
Recherches sur le Magistrat du Rhin

Researches on the Magistrat du Rhin

Forschungen über den „Magistrat du Rhin“ (1808-1815)

René Descombes



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1615>

DOI : 10.4000/alsace.1615

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2012

Pagination : 83-112

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

René Descombes, « Recherches sur le Magistrat du Rhin », *Revue d'Alsace* [En ligne], 138 | 2012, mis en ligne le 01 septembre 2015, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1615> ; DOI : 10.4000/alsace.1615

Recherches sur le Magistrat du Rhin

Introduction

Après les victoires de Bonaparte en Italie, la Paix de Lunéville (1801), confirmant celle de Campoformio (1797), attribuait à la France la rive gauche du Rhin, de la frontière helvétique jusqu'à la frontière néerlandaise.

La France, devenue principale puissance rhénane, pour peu de temps il est vrai, négociant avec l'Empire et les princes allemands de la rive droite du fleuve, mit en application les déclarations de la fameuse résolution du Conseil exécutif provisoire de la Convention du 16 novembre 1792. Elle est reprise dans la « Convention de l'octroi de la navigation du Rhin », signée le 15 août 1804, intéressant la réglementation et la perception en commun de péages plus ou moins uniformisés sur le fleuve, ainsi que l'entretien des chemins de halage et du chenal de navigation.

C'est dans le cadre de la Convention de l'octroi du Rhin qu'une commission siégeant à Strasbourg sous le nom de « Magistrat du Rhin » fut créée par la France par décret impérial du 27 octobre 1808 : elle était chargée « de l'examen et de la décision sur toutes questions relatives à la conservation de la rive gauche du Rhin depuis Huningue jusqu'à la frontière de Hollande, et de la rive droite à Kehl, Cassel et autres territoires appartenant à l'Empire français ».

C'est aussi dans le cadre du « Magistrat du Rhin » que furent entrepris les pourparlers avec les services badois, en vue de mettre au point un programme coordonné de protection contre les crues du Rhin ; c'est en effet dès 1812 que le colonel badois Johann Gottfried Tulla (1770-1828) présente son projet de rectification ou « correction » du Rhin, qu'il précisa ensuite dans deux mémoires de 1822 et 1825.

Cette commission, dont l'action fut étendue en 1813 à l'ensemble des deux rives du fleuve depuis Huningue jusqu'à Wesel, fonctionna de 1809 à

1814, et peut être considérée comme l'ancêtre directe de la « Commission Centrale pour la navigation du Rhin », création du Congrès de Vienne.

C'est à peu près tout ce que l'on sait du « Magistrat du Rhin », lorsque l'on consulte les ouvrages intéressant la navigation et la liberté de navigation sur le Rhin¹.

Mon propos n'est pas de présenter une « Histoire du Magistrat du Rhin », qui serait sans doute trop lacunaire, compte tenu du peu de documentation à laquelle j'ai eu accès ; je me bornerai donc simplement à ces « Recherches sur le Magistrat du Rhin », dans un cadre limité.

Cette absence de documents, explique en partie le fait que nombre d'auteurs qui ont traité du Rhin, de la navigation rhénane ou de la liberté de la navigation fluviale, ne mentionnent pas et ignorent le Magistrat du Rhin².

Les antécédents

Les puissances riveraines se sont de tous temps préoccupées de « libérer » de ses contraintes la navigation sur le Rhin en particulier, dans leur propre intérêt, et en vue d'établir de meilleures relations commerciales.

Chaque souverain local percevait des taxes sur les transports fluviaux ; de nombreux péages entravaient la navigation ; Cologne, Mayence et Strasbourg jouissaient du « droit d'étape » ; les monopoles de navigation accordés aux corporations de bateliers étaient abusifs.

Cet état de choses était parfaitement insupportable.

1. Par exemple : AILLERET (Jean-Claude), « La liberté de navigation (sur le Rhin) », in : *Une histoire du Rhin*, Editions Ramsay, Paris, 1981, p. 375-383.

2. Citons parmi ces ouvrages, à titre d'exemple :

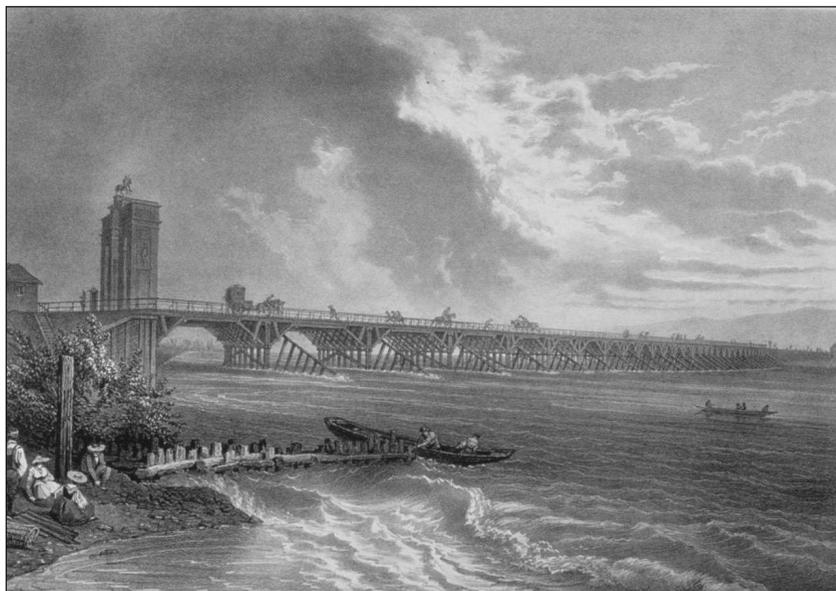
. MISCHLICH (Robert), « Le régime international de la navigation du Rhin », *Connaissance du Rhin*, Strasbourg, 1966, p. 13-33.

. ENGELHARDT (Edouard), *Histoire du droit fluvial conventionnel* – Paris, 1889, 110 p.

. HAELLING (Gaston), Directeur du Port Autonome de Strasbourg, *Le Rhin politique, économique et commercial*, Eyrolles, 1930, 306 p. (« Le Rhin conventionnel », p. 53-73)

. HAELLING (Gaston), « Le Rhin sous la Révolution et l'Empire », dans *Deux siècles d'Alsace française*, Le Roux Edit., Strasbourg, 1948, p. 277-290.

. Dans son gros ouvrage, *La vie à Strasbourg sous le Consulat et l'Empire* (507 p., 1977), Zoltan Harsany écrit : « Notons pour mémoire un service curieusement rattaché à l'armée (?), le « Magistrat du Rhin », dont l'existence n'est relevée qu'en 1810. Par décret du 7 oct. 1808, il avait été créé et établi à Strasbourg une Commission centrale qui porta le nom de « Magistrat du Rhin », composée d'un Président, maître des requêtes (Merlet, puis le baron de Fréville) et de deux auditeurs au Conseil d'État (Lafond et Duval) ... Un greffier (Morel) devait garder les plans, devis, titres de propriété, etc... » (p. 394).



Le Pont du Rhin dit « Pont Napoléon », 1808-1816 avec l'arc de Triomphe en rive française. In : *Strasbourg illustré - un panorama pittoresque historique et statistique de Strasbourg et de ses environs*, par Frédéric Piton, Strasbourg : Piton F., 1855, 1 pl. p. 20 ; NBI 1. Photo BNU.

Les Traités de Munster en Westphalie (1648) sont à l'origine de la longue et difficile conquête de la liberté de la navigation fluviale, notamment sur le Rhin³.

Les recommandations de l'art. 85 du Traité de Munster : « Que dorénavant le trafic et le transit soient libres aux habitants de l'une ou l'autre rive du Rhin et des provinces adjacentes, surtout que la navigation du Rhin soit libre et qu'il ne soit permis à aucune des parties d'empêcher, de retenir, arrêter ni molester sous quelque prétexte que ce soit, les bateaux ... » restèrent lettre morte pendant longtemps encore.

Cette notion de liberté de la navigation fluviale est cependant mentionnée dans toute une série de traités : Traité de Ryswick (1697), Traité de Bade (1714), ainsi que dans la résolution du Conseil exécutif provisoire de la Convention (1792) : « Le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par ses eaux » et « une nation ne saurait empêcher les peuples voisins qui bordent les rivages supérieurs de jouir des mêmes avantages qu'elle-même ». De même, le

3. DESCOMBES (René), « La liberté de la navigation sur le Rhin », in : *Bulletin de la Société des Amis du Musée régional du Rhin et de la navigation*, 2000, 12, p. 61-68.

Traité de la Haye (1795), le Traité de Campoformio (1797), le Traité de Lunéville (1801) : ce n'étaient que vœux plus ou moins pieux !

François Henri Hennenberg (1716-1796) est nommé « Commissaire du Roi pour la navigation du Rhin » en 1772, fonction qu'il exerça jusqu'en 1792, en résidence à Strasbourg. Les attributions de ce diplomate sont comparables à ce que seront celles du « Magistrat du Rhin ». François Henri Hennenberg recevait ses instructions diplomatiques du Secrétaire d'État des Affaires extérieures de Louis XVI, Charles Gravier de Vergennes (1717-1787), en fonction jusqu'à sa mort en 1787. Les affaires rhénanes furent au centre de ses préoccupations, assurant la présence française sur le Rhin pendant cette période⁴.

Le 15 août 1804 enfin fut signée à Paris la Convention de l'octroi de navigation du Rhin, un règlement de 132 articles. La base en est le principe énoncé à l'art. 2 ; à la vérité, l'axe du thalweg du fleuve formait la limite entre la France et l'Allemagne, mais le Rhin devait toujours être considéré sous le rapport de la navigation et du commerce, comme un fleuve commun entre les deux Empires.

Cette Convention, écrit Ed. Engelhardt, est le premier code moderne de législation internationale des fleuves, l'acte auquel le Congrès de Vienne a emprunté dans la suite la plupart des maximes générales que le droit contemporain a consacrées ... Elle marque l'époque florissante de la navigation rhénane, elle eut surtout le mérite de réaliser cet état de communauté encore indéfinie qui inaugurerait l'arrêté républicain de 1792 ... Une direction générale permanente, revêtue d'un mandat collectif dans la personne de son unique titulaire, remplaça les différentes autorités locales.

Le principe de liberté ne tarda pas à être appliqué à d'autres fleuves européens. En ce sens stipulèrent le Traité de Tilsit (1807) pour la Vistule ; la Convention d'Elbing pour plusieurs cours d'eau ; la Convention de 1810 qui suivit la Paix de Friedrichshamm pour différentes rivières coulant entre la Russie et la Suède ; le Traité de 1811 relatif à l'Elbe. Mais tout cela ne concernait que les riverains.

Un décret du 14 novembre 1807, pris dans le cadre de la Convention de l'Octroi du Rhin, réglemente l'entretien et la surveillance des digues du Rhin « sur l'étendue du cours de ce fleuve dans l'empire français ». Il fixe les caractéristiques des endiguements et les servitudes des propriétaires

4. REUSSNER (Jean), *Un diplomate strasbourgeois et jurisculte du roi au siècle des lumières : François Henri Hennenberg, (1716-1796)*, un exemplaire dactylographié aux Archives Municipales de Strasbourg, 170 p., l'auteur indique qu'il consacrera un ouvrage séparé au rôle de F. H. Hennenberg en qualité de « Commissaire du roi pour la navigation du Rhin ». GROSJEAN (Georges), *La politique rhénane de Vergennes*, Les Belles Lettres, Paris, 1925, 242 p.

riverains. C'est ce même décret qui crée le corps des « gardes-digues » et qui détermine leurs fonctions, leurs responsabilités et leurs obligations.

On peut encore rappeler, à ce sujet, non plus parmi les antécédents du Magistrat du Rhin, mais parmi ses « successeurs », postérieurement également à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, les « Inspecteurs du Rhin », créés par la Convention révisée de Mannheim du 17 octobre 1868, art. 41 et 42, dont les attributions théoriques sont analogues à ce que seront celles du Magistrat du Rhin : veiller à la liberté de la navigation, et s'assurer que la voie d'eau est bien entretenue⁵.

En 1810, Napoléon retoucha l'œuvre de 1804 : il l'amointrit, il ferma la navigation du Rhin à l'amont de Nimègue, et à partir de ce point jusqu'aux sources, il la réserva aux bâtiments français. En 1813 les événements de Hollande et l'établissement d'une administration fluviale basée sur les principes qui prévalaient au XVIII^e siècle, ajoutèrent aux difficultés de tout genre. De là l'affirmation de principe qui est contenu dans l'art. 5 du Traité de Paris du 30 mai 1814.

Le Magistrat du Rhin

C'est alors que dans le cadre des dispositions de la Convention de l'octroi de navigation du Rhin, fut institué le « Magistrat du Rhin », par un décret en date du 27 octobre 1808.

Les 16 articles de ce décret, reproduit en Annexe 1, et auxquels il faut nécessairement se reporter, nous font connaître les attributions officielles du Magistrat du Rhin. Elles sont étendues.

Sans vouloir paraphraser ce texte, disons que toutes les affaires du Rhin, tous les projets techniques dressés par les ingénieurs des ponts et chaussées, tous les contentieux divers occasionnés par les travaux du Rhin, doivent être soumis au Magistrat du Rhin ; les négociations avec les autorités de la rive droite du Rhin sont également de son ressort.

On peut supposer que les ingénieurs du Service ordinaire des ponts et chaussées (le « Service spécial des travaux du Rhin » ne sera créé que bien plus tard, en 1827), n'ont pas vu d'un œil bienveillant l'institution de ce Magistrat du Rhin, qui leur était imposé, et auquel ils étaient en quelque sorte subordonnés.

5. « Un Inspecteur du Rhin - Lettre de Raymond Poitrat », *Bulletin de la Société des Amis du Musée régional du Rhin et de la navigation*, 1999-11, p. 107. M. Poitrat fut le dernier Inspecteur du Rhin, en fonction de 1945 à 1952.

Le Magistrat du Rhin, « parachuté » par l'Administration centrale parisienne, nouvel échelon administratif, n'a pas été très bien accueilli à Strasbourg, et on peut le comprendre.

Les récriminations du premier Président du Magistrat du Rhin, Jean François Merlet, semblent ainsi s'expliquer en partie.

Jean François Merlet, Président du Magistrat du Rhin

On relève dans *l'Annuaire du Bas-Rhin* de 1810, la composition du Magistrat du Rhin (décret du 19 mars 1809) :

- M. Merlet, Maître des requêtes, Baron d'Empire, Président ;
- MM. Lafond et Duval de Beaulieu, Auditeurs au Conseil d'État, Membres de la Commission.
- M. Morel, Greffier (plans, devis, titres de propriété...);
- M. Dutuyau, Secrétaire ;
- M. Wambourg, Interprète.



Portrait de Jean François Merlet (1761-1830), conservé au Château du Pont-de-Varenne (Maine-et-Loire).

La personnalité de Jean-François Merlet a été étudiée par Roger Lévêque, auquel nous empruntons ce qui suit⁶. En fait, tout ce que l'on sait sur le Magistrat du Rhin passe par Jean-François Merlet.

6. LÉVÊQUE (Roger), *Jean-François Merlet (1761-1830) Avocat, député, préfet et baron d'Empire. Un curieux personnage - Éléments de biographie*, 1999, 155 p., dact. déposé aux Archives Départementales de Vendée, à La Roche-sur-Yon. Roger Lévêque, ingénieur divisionnaire des TP en retraite a été le premier chercheur à s'intéresser au rôle de Merlet dans la Commission du Magistrat du Rhin. Il a exploité aux AD de la Vendée, mais aussi au château de Pont-de-Varenne, les importants fonds privés de papiers que Merlet avait emporté, et m'a très amicalement autorisé à les reproduire dans le présent article, qui se veut une introduction à une recherche ultérieure plus exhaustive que pourront entreprendre étudiants ou chercheurs confirmés.

La découverte des papiers Merlet du château de Pont-de-Varenne a eu lieu après la numérisation et la mise en ligne des papiers Merlet conservés aux Archives départementales de la Vendée, par les soins de M. Thierry Heckmann, directeur des Archives départementales de la Vendée. recherche-archives.vendee.fr/archives/fonds/FRAD085_1Num110

Nous en reproduisons quelques extraits publiés par M. Heckmann.

Voir aussi : HECKMANN (Thierry), *Napoléon et la Paix - Deux préfets de la Vendée : Jean-François Merlet et Prosper de Barante*, Société d'émulation de Vendée, 2004, 60 p. de texte et 160 pièces justificatives inédites.

Jean-François Merlet : un révolutionnaire de l'Ouest

Jean-François-Honoré Merlet est né à Martigné-Briand, près de Doué, en Maine-et-Loire, le 26 septembre 1761. Il fait son droit à Angers et se fixe comme avocat à Saumur. Il adopte très vite les idées révolutionnaires. Il rédige en 1789 les cahiers de doléances du Tiers État de sa circonscription. Il est major de la garde nationale (juillet 1789), conseiller municipal de Saumur, procureur-syndic du district (juin 1790). Il crée à Saumur la « Société des Amis de la Constitution », affiliée au Club des Jacobins de Paris. Il est élu député à l'Assemblée Législative en septembre 1791. Il fut même un temps Président de cette Assemblée (août 1792). Devenu suspect sous la Terreur, il se réfugie à Saumur chez des amis. Après le 9 thermidor (27 juillet 1794), il reprit ses activités d'avocat à Saumur. Il est élu conseiller général de Maine-et-Loire le 1^{er} juin 1800. C'est alors qu'il est nommé préfet de la Vendée (décembre 1800), où il exercera ses fonctions pendant huit ans. Jean-François Merlet a le grand mérite d'avoir été l'artisan principal de la « pacification » de la Vendée. Le transfert de la préfecture de la Vendée de Fontenay à La-Roche-sur-Yon (1804), devenu « Napoléon-Ville », au prix de difficultés sans nombre, reste l'un de ses titres de gloire. Il est cependant destitué par Napoléon, en même temps que l'ingénieur-en-chef qui dirige les travaux, mécontent de la lenteur des travaux de réalisation du nouveau chef-lieu du département, lors de sa visite à La-Roche-sur-Yon le 8 août 1808. Son successeur sera Prosper de Barante, qui sera préfet jusqu'en 1813. Merlet refuse sa nomination comme préfet de Maine-et-Loire à Angers, puis de la Roër à Aix-la-Chapelle en février 1809. C'est alors qu'il accepte la présidence du « Magistrat du Rhin » à Strasbourg (mars 1809), qu'il exercera jusqu'en 1812. Conseiller d'État aux Cent-Jours, à compter de 1815, Jean-François Merlet se retire dans le canton où il est né. Il meurt le 16 décembre 1830 à Louresse-Roche-Ménier, dans sa propriété du château de Pont-de-Varenne (Maine-et-Loire). Il était commandeur de la Légion d'Honneur (An XII), maître des requêtes au Conseil d'État (1806). Marié à Marie Madeleine Clément (1764-1828), Jean-François Merlet eut trois enfants : Marie Eugénie (1785-1876), Caroline (1794-1890) et Jean-Jacques (1796-1851).

La personnalité riche de Jean François Merlet, son humanité, en ont fait l'homme clef de la pacification de la Vendée. Son séjour à Strasbourg, qui se présentait comme une promotion, a inauguré une longue période de déboires. Privé, à son arrivé en poste, des avantages diplomatiques qu'on lui avait fait miroiter, il a démissionné lorsqu'il comprit que sa situation ne s'améliorerait pas. Il a ensuite espéré en vain que l'Empereur ou ses amis haut placés lui retrouveraient de l'emploi. L'immense crédit dont il jouissait en Vendée lui a permis de nourrir encore cet espoir sous la Première Restauration. Bouleversé par les changements

de régime, il a malgré tout accepté sous les Cent Jours de répondre à l'invitation de son ami Carnot, et de rejoindre au Ministère de l'Intérieur l'équipe qui préparait les élections de mai. Waterloo lui a fait perdre toute illusion. Il est rentré chez lui, à Doué-la-Fontaine, poursuivi par ses créanciers que rien ne retenait plus, et seule la générosité de son gendre l'a sauvé de la misère⁷.

Jean-François Merlet, nommé sur le Rhin

La date d'entrée en exercice du Magistrat du Rhin a été fixée au 1^{er} janvier 1809 ; la composition de la Commission n'est précisée qu'un peu plus tard, par le décret du 19 mars 1809.

Jean-François Merlet est tout d'abord très enthousiaste de cette nomination. Ces fonctions lui plaisent ; un traitement « considérable », peu de responsabilités, une résidence agréable à Strasbourg ... ainsi qu'il l'annonce à son épouse, les 17 et 20 mars 1809 (annexe 2). Cependant dès le 8 avril, il déchanté : ses attributions seraient réduites, ses émoluments également réduits de moitié, des difficultés d'installation à Strasbourg semblent se profiler ... (Lettre du 8 avril à son épouse - annexe 2).

Jean-François Merlet se résout à rejoindre son poste et arrive à Strasbourg le 23 avril 1809, où il rencontre effectivement certaines difficultés à se loger et à installer son service.

Voilà douze jours que nous sommes rendus à Strasbourg, écrit Jean-François Merlet au ministre de l'Intérieur, le 3 juin 1809 ; après en avoir passé deux à l'auberge, nous avons été établis par billet de logement chez un particulier qui nous a accueillis avec complaisance ; mais que notre présence gêne beaucoup : nous avons fait toutes les démarches imaginables pour louer à quelque prix que ce soit, même provisoirement, le local le plus médiocre, et nous n'avons pu y parvenir... Pour un appartement de huit pièces, on nous demande 2400 F. par mois ; pour un rez-de-chaussée obscur et un premier étage de cinq pièces, on nous demande 6000 F. par année.⁸

Le traitement annuel de Jean-François Merlet est de 48000 F. ; il est prévu que le Magistrat du Rhin sera logé dans des bâtiments appartenant à l'État ou dans tous autres dont le loyer sera aux frais de l'administration publique.

Le Maire de la ville, poursuit Jean-François Merlet, auquel nous nous sommes adressé, (c'est alors Louis-François de Wangen de Geroldseck, maire de Strasbourg de 1806 à 1810), nous a manifesté d'abord de l'empressement et de la bonne volonté, mais tout s'est réduit à des billets de logement, comme si nous eussions été des militaires passagers. On ne nous présente d'autres ressources

7. HECKMANN (Thierry), *op. cit.*

8. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

que l'acquisition d'une maison, et Votre Excellence sait si nous pouvons personnellement en acquérir une, dans la position où nous sommes.⁹

Mais Jean-François Merlet se plaint surtout de sa situation ; il pensait sans doute qu'il serait reçu à Strasbourg avec tous les égards dus à un représentant de l'État, ayant rang de diplomate. Or ce n'est pas le cas.

« Cependant la Commission est installée, écrit-il ; déjà elle est chargée de l'examen de plusieurs affaires, et elle n'a même pas un bouge pour y former ses archives et y établir un seul bureau. Je ne dirai pas à Votre Excellence combien il est humiliant d'être sur le pavé, dans une grande ville où la moindre branche d'administration occupe de vastes hôtels ; je lui dirai que nous n'avons pas même gîte ». Et il poursuit, toujours avec la même amertume, en épiloguant sur les problèmes matériels et sur la résidence de Strasbourg, qui manifestement ne lui plaît guère.¹⁰

Jean-François Merlet parlait-il allemand ? Sans doute pas. Cela pourrait être l'un des motifs pour lesquels il s'adapte difficilement à cette ville. Ce ne sont que jérémiades et lamentations !

Je ne crois pas que l'intention de Sa Majesté, je ne crois pas que l'intention de Votre Excellence, aient été de nous réduire à l'état pitoyable où nous sommes, état proche de la dégradation ; partout ailleurs, je pense que l'on se fut empressé de nous accueillir, et je ne puis concevoir quel mauvais génie nous repousse, à moins que certaines personnes ne nous regardent comme des gens incommodes, nous cependant qui ne devons nous occuper que d'objets absolument étrangers à l'administration ordinaire, et dont l'arrivée modeste n'a annoncé aucune prétention. Il vous appartient, Monseigneur, de faire cesser l'embarras où nous sommes, soit en prescrivant qu'on nous loge d'une manière quelconque, soit en nous autorisant à fixer notre résidence ailleurs, au moins provisoirement.¹¹

Jean-François reviendra à différentes reprises, comme un leitmotiv, sur son idée de transférer le siège du Magistrat du Rhin ailleurs, soit à Paris ! Quoiqu'il en soit, Jean-François Merlet entreprend son premier voyage d'inspection sur le Rhin, qui le mène de Strasbourg jusqu'aux frontières des Pays-Bas, et il fait son rapport à sa hiérarchie (juin 1809).

Je joins ici, écrit-il, le rapport de cette première tournée faite avec rapidité, mais où néanmoins nous avons pris assez de connaissance des localités pour pouvoir nous diriger avec plus d'assurance dans les circonstances qui pourront se présenter. Je ne dois pas dissimuler à Votre Excellence que les inondations extraordinaires de l'hiver dernier, ont presque détruit, ou au moins dégradé les ouvrages défensifs du Rhin dans beaucoup de parties, et que les fonds accordés pour le budget de 1809 sont bien loin de suffire à réparer les ravages qui ont eu

9. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

10. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

11. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

lieu. Je désire que Votre Excellence voie dans notre début une première preuve que nous voulons remplir notre mission avec zèle.¹²

En effet, en 1809, le Rhin, surtout dans sa partie inférieure, en Hollande notamment, causa beaucoup de dégâts.

Au mois de janvier 1809, les environs de Clèves éprouvèrent une affreuse inondation ; les digues les plus fortes ne purent s'opposer à l'impétuosité du fleuve. Le mal fut très grand ; dans une seule campagne, il fut réparé d'après les ordres de l'empereur : plus de 500 000 fr. furent dépensés dans le Département de la Roër¹³.

Nous sommes revenus à Strasbourg, poursuit Jean-François Merlet, sans avoir pu nous procurer de logement pendant notre absence ; c'est ce qui nous a déterminé à louer une maison de campagne, distante de la ville d'environ une lieue. Nous comptons y résider pendant l'été malgré les inconvénients qui doivent en résulter ; espérant que d'ici à quelques mois les difficultés que nous avons éprouvées pourront s'aplanir.¹⁴

Dans son rapport annoncé, en date du 3 juin 1809, Jean-François Merlet s'intéresse naturellement aux travaux du Rhin, mais présente également des vues générales sur le fleuve et son administration, qui ne sont peut-être pas de sa compétence. De nombreux problèmes se posent au Magistrat du Rhin.

Il relate sa visite au Bac de Drusenheim. Quant à l'ouvrage dit « Kohlgiessen », (ou Kohlengiessen, un bras du Rhin, près de Dalhunden), il juge, et il n'est pas le seul, qu'il a un caractère offensif, en contradiction avec les dispositions de l'art. 16 du décret du 27 octobre 1808, qui a contraint la Régence de Bade à construire des éperons qui ont rejeté le fleuve sur la rive gauche ; d'où le projet de construction du barrage du Wildengiesen ! Dans le Département du Mont-Tonnerre, le Rhin à val d'Oppenheim, menace des maisons, un village et la route de Mayence : il propose de déplacer le tracé de cette route à mi-côte. La route de Coblençe à Bingen est en mauvais état, et sa réfection s'impose. Dans le département de la Roër, Jean-François Merlet s'intéresse aux « oseraies » qui ont été plantées sur la rive droite du fleuve, de préférence aux fascines, et qui ont résisté aux dernières inondations, alors que sur la rive gauche, des digues ont été emportées, des champs ensablés, des habitations détruites.

Jean-François Merlet, en bon administrateur, s'élève contre l'exécution de travaux par anticipation, c'est-à-dire avant l'ouverture des fonds du

12. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

13. CHAMPION (Maurice), *Les inondations en France depuis le VIème siècle jusqu'à nos jours*, Paris Dunod, 1865, vol. 5, p. 85. À noter que Maurice Champion mentionne le « Magistrat du Rhin », p. 83-85.

14. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

budget ; une pratique abusive qui doit cesser. Il s'étonne aussi que, dans les Départements de Rhin-et-Moselle et dans le Roër, ce soit toujours les mêmes entrepreneurs qui sont adjudicataires des travaux du Rhin ; il ne semble pas y avoir de mise en concurrence. Cependant la compétence des ingénieurs, M. Brigny à Strasbourg, Fournet à Coblenze, et l'inspecteur divisionnaire Six (Mayence), n'est pas mise en cause. Puis le président du Magistrat du Rhin aborde la question des limites frontalières. On sait que la délimitation par le thalweg est très fluctuante ; des îles peuplées changent ainsi de patrie ; des ouvrages dispendieux sont réalisés de part et d'autre, une véritable guerre des digues et contre-digues.

Pour éviter ces inconvénients, écrit Jean-François Merlet, la France seule devrait posséder les deux rives du fleuve ; son commerce, son système de douanes l'exigent. L'examen de cet objet, ajoute-t-il, peut paraître étranger aux missions de la Commission!¹⁵

Sur sa lancée, Jean-François Merlet critique les dispositions de la Convention de l'octroi de navigation du Rhin (1803), quant à la cession d'une partie des droits et péages de la rive droite au Prince Primat (Mayence), qui n'est pas possessionné sur cette rive, « la plus importante et la plus onéreuse des dispositions de la Convention de l'octroi ». Il s'étend assez longuement à ce sujet. Il ajoute que la police de la navigation du Rhin, devrait appartenir à la seule Commission, le Magistrat du Rhin. Jean-François Merlet est cependant bien conscient que ces observations excèdent ses attributions. En effet, à réception du rapport de Jean-François Merlet, le Ministre de l'intérieur, M. Crétet, dès le 28 juin 1809, s'adresse en ces termes au président du Magistrat du Rhin :

Vous traitez d'abord les objets qui sont de la compétence du Magistrat, c'est-à-dire les travaux qui intéressent la rive gauche et la rive droite du Rhin, et tout ce que vous avez constaté lors de la tournée que vous avez faite. Je vois avec satisfaction que votre attention a été portée sur une infinité de points dans l'intérêt de tous les départements riverains ...

Quant à la seconde partie de votre rapport qui comporte des objets dont le Magistrat du Rhin n'a point à s'occuper directement, elle est une nouvelle preuve de votre zèle. Je prendrai en considération plusieurs de vos réflexions ; mais je ne suis point appelé moi-même à juger la question de la réunion dans une seule main des deux rives du Rhin, et des produits de l'octroi. D'ailleurs, pour apprécier à cet égard la position du Prince Primat, le Magistrat manquait des notions suffisantes sur les faits qui ont précédé la Convention de l'octroi du Rhin.¹⁶

Malgré ce rappel à l'ordre, Jean-François Merlet revient l'année suivante sur l'organisation du Magistrat du Rhin, et notamment sur la résidence

15. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

16. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

à Mayence de l'inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées, M. Six (dans une note en date du 14 août 1810). Cette résidence, éloignée de près de 50 lieues de Strasbourg semble le gêner, et constituer un obstacle à l'expédition prompt des affaires ; il voudrait la ramener à Strasbourg.

Il estime encore que la Commission dans son état actuel, est incomplète, et qu'elle n'obtiendra aucun résultat tant :

qu'elle n'embrassera pas les travaux des deux rives ... Il me paraît indispensable même, d'engager les États de la rive droite à adjoindre des commissaires à la Commission française. À certaines époques cette commission mi-partie se réunirait, concernant les travaux des deux rives qui se feraient sur les mêmes bases, sur des données admises en commun. Voilà le seul moyen de faire cesser tous sujets de plainte de part et d'autre.¹⁷

Cette Commission mi-partie serait très utile également pour résoudre les problèmes de limite frontalière.

Il dit avoir eu des contacts avec les Grands Duchés de Bade et de Berg, les Duchés de Nassau et de Darmstadt, qui seraient très favorables à leur participation au Magistrat du Rhin, sous la forme de trois commissaires. Cette idée fera son chemin, pour aboutir en 1813. Mais en dehors de la réorganisation du Magistrat du Rhin, ce qui préoccupe le plus Jean-François Merlet, c'est son souhait de quitter Strasbourg. Dans une longue requête en date du 22 août 1810 adressée au Ministre de l'intérieur, M. de Montalivet, il développe tous les avantages qu'il aurait à transférer le siège du Magistrat du Rhin à Paris, notamment pour la rapidité et de l'efficacité des rapports entre le magistrat et l'administration centrale pour l'instruction et l'approbation des projets de travaux du Rhin. Mais aussi dans son intérêt personnel ! Si aucune suite ne semble avoir été donnée à ces propositions, Jean-François Merlet reçoit le titre de Baron d'Empire, par lettres patentes en date du 9 septembre 1810¹⁸. Cette promotion, qui apparaît comme une pression pour le convaincre de demeurer à Strasbourg, ne le satisfait pas, et on le voit « traîner les pieds » dans son service à Strasbourg. Force est de constater qu'il ne fait plus rien¹⁹. Le ministre de l'intérieur, le Comte de Montalivet, adresse alors son rapport à l'Empereur :

Merlet, qui remplit les fonctions de Président du Magistrat depuis l'origine, a supplié plusieurs fois Votre Majesté de daigner lui accorder quelque autre emploi. Merlet demandant et espérant être appelé incessamment à d'autres fonctions,

17. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

18. A. N. 149 mi/2.

19. A. N. Lettre du Comte Molé, directeur des Ponts et Chaussées, au Ministre de l'intérieur, le comte de Montalivet, en date du 24 mars 1812.

ne porte peut-être plus dans celles qui lui sont confiées toute l'assiduité et le zèle qu'elles réclament²⁰.

Le 30 mars 1812, il est mis fin à ses fonctions de président de la Commission du Magistrat du Rhin.

Jean-François Merlet quitte alors Strasbourg, où il n'a jamais fait venir son épouse ; il expédie ses archives, c'est-à-dire les archives du Magistrat du Rhin ou une partie de celles-ci, en Vendée! (voir annexe 2). Lui-même s'installe à Paris, où il restera jusqu'en 1815, attendant un poste que Napoléon n'eut pas le loisir de lui offrir. Il n'a plus exercé de fonctions officielles, malgré toutes ses démarches. Il fut bien proposé par M. de Montalivet en 1812, pour une « Mission d'inspection des dépôts de mendicité » avec M. Portal, mais cette proposition n'aboutit pas, pour les deux intéressés : elle fut confiée à MM. Las Casas et Belleville²¹.

Strasbourg sous l'Empire et ses « affaires »

La vie à Strasbourg sous l'Empire était-elle donc, aux yeux de Jean-François Merlet, si désagréable?

On ne peut pas dire, en ce début de siècle, que Strasbourg soit une ville pimpante. Si les places, la Place d'Armes, celle de la Cathédrale, de Saint-Thomas, de Saint-Etienne, du Marché-aux-herbes, ... sont relativement dégagées, les rues sont étroites, mal pavées, humides et sombres avec l'avancée des maisons riveraines, leur rigole centrale tout à fait insalubre. Les bâtiments ont souffert de dix ans d'émeutes et de vandalisme. La Cathédrale, l'Hôtel-de-Ville, les hôtels des nobles abandonnés par leurs propriétaires partis en exil, les maisons particulières, offrent un spectacle assez pitoyable. Il en est de même des églises, transformées pendant un certain temps en magasins à fourrage ou en porcherie. La cinquantaine de ponts, pour la plupart en charpente bois, sont mal entretenus.

Le « Théâtre Français » de la Place Broglie, avait été détruit par un incendie le 20 mai 1800 ; à son emplacement on avait entrepris la construction du « Grand Théâtre », qui ne sera achevée qu'en 1821. En attendant, on convertit l'ancienne église Saint-Etienne en salle de théâtre, ouverte en 1806. Et puis il y a la « Salle des Drapiers », ou « Théâtre allemand », où l'on présente essentiellement des spectacles en langue allemande.

20. A. N. F/14/2147. Rapport en date du 27 mars 1812.

Le Comte Jean Pierre Bachasson de Montalivet (1766-1823), né à Sarreguemines, ancien militaire, préfet, fut Directeur général des ponts et chaussées (1805-1809) et le dernier Ministre de l'Intérieur de Napoléon, jusqu'à l'abdication de Fontainebleau (1809-1814). Voir les *Cahiers sarregueminois*, nov. 1969, Articles de H. Nominé et Jh. Rohr, p. 307-325.

21. *Cahiers sarregueminois*, art. cit., p. 317.

Il ne semble pas qu'il y ait beaucoup d'occasions de se divertir et se distraire, si ce ne sont les nombreuses parades aux accents des musiques militaires. Il restait donc beaucoup à faire aux édiles pour rendre à Strasbourg un aspect convenable pour une vie agréable. Et puis une véritable crise du logement sévit à Strasbourg, une ville de 55 000 habitants. La présence d'une garnison importante, 6 000 hommes en temps de paix, plus 200 gendarmes, soit 12 % de la population, pose de sérieux problèmes. Lorsque les casernes sont pleines, et qu'il s'agit de loger 2 000 hommes de troupe de passage (ainsi en 1805), où les loger ? On réquisitionne partout les appartements, la moindre chambre. Les habitants n'apprécient guère cette intrusion dans leur vie privée ; et l'indemnité procurée par les billets de logement est dérisoire. Les réquisitions des artisans et du matériel n'arrangent rien. Les récriminations des Strasbourgeois engendrent un climat de contestations évidemment préjudiciable à un séjour agréable en ville.

Jean-François Merlet subit cet état de choses à son détriment. Il rencontre à Strasbourg le même genre de problèmes qu'il connut lorsqu'il était préfet de La Roche-sur-Yon, le nouveau chef-lieu de la Vendée, en pleine construction. Jean-François Merlet est seul à Strasbourg, son épouse est restée en Vendée. Si l'on trouve dans ses rapports et ses lettres à sa hiérarchie, ainsi qu'à son épouse, que ses plaintes sont un peu lassantes, elles sont sans doute en partie justifiées²².

L'affaire Kastner

Le rapport d'activité de Jean-François Merlet, en qualité de président du Magistrat du Rhin, peut être complété par la liste des documents des « archives Merlet », qu'il a emportées à son départ de Strasbourg, en 1812 (aux A. D. de Vendée – annexe 2). Mais il existe au château de Pont-de-Varenne, d'après Roger Lévêque, une masse considérable d'archives, qui n'ont pas été inventoriées ni dépouillées, et qui pourraient préciser ces activités du Magistrat du Rhin à Strasbourg.

Jean-François Merlet eut à connaître, entre autres, « l'affaire Kastner », qui fit suffisamment de bruit à Strasbourg à l'époque, pour qu'on la détaille un peu.

Joseph Kastner est né à Molsheim en 1772. Elève de l'école militaire (1786-1789), géographe à l'État-major (1792), chargé de relever les gorges de Kaiserslautern. Adjoint aux adjudants généraux (1793), il construit les ouvrages de campagne de l'avant-garde de Desaix. Blessé au bras le

22. HARSANY (Zoltan), *La vie à Strasbourg sous le Consulat et l'Empire*, Les Dernières Nouvelles de Strasbourg/Istra, 1977.

12 messidor An II. Il est alors nommé Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, le 29 nivôse An II, et affecté à l'arrondissement de Landau. Il est Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées pour les pays entre Rhin et Moselle (9 fructidor An II), il dirige les travaux de Mannheim et de Mayence pendant les sièges. Ingénieur en Chef du Mont-Tonnerre et de la Sarre (1^{er} prairial An VI)²³ Joseph Kastner, installé Ingénieur en Chef du Département du Bas Rhin à Strasbourg, au printemps 1802, faisait « jaser » depuis 1806, au moins ! Il abusait, murmurait-on, de la confiance du Préfet, pour « dominer et s'enrichir ! » Depuis Laumond, paraît-il, depuis Shée certainement. En ce qui concerne le préfet Jean Laumond, Préfet de 1800 à 1802, ça n'est guère vraisemblable, car Joseph Kastner n'est resté que quatre mois en service en même temps que ce Préfet. Jean Frédéric Hermann était alors Maire de Strasbourg (1800-1805), et n'était pas en très bons termes avec Joseph Kastner !

Henri Shée, Préfet du Bas Rhin de 1802 à 1810, accablé d'infirmités, finalement « alité les trois quarts de l'année », se donnait l'illusion de l'autorité en soutenant son entourage : entêté mais non autoritaire. On parlait ainsi d'un « triumvirat », si l'on peut dire, « Kastner-Forest-Wangen », qui « administrait » le département au nom du Préfet Shée, mais surtout Joseph Kastner. Forest était le Secrétaire Général de la préfecture, et Louis François de Wangen de Geroldseck fut Maire de Strasbourg de 1806 à 1810.

Kastner aurait accepté des « remises » de la part des entrepreneurs de travaux publics, notamment lors de la construction du Théâtre, et de la reconstruction du pont du Rhin. Officiellement il s'agissait de couvrir des frais administratifs. Fort de ses alliances avec les de Turckheim et les Franck, fort de la confiance d'Emmanuel Crétet, Directeur Général des Ponts et Chaussées jusqu'en 1806, Joseph Kastner aurait pu continuer impunément ses petites opérations, s'il n'était entré en conflit avec son subordonné, Robin de Betting, Ingénieur des Ponts et Chaussées, un rival en ambition de carrière, qui s'intéressait à la contrebande comme on le verra, et dépensait beaucoup. Joseph Kastner avait bien essayé de lui briser les reins en le dénonçant, ou plus exactement en transmettant au Directeur Général des Ponts et Chaussées, les dénonciations du conducteur Wissandt en septembre 1807.

À la première intrigue, lui avait répondu sèchement Montalivet, alors Directeur général des Ponts et Chaussées, je vous enverrai aux Alpes ou aux Pyrénées, où de grands travaux suffiront pour occuper toutes les facultés de votre imagination

23. Les renseignements biographiques intéressants Joseph Kastner se trouvent dans son dossier d'ingénieur. (A. N. F/14 2250/1 - 46 pièces) ; dans sa notice de Conseiller municipal (A. N. F/1B1 Bas-Rhin/24) et dans un dossier du fonds Masson (Bibliothèque Thiers, n°268).

... Soyez tout franchement ingénieur ... ; il y a assez de gloire à acquérir dans cette profession ...²⁴

Un an plus tard l'achèvement du Pont du Rhin et les travaux du Kohlengiessen avaient semblé ressusciter les bonnes intentions du Directeur Général des Ponts et Chaussées : rappelons que le comte de Montalivet est originaire de Neunkirch-les-Sarreguemines (1766) ; il fut ministre de l'Intérieur (1809) et Pair de France. Le grand mérite, la grande réussite de Joseph Kastner fut en effet la reconstruction du Pont du Rhin. Détruit en 1792, un moment rétabli par Moreau en l'An IV, de nouveau détruit en l'An V, le Pont du Rhin faisait cruellement défaut au commerce strasbourgeois, en remplacement du pont de bateaux, insuffisant. La reconstruction du pont fixe devait durer de 1804 à 1808, et engloutir 600 000 frs. : un bel ouvrage, 400 m de long, une chaussée de 12 m de large, bordée de trottoirs, ouvert à la circulation le 15 mai 1808²⁵. Cependant peu de temps après, commence à Strasbourg une enquête, diligentée par M. Bruyère, Secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui porte sur toute la gestion de Joseph Kastner, notamment sur le prix des transports pour les travaux du Pont de Kehl. Joseph Kastner, suspendu à titre provisoire le 1^{er} janvier 1809, s'était rendu à Paris, avait demandé à être entendu par une commission spéciale. En effet une commission du Conseil d'État l'entendait le 5 avril 1809. Un décret impérial du 23 avril 1810 le suspendait définitivement de toutes ses fonctions. C'est Joseph Liard qui pendra la suite. Le mois suivant, Forest est éliminé ; en septembre, c'est au tour du maire de Strasbourg, de Wangen ! Ainsi disparaît le « triumvirat » mis en cause ! Joseph Kastner fit imprimer au lendemain de sa disgrâce, un mémoire justificatif très détaillé²⁶. Bien sûr, c'est le point de vue de l'intéressé, mais il nous donne des informations sur le déroulement de cette affaire, qui ne sont sans doute pas toutes sujettes à caution. On apprend ainsi que Joseph Kastner, qui avait demandé le soutien du Magistrat du Rhin en la personne de Jean-François Merlet, s'était bien fourvoyé : le Président du Magistrat du Rhin, reprenant les dénonciations de Robin de Betting et les conclusions de M. Bruyère, fait un rapport accablant pour Joseph Kastner ! Celui-ci disparaît peu après de la scène strasbourgeoise.

24. A.N. F14 2250/1. Travaux publics. Personnel des Ponts et Chaussées.

25. L'HUILLIER (Fernand), *Recherches sur l'Alsace napoléonienne*, Istra, Strasbourg, 1947, p. 265-266.

26. *Mémoire justificatif du sieur Joseph Kastner, Ingénieur en Chef de 1^{re} classe du corps impérial des Ponts et Chaussées*, 29 p. (1810) – BNUS M. 32.818.

Une affaire de famille : le scandale Robin!

L'ingénieur des Ponts et Chaussées Casimir Robin de Betting, l'accusateur de Joseph Kastner n'était pas lui-même irréprochable. Fernand l'Huillier rapporte²⁷ :

La saisie d'une « bernoise » verte au soir du 30 oct. 1808, par des préposés des douanes de la Wantzenau, conduit à découvrir que Robin, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de l'Arrondissement de Strasbourg, participait depuis plusieurs années à une entreprise de contrebande qui s'alimentait à Hanau ou à Bischofsheim en marchandises apportées de Francfort. Une société de porteurs assurait le transport par « filtration » jusqu'à la Wantzenau, où Madame Robin se rendait une ou deux fois par semaine, ramenant par exemple en un voyage 138 kg de mousselines, percales, toiles de coton et linons ... Robin entretenait des relations suivies avec certaines maisons de commerce strasbourgeoises. Lesquelles? La mention de plusieurs lettres de change semble découvrir Mermet et Prost, mais encore?

Félix Ponteil²⁸ précise que Robin était le cousin par alliance de l'ingénieur en Chef Kastner! : « Ayant mangé sa fortune, pressé de besoins d'argent, entretenant des filles, il voit dans ce trafic illicite une ressource inespérée. Dans la berline se trouvaient sa femme, ses enfants et leur précepteur. L'enquête révèle que les porteurs avaient 12 % sur le montant des bénéfices, le receveur de la Wantzenau 6 frs par balle pour frais de dépôt. L'enquête apprit aussi que les chevaux et la voiture appartenaient au général Mallye, officier réformé, un parent de Robin, et qui logeait chez lui. Robin fut arrêté ; la commission de la fraude examina son cas ; elle ne jugea pas les preuves suffisantes. Robin bénéficia du doute et fut simplement muté ».

Ainsi s'expliquent les termes discrets de sa notice nécrologique²⁹ : « Au mois de février 1808, il quitta subitement les travaux de restauration du château de Saverne ... pour se rendre en Westphalie ... »

On apprend qu'à Hesse-Cassel, près du roi Jérôme Bonaparte, il entreprend une étude sur la possibilité d'un canal de Paris à Varsovie, en

27. L'HUILLIER (Fernand), *op. cit.* n. 9, p. 341-342.

28. PONTEIL (Félix), « La contrebande sur le Rhin, au temps du premier Empire », *Revue historique*, 1935, p. 257-286.

29. Notice nécrologique de Casimir Robin de Betting (1768-1834), *Annuaire de la Moselle*, année 1835, p. 106-110.

Casimir Robin de Betting est l'auteur du « *Projet d'un canal de jonction de la Sarre au Rhin ; ou suite du projet de jonction du Rhône au Rhin* » publié à Strasbourg, 15 brumaire An XI, 6 nov. 1802.

On doit aussi à Robin de Betting le projet du « *Canal des salines* » (1806).

Cf. DESCOMBES (René), *La Sarre au fil de l'eau*, Sarrebourg, 1982, p. 74-80.

passant par Magdebourg et Berlin. Robin fournit les cartes, les plans et dessins à l'appui du projet de cette grande voie de navigation utopique.

En 1824, à la retraite, Robin de Betting, infatigable, présente son « Grand projet de canalisation pour la jonction de l'Océan à la Mer Noire, par la réunion de la Seine au Rhin de Paris à Strasbourg, et du Rhin au Danube, en traversant les Etats de Bade, de Wurtemberg, de Bavière, de Strasbourg à Ulm, communiquant avec l'Autriche, la Hongrie, la Serbie, la Bulgarie, la Valachie, la Moldavie, la Russie et la Turquie ». Ce tracé comprenait ainsi le Canal de la Sarre au Rhin présenté par Robin de Betting en 1802.

Il faut dire que l'affaire Robin de Betting, deux fois scandaleuse, par les personnalités qui y étaient impliquées, et par le jugement manifestement trop clément, fit aussi grand bruit à Strasbourg.

Projets et travaux

Le projet de canal Genève-Rhin

On se souvient que Napoléon était un fervent adepte des canaux. « Les canaux sont les premiers besoins de la République », disait-il. Et encore : « Ce n'est point de palais ni de bâtiments que l'Empire a besoin, mais de canaux et de rivières navigables »³⁰.

C'est dans le cadre d'un traité défensif d'une durée de cinquante ans signé entre l'Empire et la Confédération helvétique, ratifié le 27 septembre 1803, que l'on trouve les dispositions suivantes (art. 11) :

Pour faciliter les relations commerciales des deux puissances, on conviendra des mesures nécessaires pour établir une communication par eau depuis le lac de Genève jusqu'au Rhin, et depuis Genève jusqu'à la partie du Rhône qui est navigable. Les travaux pour cet effet seront entrepris à la même époque.

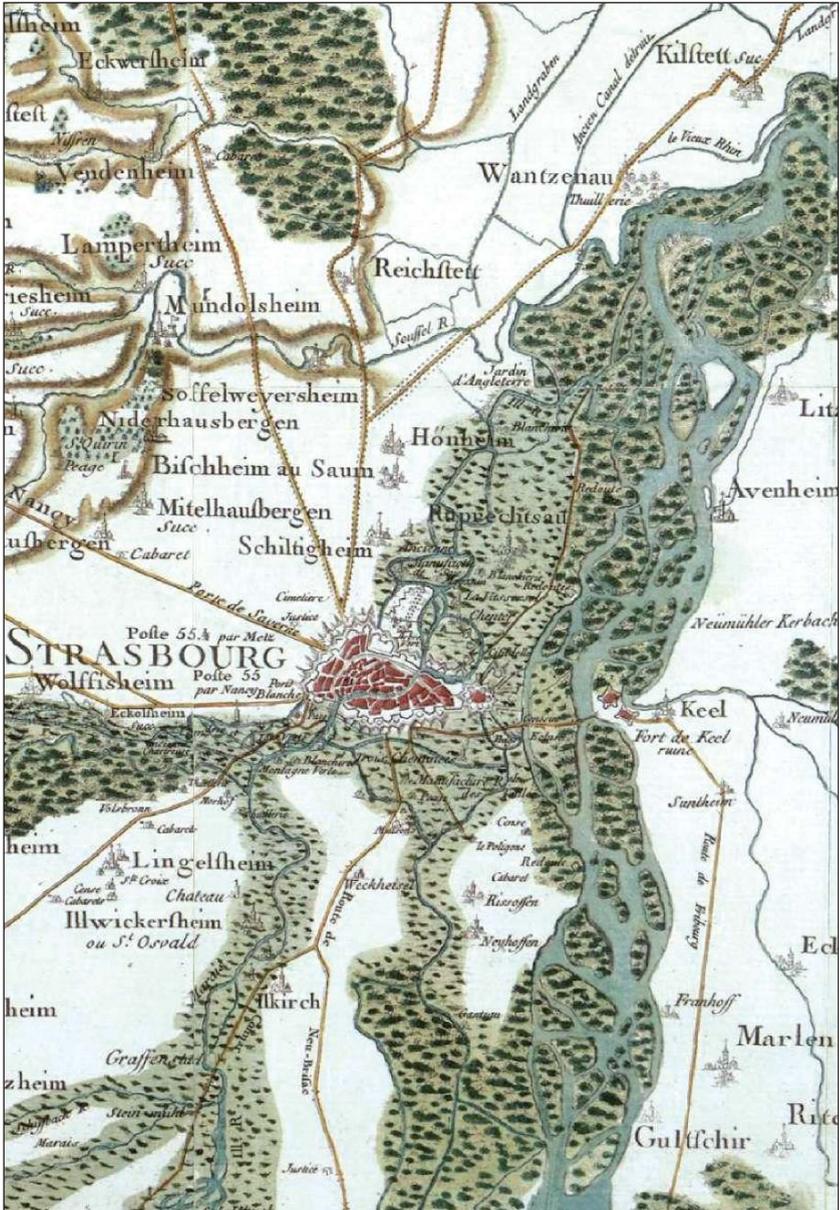
Il semble que vers 1810 on reparla de la liaison Genève-Rhin, sans doute dans le cadre des missions du Magistrat du Rhin. La chute de l'Empire mit fin à ces projets ; la Confédération helvétique décida le 12 août 1817 de considérer le traité comme rompu³¹.

La délimitation de la frontière rhénane

Jean François Merlet eut à connaître également, entre autres, des problèmes intéressant la question de la délimitation de la frontière sur le Rhin, et de la fermeture successive des bras latéraux toutes les fois que cela

30. DESCOMBES (René), « Napoléon privatise les canaux », *Fluvial*, n°40, sept.-oct. 1989, p. 42-43.

31. PELET (Paul-Louis), *Le canal d'Enteroches - Histoire d'une idée*, Lausanne, 1946, p. 263-264.



Extrait de la carte de Cassini, montrant l'état du Rhin au droit de Strasbourg, au temps du « Magistrat du Rhin », avant les travaux de correction du fleuve.

pouvait se faire sans danger pour la navigation. C'est sur les bases posées par le Magistrat du Rhin qu'a pu être réalisée, grâce à l'entente commune des États de Bavière et de Bade, la belle rectification de Lauterbourg à Mannheim.

Rappelons aussi que, dès 1769, les Etats riverains avaient résolu de procéder à une délimitation générale dont les bases furent tracées par le sieur François-Bernardin Noblat (1714-1792), « Commissaire des guerres, Commissaire pour le règlement des limites sur les frontières d'Alsace », dit « le petit intendant », nommé par Louis XV. Mais les opérations nécessitées par la « limite Noblat », car elle a conservé le nom du commissaire nommé par le roi de France, étaient si compliquées qu'elles n'étaient pas encore arrivées à leur terme en 1790, soit une trentaine d'années après leur début sur le terrain : il n'y avait pas moins de 1 280 alignements polygonaux dans la triangulation de Noblat ! Pendant les dix années qui suivirent, la France et les États de la rive droite, eurent d'autres préoccupations. En 1801, lors du Traité de Lunéville, art. 6, on crut avoir trouvé une solution, en stipulant que le Thalweg serait à la fois limite de souveraineté et limite de propriété. Les difficultés qu'engendrait ce principe étaient plus nombreuses que jamais, ainsi dans la délimitation de parcelles au milieu des îles et des atterrissements de la frontière. Le Magistrat du Rhin eut alors la mission délicate de résoudre les problèmes qui se posaient, et de concilier les intérêts en litige ; c'est cette tâche accomplie avec une consciencieuse droiture, parfois mêlée d'un peu d'arbitraire auquel on était habitué sur les deux rives, que vinrent interrompre les Traités de Paris.

Le personnel de la Commission

Un collaborateur effacé : le baron du Val de Beaulieu

Parmi les collaborateurs de Jean-François Merlet, signalons le cas particulier de Dieudonné du Val de Beaulieu (1786-1844). Citoyen belge, né à Mons, il est nommé auditeur au Conseil d'État en 1806, âgé d'à peine vingt ans, alors que la Belgique faisait partie de la France. Il fut chargé par Napoléon de diverses missions sous l'Empire. De retour dans son pays après le retour à l'indépendance de la Belgique, le comte du Val de Beaulieu fut entre autres membre du Conseil National (1831), ministre plénipotentiaire à Berlin, et Sénateur (1832-1844). Son rôle au Magistrat du Rhin à Strasbourg semble des plus discrets.

Le successeur : le baron de Fréville, président du Magistrat du Rhin

Après la démission de Jean-François Merlet (1812), le baron de Fréville fut Président du Magistrat du Rhin, du moins pendant un certain temps.

Jean Baptiste Maximilien Villot de Fréville (1773-1847), fut nommé au Tribunal en 1801. Partisan de la proclamation de l'Empire, il est Conseiller

d'État (1808), fait chevalier de la Légion d'Honneur (1808), puis baron de l'Empire (1809), Maître des Requêtes en Service ordinaire (1810), Préfet de Jemappes à Mons (1810), Intendant de la province de Valencia (Espagne), Préfet de la Meurthe (1812), et du Vaucluse (1813). Il poursuit sa carrière au Conseil d'État sous la Restauration et la Monarchie de Juillet.

En 1824 il est Secrétaire général du Conseil supérieur et du bureau du commerce et des colonies.

Fréville et le droit d'étape strasbourgeois

Parmi les affaires qu'eut à connaître le baron de Fréville pendant sa présidence du Magistrat du Rhin, figure la question importante du « droit d'étape » sur le Rhin, dont bénéficiaient encore les ports de Cologne, Mayence et Strasbourg. Ainsi à Strasbourg, ce « *Stapelrecht* » ou « *Ueberschlag* » exigeait que tout marchand/batelier étranger passant par Strasbourg, devait débarquer et mettre en vente sa marchandise pendant trois jours. Cette obligation, appelée droit d'entrepôt, droit de relâche ou droit d'étape, remontait à un privilège accordé en 1414 par l'empereur Sigismond, assurait la sécurité des marchandises, facilitait la perception de taxes au profit de la Ville, et permettait le contrôle de la batellerie. Les princes de la rive droite demandaient la suppression du droit d'étape. La Diète de Ratisbonne la réclama au nom de l'Empire en 1802. Cologne et Mayence protestèrent. Jean Bon Saint-André, préfet du Département du Mont-Tonnerre (1802-1813), défendit leurs privilèges :

Quelle que soit, dit-il, l'origine du droit d'étape, qu'il ait été ou non établi par la violence dans des temps féodaux, il existe et il est propriété de la nation française, et son gouvernement, au lieu d'en rechercher péniblement la généalogie, n'a d'autre question à discuter que celle de la convenance actuelle de ce droit avec sa situation politique et commerciale. Or sous ce double rapport, on peut assurer que son abolition serait funeste. Le Commerce de Mayence a raison d'observer qu'elle tournerait au profit de la rive droite au détriment de la rive gauche.

Le droit d'étape fut alors maintenu.

Rappelons que la Convention de l'octroi du Rhin, fut signée le 15 août 1804 entre l'Empereur des français et les princes allemands de la rive droite du fleuve. Tous les anciens péages, de Bâle jusqu'à la frontière de Hollande, au nombre de 33, furent supprimés, et remplacés par 12 bureaux d'octroi, 6 sur chaque rive. Tout ressortissait à une « Direction Générale ». Les associations de bateliers (*Schiffergilde*) subsistent, ainsi que le droit d'étape, bien que Francfort, Dusseldorf, les princes de la rive droite, et même les ports de la rive gauche, Coblenze, Metz, continuèrent à protester contre le maintien de la relâche forcée à Mayence et à Cologne, qui occasionnait des frais, des avaries et des retards. Dès 1807 le maintien du droit d'étape fut fortement combattu auprès du gouvernement par les corps constitués, le Conseil général du Commerce en particulier. Le baron

de Fréville, alors Président du Magistrat du Rhin, se prononça lors de sa tournée de 1812, pour la liberté complète de la navigation sur le Rhin³². La Chambre de Commerce de Cologne cependant défendit âprement ses privilèges. La question était pendante au moment de la chute de l'Empire. Il faudra attendre 1831 et la Convention de Mayence, pour que soit enfin supprimé le droit d'étape sur le Rhin.

Conclusion

Une des idées de Jean-François Merlet se concrétise dès la fin de l'Empire : Napoléon passe le 29 avril 1813 une Convention avec les États de Bade, Berg, Hesse et Nassau dans le but d'établir entre tous les travaux faits et à faire pour diriger le cours du Rhin et protéger ses rives, un accord qui prévienne d'un côté toute négligence, et de l'autre toute opération nuisible à l'utilité commune.

Chaque État s'engage par l'art. 5 de cette Convention, à faire exécuter sur ses rives les plans arrêtés et approuvés par une commission comprenant les ingénieurs des États riverains et dont les études étaient suivies à titre consultatif par des propriétaires riverains. Ces dispositions seront intégralement reprises lors de la création de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (Congrès de Vienne - 1815).

Dans une lettre datée de Paris le 24 novembre 1813 adressée à son épouse, Jean-François Merlet rapporte qu'il a vu l'Empereur, qui lui a adressé la parole et lui a demandé :

Êtes-vous encore Président de la Commission du Rhin? – Non, Sire, lui ai-je répondu. Votre Majesté doit se rappeler même que cette présidence est supprimée. Il a eu l'air de ne pas s'en souvenir. Je n'ai rien pu ajouter...³³

Le Magistrat du Rhin avait-il été supprimé avant la chute de l'Empire (11 avril 1814, première abdication de Napoléon à Fontainebleau)? On ne sait trop que penser à ce sujet. On sait cependant que le baron de Fréville est nommé préfet de la Meurthe dès le 15 décembre 1813 ; il est en fonctions jusqu'au 2 mai 1814. Après la dissolution du « Magistrat du Rhin », à la chute de l'Empire, trois années plus tard (1817), furent instituées la « Commission de reconnaissance de la frontière », en application du Traité de Paris (1815), puis une « Commission mixte » pour la rectification du cours du Rhin, entre la France et le Grand Duché de Bade. La plupart des bornes Noblat avaient disparu! On établit une nouvelle triangulation, ne

32. SAGNAC (Philippe), *Le Rhin français pendant la Révolution et l'Empire*, Alcan, Paris, 1917, p. 279-282.

33. Papiers Merlet, Roger Levêque, *op. cit.*

présentant que 120 alignements. Ces opérations durèrent 22 ans, et seront sanctionnées par la Convention du 5 avril 1840. Il y aurait sans doute encore beaucoup de choses à découvrir et à préciser sur le Magistrat du Rhin.

En conclusion de cette approche, citons les paroles de M. Coumes, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du « Service des Travaux du Rhin », créé en 1827 à Strasbourg, parlant du Magistrat du Rhin :

Cette institution, qui fonctionna de 1809 à 1814, produisit d'excellents résultats, surtout relativement à l'entente entre les administrations des deux rives. C'est ainsi que l'idée de la belle rectification du Rhin, de Lauterbourg à Mannheim, put arriver à une maturité suffisante pour servir de base à une Convention avec les États de Bavière et de Bade, aussitôt après que cette partie du fleuve fut soustraite à notre domination, et que dans la partie de notre littoral actuel, il avait été question de plusieurs redressements embrassant d'assez vastes étendues pour garantir les localités les plus exposées³⁴.

Je remercie mon collègue Roger Lévêque, Ingénieur Divisionnaire honoraire des Travaux Publics de l'État, Docteur es Lettres, qui a orienté mes recherches sur Jean-François Merlet.

Annexe 1

27 octobre 1808 – Décret impérial portant création de neuf auditeurs près la direction générale des ponts-et-chaussées, et d'une commission sous le nom de Magistrat du Rhin

TITRE I^{er} – Auditeurs auprès de la direction générale des ponts et chaussées.

...

TITRE II – Etablissement d'une commission pour les travaux du Rhin.

11. Il sera établi à Strasbourg une commission centrale qui portera le nom de magistrat du Rhin, composée d'un maître des requêtes, président, et de deux auditeurs pris dans notre Conseil d'État, chargés de l'examen et de la décision de toutes les questions relatives à la conservation de la rive gauche du Rhin, depuis Huningue jusqu'à la frontière du royaume de Hollande, et de la conservation de la rive droite du même fleuve à Kehl, Cassel et autres territoires appartenant à l'empire.

34. M. Coumes – « Notice sur les travaux du Rhin » - Extrait de la *Description du Département du Bas-Rhin*, publiée par le Conseil Général, sous les auspices de M. Migneret, Préfet, Strasbourg, 1860.

12. Les projets de digues, épis et autres travaux, continueront d'être rédigés par les ingénieurs des ponts et chaussées ; ils seront soumis par ces derniers au Magistrat du Rhin, qui seul, correspondra avec le conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées ; et dans des cas pressés, le magistrat fera commencer les travaux de réparation sans retard.

13. Avant d'arrêter les projets, le magistrat du Rhin pourra se transporter sur les lieux, entendre les ingénieurs et les inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées ; il entendra pareillement les maires des communes et ceux des propriétaires riverains des fleuves qui s'adresseront à lui.

14. Il se concertera, toutes les fois que la chose sera nécessaire, avec les administrateurs et officiers des princes et souverains, possessionnés sur la rive droite, tant à raison des travaux à faire sur la rive gauche que ceux faits ou à faire sur la rive droite.

15. A cet effet, le ministre des relations extérieures accréditera le président du magistrat pour qu'il puisse correspondre avec les Etats souverains de la rive droite.

16. Le magistrat prendra pour base universelle des projets que les travaux faits ou à faire sur les deux rives ne doivent être que défensifs, et que leur direction doit être telle qu'elle ne puisse jamais nuire à la rive opposée.

17. Les projets arrêtés par le magistrat seront adressés par son président, à notre ministre de l'intérieur, pour nous être soumis.

18. Les projets définitivement arrêtés, seront exécutés par les ingénieurs des ponts et chaussées, sous la surveillance du magistrat.

19. Lorsque le magistrat n'aura pu demeurer d'accord avec les États de la rive droite, il nous sera fait un rapport sur les difficultés par notre ministre de l'intérieur. Le président pourra même correspondre avec notre ministre des relations extérieures.

20. Le magistrat connaîtra du contentieux qui pourrait naître, relativement à l'établissement des contributions locales de la propriété des terrains délaissés par le fleuve ; de la propriété, possession et affermage des digues, et des indemnités des quantités de fascines et autres bois nécessaires aux travaux, des lieux où les bois sont pris, soit qu'ils dépendent de nos forêts, de celles des communes ou des particuliers ; des époques auxquelles les exploitations devront être faites, et des indemnités dues à raison des dites exploitations. Ces indemnités seront réglées sur des rapports d'experts nommés par les parties, sur ceux des ingénieurs nommés par le magistrat. En cas de partage, le magistrat nommera des tiers-experts, il décidera les questions de cette espèce qui lui seront soumises par les préfets, les communes et les particuliers. Les arrêtés seront exécutés par

la provision, sauf le recours à notre Conseil d'État ; notre ministre de l'intérieur pourra, dans certains cas, suspendre l'exécution provisoire.

21. Le magistrat siégera à Strasbourg ; néanmoins, il se transportera chaque année, au mois de mai, pour tenir des sessions dans les villes de Maïence, Cologne et Wesel. La tenue de ces sessions est ainsi fixée : du 1er au 15 mai, à Maïence ; du 20 mai au 5 juin, à Cologne ; du 10 au 25 juin à Wesel.

22. Il y aura, auprès du magistrat, un greffier qui tiendra les plans, devis, titres de propriétés, etc.

23. Dans les cas où, par absence ou maladie, le magistrat ne serait pas complet, il appellera un membre du conseil de préfecture.

24. Le président du Magistrat rendra compte au ministre de l'intérieur, et lui adressera tous les trois mois le résumé de ses opérations.

25. Le Magistrat entrera en exercice au 1^{er} janvier 1809.

26. Notre ministre de l'intérieur nous fera un rapport sur le traitement des commissaires et sur la fixation des frais de bureau.

Annexe 2

Archives Départementales de la Vendée

Archives personnelles Jean François Merlet - Extrait du répertoire recherche-archives.vendee.fr/archives/fonds/FRAD085_1Num110

Merlet, Président du Magistrat du Rhin

1 Num 110 art. 19 - Papiers Merlet.

Affaire Kastner, ingénieur en chef du Bas-Rhin, accusé de prévarication lors de la construction du théâtre de Strasbourg et du pont de Kehl (1806-1810) ; Grand quai proposé à travers la ville de Strasbourg, le long du canal Napoléon, rapport de l'ingénieur Kastner à l'Empereur sur un vœu de la municipalité, impr., s.l. 2 janvier 1806, 7 p. et 2 planches imprimées et aquarellées ; enquête menée par Merlet, interrogatoires ; correspondance de Merlet avec Kastner et [Maret] duc de Bassano, secrétaire d'État, minute du rapport de Merlet. Instauration d'un péage unique sur le Rhin dans le département des Bouches du Rhin (1810-1811) ; détail des frais de mission de Merlet à Bois-le-Duc (Pays-Bas), Cologne, Mannheim (Allemagne). Enquête sur les péages de l'Arrondissement de Nimègue (Pays-Bas). Rapport de Merlet au Comte Molé, Directeur général des Ponts et Chaussées, et minute de son projet repris par le décret

impérial du 21 décembre 1810. Correspondance du Préfet des Bouches du Rhin Frémin de Beaumont, sur son application. Port de Cologne et octroi du Rhin (1810), rapport, réclamation de la Chambre de Commerce de Cologne relative aux droits de passage sur le Pont volant de cette ville. Navigation et péage sur le Rhin à Strasbourg (1811-1812), rapports de la Chambre de Commerce de Strasbourg, correspondance.

Affaire des digues de Vieux Brisach, et de l'extraction de sables et graviers contestée par la Régence du Grand Duché de Bade (1811).

Note de Merlet, réponse du Ministre de l'Intérieur Montalivet (1806-1812).

Annexe 3

Lettres de Jean-François Merlet à son épouse

Extraites de Thierry Heckmann, *Napoléon et la Paix - Deux préfets de la Vendée : Jean-François Merlet - Prosper de Barante, La Roche-sur-Yon, 2004, p. 113 ; 159-160.*

Paris, le 17 mars 1809

Je viens d'apprendre à l'instant, et je t'informe de suite, ma chère amie, que je ne suis plus préfet de la Roër ni d'ailleurs. Son Excellence Mgr le ministre secrétaire d'État m'annonce que Sa Majesté l'Empereur vient de me nommer ce soir président du Magistrat du Rhin. Ce Magistrat du Rhin est une commission qui exerce ses pouvoirs depuis la Suisse jusqu'en Hollande, sur la rive gauche du Rhin et sur la rive droite possédée par les princes d'Allemagne. Je suis le ministre de l'Empereur de France, accrédité avec le caractère diplomatique et le titre d'Excellence dans cette partie. J'aurai sous mes ordres deux auditeurs qui composeront avec moi le Magistrat.

La résidence de la commission sera dans la ville de Strasbourg. Pour moi, je voyagerai souvent en Allemagne, avec la faculté de venir souvent à Paris. Je ne connais pas encore mon traitement, mais d'après ce que m'a dit ce matin le ministre secrétaire d'État, il doit être considérable sans être tenu en France à une grande représentation, ce qui m'accommoderait le mieux. Lorsque j'irai en Allemagne, j'aurai des frais extraordinaires. Tout ce que je sais, c'est que l'Empereur a eu l'intention de me traiter le plus favorablement possible et de me récompenser, s'étant exprimé hier au conseil des ministres de la manière la plus flatteuse pour moi.

Tu viendras donc habiter la belle et grande ville de Strasbourg, au lieu de celle d'Aix-la-Chapelle. Je n'ai plus, Dieu merci, de responsabilités, mais une grande et honorable surveillance, et surtout une mission de confiance.

Comme je ne fais que d'apprendre ma nomination, je ne puis entrer dans de plus grands détails, ni te dire pour aujourd'hui combien de temps je resterai à Paris [...] Je suis content cette fois, mon amie.

Je crois que je touche enfin à la tranquillité et à la fortune. Je regrette sincèrement mon pays, mais j'ai l'espérance de le [re-]voir un jour avec beaucoup d'aisance.

Paris, le 20 mars 1809

Plus je vais, plus je vois que ma place sera superbe. Le ministre des relations extérieures m'a encore fait espérer aujourd'hui qu'il allait déterminer l'Empereur à me donner le titre de ministre plénipotentiaire de première classe, ce qui me vaudrait 15.000 f de plus. Dans quelques jours je t'en dirai plus, parce que j'en saurai davantage.

Paris, le 8 avril 1809

Je ne tarderai pas à me mettre en route pour Strasbourg, si mes instructions étaient toutes prêtes, mais il faut encore quelques jours pour les terminer. Et puis, Strasbourg est tellement encombré de troupes et par la Maison de l'Empereur, que le maire de cette ville m'a écrit qu'il ne savait pas où me loger, même provisoirement, jusqu'à ce que le grand quartier général soit parti.

Je dois te dire aussi que, depuis hier, j'éprouve une grande inquiétude sur mon sort. Ce n'est qu'à toi seule que j'écris cela. Mon traitement, celui de la commission, n'était pas fixé définitivement : on m'avait seulement communiqué un projet de décret qui allait être soumis à l'Empereur, et ce projet, en me donnant des appointements superbes, assurait à jamais ma fortune, au point que je n'avais plus le désir d'être fixé à Paris. Hier, on m'apprit qu'un ministre se proposait d'attaquer ce projet et de faire diminuer mon traitement de plus de la moitié! D'autres ministres sont bien dans l'intention de s'y opposer, mais je n'entrevois pas moins que j'éprouverai une grande perte. Ma place excitait trop de jalousie. Il faut encore que le sort cette fois me devienne contraire! Tu penses bien, ma chère amis, que je vais me remuer! Mais je t'avoue que j'éprouve un nouveau chagrin bien grand. Ne parle de cela à qui que ce soit, car faut-il encore faire bonne mine contre le mauvais jeu!

Quoiqu'il en soit, aussitôt que je serai rendu à ma nouvelle destination, je m'occuperai des moyens de me loger de manière à ce que tu puisses venir me rejoindre bientôt, et là, nous vivrons fort retirés si on ne me donne pas les moyens de vivre avec quelque éclat. Je t'assure que, sans mes dettes et le sort de mes fils, je prendrai bien vite mon parti! J'irai à Strasbourg, parce que l'honneur me le commande. Mais une fois la machine organisée, c'est-à-dire avant six mois, je donnerai ma démission et me retirerai pour toujours des affaires publiques. Je rentrerai à ma campagne d'où je ne

sortirai de ma vie! Ne t'afflige pas cependant! Ma place me fera toujours vivre, et puis tout n'est pas désespéré.

Le 10 décembre 1813

J'ai quelquefois regretté ma préfecture d'Aix-la-Chapelle, mais aujourd'hui je me félicite de ne pas y être, car ce superbe pays est dans un bien mauvais état. Les Prussiens viennent d'y faire des incursions, les habitants sont fort mal disposés pour les Français, et le préfet court des risques dans son chef-lieu! Il est donc possible que ce soit un bienfait de la Providence.

Le 9 janvier 1814

C'est peut-être un coup de la Providence qui m'a détourné de la préfecture de la Roër et qui m'a fait quitter Strasbourg. Aujourd'hui, il ne peut y avoir que les plus grands désagréments dans ces deux places. Tout est en confusion dans la Roër, et Strasbourg est à peu près cerné. L'ennemi a passé le Rhin sur plusieurs points, et nos troupes sont retirées à Saverne.

Résumé

Recherches sur le Magistrat du Rhin

Le Magistrat du Rhin, une institution de Napoléon I^{er}, siégeant à Strasbourg, a été créé par le décret du 27 octobre 1808 : il était « chargé de l'examen et de la décision de toutes les questions relatives à la conservation de la rive gauche du Rhin, depuis Huningue jusqu'à la frontière du royaume de Hollande ». Jean François Merlet, ancien Préfet de la Vendée, fut président du Magistrat du Rhin de 1809 à 1812. Rentrant en Vendée, il embarqua les archives du Magistrat du Rhin, dont on devait longtemps perdre la trace...

Ces « Recherches sur le Magistrat du Rhin », basées en partie sur ces archives retrouvées, permettent d'avoir une vue d'ensemble sur cette institution, qui fonctionna de 1809 jusqu'à la chute du Premier Empire (1814), et « produisit d'excellents résultats, surtout relativement à l'entente entre les administrations des deux rives » (M. Coumes). On suivra avec intérêt les avatars du Président Merlet, qui n'a vraiment pas été à son aise à Strasbourg, mais qui, prenant à cœur ses attributions, poursuit sa tâche avec zèle et compétence sans relâche, prenant ainsi part aux « affaires » du Strasbourg impérial. Ce « Magistrat du Rhin » est l'ancêtre direct de la « Commission Centrale pour la Navigation du Rhin », une création du congrès de Vienne (1815).

Zusammenfassung

Forschungen über den „Magistrat du Rhin“ (1808-1815)

Der „Magistrat du Rhin“ wurde von Napoleon I. durch Dekret vom 27. September 1808 ins Leben gerufen und hatte ihren Sitz in Strasbourg. Ihre Aufgabe war: „Alle Fragen, die die Erhaltung des linken Rheinufers berührten, von Huningue bis zur Grenze des Königreichs Holland, zu prüfen und die nötigen Entscheidungen zu treffen“. Präsident der „Magistrat du Rhin“ war von 1809 - 1812 Jean François Merlet, der frühere Präfekt der Vendée. Lange Zeit glaubte man, die Archive des Magistrats du Rhin seien verloren. Sie fanden sich schließlich in der Vendée, Merlet hatte sie bei seiner Rückkehr mitgenommen.

Diese Forschungen bedienen sich zum Teil der wiedergefundenen Archive und geben Einblick in die gesamte Institution, die von 1809 – bis zum Fall des Ersten Kaiserreichs (1814) im Amt war und „sehr gute Arbeit geleistet hat. Das trifft ganz besonders für all das zu, was

mit der Zusammenarbeit der Verwaltungen auf den zwei Ufern zu tun hatte“ (M. Coumes). Besonders Interesse dürften all die Mißgeschicke des Präsidenten Merlet finden. Er fühlte sich in Strasbourg alles andere als wohl, nahm aber seine Amtsbefugnisse sehr ernst, erledigte seine Aufgaben mit großem Eifer und mit Sachkenntnis und nahm zwangsläufig teil an den „Affären“ des kaiserlichen Strasbourg. Der „Magistrat du Rhin“ ist der direkte Vorläufer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, einer Einrichtung des Wiener Kongresses (1815).

Summary

Researches on the Magistrat du Rhin

This institution –founded under Napoleon I– was based in Strasbourg, following the 27th October 1808 decree. It was “in charge of managing any decision concerning the left bank of the Rhine, from Huningue to the border of the Dutch kingdom”. Jean François Merlet, a former prefect of la Vendée, was appointed president of this commission for a three year period (1809-1812) As he returned to la Vendée he took with him the archives of this commission whose trace was lost for many years. The research into this commission, based on the rediscovered archives offers an excellent insight into an institution that was active from 1809 to the fall of the 1st Empire (1814) and “brought about outstanding results, mainly the entente between the administrations on both sides” (M. Coumes). It is extremely interesting to study the successive stages of the career of President Merlet who had felt rather uncomfortable in Strasbourg, but, who had taken his mission seriously and done his job with diligence and unremitting competence, thus playing his role in the imperial Strasbourg life. This commission is the actual forerunner of the “Central Commission for the Rhine Navigation” that was created by the Vienna Congress (1815).