

Extrait du Amis de la Terre en HAUTE SAVOIE

<http://amisdelaterre74.org>

070626 Enquête publique – Remise en navigabilité du Haut-Rhône à des fins touristiques

- Dossiers - Mise en navigabilité du Haut-Rhône -
Date de mise en ligne : mardi 26 juin 2007

Amis de la Terre en HAUTE SAVOIE

Pour Monsieur Patrice LANDRY Commissaire enquêteur Sous-préfecture 24, rue des Barons 01300 Belley

Objet : Enquête publique Remise en navigabilité du Haut-Rhône à des fins touristiques Franchissement des chutes de Belley et Chautagne.

Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir noter que je m'oppose au projet cité en objet pour les raisons suivantes :

1. Arguments d'ordre général :

Le projet, qui n'est **en aucun cas justifié par un hypothétique développement économique**, porte atteinte à toute idée de « développement durable », car **son coût est hors de proportion** par rapport aux attentes sociales et écologiques.

Le développement d'un loisir motorisé entre en opposition avec celui du tourisme et d'activités de loisirs « doux », tels que kayak, canoë, aviron, randonnée pédestre et cycliste, qui concernent un plus large public et respectent les milieux naturels.

Le projet est en contradiction avec les objectifs du Contrat de Projets Interrégional Plan Rhône signé le 21 mars 2007 :

- Développement durable,
- Qualité des eaux,
- Respect d'espaces remarquables,
- Préservation des richesses environnementales et du cadre de vie de ses habitants,
- Tourisme fluvial favorisant les modes de déplacement doux.

Bien que deux inconvénients majeurs de cette navigation motorisée aient été pris en compte dans le dossier (circulation autorisée seulement dans la partie canalisée du Rhône ou dans un chenal restreint avec signalisation, vitesse réduite), nos inquiétudes demeurent. En effet, nous doutons d'une application scrupuleuse de ces 2 mesures en raison des **moyens très restreints de la police de l'eau**.

Sur le lac du Bourget et le canal de Savières, la circulation nocturne de bateaux à moteur, source de nuisances pour les riverains et pour la faune, **se généralise sans intervention efficace de la police**.

2. Argument touristique :

Ce projet devrait a priori permettre de désengorger le lac du Bourget mais le canal de Savières est déjà saturé (inconvenient évoqué dans le dossier mais très minimisé) et subit une forte pollution. En construisant des écluses et des ports, on créera un appel de circulation qui ne résoudra pas les problèmes du lac du Bourget, bien au contraire !

La Charte des lacs alpins en cours d'élaboration préconise le développement d'un écotourisme préservant le bien-être des habitants et des riverains.

Pour ce qui concerne l'écluse de Chautagne qui devrait permettre d'atteindre Seyssel, le passage de la double écluse prendra 45 minutes dans le meilleur cas (1 h 30 dans le cas défavorable), et autant au retour ! Ne serait-il pas plus pertinent d'investir autrement des fonds aussi importants ?

3. Arguments écologiques :

Nuisances générales créées par une navigation motorisée :

- Pollution des eaux
- Pollution sonore
- Consommation de carburant fossile
- **Gaspillage d'énergie renouvelable (l'eau éclusée ne produira pas d'énergie)**
- Erosion des berges, là où elles sont encore naturelles, par batillage
- Dérangement de la faune : castor, oiseaux, faune aquatique
- Diffusion d'espèces végétales et animales envahissantes.

Nous vous rappelons les précisions de la Directive Cadre sur l'Eau, art. 4.1.a et art. 4.7.c : ce projet contredit l'exigence de non détérioration des eaux de surface et n'est pas justifié par « *un intérêt général majeur et/ou le développement durable* »

La circulation de bateaux à moteurs existe déjà sur certains tronçons du Rhône, mais il est évident que toute nouvelle infrastructure entraînera une circulation supplémentaire. C'est d'ailleurs bien l'objectif (prétendument économique) de ces aménagements. La pollution actuelle sera donc accrue.

Roselière de Motz - Confluence du Fier

La mise en service d'une écluse en Chautagne entraînerait inévitablement de graves nuisances au confluent du Rhône avec le Fier. Le site ornithologique de Motz a été aménagé pour l'observation des oiseaux, ceux-ci devant y trouver « calme et protection ». L'observateur lui-même est en droit d'espérer le calme. Comment s'assurer du respect de la signalisation afin qu'aucune incursion n'ait lieu à proximité de la roselière ?

Canal de Savières

Inscrit dans le site Natura 2000 n° FR8201771/S8 « zones humides et forêts alluviales de l'ensemble du lac du Bourget-Chautagne-Rhône », le canal de Savières est sinistré, à tel point qu'il est à peine mentionné dans les documents d'aménagement, tel que celui-ci, en tant que milieu naturel. L'érosion des berges est considérable, la qualité des eaux mauvaise. La circulation sur le canal est saturée. Or ce canal constitue un lien naturel vital entre le Rhône et le lac du Bourget, et joue un rôle important de corridor biologique.

4. Argument de solidarité

Alors que les crédits manquent pour sauvegarder les riverains du sud (Avignon, Arles&) des inondations (catastrophes de 2003), des travaux très coûteux seraient entrepris dans le Haut-Rhône et pour la seule plaisance&

5. Arguments économiques

Ce projet a un coût exorbitant (29 millions d'euros HT) qui ne présente pas d'intérêt public réel. Le développement des communes riveraines peut et doit se faire par le biais d'un tourisme respectueux des espaces naturels et des riverains, accessible à un plus grand nombre.

Le conseil scientifique souligne-t-il pas (page 2) que les impacts de ce projet « ont un rapport coût/efficacité (C/E) inutilement élevé et donc très médiocre » ?

Quel est l'intérêt d'un investissement aussi considérable pour aller à Seyssel depuis le lac (plus de 8 km d'un canal rectiligne partiellement bétonné) ? D'autant plus que la circulation n'est estimée qu'à une dizaine de bateaux par jour de mai à octobre (résumé non technique page 25).

Enfin, ces aménagements auront un coût évolutif : entretien des écluses, observatoire de la navigation du Haut-Rhône (ONHR), travaux de remise en état (exemple : en cas d'érosion constatée par battillage, des opérations de protection des berges seraient nécessaires), etc.

6. Suite du projet

Le franchissement des usines de Chautagne et Belley s'inscrit dans le projet global de mise en navigabilité du Rhône, du lac du Bourget jusqu'à Lyon (et pour certains de Genève à Marseille). La suite du projet, par le franchissement des usines de Brégnier-Cordon et Sault-Brénaz, aura des incidences sur le site de la Confluence avec l'Ain à Anthon, site classé inscrit dans le réseau Natura 2000 qui bénéficie de financements européens pour la préservation de la biodiversité.

La liaison entre le lac du Bourget et Lyon apparaît dans le dossier essentiellement subordonnée à la construction du barrage de Cusset et fait totalement abstraction de la recommandation du Conseil Scientifique qui préconise (page 2) que « ***l'essentiel du flux touristique devra donc sur ce tronçon [Sault-Brenaz Lyon] emprunter une autre voie et la terrestre semble s'imposer*** ».

Toute navigation sur ce dernier tronçon naturel du fleuve à l'amont de Lyon entraînerait une forte perturbation du milieu.

Une navigation motorisée entrerait en contradiction avec le projet de Réserve Naturelle Nationale entre Brégnier-Cordon et Pont de Groslée, et fait déjà courir des risques de dérangement sur les tronçons naturels du Vieux Rhône dans la Réserve naturelle régionale des Îles du Haut-Rhône.

Le renoncement à la construction des premières écluses (Belley et Chautagne) outre qu'il préserve dans l'immédiat des milieux remarquables et évite des gaspillages, serait une garantie contre la réalisation du pire : la liaison lac du Bourget-Lyon.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.