

LE CANAL DU RHÔNE AU RHIN EN HÉRITAGE



JOURNÉES DU PATRIMOINE 2026

*Communauté de Communes
Sud Alsace Largue*



Salle de la Tuilerie de HAGENBACH Samedi 19 Septembre à 14h

Les 8 chapitres abordés

1

Le début des canaux en France pour favoriser le transport et le commerce.

2

Le projet qui consista à relier les bassins du Rhône et du Rhin — le choix du tracé.

3

Les travaux et les problématiques liés au projet (reliefs, prisonniers espagnols, alimentation en eau, rigole, écluses).

4

Répercussions qu'engendra l'annexion de l'Alsace dans le giron Prussien.

5

Le retour à la France après 1918 — abandon du Canal de Haute-Saône, normes Freycinet.

6

L'essor économique le long de la voie d'eau — tuileries, emplois, immigration italienne.

7

L'évolution des modes de traction — de la bricole aux moteurs thermiques.

8

L'adaptation de ce canal au contexte actuel — déclin fluvial, tourisme, Vélo-Route, contrat de Canal.

Temps d'échanges

Le début des canaux en France

1605 - 1662 Canal de Briare pour relier la Loire et la Seine soit 54 km entre Briare et Montargis 1667 - 1687 Canal du Midi pour relier la Garonne à la Méditerranée de Toulouse à Sète soit 278 km à l'initiative de l'ingénieur Pierre Paul Riquet (1609-1680) (il est donc décédé avant l'achèvement des travaux. 1775 - 1832 Canal de Bourgogne de Tonnerre à St Jean de Losne 242 km Réels débuts de creusement du Canal du Rhône au Rhin Inauguration en 1834 Canal de la Marne au Rhin 314 km 178 écluses de Vitry le François à Strasbourg. Mis en service en 1853. Dont l'échelle des 17 écluses a été remplacée par le plan incliné d'Artzwiller en 1969.

Creusement du canal de l'Est reliant Givet (55) à Corbeil (27) mis en service en 1887. Il est long de 439km. Ce canal nécessita de gros travaux de percement de tranchées et tunnels en Haute-Saône notamment. Canal de Haute Saône après l'annexion qui devait relier Chemilly à Vesoul via Ronchamp. Finalement, seule la section Botans à Feschel-le-Chatel sera mise en service.

Vers la fin du XIXème siècle la France disposait d'un réseau fluvial relativement important soit 8500 km de voies mais de faible gabarit.

Actuellement 4100 km peuvent être utilisées soit moins de la moitié. Le transport par batellerie ne représente plus que 1.82 % des transports terrestres nationaux .



Le Pont Canal de Wolfersdorf C'est en 1834, année de l'inauguration officielle de la voie d'eau, qu'est construit le Pont Canal de Wolfersdorf d'après les plans de Freycinet et qui permet aux péniches de franchir la rivière de la Lague.





Sur 3 km et un dénivelé de 30 mètres versant Rhin, 15 écluses en 1830 et 12 écluses depuis 1927.



La maison de l'éclusier Kauffmann au niveau du pont qui enjambe le canal sur la route qui mène de Retzwiller à Elbach vers 1910. Et qui se trouve devant l'écluse 13. Avant l'électrification des écluses, il fallait une certaine force physique pour tourner les manivelles actionnant les portes. Après 1853 les éclusiers étaient employés de l'État et disposaient d'un logement de service et d'un jardin.

01

L'approvisionnement en eau du Canal du Rhône au Rhin

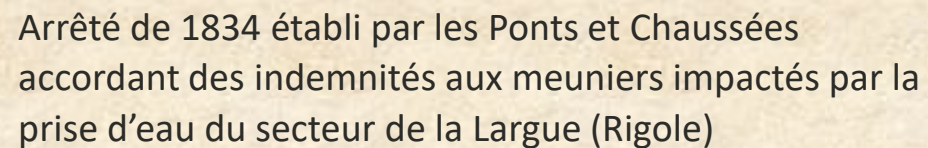
L'alimentation en eau du canal du Rhône au Rhin

Pour rester assez fluide sur ce sujet, je vais partager mes notes avec vous. Projection vue rigole plan des années 60 Le bief supérieur de Valdieu, sur la ligne de partage des eaux, est alimenté par plusieurs rigoles qui assurent l'apport hydraulique essentiel à cette portion comprise entre Valdieu et Niffer et longue de 45 km. La rigole de la vallée de la Largue longue de 14,3 km depuis Friesen est la plus importante du dispositif. Lors de la mise en eau de cette rigole en 1832 l'ensemble des meuniers de la région protestèrent et commirent même des actions de sabotage car leurs dispositifs perdirent en énergie motrice. Pensez bien qu'il existait alors 23 moulins entre Friesen et Froeningue. En outre, à la protestation des meuniers s'ajoutèrent les revendications des 9 Tanneurs de Retzwiller, Dannemarie et Wolfersdorf.

La navigation s'amplifia d'année en années jusqu'à la veille de 1870 puis ce fut le coup de frein brutal et nous allons aborder cette période dans le prochain chapitre.

A Lors du retour à la France de ce canal, il fallu le mettre aux normes Fréycinet dès 1921 soit une mise au gabarit 300 tonnes et l'allongement des écluses sur les deux versants du bief de Valdieu, les petites rivières (Suarcine, Loutre, Riedinger et la rigole de la Largue ne suffisant plus à alimenter le canal, il fallut trouver des apports d'eau complémentaires.

Ainsi, en 1922, on envisagea de créer une retenue d'eau de 60 hectares et d'une contenance de 6 millions de m³ dans la haute vallée du Traubach (Traubach-Bellemagny, cote de l'eau 325 m) afin de garantir une bonne réserve en eau pour le canal du Rhône au Rhin. La digue devait mesurer entre 13 à 16 mètres en amont de Traubach-le-Haut. Mais ce projet, pourtant qualifié d'utilité publique en 1927, ne permettait pas d'alimenter le point haut du canal (ligne de partage des eaux) et fut abandonné pour éviter le pompage vers ce fameux bief.



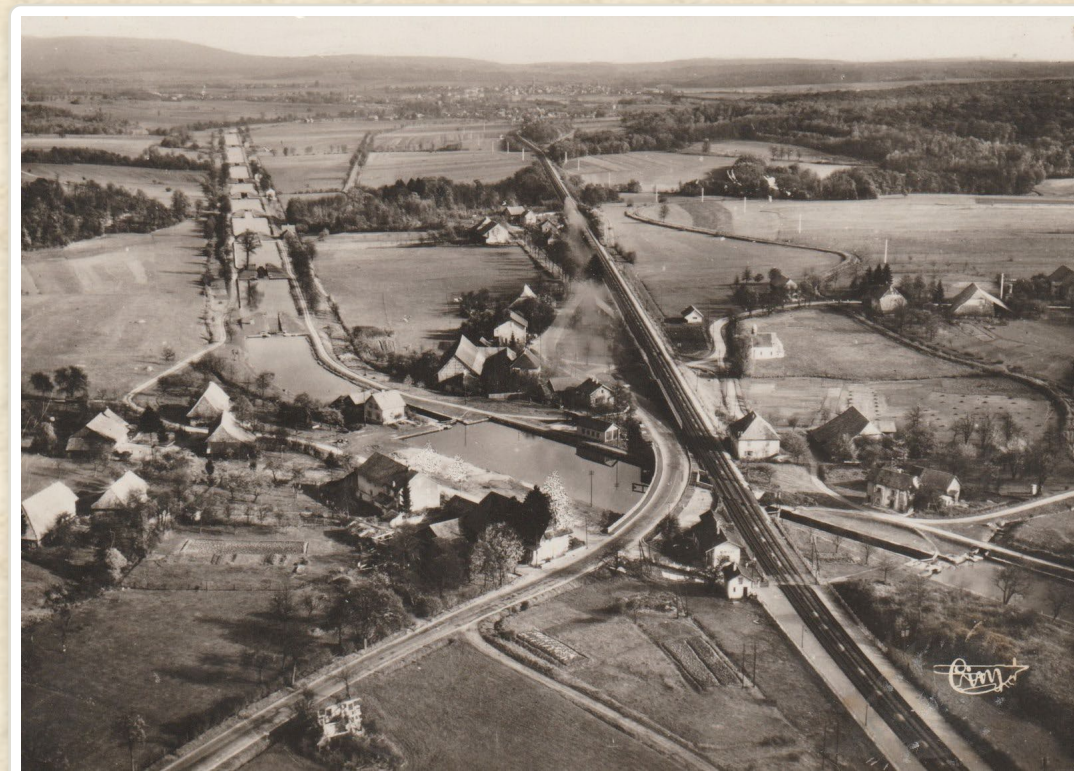
L'arrivée de la Rigole de la Lague au Canal

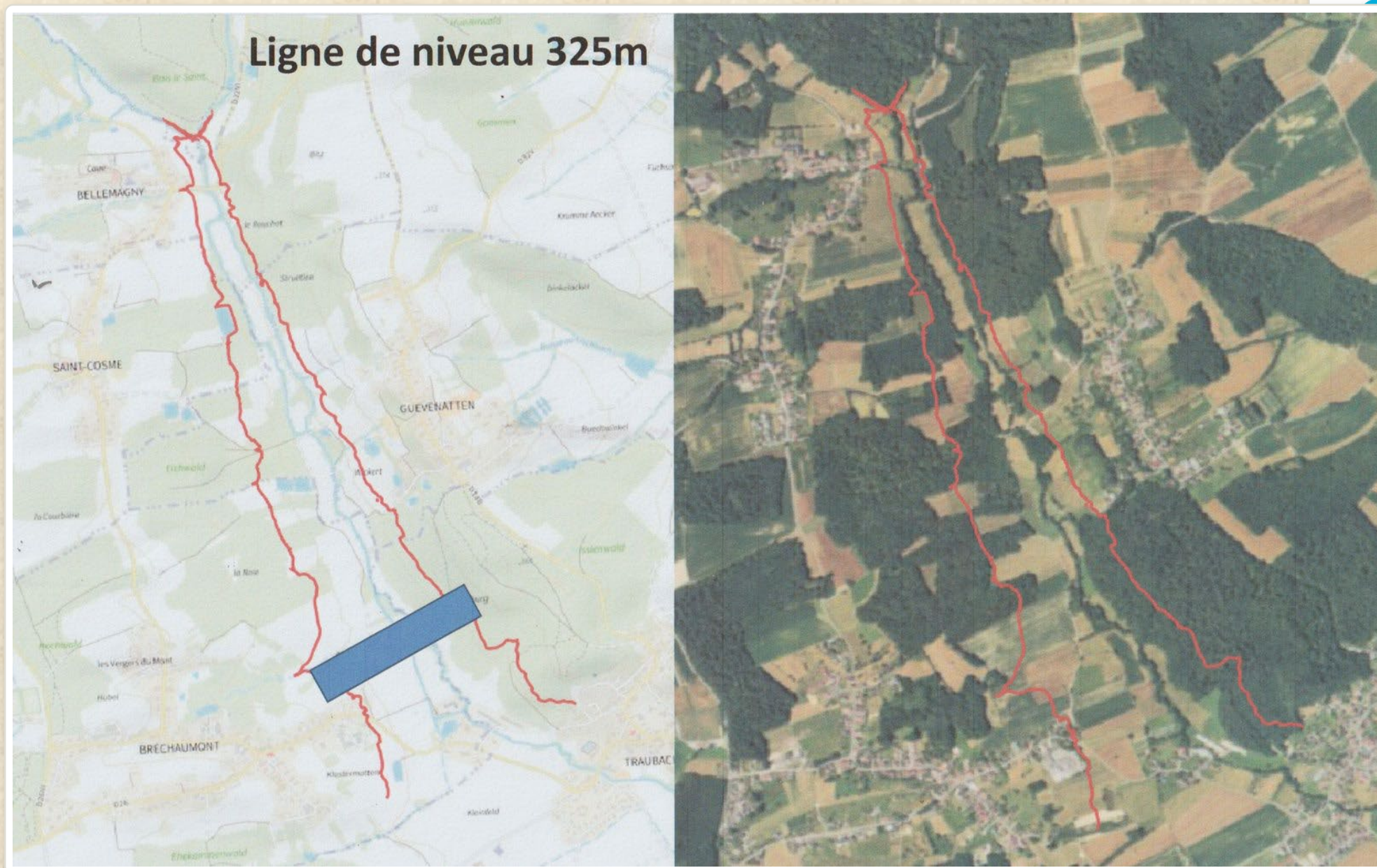


A Altenach après 1904, une habitation qualifiée de Kanal Wohnung (maison d'éclusier) et qui se trouvait en amont du village, au bord de la rigole visible à droite de l'étang.

- La rigole de la vallée de la Largue,
- L'Echelle de 10 écluses,
- Le Bassin de retournement

Sur cette photographie des années 1960 apparaît l'échelle d'écluses et le bief de Valdieu. La rigole de la vallée de la Largue qui se jette dans le canal est bien visible sur la droite. Au centre de la vue, la route et la voie de chemin de fer qui étaient encore concurrents en matière de transport des marchandises. Dans ces années-là, plus de 30 péniches passaient chaque jour par ces écluses.





De nouveaux travaux furent diligentés en 1929 au niveau du secteur de Montreux-vieux où l'on modifia légèrement le tracé pour ôter une écluse sur le versant Rhin et 2 écluses sur le versant Rhône et ainsi descendre de quelques centimètres le niveau haut du canal. Il en résulte ce bras mort toujours visible au niveau de l'ancien terrain de foot de Montreux-Vieux et qui est devenu un coin de pêche très prisé.

Cette opération eu pour bénéfice d'augmenter significativement le bassin alimentaire du bief qui passa de 6,12 hectares à plus de 16, 5 hectares, soit une augmentation de près de 170% de cette capacité en réserve. Mais de grosses difficultés, glissement de terrains notamment compliquèrent les opérations et les excavatrices employées par l'entreprise effectuant les travaux ne parvenaient que très difficilement à avancer sur le nouveau tronçon.

Par une décision ministérielle en 1931, il est demandé aux ingénieurs du service de la navigation d'étudier la possibilité de diriger les eaux du bassin de Champagny vers le bief de partage du Rhône au Rhin.

Ainsi, malgré l'abandon du canal de la Haute-Saône, on se résolut à mener à son terme la digue du bassin de Champagny initialement prévue pour alimenter le canal de la Haute-Saône. Une nouvelle rigole permettant de diriger les eaux de ce bassin vers le canal du Rhône au Rhin fut décidée. En 1949, la rigole reliant le bassin de Champagny au canal du Rhône au Rhin versant ouest, est en service. Cette nouvelle rigole permit d'emmener 600 litres/seconde au canal.

02

Répercussions dues à l'annexion de l'Alsace à l'Allemagne en 1870 en ce qui concerne le Canal du Rhône au Rhin

Lors des tractations visant à fixer la frontière au lendemain de la guerre de 1870, il était d'abord prévu de privilégier la ligne de partage des eaux et de ce fait, Montreux-Vieux et Chavannes-sur-l'Etang devaient rester français. Les Prussiens profitèrent de la crédulité des négociateurs français pour s'accaparer quelques localités de plus.

Montreux-Vieux devenant village frontière en territoire allemand, de nombreuses administrations vinrent s'y établir et notamment les douanes. La gare ferroviaire devint importante et de nombreuses entreprises prospérèrent dans cette localité jusqu'en 1914.

Entre 1870 et 1914 notamment, la voie d'eau entre Montreux-Château et Valdieu (bassin de retournement) devint essentiellement un coin de pêche très prisé les dimanches.

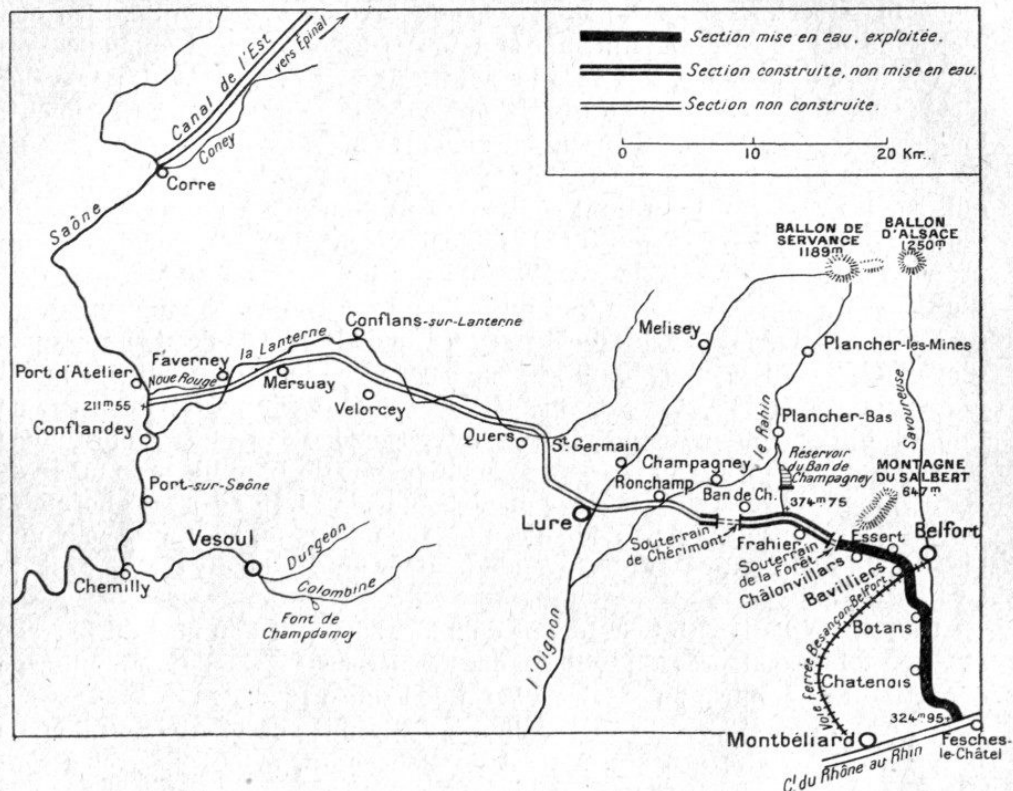
Si le canal du Rhône au Rhin devait perdre en activité après 1870, les liaisons fluviales transfrontalières reprirent peu à peu après 1921 et la mise aux normes Freycinet..





En 1902, des pêcheurs au bord du canal à Montreux-Jeune. Une péniche ancienne version est amarrée en zone allemande. Au lointain, le pont-levis. Trafic très réduit à ce moment-là sur cette partie du canal. De nouvelles tuileries sont créées sur le bassin versant du Rhône.

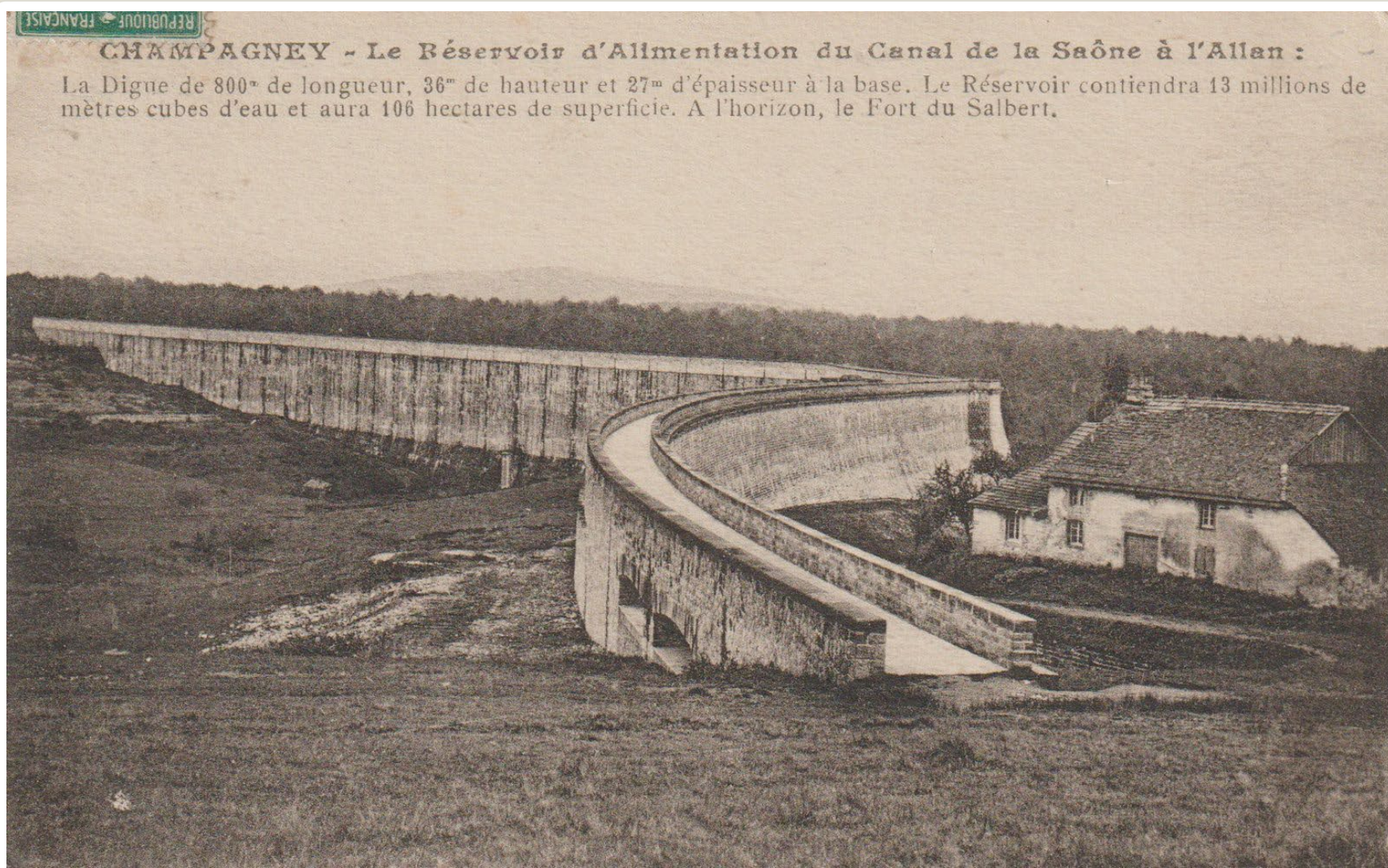
Annexion de 1870 ● projet du canal de Haute-Saône



- SECTION sur laquelle restent de magnifiques ouvrages mais non mise en eau
- Saône navigable
- Tunnel de 1.3 km
- Souterrain ou tunnel

Tracé envisagé du Canal de Haute Saône. En sombre la voie d'eau réalisée. Apparaît le Canal du Rhône au Rhin au niveau de Montbéliard.

La digue du Bassin de Champagney érigée à partir de 1882 pour alimenter le Canal de Haute Saône et qui sera d'une grande utilité au Canal du Rhône au Rhin après 1949 du fait de l'abandon du projet du lac dans le vallon du Traubach.



LA NORME FREYCINET généralisée après 1921 sur l'ensemble du canal. La guerre de 1870 et la cession de notre province à l'Allemagne vont affecter le trafic entre Bourogne et Montreux-Vieux. Si les Français mettent à nouveau en chantier leur partie du canal dès 1876 pour être aux normes Freycinet, la partie allemande entre Montreux et Mulhouse restera en l'état. Il faudra attendre 1921 pour que ce tronçon bénéficie à son tour de ces travaux de changement de gabarit ; il était en effet impératif de permettre la navigation à de plus gros bateaux sur les 236 km du canal .

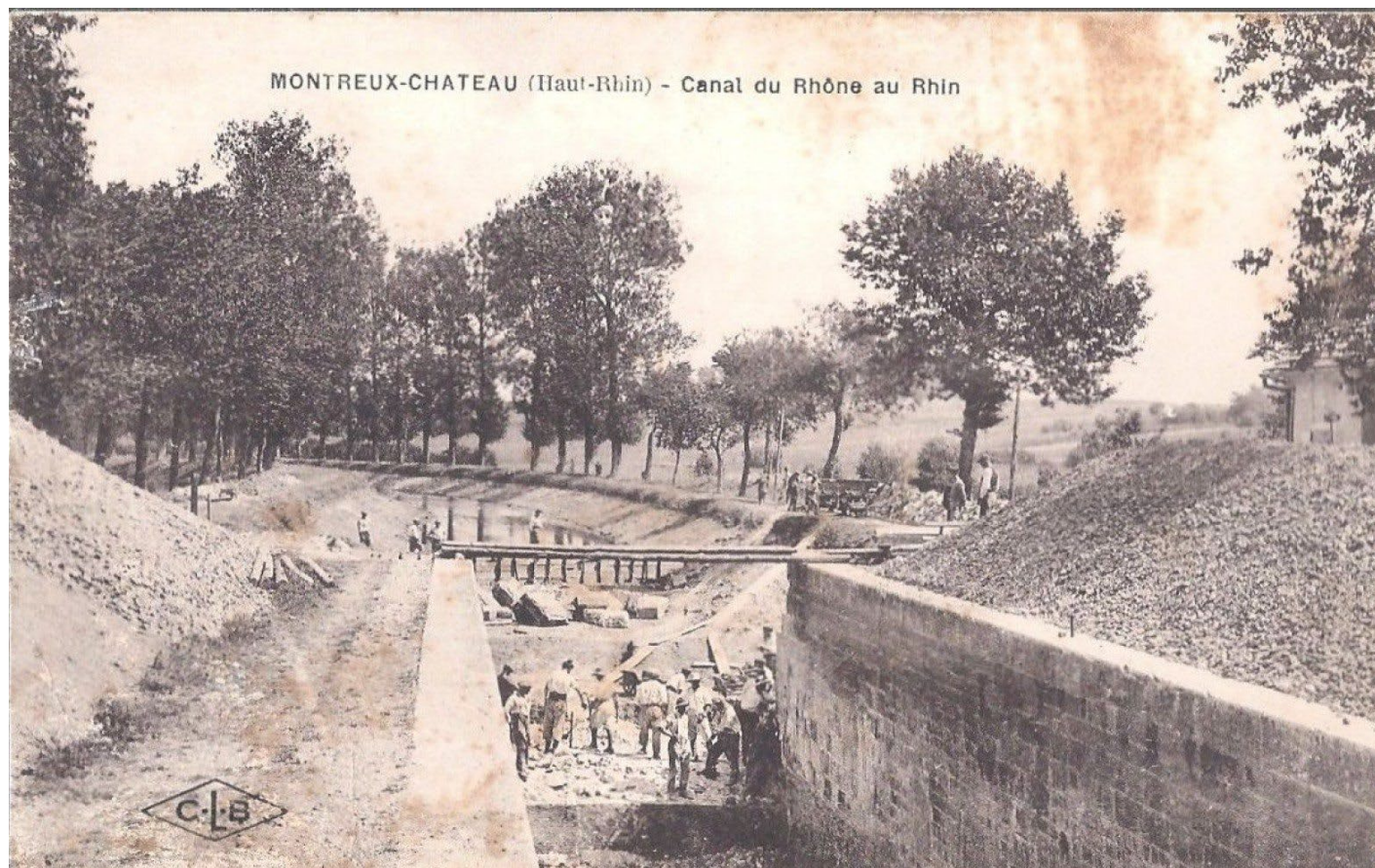
Les écluses devront mesurer 38,5 m de longueur avec une capacité de portage de 350 tonnes.

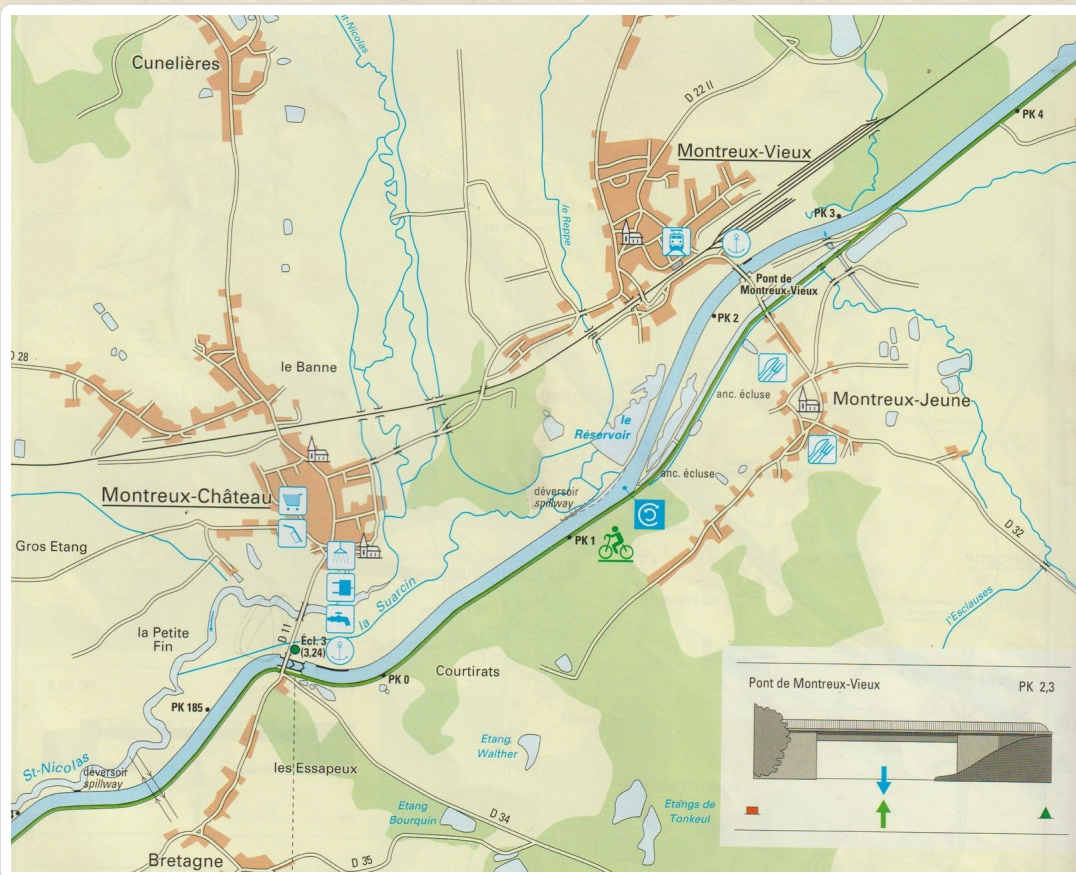
Entre Saint-Symphorien et Niffer s'échelonnent alors 114 écluses et non plus 160.

La profondeur de la voie d'eau passe de 1,70 m à 2,20 m.

En 1927, l'échelle d'écluses de Valdieu, jusqu'alors composée de 15 écluses, passe à 12 écluses pour franchir un dénivelé de 30 mètres sur 3 km. Désormais, et depuis la suppression de la N°1 il subsiste 24 écluses entre Montreux-Vieux et Eglingen.

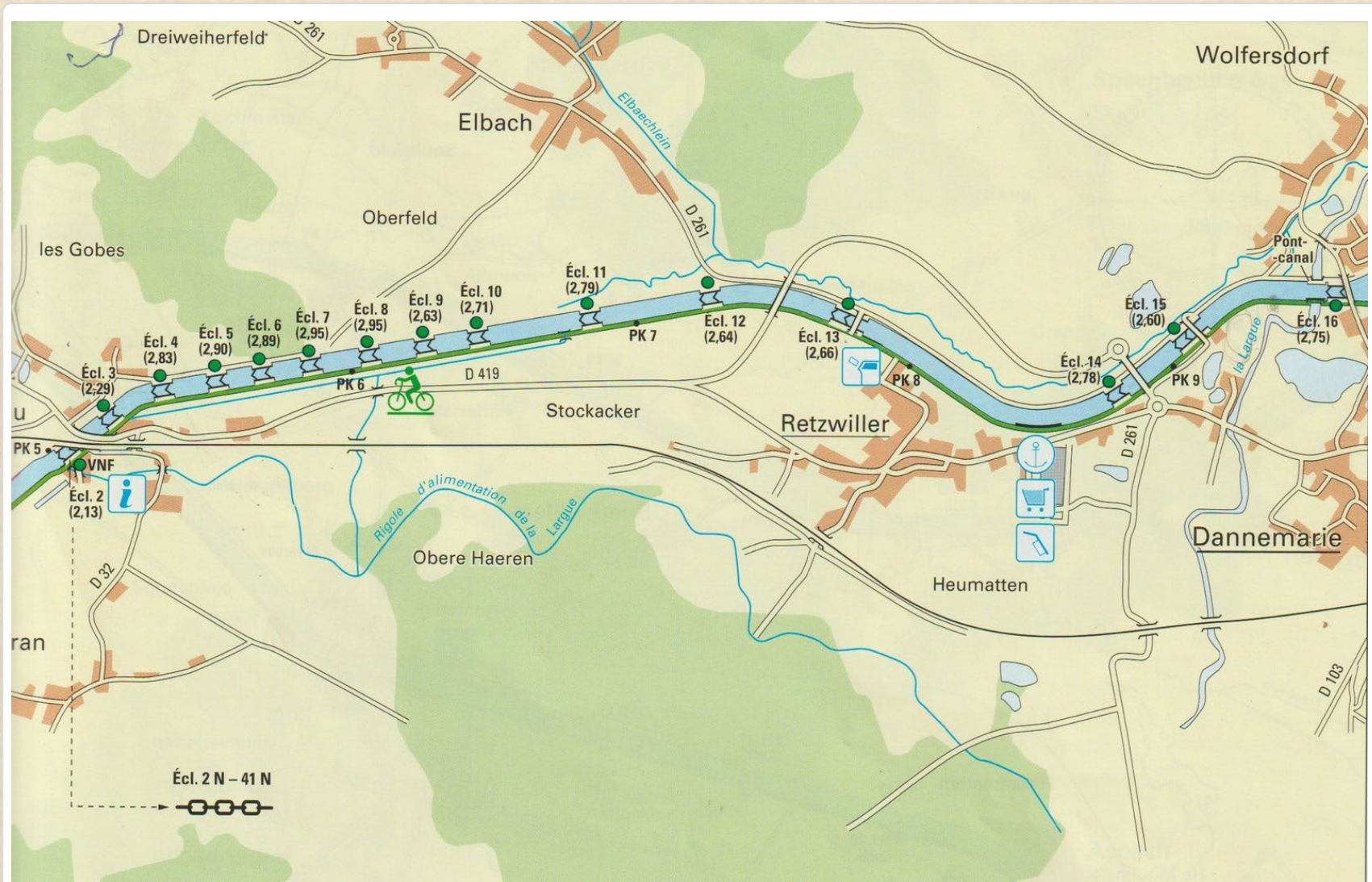
Après le retour de l'Alsace à la France il faut réaménager le canal aux normes Freycinet pour qu'il puisse permettre la navigation à de plus grandes péniches (300 tonnes). Cela se traduit par l'agrandissement des écluses, la nécessité de porter la profondeur de la voie d'eau de 1.70 à 2.50 et cela eu de grosses répercussions sur le se teur du bief de partage. 3 écluses furent éliminées (la 1 côté Rhin et la 1 et la 2 côté Rhône)





Entrées d'eau au niveau du réservoir (Reppe, St Nicolas, Suarcine, Canal de Bavillers- Champagne)

Bras du canal abandonné sur laquelle se trouvait une écluse.



La Rigole de la Largue



Arrivée d'eau au niveau de l'écluse 23 provenant de ruisseaux dont les sources se trouvent sur les bans de Dannemarie, Gommersdorf, Hagenbach et Ballersdorf.

03

Le Canal du Rhône au Rhin et son emprunte sur l'économie locale



- La rangée d'arbres au bord du canal
- La maison ouvrière disparue il y a 5 années à peine
- La première marnière encore visible de nos jours



- La tuilerie construite par les Gilardoni à Wolfersdorf en 1864. En même temps que celle des Schmerber à Illfurth et donc 30 ans après l'inauguration du Canal.



Une cité ouvrière Un Directeur scellé qui possède villa, ferme, écuries.
Il assure le transport des tuiles vers le canal et la gare de Dannemarie.
Il paye les ouvriers dans son bistrot où les ouvriers laissent une partie du salaire.



La tuilerie Gilardoni érigée en 1925 à Retzwiller. Rasée en 1974, la friche a été transformée en zone d'activité par la CC de la Porte d'Alsace. Aujourd'hui la CCSAL occupe la majeure partie du site en y ayant implanté une partie de ses bureaux, les locaux techniques et le Centre de traitement des déchets.



- La Villa Vogtensperger le Directeur de la Tuilerie
- Une partie de la cité ouvrière.
- La ferme Vogtensperger
- L'écluse N° 25
- Le transbordement aérien
- Les écuries du domaine Vogtensperger



Le dispositif créé lors de la construction de la nouvelle tuilerie en 1925. Ce convoyeur arien qui depuis la marnière (actuelle déchèterie ultime) enjambait le canal et la route nationale a été démantelé après 1974.





Vue des années 1950 qui nous dévoile l'arrière de la nouvelle tuilerie

Vue aérienne sur laquelle apparaissent la mairie, l'église et au loin, la tuilerie et le viaduc.



La tuilerie construite en 1865, acquise et agrandie en 1923 par les frères GESSIER, et qui était aussi le siège de la banque coopérative Raiffeisen.





La première Tuilerie des Gessier au bord de la forêt du Forst



Ci-contre, vers 1920, des ouvriers affectés à l'extraction de la marne dans l'ancienne carrière des Schmerber à Illfurth et la transportant à l'aide de barges et sur le canal du Rhône au Rhin vers l'usine de Hagenbach.



Vue prise en 1920 dans la glaisière à Hagenbach. De gauche à droite au premier plan; Hagmann Xavier, X , Kniebieler Joseph, Heitz Bernard, X , Fink Eugène, X , X , Heitz Auguste. De gauche à droite au second plan; X , Biebler Albert, Lupfer Aloyse, Biebler Alphonse.

En face des Tuileries Gessier et en bordure de l'arrivée d'eau (dite du château) qui provient de la partie sud de Hagenbach, se trouvait une maison d'éclusier aujourd'hui disparue.



L'usine établie par les Gessier entre le canal et la route menant à Eglingen et en premier plan le transformateur électrique.

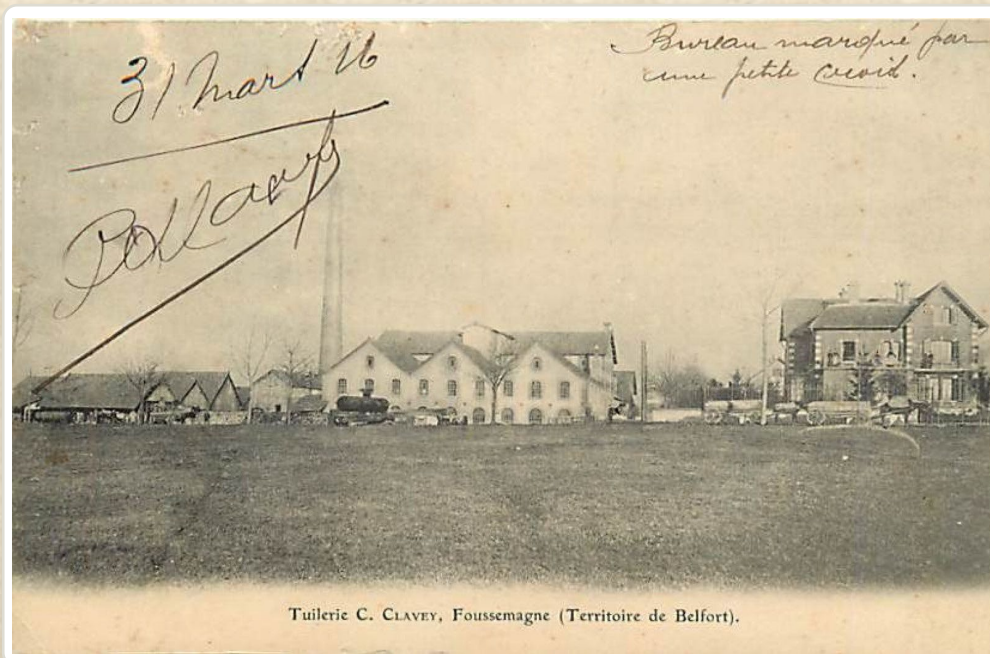


Puisque nous sommes sur un lieu qui ne ressemble en rien à ce qu'il a été, je vous livre un cliché pris en 1914 au même endroit.

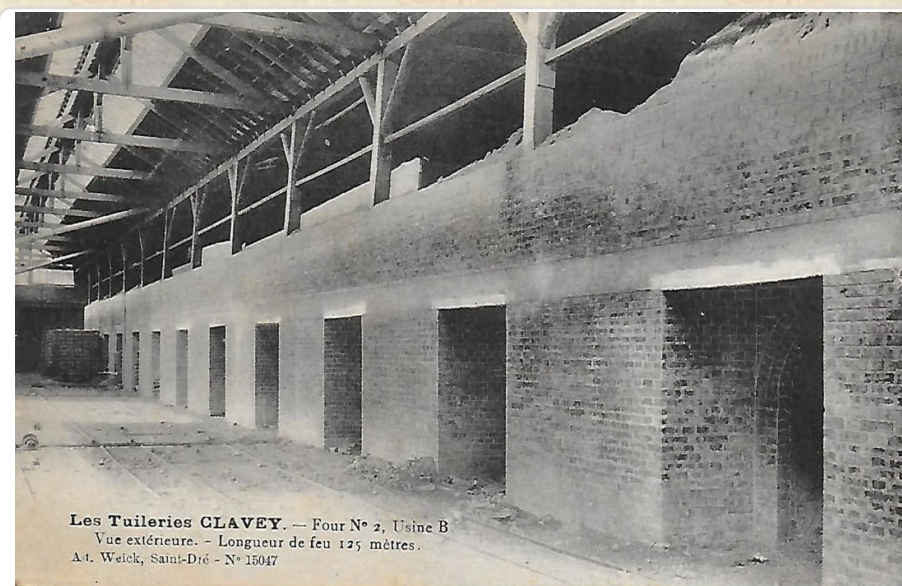
A vous de deviner de quoi il s'agit !

Une idée en réserve pour les prochaines journées du Patrimoine.....





Foussemagne : En ce qui concerne le développement économique le long de notre Canal, il convient de spécifier que bien des communes de l'actuel Territoire de Belfort se trouvaient dans le Haut- Rhin lors de la mise en eau du canal du Rhône au Rhin. Ainsi la présence de marne et argile en masse le long de la voie d'eau a encouragé de nombreux industriels à se lancer dans l'aventure de la tuile et des briques.



Ce fut le cas à Foussemagne où en 1846 (et oui 18 ans avant celle des Gilardoni à Wolfersdorf) Charles Clavey créa une usine employant d'abord 25 ouvriers. Puis ses deux fils lui succèdent et l'usine passe de 4000 tonnes produites en 1892 à 40000 tonnes en 1923. Les expéditions se font par la route mais surtout par wagons depuis la gare de Montreux-vieux et par péniches également depuis le port de Montreux-Vieux. En 1971 date de la fermeture de la tuilerie Clavey 40 ouvriers étaient encore employés pour la fabrication de briques isophoniques.





La maison d'éclusier et le pont-levis aujourd'hui disparus au bord de la route menant à Montreux-Jeune.

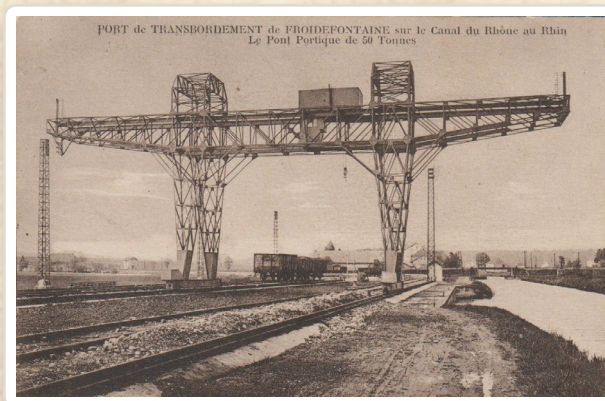
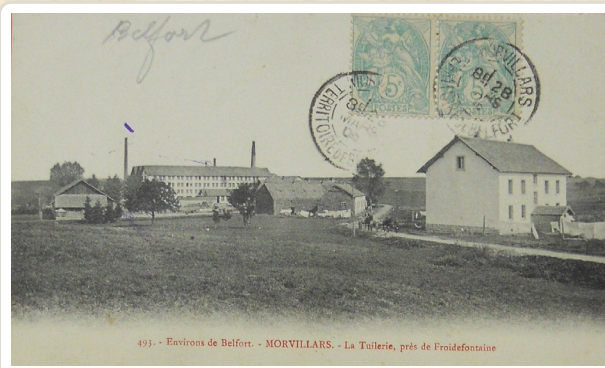


Froidefontaine A Froidefontaine Albert Sambsthay créa une tuilerie en 1883 (Gilardoni et Gessier ne pouvaient plus vendre en France).

En 1911 cette unité de production fut rachetée par la société Viéllard-Migeon qui y transféra du matériel issu de la tuilerie Heiligenstein de Grandvillars.

Agrandie entre 1912 et 1913, cette usine bénéficiait d'un embranchement ferroviaire particulier relié au canal dès 1925. En 1953 la tuilerie utilise 2000 tonnes de marne et argile pour réaliser 1500 tonnes de produits finis (tuiles et briques).

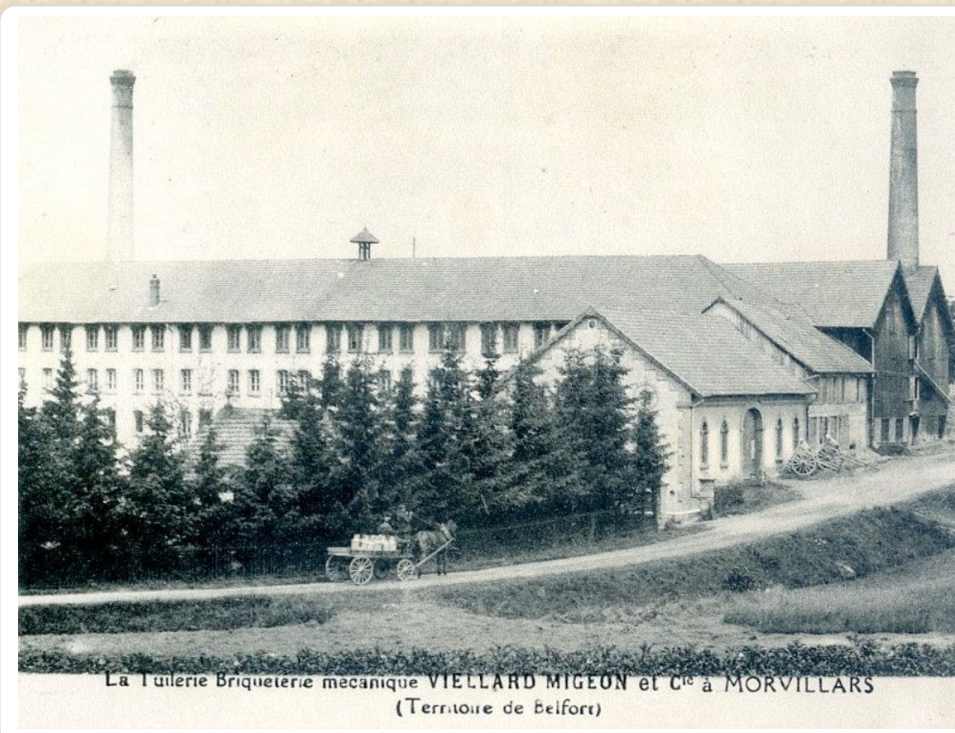
Rachetée en 1964 par la société Sturm, la vieille tuilerie devait cesser son activité en 1970. Mais une nouvelle usine vit le jour de l'autre côté de la route départementale qui atteignit une capacité de production de 280 tonnes par jour



Celle-ci ferma en 1979 et à nouveau on modernisa pour redémarrer en 1980 et mourir en 1986. L'ensemble des usines ont été rasées en 1990. De nos jours il reste 9 maisons d'ouvriers, la maison du directeur et ce qui servait de bureaux.



A Morvillars les Viellard possédaient des forges et une tuilerie en bordure du canal.



04

L'Evolution des moyens de traction des péniches



Ci-dessus, la bricole qui consistait à harnacher des humains à des cordes et harnais pour tirer les péniches depuis le chemin de halage. Hommes payés à la tâche mais aussi des femmes et des enfants étaient mis à contribution.

Par la suite, on se servit de chevaux et de mulets et ceci jusqu'après la Grande-Guerre. Une place était généralement aménagée à l'avant des péniches pour les animaux.





Les loco-tracteurs électriques sur rails de 0.60 sur la berge opposée au chemin de halage.

Ci-dessous, un loco-tracteur
 à l'abandon
 au bord du bassin de
 retournement de Valdieu.



Après 1960, les péniches étaient équipées de moteurs thermiques qui actionnaient une hélice se trouvant à l'arrière du bateau. Les mouvements



05

L'essoufflement du transport sur la voie d'eau et la naissance du tourisme fluvial



Trafic sur le Canal du Rhône au Rhin en 1958 entre St Symphorien et Montbéliard

Sens de la montée

Nature	Tonnage	%
Matériaux de construction (tuiles et briques)	64.623 Tonnes	29,1 %
Matières premières (potasse essentiellement)	31.573 Tonnes	14.2 %
Combustibles et minerais	71.575 Tonnes	32,2 %
Bois	16.328 Tonnes	7,4 %
Produits agricoles	19.663 Tonnes	8,9 %
Produits alimentaires	8.763 Tonnes	3,9 %
Produits Industriels	3.144 Tonnes	1,4 %
Produits Fabriqués	3.801 Tonnes	1,7 %
Hydrocarbures	2.591 Tonnes	1,2 %

Sens de la descente

Nature	Tonnage	%
Combustibles Minerais	106.663 Tonnes	35,8 %
Produits Industriels	134.400 Tonnes	45,1 %
Engrais	10.732 Tonnes	3.6 %
Matériaux de construction	33.462 Tonnes	11,2 %
Produits fabriqués (Industrie métal)	5.953 Tonnes	2,0 %
Produits Alimentaires	2.704 Tonnes	0.9 %
Matières premières (Industrie métal)	579 Tonnes	0.2 %
Produits Agricoles	2.555 Tonnes	0,9 %
Bois	915 Tonnes	0.3 %

Traffics fluviaux en 1975 (en nombre de bateaux)

Traffics sud -Nord entre St Jean de Losne et Niffer en 1975 - 222km

Matières premières
Houilles
400 bateaux
Huiles
dont raffinés
100 bateaux
Bauxite
500 bateaux
Divers
150 bateaux
Pyrites
140 bateaux
Aluminium
150 bateaux
Matériaux de construction
Tuiles et briques
200 bateaux
Ciments
100 bateaux
Graviers et sables
125 bateaux

Trafic Nord-Sud entre Niffer et St Jean de Losne en 1975

Matières premières
Huiles y compris raffinés
1000 bateaux
Houilles
1000 bateaux
Déchets atomiques
80 bateaux
Lignite
100 bateaux
Potasse
220 bateaux
Sel
300 bateaux

Autres marchandises transportées

Matériaux de construction — Tuiles — 250 bateaux —
Ciments et chaux — 250 bateaux — Graviers et sables — 450
bateaux — Préfabriqués tuyaux et poteaux — 250 bateaux
Bois, cartons, papiers — 350 bateaux
Produits métallurgiques — 690 bateaux (80 000 voitures
Peugeot)
Bois — 100 bateaux — Produits métallurgiques — Industrie
(automobiles) — 200 bateaux — Vieux fers — 50 bateaux
Produits chimiques — Engrais — 50 bateaux — Phosphates
— 500 bateaux
Produits chimiques — Engrais et pétrochimie — 350 bateaux
— Produits Alimentaires — Céréales — 50 bateaux — Bières
et sucres — 80 bateaux
Produits Alimentaires — Céréales — 250 bateaux — Vins —
50 bateaux — Sucre — 50 bateaux



La fin des péniches commerciales... et que vivent les bateaux de plaisance ! Après 1960, la route et le rail s'imposèrent comme des moyens de transport plus rapides et donc plus conformes aux besoins de l'époque (le flux tendu). La navigation fluviale marchande sur le canal régressa d'année en année. En 1990, ce canal délaissé devint une voie d'eau de tourisme et des ports de plaisance virent le jour en plusieurs points du parcours entre Mulhouse et Saint Symphorien. Les services des Voies Navigables de France entretiennent toujours cette voie d'eau et les portes des écluses en bois ont été remplacées par des portes métalliques automatisées. Le port de plaisance de Wolfersdorf/Dannemarie a été créé en 1989. Aujourd'hui cet équipement est cogéré par VNF et la Communauté de Communes Sud Alsace Largue. La région Alsace transforma les voies de halage en piste cyclable. La véloroute E6 reliant Nantes à Budapest emprunte notamment l'ancien chemin de halage du canal du Rhône au Rhin.

06

La création de la Vélo-Route et le contrat de Canal



La Véloroute EV6

Près de 600 passages à vélo par jour en moyenne sont enregistrés en 2025 sur cet itinéraire cyclable permettant de relier Nantes et Budapest. 4450 km dont 1329 en France. 625 Km sont sur sites propres et donc non partagés avec les automobilistes !

Le Contrat de Canal signé en 2023

Un Contrat de Canal a été signé en 2023 par la Communauté de Communes en partenariat avec VNF, la Région Grand-Est, la communauté Européenne d'Alsace, Mulhouse Alsace Agglomération et le PETR du Sundgau, tous soucieux de favoriser la mixité des modes de déplacements le long de la voie d'eau, réelle colonne vertébrale reliant les bassins du Rhône et du Rhin.

Les objectifs de ce contrat Il s'agit de favoriser la coordination et la mutualisation des moyens pour une meilleure efficacité des actions menées sur les territoires empruntés par la voie d'eau et de garantir une gestion intégrée et durable des voies navigables .

Pour garantir le caractère touristique, les différents partenaires s'accordent à vouloir renouveler et moderniser les équipements. Ils s'engagent également à promouvoir l'offre patrimoniale de tourisme et de loisirs à proximité pour attirer et fixer les clientèles ; cela passe par l'amélioration de la piste cyclable EV6.

Lors de la signature de ce Contrat de Canal, les différents partenaires s'accordent à investir 11.5 millions d'euros en 10 ans.

VNF prévoit de financer intégralement les opérations nécessaires à la gestion hydraulique branche Sud entre Mulhouse et Bourogne pour un montant de 6 430 000 €. Parmi ces fonds 5 500 000 € seront dédiés aux travaux sur la partie Mulhouse à Montreux-Jeune.

En plus de ces investissements, 6 millions d'euros sont prévus pour accompagner différents projets portés par les partenaires en matière de tourisme fluvial notamment et pour valoriser les infrastructures de la voie d'eau et ses abords, de valoriser le savoir-faire des territoires empruntés. La participation financière de la CCSAL à ce projet est de 200 000 €.

