

Tempête sur le Cher

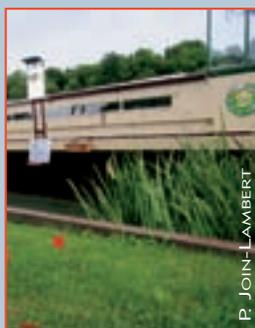
Laurent Deprick, est furieux. Ses deux bateaux, *La Gabare* et le bateau restaurant *La Beldre* qui font franchir aux touristes les arches du château de Chenonceau, n'ont pas pu participer cette année aux animations du Cher en fête. La faute à l'écluse de Chisseaux en panne. Il menace de cesser son activité et de vendre ses bateaux. Une menace que son collègue M. Ragot, lassé par l'absence de décisions concrètes concernant le Cher canalisé, a déjà mise à exécution. Son beau bateau à passagers, le *Léonard de Vinci*, basé à Montrichard, est en vente.



P. JOIN-LAMBERT

Marquage de territoire

François Dumélie, longtemps potier de profession, a transformé sa péniche atelier *D'Argile et d'eau* en gîte et propose trois jolies chambres d'hôtes à Mareuil sur Ay sur le canal latéral à la Marne. Pour veiller à la propreté des pieds de ses visiteurs, il marie d'un petit fanion rouge toutes les crottes négligemment abandonnées par la gent canine marottière autour de son bateau. Comme beaucoup, il aime les chiens, mais beaucoup moins leurs « traces ».



P. JOIN-LAMBERT

PCB dans le Rhône : plainte contre X

Aux côtés des pêcheurs et d'associations, la communauté urbaine de Lyon - qui représente 55 communes- et la ville d'Arles ont à leur tour porté plainte contre X auprès du procureur de la République de Lyon.

Élu de Meyzieu, Michel Forissier, qui veut « faire prendre conscience que les fleuves ne sont pas des égouts » a été le premier maire à porter plainte et a su convaincre nombre de ses « collègues » à s'associer à sa démarche. Les premiers prélèvements mettant en évidence un taux élevé de PCB dans les poissons du Rhône datent de 1985. Depuis, toutes les plaintes contre X déposées par des pêcheurs et des associations n'ont pas eu de suite. Il aura fallu attendre 2005 pour que la consommation de poisson soit interdite, suite à l'initiative

d'un pêcheur qui, faisant analyser ses prises, découvrit dans l'une d'elles un taux 40 fois supérieur à la norme autorisée par l'Organisation Mondiale de la Santé. Mais il semble qu'une prise de conscience soit en phase active. La préfecture de région devrait en effet annoncer un plan de recherche afin de déterminer précisément la cartographie de la pollution. Dans ce cadre, la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement) serait chargée d'effectuer de nouveaux carottages sur les sédiments. La présence du PCB, plus connu sous le nom de pyralène a été détectée tout d'abord autour de Lyon, mais il s'avère aujourd'hui que le fleuve a été contaminé jusqu'à la Camargue. Rappelons que les PCB interdits à la vente depuis 1987 entraînent des problèmes de fertilité,

de croissance mais aussi une dégradation du système immunitaire. Devant l'ampleur de la pollution, les deux présidents de région, Jean-Jack Queyranne (Rhône-Alpes) et Michel Vauzelle (Provences-Alpes-Côte-d'Azur), tous deux députés PS, ont demandé la création d'une commission d'enquête parlementaire sur la pollution du Rhône et ses conséquences. « Il faut que toute la lumière soit faite sur cette catastrophe écologique qu'est la pollution du Rhône », a déclaré Jean-Jack Queyranne.



Le problème du Pont des Trous

A Tournai, le pont des Trous dans sa configuration actuelle constitue un obstacle important dans le cadre de la mise au gabarit de l'Escaut qui doit permettre le passage de bateaux de 3 000 tonnes.

Seine-Escaut qui reliera à l'horizon 2012 le bassin de la Seine au réseau fluvial nord-européen, pourrait générer un trafic de 14 millions de tonnes d'ici 2020. L'ouverture de ce nouveau maillon devrait apporter un regain industriel aux régions traversées, tant en France qu'en Wallonie et en Flandre. Sans oublier les ports fluviaux dont le développement futur ne fait aucun doute et les plates-formes multimodales qui doivent voir le jour sur ce parcours. Toutefois, ce projet ne va pas sans accroc ! Actuellement, le gabarit européen, fixé depuis 50 ans à 1350 tonnes, se satisfait d'une passe navigable libre d'une largeur minimale de 11,30 m comprise entre les deux points d'appui d'un ouvrage d'art. Mais la liaison Seine-Escaut accueillera des unités d'un tonnage supérieur qui exigent une passe navigable de 12,50 m pour les 2200 tonnes et pas moins de 14 m pour celles de 3000 tonnes. Or, sur le parcours prévu pour le canal

à venir, se trouve la ville de Tournai et son Pont des Trous qui enjambe l'Escaut au cœur même de la cité de Clovis. Ce pont, constitué de trois arches brisées, relie la Tour de la porte Bourdiel en rive gauche à la Tour de la Thieulerie en rive droite. Ces tours qui datent du 12ème siècle sont classées monuments historiques. Ce qui n'est pas le cas des arches. Des solutions sont à l'étude, à commencer par le contournement du pont par la rive droite. Un projet trop coûteux selon Christian Massy, bourgmestre de Tournai. Autre solution avancée, le déplacement pur et simple de l'édifice historique. Le démontage

et la reconstruction de l'ouvrage sont techniquement réalisables, mais le bourgmestre s'oppose au déplacement du pont. Troisième option proposée : l'élargissement de l'arche centrale. Pour permettre le passage des bateaux les plus larges, il faudrait élargir la passe navigable de l'arche centrale de 3 à 4 m. Cette solution du moindre mal pourrait faire l'unanimité au sein des décideurs. Si tel était le cas, ce serait la répétition d'un événement identique. En 1948, le pont avait déjà été élargi et rehaussé sur un socle de béton armé paré de pierres.



M. MAIGRE