

Université des Sciences et Techniques de Lille

Protestations du Pr Linder

concernant l'étude d'impact de la liaison Saône-Rhin

Texte intégral

Le sous-titre, l'introduction et les résumés dans les marges sont du CLAC

Université des sciences
et techniques de Lille

UER de biologie

Laboratoire de cyto-
génétique et d'écologie

BP 36
59650 Villeneuve d'Ascq

Etude d'impact de la liaison
Rhin-Rhône

Différences entre l'étude
faite par l'Université de Lille I
et la notice proposée
à l'enquête publique

Document rédigé
par le professeur Linder

Mai 1977

En vue de l'enquête d'utilité publique du canal Saône-Rhin à grand gabarit, une étude environnementale est confiée en 1976 au Centre d'études techniques de l'Équipement Nord-Picardie, choisi

à cause de son expérience en la matière (étude de la vallée de l'Aisne) et pour l'objectivité qu'assure son éloignement de la région concernée par le projet. L'étude est réalisée en collaboration avec l'Université de Lille, et plus particulièrement le laboratoire de cytogénétique et d'écologie, présidé par le professeur Linder.

Or, les conclusions de l'étude présentée au public sont favorables au projet, alors que celles du

laboratoire de cytogénétique et d'écologie

étaient très critiques. D'où l'étonnement du professeur Linder et sa réaction indignée.

Par la suite, ce professeur, au départ sans a priori, a étudié plus profondément le projet pour en découvrir les aspects mensongers. Sa lutte acharnée aux côtés des associations anticanal a malheureusement été trop tôt interrompue par la maladie.

Université des Sciences et Techniques de Lille
U.E.R. de Biologie
Laboratoire de Cytogénétique et d'Écologie
B.P. 36
59 650 - VILLENEUVE - D'ASCQ

ETUDE D'IMPACT DE LA LIAISON SAÔNE - RHIN

Différences entre l'étude faite par l'Université de Lille I et la notice proposée à l'enquête publique.

La notice "Justification des choix et impact sur l'environnement introduite dans le dossier d'enquête publique à propos de la liaison navigable Saône-Rhin, est un texte produit par la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables (Ministère de l'Équipement).

Cette notice aborde sommairement de nombreux domaines : choix parmi diverses variantes, modifications locales de tracés et surtout l'énumération des impacts, assortie de proposition de remèdes.

Cette notice ne s'inspire que très partiellement de l'étude élaborée par le laboratoire de Cytogénétique et d'Écologie de l'Université de Lille I. Certains paragraphes tels le 4.2 "Impact sur la faune piscicole" contredisent les conclusions universitaires et apparaissent comme un réflexe de défense à leur encontre.

C'est donc pour prévenir les personnes inquiètes sur le contenu de l'étude d'impact, remettre au point la confusion qui existait dans certains esprits.

L'étude faite par le laboratoire de l'Université était, au contraire de ce qui peut se lire dans la notice d'enquête publique, négative en ce qui concerne l'état sanitaire des eaux d'une part (allongement des tronçons pollués en aval des villes en liaison avec le ralentissement du courant et l'approfondissement) et négative en ce qui concerne la faune d'autre part (perte ou forte régression de plusieurs espèces dont le brochet, la perche, l'anguille, le barbeau, caractéristiques du tronçon du Doubs situé entre Montbéliard et Besançon).

Extrayons et comparons le contenu des textes :
A propos de la qualité des eaux : Notice de l'enquête d'Utilité Publique :

**La notice
introduite
dans le dossier
d'enquête
publique ne
s'inspire que très
partiellement
de l'étude
élaborée
par le laboratoire
de cytogénétique
et d'écologie
de l'université
de Lille I.
Certains
paragraphe
s contredisent
les conclusions
universitaires
et apparaissent
comme un réflexe
de défense
à leur rencontre**

**Pourquoi voiler
la vérité ?**

La notice "justification des choix et impact sur l'environnement" introduite dans le dossier d'enquête publique à propos de la liaison navigable Saône-Rhin, est un texte produit par la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables (Ministère de l'Équipement).

Cette notice aborde sommairement de nombreux domaines : choix parmi diverses variantes, modifications locales de tracés et surtout l'énumération des impacts, assortie de proposition de remèdes.

Cette notice ne s'inspire que très partiellement de l'étude élaborée par le laboratoire de Cytogénétique et d'Écologie de l'Université de Lille I. Certains paragraphes tels le 4.2 "Impact sur la faune piscicole" contredisent les conclusions universitaires et apparaissent comme un réflexe de défense à leur rencontre.

C'est donc pour prévenir les personnes inquiètes sur le contenu de l'étude d'impact, remettre au point la confusion qui existait dans certains esprits.

L'étude faite par le laboratoire de l'Université était, au contraire de ce qui peut se lire dans la notice d'enquête publique, négative en ce qui concerne l'état sanitaire des eaux d'une part (allongement des tronçons pollués en aval des villes en liaison avec le ralentissement du courant et l'approfondissement) et négative en ce qui concerne la faune d'autre part (perte ou forte régression de plusieurs espèces dont le brochet, la perche, l'anguille, le barbeau, caractéristiques du tronçon du Doubs situé entre Montbéliard et Besançon).

Extrayons et comparons le contenu des textes :

À propos de la qualité des eaux :

Notice de l'Enquête d'Utilité Publique :

La voie navigable n'est pas, en elle-même un facteur de pollution.

L'augmentation de la surface du plan d'eau et les barrages sont des facteurs favorables.

Il est bien difficile, dans l'état actuel des connaissances, de faire le bilan entre les éléments favorables et les éléments défavorables.

Étude du laboratoire de Cytogénétique et d'Écologie de Lille :

Les formules de STREETER et PHELPS (1925) et de LEFORT (1971) intègrent les différents paramètres qui interviennent dans le processus de réoxygénation (notamment vitesse d'écoulement et profondeur d'eau).

	Avant canalisation	Après
- profondeur moyenne	1,75 m	5 m
- vitesse moyenne	0,28 m/s	0,12
- vitesse de l'étiage	0,16 m/s	0,052

Après canalisation, le temps de réoxygénation sera multiplié par un coefficient de 13 à 17.

... D'où allongement des tronçons pollués de 3 à 5 fois plus loin qu'actuellement en tenant compte de la dilution de 3 : pollutions très importantes de Montbéliard à Branne et de Novillars à Salans. Ces zones seraient peu propices à la vie piscicole et représentent 2/5^{ème} du Doubs de Montbéliard à Dole.

On peut prévoir dans les retenues des crises de pollution, et une variation de la pollution à l'intérieur de chaque bief, s'accroissant d'amont en aval.

Commentaires

Précisions éludées pour un impact majeur ;
Allégation d'une compensation par oxygénation de contact : hors d'échelle avec la perte ;

Pourquoi voiler la vérité ?

À propos de l'impact sur la vie piscicole :

Notice :

Les travaux de canalisation du Doubs n'auront pas pour conséquence un approfondissement régulier du lit du cours d'eau ou une uniformisation systématique des biotopes, car les profondeurs et les vitesses de courant resteront très diverses, il n'est donc pas certain que l'indice biotique, qui est dans le secteur concerne de 5, soit diminué par les ouvrages de la voie navigables.

Néanmoins, les travaux entraîneront la destruction des structures biologiques existantes sur les berges et au fond du lit. L'influence du chantier sera donc défavorable. Des mesures seront prises avec les Fédérations de pêche (alevinages). D'ailleurs, hors des zones de chantier, il restera de nombreuses zones inchangées favorables aux frayères et à la reconstitution des biotopes atteints.

Dans les retenues créées par la nouvelle

voie navigable, la faune piscicole pourrait se modifier dans le sens d'une augmentation des cyprinidés si la teneur en oxygène diminuait. On a vu que cette réduction n'était pas probable en raison des influences de sens contraire de l'aménagement.

L'effet du batillage ne créera pas un risque nouveau pour le maintien des frayères.

Enfin les contre-canaux augmenteront le potentiel piscicole tout au long de la voir navigable.

Étude université :

Nous nous référons aux cartes publiées dans la Thèse d'État de J. VERNEAUX en 1973.

L'effet de la canalisation, abaissant la vitesse du courant tendra logiquement à l'uniformisation de l'ensemble du tronçon Montbéliard-Dole avec les pertes essentielles suivantes : l'anguille, le brochet, la perche, le chevesne, le barbeau, le goujon. C'est qualitativement une perte grave, surtout si l'on tient compte du fait que le Doubs est aux premiers rangs français au point de vue productivité piscicole.

D'autre part, la destruction de 4/5 des secteurs naturels — ne subsisteraient que ceux nantis d'un canal latéral et quelques lambeaux çà et là — réduira la capacité en production de ce tronçon du Doubs. L'effet de balayage des grosses barges n'est pas de nature à permettre l'existence de frayères ni de biocénoses requises.

Les pertes qualitatives (édifices biocénologiques aquatiques) affecteront le tronçon Montbéliard-Besançon – 80 km de cours d'eau – et les pertes quantitatives (biomasses aquatiques) affecteront l'ensemble du tronçon Montbéliard-Dole – 130 km de cours d'eau –.

Plus précisément, il faut tenir compte :

1. de l'allongement des tronçons très pollués par suite du ralentissement de l'autoépuration : ces zones peu propices à la vie piscicole représentent 2/5^{ème} du Doubs de Montbéliard à Dole;

2. des variations internes à chaque bief.

Si l'on consulte la gamme des polluosensibilités à partir des invertébrés et des poissons, on peut prévoir que l'ombre, le hotu, la perche, la bouvière, la vandoise, le barbeau (sensibles) seront éliminés en de longs tronçons pollués de la rivière canalisée.

En revanche, il semblerait qu'on puisse espérer des tronçons à rotengle, truite, loche franche, chevesne, plus résistants aux pollutions; mais ceux-ci seront limités ou éliminés dans l'écosystème canalisé par d'autres facteurs limitant tels qu'oxygène dissous, turbi-

dité, sites des frayères.

Ces spoliations naturelles sont très importantes à l'échelle de la région qui voit par là se réduire à moins du 1/3 de sa valeur une richesse de son cadre de vie qu'il faut estimer à ce que valent les loisirs *in situ* cumulés de 500 000 habitants des milieux urbains. C'est une spoliation régionalement grave même si elle peut apparaître discrète à l'échelle nationale.

Sans commentaires.

À propos de l'impact sur les paysages :

Notice enquête d'utilité publique :

La réalisation de la voie navigable Saône-Rhin va apporter des modifications dans certains paysages traversés et en créer de nouveaux, dont il est difficile de dire en toute objectivité s'ils présenteront moins de charme et d'intérêt.

La canalisation du Doubs, surtout dans sa partie amont, va tendre à adoucir les formes et contours du fond de la vallée, sans pratiquement toucher à de rares exceptions près aux versants.

Ainsi, du point de vue structural, les paysages d'ensemble engendrés par la canalisation ne seront pas fondamentalement différents des paysages actuels.

Les études paysagères ont conduit à rendre aux paysages une valeur au moins équivalente à leur valeur actuelle.

Étude université :

De pair avec la destruction importante des boisements des rives et du fond de vallée, de grandes percées, des structures artificielles apparaîtront dans le paysage. L'extension des plans d'eau, le creusement *de novo* de tronçons dérivés, la rectification des sinuosités mineures, l'ampleur des zones de déblais et de remblais, le gabarit des écluses, le nivellement des berges vont concourir à uniformiser et artificialiser les paysages de fond de vallée. La perte sera fonction de l'effort de réintégration qui s'ensuivra, mais l'équilibre qui se réinstaurera sera évidemment différent de l'ancien, assez long à obtenir (quelques dizaines d'années au minimum pour la croissance des arbustes) et d'une qualité très altérée.

L'effet de la canalisation tendra logiquement à l'uniformisation de l'ensemble du tronçon Montbéliard-Dole

Ces spoliations naturelles sont très importantes à l'échelle de la région

Des structures artificielles apparaîtront dans le paysage

L'équilibre qui se réinstaurera sera évidemment différent de l'ancien, assez long à obtenir, et d'une qualité très altérée

Nos conclusions sont donc partiellement éludées dans la notice d'enquête publique. Elles sont alors remplacées par des assertions visiblement partiales et favorables au canal

Paysage et cadre de vie étant liés, on sait l'importance du Doubs traditionnel dans l'environnement des habitants de Dole, Besançon - Montbéliard. L'artificialisation incompressible liée à la canalisation est objectivement une dénaturation profonde au niveau de la région et de son cadre de vie.

La région montagneuse allant de Besançon à Montbéliard est entaillée par une vallée hors du commun présentant, outre un importance urbaine, un réel intérêt paysager et esthétique, contrastant avec les régions aux reliefs moins accusés de la Haute Saône.

Les structures linéaires y saturent le fond de vallée : urbanisation en file, voie d'eau, voie ferrée, routes, ce phénomène de resserrement spatial et de focalisation du cadre de vie rend plus évidente toute artificialisation supplémentaire.

Sans commentaires...

Conclusions

Nos conclusions, scientifiquement objectives et intègres sont donc partiellement élu-

dées dans la notice d'enquête publique. Elles sont alors remplacées par des assertions visiblement partiales et favorables au canal.

En fait, l'État aurait peut être dû procéder ainsi :

A partir de la démonstration de l'intérêt socio-économique de la liaison, et si celle-ci s'avère positive et concluante pour l'économie régionale, nationale et internationale, poser le problème de la variante la plus satisfaisante du point de vue de l'intérêt général : branche lorraine et alsacienne, alternative également posée et démontrée chiffrée en main.

Si la branche alsacienne était vraiment la plus satisfaisante, étudier les différents tracés par l'Alsace et choisir enfin le plus satisfaisant à tous points de vues.

Alors seulement, si le tracé par le Doubs était décrété le plus valable, il aurait alors été raisonnable de ne pas chercher à minimiser les impacts mais plutôt de s'attacher à les réduire au minimum lors de la construction de l'ouvrage (voire dédommager les populations riveraines). Tout aurait été plus clair et mieux reçu.

Annexes

Impact du canal à grand gabarit : augmentation de la longueur des tronçons pollués, diminution quantitative et qualitative de la faune piscicole, disparition de 75 % des forêts riveraines, artificialisation des fonds de vallée, etc.

Rentabilité du canal

Trafic actuel des péniches, au bief de partage (péniche à charge : 250 T.)

durant le mois de juillet 1974		Tonnage
péniches à charge	123	30 750 T
(remonte : 98, descente : 25)		
péniches vides	28	
(remonte : 13, descente : 34)		
plaisanciers	47(*)	

durant le mois de juillet 1976		
péniches à charge	60	15 000 T
(remonte : 54, descente : 6)		
péniches vides	7	
(remonte : 2, descente : 5)		
plaisanciers	50	

Un convoi pousseur transporte 4 400 tonnes.

Conclusion : au moins 18 mariniers en chômage pour un convoi !

Impact du canal à grand gabarit

- Évolution de la pollution : diminution de

la vitesse d'autoépuration de 13 à 17 fois. Ce qui induit un augmentation de la longueur des tronçons pollués actuels de 3 à 5 fois.

- Au niveau des barrages : pièges à matières nutritives, d'où saprobité.

- Disparition des niches spécifiques de la microfaune et de la microflore, bases de la vie dans le Doubs.

- Impacts ichtyologiques : diminution quantitative et qualitative

- quantitative : considérable mais pas chiffrable

- qualitative : éradication de l'ombre, du brochet, du hotu, de la perche, du barbeau (passage d'un biotype à brochet à un biotype brème).

- Impacts sur la végétation des rives : disparition de 75 % des forêts riveraines et des fourrés.

- Impacts sur les paysages riverains : artificialisation des paysages de fond de vallée.

- Impacts sur le passage des grands mammifères.

- Perte des meilleures terres agricoles en fond de vallée.

(*) Le professeur Linder a vraisemblablement interverti le nombre de péniches vides avec celui de plaisanciers (47 péniches vides et 28 plaisanciers).