



EDITO

Pour une eau vivante : ne plus usiner le monde !

Usiner le monde, étrange association de mots ! Et pourtant, c'est bien la réflexion qu'inspirent bon nombre de projets, dits d'aménagement du territoire, quand ils tronçonnent les forêts, barrent les vallées, ou sautent les montagnes. Dans la majorité des cas, ces projets, que l'on qualifie aisément de pharaoniques, entraînent des destructions écologiques particulièrement importantes : des espèces végétales et animales sont éradiquées ; des milieux naturels complexes, plus ou moins influencés par l'homme, aux fonctionnalités biologiques déjà affaiblies, disparaissent complètement ; l'eau, déjà malade de toutes les pollutions diffuses et ponctuelles, devient encore plus imbuvable ; dans cette ambiance, triomphe cette idée simpliste, aux effets dévastateurs pour le vivant même pensant : "vaincre la nature". Usiné sans limites par des prédateurs extrémistes, le monde, comme il y a 65 millions d'années au temps des dinosaures, perd sa diversité biologique, et l'on sent bien que cela ne sera pas sans conséquences sur la qualité des eaux, la composition de l'air, la productivité des sols, la température de la planète, le niveau de la mer et les conflits humains. Mais ces projets, destructeurs d'écosystèmes, devraient au moins avoir le mérite d'être utiles ; or ce n'est pas ce qu'inspire la lecture des dossiers techniques censés les justifier, et c'est bien cela le plus étrange !

Quelques exemples.

- Dans la ville de Chelles, sur la Marne, du fait de l'action érosive du courant, des îles étaient, paraît-il, menacées de disparition ; pour les protéger, palplanches métalliques sur le pourtour et plaques de béton alvéolé sur les flancs, tout cela pour un coût de 20 M.F. Mais ce projet destructeur de milieux naturels et de paysage dans l'espace périurbain de la capitale est suspect, car la surface de ces îles a plus que doublé en un siècle, et ceci malgré le courant ou à cause de lui.
- De même, pourquoi construit-on le barrage de Naussac II sur l'Allier, en Lozère, d'un coût supérieur à 230 M.F., réellement utile seulement quelques années par siècle, mais ne pouvant assumer pleinement ses objectifs du fait du manque d'eau général dans les rivières pendant les périodes de faible pluviosité hivernale.
- Ou encore le barrage de Chambonchard sur le Cher : coût 600 M.F., que les agriculteurs ne réclament plus, et ne paient pas, tout en poussant à sa réalisation, car, disent-ils, la PAC finira bien par lever ses quotas céréaliers un jour.
- Ou celui de Charlas en Haute-Garonne, qui doit diluer (et non traiter) les pollutions ammoniacales rejetées dans la Garonne par la station d'épuration des eaux usées de Toulouse, et surtout par l'usine chimique de Grande Paroisse qui produit des engrais azotés ; coût 1,1 milliard de francs pour surtout développer l'irrigation, donc la surproduction céréalière, qui utilise les engrais azotés qui polluent nappes et rivières, et, pour terminer, qui tombe là aussi sous les quotas de la PAC.
- Enfin le canal Rhin-Rhône, au coût titanesque de 50 milliards de francs : 55 mètres de large, 229 km de long, passant sous la citadelle de Besançon, 15 barrages, 24 écluses de 20 mètres de haut, et tout cela, pour faire circuler des convois de 190 mètres de long et de 4500 tonnes qui devront jouer à "saute écluses" !... à la vitesse de l'escargot ; disqualifiée, cette tringlerie comme infrastructure de transport !... et vive le rail, dont la modernisation entre Dijon et Mulhouse aura une capacité de transport très supérieure, pour un coût de seulement 250 M.F.

L'utilité économique de ces projets étant des plus incertaines, il reste à s'interroger sur les motivations de ceux qui en sont les plus farouches partisans. Tout d'abord, il apparaît que ces rêves de béton sont tous financés par des fonds publics : impôts locaux, redevances pollution des agences de l'eau, prélèvement sur la facture d'électricité. Dans la société "étatico-libérale non régulée", quatre groupes d'acteurs influencent fortement les décisions : - l' élu qui fixe l'impôt et oriente son utilisation vers des projets ; - les sociétés d'aménagement qui font les études et mettent en forme les discours de justification ; - l'administration qui participe aux études avec des pratiques qui relèvent plus du marché que du service public ; - enfin les entreprises privées du BTP qui réalisent. Les trois derniers groupes ont un intérêt financier direct dans ces opérations : les entreprises privées trouvent des chantiers, l'administration se fabrique des compléments de salaires légaux, les sociétés d'aménagement organisent leur survie ; en conséquence on voit pourquoi ces trois groupes dépensent tellement d'énergie pour guider le choix de l' élu, qui, lui, détient la clef du coffre !... et l'ambition du grandiose. Si, en plus, on ajoute l'action des différents corrupteurs, on n'est pas loin d'avoir fait le tour de la machine à "usiner le monde" et de ses ardents défenseurs.

On pourrait cependant rêver "d'usiner le monde" pour des raisons plus nobles, par idéal philosophique, par idéologie, ou encore pour faire tourner coûte que coûte la machinerie économique ; dans tous les cas, cet extrémisme ne sera pas durable, il est urgent aujourd'hui de tracer d'autres pistes pour les générations futures.

Bernard ROUSSEAU

Responsable du réseau eau

Vice-Président chargé des politiques eau de France Nature Environnement



à grand gabarit Rhin-Rhône

Un projet d'avenir ou une simple illusion ?

De quoi s'agit-il ?

Depuis 40 ou 50 ans, le projet qui consiste à relier Marseille à Rotterdam par un canal à grand gabarit fait rêver de nombreux décideurs, élus, géographes... L'objectif est de faire naviguer des péniches de 1300 tonnes, 3000 tonnes et des convois poussés de 4500 tonnes par le Rhône et la Saône. Ensuite, de la Saône au Rhin (la liaison proprement dite), ces bâtiments passeraient sur un canal qui remplacerait celui qui existe déjà, petit canal qui a été construit par Freycinet au siècle dernier pour faire passer des péniches de 300 tonnes.

Objet de rêve mais aussi le cœur d'un conflit, le canal Rhin-Rhône a une longue histoire.

Pour les plus âgés d'entre nous, c'est un projet qui sort "son nez" périodiquement. Dans les années 70, pourtant les choses se précisent. Fos sur Mer est appelé à un brillant avenir, la voie d'eau, adaptée au transport de produits pondéreux, sera indispensable pour approvisionner ce centre industriel. Le Gouvernement déclare la liaison fluviale d'utilité publique.

C'est l'époque des grands remous. Les pour et les contre s'affrontent. Les associations de protection de la nature et de l'environnement de France Nature Environnement s'opposent au projet. La lutte est sévère jusqu'au début des années 80 puis... tout s'éteint ou presque.

Pendant ce temps, la Compagnie Nationale du Rhône termine les aménagements du Rhône et met la Saône à grand gabarit jusqu'à Mâcon. Là elle se heurte de nouveau à un obstacle : le pont de Mâcon est trop bas. Il faudrait le détruire. Impossible, la population refuse. Il faut donc contourner la ville par un grand canal artificiel. Malgré l'opposition locale et celle de la Fédération Rhône Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA) (1), le canal se fait.

En 1988, les travaux de la liaison proprement dite entre Saône et Rhin n'étant pas encore engagés, le Gouvernement doit proroger la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui a déjà 10 ans. Jacques Chirac, Premier Ministre à cette époque, le fait en vitesse; entre les deux tours des présidentielles.

En 1989, la FRAPNA, inquiète de voir progresser les travaux de dragage de la Saône pour créer un chenal navigable à grand gabarit, fonde, au nom de notre fédération nationale France Nature Environnement et avec les Verts, le Collectif "Saône Vivante" pour tenter de créer un contre-pouvoir. Ce Collectif rassemble toutes les associations de protection de la nature d'Alsace, des bassins du Doubs, de la Saône et du Rhône, les écologistes politiques, les pêcheurs, les consommateurs, ... Comme le Collectif "Loire Vivante", il est soutenu par le WWF France (2).

Au début des années 1990, le Collectif se bat dans un climat de scepticisme presque général : ce projet de liaison à grand gabarit ne se fera pas, nous dit-on. Il est définitivement enterré. Or il était clair que les travaux d'aménagement de la Saône, une fois terminés, nous entraîneraient vers une situation dangereuse : l'axe Rhône-Saône étant mis à grand gabarit, on allait forcément s'attaquer à la vallée du Doubs.

Première action du Collectif : faire arrêter les travaux de dragage et de rectification de la Saône par décision de justice (ils étaient menés illégalement).

Ce qui fut fait en 1992.

En février 1995, Raymond Barre, grand promoteur du projet, négocie avec le Premier Ministre Balladur et fait passer un amendement à la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire (dite loi Pasqua) : la liaison fluviale doit être construite en 2010 et c'est EDF qui devra la financer.

Le projet montre alors sérieusement son nez. Certes, jusqu'à présent, les gouvernements successifs étaient partagés sur ce dossier, mais de toute façon aucun d'eux n'avait trouvé les fonds nécessaires. Avec la loi Pasqua, c'était chose faite. EDF allait payer puisqu'elle fait des bénéfices sur l'électricité qu'elle achète à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Quant à la CNR, elle allait pouvoir survivre en réalisant ces travaux pharaoniques... , puisque sa mission est terminée, le Rhône étant aménagé sur toute sa longueur. Tout est donc pour le mieux. Début 1996, se crée une nouvelle société, la SORELIF (3), mi-EDF mi-CNR qui est maître d'ouvrage délégué et maître d'oeuvre.

Pendant ce temps, le Collectif d'opposition "a pris du poids". Il a essaimé et toute une série de "Comités de liaison anti-canal" (CLAC) se crée dans les villes riveraines, sur le parcours de la liaison : Montbéliard, Besançon, Dole, Mulhouse, ... et même en Ile-de-France !



Le Collectif Saône-Doubs Vivants - Sundgau Vivant.

Le Collectif qui rassemble les opposants au canal Rhin-Rhône a été créé, à l'initiative de la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature), en juin 1989, sous le sigle "Saône Vivante". Il était dans la ligne du Collectif Loire Vivante dont la FRAPNA avait été à l'origine, 3 ans plus tôt.

La FRAPNA, avec les Verts de Bourgogne - qui n'avaient pas non plus lâché le flambeau - appelaient les associations de protection de la nature des vallées du Doubs et de la Saône, les pêcheurs, les scientifiques des universités de Besançon, de Dijon et de Lyon à constituer un collectif pour organiser l'opposition à la liaison Rhin-Rhône.

À l'automne, devant l'ampleur de la tâche à accomplir - il s'agissait de mobiliser de nouveau les élus, les riverains, le public... car plus personne ne croyait voir ressortir ce projet d'un autre âge - le Collectif obtenait du WWF France un appui financier substantiel qui permettait l'embauche d'un permanent, placé sous la responsabilité de la **FRAPNA, délégation régionale de France Nature Environnement**. Dès lors un travail considérable a pu être accompli :

- un travail technique destiné à établir un argumentaire tant environnemental qu'économique ;
- un travail d'information et de sensibilisation avec une série de conférences publiques dans toutes les grandes villes concernées, la réalisation de films, d'une diapotheque, l'édition de plusieurs plaquettes, de documents divers, ... ;
- un travail juridique avec le dépôt de plusieurs recours dont certains ont abouti à l'arrêt des travaux de mise à grand gabarit des 75 derniers kilomètres de Saône, ... ;
- un travail de contacts avec les ministères concernés et au niveau du Conseil de l'Europe ;
- un travail de contacts avec les associations allemandes qui s'étaient battues contre une liaison fluviale analogue, la liaison Main-Danube (organisation de deux voyages pour visiter cette réalisation, ...) ;
- l'organisation de manifestations, ...

Progressivement, au cours des années, le Collectif s'est étoffé. Il rassemble aujourd'hui près de 200 associations, il a été rejoint très tôt par les consommateurs de Côtes d'Or et par les Verts de Franche Comté et d'Alsace, par les associations de protection de la nature du bassin du Rhin (Alsace Nature), et par des citoyens qui se sont rassemblés dans des Comités de Liaison Anti Canal (CLAC) à l'image du premier CLAC qui s'était constitué en 1978, des associations concernées par le patrimoine bâti, Le nom du Collectif a suivi cette progression : Saône Vivante, puis Saône-Doubs Vivants, puis Saône-Doubs Vivants - Sundgau Vivant.

Plus nous serons nombreux, plus nous serons forts. Venez nous rejoindre !

Adhérez au Collectif moyennant une cotisation de 100 francs ... ou plus.

Collectif Saône-Doubs Vivants - Sundgau Vivant

3 rue Beauregard, 25000 Besançon.

Tél. : 03 81 81 30 72



Quelle est la situation aujourd'hui ?

Au travail de sensibilisation mené pendant des années par le Collectif, pour motiver la population, s'ajoute donc, avec la loi Pasqua, de nouveau une menace très précise. L'opposition au projet s'amplifie. Les manifestations se succèdent à Besançon en avril 1995, à Dole en mars 1996 et la dernière, à Besançon, le 9 juin qui a rassemblé plus de 12000 personnes. Devant la montée de l'opposition, le Gouvernement a lancé une consultation publique qui fut conduite du 1er juin jusqu'au 15 septembre 1996, sous le contrôle d'une commission de 5 experts indépendants. Mais... puisque la loi Pasqua est passée, il n'était pas question de remettre en cause la construction du canal, la consultation ne devant porter que sur les modalités du projet... "Votre écluse, vous la voulez peinte en vert bouteille ou en gris souris ?..." Mais ce fut tout de même une occasion pour le Collectif d'exposer ses

arguments sur l'opportunité du projet et à la population d'exprimer ses inquiétudes : la Compagnie Nationale du Rhône qui mène ce dossier depuis vingt ans, se trouvant dans l'impossibilité de répondre à toute une série de questions clé sur les risques d'inondation, l'alimentation en eau du canal, le tracé exact de l'ouvrage, Le bilan de cette consultation vient d'être rendu public. Après toute une série de réunions qui ont rassemblé près de 8000 personnes, **l'opposition est très nettement majoritaire ; sur cinq citoyens qui se sont exprimés, 4 sont contre la construction du canal.** Mais, sans attendre ce résultat pourtant significatif, le Premier Ministre, convaincu par Monsieur Barre et reprenant les propos incantatoires de ce dernier, déclare haut et fort que le canal doit se faire, car c'est le moyen pour la France de s'intégrer à l'Europe. Il a donc donné l'autorisation d'engager les expropriations. **Le jour même, il recevait sur son bureau un recours en annulation de la déclaration d'utilité publique de 1978, déposé par 18 associations du Collectif... à suivre !**

Pourquoi sommes nous opposés à cette liaison à grand gabarit ?

Il faut tout d'abord casser une idée reçue aujourd'hui trop largement répandue : **la voie d'eau n'est pas un mode de transport écologique.** Si, effectivement, ce mode de transport est peu bruyant et peu coûteux en énergie (encore qu'il ne le soit pas significativement moins que le rail), il peut être profondément destructeur par son infrastructure. Il peut porter gravement atteinte au milieu qu'il emprunte. Et c'est le cas pour la liaison Rhin-Rhône.

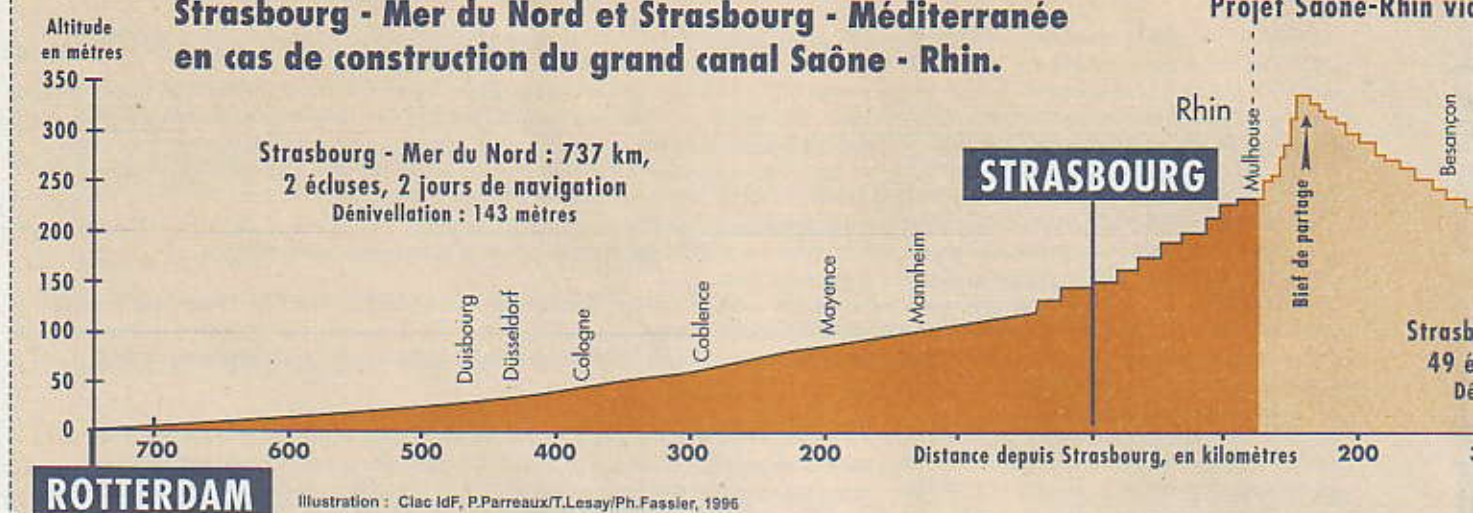
Si on accepte de considérer les rivières et les fleuves non plus comme de simples conduites véhiculant une ressource à la disposition de l'homme mais comme des écosystèmes que nous devons respecter (ce que d'ailleurs préconise la loi sur l'eau de 1992), il faut alors aborder ce projet de liaison fluviale sous un angle nouveau.

L'objectif est donc de faire naviguer des convois poussés de 4500 tonnes (un



7 000 manifestants à Dole le 31 mars 1996

Profils longitudinaux comparés des voies fluviales Strasbourg - Mer du Nord et Strasbourg - Méditerranée en cas de construction du grand canal Saône - Rhin.



pousseur et deux barges qui font un train de 190 m. de long, 11 m. de large, 3 m. de tirant d'eau et 7 m. de tirant d'air, hauteur sous les ponts) sur l'ensemble de l'axe entre Marseille et le Rhin. Ces convois emprunteraient donc le Rhône, fleuve puissant (1500 m³/s en aval de Lyon) puis son affluent, la Saône (400 m³/s), puis le Doubs (100 m³/s mais en été les étiages peuvent atteindre 5 m³/s seulement) puis un affluent du Doubs (7 m³/s), ... Demander le même service à un fleuve comme le Rhône et à des petites rivières, c'est largement dépasser ce que ces écosystèmes peuvent nous offrir. On en viendrait donc à mettre nos cours d'eau à la dimension de nos péniches alors que la loi nous oblige à faire l'inverse : adapter les usages aux potentialités des rivières (fig. 1).

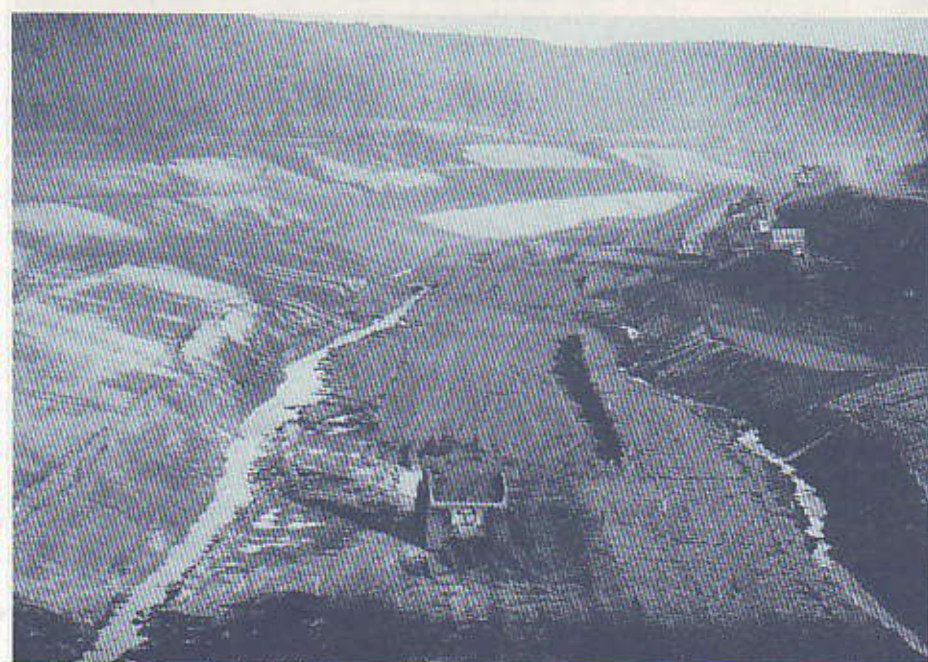
Le coût écologique serait alors considérable car le Doubs a la mauvaise idée de faire des boucles dans sa vallée. Impossible pour ces longs convois de suivre de telles fantaisies. Ça coïnciderait ! Il faut donc rectifier le lit : **58 km de méandres seraient ainsi recoupés** ; et il faudrait court-circuiter la grande boucle du Doubs à Besançon par un tunnel qui serait creusé sous la citadelle. Dans ce lit, ainsi raccourci de près de 60 km, sur une longueur totale

empruntée de 169 km, les flux seraient considérablement accélérés en période de crue. Or, actuellement les crues de la Loue atteignent le confluent avec le Doubs avec une avance de plus de 10 heures. Le canal réalisé, les deux pics de crues pourraient arriver en même temps, **augmentant très sérieusement les risques d'inondation à l'aval et dans le val de Saône.**

Le lit de la rivière serait endigué en partie, entièrement isolé des nappes souterraines par endroits. Or, en amont de Besançon, le lit du Doubs est creusé dans un massif calcaire, un véritable gruyère ! Dans ce massif entièrement fissuré, on ne connaît pas toutes les subtilités des circulations souterraines et tous les liens entre les eaux profondes et les eaux de surface. Donc le fond du lit serait entièrement bétonné dans certains secteurs, ce qui pourrait bien réserver des surprises graves pour la ressource en eau, et pour la stabilité des ouvrages. **Plus de 35 puits de captage seraient menacés** sur les 77 existants et ce chiffre est probablement sous-estimé.

Les risques d'inondation seraient augmentés, l'alimentation en eau potable serait compromise, mais ce n'est pas tout. Un débit de quelques m³ par seconde en aval de Besançon, en été, poserait un problème considérable d'alimentation en eau du canal. **En année normale la navigation serait compromise au moins un mois par an, 3 mois en année sèche.**

Quelle solution ? Si les projets de grands barrages de soutien d'étiage dans le Haut Doubs (barrages contre lesquels le Collectif s'est battu avec les Suisses en 1992) semblent abandonnés, une autre solution est préconisée : **pomper l'eau du Rhin, la faire remonter jusqu'au bief de partage et la faire redescendre dans la vallée du Doubs.** Quand on sait que certains rêvent de limiter les crues du Doubs en renvoyant les eaux dans la vallée du Rhin... on voit que nos décideurs jouent encore les shaddocks et ont bien du mal à sortir de cette gestion "de plombier" qui sévit depuis plus d'un siècle et dont nous payons aujourd'hui les pots cassés (aggravation des crues qui sont plus fréquentes, augmentation des étiages sévères, ...) tant il est vrai que la désorganisation des écosystèmes se fait payer très cher.



Travaux dans la vallée d'Ottmaring sur la liaison Main-Danube (1991)

le Doubs

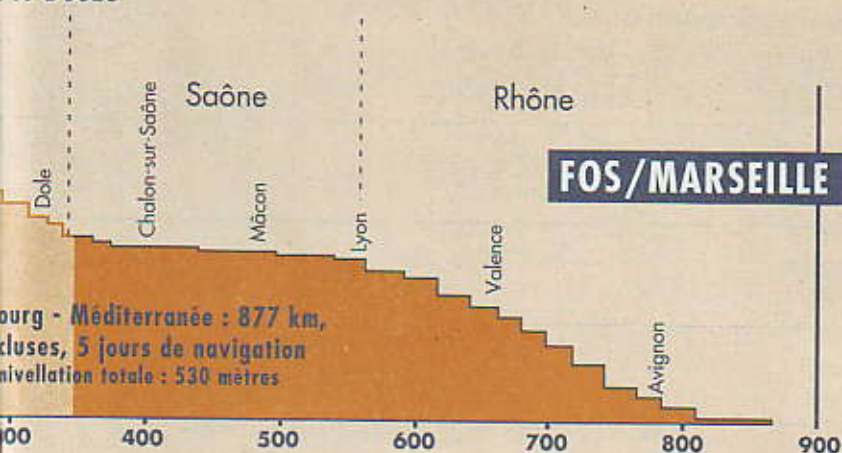


Figure 1 : Rhin-Rhône perd la face quand il montre son profil ou la fin d'une illusion cartographique (d'après le CLAC Ile de France).

L'illusion du "maillon manquant" oublie le relief. Les secteurs de faible pente des grands fleuves ne demandent que des aménagements peu nombreux et peu coûteux pour être navigables. En revanche pour franchir un seuil de partage des eaux, il faut de nombreuses écluses, un système d'alimentation en eau des biefs supérieurs, des travaux d'étanchéification... Le maillon manquant de Rhin-Rhône n'est petit qu'en kilomètres. En travaux et en coût c'est le plus gros tronçon. Le port de Strasbourg est relié à Rotterdam (premier port fluvial du monde, 130 millions de tonnes en 1993) par une distance de 737 km (dénivellation de 143 m) avec 2 écluses seulement soit 2 jours de navigation seulement. En revanche, Strasbourg est séparé de Marseille (port fluvial de 2 millions de tonnes) par 873 km (dénivellation totale de 530 m) avec 49 écluses soit 4 à 5 jours de navigation. En outre la navigation internationale est gratuite sur le Rhin ce qui n'est pas le cas pour le Rhône et ne le serait pas sur la liaison Rhin-Rhône. En outre, le Rhin dessert la plus grosse concentration industrielle de l'Europe (la Ruhr). Marseille ne sera donc jamais Rotterdam.

A tout ceci, il faut ajouter encore, une dégradation importante de la qualité des eaux des rivières. Le ralentissement du courant du Doubs, dans les biefs, porterait atteinte au pouvoir d'autoépuration de la rivière. La perte de cette fonction naturelle ne pourrait être compensée par des stations d'épuration, aussi performantes soient-elles.

En outre, les travaux produiraient 75 millions de m³ de déblais dont la moitié devrait trouver un site pour être stockée. Enfin, bien sûr, ce projet aurait un impact patrimonial considérable. Sur ses 60 derniers km, le Doubs est un véritable joyau écologique ; il serait court-circuité par un canal artificiel et perdrait alors sa force de vie. A l'heure où le Gouvernement réalise, enfin, qu'il est impératif de renverser sa politique en matière de zones humides (dont la moitié a disparu dans les 30 dernières années), le grand canal supprimerait 50% des zones humides existantes. Certes la CNR, pleine de bonne volonté, déclare qu'elle réalisera des zones humides artificielles et qu'au total la vallée serait encore plus riche qu'aujourd'hui. Rêve d'ingénieur ! Il faut savoir, en effet, qu'aucun scientifique et a fortiori aucun ingénieur n'est capable de recréer des zones humides qui fonctionnent comme des zones humides naturelles.

Crues, assec, eau potable, qualité de l'eau, patrimoine naturel, ..., il reste encore le paysage. Ici la vallée serait remblayée sur plus de 12 mètres, là les communes seraient noyées, ailleurs la vue serait coupée par des écluses de plus de 20 mètres... Certes, en cette fin de 20^{ème} siècle, les ingénieurs ont compris qu'il est impossible d'aménager nos cours d'eau comme au siècle dernier. Ils ont appris à soigner le paysage, les canaux ne sont plus rectilignes mais sinueux et bordés d'arbres, le béton est recouvert d'un tapis de gazon. On ne saurait le regretter mais ne nous y trompons pas, il s'agit là d'esthétique et non d'écologie car le fonctionnement de la rivière demeurera quant à lui profondément perturbé (malgré tous les efforts des aménageurs) avec des effets induits qu'il faudra tenter de corriger au fil du temps... dans la mesure du possible !

Tous ces arguments que nous exposons sans relâche depuis des années, viennent d'être confirmés les uns après les autres par une série de rapports officiels (rapports des Conseils Scientifiques des Comités de Bassin Rhône-Méditerranée-Corse et Rhin-Meuse, deux rapports du Conseil Général des Ponts et Chaussées, un rapport de l'Inspection Générale des Finances).

Le véritable enjeu est donc celui-ci : doit-on engager notre société dans des risques environnementaux aussi importants pour un bénéfice économique pour le moins hypothétique, alors qu'il existe sur ce secteur une voie ferrée capable d'absorber les marchandises potentielles ?

Le rêve de Fos s'est éteint. Aujourd'hui les promoteurs du projet justifient leur choix en clamant que la voie d'eau c'est la solution à la thrombose du réseau routier encombré de camions, c'est donc limiter la pollution de l'air et par conséquent l'effet de serre. De quoi faire rêver les écologistes si l'argument n'était totalement fallacieux : **on ne transporte pas les mêmes produits**



Illustration : Clac IdF, P. Parreaux/T. Lesay/Ph. Fossier, 1996

Figure 2 : cartographie des trafics fluviaux européens. Les trafics fluviaux sont représentés par des traits plus ou moins épais en fonction des tonnages transportés. A l'évidence, le réseau européen n'est constitué que des basses vallées des grands fleuves à estuaire débouchant sur les mers du nord de l'Europe. En fait la liaison entre Marseille et Rotterdam existe. Elle passe par Gibraltar. Par cette voie maritime, le transport des marchandises est 3 fois plus rapide et 10 fois moins cher.

par route et par la voie d'eau... On aimerait voir l'état des tomates parties de Marseille à leur arrivée à Mulhouse !! La route a des soublesses que la voie d'eau n'offre pas et elle est rapide. En outre l'axe routier saturé est l'axe nord-sud et non l'axe Beaune-Mulhouse or le transport par voie d'eau ne se développe pas entre les deux métropoles que sont Marseille et Lyon. Pour voir passer une péniche à Lyon, il faut faire de l'affût sur un pont de la Saône !! On nous dit que la voie d'eau ne peut se développer sans l'existence d'un réseau, donc des connexions entre les canaux. Encore des affirmations non prouvées ! La navigation, malgré un fléchissement se maintient sur le Rhin et pourtant il est obstrué à l'amont à Bâle (fig. 2).

En fait les experts indépendants démontrent que ce canal n'aurait aucune rentabilité économique par manque de gisement de trafic. La voie d'eau ne capterait guère plus de quelques pour-cent du trafic routier mais entraînerait une concurrence avec le rail : la SNCF perdrait environ 200 MF par an. L'Inspection Générale des Finances ajoute, qu'une fois construit, le canal aurait un déficit d'exploitation de l'ordre de 100 MF par an, etc... Si l'on ajoute à tout ceci le coût de la réalisation qui tourne autour de 28 milliards de francs, près de 50 milliards avec le coût des intérêts, soit 50 ans de budget de la ville de Besançon !!! Il semble légitime de s'opposer à ce projet, c'est même, à notre sens une question de civisme.

On nous dit que les cinq sixièmes du canal Rhin-Rhône sont déjà réalisés (avec la mise à grand gabarit du Rhône et de la Saône et le tronçon réalisé entre le Rhin et Mulhouse), là encore, l'argument est faux car le tronçon qui reste, ce fameux "maillon manquant", est de très loin le plus coûteux.

On nous dit "ce serait du gaspillage que de ne pas boucler la liaison" or "qui gaspille le plus l'argent des autres ? Celui qui reconnaît une erreur et abandonne un projet public ou celui qui s'obstine ? Celui qui assume (...) ou celui qui se donne bonne conscience en coupant le ruban sous les flonflons et le crépitements des flashes - inaugurant en fait de nouvelles pertes pour l'Etat" (Philippe Manière, 1996).

Oui, il faut développer la voie d'eau pour en faire des voies de pénétration des terres, il est impératif de développer la voie d'eau sur l'axe rhodanien, mais ayons la sagesse de nous en tenir là. Pour ce qui est de la liaison Saône-Rhin, le rail peut s'en charger. Les prévisions de trafic les plus optimistes sur ce tronçon de canal représente moins de 10 trains par jour sur cette voie ferrée qui est loin d'être saturée aujourd'hui. Pour ce qui est de la liaison entre Marseille et Rotterdam, elle existe déjà, elle passe par Gibraltar : le transport par voie maritime est 3 fois plus rapide et 10 fois moins cher (fig. 2).

La Vilette, Superphénix, Eurotunnel, Rhin-Rhône : nos décideurs devraient avoir appris à se méfier des illusions !

M. Coulet

Vice-Présidente de la FRAPNA-Région

Les courbes du Doubs

Extraits de la lettre du Réseau Eau de France Nature Environnement à M. Juppé, Premier Ministre (Nov. 1996)

Monsieur le Premier Ministre,

C'est avec constance, depuis une quinzaine d'années, qu'au travers de ses réseaux interassociatifs, France Nature Environnement suit l'évolution du projet de canal dit de "saute montagne" qui devrait relier le Rhin au Rhône.

Les rivières vivantes aux eaux pures ne sont pas canalisées. Depuis longtemps, nous savons que, si ce canal était réalisé, dans les vallées traversées, les milieux naturels, les petits cours d'eau, les zones humides seraient irrémédiablement détruits. La Saône et le Doubs disparaîtraient de la liste des rivières agréables à vivre.

Nous savons également que, quoi que l'on fasse, ce projet sera toujours lourdement pénalisé par l'ampleur et le nombre considérable d'obstacles situés sur son parcours. En conséquence, long et torturé sera le chemin qui mènera en bateau de la Mer du Nord à la Méditerranée dans une rentabilité économique des plus incertaines, comparée à celles des autres modes de transport. (...)

Au-delà de ce projet de canal, et des pressions souvent mues par des intérêts à court terme qui tentent d'influencer les décisions, c'est toute la crédibilité et la réussite de la nouvelle politique de l'eau qui est en cause. Et pourtant la situation actuelle, avec la généralisation des pollutions diffuses, la destruction continue des zones humides, la non-transparence du prix de l'eau qui permet des enrichissements suspects, la mise en cause des élus dans de multiples affaires liées à la distribution, appelle une rupture significative avec des comportements critiquables, qui affaiblissent l'esprit de civisme et la démocratie.

Monsieur le Premier Ministre, le développement durable ne s'accommode pas de la destruction des fleuves et nous espérons vivement que vous saurez trouver un traitement moderne et exemplaire, à ce dossier de grande importance, hautement symbolique pour la nouvelle politique de l'eau, et qui paraît à un nombre croissant de nos concitoyens, comme échappé du siècle passé. (...)

B.R.

(1) La FRAPNA, Fédération Rhône Alpes de Protection de la Nature, est organisée en délégations départementales : FRAPNA Rhône, FRAPNA Isère, FRAPNA Drôme, ...; qui sont elles-mêmes fédérées au sein d'une fédération régionale : la FRAPNA Région située à Lyon.

(2) W.W.F. : fond mondial pour la nature.

(3) SORELIF : Société pour la Réalisation de la Liaison Fluviale Saône-Rhin.

ACTUALITÉ

Pour la reconquête des eaux vivantes : trois barrages de moins.

Sur les cours d'eau, des barrages de toute taille ont été édifiés au cours des temps. Dans les régions montagneuses, rares sont les rivières qui ne sont pas barrées par un ouvrage hydroélectrique, quel est le ruisseau dont le cours n'est pas dévié pour un usage ou un autre et dont le débit n'est pas artificialisé ? Au pied des montagnes et dans les plaines, la densité d'ouvrages est moindre, mais les obstacles qu'ils forment contrarient eux aussi fortement la circulation des poissons migrateurs, dont les populations ont fortement régressé au cours de ce siècle. Aloses, Lamproies marines, anguilles, Truites de mer, saumons, qui effectuent des déplacements en mer et en eau douce pour se reproduire, pourraient complètement disparaître si la tendance à multiplier les obstacles sur leur passage devait se poursuivre. Mais

aujourd'hui nous sommes certainement au tournant de cette histoire car beaucoup de ces barrages, de taille modeste, inférieure à 20 mètres de haut, et construits au début du siècle, arrivent en fin de concession hydroélectrique (1). Se pose alors le problème du renouvellement de ces concessions, mais ces ouvrages en valent-ils la peine ?

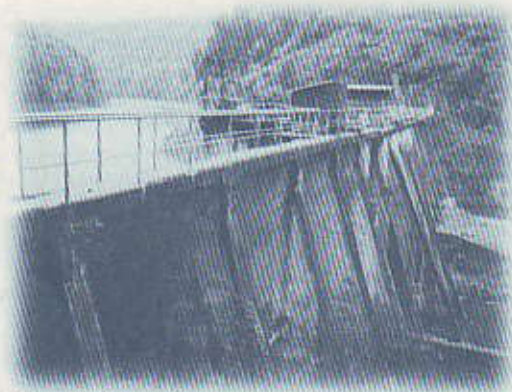
Utile au début du siècle pour produire de l'électricité, leur production, dans le contexte économique d'aujourd'hui, apparaît des plus modestes, comparée aux autres sources énergétiques. Supprimer un certain nombre de ces petits barrages n'aurait pas d'impact significatif sur la production générale d'énergie, qu'il faudrait, par ailleurs, moins gaspiller. Dans la plupart des cas, ces ouvrages sont équipés de matériel ancien, au fonctionnement peu souple ; ils ne sont pas conformes aux réglementations sur la libre circulation des poissons ou sur l'évacuation des crues ; leurs retenues sont souvent comblées, totalement ou partiellement par des vases plus ou moins toxiques ; et enfin ils sont devenus dangereux, du fait du vieillissement des maçonneries. En conséquence, tout renouvellement de l'autorisation d'exploitation nécessitera la mise en conformité de l'ouvrage, qui elle, à l'inverse des bonnes intentions, conduira à des investissements parfois considérables, sans rapport avec les bénéfices à en attendre, et ceci malgré l'obligation de rachat par EDF, à un prix élevé, du courant produit.

Deux barrages sont en cours de démantèlement, à des degrés divers d'avancement, un troisième est seulement en projet et gigote depuis un an au sommet de l'Etat.

Le premier est breton, porte le nom de Kernansquillec, et est situé sur la rivière le Léguer, à l'ouest du département des Côtes d'Armor. Il a été construit en 1920 pour alimenter en électricité une papeterie située sur la commune de

Belle-Isle en Terre. En 1965 à la suite de la fermeture de cette entreprise, le courant a été revendu à EDF, et en 1994 la concession hydroélectrique n'a pas été renouvelée. Le barrage, haut de 14 m. et long de 110, stérilise 30% des frayères à saumons du Léguer. Le volume de sa retenue est de 400000 m³, mais 200000 m³ de vase y sont accumulés, le mur de l'ouvrage n'est plus très sûr et, lors des dernières inondations, les habitants demeurant à l'aval ont été évacués. Des repreneurs éventuels se sont manifestés, mais, devant le coût de réhabilitation de l'ouvrage, aucun n'a donné suite. En conséquence, la procédure de démolition a pu commencer, précédée par l'aspiration de 80000 m³ de vase accumulés dans l'ancien lit du Léguer. Certains élus locaux se sont opposés au démantèlement, affirmant que la réhabilitation industrielle était

possible. En fait, derrière ces rêves, que l'on peut comprendre, transparait une volonté de conservation d'un patrimoine, certes inesthétique, mais familier, comme l'était cet hôte du Léguer, le saumon, dont les sauts spectaculaires faisaient partie du patrimoine naturel et humain des habitants des lieux. Supprimer Kernansquillec, c'est aussi favoriser le retour des saumons, c'est permettre à la vie locale de s'organiser différemment sur d'autres bases.



Le barrage de Kernansquillec avant son arasement.

Le deuxième projet concerne le démantèlement du barrage de Saint Etienne du Vigan sur l'Allier en Haute-Loire. D'une hauteur de 12 m., cet ouvrage, placé dans un endroit encaissé, bloque complètement l'accès des saumons aux meilleures frayères de l'Allier. L'opération de démolition est commencée. Dans un premier temps, les élus locaux étaient réticents, puis, après un travail d'information, mené par l'administration, ils ont adhéré au projet global, fort intéressant pour l'économie des collectivités locales.

Enfin troisième projet, le démantèlement du barrage de Maisons-Rouges sur la Vienne dans le département de l'Indre-et-Loire. Cet ouvrage d'une hauteur de 3,8 m. et de 200 m. de long, est infranchissable pour l'alose et l'anguille, il est très pénalisant pour la remontée de la Lamproie marine, de la Truite de mer et du saumon. A la suite d'un travail important, réalisé dans le cadre du plan Loire "Grandeur Nature", par différents organismes (cf. : la Lettre eau n°1), le projet de démantèlement devait être soumis à enquête publique en février 1996. Mais à cette époque, un groupe d'élus opposés à la démolition du barrage (2) obtint du Premier Ministre le "GEL" de la mise en enquête publique de la procédure d'arasement, ainsi qu'un délai supplémentaire pour étudier dans le détail la solution du renforcement de l'ouvrage, et la construction de passes à poissons. Comme ailleurs les raisons de cette opposition peuvent être résumées en quatre points qui entraînent certains commentaires.

- "Les élus locaux n'ont pas été impliqués dès le départ dans les décisions qui proviennent des sphères parisiennes". Ceci est possible, mais avant que ne soit évoqué le démantèlement, qui se souciait sérieusement, parmi les élus locaux, de l'après concession électrique ; qui se souciait de Maisons-Rouges d'ailleurs ?



Le barrage de Maisons-Rouges

- "Ce barrage fait partie du patrimoine humain, le détruire est un acte hautement symbolique". Rafistolé de bric et de broc, ce barrage donne une piètre idée du patrimoine humain, il est dangereux et risque d'être emporté à la première crue, il témoigne plutôt de la fin d'une époque !

- "Cette décision n'est pas cohérente : pourquoi détruire ce barrage si on ne détruit pas les autres en amont ?" Tous les petits barrages ne pénalisent pas les migrateurs de la même manière : certains sont franchissables sans difficulté apparente, d'autres sont franchissables avec des risques de retards, même après aménagement d'échelles à poissons, enfin certains, infranchissables, deviennent difficilement franchissables malgré l'installation de passes à poissons. Maisons-Rouges fait partie de cette dernière catégorie ; étant situé dans le secteur de confluence Creuse, Gartempe, Vienne, c'est le principal verrou migratoire de tout ce bassin ; le faire sauter, c'est en plus redonner un avenir sérieux à tous les migrateurs de la Loire. Dans cette affaire, il n'y a pas lieu d'être extrémiste en proposant de détruire tous les barrages, il suffit d'être efficace, et économiquement rigoureux.

- "Ce barrage représente une richesse économique pour la société !" Richesse économique ? Plutôt une ruine ! L'expertise du génie civil, conduite par la direction départementale de l'équipement de l'Indre-et-Loire, a chiffré au minimum à 48 M.F. la réhabilitation de l'ouvrage pour seulement une durée de 20 ans. Dans cette somme, est inclus le coût de construction de 2 passes à poissons dont le rendement global a été estimé de 50 à 70 %. Pour sa part, EDF accepte de financer la réhabilitation, seulement à hauteur de 15 M.F., somme déterminée par la production électrique ; de plus le ministère de l'industrie, et d'une manière générale les services de l'Etat, sont conscients du fiasco économique d'une telle opération.

Et le Plan Loire (3) de Michel Barnier : que prévoyait-il ? Il finançait l'arasement de Maisons-Rouges, pour un coût de 14,3 M.F., en plus il apportait une aide de 14,3 M.F. au profit des communes riveraines, afin de financer des projets de développement économique et touristique, ceci en compensation de la disparition de l'ouvrage et de la perte de la taxe professionnelle d'un montant de 150000F par an. En apportant un siècle de taxe professionnelle d'un coup, le Plan Loire ouvrait d'inattendues perspectives de développement local. L'option activités halieutiques, aussi bien professionnelles que de loisir, dont les retombées régionales sont estimées à 10 M.F. par an, à l'échelle de 10 ans, reste toujours un axe riche pour l'animation locale (4). Dans ces conditions, comment comprendre le choix des élus locaux ? Ont-ils agi

par amour propre, par méconnaissance, ou par calcul ? Dans tous les cas, ils portent la responsabilité de ce retard, qui espérons-le, ne sera que d'un an.

La suite du dossier de Maisons-Rouges, c'était le 15 décembre 1996 avec la remise par Eric Doligé, Député et Président de l'EPALA (5) d'un rapport d'expertise, ultra secret, au Premier Ministre, puis décision début 1997. Après le GEL du Sénateur, le DEGEL du Premier Ministre ? !

En conclusion : le démantèlement des petits barrages est une question qui va se poser de plus en plus souvent dans l'avenir. De ce fait, il devient possible de redonner un certain espace de liberté aux rivières, donc d'y favoriser le retour de la vie sous ses formes les plus variées. Fleuves, torrents, ruisseaux où la vie se développe, sont des milieux naturels plus satisfaisants que des "rivières-égouts" à ciel ouvert. Agir pour le retour des migrateurs dans les cours d'eau, c'est réintroduire la notion de respect des eaux courantes, c'est travailler à la préservation du patrimoine naturel et humain, c'est inscrire son action dans la durée, c'est lutter contre le laxisme et l'esprit de facilité qui conduisent à la pollution des eaux, c'est, en fin de compte, accrédi-ter l'idée évidente qu'il n'y aura pas d'eau potable pour les hommes sans rivières vivantes. Faire revenir les migrateurs dans des eaux vivantes, c'est gagner la bataille pour l'alimentation en eau potable, "c'est atteindre les objectifs poursuivis par la loi sur l'eau de 1992, au travers des SDAGE et des SAGE" (6).

Bernard Rousseau / Vincent Pasquier.

(1) "Nul ne peut disposer de l'énergie (...) des cours d'eau, (...), sans une concession ou une autorisation de l'Etat" (Extrait de l'article 1er de la loi du 16 oct. 1919).

(2) Groupe d'élus constitué par Messieurs Monory, Président du Sénat, Président du Conseil Général de la Vienne ; Raffarin, Ministre des PME, Président de la Région Poitou-Charentes ; Dousset, Député, Président de la Région Centre ; Bordes, Sénateur, représentant le Président du Conseil Général d'Indre-et-Loire ; Royer, Député, ancien Président de l'EPALA ; Leclerc, Sénateur d'Indre-et-Loire, membre de l'EPALA ; et Navelli, Député d'Indre-et-Loire (la Nouvelle République du 1er février 1996, Tours).

(3) Le plan Loire "Grandeur Nature", a été initié par Michel Barnier, Ministre de l'Environnement, le 4 janvier 1994. Ce plan est un compromis entre le programme tout barrage de l'EPALA et la protection de l'environnement.

(4) De tels chiffres ne sont pas surprenants, ils ne font que refléter le poids économique de la pêche en eau douce en France, dont on sait qu'il est supérieur à celui des sports d'hiver (D. Dron, Ministère de l'Environnement, au congrès de FNE à Bordeaux en novembre 1996).

(5) EPALA : Etablissement Public d'Aménagement de la Loire et de ses Affluents. Le nouveau Président est Eric Doligé, Président du Conseil Général du Loiret, il remplace Jean Royer.

(6) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Dossier réalisé avec le concours d'Eau et Rivières de Bretagne (G. Huet), de TOS val de Loire (J. De Lespigny), de Touraine Environnement (M. Legal, C. Boulanger) et de Nature Centre (C. Renard).



F.N.E.

La Lettre Eau est éditée tous les 3 mois par France Nature Environnement : Fédération Française des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement, fondée en 1968
57 rue Cuvier - 75231 PARIS Cedex - Tél.: 01 43 36 79 95 - Fax: 01 43 36 84 67 - Directeur de la publication : Lionel BRARD, Président de FNE

Rédacteur en Chef : Bernard ROUSSEAU, Vice-Président, responsable des politiques eau de FNE

Réalisation : Nature Centre, fédération régionale des associations du Centre, siège du réseau Eau de FNE, 71 av. C. Péguy, 45800 Saint-Jean-de-Braye, Tél-fax : 02 38 83 00 80

Credit photo : Collectif Saône et Doubs Vivants, p 1-2-4-5-6 ; Réseau Eau FNE p 3-7-8. Conception et maquette : Géronimo ! - Photogravure : NumériScan - Impression : COPIE 45

Abonnement annuel : 80,00 F - Abonnement de soutien : 100,00 F

Correspondance et abonnement à adresser à Vincent PASQUIER, Réseau Eau de FNE, 71 av. C. Péguy, 45800 Saint-Jean-de-Braye, Tél. : 02 38 61 17 89 - Fax : 02 38 83 00 80

ISSN en cours. La reproduction des textes, photos et dessins de ce numéro est autorisée sous réserve d'en citer la source datée.

Erratum : crédit photo Lettre eau N°2 p3 : Photo Editions COMBIER, Mâcon.