

Le Canal du Rhône au Rhin¹

de sa naissance à nos jours

PREMICES ET TERGIVERSATIONS

En 1554, le Comte de Montbéliard, puis le roi de France, proposèrent le principe de rendre le Doubs navigable, idée soutenue par le fait que le Comté de Montbéliard demeurait une enclave. La conquête de l'Alsace puis de la Franche-Comté, en 1678, par Louis XIV² ouvrit la question de la navigation sur le Doubs.

Dés lors, un large débat fut ouvert en France sur la navigabilité des rivières et sur les canaux de jonction³. La mauvaise qualité des routes et le coût élevé des transports terrestres, opposés à l'économie et à la sécurité des transports fluviaux mettaient ceux-ci en tête des préoccupations des dirigeants.

L'intendant de Franche-Comté, détracteur du projet, donna en 1698 deux bonnes raisons pour écarter la possibilité d'aménager le Doubs:

- la défense de Besançon sera affaiblie
- le coût de la régulation⁴ des cours du Doubs entre Besançon et Montbéliard, et de son endiguement entre Dole et Verdun sur le Doubs est dissuasif

L'intérêt de rendre le Doubs navigable sans liaison avec le Rhin est aussi mis en doute, car en l'absence de marchandises à transporter, mis à part le bois pour la marine, la concurrence des autres voies de transports serait trop forte.

Si l'intendant de Franche-Comté restait persuadé du manque d'intérêt à aménager le Doubs, la ville de Dole au contraire en était convaincue. Elle obtint en 1705, par arrêt du conseil d'état, l'autorisation de faire les travaux nécessaires pour rendre le Doubs navigable. C'est alors que furent réalisés les premiers aménagements (un sas⁵ au barrage de Crisey à l'aval de Dole).

En 1719, la ville de Dole, toujours, démontra que le Doubs, à hauteur de la ville, surplombait la Saône à Saint Jean de Losne de 15 mètres. Par conséquent, un canal reliant ces deux villes pourrait fonctionner sans sas et évacuerait les eaux excédentaires du Doubs vers la Saône, diminuant ainsi l'effet des crues. Un projet resté sans suite.

En 1734 – 1735, durant la guerre de succession de Pologne, l'occupation du comté de Montbéliard fut l'occasion de relancer la question de l'utilisation du Doubs pour le transport du bois. Une commission diligentée par l'intendant de Vanolles et présidée par Jacques Masson conclut en la possibilité d'améliorer la navigabilité du Doubs, et ce en construisant 27 pertuis⁶, 2 portières et 3 ou 4 écluses. Babaud, adjudicataire pour 15 ans des bois de marine de Franche-Comté et de Montbéliard, dut réaliser ces travaux, qu'il acheva en 1741.

Mais des querelles entre transporteurs de bois et usiniers éclatèrent, ce qui bloqua toute amélioration. Cependant, un ingénieur militaire dolois, Claude-Quentin Lachiche, restait persuadé de l'intérêt de la navigation sur le Doubs et de la liaison entre le Rhin et le Rhône. Il décida de continuer le combat.

De retour du siège de Fribourg en Brisgau, Lachiche rédigea 3 mémoires (en 1753, en 1765 et en 1773) mettant en évidence la faisabilité technique d'un canal par la vallée de l'Allan et de la Bourbeuse sur le versant de Montbéliard et par celle de Largue, sur le versant d'Altkirch. Il décrit aussi d'autres possibilités techniques (avec parfois quelques erreurs dues à des repères de nivellement erronés) sur le linéaire, mais, faute de moyens suffisants, tous ces projets furent remis à plus tard. Toutefois le dernier mémoire de Lachiche provoqua, sur instruction du ministre et sur ordre de l'intendant à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de Franche-Comté, Philippe Bertrand, l'ordre d'étudier le projet soumis.

Mais la guerre franco-anglaise empêcha la concrétisation du projet.

En 1783, le traité de Paris (suite à la fin des opérations militaires en Amérique en 1782), relança tous les programmes de travaux publics pour favoriser la relance de l'économie, dont le canal de Franche-Comté de la Saône au Doubs. Les canaux du Charolais et de Bourgogne eurent la priorité. Cependant, sous les dernières années du règne de Louis XVI⁷ et malgré les difficultés du trésor royal, les calculs de détail des réalisations menés par Bertrand avançaient. Et, neuf ans plus tard, son projet détaillé fut livré, alors que Lachiche en revendiquait la paternité et la réalisation. Le projet Bertrand fut alors adopté: il prévoyait un canal latéral de Clerval à Montbéliard.

¹ D'après l'oeuvre *Le long du Canal entre Saône et Rhin* de Myriam Drouhard des archives départementales du Doubs et de Marie Spinelli-Flesch du musée comtois

² Louis XIV régna de 1643 à 1715

³ Canaux artificiels assurant une liaison fluviale entre deux voies navigables

⁴ Gestion hydraulique des flux d'eau en fonction des précipitations et des besoins en eau

⁵ Sas = ouvrage, précurseur de l'écluse, permettant à une embarcation de franchir un seuil ou un barrage

⁶ Ouverture servant à faire passer l'eau d'une écluse dans un canal

⁷ Louis XVI, roi de France et de Navarre de 1774 à 1789, puis roi des Français de 1789 à 1792

confiés à l'entreprise Elmerick de Saint Vit, puis se poursuivirent dès 1821 mais cette fois confiés à des tâcherons qui n'étaient autres que des cultivateurs locaux.

Pour accélérer les travaux, certains tronçons furent mis en régie. Le lot de Clerval à Baume les Dames fut confié à l'entreprise Albrecht qui, sans scrupule, disparut en 1825 avec les fonds destinés à payer les ouvriers.

En 1827, tous les travaux furent mis en régie.

Au début de l'année 1830, la partie comprise entre Besançon et Mulhouse fut mise en service. L'intégralité du canal devint exploitable dès 1833. 'Le Foudroyant' fut le premier bateau de commerce qui franchit le canal sur la totalité de son parcours, le 08 décembre 1832.

LES AMELIORATIONS des XIX^e et XX^e SIECLES

Mais un an plus tard, le canal était loin d'être au point pour la navigation. En 1847, l'ingénieur Compaing présenta un projet d'améliorations, permettant la sécurisation de certains passages dangereux et l'augmentation de l'étiage.

La révolution de 1848 mit ce projet en sommeil.

En 1860, une campagne d'améliorations fut lancée et en 1869, le projet Compaing fut actualisé. Mais la défaite de 1870 face à la Prusse mit à nouveau ce projet en sommeil: la France ne possédait plus que la partie Franc-Comtoise et Bourguignonne du canal. Il fut d'ailleurs décidé de donner la priorité au canal de l'Est, et d'assurer la jonction entre ce dernier et le canal du Rhône au Rhin par Ronchamp et Belfort. Cette jonction ne fut jamais achevée. Seule la section Belfort-Montbéliard existe aujourd'hui (appelée canal de la Haute-Saône).

Le 5 août 1879, la loi porta le gabarit minimal de navigation, sur l'ensemble des canaux français, à 300 tonnes (gabarit dit Freycinet, du nom du ministre des travaux publics de l'époque). Des améliorations substantielles devaient être apportées, ce fut l'objet du projet réalisé en 1881-1882: rectifications de passages, construction d'une dérivation continue entre L'Isle sur le Doubs et l'Allemagne, longueur des écluses portée de 30.50 m à 38.50 m et réhaussement de l'étiage de 2.00m à 2.20 m. Ce gabarit est toujours le gabarit actuel.

Ces travaux furent réalisés entre Saint Symphorien et Besançon, durant les 20 dernières années du 19^e siècle.

Deux ans avant la première guerre mondiale, le tronçon entre Mulhouse et Strasbourg fut porté au gabarit Freycinet

A la fin de la guerre, lorsque la France reprit le contrôle de l'ensemble du canal, les travaux d'améliorations furent entrepris sur la partie située entre Mulhouse et Besançon, jusqu'au début de la seconde guerre mondiale.

Après la guerre, de nombreux ouvrages sont à reconstruire. La navigation est rétablie en avril 1945. 25 ponts sur 31, et 10 écluses sur 26 ont été reconstruits sur le secteur de Montbéliard.

Dès la fin des années 1970, seuls des crédits d'entretien furent affectés au canal du Rhône au Rhin, en attendant l'aboutissement du projet de canal à grand gabarit (1350 tonnes pour les automoteurs et 4400 tonnes pour les convois poussés).

Au milieu des années 1970, une longue lutte anti grand canal débute.

Le 26 juin 1978, Raymond Barre signa la déclaration d'utilité publique du projet.

Le 4 janvier 1980, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) fut chargée de sa construction, et en 1987, la dérivation de l'Allan a été construite. Elle servira de modèle.

En 1988, Jacques Chirac, alors 1^{er} ministre, signa la prorogation de la déclaration d'utilité publique (DUP) pour 10 ans.

Dès 1996, une large consultation publique fut mise en place.

Le 30 octobre 1997, Dominique Voynet, ministre de l'environnement, abroge officiellement la DUP.

La période 2000 – 2006 voit la mise en place d'un programme "de compensation" appelé Avenir du Territoire Saône-Rhin (ATSR), qui permettra l'automatisation et la modernisation du canal. Ces travaux sont en cours d'achèvement à l'heure actuelle.

Rédigé par Michel LAURENT (Août 2006)