

De sévères mises en garde sur la destruction des écosystèmes

La liaison Rhin- Rhône vue par le ministère de l'Environnement

Si c'est l'économie (c'est-à-dire avant tout l'absence de financement) qui a bloqué le projet Rhin-Rhône pendant 20 ans, ce sont surtout les menaces pour l'environnement qui ont mobilisé les populations concernées.

Au lancement du projet de liaison à grand gabarit entre Saône et Rhin, dans les années 1960, on ne parle pas d'environnement, mais juste de rentabilité et de retombées économiques pour les régions traversées.

Ce n'est qu'en 1972 que le secrétariat d'Etat à l'environnement est créé.

Mais c'est lentement que progresse la prise de conscience de la dégradation de l'environnement, et encore plus lentement qu'intervient la législation de protection de la nature.

Ainsi, en 1978, quand est promulguée la déclaration d'utilité publique du canal Saône-Rhin via la vallée du Doubs, les décrets d'application de la loi de protection de la nature de juillet 1976, texte fondateur du droit de l'environnement en France, ne sont pas encore parus.

Et au fur et à mesure que progressent les connaissances scientifiques sur la vie des rivières et des nappes phréatiques, la législation de protection de l'environnement s'affine. En 1992 est votée la loi sur l'eau, tandis que d'autres lois complètent et renforcent la loi de 1976 sur la protection de l'environnement (loi Barnier, loi sur les carrières, etc.).

C'est donc dans un contexte tout à fait différent qu'intervient la relance du projet Rhin-Rhône, par la loi d'aménagement et de développement du territoire (loi Pasqua), adoptée en février 1995. Si le problème du financement est réglé par cette loi (EDF paiera), c'est cette fois l'environnement qui va compromettre le fragile édifice.

Pour commencer, les comités de bassin concernés (Rhône-Méditerranée-Corse et Rhin-Meuse) font appel à leur conseil scientifique pour évaluer les impacts du projet, et la qualité des études environnementales présentées par les promoteurs.

Bien qu'appartenant à un gouvernement issu de la majorité qui a relancé le projet Rhin-Rhône, Corinne Lepage, ministre de l'Environnement du gouvernement Juppé, émet ouvertement des critiques sur le projet, qu'elle qualifie de « *pharaonique* ».

Et c'est une autre ministre de l'Environnement, Dominique Voynet, élue députée dans la circonscription de Dole le 1^{er} juin 1997, qui annonce, dès sa nomination au gouvernement, l'abandon de Rhin-Rhône, puis le lancement d'une consultation pour envisager l'avenir de la vallée du Doubs, après la levée de l'hypothèque « grand canal ».

le CLAC, Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins

CLAC, 6 avenue Andrée Yvette, 92700 Colombes, Tél. 01 41 19 08 06, fax 01 41 19 07 68.

Le CLAC est associé au programme "Transports durables" du WWF



Au départ de la lutte environnementale contre le projet Rhin-Rhône se situe l' « affaire Linder ». Professeur de biologie à l'université de Lille et animant le laboratoire de cytogénétique et d'écologie, le professeur Linder avait été chargé des études environnementales préalables à l'enquête d'utilité publique.

Or, dans la notice de l'enquête publique (**Justification des choix et impact sur l'environnement**), les résultats de l'étude Linder ont été falsifiés, afin de masquer les impacts négatifs de la canalisation du Doubs sur l'environnement et les paysages. Le document « **affaire Linder** » reprend donc les mises au point du professeur Linder, après qu'il se fut aperçu de cette grossière manipulation.

Près de 20 ans plus tard, les critiques environnementales n'ont pas varié, mais elle se sont considérablement affinées grâce à l'acquisition de nouvelles connaissances sur les écosystèmes fluviaux, et s'appuient désormais sur un arsenal législatif beaucoup plus étayé que par le passé.

En 1995, en pleine relance du projet suite à l'adoption de la loi Pasqua de février 1995, le rapport du conseil scientifique du comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse (**rapport Leveau**), critique les études environnementales présentées par la Compagnie nationale du Rhône et met en garde contre les risques accrus de débordement de la Saône consécutifs à la concordance des crues de la Loue et du Doubs.

Plus incisif encore est le rapport du conseil scientifique du comité de bassin Rhin-Meuse (**rapport Carbiener**), qui accuse la CNR de ne rien comprendre aux phénomènes de crue et de ne pas respecter la loi sur l'eau.

Dans le nouveau contexte de préoccupation environnementale globale (couche d'ozone, effet de serre...), mais aussi locale (bruit, effet de coupure, pollution atmosphérique...), le **rapport Dron** vient rappeler des principes qui n'étaient naguère des évidences que pour quelques écologistes. Entre autres, que les grandes infrastructures de transport ne sont pas synonymes de développement harmonieux du territoire. D'autre part, que pour éviter les coûts élevés et les dégâts irréversibles des grands projets d'infrastructures, il vaut mieux privilégier la réflexion intermodale et jouer sur la tarification.

Au départ de la lutte environnementale contre le projet Rhin-Rhône se situe l' « affaire Linder ». Professeur de biologie à l'université de Lille et animant le laboratoire de cytogénétique et d'écologie, le professeur Linder avait été chargé des études environnementales préalables à l'enquête d'utilité publique.

Or, dans la notice de l'enquête publique (**Justification des choix et impact sur l'environnement**), les résultats de l'étude Linder ont été falsifiés, afin de masquer les impacts négatifs de la canalisation du Doubs sur l'environnement et les paysages. Le document « **affaire Linder** » reprend donc les mises au point du professeur Linder, après qu'il se fut aperçu de cette grossière manipulation.

Près de 20 ans plus tard, les critiques environnementales n'ont pas varié, mais elle se sont considérablement affinées grâce à l'acquisition de nouvelles connaissances sur les écosystèmes fluviaux, et s'appuient désormais sur un arsenal législatif beaucoup plus étayé que par le passé.

En 1995, en pleine relance du projet suite à l'adoption de la loi Pasqua de février 1995, le rapport du conseil scientifique du comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse (**rapport Leveau**), critique les études environnementales présentées par la Compagnie nationale du Rhône et met en garde contre les risques accrus de débordement de la Saône consécutifs à la concordance des crues de la Loue et du Doubs.

Plus incisif encore est le rapport du conseil scientifique du comité de bassin Rhin-Meuse (**rapport Carbiener**), qui accuse la CNR de ne rien comprendre aux phénomènes de crue et de ne pas respecter la loi sur l'eau.

Dans le nouveau contexte de préoccupation environnementale globale (couche d'ozone, effet de serre...), mais aussi locale (bruit, effet de coupure, pollution atmosphérique...), le **rapport Dron** vient rappeler des principes qui n'étaient naguère des évidences que pour quelques écologistes. Entre autres, que les grandes infrastructures de transport ne sont pas synonymes de développement harmonieux du territoire. D'autre part, que pour éviter les coûts élevés et les dégâts irréversibles des grands projets d'infrastructures, il vaut mieux privilégier la réflexion intermodale et jouer sur la tarification.