

# Canal du Rhône au Rhin

Le **canal du Rhône au Rhin** est un canal français qui relie la Saône, affluent navigable du Rhône, au Rhin, par la vallée du Doubs et son prolongement en Haute Alsace jusqu'à Niffer sur le Rhin, un autre prolongement rejoignant Strasbourg par la canalisation de Ill. Il est conçu comme un maillon nécessaire pour connecter les ports maritimes du nord de l'Europe avec ceux de la Méditerranée en créant une liaison fluviale Rotterdam-Marseille en passant par l'Allemagne. Pendant sa réalisation, le canal a changé plusieurs fois de nom et dans la période récente on parle de la 'Liaison Rhin-Rhône' mais la dénomination 'Canal du Rhône au Rhin' a prévalu pendant près de cent cinquante ans. La société le gérant fut parmi les premières cotées à la Bourse de Paris

Les travaux de la jonction entre la Saône et le Doubs de Saint-Symphorien-sur-Saône en Côte-d'Or à Dole dans le Jura sont réalisés avec des temps d'arrêt liés à la Révolution entre 1784 et 1802 par l'ingénieur Philippe Bertrand. Ils sont poursuivis avec des interruptions de 1804 à 1832 en direction du Rhin sous la direction de Joseph Liard. Par la suite, le canal est mis au gabarit Freycinet (péniche de 300 tonnes) entre 1882 et 1921 mais son trafic restant limité, sa mise au grand gabarit européen de 5 000 tonnes est commencée à la fin des années 1970 : celle-ci n'est cependant effectuée que dans la partie orientale, entre Niffer (sur le Rhin) et Mulhouse ainsi qu'entre Montbéliard et Étupes. Le projet, contesté par les écologistes et certains économistes, est en effet abandonné en 1997 sous l'impulsion de Dominique Voynet, Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Dès lors, le canal s'est orienté vers la navigation de plaisance et le développement touristique des régions traversées avec de nombreux aménagements dans les années 2000-2010.

## Sommaire

### Historique

Les projets

La réalisation

Le projet de mise à grand gabarit

### La vocation touristique auXXI<sup>e</sup> siècle

**Complément : Carte du réseau fluvial de l'Est de la France**

### Tracé

### Photographies

### Notes et références

### Voir aussi

Articles connexes

## Canal du Rhône au Rhin

### Canal Rhin-Rhône



L'embouchure du canal sur la Saône à Saint-Symphorien (Côte-d'Or).

### Géographie

<b>Pays</b>	<u>France</u>
<b>Coordonnées</b>	<u>47° 06′ 28″ N, 5° 18′ 49″ E</u>
<b>Début</b>	<u>Le grand canal d'Alsace</u> à <u>Niffer</u>
<b>Fin</b>	<u>La Saône à Saint-Symphorien-sur-Saône</u>
<b>Traverse</b>	<u>Niffer</u> , <u>Sausheim</u> , <u>Illzach-Île Napoléon</u> , <u>Mulhouse</u> , <u>Montbéliard</u> , <u>Besançon</u> , <u>Dole</u>

### Caractéristiques

<b>Longueur</b>	375 km
<b>Gabarit</b>	Grand gabarit & Freycinet
<b>Mouillage</b>	2,20 m

### Histoire

<b>Année début travaux</b>	1784
<b>Année d'ouverture</b>	1833

# Historique

L'idée de relier le bassin du Rhône à celui du Rhin par des voies navigables est ancienne puisque Colbert et Vauban l'avaient évoquée sous Louis XIV après l'annexion de la Franche-Comté et de l'Alsace, mais c'est au xviii<sup>e</sup> siècle que le projet prend forme.

## Les projets

Au début du xviii<sup>e</sup> siècle, la ville de Dole qui cherche à permettre les échanges avec Lyon s'attache à rendre navigable la partie inférieure du Doubs jusqu'à Verdun-sur-le-Doubs mais elle se heurte à diverses oppositions (péages, villes défendant leur octroi, société de coches) qui font cesser le trafic. Pour contourner les difficultés, un magistrat de la ville avance alors en 1719 l'idée d'un canal entre Dole et Saint-Jean-de-Losne<sup>1</sup>. L'idée est reprise quelques décennies plus tard par Claude-Quentin La Chiche, officier du génie né à Dole le 31 octobre 1719, mort général de brigade à Paris le 15 octobre 1803. Il observe dès 1744 que le bassin du Doubs peut facilement être relié au bassin du Rhin à Valdieu-Lutran où se situe la ligne de partage des eaux<sup>2</sup> et que le Doubs aménagé peut permettre la liaison de la Saône au Rhin. Des ingénieurs alsaciens confirment ces observations dans un rapport en 1754.



Carte simplifiée du canal du Rhône au Rhin.

Le 21 octobre 1758 La Chiche fait parvenir un mémoire à M. de Beaumont, intendant de Franche-Comté, dans lequel « après avoir indiqué le point de partage et le tracé du canal jusqu'au Doubs, près de Montbéliard, il s'étend principalement sur les avantages d'un canal de dérivation qui relierait directement la ville de Dole à la Saône, à la hauteur de Saint-Jean-de-Losne, débouché dès lors assigné au futur canal de Bourgogne »<sup>3</sup>. Il lui est répondu que ces travaux ne seraient profitables qu'à Dole tant que l'ensemble ne serait pas réalisé et que les finances publiques ne permettaient pas d'envisager un tel chantier. Un deuxième mémoire envoyé à Choiseul en 1765 ne donne pas de meilleurs résultats.

Mais l'idée est maintenant dans l'air et Philippe Bertrand, chef du service des ponts et chaussées de Franche-Comté, arrive aux mêmes conclusions concernant une liaison entre la Saône (et donc le Rhône) et le Rhin. Il établit, sans connaître les travaux de La Chiche, en 1774 puis en 1777, plusieurs rapports favorables à l'utilisation du cours du Doubs entre Dole et Montbéliard en mettant en avant la priorité à accorder au canal de dérivation de Saint-Symphorien (Côte-d'Or) à Dole (Jura). Finalement la décision concernant ce canal de dérivation est prise le 20 janvier 1783 : Bertrand est chargé des travaux en Franche-Comté et Émiland Gauthey en Bourgogne, province qui prend en charge un tiers des coûts. Le 25 septembre 1783, un arrêté du Conseil du Roi confirme ces engagements et l'adjudication des travaux du canal de Franche-Comté a lieu au début de 1784 pour 610 000 livres tournois<sup>4</sup>.

De son côté Claude-Quentin La Chiche poursuit ses études sur l'ensemble de la liaison Saône-Rhin et revendique la paternité du projet dans de nombreux mémoires de 1778 à 1791 : une commission mixte d'ingénieurs civils et militaires mandatée par l'Assemblée nationale reconnaît son zèle et sa justesse dans l'idée générale mais on met en cause sa pertinence technique pour le tenir à l'écart du projet qui avance sans lui.

## La réalisation

Louis V Joseph de Bourbon-Condé, gouverneur de Bourgogne, inaugure le 24 juillet 1784 à Saint-Jean-de-Losne en même temps les travaux du tronçon-est du canal de Bourgogne qui devait relier la Saône à la Seine (partie Saône – Dijon, 30 km) et du 'canal de Franche-Comté' qui reçoit la dénomination de 'Canal de Monsieur' en l'honneur du gouverneur que l'on dénommait Monsieur le Prince<sup>5</sup>. Arrêtés au début de la Révolution, les travaux sont relancés en 1792 alors que la dénomination change : Philippe Bertrand est nommé à cette date directeur du 'canal du Rhône au Rhin' et promu en 1798 Directeur en chef du projet du 'canal de jonction du Rhône au Rhin'. Poursuivis de manière intermittente, les travaux entre Saint-Symphorien-sur-Saône et Dole (sur le Doubs) sont à peu près achevés en 1802/1803 sous le Consulat quand l'ingénieur Aimable Hageau réalise l'écluse de Dole<sup>6</sup>. L'inauguration a lieu le 20 octobre 1802 (?).

Il faut attendre 1804 (décret du 5 mai 1804, complété par celui du 11 avril 1806) pour que les travaux se poursuivent en direction du Rhin : Philippe Bertrand assure le contrôle général du projet qui implique aussi des ingénieurs militaires préoccupés des questions de défense du territoire, mais c'est Joseph Liard, né le 24 décembre 1747 à Rosières-aux-Salines, Meurthe-et-Moselle, mort le 21 avril 1832 à Besançon, qui est le véritable réalisateur de la portion du canal entre Dole et le Rhin. Celui-ci prend le nom de **Canal Napoléon** et les travaux de terrassement du Doubs (effectués en partie par des prisonniers de guerre espagnols) sont à peu près achevés en 1814.

De nouveau interrompue par les événements historiques, la réalisation du canal reprend sous la Restauration : il retrouve le nom de **Canal Monsieur** (ordonnance royale du 27 octobre 1814) en l'honneur du futur Charles X, frère du roi Louis XVIII qui effectue un voyage dans les départements de l'Est), avant de recevoir sous la Monarchie de Juillet, en 1830, le nom de **Canal de Jonction du Rhône au Rhin** (ordonnance du 11 octobre 1830)<sup>7</sup>.

Les travaux se poursuivent avec certaines difficultés de tracé et de réalisation<sup>8</sup> (à Besançon ou au franchissement de la ligne de partage des eaux à Valdieu-Lutran par exemple). La navigation est établie jusqu'à Besançon en 1820 et jusqu'à Mulhouse en 1830, et finalement, c'est le 8 décembre 1832 que le premier navire de commerce rejoint le Rhin depuis la Saône. L'inauguration officielle du canal du Rhône au Rhin n'aura lieu que le 14 novembre 1834.

Le canal a été affermé à une compagnie privée jusqu'en 1853 quand l'État en a repris le contrôle. Après des difficultés lors de l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne en 1871, période durant laquelle il n'est plus exploité, le canal sera mis au gabarit Freycinet (38,50 m de long avec une capacité de 350 tonnes) entre 1882 et 1921 sur les 320 km de Saint-Symphorien-sur-Saône à Strasbourg. La branche nord du canal, qui doublait le Rhin et qui reliait l'Île Napoléon à Strasbourg (l'extrémité nord du canal ne se jette pas directement dans le Rhin, mais dans l'Ill qui entoure une partie de Strasbourg et qui ne communique plus directement avec le Rhin)<sup>9</sup>, a été déclassée dans les années 1960<sup>10</sup> à la suite de la construction du grand canal d'Alsace et de l'écluse de Kembs-Niffer. Cette branche du canal est encore utilisée pour l'irrigation des cultures de la plaine d'Alsace, mais n'est plus navigable : plusieurs ouvrages interdisent la navigation, en particulier un siphon qui permet au canal de passer sous l'autoroute A36, à hauteur de Sausheim<sup>11</sup>.

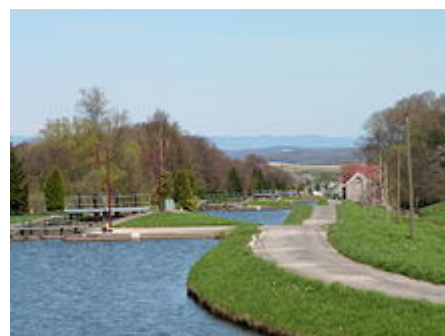
## Le projet de mise à grand gabarit

De grands espoirs étaient fondés sur un développement du trafic marchandise qui avait fortement subi la concurrence du chemin de fer. On pensait en particulier au transport du charbon allemand et de la potasse d'Alsace vers le sud<sup>12</sup>. Mais en 1936 le trafic marchandises vers le sud ne s'élève qu'à 100 000 tonnes : il est constitué essentiellement de potasse d'Alsace, de fer et de produits industriels de Lorraine et Franche-Comté dont la moitié est destinée à Lyon. Dans le sens nord, le trafic est de l'ordre de 75 000 tonnes dont 31 000 venues du canal de Bourgogne et de 45 000 tonnes venues du sud, surtout de la houille de Montceau-les-Mines et aussi de l'huile et du savon en provenance de Marseille<sup>13</sup>. Les questions du gabarit du canal ainsi que de l'amélioration nécessaire de la navigabilité du Rhône et de la Saône sont alors posées. La Compagnie nationale du Rhône voit le jour le 27 mai 1933 avec pour mission d'aménager le Rhône : elle construira 18 barrages sur le Rhône entre 1945 et 1988.<sup>14</sup>

La réflexion refait surface dans les années 1950 et le projet du canal à grand gabarit Rhin-Rhône est inscrit au Plan en 1961 (la dénomination change encore une fois). En 1976 la mise en grand gabarit est décidée : L'objectif est de faire naviguer des convois poussés de 4 500 tonnes et le tracé est défini : « Entre le Rhin et Mulhouse, la nouvelle voie empruntera le canal actuel de Huningue, qui sera conservé avec quelques adaptations. Une nouvelle écluse devra être construite à Niffer pour doubler l'écluse actuelle qui n'a



Le canal à Mulhouse en 1828 – visite du roi Charles X.



Échelle d'écluses de Valdieu.



Le canal à Mulhouse en 1900.

que 85 m de longueur. De Mulhouse à Voujeaucourt, près de Montbéliard, le nouveau canal empruntera un tracé confondu avec celui du canal actuel du Rhône au Rhin ou très voisin. La darse actuelle du port de Bourgogne sera élargie et approfondie pour servir de port-refuge aux convois. De Voujeaucourt à Dole, la nouvelle voie sera constituée par une canalisation du Doubs, avec quelques dérivations. La canalisation de cette dernière rivière aura, en outre, pour effet de soustraire aux submersions une partie du lit majeur et de favoriser l'écoulement des crues. De Dole à la Saône, le nouveau canal sera très voisin de l'ancien jusqu'à Tavaux, mais il aura un tracé nouveau aboutissant à Laperrière-saSaône »<sup>15</sup>.



Écluse à grand gabarit.

À partir de la fin des années 1970, des travaux sont réalisés sur la Saône avec de nouvelles écluses de 185 mètres au gabarit européen de 5 000 tonnes (écluses à grand gabarit de Seurre, Écuellen, Ormes, Dracé et Couzon) en même temps qu'on transforme la partie orientale du canal, entre Niffer (sur le Rhin) et Mulhouse ainsi qu'entre Montbéliard et Étupes, mais l'aménagement est arrêté en 1992 sous la pression des mouvements écologistes<sup>16</sup>. Le projet est relancé à l'initiative de Raymond Barre avec la loi du 4 février 1995 qui organise le financement du canal du Rhône au Rhin. Très contesté par les écologistes<sup>17</sup> et certains économistes et ingénieurs, le projet est abandonné en 1997 par le gouvernement Jospin à la demande de la ministre de l'Environnement Dominique Voynet, alors élue de Franche-Comté, et une mission d'information est mise en place en avril 1998. Un rapport d'information sur les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône a été remis à l'Assemblée nationale le 15 novembre 1999<sup>18</sup> pour relancer la liaison mais les oppositions économiques ou écologiques sont nombreuses et rien ne se fait. En 2009, un projet de liaison Rhin-Rhône par le couloir Moselle-Saône est réapparu mais les oppositions sont toujours présentes<sup>19</sup>.

De son côté, le projet suisse pour l'établissement d'un canal navigable transhelvétique de Koblenz à Morges en empruntant l'Aar, le lac de Biene, le lac de Neuchâtel et la Venoge<sup>20</sup>, semble lui aussi abandonné : les réserves foncières ont en effet été levées pour le canton de Vaud en décembre 2006 par le Grand Conseil vaudois<sup>21</sup>.

## La vocation touristique au XXI<sup>e</sup> siècle

Si la partie alsacienne transformée au-delà de Mulhouse qui a toujours été la plus active et qui a été transformée dans les années 1990 conserve un certain trafic marchandise, la liaison avec la Saône n'a plus qu'un faible tonnage (12 000 tonnes en 2008<sup>22</sup>) et c'est vers la navigation de plaisance que s'oriente l'activité du canal de la Saône au Rhin en passant par la vallée du Doubs<sup>23</sup>. Les aménagements portuaires destinés au tourisme fluvial se multiplient et le trafic se développe, ainsi le port de Besançon annonce le passage de 550 bateaux en 2009. Des travaux d'aménagement et de sécurisation des écluses sont en cours<sup>24</sup>.



Navigation de plaisance sur le canal et piste cyclable.

Les berges du canal sont par ailleurs progressivement aménagées en voie cyclable pour constituer de la Saône à Bâle une partie de l'EuroVelo 6<sup>25</sup>. Plus au nord dans sa branche parallèle au Grand canal d'Alsace et au Rhin, plus exactement entre Marckolsheim et Strasbourg, son chemin de halage a été revêtu sur toute sa longueur pour accueillir les EuroVelo 5 - Via Francigena (Londres - Rome / Brindisi) et EuroVelo 15 - Véloroute Rhin (Rotterdam - Andermatt).

## Complément : Carte du réseau fluvial de l'Est de la France

Le canal du Rhône au Rhin relie les vallées de la Saône et le Rhin en passant par la ligne de partage des eaux de la trouée de Belfort. Il fait partie des voies de navigation fluviales qui relient la mer Méditerranée à la mer du Nord.

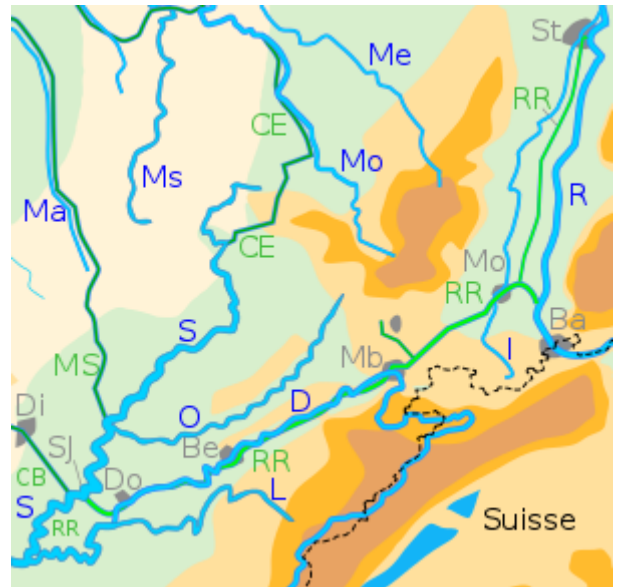
Cette liaison sud-nord se compose ainsi :

- Rhône (comme fleuve canalisé)

- Saône (comme fleuve canalisé)
- **Canal du Rhône au Rhin**
- Grand canal d'Alsace
- Rhin (comme fleuve canalisé)

Légende de la carte :

- Villes : **St** : Strasbourg - **Ba** : Bâle - **Mo** : Mulhouse - **Mb** : Montbéliard - **Be** : Besançon - **Do** : Dole - **SJ** : Saint-Jean-de-Losne - **Di** : Dijon
- Canaux : **RR** : **Canal du Rhône au Rhin** - **CE** : Canal de l'Est - **CB** : Canal de Bourgogne - **MS** : Canal de la Marne à la Saône
- Cours d'eau : **R** : Rhin - **D** : Doubs - **S** : Saône - **Mo** : Moselle - **Me** : Meurthe - **Ms** : Meuse - **Ma** : Marne - **I** : Ill - **O** : Ognon



Canal du Rhône au Rhin.

## Tracé

Le canal du Rhône au Rhin commence à Saint-Symphorien-sur-Saône (Côte d'Or) pour finir à Niffer (Haut-Rhin), soit un parcours de 236 km et 114 écluses (numérotées dans les deux sens à partir du partage des eaux), qui traverse trois régions : Bourgogne, Franche-Comté- et Alsace. Une branche nord le long du Rhin vers Strasbourg a été réalisée dans un deuxième temps.

Principales localités traversées :

- en Côte-d'Or :

à Saint-Symphorien-sur-Saône l'écluse 75 a été dotée d'une cabine de 6 m de haut qui sert de signal à l'entrée du canal, c'est une œuvre de Didier Fiuza Faustino intitulée "D<sup>f</sup> Jekyll & Mr Hyde" et inaugurée le 19 juin 2009<sup>26</sup>.

- dans le Jura :

Tavaux (usines Solvay), Choisey, Dole

- dans le Doubs :

Thoraise (Percée/tunnel de Thoraise) - Besançon (tunnel sous la citadelle), Baume-les-Dames, L'Isle-sur-le-Doubs, Montbéliard où il est rejoint peu après par le canal de la Haute-Saône

- dans le Territoire de Belfort :

Bourogne, Froidfontaine (pont tournant), Montreux-Château

- dans le Haut-Rhin :

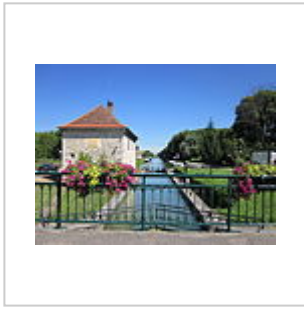
Valdieu-Lutran : ligne de partage des eaux entre le bassin du Rhône et celui du Rhin, une échelle de douze écluses s'échelonnant sur trois kilomètres permet de franchir le 'seuil de Valdieu' d'un dénivelé de 30 mètres.

Wolfersdorf (pont-canal à cinq arches franchissant la Largue) - Mulhouse

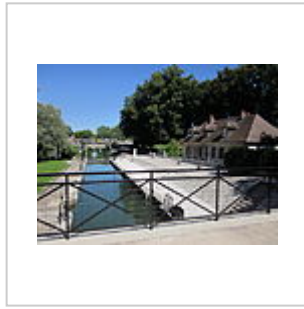


Illustration du rôle économique du canal : Usine Solvay à Tavaux (Jura)

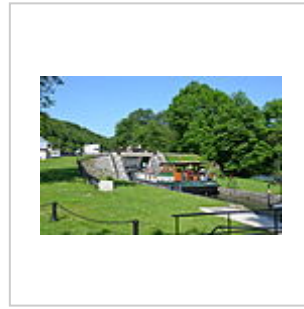
## Photographies



Ecluse de Damparis (Jura).



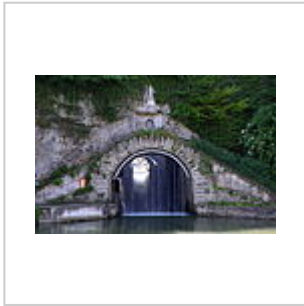
écluse de Dole (Jura).



Ecluse à Deluz (Doubs).



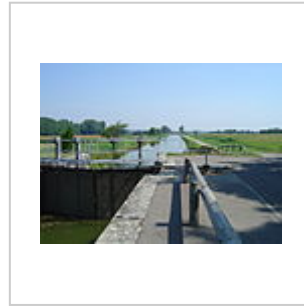
Travaux de réfection entre Aveney et Thoraise (Doubs).



La percée de Thoraise.



Ecluse vers Bretagne (territoire de Belfort).



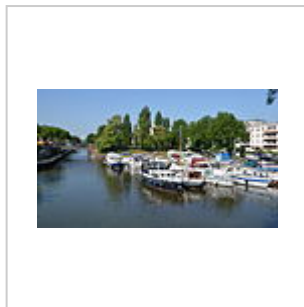
Dannemarie (Haut-Rhin)



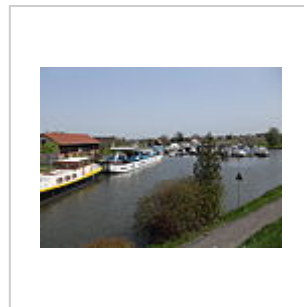
Pont canal sur la Largue à Dannemarie.



Pont levant à Zillisheim.



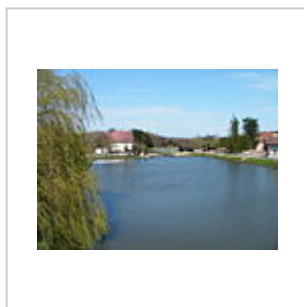
Port de plaisance de Mulhouse (Haut-Rhin) .



Wolfersdorf, Port de plaisance (Haut-Rhin) .



Entre Heidwiller et Saint-Bernard (Haut-Rhin) .



Seuil de Valdieu : la deuxième écluse et le port de Valdieu (Haut-Rhin) .



Piste cyclable EuroVelo 15 le long du canal près de Nordhouse (Bas-Rhin).

## Notes et références

1. Google Book - Revue d'Alsace 1873 page 131] ([https://archive.org/stream/revuedalsace06unkngoog/revuedalsace06unkngoog\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/revuedalsace06unkngoog/revuedalsace06unkngoog_djvu.txt))
2. Isabelle Dumielle, *Sur les canaux d'Alsace*, Ouest-France, 2015, 120 p. (ISBN 9-782737-358760), p. 10

3. Google Book - Revue d'Alsace 1873 page 152] ([https://archive.org/stream/revuedalsace06unkngoog/revuedalsace06unkngoog\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/revuedalsace06unkngoog/revuedalsace06unkngoog_djvu.txt))
4. Peut-être avec les entrepreneurs savoyards Claude-François Perretet Claude-François Deplace.
5. Isabelle Dumielle, *Sur les canaux d'Alsace*, Ouest-France, 2015, 120 p. (ISBN 9-782737-358760), p. 14
6. [3] ([https://books.google.fr/books?id=rwwnZDi1D8sC&pg=PA351&lpg=PA351&dq=Aimable+Hageau&source=bl&ots=dlZ-GXiDZB&sig=TjA\\_rXdNalny\\_ruwvsbXr\\_UERcg&hl=fr&sa=X&ei=bhdbYrOuKn0QXB5ZHDDQ&ved=0CHcQ6AEwCw#v=onepage&q=Aimable%20Hageau&f=false](https://books.google.fr/books?id=rwwnZDi1D8sC&pg=PA351&lpg=PA351&dq=Aimable+Hageau&source=bl&ots=dlZ-GXiDZB&sig=TjA_rXdNalny_ruwvsbXr_UERcg&hl=fr&sa=X&ei=bhdbYrOuKn0QXB5ZHDDQ&ved=0CHcQ6AEwCw#v=onepage&q=Aimable%20Hageau&f=false))
7. Histoire & Patrimoine des Rivières & Canaux4] ([http://projetbabel.org/fluvial/rica\\_rhone-rhin-canal.htm](http://projetbabel.org/fluvial/rica_rhone-rhin-canal.htm))
8. Histoire de la navigation intérieure de la France, Joseph Dutens, 1829 page 320 /363 Google book5] (<https://books.google.fr/books?id=5k4rTVvdxfwC&pg=PA322&lpg=PA322&dq=la+chiche+general+genie+marechal+de+camp&source=bl&ots=crfh6ZwhMM&sig=Om37NKSizAOAihGg659be7BkQU&hl=fr&sa=X&ei=pwhjT97Olc7J8gOJnYyZCA&ed=0CGAQ6AEwCA#v=onepage&q=la%20chiche%20general%20genie%20marechal%20de%20camp&f=false>)
9. [6] ([http://www.culture.gouv.fr/documentation/merimee/PDF/sri43/IA00141305\\_CCST.pdf](http://www.culture.gouv.fr/documentation/merimee/PDF/sri43/IA00141305_CCST.pdf))
10. Canal du Rhône au Rhin - Base Mérimée (p. 6)([http://www.culture.gouv.fr/documentation/merimee/PDF/sri43/IA00141305\\_CCST.pdf](http://www.culture.gouv.fr/documentation/merimee/PDF/sri43/IA00141305_CCST.pdf))
11. Descriptif des réseaux d'eau (SIVOM) (p.9-10)(<http://www.brgm.fr/Rapport?code=RR-3284-FR>)
12. Pierre Clerget, Les Études rhodaniennes, Année 1926, Volume 2, pp. 186-193 [7] ([http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca\\_1164-6268\\_1926\\_num\\_2\\_1\\_6209](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1164-6268_1926_num_2_1_6209))
13. A. Desauvais, Les Études rhodaniennes, Année 1936 page 988] ([http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca\\_1164-6268\\_1936\\_num\\_12\\_1\\_6487](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1164-6268_1936_num_12_1_6487))
14. [9] ([http://www.rivernet.org/rhinrhon/rhrho2\\_f.htm](http://www.rivernet.org/rhinrhon/rhrho2_f.htm))
15. Document du ministère de l'équipement[10] ([http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/temis/16853/16853\\_3.pdf](http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/temis/16853/16853_3.pdf))
16. [11] ([http://rhinrhone.free.fr/rapport.htm#\\_0c114140196](http://rhinrhone.free.fr/rapport.htm#_0c114140196))
17. Association 'Saône et Doubs vivants[12] ([http://sdvsv.free.fr/histoire\\_sdvh.htm](http://sdvsv.free.fr/histoire_sdvh.htm))
18. Rapport officiel [13] (<http://www.assemblee-nationale.fr/rap-info/1920-01.asp>)
19. Loi du 3 août 2009 : Gouvernance des études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale Saône-Moselle[14] (<http://www.moselle.pref.gouv.fr/index.php?articleid=1212>)et [15] (<http://sdvsv.free.fr/PDF/saone%20moselle.pdf>)
20. [16] ([http://www.parlament.ch/afs/data/f/bericht/2004/f\\_bericht\\_n\\_k9\\_0\\_20040426\\_0\\_20041116.htm](http://www.parlament.ch/afs/data/f/bericht/2004/f_bericht_n_k9_0_20040426_0_20041116.htm))et [17] ([http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca\\_0035-113x\\_1956\\_num\\_31\\_1\\_2052](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_0035-113x_1956_num_31_1_2052))
21. [18] (<http://www.orbe.ch/documents/66-08127428865674.pdf>)
22. [19] ([http://www.ort-paca.fr/IMG/File/Dessin\\_trafic\\_section\\_08.pdf](http://www.ort-paca.fr/IMG/File/Dessin_trafic_section_08.pdf))
23. [20] (<http://www.plaisances.info/centre---bourgogne---est/saone-et-doubs>)
24. Mise en sécurité des écluses automatisées pages 36 et suivantes[21] ([http://www.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/NR\\_45\\_complet\\_cle04fc84.pdf](http://www.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/NR_45_complet_cle04fc84.pdf))
25. [22] (<http://rhinrhone.free.fr/annexe20.htm>)et [23] (<http://ev6.bayardserviceweb.com/rubriques/gauche/les-etapes/vallée-du-doubs-et-haute-alsac>)
26. [24] (<http://www.batiactu.com/edito/rives-creatives---art-et-architecture-au-fil-de-l--p2-20574.php>)

## Voir aussi

### Articles connexes

- [Liste des cours d'eau du Bas-Rhin](#)
- [Liste des canaux de France](#)

Sur les autres projets Wikimedia :



*le canal du Rhône au Rhin* sur Wikimedia Commons

Ce document provient de «[https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Canal\\_du\\_Rhône\\_au\\_Rhin&oldid=154541305](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Canal_du_Rhône_au_Rhin&oldid=154541305)».

La dernière modification de cette page a été faite le 5 décembre 2018 à 19:11.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc, organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.