

Saône & Doubs vivants – WWF

Le canal Rhin-Main-Danube : un mauvais exemple pour le canal Rhin-Rhône

Texte intégral

Le sous-titre, l'introduction et les résumés dans les marges sont du CLAC

Saône & Doubs vivants – WWF

Dossier établi par
Béatrice André,
au nom du collectif
Saône & Doubs vivants

Septembre 1992

Sommaire

Rhin-Rhône, Rhin-Main-Danube,
deux projets parallèles . . . p. 2

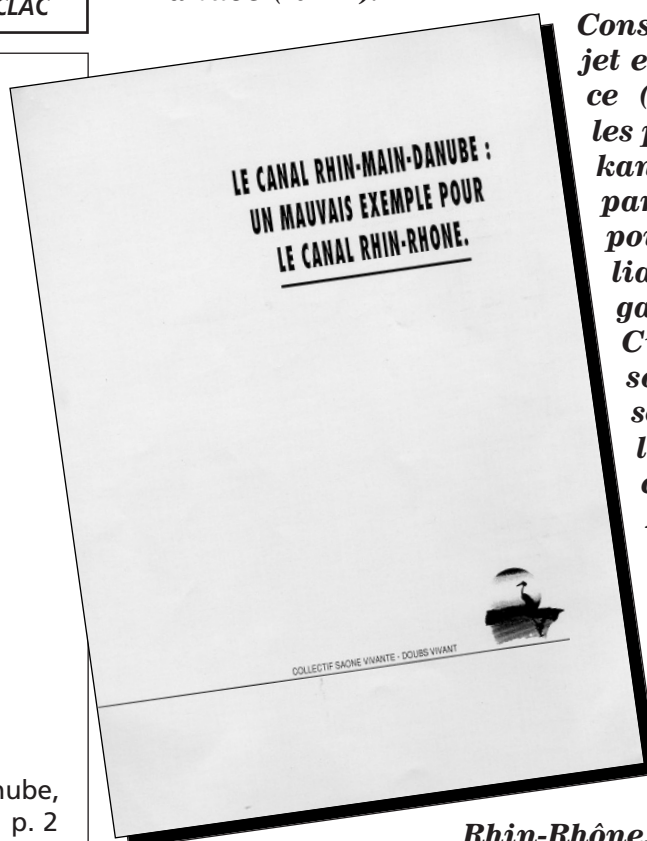
Des milliards jetés à l'eau . p. 2

Cosmétique
environnemental p. 3

Annexe 1 : carte et tableaux
comparatifs p. 5

Annexe 2 : Revue de presse
internationale p. 7

Ce document est une réédition du dossier réalisé en septembre 1992 par le collectif Saône & Doubs Vivants – WWF à l'occasion de l'inauguration de Rhin-Main-Danube (RMD).



Considéré comme un projet européen par excellence (« trait d'union entre les peuples » ou « Europakanal »), ce canal est comparable en de nombreux points à feu le projet de liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône. C'est pourquoi la liaison RMD a toujours servi de référence dans le débat sur le « grand canal » Rhin-Rhône. Mais l'utilisation de cette référence a changé avec le temps : le volontarisme allemand qui a conduit à l'achèvement du canal RMD était cité en exemple par les partisans du canal

Rhin-Rhône. Depuis son inauguration, la controverse porte sur son bilan.

Le présent document, s'il est provocateur par sa prétention à dresser ce bilan dès l'ouverture du canal, n'en reste pas moins exemplaire de l'impact de RMD sur le débat Rhin-Rhône. Il souligne un fait désormais évident : les mesures paysagères ne pourront jamais compenser la destruction des écosystèmes.

« Rhin-Main-Danube, cousin germain de Rhin-Rhône », ce n'est pas qu'un jeu de mots. Laboratoire grandeur nature, l'expérience du canal RMD donne aux critiques la matière concrète qui leur manquait.



**Le premier bilan
de l'aménagement
Rhin-Main-
Danube
ne se révèle
pas aussi
glorieux
que certains
tentent de le
faire croire**

Le 25 septembre 1992, nul doute que les promoteurs de la liaison Rhin-Rhône, la Compagnie Nationale du Rhône en tête, seront présents en Allemagne, pour célébrer l'inauguration du canal à grand gabarit Rhin-Main-Danube. Quelle aubaine pour mettre en avant ce modèle d'aménagement qui a su concilier, affirment-ils sans rire, développement économique et préservation de l'environnement !

Le premier bilan de l'aménagement Rhin-Main-Danube ne se révèle pas aussi glorieux

que certains tentent de le faire croire. Même s'il est encore un peu tôt pour tirer des conclusions définitives, les éléments dont nous disposons aujourd'hui doivent pour le moins inciter à l'extrême prudence quant à l'engagement de la liaison Rhin-Rhône, qui présente de nombreuses similitudes avec le canal Rhin-Main-Danube.

Afin de mieux appréhender les enjeux du canal Rhin-Rhône, il faut connaître la vérité sur son « cousin germain ».

Rhin-Rhône, Rhin-Main-Danube : deux projets parallèles

Comme le serait le canal Rhin-Rhône, le canal Rhin-Main-Danube est une voie fluviale à grand gabarit, destinée au transit des automoteurs de 1350 tonnes et des convois poussés de 3000 à 4000 tonnes, entre deux mers : mer Noire et mer du Nord pour Rhin-Main-Danube, mer du Nord et Méditerranée pour Rhin-Rhône.

Comme le canal Rhin-Rhône, le canal Rhin-Main-Danube est un projet qui date du début du siècle, à l'époque où les travaux d'Hercule servaient la grandeur et le rayonnement des empires : Rhin-Main-Danube n'est que la concrétisation du rêve de Charlemagne. Ces

aménagement ne correspondent plus aux réalités économiques actuelles.

Comme le canal Rhin-Rhône, le canal Rhin-Main-Danube fait partie des aménagements lourds dont l'impact écologique majeur sur les cours d'eau a été dénoncé par les scientifiques compétents. C'est l'équilibre même des systèmes aquatiques qui est en jeu et donc l'approvisionnement des populations en eau.

Comme le ferait le canal Rhin-Rhône, le canal Rhin-Main-Danube a détruit une grande partie des zones humides des régions traversées, et a donc entraîné la disparition de leur faune et de leur flore riches et originales.

Des milliards jetés à l'eau

Une seule certitude : personne n'a calculé le coût réel de la liaison Rhin-Main-Danube. Nous savons simplement que la facture totale s'élève à plus de 25 milliards de francs. Cette somme dépasse considérablement toutes les estimations effectuées au début des travaux. D'une façon générale, le coût d'un kilomètre de canal sur le haut des bassins versants, au niveau du seuil de partage des eaux, se révèle être environ 10 fois plus élevé qu'un kilomètre de canal en plaine.

Grâce à une géographie et une hydrographie favorables, l'Allemagne a beaucoup plus développé le transport de marchandises par voie d'eau que la France : 18,5% du trafic total de marchandises en ex-RFA en 1990 contre 4% en France la même année. Mais il se concentre dans des vallées industrielles comme la Ruhr alors qu'il est faible sur le Main et le Danube. Actuellement, peu de bateaux naviguent sur la partie de la liaison achevée entre le Main et le port de

Nuremberg. Dans ce port, seulement 1 million de tonnes de marchandises ont été chargées et/ou déchargées sur la voie d'eau en 1990 soit moins d'un convoi de 3000 tonnes par jour.

D'autre part, l'idée selon laquelle le canal assurerait une liaison commerciale performante entre deux mers n'est qu'une chimère : même après l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, il sera plus rapide de relier la mer Noire et la mer du Nord par voie maritime (6 à 10 jours) que par le canal (23 à 30 jours). Ainsi, un navire transportant des tonnages très largement supérieurs à ceux d'un convoi fluvial, le coût de revient du trajet maritime sera dix fois moindre que celui du trajet par voie d'eau (E. Wirth, Université de Nuremberg, 1988).

L'intérêt économique du canal Rhin-Main-Danube est donc loin d'être évident et les prévisions de trafic les plus fantaisistes ont circulé. D'ailleurs, les spécialistes sont de plus

**La facture totale
de la liaison
Rhin-Main-
Danube
s'élève à plus
de 25 milliards
de francs**

en plus réticents pour avancer des estimations sérieuses.

Enfin, le canal Rhin-Main-Danube qui vient d'être achevé est déjà dépassé : l'aménagement du Main entre 1926 et 1962, au gabarit des bateaux de l'époque, se révèle aujourd'hui insuffisant (chenal trop peu profond, courbes trop accentuées). De plus, les ponts sont trop bas pour permettre la navigation de barges transportant trois couches superposées de conteneurs, condition indispensable pour assurer la rentabilité du transport ; or, le transport de conteneurs, prôné par les promoteurs de la voie d'eau pour compenser la baisse des trafics de pondéreux en vrac, ne pourra donc pas se développer sur l'ensemble du canal Rhin-Main-Danube.

Pour réactualiser cette liaison fluviale, des travaux sont encore prévus sur le Main et sur le Danube et des dégâts écologiques supplémentaires sont donc programmés.

Alors... Quid de Rhin-Rhône ?

Quelle serait la facture finale du canal Rhin-Rhône, déjà chiffrée à 1,5 milliard de francs en 1970 puis à 17,8 milliards de francs en 1987 ?

Doit-on construire un canal Rhin-Rhône qui, selon les études de l'OEST (Observatoire économique et statistique des transports) ne drainerait que 1 % du trafic routier ?

À quoi bon un aménagement fluvial d'un autre âge qui ne répond à aucune exigence économique actuelle ?

Cosmétique environnemental

La liaison Rhin-Main-Danube (comme le serait le canal Rhin-Rhône sur 230 km) est une gigantesque tranchée d'une largeur minimale de 55 m, d'une profondeur de 4 à 4,5 m, d'une longueur de 171 km. Mais elle ne s'est pas faite sans détruire l'équilibre écologique des régions traversées.

De surcroît, le canal Rhin-Main-Danube (tout comme prétendrait le faire la liaison Rhin-Rhône) a outrepassé les limites naturelles des bassins versants en franchissant la ligne de partage des eaux, là où, à l'évidence, l'eau manque.

Lors des travaux de la liaison Rhin-Main-Danube, plusieurs vallées ont été fortement remodelées. Ainsi, la rivière Altmühl, qui à une échelle moindre rappelle le Doubs, a été profondément bouleversée sur 33 km de son cours. Pour réaliser ce gigantesque escalier qu'est le canal, il a fallu creuser dans certains secteurs sur plusieurs mètres de profondeur (plus de 20 m près de Ottmaring) et surélever en d'autres endroits par des remblais (jusqu'à 10 m dans le secteur de Riedenburg).

Les nappes souterraines ont été forcées de suivre le mouvement et par endroits elles se sont abaissées (1,4 m près de Dietfurt et des prairies de Irrle) provoquant l'assèchement de plus de 200 hectares de zones humides. Les caractéristiques hydrologiques ont été complètement modifiées. Les rivières ne courent plus et l'eau est aujourd'hui quasi stagnante.

Par ailleurs, on a prévu de remonter l'eau vers les sommets par des pompes successives, de bief en bief (jusqu'à 35 m³/s). Ce transfert servira d'une part à alimenter les écluses pour la navigation et d'autre part à « fournir au Main l'eau nécessaire pour diluer sa pollution » (sic !). C'est toute la dynamique natu-

relle de l'eau qui est irrémédiablement cassée et un facteur essentiel de diversité et de richesse du patrimoine naturel qui disparaît.

En définitive, la réalisation du canal s'est déjà traduite dans la vallée de l'Altmühl par une réduction considérable de la diversité des milieux naturels avec la disparition de 90 % des prairies et 60 % des bras secondaires. Plus de 20 espèces de plantes et d'animaux sont sérieusement menacées.

Mais, c'est aussi l'avenir de la ressource en eau des populations qui semble compromis. D'ailleurs, pour dissimuler à l'opinion publique cette conséquence prévisible de l'aménagement, la société Rhin-Main-Danube a financé de nouvelles adductions d'eau. Ainsi, les populations riveraines du canal ne sont plus alimentées par l'eau des nappes phréatiques de leurs propres sous-sols mais ont recours à une eau provenant de plus de 50 km !

S'il est vrai que les promoteurs ont consenti, sous la pression des écologistes, à un surcoût de 14 % pour préserver l'environnement, ils ont surtout réalisé une opération paysagère, mais n'ont guère atténué l'impact écologique. Ils se sont efforcés d'intégrer le canal dans les vallées et de reconstituer la végétation ; ils ont même créé des zones humides artificielles !

D'un point de vue strictement paysager, il faut reconnaître que c'est en partie réussi et beaucoup de touristes apprécient cette vallée... pour ceux-là du moins qui ne connaissent pas le site avant son aménagement.

Cependant, même le professeur Grebe, concepteur de cette intégration paysagère avoue aujourd'hui qu'il aurait préféré que le projet ne se réalise pas (National Geographic, août 92).

Doit-on construire un canal Rhin-Rhône qui, selon les études de l'OEST (Observatoire économique et statistique des transports) ne drainerait que 1 % du trafic routier ?

La réalisation du canal s'est déjà traduite dans la vallée de l'Altmühl par une réduction considérable de la diversité des milieux naturels, avec la disparition de 90 % des prairies et 60 % des bras secondaires

Les milieux humides créés par la société RMD et qui n'ont pas encore montré leur pertinence représentent moins de 10 % des zones humides détruites

Les promoteurs devraient avoir la décence de reconnaître que les aménagements Rhin-Main-Danube ou Rhin-Rhône bouleversent à jamais les équilibres naturels

Pour les protecteurs de la nature bavarois (Bund Naturschutz (*) in Bayern) qui ont suivi la réalisation du canal, les mesures environnementales superficielles relèvent du COSMÉTIQUE. Le rééquilibrage écologique n'a pas été réalisé parce qu'il est, par définition, irréalisable.

Ainsi, les milieux humides créés par la société Rhin-Main-Danube et qui n'ont pas encore montré leur pertinence, représentent moins de 10% des zones humides détruites. Et, parmi ces zones humides, soustraites définitivement au patrimoine naturel, combien de tourbières irremplaçables, témoins jusqu'alors vivants des dernières glaciations.

À l'évidence, il ne fallait pas espérer de miracles et le surcoût consenti pour l'environnement n'a aucune commune mesure avec les milliards investis pour la réalisation du canal.

Enfin, il faut bien être conscient que si une pollution disparaît à plus ou moins long terme dès qu'on en supprime la cause, les conséquences des aménagements fluviaux sur les écosystèmes aquatiques sont, par contre, irréversibles et pérennes : «... pour le meilleur ou pour le pire, il [le canal Rhin-Main-Danube] est là pour toujours» (National Geographic, août 1992).

Alors... Quid de Rhin Rhône ?

Doit-on engager les travaux d'une liaison fluviale à l'utilité douteuse ?

Doit-on sacrifier la Saône et le Doubs ?

Doit-on hypothéquer l'avenir de notre ressource en eau ?

C'est en fait tout le discours tenu en France à propos des grandes liaisons fluviales qui mérite d'être corrigé : d'une part, la justification économique de Rhin-Main-Danube est aussi peu évidente que celle de Rhin-Rhône; d'autre part, les mesures prises en matière d'environnement restent marginales en regard de l'impact irrémédiable du canal sur les milieux naturels et sur le fonctionnement des rivières.

Contrairement aux propos tenus en France, il convient de préciser que les protecteurs de la nature et les Grünen se sont toujours fermement opposés à la liaison Rhin-Main-Danube. Ils se sont mobilisés depuis de nombreuses années pour sauver la vallée de l'Altmühl et les vallées voisines. Aujourd'hui, ils défendent les plaines alluviales du Danube menacées par la poursuite de la liaison.

Mais, la société Rhin-Main-Danube (l'équivalent allemand de la CNR : Compagnie Nationale du Rhône) est arrivée à ses fins en gonflant considérablement les prévisions de trafic et en abusant l'opinion publique par une opération paysagère qui ne correspond en rien à un quelconque rétablissement de l'équilibre naturel initial. Pour forcer la décision, elle a aussi déployé une stratégie imparable et pernicieuse : celle des petits pas et du fait accompli.

La CNR tente d'utiliser la même stratégie. Pour preuve, elle vient d'engager des travaux sur la Saône et près de Mulhouse alors qu'aucune décision globale n'est prise pour la réalisation du canal à grand gabarit Rhin-Rhône. Il est d'ailleurs choquant que ces travaux n'aient pas été arrêtés par moratoire pendant la durée de l'étude réalisée actuellement par l'Office parlementaire des choix scientifiques et technologiques.

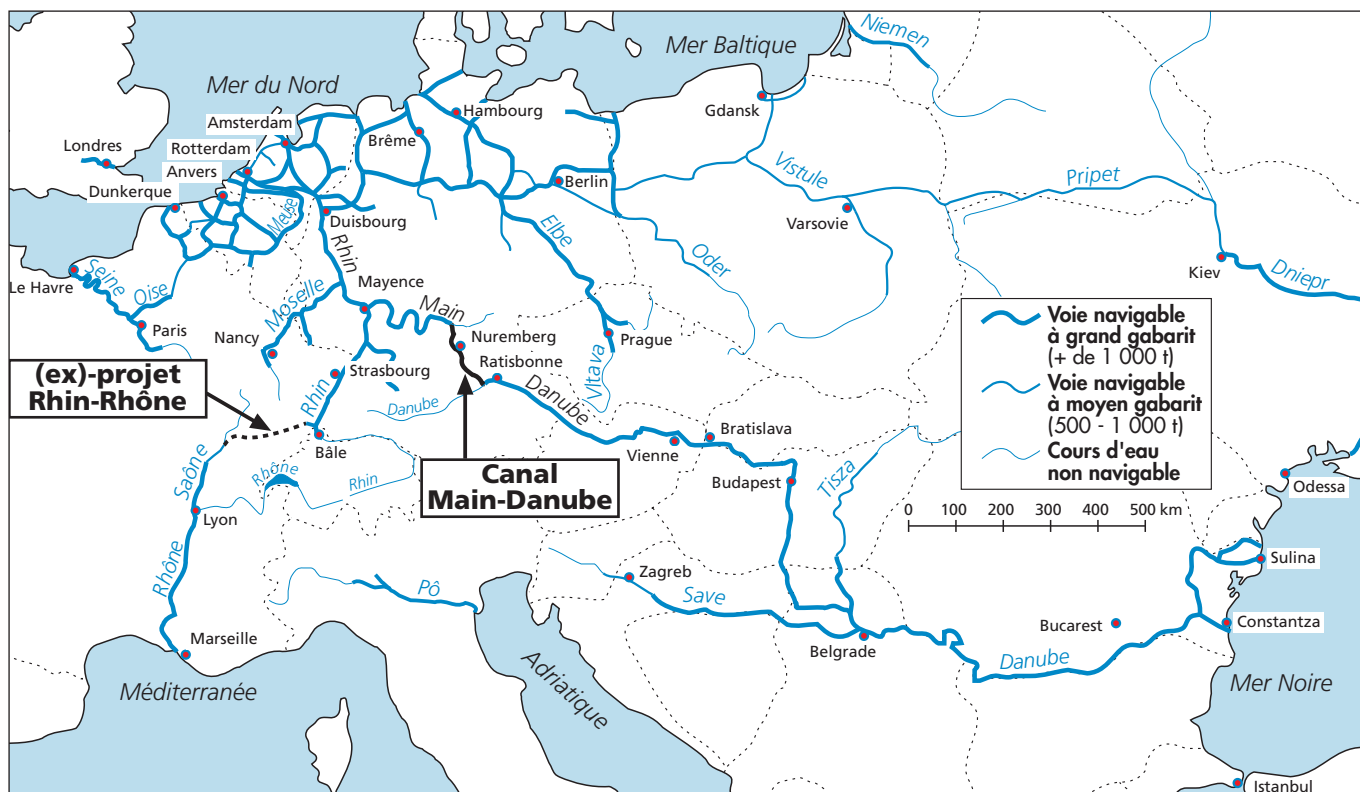
La CNR s'achète à grands renforts publicitaires une image de défenseur de l'environnement et des fleuves. Elle peut affirmer sa volonté d'intégrer les aménagements au paysage, faire l'effort de sauvegarder quelques milieux naturels... Mais de grâce, qu'elle n'ait pas la prétention de « créer des zones d'intérêt écologique », voire « d'améliorer la nature ».

Les promoteurs devraient avoir la décence de reconnaître que les aménagements Rhin-Main-Danube ou Rhin-Rhône bouleversent à jamais les équilibres naturels. Alors, n'est-on pas en droit de s'interroger ? L'intérêt économique douteux d'un projet peut-il justifier des dégâts écologiques considérables, inévitables et irréversibles ?

* NDLR : Bund Naturschutz. Fédération de protection de la nature.
cf. notamment :
• Der RMD-Kanal, ein naturschützerischer Alptraum. Hubert Weiger (1992)
Le canal Rhin-Main-Danube, un cauchemar pour les protecteurs de l'environnement
• Der RMD-Kanal : ein wirtschaftliches und ökologisches Desaster. Hubert Weiger (1993)
Le canal Rhin-Main-Danube, un désastre économique et écologique

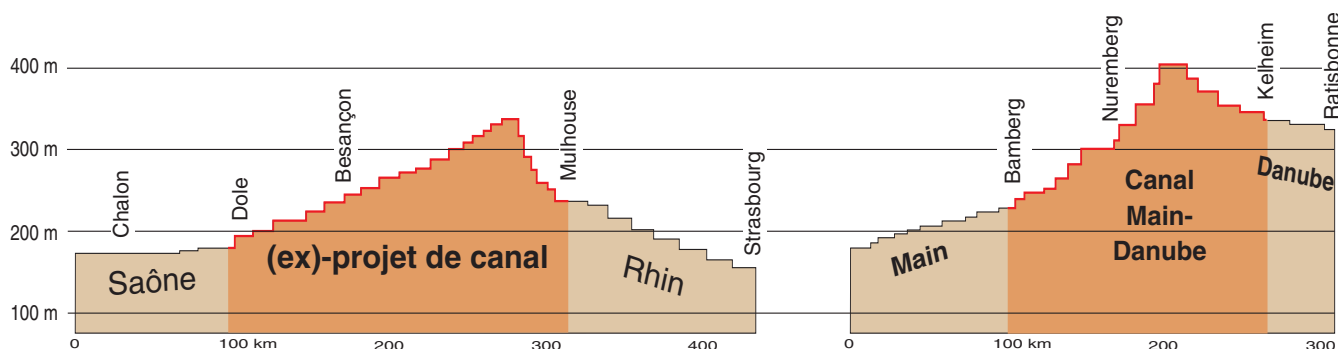
Annexe 1

Rhin-Rhône et Rhin-Main-Danube : des projets parallèles



Profil en long du projet Rhin-Rhône

Profil en long de la liaison Main-Danube



Caractéristiques techniques des liaisons

Financement et promoteurs des liaisons

	Rhin-Rhône	Rhin-Main-Danube
Longueur de la voie	229 km	171 km
Dénivellation totale	264 m	243 m
Nombre d'écluses	24	16
Hauteur maxi des écluses	24 m	24 m
Profondeur du canal	4,5 m	4 m
Largeur du canal	55 m	55 m
Volume des terrassements	74 Mm ³	73 Mm ³

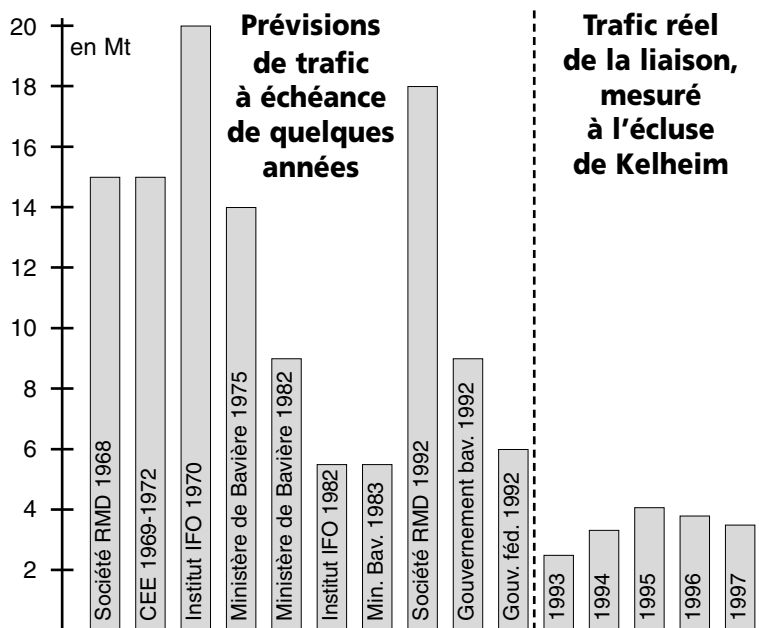
	Rhin-Rhône	Rhin-Main-Danube
Liaisons à petit gabarit construites au siècle dernier	Canal Freycinet : 1830 Gabarit : 250 t	Canal Louis : 1845 Gabarit : 120 t
Sociétés créées pour la mise à grand gabarit	Compagnie nationale du Rhône	Société Rhein-Main-Donau AG
Date de création	1933	1921
Structure juridique	Société d'intérêt général (Actionnaires publics et privés)	Actionnaires publics (Etat fédéral, Bavière)
Financement du canal à grand gabarit	Fonds publics, vente électricité à EDF (usines du Rhône)	Fonds publics, vente d'électricité (55 usines sur Main, Danube et affluents)

Quel trafic sur la liaison Rhin-Main-Danube ?

Prévisions de trafic de marchandises sur le canal Rhin-Main-Danube

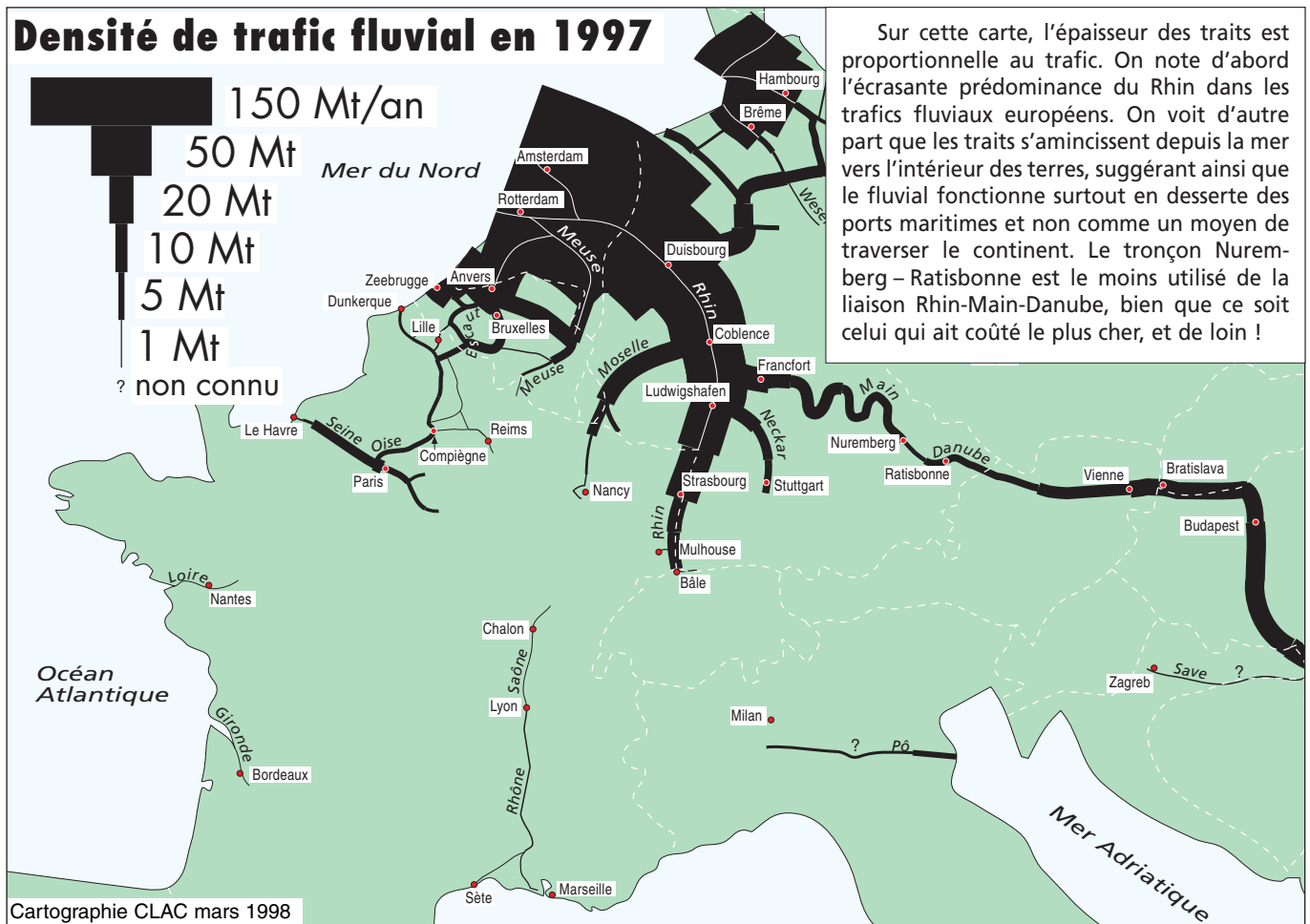
En matière de prévisions de trafic, les chiffres les plus fantaisistes ont été publiés mais ils tendent à diminuer entre les années 1970 et 1980.

Les bouleversements politiques qui se sont produits au cours de ces dernières années dans les pays de l'Est et la guerre actuelle en Yougoslavie amènent à revoir ces données. La société Rhin-Main-Danube annonce actuellement un trafic de 10 millions de tonnes. Ces chiffres sont toujours bien en deçà du trafic nécessaire pour assurer une rentabilité économique au canal : 22 à 27 millions de tonnes selon Eugen Wirth, 15 millions de tonnes selon la RMD AG.



Le trafic actuel des marchandises est concentré sur le Rhin... très faible sur le Main, le Danube... et le Rhône

Densité de trafic fluvial en 1997



Annexe 2

Les protecteurs de la nature allemands se sont toujours opposés au canal Rhin-Main-Danube

Extrait d'un document établi par le Bund Naturschutz in Bayern, à l'occasion de l'ouverture d'une portion du canal Rhin-Main-Danube dans la vallée de l'Altmühl le 9 mai 1989 :

« Au lieu d'un jour d'allégresse, un jour de deuil pour la protection de la nature »

« Le tronçon Kelheim-Riedenburg va être ouvert à la navigation. Ainsi, le lobby du canal entend montrer qu'il est parvenu « non seulement à compenser les dégâts sur le paysage mais même à rendre la vallée de l'Altmühl encore plus belle ».

Or, ce tronçon montre particulièrement bien la puissance de destruction mise en œuvre pour réaliser le canal malgré de nombreuses tentatives pour limiter les dégâts.

Les constructeurs du canal prétendent être des protecteurs de la nature... mais, en vérité, ils ont détruit 90 % des prairies humides et 60 % des bras morts...

La compensation des dégâts est en fait une légende et une supercherie : la transformation d'une rivière sauvage en un canal presque statique et la disparition de la dynamique naturelle de l'eau conduisent à une transformation profonde de l'écosystème de toute la région. La stagnation de la rivière amène une dégradation de la qualité de l'eau. De plus, on a supprimé les crues favorisant ainsi la transformation des prairies humides en zones d'agriculture intensive avec des importants rejets d'engrais et de pesticides. L'abaissement du niveau de l'eau

de 3,5 m sur une distance de 600 m a eu des effets négatifs sur l'ensemble de la végétation.

Les dégâts sont aggravés par la construction de routes, le remembrement, les dépôts de remblais, l'aménagement d'infrastructures, l'installation de zones d'activité et les aménagements pour les loisirs et la détente.

Une compensation véritable supposerait la création en d'autres endroits d'écosystèmes comparables ce qui n'est pas réalisable

De plus, il s'avère depuis quelques années, que ce canal est un non-sens économique »

Extrait d'un document établi par le Bund Naturschutz in Bayern, en 1991 pour la sauvegarde du Danube :

« Faire du Danube un escalier d'écluses, la plus grande absurdité du siècle ! »

« Après l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, 1992 doit voir la dernière portion naturelle du Danube entre Straubing et Vilshofen transformée en canal. Cela coûtera 5 milliards DM auxquels il faut ajouter 500 millions DM par an pour les frais de fonctionnement.

Il faut aussi compter avec la facture écologique : équilibre complètement perturbé des eaux, de la nappe phréatique et de l'écoulement des crues, diminution de l'autoépuration...

Le dernier paysage des prairies humides de l'Allemagne du sud sera détruit »

Les promoteurs de Rhin-Rhône "mouillent" les Grünen

Extrait d'une lettre adressée par l'association mer du Nord-Méditerranée et la Compagnie Nationale du Rhône à divers élus français en juin 1992 :

« Comme vous le savez, l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône au gabarit européen soulève de légitimes inquiétudes de la part des riverains des régions traversées et particulièrement du monde écologiste.

L'équivalent de la Compagnie Nationale du Rhône, la Rhein-Main-Donau AG a rencontré les mêmes soucis et, en collaboration avec les « grünen » allemands, elle a traité de façon tout à fait remarquable la section du canal en partant de la vallée de l'Altmühl ».

La compensation des dégâts est en fait une légende et une supercherie

Une compensation véritable supposerait la création en d'autres endroits d'écosystèmes comparables, ce qui n'est pas réalisable

Or, les Grünen ont toujours été opposés au canal Rhin-Main-Danube

Extrait d'un communiqué de presse diffusé par les Grünen le 24 août 1992 dans la perspective de l'inauguration du canal Rhin-Main-Danube :

« Protestation contre les festivités de l'inauguration du canal Rhin-Main-Danube »

« Les Grünen de Bavière ne voient pas de raison de fêter l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube. La destruction des vallées de la Sultz, d'Ottmaring et de l'Altmühl sont un crime irréparable contre la Nature en faveur d'un projet de prestige, complètement aberrant sur le plan économique, d'après Sophie Rieger, députée au Conseil du Land. Les quelques mesures compensatoires, peu nombreuses, qui sont souvent restées à l'état de

promesse, ont tout au plus une fonction d'alibi. Les eaux courantes ne représentent plus aujourd'hui que des biotopes résiduels ponctuels... »

Heinz Hetz, porte-parole de la commission des Grünen bavarois sur le transport, craint que la destruction de l'environnement par la voie navigable ne se poursuive. Avec l'aménagement du Danube entre Straubing et Vilshofen, une zone humide d'importance internationale doit être détruite alors que l'état actuel du fleuve permet déjà le transport d'une grande variété de fret.

Les Grünen ne vont pas laisser la jubilation régner le 25 septembre, jour de l'inauguration. Bien au contraire, ils vont à nouveau dénoncer la destruction de l'environnement due au chantier le plus stupide depuis la tour de Babel et exiger le retrait du projet d'aménagement du Danube... »

Une intégration paysagère réussie ? L'avis de quelques spécialistes (in National Geographic, août 1992)

« Il s'agit là d'une des plus grandes « cochonneries » du siècle. Même si le canal se révèle être une réussite commerciale, ce qui est loin d'être sûr, les dégâts qu'il aura causés à la vallée de l'Altmühl en ce qui concerne l'environnement resteront impardonnables. »

(Eduard Steichele, directeur du tourisme de la ville de Eichstätt)

« Je savais bien que ce serait dramatique. Avant la construction du canal, je voyais très souvent des traquets et des gorges-bleues. Maintenant, si j'en vois deux par jour, je m'estime heureux. En revanche, la vallée se peuple de bulldozers. Bien entendu, cela m'attriste. »

(Walter Spiegler, vétérinaire à Beilngries et ornithologue)

« Il est plus en plus difficile de trouver des sites naturels en Allemagne et si nous continuons à les estropier comme cela, il n'en restera plus dans quelque temps. »

(Ludwig Bauer, dentiste à Eichstätt)

« La beauté du canal est superficielle et il faut savoir que la dynamique naturelle de l'eau qui a été détruite est perdue à tout jamais. L'acheminement de l'eau vers le nord aurait également pu s'effectuer par un simple pipeline. Il n'est pas besoin d'un énorme canal pour cela. Quant à la pollution du Main, il serait plus raisonnable d'épurer les rejets que de se contenter de la diluer. »

(Klaus Giessner, Professeur de géographie physique à l'université d'Eichstätt)

« C'est vrai que les touristes disent parfois que la vallée est très belle, mais ils ne la connaissent pas avant la construction du canal. C'était alors un endroit idyllique, avec une magnifique petite rivière et une flore et une faune à la fois abondante et extrêmement variée. Tout a été sacrifié pour construire un canal qui se révèle insensé non seulement d'un point de vue écologique mais aussi très probablement d'un point de vue commercial. »

(Peter Herre, chargé de l'environnement de l'État de Bavière)

Les Grünen de Bavière ne voient pas de raison de fêter l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube

C'est vrai que les touristes disent parfois que la vallée est très belle, mais ils ne la connaissent pas avant la construction du canal