

## La liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Main-Danube et le projet Rhin-Rhône

### III<sup>e</sup> siècle avant J.-C.

Ouverture, après plusieurs siècles de travaux, d'un canal reliant la Méditerranée à la mer Rouge, via la vallée du Nil. C'est le lointain ancêtre du canal de Suez.

### Entre 55 et 58 après J.-C.

Lucius Antistius Vetus, consul romain, commandant de l'armée de la Germanie Supérieure, propose de creuser un canal entre Saône et Moselle (cité plus tard par Tacite). Projet non abouti, par suite de l'opposition d'Aelius Gracilis, gouverneur de la Belgique.

### 793

Charlemagne décide le creusement d'un canal de 5 km de long entre l'Altmühl et la Schwäbische Rezat, près du village de Graben (la *Fossa Carolina*), pour permettre la liaison entre Rhin et Danube. Les travaux sont interrompus au bout de quelques mois, pour cause d'enlèvement.

### 1378

Première écluse à sas aux Pays-Bas, à Vreeswijk, près d'Utrecht. Mais la Chine connaissait déjà l'écluse depuis bien longtemps.

### Juillet 1398

Ouverture du premier canal européen à point de partage, le canal de la Stecknitz, entre le port de Lübeck et l'Elbe, à Lauenburg.

### 1443

Écluses à sas de Viarena, en Italie du nord.

### 1516-1517

Léonard de Vinci étudie un canal reliant la Loire à la Saône (de Tours à Chalon-sur-Saône), par la Sologne et le Charolais. Il est aussi l'initiateur des portes à vantaux des écluses, remplaçant les portes coulissantes.

### 1577

Canal de dérivation (non navigable) d'Adam de Craponne, entre la Durance et l'étang de Berre.

### 1604-1642

Construction du canal de Briare (59 km, 40 écluses), premier canal français à écluses franchissant une ligne de partage des eaux (de la Loire à la Seine).

### 1665-1681

Construction du canal du Midi (240 km, 100 écluses) entre Toulouse et Béziers, par Pierre-Paul Riquet.

### 1753-1784

Claude Quentin La Chiche, officier du génie, maréchal des

camps et armées du roi, propose de relier les bassins du Rhône et du Rhin par la vallée du Doubs. Il reconnaît le point de partage du futur canal, dans sa partie comprise entre l'Ill et le Doubs.

### 15 juillet 1783

À Lyon, Jouffroy d'Abbans remonte le courant de la Saône sur un bateau à vapeur.

### 1793

Mise en service du canal du Charolais, reliant les bassins de la Loire et de la Saône (actuel canal du Centre).

### 1816

Premier bateau à vapeur sur le Rhin.

### 1820

L'ingénieur Poirée imagine sur la haute Seine et l'Yonne le barrage mobile de rivière (barrage à fermette). Cette invention et la volonté politique de Louis XVIII font des années 1820 une période faste pour la voie d'eau en France.

### 1832

Mise en service du canal de Bourgogne, reliant les bassins de la Seine et de la Saône, via Dijon.

### 1833

Mise en service du canal du Rhône au Rhin.

### 1841-1876

Travaux de rectification du Rhin entre Bâle et Strasbourg, par le colonel Tulla.

### 4 juin 1846

Mise en service du canal Ludwig, reliant le Danube au Rhin par le Main. Aussitôt concurrencé par le chemin de fer, à cause de ses 101 écluses et de son gabarit insuffisant (125 t), ce canal ne sera pratiquement pas utilisé. (Trafic maximal : 200 000 t/an en 1850.) Bombardé durant la Seconde Guerre mondiale, il a été déclassé.

### 1853

Mise en service du canal de la Marne au Rhin.

### 1856

Traité de Paris, chargeant une Commission européenne du Danube de régler la navigation et d'entreprendre les travaux nécessaires à la régularisation du fleuve.

### 1857

En France, le chemin de fer dépasse la voie d'eau pour le transport de marchandises, 25 ans seulement après les débuts du rail.



## **17 octobre 1868**

Convention de Mannheim, signée par les pays riverains du Rhin. Le Rhin devient fleuve international, ainsi que ses affluents. La navigation y est libre de droits.

## **17 novembre 1869**

Inauguration du canal de Suez (canal maritime) entre mer Rouge et Méditerranée.

## **5 août 1879**

Loi prescrivant la mise au gabarit de 300 tonnes (plan Freycinet) des lignes principales de navigation en France.

## **1883**

Mise en eau du canal de l'Est, reliant la Moselle à la Saône via Épinal.

## **1886**

Le bas-Main est navigable entre Francfort et Mayence, pour des péniches atteignant 1 000 tonnes, grâce à 5 écluses.

## **1901**

L'aménagement du Main pour la navigation atteint Offenbach (un peu en amont de Francfort).

## **1910**

Création d'une association suisse de soutien à la réalisation d'un canal Rhin-Rhône passant par la Suisse (lac de Genève, lac de Neuchâtel, lac de Biemme, vallée de l'Aar). C'est la branche helvétique de la liaison Rhin-Rhône qui, comme les branches lorraine et alsacienne, refait périodiquement surface dans l'actualité.

## **5 août 1914**

Ouverture du canal de Panama, liaison maritime reliant les océans Pacifique et Atlantique.

## **28 juin 1919**

Le Traité de Versailles stipule, dans son article 331, que la liaison interbassin à établir entre le Rhin et le Danube serait internationalisée. Ce n'est qu'en 1977 que la RFA cessera de parler d'« Europakanal », signifiant par-là le statut uniquement fédéral du canal Main-Danube.

## **27 mai 1921**

Loi sur l'aménagement du Rhône de la frontière suisse à la mer, qui aboutira 12 ans plus tard à la création de la Compagnie nationale du Rhône.

## **1921**

Le Main est navigable jusqu'à Aschaffenburg, avec un chenal de navigation d'une profondeur garantie de 2,50 m et une largeur de 36 m.

## **30 décembre 1921**

Création de la société Rhin-Main-Danube (RMD AG), chargée de construire une liaison fluviale à grand gabarit entre le Rhin et le Danube, via la vallée du Main, en se finançant via l'hydroélectricité du Main, du Danube et des affluents du Danube.

## **1927**

Mise en service du barrage de Kachlet, sur le Danube bavarois (avec une écluse). Mais la navigation demeure périlleuse sur le tronçon entre Vilshofen et Passau.

## **1928-1977**

Aménagement du Rhin alsacien, pour la navigation et la production hydroélectrique.

## **27 mai 1933**

Création de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), chargée de l'aménagement du fleuve de la frontière suisse à la mer, sous le triple point de vue de l'hydroélectricité, de la navigation et de l'irrigation.

## **1941**

L'aménagement du Main atteint Wurtzbourg.

## **18 août 1948**

Signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, par tous les pays riverains du Danube, sauf l'Autriche et l'Allemagne fédérale. La navigation sur le Danube est libre et ouverte à tous les Etats.

## **1956**

Mise en service du barrage de Jochenstein, sur le Danube, à la frontière germano-autrichienne.

## **7 janvier 1960**

L'Autriche adhère à la Convention du Danube.

## **15 mai 1960**

Abel Thomas, Commissaire à l'Aménagement du territoire, remet au Premier ministre son rapport, vibrant plaidoyer pour une liaison fluviale à grand gabarit entre la Méditerranée et le bassin rhénan, via pas moins de trois canaux à grand gabarit à construire simultanément : Saône-Moselle, Saône-Rhin via le Doubs, et Moselle-Meuse.

## **Septembre 1961**

André Boulloche, maire de Montbéliard, conseiller d'État, remet au Premier ministre son rapport, beaucoup moins dithyrambique que celui d'Abel Thomas. Il privilégie la branche alsacienne sur la branche lorraine, mais considère qu'il faut en priorité moderniser le transport ferroviaire, et poursuivre des études plus approfondies sur l'amélioration du transport fluvial.

## **Octobre 1961**

Pierre Massé, commissaire général au Plan, écrit au Premier ministre pour lui recommander de renoncer au projet de voie navigable à grand gabarit entre mer du Nord et Méditerranée.

## **1962**

Le Main est entièrement aménagé de Bamberg à Mayence, avec 34 écluses sur 384 km.

## **1964**

Début des travaux sur le Danube dans le difficile passage des Portes de Fer (là où le Danube franchit les Carpates, à la frontière entre la Yougoslavie et la Roumanie).

## **Avril 1966**

Edgar Pisani, ministre de l'Équipement, lors de l'inauguration du canal du Nord : « *Il est utopique d'espérer couvrir la totalité du territoire d'un réseau de grandes liaisons fluviales ; les avantages qu'en retirerait la collectivité seraient dérisoires par rapport à la masse d'investissements qu'il aurait fallu consentir.* »

## 1968

Le tronçon du canal Main-Danube entre Bamberg et Hausen est terminé.

## 1969

Le Danube est accessible à la navigation à grand gabarit en aval de Ratisbonne.

## 1972

L'agglomération de Nuremberg est accessible à la navigation à grand gabarit depuis le Main.

## 25 octobre 1973

Olivier Guichard, ministre de l'Équipement, annonce que le Rhin sera relié au Rhône « à peu près au moment où se réalisera la liaison Rhin-Main-Danube, c'est-à-dire vers 1982 ».

## 10 juillet 1975

Réunion de la conférence interrégionale pour la liaison Rhin-Rhône. Edgar Faure déclare : « *Un tel projet permet de combattre les nuisances de la société industrielle et d'assurer l'équilibre écologique (...). Il constitue une tâche exaltante dans l'esprit d'une maîtrise bienfaisante par l'homme des forces de la nature.* »

## 24 novembre 1975

Accompagné de son Premier ministre Jacques Chirac, le président de la République Valéry Giscard d'Estaing déclare à Dijon : « *Il me paraît possible d'inviter le gouvernement à prendre, dès maintenant, en ce qui concerne l'achèvement du canal du Rhône au Rhin, deux décisions engageant concrètement et définitivement la réalisation de cet ouvrage.* »

## 1977

Accord entre les gouvernements hongrois et tchécoslovaque pour la construction de deux barrages sur le Danube : à Gabčíkovo en Slovaquie et à Nagymaros en Hongrie.

## 29 juin 1978

Décret déclarant d'utilité publique la liaison Saône-Rhin à grand gabarit (projet Rhin-Rhône).

## 1978

Le Danube (bavarois) est aménagé entre Kelheim et Ratisbonne, avec les barrages de Bad Abbach et de Ratisbonne.

## 3 octobre 1980

Inauguration du barrage de Vaugris, qui marque la fin de l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer.

## Août 1981

Volker Hauff, ministre des transports du gouvernement SPD-libéraux de Helmut Schmidt, déclare, à propos de la liaison Rhin-Main-Danube : « *C'est le projet le plus stupide depuis la construction de la tour de Babel.* »

## 2 février 1983

Le nouveau gouvernement fédéral de RFA, dirigé par Helmut Kohl, sous la pression de la Bavière, décide de poursuivre et d'achever la construction du canal Main-Danube.

## 18 avril 1984

Adoption par le gouvernement français du Schéma directeur des voies navigables qui prévoit les liaisons Saône-Rhin, Seine-Est

et Seine-Nord.

## 1985

Un tronçon du canal Main-Danube long de 22 km est mis en service entre Nuremberg et le port de Roth.

## 1988

Le Danube (bavarois) est aménagé entre Ratisbonne et Geisling.

## 11 octobre 1988

Pierre Bérégovoy, ministre des Finances, écrit au Premier ministre Michel Rocard : « *Consacrer une partie des ressources de notre pays à la réalisation de cet ouvrage [le canal Rhin-Rhône] ne pourrait se faire qu'au détriment d'investissements beaucoup plus productifs. Dans le contexte économique actuel, il m'apparaît nécessaire de renoncer à cette opération.* »

## 1989

Un tronçon de canal est mis en service dans la vallée de l'Altmühl (16 km, entre Riedenburg et la confluence entre l'Altmühl et le Danube, à Kelheim).

## 31 octobre 1989

Les Hongrois, pour des raisons écologiques, interrompent les travaux du barrage de Nagymaros, sur le Danube, provoquant la colère des autorités tchécoslovaques.

## 1991

Dans la vallée de l'Altmühl, un nouveau tronçon de 18 km est mis en service entre Dietfurt et Riedenburg.

## 25 septembre 1992

Inauguration de la liaison Rhin-Main-Danube.

## 29 octobre 1993

Les liaisons Saône-Rhin et Seine-Nord font partie des projets prioritaires d'intérêt communautaire, sur décision du Conseil de la Communauté européenne. Moselle-Saône est inscrit comme projet non prioritaire.

## 28 novembre 1994

Les liaisons fluviales Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est ne figurent pas parmi les 14 projets prioritaires de grands travaux d'infrastructures retenus dans le rapport Christophersen, remis au Conseil européen d'Essen.

## Octobre 1996

L'Etat fédéral et la Bavière décident de surseoir à l'aménagement des deux chutes prévues sur le Danube, entre Straubing et Vilshofen. L'amélioration des conditions de navigation sera obtenue par le dragage du chenal.

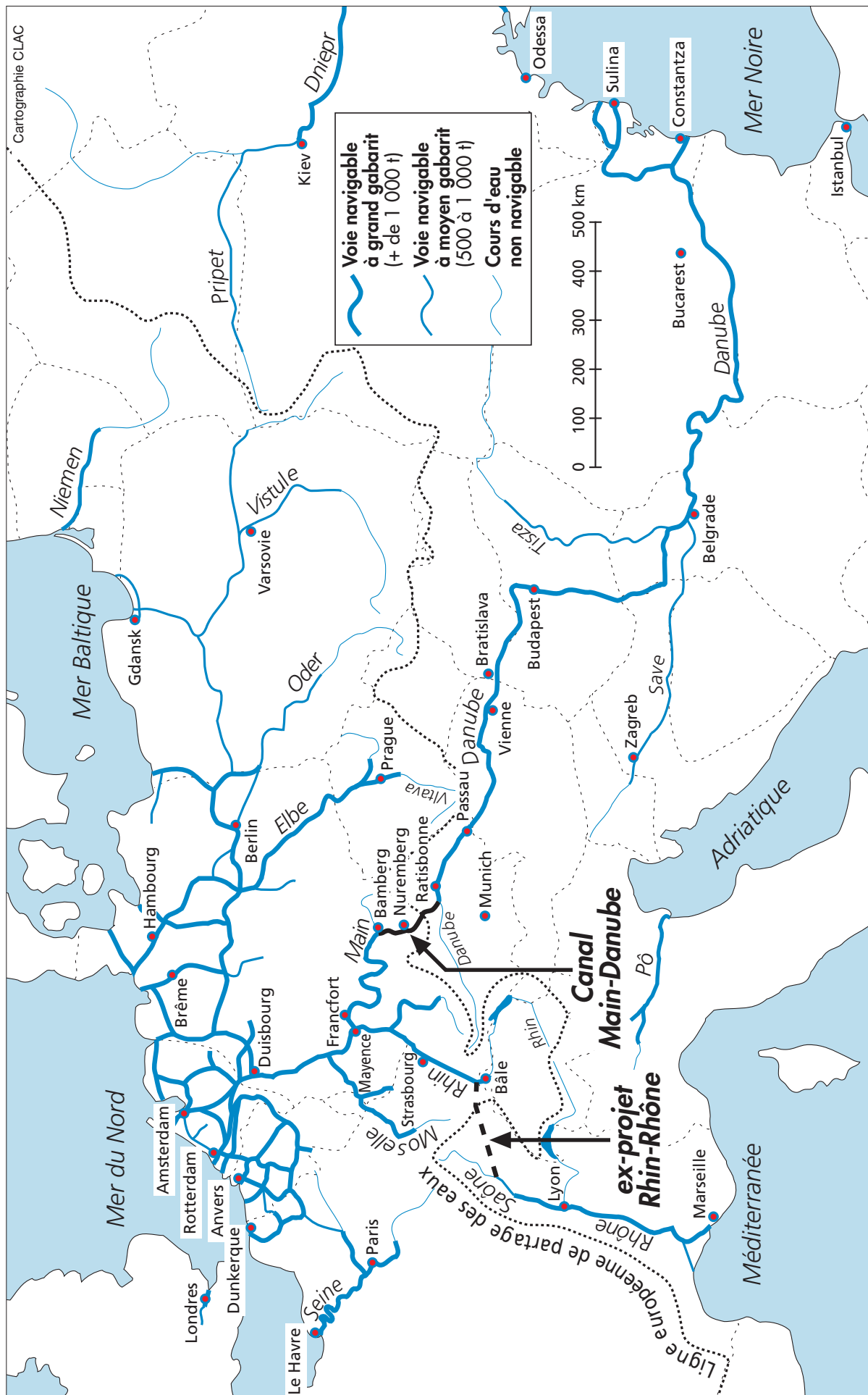
## 19 juin 1997

Le nouveau Premier ministre français Lionel Jospin annonce l'abandon du projet Saône-Rhin.

## 30 octobre 1997

Décret d'abrogation de la Déclaration d'utilité publique (DUP) du canal Saône-Rhin du 29 juin 1978.

# Les grandes voies d'eau européennes



Cartographie CLAC