle aux bourgmestres et magistrats de la ville en présence des autorités civiles et militaires françaises. Des toasts sont portés à la vieille amitié franco-suisse et Valentin Meyer, de Mulhouse, « termine la fête en chantant de jolis couplets qu'il a composés³ ». Près de quatre ans seront néanmoins nécessaires pour construire les 6 km séparant Saint-Louis de Bâle.

Pour commencer, ce n'est pas à Nicolas Koechlin, mais aux Bâlois Stehelin & Huber, dont l'entreprise de construction ferroviaire est implantée à Bitschwiller-lès-Thann, que le gouvernement bâlois concède le 22 janvier 1841 la ligne Bâle-Saint-Louis⁴. Plus d'un an est ainsi perdu puisque la compagnie concessionnaire ne parvenant pas à tenir les délais est

¹ Nous nous permettons de renvoyer à notre article : Stoskopf Nicolas, « Mulhouse, l'industrie et les trois frontières (XIX^e-XX^e siècles) », *Annuaire historique de Mulhouse*, n° 16, 2005, p. 70-77.

² Sur la construction de cette ligne, voir Stoskopf Nicolas, *Le train, une passion alsacienne*, Strasbourg, 2012, p. 34-63. L'entrée du chemin de fer en territoire suisse a fait l'objet d'une communication lors du Trinationaler Bahn-Kongress, Bâle, 15-16 mai 2013.

³ Bazaine Pierre-Dominique, *Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Notes et documents*, Paris, Imprimerie nouvelle, 1892, p. 110.

⁴ *L'Industriel alsacien*, 14 février 1841.

finalement déchu en mai 1842⁵. C'est l'époque où les difficultés financières de Nicolas Koechlin prennent un tour aigu : « Après avoir épuisé tous les gages que sa maison et ses propriétés personnelles pouvaient lui offrir, il ne lui restait plus qu'à s'adresser au gouvernement » témoigne *L'Industriel alsacien*⁶. L'État lui refuse un prêt personnel, mais une loi votée le 1^{er} juin autorise la Compagnie du chemin de fer Strasbourg-Bâle à lancer un emprunt de 6 millions de francs qu'elle mettra à la disposition de Nicolas Koechlin en échange d'un peu plus de 17 000 de ses actions⁷.

Un an s'écoule encore jusqu'à l'approbation le 12 juin 1843 du cahier des charges établi avec la compagnie pour la construction du prolongement de la ligne et d'une gare⁸. Entre-temps, le débat a été très animé à Bâle, portant notamment sur la construction *intra* ou *extra-muros* de la gare et sur l'éventualité de l'implantation d'une douane française. Le bourgmestre Carl Burckhardt se charge d'apaiser les craintes : « On croit que les mœurs françaises feront irruption dans notre bonne et pieuse ville ; que nos ouvriers manqueront de travail s'ils avaient à soutenir la concurrence des travailleurs de Mulhouse et de Strasbourg. Je ferai observer que si nous devons trouver notre salut que dans l'isolement, nous aurions dû songer depuis longtemps à élever des murailles chinoises au lieu d'améliorer nos routes et d'accélérer nos communications postales. Nous pouvons prendre les mêmes mesures de police avec une station dans l'intérieur de la ville. On craint comme à Genève l'invasion des catholiques ; mais nous avons chez nous des catholiques depuis des siècles, sans que l'église protestante ait jamais couru le moindre danger. Les considérations politiques qu'on a présentées n'ont pas plus de valeur car les douaniers français n'auront rien à faire sur notre territoire⁹. » Finalement, la station de Bâle sera bien construite *extra-muros*, devant la porte Saint-Jean, mais le déplacement de l'enceinte l'inclura *intra-muros*. Subtil compromis !

Nicolas Koechlin prend la succession de Stehelin & Huber en s'engageant par traité du 18 juillet 1843 à construire la nouvelle ligne à forfait pour 1,1 million de francs¹⁰. Malgré ses difficultés financières, ses démêlés avec la compagnie¹¹ et ses désillusions, il tient manifestement à parachever son œuvre et relève ce nouveau défi avec panache. Les travaux commencent dès l'automne, mais sont retardés du côté français par la mauvaise volonté de propriétaires qui refusent les modalités amiables de cession des terrains, ce qui oblige à des expropriations forcées¹². Les travaux de la station de Bâle sont attribués à des entrepreneurs locaux au grand dam de *L'Industriel alsacien* qui dénonce une concurrence déloyale : « Bien que le mot *réciprocité* soit écrit dans les traités existant entre la France et la Suisse, les soumissionnaires français ont dû baisser pavillon devant les entrepreneurs bâlois. La constitution de ce canton, si libérale, comme on sait, exclut même les Suisses des autres

⁵ *L'Industriel alsacien*, 29 mai 1842.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.* 17 142 actions sont alors rachetées au pair (350 francs) à Nicolas Koechlin qui en détenait 34 000. Il bénéficie d'une faveur, puisque le cours de l'action passera au-dessous de 200 francs le 30 juin, mais qui ne lui évitera pas de poursuivre la liquidation de ses biens dans les mois suivants et qui doit être relativisée par le vote contemporain de la loi du 11 juin 1842 mettant désormais à la charge de l'État tous les frais d'infrastructures ferroviaires. A cette époque, Nicolas Koechlin doit encore équiper la ligne de sa deuxième voie, ce qui sera fait en mai 1843 seulement.

⁸ *L'industriel alsacien*, 11 et 18 juin 1843.

⁹ Propos publiés dans la presse locale et rapportés par *L'Industriel alsacien*, 21 mai 1843.

¹⁰ Assemblée générale de la Compagnie du chemin de fer Strasbourg-Bâle, 17 avril 1844, Archives nationales du monde du travail, 65 AQ E 688.

¹¹ En 1842, Nicolas Koechlin réclame le remboursement de dépenses imprévues à la compagnie qui rejette ses prétentions. Deux ans plus tard, le tribunal arbitral reconnaît une dette de la compagnie envers Nicolas Koechlin de 300 000 F. Assemblées générales des 30 mars 1842 et 17 avril 1844. *Ibid.*

¹² *L'Industriel alsacien*, 5 novembre et 17 décembre 1843.

cantons, de toute entreprise de ce genre, de tout travail, enfin de tout exercice d'une profession quelconque ; tandis que Bâlois et autres, peuvent au moyen d'une patente française venir faire concurrence illimitée en toute chose, à nos entrepreneurs d'industrie, grands ou petits¹³. »

La ligne peut être ouverte à la circulation jusqu'à une gare encore provisoire, mais sur territoire suisse, le 15 juin 1844 quelques jours avant la fête du Tir fédéral des 30 juin et 1^{er} juillet. La compagnie est débordée par le succès malgré la multiplication de convois de 20 à 24 voitures remorquées par deux locomotives : « Sur toute la ligne de Strasbourg à Bâle, il n'y a eu qu'un seul cri contre l'imprévoyance et l'incurie dont l'administration a fait preuve en cette circonstance¹⁴. » En ville, on a beaucoup de mal à trouver où déjeuner et de nombreux étrangers sont contraints de dormir à la belle étoile. C'est le résultat de « la facilité et de la célérité des communications par chemin de fer¹⁵ ».

Pour l'inauguration de la « station » de Bâle, une « fête nationale » est organisée le 11 décembre 1845, car il s'agit de « consacrer le souvenir de l'entrée du premier chemin de fer sur le territoire de la Confédération helvétique¹⁶ ». Un convoi spécial, composé de nouvelles voitures confortables et élégantes, pavoisé aux couleurs françaises et bâloises et orné d'écussons aux armes de Bâle et de Strasbourg, s'ébranle le matin de Strasbourg et amène les invités à Saint-Louis où ils sont accueillis par la fanfare d'un régiment de hussards. Après les discours, le convoi repart pour Bâle où il est accueilli par le président de la diète helvétique et par les deux bourgmestres. Nouveaux discours, rafraichissements, concert, puis banquet de 200 couverts à 20 h qui ne se termine qu'au milieu de la nuit. « La ville de Bâle d'ordinaire si peu bruyante, offrait cette fois une animation extraordinaire. Toute la population encombrait les avenues de la station et les abords du casino et du théâtre¹⁷ ».

La fête est donc à la mesure de l'événement, celui du premier train en territoire suisse. Il vient de Mulhouse, comme d'ailleurs venait également de Mulhouse le canal de Huningue qui depuis 1834 permettait à Bâle d'être raccordé au canal du Rhône au Rhin et d'être ainsi désenclavé¹⁸. Il est le tout premier maillon d'un réseau qui fera de Bâle un carrefour ferroviaire majeur et de la Suisse la plaque tournante de l'Europe. Rappelons aussi que la ligne Mulhouse-Bâle est le premier tronçon de la future ligne Paris-Bâle et de ce qu'on appelle aujourd'hui le TGV Rhin-Rhône. Mais les bénéfices tirés par Mulhouse sont sans doute bien en deçà de ce qu'espérait Nicolas Koechlin lui-même et les autres promoteurs d'un projet qui voyaient dans le Strasbourg-Bâle l'ébauche d'une grande ligne trans-européenne entre Rotterdam et la Suisse permettant d'attirer sur la rive gauche du Rhin tout un trafic de voyageurs et de marchandises. Malheureusement, le prolongement de la ligne au nord de Strasbourg s'enlisera au début des années 1850 dans les querelles de clocher, permettant au réseau badois de capter ce trafic malgré toutes les difficultés de raccordement à Bâle même entre gare badoise (rive droite) et gare centrale franco-suisse (rive gauche)¹⁹.

¹³ *L'Industriel alsacien*, 4 février 1844.

¹⁴ *L'Industriel alsacien*, 7 juillet 1844.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *L'Industriel alsacien*, 14 décembre 1845.

¹⁷ *Ibid.* Cette fête fait également l'objet d'un compte-rendu illustré à la une de+ *L'Illustration*, 3 janvier 1846.

¹⁸ Polivka Karl-Heinz, *Die chemische Industrie im Raume von Basel*, Basler Beiträge zur Geographie, Basel, 1974, p. 42.

¹⁹ Sur ces difficultés, voir Beyer Antoine, « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de géographie*, n° 657, septembre-octobre 2007, p. 452-459.

II. Ensuite la chimie

Mulhouse et sa région ont au XIX^e siècle plusieurs longueurs d'avance en matière de chimie : la grande usine de Thann fondée en 1808, qui sous la direction des Kestner emploie 270 ouvriers vers 1860, est sans équivalent de l'autre côté de la frontière ; une école de chimie, créée à Mulhouse en 1822, a le temps de progresser en qualité de formation et de recherche, avant que l'université de Bâle ne se dote en 1904 d'un département de chimie ; au sein de la Société industrielle de Mulhouse, le comité de chimie, créé dès l'origine en 1826, voit passer 109 membres de 1826 à 1875²⁰ : c'est un lieu d'échange et d'information de premier ordre dans le domaine de la recherche-développement, un grand foyer de découvertes dans les domaines de la fabrication des colorants, de l'application des couleurs et du blanchiment des tissus.

Or Mulhouse rate le virage de la deuxième révolution industrielle, celui de la chimie organique ou de synthèse, au profit de Bâle. La responsabilité en incombe à l'application la loi française de 1844 sur les brevets qui permet à des industriels de Lyon, Renard Frères & Franc, de bloquer les innovations de procédé sur la fabrication d'un colorant rouge à partir de l'aniline.

Il faut reprendre la chronologie, car tout se passe dans un laps de temps très court :

C'est en 1856 que l'Anglais William Perkin découvre les propriétés colorantes de l'aniline, tirée du goudron de houille, et met au point un colorant, la mauvéine. Très vite, les recherches se concentrent sur la production du rouge d'aniline, très demandé par l'impression sur étoffes, et aboutissent en 1858 : le Lyonnais François-Emmanuel Verguin réussit la première fabrication industrielle de ce qu'il nomme la fuchsine, brevetée le 8 avril 1859. Ce brevet est payé très cher, 300 000 francs, par les frères Renard de Lyon²¹ qui détiennent désormais le monopole en France de la fabrication de ce produit et traduisent en justice pour contrefaçon tous ceux qui essaient d'obtenir du rouge d'aniline par d'autres procédés. Or, c'est précisément ce que réussissent à faire les Gerber-Keller, père & fils²², propriétaires à Dornach d'une petite fabrique d'acide acétique. Ils mettent au point en septembre 1859 un rouge d'aniline, l'azaléine, obtenu par l'action du nitrate de mercure, et déposent un brevet le 29 octobre de la même année. Les Gerber-Keller perdent un premier procès intenté par Renard en mai 1860, puis un second en mars 1863. Ils n'ont d'autre solution que d'arrêter leur fabrication.

Et c'est la Suisse où il n'y a pas de loi sur les brevets avant 1887²³, et d'abord Bâle, qui tire profit de ces problèmes franco-français : y a-t-il un exode des chimistes français, aussi dommageable que celui qui suivit la révocation de l'Édit de Nantes²⁴ ? Michel Hau cite une bonne vingtaine de spécialistes français qui choisissent de s'expatrier en Belgique, en Allemagne et surtout en Suisse²⁵. À Mulhouse, jusqu'à preuve du contraire, on ne trouve pas de traces d'un exode, décimant par exemple le comité de chimie de la SIM, mais certainement

²⁰ Ott Florence, *La Société industrielle de Mulhouse, 1826-1876. Ses membres, son action, ses réseaux*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999, p. 263

²¹ Le Prieur François, *Les conditions de la constitution d'une discipline scientifique : la chimie organique en France (1830-1880)*, thèse Paris I, 1977, p. 418, cité par Ott Florence, *op. cit.*, p. 285.

²² Jean (1809-1884) et son fils Armand (1837-1886).

²³ « Inventions », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 30.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F26218.php>

²⁴ Selon l'expression de Bénard T., « Les résultats d'une mauvaise loi », *L'Avenir commercial*, 1^{er} novembre 1862.

²⁵ Hau Michel, *L'industrialisation de l'Alsace (1803-1939)*, Association des publications près les Universités de Strasbourg, Strasbourg, 1987, p. 133.

quelques décisions individuelles significatives. Cela dit, les faits sont là : c'est en Allemagne et à Bâle que se développe la chimie organique, pas en France. À Mulhouse, seules deux petites entreprises sont créées dans cette spécialité, Clément Courtois & Cie en 1861, D'Andiran & Wegelin en 1863, toutes deux absorbées par l'usine de Thann en 1884 qui adopte alors la raison sociale de Fabrique de produits chimiques de Thann & Mulhouse²⁶.

Rien ne prédisposait Bâle à une vocation quelconque en ce domaine. Certes une saline est exploitée depuis mai 1836 à Schweizerhalle et le sel, matière première centrale (avec le soufre) de la chimie minérale, est transformé par la Chemische Fabrik Schweizerhalle à partir de 1844. Mais cette entreprise, exploitée par les Kestner de 1853 à 1860, ne connaît aucun développement significatif, pas plus que les nouvelles salines mises en exploitation à Kaiseraugst (1843), Rheinfelden (1844) et Riburg (1848) ne génèrent de nouvelles unités de transformation chimique²⁷. En ville, le développement depuis la fin du XVI^e siècle de la florissante industrie du ruban de soie, s'est accompagné de l'ouverture de drogueries, de laboratoires d'extraction de teintures et de teintureriers, mais qui restent encore au stade artisanal au milieu du XIX^e siècle.

Tout démarre donc vers 1859-1860, comme le montrent bien les tableaux synoptiques publiés par divers auteurs²⁸. Si l'initiative d'Alexandre Clavel, aux origines de ce qui deviendra CIBA en 1884, repose sur ses relations lyonnaises, il n'en est pas de même pour les autres entrepreneurs dont les liens avec Mulhouse sont avérés.

Alexandre Clavel (1805-1873), né à Lyon, mais établi à Bâle en 1838, a épousé en 1840 la veuve Oswald et repris l'exploitation de la teinturerie de soie Oswald. Par sa belle-fille, qui a épousé Joseph Renard, il est très vite au courant de la découverte de Verguin, si bien qu'il achète en 1859 pour 100 000 francs le brevet des frères Renard et qu'il commence la fabrication de la fuschsine dans son laboratoire du centre-ville, dans l'Untere Rebgasse (près de la Claraplatz). Dès 1863, le Petit Conseil l'obligera à déménager sa fabrication qu'il installera Klibeckstrasse, au bord du Rhin²⁹.

C'est bien le procédé Gerber-Keller qu'applique en revanche Jean-Jacques Müller-Pack (1825-1899). D'abord fondé de pouvoir chez Geigy & Heusler (1856-1859), il se met à son compte en 1860 avec une commandite de Jean-Rodolphe Geigy et d'Alphonse Koechlin³⁰. Il en aurait pris connaissance grâce Albert Schlumberger, chimiste originaire de Sainte-Marie-aux-Mines³¹, qui était le voisin des Gerber-Keller à Dornach³². Cinq ans plus tard, Jean-

²⁶ Cf. Drouot Marc, Rohmer André et Stoskopf Nicolas, *La fabrique de produits chimiques Thann et Mulhouse*, Strasbourg, La Nuée bleue, 1991, p. 109-110.

²⁷ Polivka Karl-Heinz, *op. cit.*, p. 41-48.

²⁸ Voir notamment « 100 ans de chimie industrielle à Bâle », in Huber Georges et Menzi Charles, *Origines et aspects de l'industrie chimie bâloise*, traduit de l'allemand, Editions Urs Graf, Olten et Lausanne, 1959, p. 100-101 ; repris et simplifié notamment par Christian Simon, "The rise of the swiss chemical industry reconsidered", in Ernst Homburg, Anthony S. Travis, Harm G. Schröter (dir.), *The Chemical Industry in Europe, 1850-1914 : Industrial Growth, Pollution, and Professionalization*, Dordrecht- Boston-London, Kluwer Academic Publishers, 1998, p. 10-11 ; Walter Dettwiler, *Novartis: How a leader in health care was created out of Ciba, Geigy and Sandoz ?*, Novartis, 2014.

²⁹ « Clavel Alexandre », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 23.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F29866.php> ; Huber Georges et Menzi Charles, *op. cit.*, p. 87-89 et 107.

³⁰ « Muller-Pack Jean-Jacques », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 23.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F41404.php>

³¹ Albert Schlumberger (1835-1897) est le n° 592, de la XV^e génération, dans les *Tableaux généalogiques de la famille Schlumberger*, t. 2, de la XV^e à la XIX^e génération, Mulhouse, 1956.

³² Mais on ignore s'il s'agit d'une affaire d'espionnage industriel ou si Albert Schlumberger était un intermédiaire patenté. Selon Michel Hau, il aurait également vendu le procédé Gerber-Keller à Alexandre Clavel (Hau Michel, *L'industrialisation...*, *op. cit.*, p. 133).

Rodolphe Geigy (1830-1917) rachète l'entreprise et poursuit la fabrication des couleurs d'aniline.

Quant à Armand Gerber, il s'installe à Bâle en 1862 et s'associe d'abord avec Gaspard Dollfus (1812-1889)³³, concessionnaire depuis 1850 de l'usine à gaz, pour créer un atelier de production d'azaléine. Puis en 1864, il fonde dans la Klybeckstrasse, avec le commerçant Wilhelm Uhlmann, l'Anilinfarbenfabrik A. Gerber et Ullmann. Elle fusionnera en 1898 avec CIBA. Gaspard Dollfus poursuit alors de son côté la production de colorant synthétique. Son entreprise est rachetée en 1868 par Ch. Couleru, puis en 1871 par le Mulhousien Louis Durand. On y reviendra.

Si trois des quatre fabriques de colorants créées à Bâle autour de 1860 sont redevables de l'innovation mulhousienne en chimie des colorants, la démonstration prend encore plus de force si on s'arrête sur le rôle déterminant d'une branche de la famille Koechlin. D'après le *Dictionnaire historique de la Suisse*, « leur politique matrimoniale permit aux Koechlin de s'allier aux grandes familles bâloises. Politiciens, pasteurs et industriels, ils contribuèrent surtout à hisser la fabrique chimique J.R. Geigy au rang d'entreprise d'envergure mondiale³⁴. »

Cette branche descend de Samuel Koechlin, puis d'Hartmann (1755-1813) qui épouse une Iselin et obtient la bourgeoisie de Bâle en 1782, mais s'installe finalement à Willer-sur-Thur. Son fils, Samuel, se réinstalle à Bâle où il fonde avec ses propres fils en 1846 une fabrique de rubans de soie. Son fils Alphonse (1821-1893)³⁵ est l'homme-clé qui nous intéresse puisqu'il épouse en 1848 Adèle Geigy, sœur de Jean-Rodolphe Geigy, dont il devient l'associé dans une fabrique de colorants végétaux³⁶. A partir de là, il mène une grande carrière d'homme d'affaires, comme co-fondateur en 1862 de la Basler Handelsbank (Banque commerciale de Bâle) dont il est président de 1876 à 1891, et d'homme politique, comme membre du Grand Conseil de Bâle de 1853 à 1881 (qu'il préside en 1876-1877) et du Petit Conseil de 1859 à 1875. Il apporte en outre une contribution décisive à la rédaction de la loi bâloise sur les fabriques de 1869 qui introduit la journée de travail de douze heures et l'interdiction du travail des enfants.

À partir de 1883, son fils aîné Karl Koechlin (1856-1914)³⁷, accède à la gérance de l'entreprise, en association avec les deux fils de Jean-Rodolphe Geigy. C'est lui qui donne à la firme, transformée en société anonyme en 1901, sa dimension mondiale avec des implantations en France et en Angleterre et avec le démarrage de la fabrication de médicaments. Il préside la chambre de commerce de Bâle de 1906 à 1913 et siège aux conseils d'administration de la Banque nationale suisse et des Chemins de fer fédéraux.

Son fils Karl (1889-1969)³⁸, dirige Geigy à partir de 1918, entre à son conseil l'année suivante devient administrateur-délégué en 1939 et préside la société de 1949 à 1967 ; il est aussi président de la chambre de commerce de Bâle (1927-1951) et de l'Union suisse du commerce

³³ Voir la notice biographique de Gaspard Dollfus (1812-1889) dans *NDBA*, p. 678-679. Sur l'usine à gaz de Bâle et son évolution, voir Huber Georges et Menzi Charles, *op. cit.*, p. 99.

³⁴ « Koechlin », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 30.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F21022.php>

³⁵ « Koechlin, Alphonse », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 30.11.2015 <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F4568.php>

³⁶ La firme Geigy a été fondée en 1758 pour fournir des colorants extraits des bois tinctoriaux aux teinturiers et aux indienneurs. Cf. Alfred Bûrgin, « Geschichte des Geigy-Unternehmens von 1758 bis 1939 », *Veröffentlichung zum 200 jährigen Bestehen des Geigy-Unternehmens*, Bâle, 1958, p. 21.

³⁷ « Koechlin, Karl », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 30.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F4569.php>

³⁸ « Koechlin, Karl », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 30.11.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F29859.php>

et de l'industrie (1951-1964). Enfin, son neveu Samuel (1925-1985) dirige Ciba-Geigy, après leur fusion de 1970, jusqu'en 1982.

C.Q.F.D. La chimie bâloise doit décidément beaucoup aux Mulhousiens et ceci en raison des défauts de la législation française sur les brevets. Pour couronner le tout en matière de chimie, il faut ajouter que la Suisse doit aussi à Mulhouse son premier prix Nobel attribué en 1913 à Alfred Werner (né à Mulhouse en 1866-1913), élève puis professeur au Polytechnicum de Zurich³⁹.

III. Et encore des talents, des cerveaux et... des capitaux

Les circonstances historiques ont ainsi donné à la Suisse, et en particulier à Bâle, l'occasion d'être un refuge pour les Mulhousiens. C'est un rôle qu'elle a assumé dans toutes les épreuves françaises, notamment en 1871, 1914 et 1940. L'épisode de 1871 est le mieux documenté, mais on se contentera de mentionner quelques exemples pour esquisser une sorte de typologie des attitudes et mesurer leurs effets, positifs ou négatifs, pour Mulhouse⁴⁰.

On trouve alors de nombreux exemples d'exil à Bâle, parfois à titre temporaire comme les fils de Frédéric Engel-Dollfus qui s'installent tous à Bâle en 1871 et viennent quotidiennement à Mulhouse pour diriger DMC jusqu'au moment où l'administration allemande les autorise en 1883 à résider à Mulhouse. Alfred Engel-Gros meurt à Bâle en 1918.

Plus radical, le choix d'Émile Dollfus (1862-1945), fils d'Auguste Dollfus, qui prend la nationalité suisse et revient à Mulhouse en cette qualité en 1885 pour épauler son père à la tête de la filature Dollfus & Mantz. Après sa destruction par un incendie en 1897, il fait une expérience industrielle malheureuse à Vevey avant de revenir à Mulhouse comme fondé de pouvoir de la SACM en 1926, repartir en Suisse en 1914, revenir en 1918 et devenir président de la chambre de commerce en 1926, président de la SIM et de la SACM en 1933. Il meurt le 5 mai 1945 en reprenant possession de son bureau.

Autres allers et retours entre France et Suisse, ceux de la famille de Jean-Frédéric Koechlin (1826-1914), patron de la filature de laine peignée et fabrique de drap de Buhl, marié à Anaïs Beuck, de Vevey, dont les six fils prennent la nationalité suisse de leur mère et font leurs études au polytechnicum de Zurich. Parmi eux, Maurice (1856-1946), collaborateur de Gustave Eiffel et concepteur de la Tour Eiffel, et René (1866-1951), directeur en 1907 de la Société suisse d'industrie électrique à Bâle, constructeur du barrage de Kembs (1927-1932) et grand patron de l'électricité. Tous les deux ont leur notice dans le *Dictionnaire historique de la Suisse*.

Un des fils de René, Raymond Koechlin (1903-1994), rachète et relance en 1941 l'entreprise de travaux publics, Zschokke, très affaiblie par la crise des années 1930, la spécialise dans les grands travaux d'aménagement hydro-électrique, puis d'infrastructure et de construction de logements⁴¹. Son fils Bernard (né en 1935) prend sa succession en 1976. Il a été président d'honneur de Zschokke, puis de Implenia, résultat de la fusion en 2006 de Zschokke avec Batigroup⁴².

Plus radical encore, la décision de liquider ses affaires à Mulhouse et en France et de

³⁹ Cf. « Alfred Werner, le Mulhousien prix Nobel », *Annuaire historique de Mulhouse*, t. 24, 2013, p. 69-73.

⁴⁰ Pour le détail des références, on se reportera à notre ouvrage : Hau Michel et Stoskopf Nicolas, *Les dynasties alsaciennes du XVII^e siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2005, chapitres IX et X, p. 235-291.

⁴¹ Willi Hager, *Hydrolicians in Europe, 1800-2000*, vol. 2, Zurich, 2014, p. 975 (en ligne).

⁴² « Un patron d'aujourd'hui, Bernard Kœchlin (GA2741) interrogé par Mathieu van Berchem (GA27242) », *Les Kœchlin vous parlent*, n° 35, déc. 1995 ; Rapport d'activité de Zschokke, 2005 (en ligne).

s'expatrier de l'autre côté de la frontière. C'est la démarche d'Amédée Schlumberger (1833-1905) qui vend la banque familiale pour 100 000 francs et s'installe dans la patrie de son épouse, Fanny Ehinger, acquiert la bourgeoisie en 1872 et devient l'associé de son beau-père dans la maison de banque Ehinger & Cie. Il devient vice-président du Basler Bankverein (1893-1896). Son fils prend sa succession.

Conséquence à la fois de l'affaire des brevets et de l'annexion allemande, Louis Durand et Édouard Huguenin, gendres du grand chimiste mulhousien, Camille Kœchlin, décident de se réfugier en Suisse plutôt qu'en France : ils rachètent à Bâle la fabrique de colorants d'aniline créée précédemment par Gaspard Dollfus. Dans les années 1880, ils développent avec succès une production de colorants dérivés de l'acide gallique dont les principes théoriques avaient été inventés par leur beau-frère Horace Kœchlin (1839-1898). Ils sont rejoints en 1884 par un autre beau-frère, lui aussi gendre de Camille Kœchlin, Adolphe d'Andiran, qui renonce en 1884 à sa fabrique de colorants mulhousienne et poursuit sa carrière de chimiste à Bâle.

Vus de Mulhouse ou de France, tous ces exils bâlois ne se valent pas : lorsqu'il s'agit de trouver de l'autre côté de la frontière une facilité pour poursuivre envers et contre tout une activité industrielle à Mulhouse ou dans la région, la proximité de la frontière est une aubaine dont profite le territoire de départ. Il n'en est évidemment pas de même lorsque la frontière introduit suffisamment de distance dans la proximité⁴³ pour permettre de couper les liens avec le territoire de départ, pour soi comme pour sa descendance.

Il faut reconnaître cependant que l'évaluation de ces échanges entre territoires séparés par une frontière ne peut se réduire simplement à un jugement binaire, positif/négatif ou gagnant/perdant. Au-delà de l'exercice de style, les choses sont souvent plus complexes dans le détail. Deux remarques conclusives permettront de le montrer :

- Les besoins de la démonstration ont conduit à mettre en valeur les sens uniques de Mulhouse vers Bâle, qui sont une réalité, mais qui ne doivent pas occulter les allers-retours ou les chasser-croisés des hommes comme des capitaux : si Amédée Schlumberger transfère ses activités bancaires, ses successeurs, acquéreurs de sa maison de banque, fondent en novembre 1871 la Banque de Mulhouse avec un important apport de capitaux bâlois, que l'on retrouve également, avec la Basler Handelsbank, dans la fondation de la SACM en 1872. Les frères Maurice et René Kœchlin réalisent de leur côté une sorte de synthèse mulhouso-bâloise. De même, Rudolf-Albert Kœchlin (1859-1927), petit-fils de Pierre Kœchlin (1782-1841), fondateur de Kœchlin, Baumgartner & Cie à Lörrach devient directeur (1893), administrateur délégué (1898) puis président (1914-1927) de la Basler Handelsbank, En 1886, Il épouse la sœur de Fritz Hoffmann-La Roche, fondateur de l'entreprise pharmaceutique du même nom. Mais il est aussi actif à Mulhouse comme président de la SACM de 1905 à 1919 et à Paris comme entrepreneur des sociétés de distribution électrique⁴⁴. Cet itinéraire professionnel est typique de ce « second souffle des Kœchlin en Suisse⁴⁵ » qui, établis à Zurich au XV^e siècle, s'installent à Mulhouse à l'extrême fin du XVI^e, puis retournent pour beaucoup d'entre eux en Suisse au XIX^e siècle sans pour autant négliger Mulhouse ou la

⁴³ Pour reprendre la formule de Christiane Arbaret-Schulz, « La frontière est une construction territoriale qui introduit de la distance dans la proximité », in « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles », in Reitel Bernard, Zander Patricia, Piermay Jean-Luc, Renard Jean-Pierre, *Villes et frontières*, Anthropos-Economica, Collection Villes, 2002, p. 213-230.

⁴⁴ Peter Kœchlin, « Un Kœchlin de Bâle éclaire Paris... Rudolf Albert Kœchlin », *Les Kœchlin vous parlent*, n° 51, automne 2004, p. 2 et 3 ; « Kœchlin, Rudolf Albert », *Dictionnaire historique de la Suisse*, consulté en ligne le 14.12.2015, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F43706.php>

⁴⁵ Selon la formule employée par Hau Michel et Stoskopf Nicolas, *op. cit.*, p. 267.

France. Mieux que n'importe quelle autre famille, les Koechlin illustrent la pérennité des liens historiques entre Mulhouse et la Suisse malgré l'établissement d'une frontière après 1798.

- Ce que la Suisse doit à Mulhouse ne relève pas seulement de l'histoire ancienne, mais pourrait être illustré par des références contemporaines, y compris si l'on s'en tient aux trois thèmes que l'on vient d'évoquer. On retrouve les infrastructures de transport avec l'aéroport Bâle-Mulhouse, le carrefour autoroutier mulhousien qui relie la Suisse à la France du Nord et de l'Est et le TGV Rhin-Rhône dont il a déjà été question. On retrouve également la chimie : l'école nationale supérieure de chimie de Mulhouse (ENSCMu) forme des ingénieurs qui trouvent des emplois à Bâle, plutôt chez Actelion, jeune entreprise fondée en décembre 1997 par des Français, que chez Novartis ou Roche⁴⁶. Quant à la Suisse, refuge pour les capitaux, il n'est pas nécessaire de faire la démonstration de son actualité. Mais on ignore tout de l'éventuelle contribution de Mulhousiens à ce type de flux...

Nicolas Stoskopf

Université de Haute-Alsace, CRESAT EA 3436, F-68100 Mulhouse, France

Université de Strasbourg, France

⁴⁶ Comme l'a montré Serge Neunlist lors de la table ronde des 2^e Journées d'histoire industrielle, Mulhouse, 16-17 octobre 2008. Cf. Lamard Pierre et Stoskopf Nicolas, *L'industrie chimique en question*, Paris, Picard, 2010, p. 95.