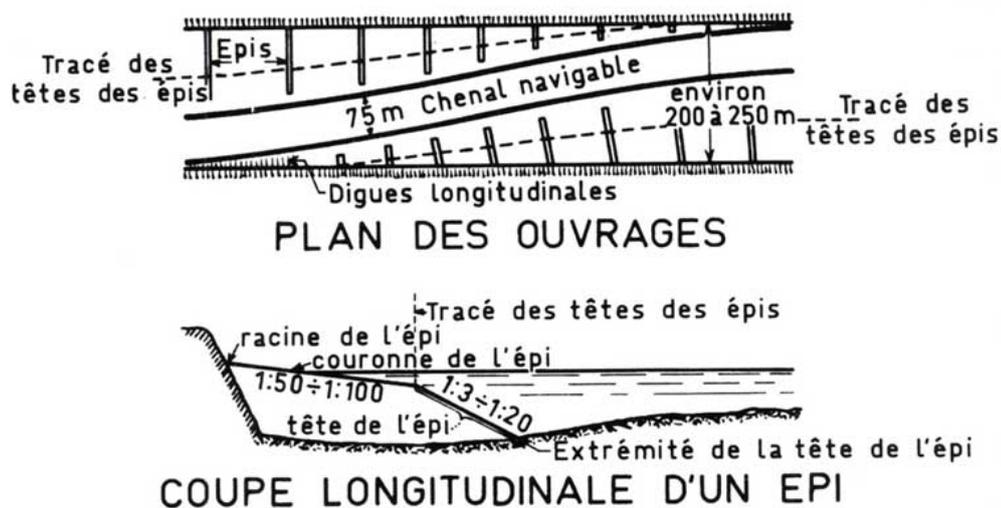


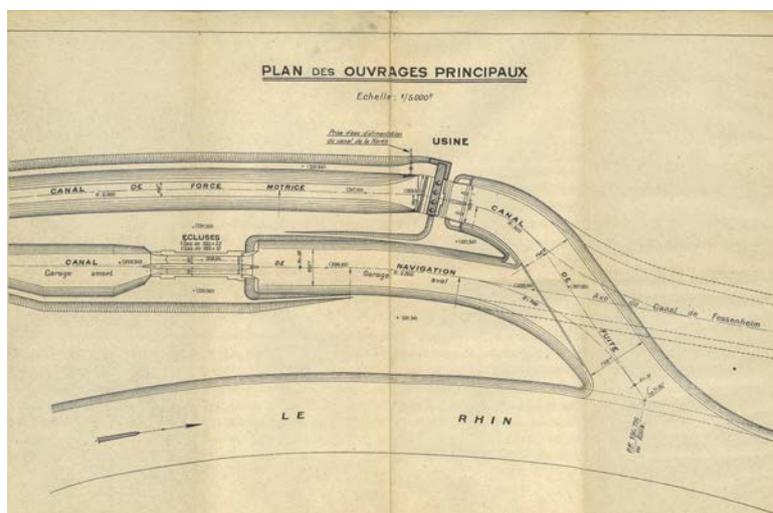
LA NAVIGATION SUR LE RHIN ET LE GRAND CANAL D'ALSACE

Dans l'article précédent ont été soulevés les problèmes de navigation dus à la canalisation du fleuve au XIXe siècle. L'augmentation consécutive de la vitesse de l'eau entraîna un approfondissement du lit du Rhin, et provoqua la formation de hautfonds rocheux. En 1928, seuls 33 jours dans l'année étaient propres à la navigation entre Strasbourg et Bâle ! Pour pallier à cet inconvénient majeur, deux thèses s'affrontent, à savoir : soit le creusement d'un canal latéral, soit l'aménagement du fleuve lui-même. Dès 1878, plusieurs propositions de canaux sont présentées, mais ne parviennent pas à recueillir l'approbation de tous. Aussi, en 1897 et 1898, deux projets de régularisation sont proposés, tous deux s'inspirant des travaux réalisés par Mr Girardon sur le Rhône. Cela consiste en la mise en place de structures en pierres et fascines formant des épis noyés transversaux, afin de concentrer le débit et contraindre le fleuve à draguer lui-même les hauts fonds pour entretenir un chenal central régulier.



Après quelques tergiversations, les travaux débutent finalement en 1905, pour la partie en aval de Strasbourg. Le succès de ces aménagements encourage la Suisse à obtenir la poursuite des travaux entre Strasbourg et Bâle, or, à la fin de la 1^{ère} guerre mondiale, le traité de Versailles reconnaît à la France le principe de la construction d'un canal latéral le long de ce secteur et lui réserve le droit exclusif à l'énergie produite par l'exploitation du fleuve, sous conditions qu'elle ne nuise pas aux conditions de navigation. Ainsi naîtra en 1928, le **Grand Canal d'Alsace**.

8 « chutes » sont prévues entre Strasbourg et Bâle, chacune comprenant une usine hydro-électrique et deux écluses de navigation. Voici le plan de la chute d'Ottmarsheim dont les travaux ont débuté en 1948 pour s'achever avec sa mise en service en 1952 :



Ce fut un chantier pharaonique nécessitant des moyens matériels et logistiques énormes...



1949

1951



1952

Aujourd'hui (photo EDF)

...et bien évidemment humains. Tous ces ouvriers, ingénieurs et employés administratifs venaient de partout en France, en Europe et au-delà. Tous ont pu bénéficier de conditions d'accueil et de logement dans des « villages » construits spécialement pour l'occasion tout au long d'une voie de chemin de fer parallèle au fleuve. Ces villages préfabriqués prirent le nom et le numéro de la gare qui les desservait.

Mais ceci sera le thème de notre prochain article !