

Chronologie du projet de liaison fluviale Rhin-Rhône à grand gabarit et de son environnement fluvial

III^e siècle avant J.-C.

Ouverture, après plusieurs siècles de travaux littéralement « pharaoniques », du canal de Sésostrius reliant la Méditerranée à la mer Rouge, via la vallée du Nil. C'est le lointain ancêtre du canal de Suez, qui fut comblé en 762 par les Arabes.

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.

VII^e siècle après J.-C.

Début du creusement du canal de Yunhzangho entre Canton et Pékin.

793

Charlemagne entreprend 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*), afin de relier Rhin et Danube par le Main. 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.

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.

1439-1443

Écluse à sas de Viarena, près de Milan (Italie).

1488

Un croquis de Léonard de Vinci représente une écluse à sas avec les portes munies de vantelles, remplaçant les portes coulissantes. Ce principe reste encore utilisé de nos jours.

1516-1517

Léonard de Vinci étudie un canal reliant la Loire à la Saône (de Tours à Chalon), par Sologne et Charolais (futurs canaux du Berry et du Centre).

1554

Georges I^{er}, comte de Montbéliard, propose au parlement de Franche-Comté de rendre le Doubs (coupé de nombreux barrages) navigable, comme au temps des Romains, de Mandeure à Besançon. Dole, capitale de la Franche-Comté, refuse.

1557

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

1585

La canalisation de la Vilaine est achevée, avec 10 écluses à sas.

1604-1642

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

1631-1692

Construction du canal de la Haute-Deûle, mettant en communication la Deûle et la Scarpe à Douai.

1648

Traité de Westphalie, retenant le principe de la liberté de navigation sur les fleuves internationaux, dont le Rhin.

1667-1681

Construction du canal du Midi (240 km, 100 écluses) entre Toulouse et Béziers, par Pierre-Paul Riquet. Le tronçon Castelnaudary-Béziers n'est ouvert qu'en 1693.

1686-1691

Creusement du canal d'Orléans, entre Montargis et Orléans.

1687-1692

Creusement du canal de la Scarpe à la Deûle, reliant Douai et Lille.

1719-1723

Construction du canal latéral au Loing (entre Cépoys et Moret).

1732

Dans un contexte de manque de bois de marine, M. Durand d'Auxy, grand maître des eaux et forêts, ordonne à tous les propriétaires d'usines (barrages) sur le Doubs de faire construire des portières à leurs "écluses" pour permettre le flottage du bois.

1735

Jacques Masson, seigneur de Guérigny, maître des requêtes ordinaires de l'hôtel du roi, intendant de justice au comté de Bourgogne, est chargé de reconnaître et d'examiner les moyens de rendre le Doubs propre au flottage et à la navigation. Au terme d'une description minutieuse, il conclut que la multiplicité des digues n'est pas un obstacle, et que celles-ci facilitent au contraire le flottage et la navigation en ce qu'elles « retiennent l'eau dans des espèces de bassins ».

5 novembre 1737

Arrêt du Conseil royal ordonnant de rendre navigable le Doubs, afin de pouvoir transporter vers Marseille le bois de la principauté de Montbéliard. Fin 1738, les premiers radeaux circulent.

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 et son tracé, dans sa partie comprise entre l'Ill et le Doubs.

15 juillet 1783

À Lyon, Joffroy d'Abbans (originaire de la vallée du Doubs) remonte le courant de la Saône sur un bateau à vapeur.

25 septembre 1783

Arrêt du Conseil des États de Bourgogne ordonnant la réalisation du tronçon St-Symphorien – Dole du canal du Rhône au Rhin.

1793

Mise en service du canal du Charolais, reliant les bassins de la Loire et de la Saône entre Digoin et Chalon (actuel canal du Centre, 61 écluses).

5 mai 1804

Décret prescrivant la poursuite des travaux du canal du Rhône au Rhin (avec l'aide de prisonniers de guerre austro-russes).

1809

Le canal de St-Quentin est inauguré par Napoléon I^{er}, après le creusement des souterrains du Tronquoy et de Riqueval. L'Oise est atteinte en 1831, permettant au charbon du Nord d'arriver à Paris.

9 juin 1815

Le Congrès de Vienne, dans son acte final, précise que la navigation serait libre « dans le cours du Rhin ». Une Commission centrale du Rhin est instituée, pour mettre en œuvre ces principes.

1818

L'économiste Jean-Baptiste Say écrit : « La beauté de ces canaux [d'Ancien Régime] a rendu leur confection et leur entretien dispendieux. Leurs résultats, quelque vantés qu'ils soient, ne présentent peut-être pas une indemnité suffisante à ce qu'ils ont coûté. »



1820

L'ingénieur A.-J. 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.

30 juillet 1820

Arrivée des premiers bateaux de la Saône et du Rhône à Besançon.

5 août 1821 et 14 août 1822

Lois définissant un vaste programme de construction de canaux (plan Becquey, du nom du directeur des Ponts & Chaussées).

1827

Achèvement du canal latéral à la Somme, de St-Quentin à la mer.

8 juin 1829

Premier bateau à franchir le bief de partage des eaux du canal du Rhône au Rhin, à Valdieu (Territoire de Belfort).

1829

Barnabé Brisson, dans son ouvrage «Essai d'un système général de navigation intérieure de la France», prône tout un réseau de canaux, dont certains plutôt fantaisistes (Limoges-Brive).

1831

La Convention de Mayence, dans le but de prolonger la navigation maritime par le Rhin, prévoit l'abolition des privilèges et des organisations corporatives, mais maintient la perception de certains droits et taxes de navigation.

1832

Mise en service du canal de Bourgogne, reliant les bassins de la Seine et de la Saône, via Dijon, grâce à 189 écluses et un souterrain.

1833

Mise en eau complète du canal du Rhône au Rhin (323 km, 160 écluses, gabarit de 170 t), de St-Symphorien-sur-Saône à Strasbourg sur le Rhin.

1835-1838

Mise en service du canal des Ardennes, reliant Meuse et Aisne (26 écluses).

1841-1845

Ouverture du canal du Berry, court-circuitant la boucle de la Loire entre Tours et la région de Nevers, mais à tout petit gabarit (60 tonnes).

1842

Mise en service du canal du Nivernais, entre l'Yonne et la Loire (114 écluses d'Auxerre à Decize).

1842

Mise en service du canal de Nantes à Brest, prévu initialement pour contrer le blocus anglais pendant les guerres napoléoniennes. Pas moins de 325 écluses ont été nécessaires pour tout le réseau fluvial breton, qui n'a pratiquement pas été utilisé, sauf depuis peu pour le tourisme.

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 sera très peu utilisé. (Trafic maximal : 200 000 t/an en 1850.)

1841-1876

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

1854

Mise en eau complète du canal de la Marne au Rhin (179 écluses), presque en même temps que l'achèvement de la voie ferrée Paris-Strasbourg, qui suit le même trajet.

1855

Achèvement du canal latéral à la Garonne, avec deux ponts-canal.

1857

Tandis que le transport de marchandises à longue distance par diligence disparaît, le chemin de fer dépasse la voie d'eau pour le fret, 25 ans seulement après les débuts du rail en France.

1858

Achèvement de la liaison ferroviaire Dijon-Besançon-Mulhouse.

1860-1863-1867

Le gouvernement français abaisse les droits de navigation prélevés par l'État, afin de rétablir la concurrence entre le fluvial et le ferroviaire.

17 octobre 1868

Convention de Mannheim. 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, après 10 ans de travaux. 166 km de long, 0 écluse, 16 m de tirant d'eau à l'heure actuelle, accessible à presque tous les bateaux.

1871

Coupage de la liaison fluviale Saône-Rhin, suite à l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne.

5 août 1879

Loi prescrivant la mise au gabarit de 300 tonnes (plan Freycinet) des lignes principales de navigation, dont le canal du Rhône au Rhin.

11 mars 1880

Loi Guyot supprimant tous les droits de navigation en France. La navigation devient presque gratuite, mais cela entraîne une disparité des ressources propres de chaque mode de transport. Le budget de la voie d'eau dépend désormais de la bonne volonté des pouvoirs publics.

30 avril 1882

Achèvement du tunnel sous la citadelle de Besançon (début de la mise au gabarit Freycinet du canal du Rhône au Rhin).

1887

Mise en eau du canal de l'Est, reliant la Moselle à la Saône, 16 ans après la perte par la France de l'Alsace-Moselle (99 écluses).

1893

Inauguration du canal maritime de Corinthe, long de 6 km et permettant aux navires d'éviter le contournement du Péloponnèse.

1895

Inauguration du canal maritime de Kiel, construit par l'Allemagne à des fins militaires, entre mer du Nord et Baltique. Long de 98 km, il est situé au niveau de la mer, mais avec 2 écluses le protégeant des marées.

1907

Mise en eau du canal de la Marne à Saône, dernier canal construit au gabarit Freycinet (114 écluses).

1908

Début des travaux du canal du Nord, au gabarit intermédiaire de 800 t, selon des plans datant de 1883. Interrompus par la guerre, les travaux ne reprendront qu'en 1960, pour s'achever en 1965.

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.

1912

Création de l'Office national de la navigation (ONN), remplacé par Voies navigables de France (VNF) en 1991.

5 août 1914

Ouverture du canal de Panama, liaison maritime reliant les océans Pacifique et Atlantique. 80 km de long, 6 écluses, 12 m de tirant d'eau seulement, ce qui limite le gabarit des bateaux (appelés « panamax »).

1919

Le traité de Versailles étend le bénéfice du régime international du Rhin à toutes les nations, riveraines ou non.

1919-1922

Achèvement de la mise au gabarit Freycinet de la liaison du Rhône au Rhin, de Lyon à Strasbourg.

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 (CNR).

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.

1927

Création du port autonome de Strasbourg, le premier en France.

1928-1977

Aménagement du Rhin alsacien, pour la navigation et la production hydroélectrique, qui commence en aval de Bâle, à Kembs.

1932

Mise en service de l'ouvrage de Kembs sur le grand canal d'Alsace.

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.

5 juillet 1945

Vœu adopté par le Syndicat patronal de la navigation intérieure :

« Qu'un programme minimum des grands travaux de modernisation du réseau français soit mis à exécution, ayant pour objectif de réaliser : a) la jonction des ports de la mer du Nord et du bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais avec la région parisienne; b) la jonction de la Seine avec le Rhin, par l'Oise, l'Aisne, le canal latéral à la Marne et le canal de la Marne au Rhin; c) la jonction du bassin méditerranéen avec le Rhin.

Que les voies à aménager ou à construire, à cet effet, comportent des écluses ayant les caractéristiques suivantes : longueur utile 70 m, largeur utile 8 m, et permettent la circulation des bateaux au tirant d'eau de 2,50 m à la vitesse de 10 km/h. »

Mars 1946

Dans la *Revue générale de la navigation intérieure*, article de Charles Mourre. L'auteur réclame un aménagement du Rhône jusqu'à la Suisse et, par les lacs de Genève, de Bienne et de Neuchâtel, l'accès au lac de Constance et au Rhin par des bateaux de 1 000 à 1 200 t.

Dans la même revue, le même auteur signe un autre article : « Pour une politique des voies navigables ». Il y réclame un double programme : 1. Approfondissement des canaux à 2,20 m (gabarit 350 t), électrification des écluses, dégagement d'un tirant d'air supérieur pour les ponts à reconstruire... 2. Établissement d'une triple liaison par voie d'eau à grand gabarit entre la Seine et le Nord, la Seine et le Rhin, la Méditerranée et le Rhin. » On retrouve là, à peu de choses près, les projets Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône. L'auteur précise :

« La liaison entre le Rhône et le Rhin, quel que soit l'itinéraire retenu pour sa réalisation, ce serait notre pays ayant le privilège de détenir tout ou partie de l'unique artère nord-sud unissant les pays nordiques aux rivages méditerranéens. Ce seraient du même coup des possibilités infinies offertes au développement de Marseille. » (...)

« Des projets sont actuellement soumis au Conseil général des Ponts & Chaussées dont on voudrait connaître au plus tôt les avis, afin que le gouvernement prenne ses responsabilités. Certains diront qu'il n'y a rien d'urgent en la matière, puisque de toute façon, à leur avis, nous n'avons pas les moyens financiers de réaliser ces grands canaux. Nous savons fort bien que la France n'est pas en mesure de tout mener de front. Et c'est justement pourquoi la modernisation de nos voies d'eau est maintenant une question politique, une question de gouvernement, et d'une bien autre portée, pour l'avenir du pays, que des nationalisations bâclées, dont le résultat le plus clair est d'obérer encore davantage les finances publiques et de décourager les investissements privés. »

17 janvier 1948

Mise en eau du barrage de Génissiat, sur le haut-Rhône, à vocation hydroélectrique (non concerné par la navigation).

11 février 1952

Mise en service de l'ouvrage d'Ottmarsheim (à vocation hydroélectrique + navigation) sur le grand canal d'Alsace.

Octobre 1952

Inauguration de l'ouvrage de Donzère-Mondragon, à triple vocation (énergie, navigation, irrigation). Premier des ouvrages réalisés par la CNR en aval de Lyon, c'était alors le plus gros chantier d'Europe (50 millions de m³ de terrassement, 700 000 m³ de béton, cinq ans de travaux), et la plus haute écluse d'Europe occidentale (24 m de chute).

Avril 1953

La loi Morice (ministre des Transports) recrée des ressources spécifiques à la voie d'eau : une taxe est perçue sur l'ensemble du trafic, au profit de l'Office national de la navigation.

13 octobre 1956

Mise en service de l'ouvrage de Fessenheim sur le grand canal d'Alsace.

27 octobre 1956

Convention franco-germano-luxembourgeoise, par laquelle les trois États riverains de la Moselle décident de sa canalisation.

21 décembre 1956

Article de Jean Choffel dans *La Vie française* : « Modernisons le canal du Rhône au Rhin ».

7 janvier 1957

Conseil d'administration du Consortium pour la modernisation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est, qui demande que soit inscrite au III^e Plan de modernisation l'augmentation à 2,20 m de l'enfoncement offert à la navigation sur le canal du Rhône au Rhin et sur le canal de l'Est (branche sud) qui a fait l'objet d'avant-projets (...) et dont la réalisation est évaluée à 4 650 millions de francs pour le canal du Rhône au Rhin et à 3 700 millions de francs pour le canal de l'Est (branche sud).

1957

Mise en service de l'ouvrage de Montélimar sur le Rhône.

1959

Mise en service de la voie maritime du Saint-Laurent, permettant à certains bateaux maritimes (tirant d'eau maximal : 8 m) de relier l'Atlantique et les grands lacs américains, en évitant les chutes du Niagara et les rapides du fleuve Saint-Laurent, grâce à 17 écluses.

15 janvier 1959

Mise en service de l'ouvrage de Vogelgrün sur le grand canal d'Alsace.

5 septembre 1959

Déclaration de Pierre Pflimlin, maire de Strasbourg, lors de l'inauguration de la Foire européenne de Strasbourg : « Lorsque nous entendons parler de certains projets qui tendraient en quelque sorte à violer la nature en transférant artificiellement à l'ouest des Vosges les grands courants nord-sud, il nous sera peut-être permis de dire, en tant que citoyens de la République une et indivisible, que nous ne voudrions pas que l'Alsace redevienne ce qu'elle était au XVIII^e siècle, avant la grande Révolution, c'est-à-dire une province à l'instar de l'étranger effectif. »

René Graff, directeur du port de Strasbourg, appuyant cette déclaration, affirma que Strasbourg ne pourrait admettre que la liaison Rhin-Rhône ne passe pas par Strasbourg.

3 octobre 1959

Assemblée générale du Consortium pour la modernisation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est. La liaison Rhin-Méditerranée est le principal point de l'ordre du jour. Deux voies s'affrontent, la voie lorraine (Moselle-Saône) et la voie alsacienne (Saône-Rhin via le Doubs).

Les auteurs de l'article paru dans la *Revue de la navigation* écrivent : « Si la liaison Metz-Saône était décidée, il nous paraît certain que l'on déciderait du même coup de réaliser la liaison Strasbourg-Saône et cela pour des raisons politiques valables non seulement sur le plan de l'Europe, mais aussi sur le plan intérieur français, car il serait impensable d'isoler pratiquement l'Alsace et les ports français du Rhin de leur arrière-pays national. (...) Le problème majeur est celui du financement, il s'agirait de trouver des crédits de l'ordre de 200 milliards [d'anciens francs]. Le chiffre est considérable, bien qu'il soit relativement faible par comparaison avec les investissements réalisés par la SNCF. »

30 octobre 1959

Journées d'études Rhin-Moselle-Rhône, à Kœnigsmacker. Yves Ferraton signe un article paru dans la *Revue de la navigation* : « La liai-

son entre le Rhin et le Rhône par une voie navigable moderne n'est pas un sujet nouveau, même si l'on se limite à l'époque contemporaine. Il y a bien quarante ans en effet, c'est-à-dire dès le retour de la France sur les rives du Rhin, que ce problème a été posé. Jusqu'à ces derniers mois, il n'avait jamais été envisagé autrement que sous la forme d'une liaison Alsace-Méditerranée, c'est-à-dire Strasbourg-Marseille par le grand canal d'Alsace et la vallée du Doubs. Ce tracé n'a rien perdu de sa valeur, mais des facteurs nouveaux ont conduit à envisager également une autre liaison qui, prolongeant la Moselle actuellement en cours de canalisation à 1 500 t de Coblence à Metz, permettrait d'atteindre la Saône en suivant le tracé de l'actuel canal de l'Est (branche sud). »

1960

Mise en service de l'ouvrage de Baix-le-Logis-Neuf sur le Rhône.

15 avril 1960

Inauguration de l'écluse de Niffer (gabarit 1 350 t), qui permettra un an plus tard l'accès à Mulhouse pour la navigation rhénane.

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.

11 juin 1960

Réunion des collectivités alsaciennes et franc-comtoises (chambres de commerce, préfets, présidents des conseils généraux, maires de Strasbourg, Colmar, Mulhouse et Belfort...). Le rapport Abel Thomas est amplement cité, et les participants réclament la construction d'un canal à 1 350 t entre le Rhin et la Saône, via Mulhouse et Besançon.

Février 1961

Mise en service de l'ouvrage de Marckolsheim sur le Rhin.

1^{er} août 1961

Réunion d'un Comité interministériel, qui renonce à conclure sur Rhin-Rhône, et se contente de préconiser l'aménagement de la Moselle de Metz à Frouard, ainsi que la liaison Niffer-Mulhouse.

Septembre 1961

André Bouloche, futur maire de Montbéliard, conseiller d'État, remet au Premier ministre un rapport moins enthousiaste que celui d'A. 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 Michel Debré pour lui recommander de renoncer au projet de voie navigable à grand gabarit entre mer du Nord et Méditerranée.

6 et 7 novembre 1961

Discussion sur Rhin-Rhône à l'Assemblée nationale, à propos du budget du ministère des Travaux publics.

10 novembre 1961

Charles de Gaulle, président de la République, répond à Gaston Defferre, maire de Marseille, qui demandait la réalisation rapide des grandes liaisons fluviales : « C'est bien sûr la communication Rhin-Rhône qui est la clé de voûte d'une grande réorganisation nécessaire au point de vue national et européen. La décision est prise d'opérer cette réalisation dès que cela sera possible et que les études en cours auront abouti. (...) À quel moment au juste la réalisation sera-t-elle engagée, je ne puis vous le dire. Je vous dis seulement qu'elle se fera. »

4 décembre 1961

Réunion à Lyon des présidents des régions économiques Champagne-Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Loire, Alpes, Languedoc et Provence-Côte-d'Azur-Corse, pour demander la réalisation des grandes liaisons Rhône-Rhin-mer du Nord. MM. Massé et Bouloche y sont mis en cause. Cette date est considérée comme celle de la création de l'« Association pour le développement des liaisons fluviales mer du Nord-Méditerranée et des voies affluentes », devenue par la suite « Association mer du Nord-Méditerranée » (alias Médinord).

6 juin 1962

Au cours de la discussion parlementaire préparatoire au IV^e Plan, le député-maire de Metz présente un amendement ainsi rédigé : « Les dispositions du IV^e Plan seront modifiées pour permettre l'engagement dès le prochain budget des études techniques d'implantation et de méthodes de construction des ouvrages des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit mer du Nord-Méditerranée ainsi que l'introduction des procédures de réservation de terrains. »

Valéry Giscard d'Estaing, ministre des Finances et des Affaires économiques, répond : « Les difficultés techniques de franchissement de la ligne de partage des eaux ont conduit à prévoir des dépenses considérables pour la réalisation complète de cette voie. Les avantages attendus pour la collectivité risquent ainsi d'être inférieurs au niveau nécessaire pour justifier les investissements. Dans ces conditions, le gouvernement fait sienne la recommandation de la commission ad hoc tendant à la construction échelonnée au cours des prochains plans d'équipement, d'un axe de transport joignant les vallées du Rhône et de la Saône à la Lorraine et à l'Alsace. »

1963

Mise en service de l'ouvrage de Beauchastel sur le Rhône.

Décembre 1963

Mise en service de l'ouvrage de Rhinau sur le Rhin.

17 juin 1964

Le Premier ministre Georges Pompidou, recevant à déjeuner les parlementaires de la majorité des départements du centre-est, annonce que l'acquisition des terrains nécessaires à la liaison mer du Nord-Méditerranée serait prévue dans le V^e Plan.

26 mai 1964

Inauguration de la Moselle canalisée en aval de Thionville.

23 septembre 1964

Pierre Massé, commissaire général au Plan, présente les principales options du V^e Plan (1966-1970) devant la section des investissements et du Plan du Conseil économique et social. « Il apparaît au groupe "Mer du Nord-Méditerranée" de la Commission nationale d'aménagement du territoire que le problème essentiel n'est pas de déterminer si l'on réalise ou si l'on ne réalise pas une voie d'eau à grand gabarit reliant le bassin du Rhin à celui du Rhône, mais de savoir quand le développement économique justifiera tel ou tel investissement, étant entendu que les investissements économiquement justifiés seront réalisés en temps voulu. »

21 décembre 1964

Mulhouse est accessible à la navigation rhénane, grâce aux travaux du bief Niffer-Mulhouse et à l'écluse de Niffer, inaugurée le 15 avril 1961 (gabarit maximum : 1 350 t).

8 janvier 1965

Suite à un entretien avec le président Charles de Gaulle, André Bord, député du Bas-Rhin, déclare que le chef de l'Etat a tenu à confirmer que la liaison Rhin-Rhône était indispensable et qu'il fallait la réaliser.

28 juillet 1965

Le Conseil des ministres approuve le projet de rapport sur le V^e Plan, qui demande la canalisation de la Moselle jusqu'à Neuves-Maisons, l'aménagement de la Saône jusqu'à Chalon et la desserte du port de Fos (mais rien sur Rhin-Rhône).

6 octobre 1965

Assemblée générale de l'association Mer du Nord-Méditerranée et de la société d'études Mer du Nord-Méditerranée. Les participants demandent au gouvernement de reconsidérer les dispositions du V^e Plan et du budget 1966.

5 novembre 1965

Discussion du V^e Plan. Le Premier ministre Georges Pompidou déclare : « Le gouvernement a décidé de créer l'axe mer du Nord-Méditerranée sous forme d'un ensemble continu de voies d'eau à grand gabarit avec une branche vers l'Alsace et le Rhin et une branche vers la Moselle. Il a décidé de déposer une lettre rectificatrice pour inscrire au Plan la création d'une voie d'eau à grand gabarit Mulhouse-Altkirch. »

1966

Mise en service de l'ouvrage de Pierre-Bénite sur le Rhône.

5 janvier 1966

Déclaration d'utilité publique de la mise à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Verdun-sur-le-Doubs. Ce n'est que 25 ans plus tard, en 1991, que la Saône est à grand gabarit, jusqu'à Chalon mais pas jusqu'à Verdun.

Avril 1966

Discours d'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.* »

31 janvier 1967

M. Vélitchkovitch, directeur des ports maritimes et des voies navigables, recevant une délégation de l'Association mer du Nord-Méditerranée, promet que le projet Mulhouse-Altkirch sera l'objet d'une prise en considération dans les trois mois, ce qui permettra de commencer cette année les acquisitions de terrain.

1967

Mise en service de l'ouvrage de Gerstheim sur le Rhin.

22 juillet 1967

Georges Pompidou, Premier ministre, inaugurant l'ouvrage de Pierre-Bénite sur le Rhône, confirme l'engagement de l'État pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

1968

La Commission de la CEE reconnaît l'intérêt communautaire du projet de liaison fluviale Rhin-Rhône à grand gabarit.

1968

Mise en service de l'ouvrage de Bourg-lès-Valence sur le Rhône.

20 septembre 1968

Déclaration d'utilité publique de la mise à grand gabarit de la Saône entre Verdun-sur-le-Doubs et St-Symphorien (caduque depuis 1978).

28 mai 1969

Georges Pompidou, candidat à la présidentielle, répète lors d'une interview aux *Dernières Nouvelles d'Alsace* qu'il est pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

1970

La voie d'eau atteint son trafic maximal en France, avec 110 millions de tonnes et 14,2 milliards de tonnes-kilomètres. 25 ans plus tard, le trafic fluvial a diminué de plus de 50 % (en 1996 : 50,7 Mt et 5,7 Md t.km).

1970

Fin de l'électrification de la voie ferrée Dijon-Mulhouse.

1970

Mise en service de l'ouvrage de Vallabrègues, sur le Rhône.

16 mars 1970

Mise en service de l'ouvrage de Strasbourg sur le Rhin.

Avril 1970

Le ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du territoire répond à une question d'un sénateur : « *La sévère limitation des crédits d'équipements en 1969 et 1970 entraîne effectivement un retard important dans la réalisation des grandes liaisons fluviales envisagées dans le Ve Plan. Toutefois, si des choix doivent inévitablement intervenir quant aux priorités d'exécution à retenir, la construction de voies navigables à grand gabarit devant relier la mer du Nord à la Méditerranée reste l'un des objectifs prioritaires du gouvernement.* »

30 novembre 1970

Discours de Georges Pompidou, président de la République : « *Pour favoriser le déplacement vers le sud du centre de gravité industriel de la Communauté économique européenne, donner toutes ses chances à la mise en valeur du sud-est français et favoriser le développement des régions traversées (Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Lyonnais), l'axe mer du Nord-Méditerranée, fluvial, ferroviaire et autoroutier, présente une importance particulière.* »

1971

Mise en service de l'ouvrage de St-Vallier, sur le Rhône.

27 janvier 1971

Publication de deux décrets portant déclaration d'utilité publique des travaux de mise au grand gabarit du canal du Rhône au Rhin, d'une part entre Dole et St-Symphorien, d'autre part entre Bourgogne (Territoire de Belfort) et Voujeaucourt (près de Montbéliard).

7 septembre 1972

Pierre Messmer, Premier ministre, déclare à Strasbourg : « *Il faut conduire à son terme la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée.* » L'étude technique du projet est confiée à la CNR.

17 novembre 1972

Olivier Guichard, ministre de l'Équipement, déclare à la tribune de l'Assemblée nationale : « *Nous projetons de raccorder le Rhône au Rhin par l'Alsace au moment où le Rhin sera lui-même complètement raccordé au Danube, vers 1982, c'est-à-dire au moment où cette triple jonction créera un vrai réseau navigable européen.* »

1973

Mise en service de l'ouvrage d'Avignon, sur le Rhône.

25 octobre 1973

Olivier Guichard, ministre de l'Équipement, réaffirme 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.* »

1974

Mise en service de l'ouvrage de Gamsheim, sur le Rhin.

13 mai 1974

Réunion du comité de liaison créé entre l'Association « Mer du Nord-Méditerranée » et la CNR. Présentation des études de la CNR.

7 juin 1974

Réunion commune entre le Conseil régional et le Comité économique et social de la région de Franche-Comté (CESR). La résolution suivante est adoptée : « *Le Conseil régional et le CESR de Franche-Comté (...) insistent avec force auprès des pouvoirs publics pour que la décision d'exécution des travaux du canal du Rhône au Rhin soit prise dès que les études confiées par eux à la CNR (...) seront terminées, c'est-à-dire à l'automne 1974.* »

1975

Mise en service de l'ouvrage de Caderousse, sur le Rhône.

24 mars 1975

Réunion à Marseille des six assemblées régionales intéressées par Rhin-Rhône. Dans la résolution finale, les représentants des six établissements publics régionaux demandent « *que soient prises sans délai les décisions permettant le début des travaux dès l'année 1976.* »

3 mai 1975

Robert Galley, ministre de l'Équipement, déclare à propos de la liaison Rhin-Rhône, dans une interview à *l'Est Républicain* : « *La question est de savoir si notre société peut investir 5,6 milliards à fonds perdus.* »

10 juillet 1975

Première 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.* »

5 novembre 1975

Création à Lyon du Groupement interconsulaire Rhin-Rhône, regroupant 29 chambres de commerce et d'industrie.

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 et permettre, ainsi, de faire au lieu de dire.* »

Décembre 1975

Création du premier Comité de liaison anti-canal (CLAC).

1^{er} mars 1976

Signature de la décision de prise en considération de l'avant-projet technique de la liaison à grand gabarit Mulhouse-St-Symphorien, par le ministre de l'Équipement Robert Galley.

Octobre 1976

Le Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Lille remet au ministère de l'Équipement une étude d'environnement du projet, très critique, mais qui fut falsifiée par le ministère et ne fut pas insérée dans le dossier d'enquête publique présenté aux habitants des communes concernées.

25 octobre 1976

Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'Équipement, lors de la réunion de la Conférence interrégionale Rhin-Rhône, confirme que le décret de déclaration d'utilité publique du canal Saône-Rhin sera pris au plus tard à la fin du premier semestre 1977.

15 novembre 1976 – 15 janvier 1977

Enquête d'utilité publique de la liaison Saône-Rhin.

1977

Mise en service de l'ouvrage d'Iffezheim, sur le Rhin, à 40 km en aval de Strasbourg. C'est la dernière écluse sur le Rhin, à 700 km de l'embouchure. Cette date marque la fin de l'aménagement du Rhin pour la navigation et l'hydroélectricité, entamé en 1928 à Kembs.

1977

Mise en service de l'ouvrage de Péage-de-Roussillon sur le Rhône.

8 juin 1977

L'assemblée générale de l'Association et de la société d'études Mer du Nord-Méditerranée demande aux pouvoirs publics de bien vouloir procéder à la déclaration d'utilité publique des ouvrages concernant cette liaison fluviale, de décider l'extension de la concession dont bénéficie la CNR et d'établir le plan de financement de cette réalisation.

19 juin 1977

Assises régionales anti-canal à Sochaux.

2 octobre 1977

Fête anti-canal à Dole (plus de 1 000 personnes) et dans d'autres villes concernées par le tracé.

29 juin 1978

Déclaration d'utilité publique (DUP) de la liaison Saône-Rhin à grand gabarit.

19 février 1979

Réunion à Marseille de la Conférence interrégionale Mer du Nord-Méditerranée, qui évalue la participation des six régions concernées à 15 % du montant des crédits inscrits chaque année pour Rhin-Rhône.

Mai 1979

À Haguenau (Bas-Rhin), Valéry Giscard d'Estaing déclare : « *La réalisation de la liaison mer du Nord-Méditerranée se poursuit à un rythme que la situation budgétaire ne permet pas d'accélérer pour l'instant. Les deux années à venir seront consacrées à achever l'aménagement du Rhône et de la Saône et à procéder aux premières acquisitions foncières de la liaison entre Saône et Rhin.* »

Juillet 1979

Achèvement des travaux de canalisation de la Moselle à grand gabarit entre Neuves-Maisons et Frouard. Ce sont les derniers grands travaux fluviaux ayant été réalisés en France.

4 janvier 1980

Adoption par tous les groupes parlementaires (sauf les communistes) de la loi confiant à la Compagnie nationale du Rhône la maîtrise d'ouvrage du projet de liaison Saône-Rhin.

3 octobre 1980

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

23 août 1981

Charles Fiterman, ministre communiste des Transports, répond à une question d'un député du Rhône : « *Avant de lancer l'opération [liaison*

Rhin-Rhône], il est nécessaire de déterminer son rang de priorité, les modalités de son financement ainsi que l'échéance de sa réalisation. »

Août 1981

Volker Hauff, ministre SPD des transports du gouvernement 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.* »

30 décembre 1982

Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), censée instaurer une politique globale des transports.

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.

Mars 1983

Roger Grégoire, président honoraire de la section des travaux publics du Conseil d'État, remet au gouvernement le rapport de la commission dite Grégoire sur le schéma de développement du transport fluvial et le schéma directeur des voies navigables. Ce rapport préconise la construction d'un réseau à grand gabarit (Seine-Est, Seine-Nord et Saône-Rhin), mais reste évasif sur le financement.

12 juillet 1983

Loi Bouchardeau sur les enquêtes d'utilité publique.

1984

Jean Le Garrec, ministre du Plan, déclare au journal *Les Échos* : « *Le gouvernement, dans le cadre du IX^e Plan, a choisi de ne pas privilégier le développement des infrastructures lourdes. (...) Il trace le cadre d'une démarche qui, à l'avenir, sera beaucoup plus qualitative que quantitative.* »

18 avril 1984

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

14 mars 1986

Décret d'autorisation de travaux pour la déviation de l'Allan à Montbéliard. Présentée comme un début de réalisation de la liaison à grand gabarit, il s'agissait en fait de permettre aux usines Peugeot de récupérer des terrains naguère inondables.

12 juin 1987

L'OEST (Observatoire économique et statistique des transports), servi par le ministère des Transports, conclut à la non-rentabilité du canal Saône-Rhin à grand gabarit et au très faible report potentiel de la route vers cette voie d'eau (moins de 1 % du trafic routier).

30 juin 1987

Un comité interministériel décide le principe de l'engagement de la liaison Saône-Rhin par les extrémités, Niffer-Mulhouse et St-Symphorien-Tavaux, mais les moyens financiers ne sont pas prévus.

19 avril 1988

Un décret autorise la réalisation du tronçon Laperrière-Tavaux. Les travaux devant être achevés dans les 5 ans, ce décret est caduc depuis 1993.

28 avril 1988

Entre les deux tours de l'élection présidentielle, Jacques Chirac, Premier ministre, signe le décret de prorogation pour 10 ans de la Déclaration d'utilité publique du canal Saône-Rhin.

13 mai 1988

Georges Sarre, ardent défenseur de la voie d'eau en général et du projet Rhin-Rhône en particulier, est nommé secrétaire d'État aux transports routiers et fluviaux dans le gouvernement Rocard, suite à la réélection de François Mitterrand.

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 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.* »

10 juin 1989

Création de la coordination Saône & Doubs vivants – WWF, regroupant près de 200 fédérations et associations de protection de la nature, de pêche, de consommateurs et de mouvements écologistes.

17 janvier 1990

Un Comité interministériel décide d'engager un processus permettant la modernisation des infrastructures fluviales actuelles, ainsi que la création progressive d'un réseau de dimension européenne.

22 novembre 1990

Déclaration d'autorisation des travaux Niffer–Mulhouse, travaux achevés en juin 1995.

29 décembre 1990

La loi de finances pour 1991 remplace l'Office national de la navigation (ONN) par l'Établissement public industriel et commercial « Voies navigables de France » (VNF), chargé de la gestion du domaine public fluvial (décret paru le 20 juillet 1991).

30 août 1991

Arrêté interpréfectoral autorisant les travaux de mise à grand gabarit de la Saône entre Chalon et St-Symphorien.

Octobre 1991

Inauguration de la déviation de Mâcon, qui permet à la navigation à grand gabarit sur la Saône de contourner le pont St-Laurent.

22 au 25 octobre 1991

Colloque au Parlement européen à Strasbourg : « Rhin-Rhône, une Europe des voies navigables ».

3 décembre 1991

Adoption, à l'unanimité moins l'abstention du PC, d'une loi précisant le rôle de VNF. René Beaumont, pourtant député d'opposition et par ailleurs administrateur et fidèle zélé de la CNR, est le rapporteur de ce projet de loi. Les ressources prévues pour VNF sont cependant notablement insuffisantes pour réaliser la liaison Saône-Rhin.

23 décembre 1991

Lancement simultané des travaux sur la Saône en amont de Chalon (dragages et rescindements de berge) et sur le bief Niffer–Mulhouse. Georges Sarre, secrétaire d'État aux transports routiers et fluviaux, pose ainsi la « première pierre de la liaison Saône-Rhin ».

3 janvier 1992

Loi sur l'eau.

25 septembre 1992

Inauguration de la liaison Rhin-Main-Danube à grand gabarit.

25 janvier 1993

Décret autorisant les travaux sur la Saône en amont de Chalon.

8 juin 1993

Le tribunal administratif de Dijon sursoit à l'exécution des travaux de mise à grand gabarit de la Saône en amont de Chalon-sur-Saône, suite au recours déposé par le collectif Saône & Doubs vivants.

29 octobre 1993

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

15 décembre 1993

Le tribunal administratif de Dijon se basant sur la loi Bouchardeau de 1982, annule l'autorisation de travaux du 25 janvier 1993 sur la Saône, pour absence d'enquête d'utilité publique.

16 février 1994

Nouvelle étude de la CNR, qui évalue le projet à 17,25 milliards de francs HT, et le trafic à l'horizon 2010 aux alentours de 13 à 14 Mt par an (estimations émanant du cabinet d'études néerlandais NEA).

25 mai 1994

Le Conseil d'État annule l'arrêté du 30 avril 1991 autorisant les travaux sur la Saône.

10 novembre 1994

Le Conseil général des Ponts & Chaussées (CGPC) critique les prévisions de trafic avancées par les promoteurs de la liaison Saône-Rhin.

28 novembre 1994

Les liaisons 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.

Du 29 décembre 1994 au 6 février 1995

Enquête publique préalable aux travaux de dragages et de rescindements de berges sur la Saône entre Chalon et St-Symphorien. Le rapport d'enquête est favorable aux travaux.

2 février 1995

Loi Barnier sur le renforcement de la protection de l'environnement.

4 février 1995

Adoption de la loi Pasqua d'aménagement et de développement du territoire, qui prévoit le financement du projet, en le confiant à EDF, en contrepartie de la mise à disposition de l'électricité produite sur le Rhône.

2 avril 1995

Manifestation anti-canal à Besançon (8 000 personnes).

7 juin 1995

Visite dans la vallée du Doubs du prince Philip d'Edimbourg, en sa qualité de président du WWF.

1^{er} octobre 1995

Manifestation anti-canal à Mulhouse (1 000 personnes).

20 octobre 1995

À Strasbourg, en marge du congrès de France Nature Environnement, Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, qualifie le projet de « *pha-raonique* » et demande une étude d'impact globale.

22 novembre 1995

Alain Juppé, premier ministre, annonce une consultation publique « sur les modalités de mise en place du projet de grand canal ».

31 mars 1996

8 000 manifestants anti-canal à Dole.

16 avril 1996

L'Inspection générale des finances (IGF), associée au CGPC, s'interroge sur les prévisions de trafic et réévalue le projet Saône-Rhin à 27,9 milliards de francs TTC (hors frais financiers).

9 juin 1996

12 000 manifestants anti-canal à Besançon, dont 400 élus.

Juin à septembre 1996

Consultation publique sur le projet Rhin-Rhône. 80 % des avis exprimés sont hostiles au projet de grand canal.

5 juillet 1996

La Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) remet en question la décision de réaliser la liaison Saône-Rhin.

27 avril 1997

13 000 manifestants anti-canal à Montbéliard.

7 juin 1997

Une semaine après le changement de majorité à l'Assemblée nationale, Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, annonce l'abandon du projet Rhin-Rhône.

19 juin 1997

Le nouveau Premier ministre Lionel Jospin confirme cet abandon, dans son discours de politique générale à l'Assemblée nationale.

9 octobre 1997

Raymond Barre, député-maire de Lyon, annonce sa démission de la présidence de l'association Médinord.

30 octobre 1997

Décret d'abrogation de la Déclaration d'utilité publique (DUP) du 29 juin 1978. Le même jour paraît le décret autorisant les travaux d'aménagement de la Saône entre Chalon et St-Symphorien.

Les mythes fondateurs

Prométhéen, titanesque, pharaonique... Ce sont des qualificatifs souvent employés quand il s'agit d'évoquer les grands travaux. N'y aurait-il pas, dans le subconscient des promoteurs de ces travaux, si excités à l'idée de « déplacer les montagnes » pour relier des fleuves entre eux, un reste de vieilles légendes ou de mythologie gréco-romaine ?

À noter une constante dans la liste (non exhaustive) des mythes fondateurs : des personnages masculins, des démiurges qui lancent des défis aux dieux ou signent un pacte avec le diable.

Prométhée

Fils d'un Titan (donc petit-fils de Gaïa, la Terre), Prométhée prend le parti des hommes et essaye de tromper Zeus. Il vole le feu aux dieux pour le donner aux hommes. Il est condamné à être attaché, et son foie est dévoré par des rapaces.

Les promoteurs du canal Rhin-Rhône voulaient voler l'eau à la Terre. Devrait-on enchaîner Raymond Barre et offrir son foie aux vautours ?

Jason et les Argonautes

Dans la mythologie, Jason, le chef des Argonautes, dans sa recherche de la Toison d'Or, faillit être emporté dans cette branche du Rhône [le Rhin !] qui se jette dans les mers mystérieuses du Nord, d'où il ne serait pas revenu. Heureusement pour sa mission, et grâce à l'intervention des dieux secourables qui veillaient, il put rester dans le bras du fleuve qui se jette dans la Méditerranée, non loin des îles Stoechades.

Les Anciens pensaient en effet que les sources de plusieurs fleuves pouvaient être communes.

Hercule

Pas de creusement de canal parmi les douze travaux du fils de Zeus, mais la difficile élimination de l'hydre de Lerne, dont les têtes repoussent sans cesse. Selon certaines interprétations, l'hydre symboliserait le marais de Lerne, qu'Hercule dut assécher (cf. Faust).

À noter qu'au cours de ses travaux, Hercule (ou Héraclès) délivre Prométhée enchaîné. Après ses fameux travaux, il participe à l'expédition des Argonautes. Rappelons aussi que le détroit de Gibraltar était connu dans l'Antiquité sous le nom de « Colonnes d'Hercule ».

Moïse

Passant de la mythologie à la Bible, au temps des pharaons, on retrouve un personnage tout-puissant, capable de commander à la mer Rouge de s'ouvrir pour laisser passer le peuple d'Israël, puis de se refermer sur les armées du Pharaon parties à sa poursuite.

Faust

Astronome et astrologue, « sourcier des Nécromantes », hérétique aux yeux de ses contemporains réformés ou catholiques, le docteur Faust est accusé d'avoir passé un pacte avec le diable, signé de son propre sang. Ce contrat stipule que, durant 24 ans, Satan se mettra au service du docteur pour satisfaire tous ses désirs. En échange de quoi, à la date fixée, Faust mourra et deviendra pour l'éternité l'esclave de celui qui l'aura servi pendant sa vie terrestre.

Dans le Faust de Goethe, on trouve cet épisode : lassé des longues aventures mythologiques où l'a entraîné sa quête sym-

bolique en compagnie de Méphistophélès, laissant là la politique et la guerre qui l'ont épuisé, Faust s'engage dans ce qui apparaît comme la véritable action. La voie du salut, il l'a enfin découverte : c'est celle du « grand œuvre », mais en un sens radicalement nouveau. Non plus celui des alchimistes, mais celui des travaux collectifs rationnellement organisés en vue de l'intérêt général. Après une dernière mauvaise action — le diabolique incendie de la maison de Philémon et Baucis —, Faust atteint la suprême félicité aux commandes d'un chantier destiné à assécher un marais hollandais. (Source : « *Prométhée, Faust, Frankenstein, fondements imaginaires de l'éthique* », par Dominique Lecourt.)

Frankenstein

Le célèbre personnage créé par la romancière Mary Shelley peut être considéré comme le Prométhée moderne. Quand l'homme veut recréer l'homme, il aboutit à un monstre. Quand la Compagnie nationale du Rhône parle de recréer la nature, elle s'érige en docteur Frankenstein des fleuves et des zones humides...

Alphonse Allais

L'écrivain français, dans « *Ne nous frappons pas* » (1900), préconise l'insularisation de la France, pour que celle-ci soit aussi prospère et tranquille que l'Angleterre. Il s'agirait juste de creuser deux canaux, un à l'est, qui réunirait la mer du Nord à la Méditerranée, nous séparant de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie, et un canal Sud, qui nous séparerait de l'Espagne. Et Alphonse Allais de conclure : « *Voilà-t-il pas une entreprise grandiose et bien capable de faire battre les cœurs français et d'attirer les capitaux idem !* ».

Staline et Mao

Du mythe à l'histoire, on retrouve des demi-dieux encensés de leur vivant (et déboulochés après leur mort), qui ont voulu soumettre la nature dans des proportions encore inconnues, quitte à sacrifier des millions de vies humaines dans des grands travaux « titanesques » et « pharaoniques ». Staline voulait faire couler les fleuves à l'envers, remplir la mer d'Aral et la Caspienne avec les fleuves sibériens. On connaît la suite : la mort de la mer d'Aral.

Rien que pour le canal creusé entre la mer Blanche et le lac Onega (227 km de long, soit à peu près la longueur du projet de grand canal Rhin-Rhône), entre 200 000 et 300 000 prisonniers du goulag périrent à la tâche. Ce canal, réalisé en 18 mois, fut inauguré en 1933. Il a peu servi depuis lors, et son trafic est en chute libre depuis quelques années. L'entretien du canal coûte très cher à la Russie.

En Chine, et malgré la mort de Mao, les grands travaux se poursuivent, à commencer par le barrage des Trois-Gorges (dix-sept ans de travaux prévus, un million de villageois déplacés, pour édifier le plus grand barrage hydroélectrique du monde).

La Chine projette également de détourner les eaux du sud du pays pour alimenter le nord, plus aride.