La « banane bleue » ne compte pas pour des prunes : les Pays-Bas, l'Alsace et l'espace rhénan

Thomas Beaufils

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rbnu/701>
DOI : 10.4000/rbnu.701
ISSN : 2679-6104

Éditeur

Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2017
Pagination : 84-87
ISBN : 9782859230678
ISSN : 2109-2761

Référence électronique

Thomas Beaufils, « La « banane bleue » ne compte pas pour des prunes : les Pays-Bas, l'Alsace et l'espace rhénan », *La Revue de la BNU* [En ligne], 16 | 2017, mis en ligne le 01 juillet 2019, consulté le 16 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rbnu/701> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rbnu.701>

La Revue de la BNU est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

PAYS-BAS

LA « BANANE BLEUE » NE COMPTE PAS POUR DES PRUNES : LES PAYS-BAS, L'ALSACE ET L'ESPACE RHÉNAN

PAR THOMAS BEAUFILS

A

l'aube du 20^e siècle, scandalisés que Rotterdam dame le pion au grand port de Hambourg, des ingénieurs allemands imaginèrent un projet pharaonique pour remettre la petite Hollande à sa juste place :

« Aucune puissance du monde ne peut nous empêcher de transporter un jour le cours inférieur du Rhin avec son embouchure à travers un territoire allemand vers un golfe allemand »¹. D'après leurs dires, la puissance industrielle de l'Allemagne allait permettre dans un avenir proche de réaliser la prouesse extraordinaire de dévier le cours du « Nil de l'Occident » vers l'Ems et le Dollard afin de priver les ports néerlandais de leur situation géographique privilégiée aux bouches du Rhin. « Signifions à la Hollande que nous lui enlèverons l'eau petit à petit, à moins qu'elle ne s'allie à nous par un traité offensif et défensif ou plutôt qu'elle nous demande à être admise dans l'empire allemand ! »

Un siècle auparavant, tout allait pourtant pour le mieux dans le meilleur des mondes entre le royaume uni des Pays-Bas et la Prusse. Le 7 octobre 1816, les

deux États signaient un traité afin de « régler sur le Bas-Rhin tout ce qui concerne les travaux hydrotechniques ou autres points analogues, de la manière la plus équitable et la plus convenable pour l'avantage mutuel des deux États ». L'article 15, par exemple, stipulait que « la souveraineté de la pêche sur le Bas-Rhin sera déterminée par une ligne droite, à tirer de la tour de Keeken à celle de Lobith, de manière que la partie en amont de cette ligne appartiendra à S. M. le roi de Prusse, et la partie en aval à S. M. le roi des Pays-Bas » – arrangement qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler les accords européens sur la pêche d'aujourd'hui. La même année en France, les grandes villes de l'Atlantique parvinrent à convaincre les législateurs de faire voter une loi pour imposer l'importation des produits coloniaux exclusivement par les ports maritimes de l'Hexagone. Cela signifiait que les villes françaises du long du Rhin ne pouvaient plus accueillir de denrées coloniales venant de Hollande. Strasbourg se voyait ainsi retirer la possibilité de devenir la succursale des marchés d'Amsterdam et de Rotterdam. Francfort, Mayence et Kehl en furent les grandes bénéficiaires. Lors de la séance

à l'Assemblée nationale du 8 mai 1819, Jean-Charles Magnier-Grandprez, député du Bas-Rhin, alerta le gouvernement sur les pertes économiques résultant de ce transit exclusif sur la rive droite du Rhin : « Il existe à Kehl des maisons de commerce très fameuses, et des négociants très recommandables qui ont des comptoirs, de vastes magasins plus spacieux que l'une de nos plus belles douanes ». Il se fit le promoteur d'une loi pour remettre les villes alsaciennes dans la course. Mais Strasbourg devra attendre la loi du 9 février 1832 pour qu'elle retrouve enfin pleinement son droit d'entrepôt et d'expédition. Un de ses fervents défenseurs, Louis Adolphe Thiers, s'exprima alors en ces mots : « Il est inconcevable que l'on ait osé, à la face d'un pays dans lequel il y a des notions de bon sens et de justice, dire qu'au profit de quelques points du littoral, de quelques parties du sol, le Rhin qui est la grande ligne navigable de l'Europe et, en tout cas, de la France, serait frappé de stérilité, et qu'on n'oserait recevoir à Strasbourg ni une livre de café ni une balle de coton »².

Cette fameuse idée de dérivation du Rhin germa en fait bien plus tôt, dès les années 1870, dans l'esprit des ingénieurs allemands. Pourtant, en 1863, une Commission centrale pour la navigation du Rhin, réunissant les diverses nations concernées par le fleuve, avait été instituée afin de promouvoir la navigation rhénane. Cette commission centrale, la plus ancienne institution européenne, a d'abord été fixée à Mayence, puis à Mannheim en 1868 pour se fixer à Strasbourg en 1919. Il faut croire que les nobles intentions de cette commission ne convenaient pas totalement aux autorités allemandes puisqu'en 1882, un projet de loi pour la construction d'un canal de jonction avec l'Ems fut adopté. Les desseins du gouvernement de l'époque étaient on ne peut plus clairs : « Le nouveau tracé du canal a l'avantage très appréciable d'assurer à la navigation, non seulement du pays minier de Westphalie, mais de tout le bassin du Rhin vers la mer, l'indépendance désirable, et même urgente, de l'étranger... » Malgré le percement du canal Dortmund-Ems inauguré par l'empereur Guillaume II en 1899, et le creusement du canal de jonction Rhin-Herne achevé en juillet 1914, cent ans plus tard, les vaches hollandaises paissent toujours paisiblement sur les riches pâturages fécondés par les eaux du Waal et du Lek – continuations du Rhin inférieur –, et Rotterdam a su préserver sa position dominante, loin devant

Hambourg. La batellerie néerlandaise, qui compte désormais parmi les plus puissantes d'Europe, poursuit inlassablement ses migrations pendulaires entre la Hollande et la Suisse, trajets un instant interrompus par des écluses qui permettent aux péniches de franchir les dénivellations sans encombre. On pense à celles de Gerstheim notamment, où les promeneurs prennent plaisir à saluer les embarcations de passage.

Ce désir ardent d'antan de vivre replié dans son cocon national est malheureusement toujours bien vivant aujourd'hui. Une multitude de citoyens des nations qui composent notre Europe ne cessent d'accuser les institutions européennes de vouloir tout légiférer dans le moindre détail, à travers des règlements hermétiques et impénétrables qui menaceraient frontières et identités nationales, sans même prendre un seul instant conscience que des traités, il y en eut de tout temps, et que ceux-ci s'avèrent même collectivement nécessaires, à condition qu'ils soient réglés « de la manière la plus équitable et la plus convenable pour l'avantage mutuel des États », pour reprendre la formule pleine de bon sens du traité cité ci-dessus. La gestion d'un fleuve rend nécessaire une solidarité de tous les instants pour éviter de porter préjudice aux voisins ou aux villes situées en aval. Difficile dans ce contexte de faire comme si l'autre n'existait pas. Notre Europe est à l'image du Rhin : elle forme un tout, dont chaque partie est intimement liée, au sein duquel il est vital de gérer intelligemment des flux et des dynamiques pour créer les conditions d'une prospérité et d'une sécurité partagées. Ainsi Pays-Bas et Alsace, parties intégrantes de la fameuse dorsale européenne si prospère, connue sous l'amusante appellation de « banane bleue », partagent des intérêts communs et une histoire entremêlée. Erasme, né à Rotterdam, s'installa et mourut à Bâle. Il séjourna également à Fribourg-en-Brisgau, et passa à Strasbourg. Menno Simons a quant à lui eu une grande influence sur l'Alsace, région qui compte aujourd'hui les communautés mennonites les plus substantielles de France. La *Châsse de sainte Ursule* du primitif flamand Hans Memling rappelle l'importance de cette voie de communication naturelle entre la mer du Nord et l'Italie. Plus proche de nous, Theo van Doesburg a imaginé dans les années 1920 le fameux ciné-bal de l'Aubette à Strasbourg, place Kléber, extraordinaire œuvre d'art qui suit les principes esthétiques du mouvement De Stijl.

« Le long de l'axe rhénan », écrit l'historien Lucien Febvre, « les idées circulent de Constance à Leyde, à la vitesse de l'ouragan ». Pussions-nous rester vigilants et ne jamais oublier qu'il en va de l'eau comme de la circulation des idées, certaines s'avérant heureuses, d'autres meurtrières, sans qu'il n'y ait jamais entre elles de frontières.

NOTES

- 1— Paul-Albert Helmer, « Les menaces allemandes contre la Hollande », in *Nouvelles de France et bulletin des Français résidant à l'étranger*, 17 janvier 1918, p. 53-58. P.-A. Helmer, avocat puis sénateur du Bas-Rhin de 1920 à 1928, hostile à la germanisation de l'Alsace, fait référence au texte de M. Groh, *Holland deutscher Bundesstaat? Eine mögliche technische Eroberung*, Berlin, 1912.
- 2— Cité dans la *Revue alsacienne illustrée*, 1904.