

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 46 (1975)
Heft: 10

Artikel: Le canal, un sujet de conversation vieux de 400 ans
Autor: Mülhenheim, Frédéric
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825199>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le canal, un sujet de conversation vieux de 400 ans

— *Le canal !... On en parle depuis 20 ans !...*

— *Non, répond M. Frédéric Mülhenheim¹. On en parle depuis plus de 400 ans.*

Il est vrai qu'il ne s'agissait pas encore du projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône, sujet d'actualité. On sait que le sort de cette éventuelle grande réalisation susceptible d'apporter beaucoup sur ses rives, doit se jouer très prochainement. Le gouvernement, décidera-t-il de lui réserver des crédits pour 1976 ?

Rapproché de ce « suspense » le rappel historique de M. Frédéric Mülhenheim ne manque pas de saveur.

Ce qui devait finir par devenir le canal du Rhône au Rhin fut l'objet de longues tergiversations dans le Pays de Montbéliard pendant plus de deux siècles et demi.

Cela commence en 1554, lorsque le comte de Montbéliard, Georges I, propose au parlement de Franche-Comté de rendre le Doubs, comme au temps des Romains, navigable de Mandeuve à Besançon. Dole refuse. Dole à cette époque était la capitale de la Franche-Comté.

Le projet tombe dans l'oubli, jusqu'à l'époque de Louis XIV, où des ingénieurs du roi et le maréchal de Vauban, examinèrent la possibilité de réunir le Rhin au Rhône en coupant les terres du prince de Montbéliard qui, à son tour, refuse. Une troisième tentative eut lieu en 1732 sous Louis XV, sans plus de succès.

En Franche-Comté, sous l'impulsion de l'ingénieur en chef Bertrand la question est reprise ; les travaux ne débutent que sept ans plus tard en 1780, entre Saint-Symphorien et Dole. Mais il restait toujours la traversée de la principauté de Montbéliard à laquelle le prince s'opposait toujours.

Le 1^{er} janvier 1784, le sieur La Chiche, présente à Charles-Eugène duc de Wurtemberg et prince de Montbéliard, un plan très audacieux et très original. Malheureusement les fonds étaient en baisse, le trésor de la principauté avait servi à payer les dettes de Charles-Eugène envers M. de Voltaire. Dans ces conditions le projet du sieur La Chiche fut classé, comme l'on dit aujourd'hui, sans suite.

Il fallut attendre 1804, pour que le creusement commençât avec l'aide de prisonniers de guerre austro-russes.

Ce projet qui semble audacieux à l'époque où il fut écrit nous laisse penser que nos aïeux voyaient très grand et très loin. Mais il vaut qu'on l'examine. Nous le reproduisons in extenso et nous avons cru bon de substituer à l'orthographe du XVIII^e siècle celle d'aujourd'hui.

Frédéric Mülhenheim

Précis d'un projet de liaison Rhône-Rhin

Comme l'on travaille dans le Charolais à la jonction du Rhône et de la Saône avec la Loire, et que celle du Rhin au Danube, jadis entreprise par Charlemagne, serait aujourd'hui beaucoup plus praticable, surtout par la route que je proposerai ci-après ; on voit par ce simple exposé, que si ces deux importantes jonctions avaient lieu, le canal intermédiaire, dont il s'agit ici, pourrait lier, par la navigation artificielle, les quatre grands fleuves qui partagent l'Europe et se terminent aux principales mers dont elle est enveloppée, savoir : le Rhin qui coule au nord, dans la mer d'Allemagne ;

¹ Conservateur des archives de la ville de Montbéliard, membre de la Société des gens de lettres de France, chevalier des arts et lettres (1963).

le Danube, au Levant, dans la mer Noire ; la Loire au Couchant, dans le Grand Océan ; et le Rhône, au Midi, dans la Méditerranée. Le comté de Montbéliard n'est pas fort éloigné de ces fleuves ou de leurs affluents : l'Allan qui après avoir traversé cette souveraineté, se jette dans le Doubs, servirait à sa communication avec le Rhône et la Loire ; et sa jonction avec le Rhin et le Danube s'ouvrirait par les vallons des affluents de l'III, dont l'origine n'est qu'à environ quatre lieues de distance de sa frontière.

Le tableau des différentes communications navigables exécutées, entreprises, projetées ou simplement probables, dans les intervalles compris entre ces fleuves, présente le spectacle d'une navigation intérieure et circulaire, au travers de cette partie de l'ancien continent et le long des mers dont on vient de parler, telle que, au moyen des découvertes heureuses que ce siècle produit, pour naviguer dans des rivières peu profondes², et pour remonter les fleuves les plus rapides³, il n'y aurait aucune des villes situées sur ces fleuves et sur les rivières qu'ils reçoivent, dont le commerce ne pût se communiquer directement ou s'étendre au loin, par le canal que je propose.

Les preuves et les autorités, rapportées dans ce tableau, font voir que plusieurs parties de cette chaîne de navigation existent déjà ; et que les autres ont été proposées ; pour la plupart il ne serait donc plus question que de les lier entre elles par les chaînons qui y manquent, soit en France, soit en Allemagne ou en Russie. Les souverains de ces grands Etats seraient très intéressés à les joindre, pour la correspondance de leur commerce mutuel et par la nature des moyens de navigation que j'emploie, ils peuvent fermer cette chaîne sans compromettre la sûreté des lieux qu'elle parcourrait.

Le principal de ces chaînons est, sans contredit, celui dont il s'agit dans ce précis ; puisqu'il unirait le Nord au Midi et le Levant au Couchant de l'Europe. Or, de tous les projets de ce genre il

en est peu dont l'exécution soit aussi certaine, aussi facile et peut-être moins dispendieuse proportionnellement. Il ne s'agirait, en effet, pour l'obstacle qui sépare les eaux du Midi de celles du Nord, dans cette partie, que de trancher dans un terrain où les puits des environs n'ont jamais indiqué ni pierre, ni graviers, ni rochers, un point de partage de 26 à 27 pieds de hauteur réduite, sur une longueur de 3300 toises, qu'on peut prolonger jusqu'à deux lieues d'étendue, en le soutenant le long des coteaux. Le reste du canal suivrait, de part et d'autre, le cours des ruisseaux et des rivières, dans lequel il est impossible d'établir une navigation solide. La longueur totale de cette communication serait d'environ vingt-cinq lieues. Si le canal proposé en Alsace par M. le maréchal de Vauban était exécuté, elle ne serait que de douze lieues, dont trois sur le comté de Montbéliard.

Son point de partage peut être nourri par les sources les plus abondantes et même, par des rivières intarrissables, dont une seule (qu'on peut amener au sommet du pendant des eaux) suffirait à une bonne navigation, pendant le temps même des sécheresses ; on pourrait donc y admettre des bâtiments d'un port très considérable.

A en juger par la nature de la pente du terrain, du côté du Doubs sept sas ou bassins éclusés suffiront, pour le point de partage avec cette rivière ; on sait que Strabon dans sa géographie, livre IV^o, le met au rang des rivières navigables. M. le maréchal de Vauban assure qu'elle contient assez d'eau pour l'être jusqu'à Mandeure (qui est d'environ trois lieues plus haut que l'entrée du canal) ; et plusieurs diplômes des rois de France, de la première et de la seconde race, prouvent qu'elle l'a été jusqu'au X^e siècle. Les Huns et les Normands ayant alors dévasté à plusieurs reprises la Franche-Comté, que cette rivière parcourt, la cessation du commerce entraîna celle de la navigation ; d'où s'en est suivi l'établissement des digues de moulins qui ont considérablement rélargi son lit,

aux dépens de sa profondeur ; l'Allan est dans le même cas surtout depuis Montbéliard.

Pompe à feu

L'exhaussement du lit de ces rivières, la dégradation de leurs bords et les dépôts qui en sont l'effet nécessaire, occasionnent des inondations fréquentes qui détruisent les propriétés, causent dans les villes qui y sont exposées de très grands dommages, et opposent au rétablissement de la navigation des obstacles auxquels les moyens connus n'ont pu, jusqu'ici, et ne pourraient jamais remédier efficacement ; sur quoi on fait voir par nombre d'exemples cités dans un mémoire particulier, que ces moyens de navigation ne peuvent être utiles qu'à de petites rivières, qui ne sont point sujettes à des augmentations considérables, mais que ces ressources sont nuisibles dans celles qui, comme le Doubs, la Saône, etc. (navigables par elles-mêmes) sont susceptibles de crues de 10, 12 ou 15 pieds de hauteur, ces digues alors, malgré des sas éclusés et des pertuis les plus ingénieux, privent ces rivières, et dans peu de temps de la navigabilité dont la nature les avait favorisées ; il serait donc très essentiel de faire mouvoir ces sortes de moulins par tout autre agent que par le courant d'eau que ces digues y amènent, c'est ce que M. l'abbé Arnal, ci-devant cité, vient d'exécuter avec succès à Nîmes par le moyen de la pompe à feu, et M. Musy, célèbre mécanicien de feu prince Charles de Lorraine, à Vienne, a obtenu de Sa Majesté Impériale un privilège à l'effet de mettre au jour une pièce de mécanique qui, remontée toutes les 24 heures, peut mettre en mouvement toutes sortes de moulins, sans le secours de l'eau, ni du vent, ni des animaux, cette machine ne coûterait que cinquante florins par tournant⁴.

Il résulte de ces considérations que le plus sûr moyen de rendre ces rivières solidement navigables est de les rétablir dans leur lit primitif, dégagé de tous ces obstacles destructeurs, ce qui

arrêterait en même temps les débordements et tous les dégâts occasionnés par les inondations. Les rochers que contient le Doubs ne s'opposeraient probablement pas à sa navigation, puisqu'ils existaient avant l'établissement des digues des moulins et qu'ils ne l'empêchaient point alors d'avoir lieu ; en tout cas, on indique dans ce mémoire des moyens peu dispendieux d'ouvrir ces rochers qui, de leur nature, pour la plupart paraissent plats, feuilletés, corrompus et facile à enlever.

Le Doubs rendu navigable, la descente au Rhône est toute faite par la Saône ; cette rivière jouit actuellement de la plus belle navigation possible, surtout depuis Chalon jusqu'à Lyon ; lorsqu'elle sera jointe à la Loire par le canal du Charolais, elle ouvrira une communication de notre point de partage avec les côtes du couchant, comme elle en a une toute faite avec celles du Midi, ce qui établirait une correspondance par la navigation de Montbéliard, Besançon, Dole, etc., avec Lyon, Marseille, les Echelles-du-Levant, le canal du Languedoc, Bordeaux, Nantes, Paris, Rouen, Le Havre, l'Amérique et les Deux-Indes ; l'achèvement du canal souterrain de Picardie ou la jonction de la Sambre avec l'Oise et l'Escaut étendrait cette communication dans l'Artois, le Hainaut, la Flandre, le Brabant, etc.

Il faudra dix sas, de dix pieds de chute, pour descendre du point de partage sur les rivières qui arrosent l'Alsace ; lorsqu'on les a atteintes elles indiquent la route à suivre jusqu'au Rhin. On sait que, sans les droits excessifs qu'on y exige, la navigation de ce fleuve pourrait porter les spéculations du commerce en Hollande, en Angleterre, au Danemark, dans la Suède, en Russie et chez toutes les puissances maritimes du Nord. Si l'empereur et les princes de l'Empire qui y sont intéressés, se déterminent à faire travailler à la jonction du Rhin au Danube, il serait facile de conduire depuis la rivière de l'Ill, près de Mulhouse, jusqu'à la rive gauche du Rhin, entre Huningue et Bâle, une branche du canal



**En route pour vous.
De la Chine
à l'Afrique du Nord.
Pour que vous trouviez
chez nous à prix
avantageux des tapis
d'Orient
et des tapis berbères
1er choix.**

Merveilleux choix à prix exceptionnels au cœur du Jura

PFISTER AMEUBLEMENTS SA - DELÉMONT

Rue des Moulins 12

Téléphone 066 22 32 10

1728

Entreprise générale
Bâtiment
Génie civil
Peinture
Bureau d'architecture
Gérance immobilière

PARIETTI & GINDRAT SA

PORRETRUY
BONCOURT
DELÉMONT
MOUTIER

1730

Le goût du vrai.

Parisienne

SUPER

Choisir. De bons tabacs. Equilibrer leur mélange. Maintenir la pureté du goût. Pour retrouver le naturel du plaisir.

1733

Lintas PS 74 D

dont le projet a été détaillé par un savant d'Alsace rempli de patriotisme⁵ ; de là on remonterait ce fleuve (après avoir franchi, par des sas accolés, les cataractes de Rheinfelden et de Lauffenbourg) jusqu'à l'embouchure de la Wutach près de Waldshutt. On suivrait ainsi cette rivière jusqu'à la hauteur de Blumberg, dans la principauté de Furstenberg.

La source du ruisseau qui y coule vers le Danube (suivant la grande carte de la Souabe en neuf feuilles par Seutter) n'est pas éloignée de la Wutach de plus de mille toises, et les hauteurs de Furstenberg, qui en sont peu distantes, produisent plusieurs ruisseaux qui y versent leurs eaux, de sorte qu'il y a beaucoup de probabilités que la jonction du Rhin au Danube peut s'opérer dans cette partie. Au moyen de cette jonction et des autres communications dont l'Empereur, dit-on, est occupé, on pourrait se rendre dans tous les pays héréditaires, soit en Allemagne, soit en Italie.

Comme le cours du Danube s'étend jusqu'à la mer Noire, qu'au moyen des canaux qui ont été faits en Pologne et en Russie, cette mer communique déjà avec la mer Baltique et que l'union du Don,

de la Volga et de la Dzwina on pourrait la joindre avec la mer Caspienne et la mer Blanche ; il est démontré que la jonction du Rhône, de la Loire, du Rhin et du Danube ferait correspondre le canal que je propose avec toutes les mers qui environnent l'Europe.

Pour pouvoir parvenir à en apprécier la dépense avec certitude, oserais-je espérer que Son Altesse Sérénissime voudra bien me procurer la permission de faire, dans l'étendue du Comté de Montbéliard, les opérations nécessaires, lorsque les circonstances me le permettront.

(« Réalités francs-comtoises »)

Notes de La Chiche

² Frégate présentée à l'Empereur (du Saint-Empire), voir Mercure de France du 24 novembre 1781. Tableau des communications navigables entre les principaux fleuves et rivières de l'Europe Nos 26 et 27.

³ Pompes à feu appliquées à la remonte des bateaux par M. l'abbé d'Amal, chanoine de la Cathédrale d'Alès (Mercure de France du 22 novembre 1781) et par M. Jouffroy d'Abbans, gentilhomme de Franche-Comté, qui vient d'en faire l'essai à Lyon ; roues à rames inventées par M. de la Rue (voir Mercure de France du 18 juin 1783).

⁴ Voir le Courrier de l'Europe du 13 mai 1783 et le Mercure de France du 31 du même mois.

⁵ Cette branche pourrait faire partie du canal, proposé en Alsace, par M. de Vauban.