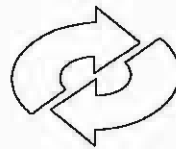


POLLU



STOP

KARST & ENVIRONNEMENT SOUTERRAIN

C.P.E.P.E.S.C.

N°54 - Février 1996 - ISSN 0754-9385

AGENDA

- 10/03 Sortie étude des points de pollution sur le Cusancin. Rendez-vous devant la maison des associations à 8h30
- 22/03 À PARIS Maison de la chimie, débat sur le prix de l'eau (contact 39/51/88/94).
- 22/03 le collectif "grain de sable" propose de protester contre le grand canal en coupant tous ses appareils électriques de 19h15 à 19h30.
- 23 et 30/03 actions symboliques anti-canal à Lyon, Besançon, Montbéliard et Mulhouse.
- 31/03 Grande manif anti-canal à Dole. Avenue de Lahr, 11h00
- 11/05 Colloque sur les transports à Besançon, petit Kursaal à 14h
- 9/06 Grande manif anti-canal à Besançon

CUBRY II

Réunion de la Commission Locale d'Information

Rappelons que Cubry 2 est une décharge de classe 2 (ou Centre d'Enfouissement Technique) autorisée par arrêté préfectoral.

Si la gestion de Cubry 2 n'a rien à voir avec la gestion déplorable de Cubry 1, il n'en demeure pas mieux que des problèmes subsistent.

Il est inadmissible que la décharge reçoive encore de camions entiers de déchets valorisables (palettes, cartons, déchets végétaux, etc...) comme nous avons pu le constater lors de la visite du site. C'est un gaspillage éhonté, tous ces déchets peuvent et doivent être recyclés. Un centre de tri a pourtant été prévu sur le site même. Mais si les locaux ont été construits, ils ne sont pas utilisés pour cause de non-rentabilité !

De plus, si on continue de remplir les alvéoles avec n'importe quoi, il faudra très vite trouver d'autres sites.

Le problème a été soulevé par le représentant de la CPEPESC. Ainsi, pour le secrétaire général de la préfecture, il faut que les collectivités locales commencent à réfléchir à la mise en oeuvre de collectes sélectives..! Si les collectivités locales n'ont même pas commencé à réfléchir on peut s'interroger sur leur réelle détermination.

Lors de la visite du site, nous avons également pu constater des envols relativement importants de plasti-

ques en direction de la forêt communale de Cubrial. L'exploitant s'est engagé à faire des ramassages réguliers en forêt... Des filets de protection ont bien été installés, mais ceux-ci ne sont pas plus hauts que des filets de tennis. Des filets de 3 à 4 m de hauteur pourraient diminuer considérablement ces envols.

Lors de la précédente réunion de la CLI, le problème des odeurs nauséabondes avait été évoqué. Depuis, un système de captage et de brûlage des gaz a été installé, mais des odeurs subsistent. Une solution technique est actuellement en cours. (A suivre)

La CNR mise en cause par la Cour des Comptes

Le journal *Les Echos* a révélé récemment que la Cour des Comptes mettait en cause la gestion des filiales de la CNR dont le directeur général adjoint, Christian Poncet, a été suspendu de ses fonctions ("Une mesure conservatoire" précise-t-on à la CNR) le 21 février par Jean-Pierre Ronteix président de la CNR...

Le Doubs compte sur vous

Pour venir le défendre en participant aux manifs anti-canal. La prochaine a lieu à Dole le 31/3 à 11h avenue de Lahr.

GRAND CANAL : POINT DE VUE DE Mr VERNEAUX (*)

La CPE a retrouvé dans ses archives, cette intervention contemporaine de la Déclaration d'Utilité Publique, exprimée en 1977 à Vesoul lors d'un colloque intitulé "Maîtrise de l'eau, richesse de la Franche Comté"

<< D'après l'intitulé du colloque, notre région aurait été à l'abri des destructions de cours d'eau transformés en "fossés anti-chars". Chacun sait qu'il n'en est rien, que même les fameux petits ruisseaux à écrevisses ont disparu, est-ce cela la "Maîtrise de l'eau" ?

Cependant, vous reconnaissez que l'eau est une "richesse" alors pourquoi porter de telles atteintes au système hydraulique?

Il est évident que lorsqu'on porte atteinte à un cours d'eau, on déséquilibre le système de répartition des eaux et par suite les nappes souterraines et alluviales qui alimentent vos communes et vos appartements.

Il faudrait ensuite parler de la future canalisation du Doubs qui sera soi-disant la panacée universelle pour la Franche-Comté, ce dont personne ne sait rien et n'apporte rien de concret. Par contre ce qui est une certitude si ces travaux se réalisent, c'est que disparaîtrait la dernière réserve importante d'eau de toute la région.

Messieurs les technocrates veulent ignorer ce qu'est un cours d'eau auquel il a fallu des millénaires pour se former et que sa destruction est irréversible, car c'est un complexe vivant. >>

(*) Mr VERNEAUX, était Président de l'Association pour la Protection des Eaux du Doubs. A ne pas confondre avec le Professeur Jean VERNEAUX, grand spécialiste d'Hydrobiologie de l'Université de Besançon, fils du premier, mais très discret sur le projet de grand canal... (Actes du colloque, parues dans les cahiers du CNECA, Vesoul 1977, p4)

RESEAU EAU DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT : UNE COORDINATION AU NIVEAU DU BASSIN RHONE MEDITERRA- NEE CORSE

Une vingtaine de responsables associatifs concernés par l'eau se sont retrouvés à Lyon pour faire le point des actions représentatives de FNE au niveau des structures existantes et nouvelles (SDAGE, SAGE, etc...). Cette réunion s'est faite à l'initiative de Monique COULET et de Bernard ROUSSEAU, pilotes du RESEAU EAU FNE, dont le siège décentralisé est basé à Orléans dans les locaux de Nature Centre

C'est ainsi qu'il a été décidé que François DEVAUX avec l'aide de Monique COULET et Michel LASSUS assureraient le pilotage du RESEAU EAU au niveau du bassin du Rhône. Il est en effet indispensable que dans les instances concernant l'eau, tous les représentants des associations se coordonnent et s'épaulent.

En justice

Comme nous vous l'annonçons dans le dernier numéro, des responsables de Voies Navigables de France (VNF) sont passés en correctionnel pour délit de pollution des eaux. Deux de ces responsables ainsi que le patron de l'entreprise qui a effectué les travaux ont été condamnés à des peines d'amende et à verser des dommages et intérêts aux parties civiles. Toutes les parties ayant interjeté appel, l'affaire sera donc rejugée. Pour des faits similaires, ces mêmes responsables ont également été jugés par le tribunal correctionnel de Montbéliard lequel n'a pas encore délié sur cette affaire.

Un appel également pour l'affaire de Ste-Marie-Aux-Mines dans laquelle les peu scrupuleux aménageurs de mine avaient été condamnés en première instance. A suivre donc...

ROBINET AUX PERTES DU DOUBS

Le Syndicat Mixte d'Aménagement du Doubs et de la Saône a décidé de faire établir une étude d'impact sur la régulation des pertes du Doubs. Cette affaire fait par ailleurs l'objet des préoccupations du SAGE Ht Doubs-Hte Loue. Par un système de rigoles intégrées dans la rivière, il sera proposé, en période de basse eau, de partager le débit minimum entre l'alimentation du Doubs en aval et les pertes vers la Loue.

L'association sera vigilante pour protéger au maximum la situation actuelle (et naturelle) des écoulements des pertes vers la vallée de la Loue. La régulation ne devra fonctionner qu'en période de basse eau (environ 1 m³/s.)

D'autre part, la dérivation d'alimentation vers le Doubs en aval ne devra pas devenir un cloaque : l'association exigera des mesures concomitantes de traitement des rejets des commune en aval de Pontarlier.

Cette opération concernant un transfert de bassin, nécessitera une enquête d'utilité publique et une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

A noter par ailleurs, que ce même syndicat mixte, étudie l'obstruction des pertes en amont du Saut du Doubs (rive suisse) pour redonner de l'activité à la chute. A première vue cette affaire ne pose pas de problèmes d'environnement.

VOYAGE EN ALSACE AVEC LA CPE

Ce dimanche 11/02/96 une quinzaine de bénévoles et de responsables d'associations de protection de l'environnement Franc-comtoises ou Alsaciennes se retrouvent au port fluvial de Mulhouse malgré la pluie et le froid.

Le programme de la journée est plutôt chargé. Le matin : observation du port de Mulhouse et du canal à grand gabarit Niffer/Mulhouse; l'après-midi : balade dans la vallée de la Largue renaturée et le long du bief de partage des eaux.

Pour les participants, la comparaison entre un milieu naturel et ce canal artificiel dispense de tout commentaire. Près du port, l'aménagement d'une prétendue "zone humide à grande valeur écologique" nous laisse pantois, d'autant que cette petite zone de "bonne conscience écologique" sert de décharge...

Quelques participants mulhousiens nous narrent quelques "anecdotes CNR". Nous apprenons par exemple que cette dernière vient de surélever un pont de chemin de fer et n'a pas pris en compte l'angle que doit faire la voie ferrée par rapport au pont horizontal; résultat, les trains ne pourront pas franchir ce pont, il va donc falloir reprendre le profil des voies de part et d'autre du pont. Un gachis avant tant d'autres...? Ou encore : le pont routier à l'entrée du port de Mulhouse ne présente pas un tirant d'air suffisant, il faut le réhausser. Plusieurs entreprises locales postulent pour obtenir le marché. Or curieusement, le cahier des charges impose aux entreprises d'avoir un chiffre d'affaire supérieur à 50 millions de francs, les entreprises locales ne répondent évidemment pas à ce critère. Elles seraient donc exclues de ce marché. Et la CNR affirme que le grand canal va créer des emplois locaux.

Ce tronçon Niffer/Mulhouse relie Mulhouse au grand canal d'Alsace.. Actuellement, que transportent les péniches qui le traverse ? : essentiellement des graviers qui partent en destination de l'Allemagne. C'est à dire que de telles structures servent au pillage de nos ressources naturelles.

L'écluse proche de Niffer nous a fortement impressionnés par ses dimensions. Elle ne fait pourtant que 5 mètres de dénivelé et celles que prévoit la CNR auraient 10 mètres à l'aval de Besançon et jusqu'à 24 mètres côté alsacien.

Monsieur Danny Dietmann sensibilise depuis 20 ans le monde agricole du Sundgau à la protection des rivières et au problèmes de ressource en eau. Il a donc créé le SMARL : syndicat mixte pour l'aménagement et la renaturation de la Largue.

Les agriculteurs de ces 50 communes se sont ainsi imposés de respecter les zones inondables dans la vallée de la Largue. Ils maintiennent donc en herbe certaines de leurs parcelles et de ce fait évitent aux habitants de Mulhouse de subir des crues trop importantes. La menace que constitue le grand canal anéantirait ces efforts considérables et novateurs. qui visent justement au développement durable d'une région. Les nappes alluviales de cette zone seraient gravement perturbées

Les crues de la Largue et de l'Ill - que la CNR prévoit d'envoyer dans le Rhin, via le grand canal, afin d'éviter des inondations catastrophiques à Mulhouse - ne pourraient plus être éliminées à si bon compte. En effet les pays riverains du Rhin refusent d'aggraver les crues de cette rivière chez eux pour protéger les riverains en amont. Maintenir vivante la vallée de la Largue est donc indispensable aussi bien pour les agriculteurs de ces 50 communes que pour les habitants de Mulhouse.

Dernière étape : la visite du bief de partage des eaux et de son alimentation en eau. Aujourd'hui c'est un petit canal de 11 km branché sur la Largue amont qui apporte environ 500 l/s, 240 l/s en étiage. au petit canal Freycinet (actuel canal du Rhône au Rhin) qui s'en contente. Mais c'est un tout autre problème que d'alimenter un canal à grand gabarit. De plus, dans le Bief de partage, le canal traverserait des zones humides très diverses et très riches. Or le niveau du canal à grand gabarit serait 5 mètres plus bas que celui du Freycinet. Il en résulterait un drainage à coup sûr de ces zones humides que la loi de l'eau exige de protéger.

Cette sortie pluvieuse, frisquette mais conviviale a donc eu le mérite de nous conforter dans l'idée que ce projet ubuesque est bien : Une imposture politique, un hold up économique, une chimère technocratique, une hypocrisie administrative une aberration écologique et sans doute plus encore.

Un élu condamné pour avoir exploité une décharge sans autorisation.

Le tribunal correctionnel de Nancy a reconnu hier le maire de Rosières-Aux-Salines (Meurthe-et-Moselle), Denis Craus (RPR), coupable d'avoir exploité une décharge d'ordures ménagères sans autorisation préalable mais l'a exempté de peine.

En vertu du nouveau code pénal, le maire avait été assigné en son nom personnel, à la suite d'une plainte déposée par un de ses administrés. Le tribunal a justifié son jugement au motif que des travaux appropriés ont déjà été réalisés sur ladite décharge.

Le tribunal a également ordonné que le jugement ne soit pas inscrit sur le casier judiciaire de l'édile. (Article paru dans Libération du 01/02/96)

LE RECYCLAGE NUCLEAIRE à la sauce COGEMA (Dans la série, "le Gouvernement des Lobbies")

C'est par une couverture de béton, de bitume, de sables, de terres végétales... mais surtout de mensonges que l'ANDRA cherche à enterrer 15 ans de stockage de produits conditionnés par la COGEMA dans des futs de béton : détritiques contaminés au césium, uranium, tritium et même plutonium (malgré l'interdiction de cet élément dans le site du Centre de Stockage de la Manche). Ces détritiques ne sont pas tous français, contrairement à la loi, ces "émigrés" ne bénéficieront pas d'un retour en Allemagne ou au Japon !

Selon un rapport déposé à l'enquête publique de mise en surveillance du site pour 300 ans (!), il contient "près de 100 Kg de plutonium et 200 tonnes d'Uranium" (Bureau d'Etude Wise).

Stoppée pendant 2 mois, suite à l'action en justice des antinucléaires, soutenus par les populations locales craignant pour leurs ressources en eau, la poursuite des travaux a cependant été autorisée le 31 janvier par la Cour d'Appel de CAEN.

La CRII-RAD, laboratoire indépendant intervenant à la demande de Greepeace, a pourtant décelé des traces de substances radioactives dans l'environnement et les rivières voisines. Bonjour les futures leucémies...

L'ANDRA et la COGEMA auraient tort de se croire protégées en rendant impossible toute expertise du dépôt... de ses dangereux secrets. Il faudra bien un jour prendre les mesures qui s'imposent pour cette décharge.

La chouette sourit

La chouette, emblème d'Athéna déesse de l'intelligence et de la raison, jubile. Le Parlement européen vient d'adopter le rapport Van Putten sur la conservation des oiseaux sauvages dans l'Union Européenne. La raison a prévalu sur l'acharnement des plus réactionnaires des chasseurs qui n'admettaient pas que cesse, fin janvier, une chasse absurde aux oiseaux qui viennent se reproduire en Europe après une migration épuisante.

Les protecteurs de la nature et les chasseurs raisonnables se réjouissent que l'Assemblée européenne ait ainsi réaffirmé sa volonté de voir gérées à l'échelle internationale des populations d'oiseaux qui sont le patrimoine naturel commun des peuples d'Europe et d'Afrique.

En réaffirmant les principes de la directive 79/409/CEE et en en rendant plus facile son application, le rapport Van Putten s'inscrit dans le mouvement lancé depuis des décennies par les protecteurs de la nature et les chasseurs raisonnables pour une gestion internationale d'espèces qui ignorent les frontières politiques ou administratives. Ils se félicitent de l'aboutissement du travail de Maartje Van Putten qu'ils ont constamment soutenu. C'est un pas en avant dans la construction européenne.

(Communiqué de presse diffusé par FNE)

NDLR : C'est René Mars qui va être content, lui qui écrivait, avant le vote, que Mme Van Putten n'avait pas à imposer de telles contraintes aux chasseurs Français arguant du fait que cette dame *vient d'un pays* (les Pays Bas) "où la drogue est en vente libre et où le mariage des homosexuels est reconnu," précisant que cela n'était d'ailleurs pas plus mal car "cela leur évitait de se reproduire et de donner naissance à des petits écolos." (sic !)

Les populations voisines du futur site souterrain, qui doit être choisi ce printemps pour le stockage des déchets nucléaires de très forte et longue activité, c'est-à-dire plusieurs milliers d'années, ont tout lieu d'avoir peur de l'ANDRA et de ce qu'elle soufflera comme choix au premier Ministre !

En fait, dans le domaine du nucléaire c'est l'ANDRA qui gouverne, comme le fait la C.N.R. pour le projet de Grand Canal.

La CPE a besoin de vous :

N'hésitez pas à l'informer avec le maximum d'éléments, photos, etc.. des éventuels problèmes de pollution importante dont vous avez connaissance. Tous les mercredis soir a lieu une réunion hebdomadaire où sont abordés les problèmes : vous y êtes les bienvenus.



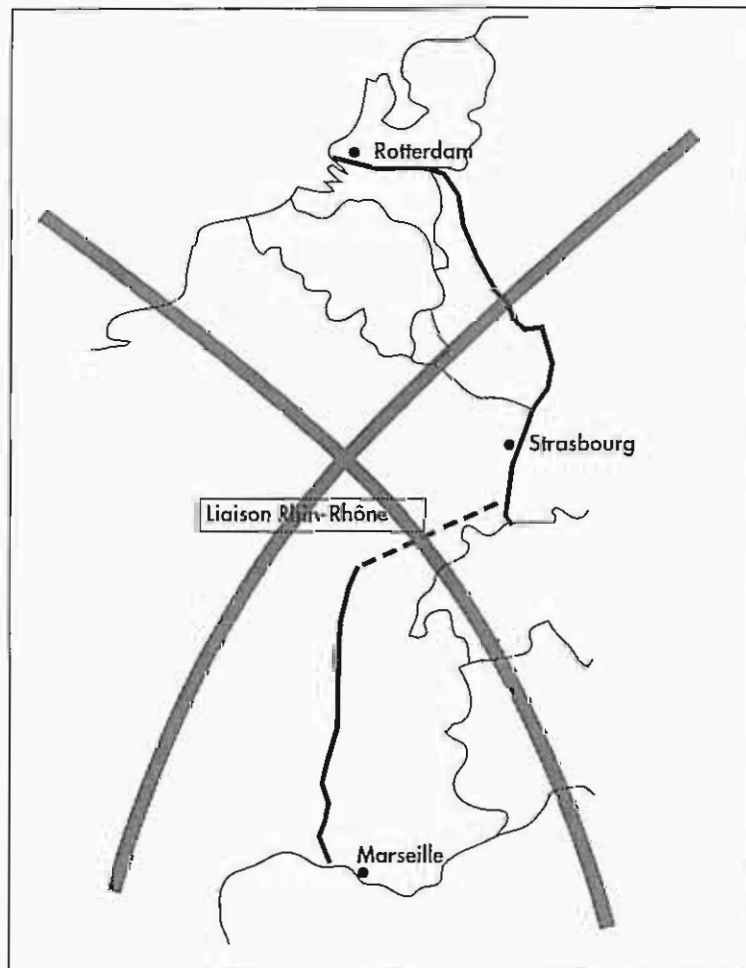
Les dossiers du Clac Ile-de-France (Comité de liaison anti-canal Rhin-Rhône)
6 av. Andrée Yvette, 92700 Colombes, ☎ (1) 41 19 08 06, fax (1) 41 19 07 68.

Membre du collectif :

Saône & Doubs vivants - WWF



La fin d'une illusion cartographique



OU

**Rhin-Rhône perd la face
quand il montre son profil...**

T. S. V. P. >>>

**Les 52 écluses du projet de liaison Mer du Nord-Méditerranée,
dont 29 seulement sont déjà construites.**

Nom de l'écluse (sauf Rotterdam)	Distance de Strasbourg en km	Altitude du bief supérieur en mètres
Rotterdam	737	0,0
Iffezheim	41	131,0
Gambshheim	21	143,0
Strasbourg	0	154,0
Gerstheim	17	165,0
Rhinau	33	177,0
Marckolsheim	51	189,0
Vogelgrün	67	201,0
Fessenheim	81	216,0
Ottmarsheim	97	230,6
Niffer	109	235,5
Brunstatt	131	250,0
Zillisheim	135	259,0
St-Bernard	142	275,0
Buethwiller	146	291,0
Wolfersdorf	151	315,0
Elbach	154	336,5
Froidefontaine	165	336,5
Allenjoie	172	329,3
Etupes	176	322,2
Bart	184	315,1
Etouvans	190	308,5
Médière	199	300,5
Pompierre	211	287,5
Branne	220	276,5
Baume-les-Dames	231	271,0
Laissey	243	264,0
Vaire-Arcier	255	252,0
Besançon	266	244,0
Thoraïse	279	234,0
Salans	291	224,0
Falletans	312	212,5
Choisey	325	200,0
Laperrière	336	193,0
Seurre	360	178,8
Ecuelles	372	175,0
Verdun	380	173,5
Ormes	438	172,0
Drace	495	169,0
Couzon	540	166,0
Pierre-Bénite	561	162,0
Vaugris	591	150,0
Péage de Roussillon	616	143,5
St-Vallier	641	128,0
Bourg-lès-Valence	661	116,0
Beauchastel	679	104,0
Baix-le-Logis-Neuf	697	91,0
Montélimar	717	77,0
Donzère-Mondragon	740	58,5
Caderousse	765	34,5
Avignon	782	25,0
Vallabrègues	808	15,0
Fos	866	1,0
Méditerranée	873	0,0

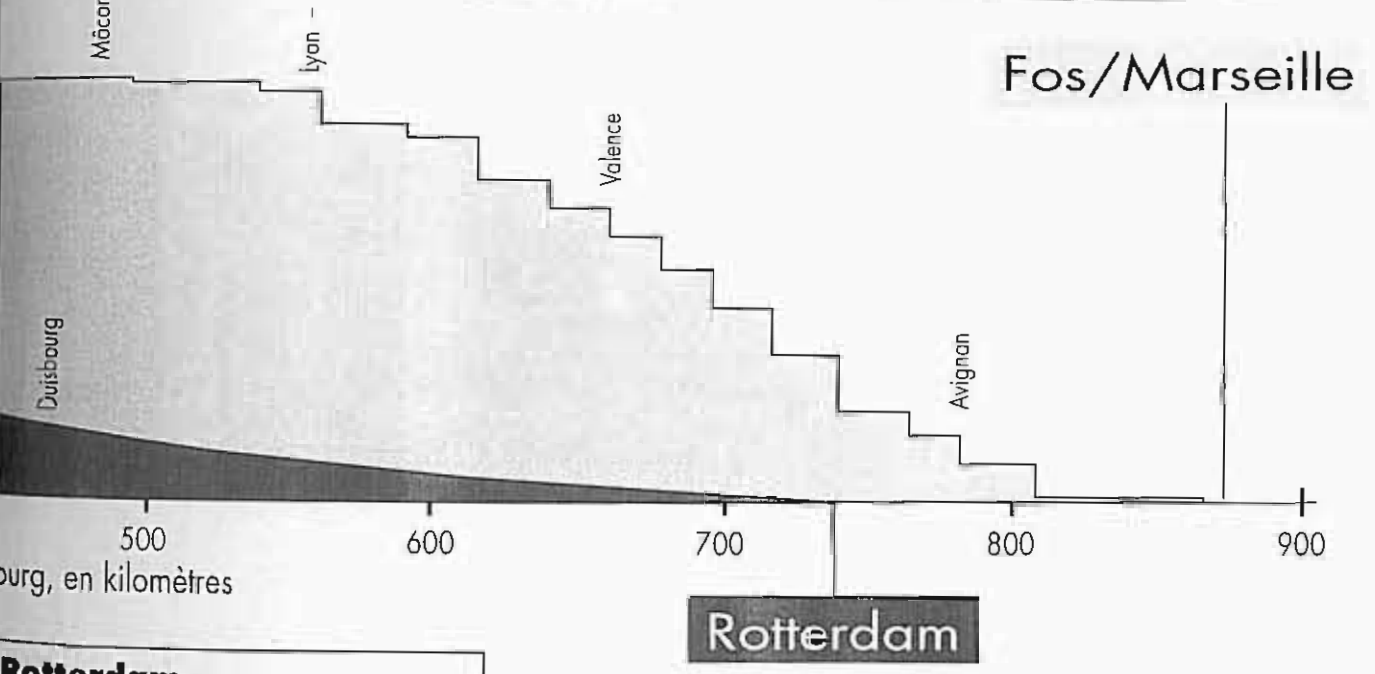
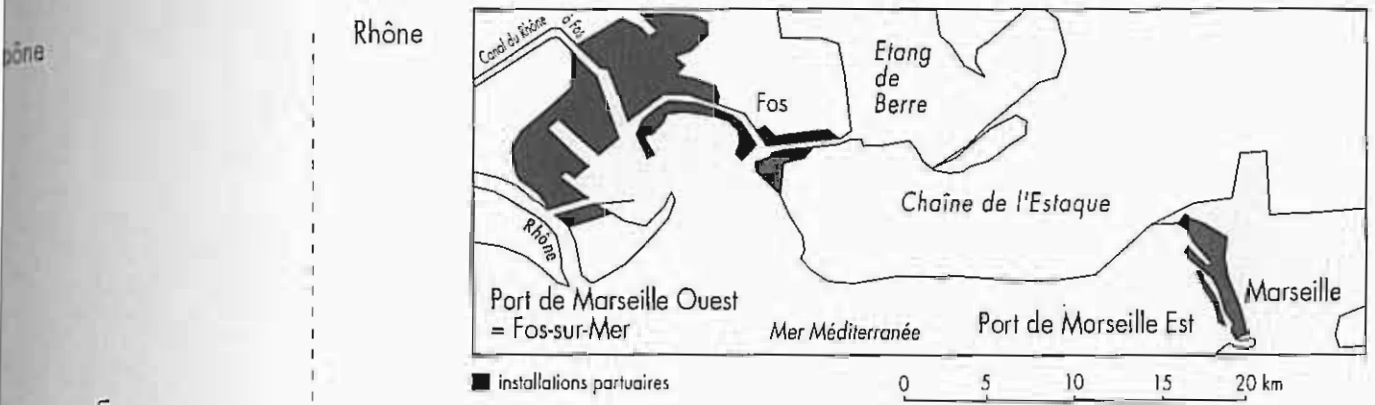
son cartographique

Turner le trafic rhénan vers le port de Marseille !

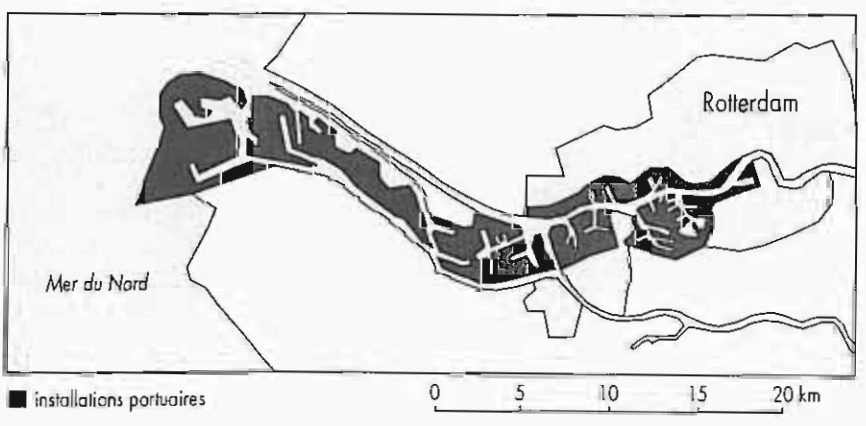
50 vers la Méditerranée, au cas (improbable) où le projet de grand canal Saône-Rhin se concrétiserait. De plus, la navigation internationale est gratuite sur le Rhin, ce qui n'est pas le cas sur le Rhône et ne serait pas le cas sur la liaison Rhin-Rhône. Enfin, ce qui est vrai pour Strasbourg (le peu d'attractivité de Marseille) l'est encore plus pour les ports rhénans de l'Allemagne (Mannheim, Cologne...), situés plus près de Rotterdam.

des voies fluviales Strasbourg-Mer du Nord cas de construction du grand canal Saône-Rhin.

l'escalier correspond à un bief avec son écluse.



Rotterdam
 es de docks, de sécurité des marchandises
 ditions idéales que connaît Rotterdam pour
 de tonnes par an). Premier port fluvial du
 ns écluse entre mer et fleuve, et un fleuve
 tonnes par an). Premier port méditerranéen.
 ors que Rhône et Saône sont théoriquement
 à au Rhône. La jonction de Marseille Ouest
 tout faire pour développer le trafic fluvial
 é à attirer du trafic rhénan au danubien à
 ait rectifiée par un monstrueux canal.

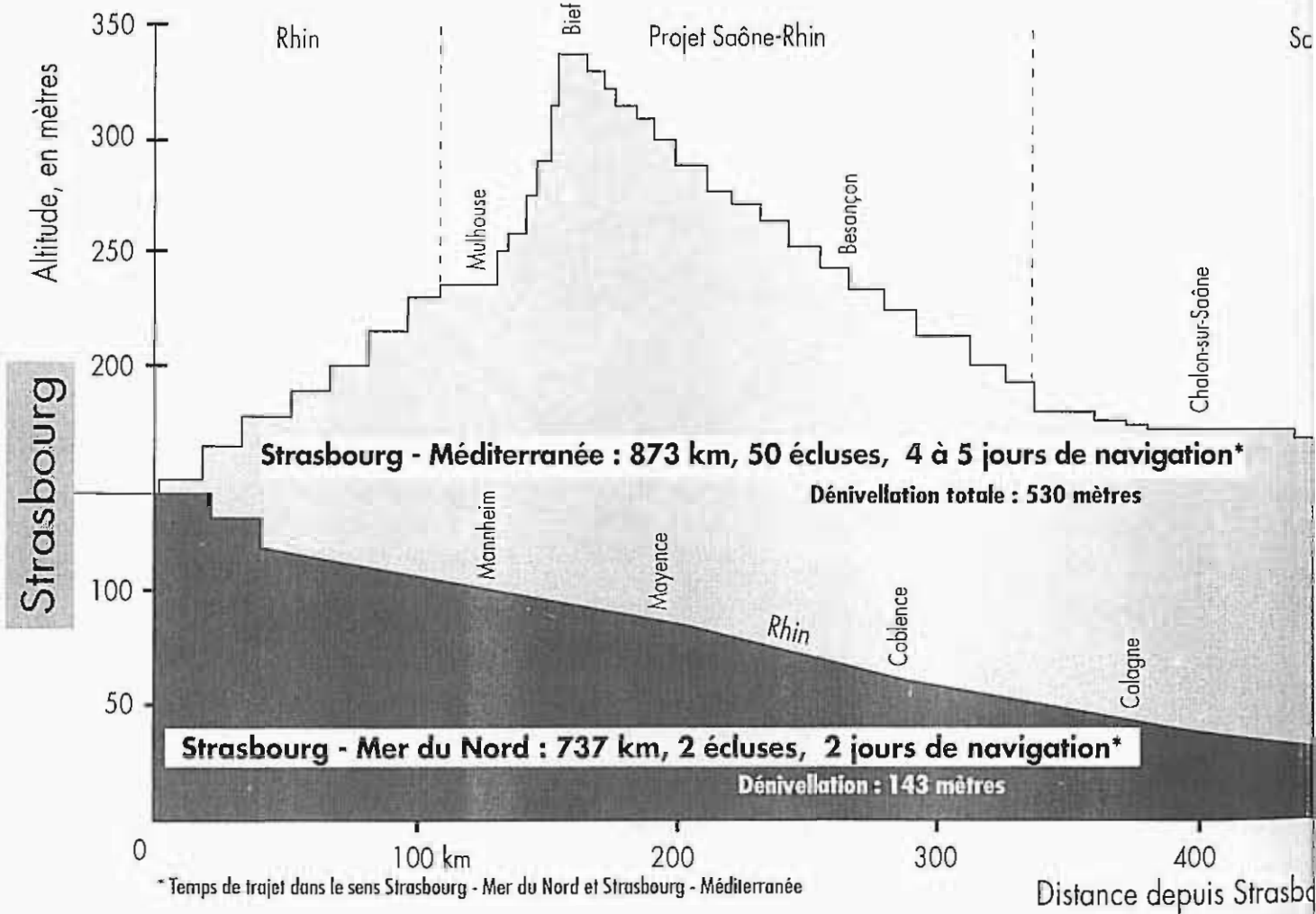


Non, le grand canal Rhin-Rhône ne peut pas être

Le port de Marseille est un des principaux promoteurs du canal Saône-Rhin à grand gabarit, parce qu'il pense étendre son "hinterland" (zone de desserte) vers les ports fluviaux rhénans. C'est faire preuve d'une totale ignorance de la géographie. En effet, si sur une carte d'Europe Strasbourg semble à mi-chemin entre Rotterdam et Marseille, pour la navigation fluviale, il n'en est rien ! De Strasbourg à la Mer du Nord, le trajet est un peu plus court, et surtout il n'y a que deux écluses... contre

Profils longitudinaux comparés et Strasbourg-Méditerranée en c

Chaque marche c



Marseille ne sera jamais

Quels que soient les efforts de Marseille pour résoudre ses problèmes de compétitivité tarifaire, ce port ne bénéficiera jamais des conditions nécessaires pour assurer la jonction entre transports fluvial et maritime.

Rotterdam. Premier port maritime du monde (290 millions de tonnes par an) et plus grand port d'estuaire du monde (130 millions de tonnes en 1993). Un port d'estuaire sans écluse navigable sans écluse sur près de 700 km.

Marseille. Neuvième port maritime du monde (90 millions de tonnes par an) et plus grand port méditerranéen. Mais faible trafic fluvial : inférieur à 2 millions de tonnes par an, avec seulement 100 km de voies navigables à grand gabarit. Le port de Marseille Est n'est pas relié à la Saône. La jonction [Fos] au Rhône se fait via un canal et une écluse. Marseille doit être reliée à la Saône sur l'axe Rhône-Saône, mais arrêter de fantasmer sur sa capacité à traverser la vallée du Doubs, très sinueuse, même si elle était